

Barrierefreie Bushaltekanten

Die Fachstelle BÖV postuliert zur Sicherung eines barrierefreien Zugangs zum Bus eine Haltekantenhöhe von $23\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$:

- Welche Grundlagen haben zu dieser Festlegung geführt?**
- Wie sind die Erfahrungen?**

Grundlage ist die Studie:

Busverkehr mit niveaugleicher Schnittstelle zwischen Bordsteinkante und Bus

Forschungsbericht "Hohe Kante" bei Bushaltestellen

Verfasser: I U B Ingenieur-Unternehmung AG, Dez. 2010

Herausgeber: Bundesamt für Verkehr (BAV)

Die Studie kann heruntergeladen werden unter:

www.boev.ch > Fachinformation > Bus

Zusammenfassung

Der niveaugleiche Zugang beim Busverkehr bei der zweiten Tür ist machbar, erfordert aber das Zusammenwirken aller Akteure der Systemelemente des Busverkehrs.

Infrastruktur

- Haltestelle am Fahrbahnrand oder Kaphaltestelle.
- Standardisierung der Höhe der Bordsteinkante im Bereich der 2. Tür mit $230 \text{ mm} \pm 10 \text{ mm}$ und der 1. Tür mit 180 mm , jeweils mit Sickenausbildung* auf Niveau $125 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$.
- Standardisierung der Querschnittform der Bordsteinkante im Pneuoberührungsbereich.
- Vermeidung der Spurrinnenbildung auf der Standfläche.
- Im Bereich der Busstandfläche keine Gefällsänderung (weder Kuppen- noch Muldenbildung).

Busse

- Standardisierung der Höheneinstellung für die Kneelingpositionen bei der 2. Tür mit 50 mm über Niveau Bordsteinkante.
- die Karosserieunterkante von der Front bis zur 2. Achse muss in der Kneelingposition höhenparallel zur Haltekante verlaufen.
- Standardisierung der minimalen Höheneinstellung im Fahrbetrieb (Bodenfreiheit) für den Verschleisschutz im Frontbereich.

Fahrerschulung

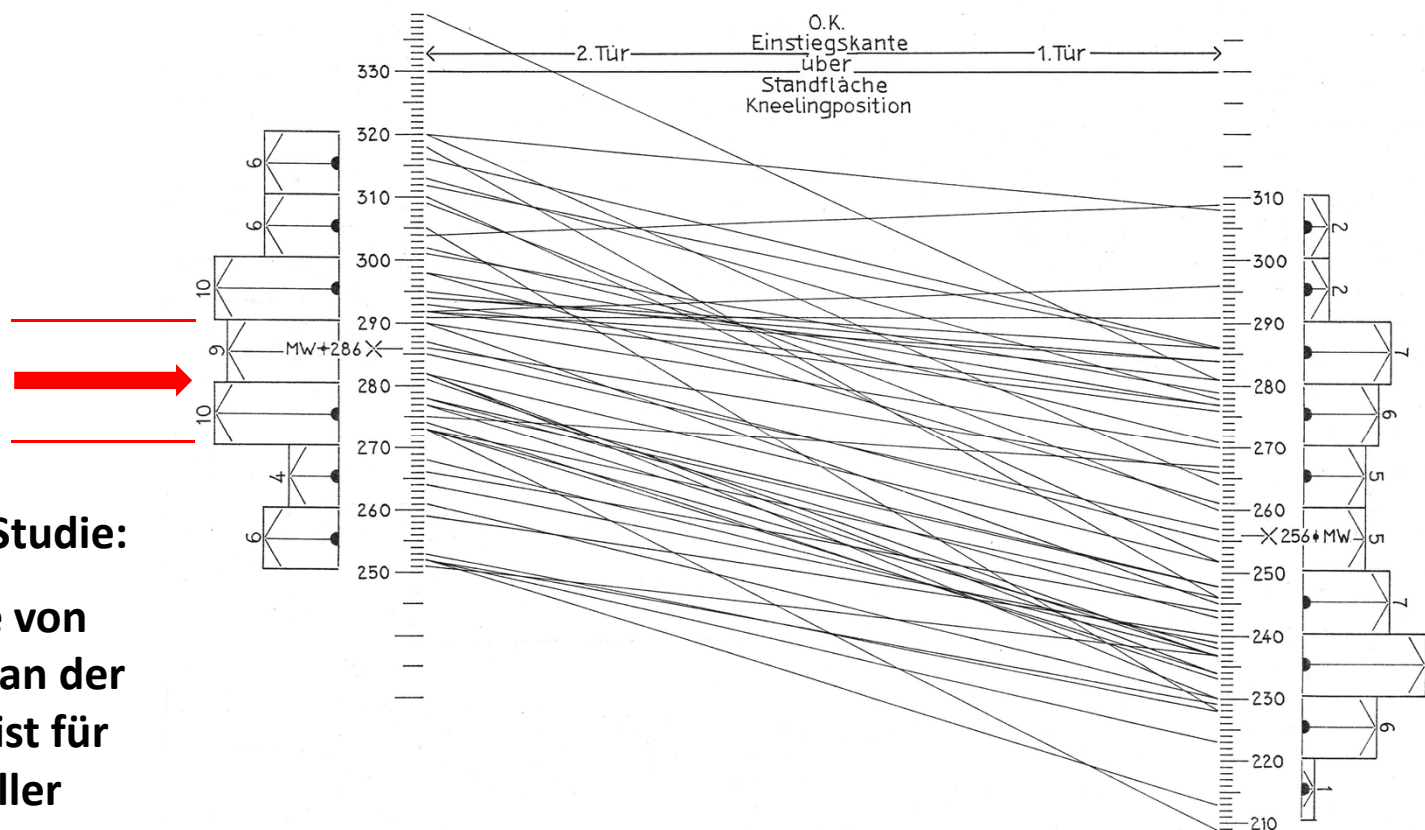
- Die Massnahmen im Bereich der Infrastruktur und der Busse kommen ohne entsprechend geschultes Fahren der Chauffeure nicht zum Tragen.

