

Vorlagen-Nr.:	V/0058/2016
Auskunft erteilt:	Herr Witt
Ruf:	492 61 57
E-Mail:	Witt@stadt-muenster.de
Datum:	01.02.2016

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft	Altenberger Straße – barrierefreier Ausbau der Haltestellen „Nienberge Ehemalige Post“ (Maßnahme im Haltestellenprogramm 2017) Planungsbeschluss
----------	--

Beratungsfolge	25.02.2016 Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
	03.03.2016 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Planung zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen „Nienberge Ehemalige Post“ wird auf der Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfs vom Dezember 2015 (Anlage 1) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die v.g. Sachentscheidungen sind wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen			
Investitionsmaßnahme	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2017	165.500	Bushaltestellen „Nienberge – ehem. Post“ (beide FR) ca. 45.000 €
Einzahlungen			2017	40.500	90 % der förderfähigen Kosten der Bushaltestellen ca. 40.500 €

Saldo	125.000
-------	---------

Im Zuge des barrierefreien Ausbaues der Haltestellen sind voraussichtlich auch ein Ausbau der Fahrbahn und eine Sanierung des vorhandenen Regenwasserkanals vorgesehen.

Begründung:

Anlass

Die Haltestellen „Nienberge Ehemalige Post“ sind im Haltestellenprogramm 2017 vorgesehen. Mit dem Beschluss zur Vorlage V/0251/2015 Programm „Verbesserungen an Haltestellen“ für 2016/2017 wurden die für 2017 geplanten Standorte benannt und die Planungen für diese Standorte aufgenommen.

Bestand

Beide Bushaltestellen „Nienberge Ehemalige Post“ sind innerhalb eines Parkstreifens angelegt und nicht barrierefrei ausgebaut. Parallel zu dem Parkstreifen verläuft auf beiden Seiten ein ca. 1.40-1.55 m breiter Radfahrstreifen. Durch die Lage innerhalb des Parkstreifens sind die Bushaltestellen schlecht anfahrbar.

Die Haltestellen werden von der Regional-Buslinien (R72 und R73) bedient.

Die stadtauswärtige Bushaltestelle ist heute lediglich mit einem Haltestellenmast ausgestattet. Der Zugang zum Friedhof befindet sich hinter dieser Bushaltestelle.

Die stadteinwärtige Bushaltestelle liegt unmittelbar vor einer Fußgängerlichtsignalanlage und ist mit einer Wartehalle (K5-Modell) ausgestattet.

Der jetzige Standort dieser Bushaltestelle erweist sich durch die vorhandene Zufahrt vor dem Haus-Nr. 7 und den mündenden gem. Geh- und Radweg an dieser Stelle als ungünstig.

Ein gutes Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich der Bushaltestellen besteht bereits. Südlich der stadteinwärtigen Bushaltestelle befinden sich 121 freie Josta-Fahrradstände, die parallel zum Gehweg in zwei Reihen installiert sind.

Planung

Aufgrund der unterschiedlichen Beurteilung seitens der Verwaltung und der Polizei in Bezug auf die Führung des Radweges im Haltestellenbereich wurden zwei Varianten geprüft:

Barrierefreier Ausbau der beiden Bushaltestellen mit bestehender Radwegeführung (Radfahrstreifen mit Überleitung in einen Schutzstreifen; Anlage 1):

Um den Anforderungen nach dem Behindertenstellungsgesetz gerecht zu werden, muss der Standort der stadteinwärtigen Haltestelle verlegt werden.

Die Planung sieht vor, die heutige Bushaltestelle in Richtung Osten zu verschieben und als Buskap auszubauen. Bei dieser Planung müssen ein Teil des vorhandenen Grünstreifens und ein Baum entfallen. Diese Bushaltestelle wird mit einer neuen Wall-Wartehalle ausgestattet.

Um die Anforderungen seitens der Feuerwehr zu erfüllen, muss die vorhandene stadteinwärtige Bushaltestelle soweit in Richtung Osten verschoben werden, damit der erforderliche Abstand zwischen zwei Fahrbahnrandhaltestellen von ca. 15,00 m sichergestellt wird. Diese Bushaltestelle wird ebenfalls als Buskap ausgebaut. Um die Erreichbarkeit des Übergangs zum Friedhof zu optimieren, wird an dieser Stelle der Gehweg vorgezogen und als Vorschuhung mit entsprechender Absenkung ausgebaut.

Durch die Einrichtung des Buskaps wird eine ausreichend große Aufstellfläche für die Fahrgäste geschaffen.

Beide Bushaltestellen werden mit einem 16 cm Niederflrbusbordstein und einem Blindenleitsystem ausgestattet. Dies entspricht einem Umbau und den Anforderungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).

Nach Auskunft des Tiefbauamtes soll im Zuge der Umsetzung des barrierefreien Ausbaus die Instandsetzung der Nebenanlagen in diesem Bereich erfolgen.

