

In Verden (Aller) geht die barrierefreie Verkehrsdrehscheibe zwischen Bahn, Bus, Auto und Fahrrad mit Eröffnung des neuen Busbahnhofs ihrer Vollendung entgegen. Hinten das Empfangsgebäude, linkerhand geht es zu den Zügen.

Schwerpunkt

Barrierefreiheit

Im Nahverkehr auf Schiene und Straße sind der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen sowie der barrierefreie Ausbau der Stationen schon lange das erklärte Ziel aller Verantwortlichen. Nun zieht die Deutsche Bahn auch im Fernverkehr nach und bestellt eine neue Generation von Intercity-Zügen, die von 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen stufenlos betreten werden können. Allerdings machen die starren Zugkompositionen einen Kurswagenverkehr künftig unmöglich, was zu Unterbrechungen in der Reisekette führt. Und die Barrierefreiheit für einen Teil der Reisenden wieder einschränkt ...





Ideale Wegeführung

In Verden (Aller) entsteht eine barrierefreie Drehscheibe für Bahn, Bus, Pkw und Fahrrad. Ein wichtiger Meilenstein ist mit der Einweihung des Busbahnhofs erreicht.

TEXT UND FOTOS: ACHIM UHLENHUT PLAN: VERKEHRSVERBUND BREMEN/NIEDERSACHSEN

Manchmal ist rein gar nichts los. Wenig später lautet »Pause« das eindeutig vorherrschende Ziel aller hier stehenden Busse. Und dann wieder gibt es minutenlang Gedränge von Bussen und Fahrgästen wie im Zentrum einer Großstadt. Sogar Schichtwechsel-Shuttles zu Betrieben fahren ab. Dabei liegt der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) der »Reiterstadt« Verden weder in einer Großstadt – Verden hat nur rund 28.000 Einwohner – noch im Stadtzentrum. Dieses ist mehrere hundert Meter entfernt und auch mit hier startenden Buslinien zu erreichen. Vier von ihnen bedienen die sieben Ortsteile, andere führen bis weit ins niedersächsisch-platte Umland hinaus. Höhepunkte sind nicht zu erwarten. Die allerdings bietet – in übertragenem Sinne – der neue ZOB schon selbst. Nicht nur weil er recht lebendig mit dem An- und Abschwellen der Verkehrsströme pulsiert, sondern auch weil vor Baubeginn seitens der Stadt Verden als Bauherrin offenbar gründlich geplant und nachgedacht wurde. Auch aus Fahrgastperspektive. Noch ist nichts richtig fertig, aber es zeichnet sich ab, dass eine feine Verkehrsdrehscheibe entsteht.

Rückblick

Am Bahnhof der kleinen Aller-Stadt Verden, Mittelpunkt eines Landkreises mit touristischer Bedeutung, Pferdezucht und einigen Großbetrieben, hat der ZOB traditionell seinen Platz. Der neue benötigt gar nicht viel mehr Fläche als der alte, die neue Zufahrt lässt sogar spürbar mehr Raum für mehr Gehwegfläche vor und neben dem Empfangsgebäude. Bis zum Umbau gab es hier eine klassische, eher kleine Anlage mit fünf schräg angelegten Bussteiginseln und der üblichen (mageren) Ausstattung, daneben ein Parkplatz zur Rechten und ein Taxiplatz zur Linken (vom Bahnhof aus gesehen), mit Bänken, Bäumen und einem gewissen Anteil Siebzigerjahregefühl. Das ist prinzipiell nicht von Nachteil, genügt aber allzumeist heutigen Ansprüchen sowohl an die Führung der Fahrgastströme wie auch an die Barrierefreiheit einfach nicht mehr.

Durchgehende Barrierefreiheit

Und gerade die Barrierefreiheit wird beim neuen ZOB – wie es derzeit aussieht – geradezu vorbildlich umgesetzt. Überall sind in den Boden taktile Leitstreifen und Aufmerksamkeitsflächen eingelassen, so genannte Bodenindikatoren. Jede der insgesamt zehn definierten Haltepositionen für die Linienbusse, davon vier für Gelenkbusse, ist auf voller Länge mit diesen Streifen versehen. Jeweils beim Vordereinstieg befindet sich ein großes Feld: Die Wegeleitung ist eindeutig, alles ist für Sehbehinderte mit ihrem Langstock gut zu ertasten. Auch optisch setzt sich dreierlei voneinander ab: Der helle Bord-Betonstein mit seiner genoppten Oberfläche, die dunklen Bodenindikatoren mit Rillen und Noppen sowie das sonstige, beige-gelb changierende Pflaster. Dass im Bahnhofsbereich und auf den Bahnsteigen im Gegensatz dazu helle Leitstreifen in dunkler Pflasterung liegen, erklärt sich auch aus den fast 15 Jahren Abstand zwischen beiden Modernisierungen. Stadtseitig jedenfalls ist jetzt rund um den ZOB in dieser Hinsicht alles einheitlich angelegt, denn auch nahegelegene Straßeneinmündungen werden in die neuen Markierungen einbezogen.