Werkstattarbeiten

- Eine periodische Kontrolle und allfällige Korrektur der Einstellungshöhen für die Kneelingposition ist notwendig.
- Über die hierzu notwendige Qualifikation sollte das Werkstattpersonal verfügen.

* Sickenausbildung: Kehlung oben an der Bordsteinkante.

Einstiegshöhen bei Niederflerbussen in Kneelingposition

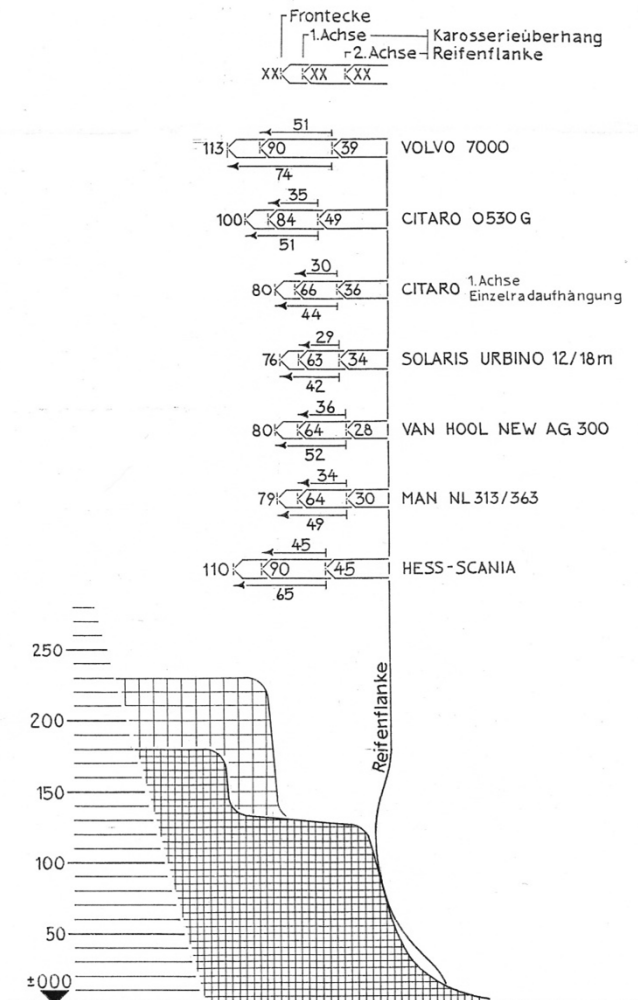


Fazit aus der Studie:
Einstiegshöhe von 28 cm ± 1 cm an der zweiten Türe ist für die Bushersteller machbar.

Karosserieüberhang der verschiedenen im Einsatz stehenden Bussen

Fazit aus der Studie:

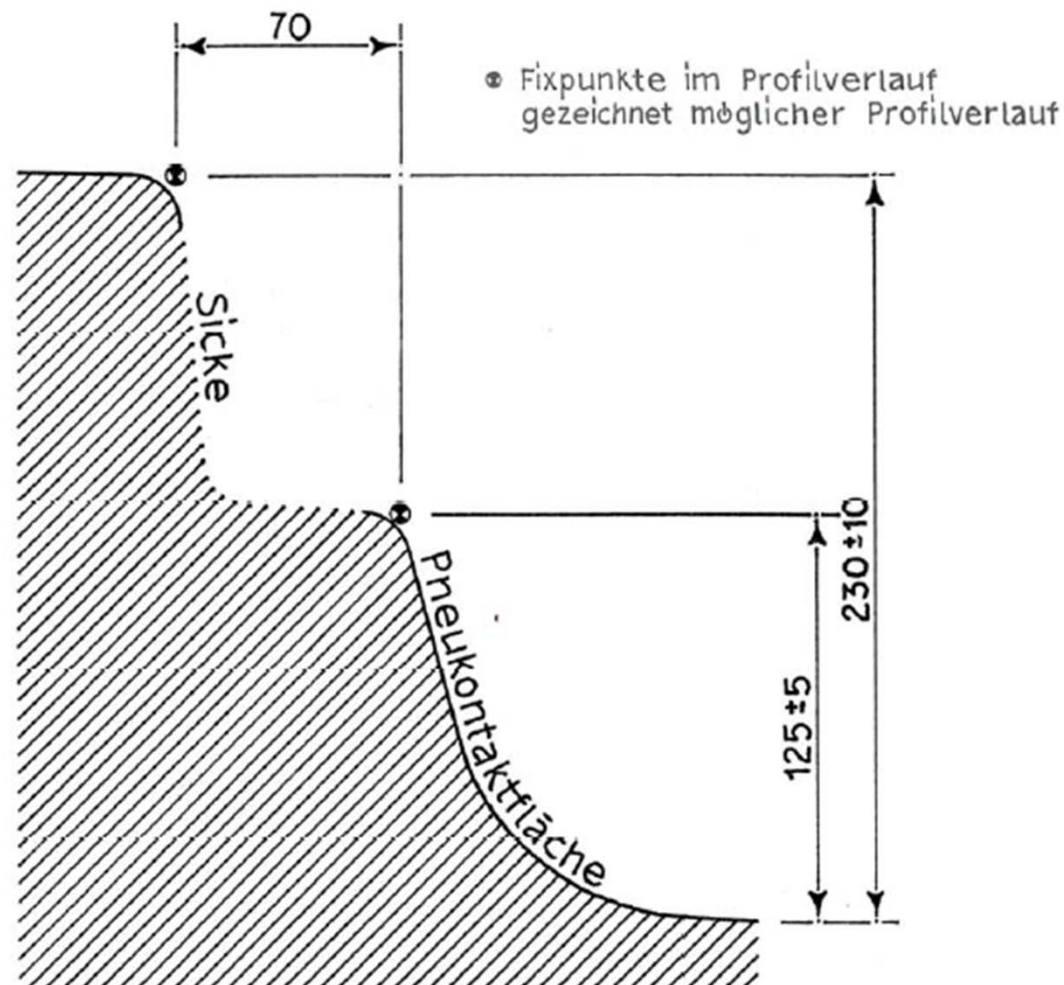
Im obere Teil des Bordes muss zwingend ein Flankenrücksprung (Sicke/Kerbe) ausgebildet werden, da die Karosserien seitlich über die Pneuflanke ausragen.



Standardisierte 'Hohe Kante':

- Ausgangspunkt:
Einstiegshöhe 2. Türe
in Kneelingposition
 $28\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$
- Maximal zulässige
Höhendifferenz für den
niveaugleichen Zugang
 5 cm

→ $23\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$



Erfahrungen mit der ‘Hohen Kante‘:

- **Dresden > Filmsequenz (1'49'')**

Link zur Filmsequenz Dresden:

<http://www.youtube.com/watch?v=0L2CaUUOmrq>

- **Pilothaltestelle Therwil (BL) > Video(1'37'')**

Link zum Video Pilothaltestelle Therwil (BL):

<http://youtu.be/M0MBpgCoXfg>



Erfahrungen mit der Pilothaltestelle Therwil (BL) :

- Vom Fahrpersonal der BLT (Baselland Transport AG) kommen positive Rückmeldungen. Die Haltekante mit dem ‚Kasseler Sonderbord Plus‘ lässt sich problemlos anfahren.
- Der KneelingEinstellung gilt es vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken. Die Kneelingposition der BLT-Busse wird neu systematisch in Endkontrollen beim Busunterhalt integriert.
- Beim Strassenunterhalt auch über die Wintermonate ergaben sich keine zusätzliche Probleme durch die Hohe Kante.

Der Bericht Pilothaltestelle Therwil ‚Niveaugleicher Zugang zum Bus‘, 7. März 2012 kann heruntergeladen werden unter: www.boev.ch > Fachinformation > Bus