Zusammen mit den Bodenindikatoren im Bahnhof ist die Wegeführung für Sehbehinderte nahezu ideal, selbst der kleine »Stichweg« zu einer noch aufzustellenden Fahrgastinformation wurde nicht vergessen. Auch halten die taktilen Leitstreifen Abstand zu den Sitzmöglichkeiten oder den noch aufzustellenden Trägern der geplanten Überdachung nebst »Windschutzelementen«, sodass ungewollte Kollisionen ausgeschlossen sein dürften. Mehr noch: Um die Barrierefreiheit nicht durch Masten für Echtzeitabfahrtsanzeiger oder Leuchten einzuschränken, werden diese an der Dachkonstruktion aufgehängt. Davon ist derzeit mangels eines Daches allerdings noch nichts zu sehen, und auch die Haltestellenschilder auf der »Insel« sehen nicht nur provisorisch aus, sie sind es auch.

Dort, wo auf dem Weg von und zu der neuen, großen Haltestelleninsel die Busfahrbahnen und die Bahnhofstraße per (noch

Linke Seite: Mittelpunkt des neuen Busbahnhofs ist die zentrale Haltestelleninsel mit sechs Haltepositionen, vier davon für Gelenkbusse. Vier weitere Busbuchten parallel zu Gleis 1 ergänzen die Anlage. Alle Bussteige sind mit dem Kasseler Sonderbord ausgestattet.



Bereits 2006 wurde der Bahnhof selbst modernisiert und mit 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen ausgestattet, von denen stufenlos in die Regio-S-Bahn nach Bremen eingestiegen werden kann (links). Von Gleis 1 gibt es direkte Durchgänge zum Busbahnhof (rechts).

fehlenden) Zebrastreifen überquert werden müssen, sind parallel nebeneinander zwei Übergänge für Beeinträchtigte markiert. Das ist für die Nutzer höchst sinnvoll: Zum einen gibt es die Quermöglichkeit für Sehbehinderte mit ganz niedriger, gleichwohl tastbarer Bordsteinkante. Unmittelbar daneben befindet sich eine Furt mit so genannter Nullabsenkung des Bordsteins, ideal für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer.

Das nordhessische Unternehmen Profilbeton lieferte diverse Komponenten aus dem vielfältigen Programm des »Kasseler Sonderbords« und den »Kasseler Querungsbord« nach Verden, sie sind hier an Busbuchten und Überwegen, in Kurven und Ecken des ZOB durchgehend verbaut. Lücken im System gibt es nicht. Sogar eine Neuheit ist hier vielfach zu finden: Zur besse-

ren Oberflächenentwässerung sind nicht die üblichen Einläufe verbaut, sondern in das spezielle Profil des Kasseler Sonderbords angepasste Elemente. Das sieht elegant aus und dürfte später klappernde Gullideckel ersparen.

Im Betriebsalltag

Problematisch scheint hingegen zumindest derzeit noch, dass viele Busfahrer mit erheblichem Abstand zum Bordstein halten. Ein- und aussteigende Fahrgäste müssen also einen sehr großen Schritt machen oder sogar erst auf die Fahrbahn treten. Genau das soll der Sonderbord eigentlich vermeiden. Dessen glatte Seitenwand ist im Profil so geformt, dass der Busreifen schadlos dran entlang gesteuert werden kann. Das minimiert sowohl Spalt als auch Stufe zwischen Fahrzeug und Haltestellenfläche. Trainings im richtigen Anfahren der Sonderbord-Haltestellen kann der Hersteller zwar nicht leisten, hält aber auf seiner Internetseite vorsorglich ein diesbezügliches Infoblatt eigens für Busfahrer bereit. Sicher erfordert das dichte Heranfahren ebenso wie das Wegfahren von den sägezahnartig angeordneten Haltestellen etwas Mut, aber Könner zeigen, dass das selbst mit Dreiachsern und Gelenkbussen durchaus gelingen kann; deren Hecks überstreichen den Bord ebenfalls kollisionsfrei.

Da inzwischen die Bodenindikatoren genormt sind und auch ihre Verlegung logisch nachvollziehbar ist, kann es bei Planung und Bau heute kaum noch Pannen geben. Auch in Verden gibt es keine. Selbst zu den Taxiständen und zum Empfangsgebäude führt eine lange Linie aus Indikatoren. Sie endet an den Eingangstüren, drinnen geht es mit ähnlichen Leitelementen weiter bis zu den Bahnsteigen: Die Bahnhofsanlagen selbst waren bereits 2006 Modernisierungsobjekt des ersten Landesprogramms »Niedersachsen ist am Zug«.

Bauzeit und Kosten

Das gesamte Bauvorhaben umfasste sechs Bauabschnitte, dem der Grunderwerb von der Deutschen Bahn durch die federführende Stadt Verden vorausging. Drei ab 2017 begonnene Bau-

Der Bahnhof Verden

Fünf Bahnsteiggleise, davon vier mit regelmäßigen Halten, weist der ursprünglich 1847 eröffnete Bahnhof Verden auf, etwa in der Mitte des Städtedreiecks Bremen–Hamburg–Hannover gelegen und in alle Richtungen per Schiene angeschlossen. Vom Hausbahnsteig (Gleis 1) gibt es direkte Zugänge zu ZOB und Stadt. Die zwei Inselbahnsteige sind per Tunnel zu erreichen, der mit Aufzügen ausgestattet ist. An Gleis 1 und 2 halten sowohl die RE-Züge der alternierend im Zweistundentakt verkehrenden RE-Linien RE 1 (Norddeich – Bremen – Hannover) und RE 8 (Bremerhaven – Bremen – Hannover) sowie die ebenfalls zweistündlichen IC der Relation Norddeich – Bremen – Hannover – Leipzig sowie einzelne IC- und ICE-Zugpaare. Gleis 3 ist Endpunkt der wochentags halbstündlich verkehrenden Regio-S-Bahnlinie RS 1 (Farge – Vegesack – Bremen – Verden). An Gleis 4 verkehrt der ein- bis zweistündlich nach Rotenburg (Wümme) fahrende Dieseltriebzug der RB 76 mit Anschluss von und nach Hamburg. Gleis 5 ist Ausgangspunkt des »Verdener Kleinbahnexpress« auf der Verden-Walsroder-Eisenbahn bis Stemmen.

abschnitte sind abgeschlossen, es fehlen derzeit noch die Überdachung sowie der Neubau der Parkpalette mit 130 Stellplätzen samt 108 Fahrradplätzen, davon die Hälfte abschließbar, E-Bike-Ladestation und WC-Anlage nördlich des ZOB. Weitere 156 Fahrradstellplätze befinden sich an anderen Stellen des neuen ZOB. Etwas putzig sind lediglich einige Sitzmöglichkeiten. An den Buspositionen ganz normal, auf dem Bahnhofsvorplatz aber mit Sitzhöhen zwischen ganz wenigen und bis zu 65 Zentimetern. Da können dann auch größere Hunde durchaus aufrecht drunter durchlaufen.

Vor dem Bahnhof fanden sich auch die bislang einzigen Probleme des Umbaus: In das abfallende Pflaster eingelassene, winklige Stufen waren für Sehbehinderte nicht als solche zu erkennen, es gab Kritik wegen möglicher Unfallgefahren. Nach einigen Monaten und Abstimmungsrunden wurden die Winkel zu Pflanzflächen umgestaltet, die derzeit noch ihrer Zweckbestimmung harren. Auch daher sahen selbst fertiggestellte Baubereiche Anfang April 2019 etwas unfertig aus. Zuletzt werden dann noch die angrenzenden Straßen bearbeitet, wobei die

Parkplatzzufahrt deutlich vom ZOB getrennt wird – gut für die Sicherheit von Fußgängern und Busverkehr; Parkplätze entfallen hier zugunsten von Radfahrstreifen.

Aktuell belaufen sich die Kosten für die Umgestaltung des Verdener Bahnhofsumfeldes auf rund 6,5 Millionen Euro, davon rund 4,8 Millionen reine Baukosten. Auf den ZOB entfallen rund 1,8 Millionen Euro, auf die Parkpalette 1,6 Millionen. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) gewährte mit 2,6 Millionen Euro eine Förderung in Höhe von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Weitere Förderung gab es vom Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) und vom Bundesumweltministerium. Letztlich ist der Eigenanteil der Stadt Verden zwar etwas höher als anfangs geplant, aber sie erkaufte sich, ihren Bürgern und Besuchern damit viele Vorteile. Der Umwelt auch, nicht nur wegen möglicherweise mehr Umsteigern vom Auto auf Bus und Bahn. LED-Beleuchtung ist selbstverständlich und in die Dachfläche der Bussteigüberdachung wird gleich noch eine Photovoltaikanlage integriert. Wenn schon, dann richtig!



Kasseler Sonderbord® plus

mehr
Sicherheit

Design
für Alle

mehr
Komfort

Der Kasseler Sonderbord® plus ist eine konsequente Weiterentwicklung des international gefragten Kasseler Sonderbordes®, der für barrierefreie Haltestellen steht. Von nun an ist ein absolut stufenloses Ein- und Aussteigen möglich. Dies steigert die Sicherheit und den Komfort für alle Nutzer, einschließlich mobilitätseingeschränkter Personen.

Ein weiterer Pluspunkt: Die Vermeidung von Karosseriebeschädigungen beim Anfahren der Haltestellen. Das neue Kurven-Profil des Sonderbordes® plus ermöglicht ein kontrolliertes Gleiten der Niederflerbusse zum Haltestieg, ohne Kollision.

PROFILBETON GmbH
Waberner Straße 40
D - 34582 Borken/Hess.

Telefon +49 (0)56 82 - 73 86 0
Telefax +49 (0)56 82 - 73 86 42
info@profilbeton.de | www.profilbeton.de