Die Planung sieht vor, die Aufstellflächen für die Fußgänger an der vorhandenen Lichtsignalanlage vorzuziehen und entsprechend der Anlage IV 2.1 auszubauen, damit die Querungsstelle auch für Menschen mit sensorischen und motorischen Einschränkungen eindeutig auffindbar und sicher nutzbar ist. Beide Lichtsignalanlagen müssen dementsprechend versetzt werden.

Die veraltete Signalsteuerung aus dem Jahre 1978 sollte durch eine moderne Steuerung mit:

- deutlich kürzerer Umlaufzeit (45 s anstelle der heutigen 72 s)
- deutlich kürzerer max. Wartezeit (34 s ohne Busbeeinflussung anstelle der heutigen 61 s)
- Schlafmodus für den 24 Stundenbetrieb (zurzeit täglich 6.30 – 23.00 Uhr)
- Busbeschleunigung

ersetzt werden.

Damit der Bus die neuen Buskaps ordnungsgemäß anfahren und verlassen kann, wird der vorhandene Radfahrstreifen gemäß der (ERA 2010) ca. 25 m vor und bis 10 m hinter der Haltestelle aufgehoben und durch einen Schutzstreifen ersetzt.

Die Polizei lehnt diese Radwegführung im Bereich der Bushaltestellen ab, da die Radfahrer bei einem haltenden Bus ungesichert in die Fahrbahn fahren. Dadurch ist mit einem erhöhten Unfallrisiko und der Zunahme von Konfliktsituationen im Bereich der Bushaltestelle zu rechnen.

Barrierefreier Ausbau der beiden Bushaltestellen mit einem baulich angelegten Radweg (Anlage 2):

Um den Anforderungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz gerecht zu werden, muss der Standort der stadteinwärtigen Haltestelle wie in Variante 1 verlegt werden.

Die Planung sieht vor, die heutige Bushaltestelle in Richtung Osten zu verschieben und als Fahrbahnrandhaltestelle auszubauen. Auch bei dieser Planung müssen ein Teil des vorhandenen Grünstreifens und ein Baum entfallen.

Die stadtauswärtige Bushaltestelle sollte nach Möglichkeit im Bereich des Friedhofzugangs bestehen bleiben.

Um die Anforderungen seitens der Feuerwehr zu erfüllen, muss die vorhandene stadtauswärtige Bushaltestelle soweit in Richtung Osten verschoben werden, damit der erforderliche Abstand zwischen den beiden Bushaltestellen von ca. 15,00 m sichergestellt wird.

Eine Fläche für die Aufstellung einer Wartehalle steht an dieser Stelle nicht zur Verfügung.

Beide Bushaltestellen werden mit einem 16 cm Niederflrbusbordstein und einem Blindenleitsystem ausgestattet. Dies entspricht einem Umbau und den Anforderungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).

Auch diese Variante beinhaltet die Instandsetzung der Nebenanlagen in diesem Bereich sowie den barrierefreien Umbau an der gesicherten Querungsstelle.

Der Radfahrer wird im Bereich der beiden Bushaltestellen auf einen Hochbordradweg in einer Breite von 1.80/2.00 m geführt. Hinter der Bushaltestelle wird der Radfahrer wieder in die Fahrbahn geführt.

Die Variante 2, den Radfahrer im Haltestellenbereich auf einen Bordsteinradweg zu führen, ermöglicht zwar das reibungslose Anhalten und einfädeln von Bussen, geht aber häufig zu Lasten der im Gehwegbereich wartenden und ein- und aussteigenden Fahrgäste und des Radverkehrs. Aufgrund dessen wurde diese Planung von der Verwaltung abgelehnt und sollte nicht weiter verfolgt werden.

Fazit

In Abwägung der Vor- und Nachteile schlägt die Verwaltung vor, die Variante 1 (Anlage 1) zur Umsetzung zu empfehlen.

Die vorhandene Radverkehrsführung als Radfahrstreifen wird bei einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 930Kfz/h und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gemäß der ERA 2010 als geeignete Führungsform empfohlen. Auch das Schwerverkehrsaufkommen von 30 LKW/24h unterstützt die vorhandene Führungsform.

Der Radverkehr sollte auf Straßen mit Radfahrstreifen auch im Haltestellenbereich links vom Bordstein geführt werden, da sich Rad- und Busfahrer hierdurch frühzeitig bemerken und der Bus die Haltestelle in sicherem Abstand zu den Radfahrern anfahren und verlassen kann.

Laut ERA 2010 sind insgesamt Führungen im Bereich der Fahrbahn konfliktärmer. Ein Verschwenken dieser Radverkehrsführungen vor Haltestellen in den Seitenbereich ist daher generell zu vermeiden.

Reduktionsvariante:

Die Haltestellen werden nach den erforderlichen und politisch beschlossenen Standards barrierefrei ausgebaut. Eine Reduktion in der Planung ist auch im Hinblick auf die fahrgeometrischen Erfordernisse an eine Haltestelle nicht möglich. Als Kostenreduzierung bliebe nur ein gänzlicher Verzicht auf einen barrierefreien Ausbau, d. h. die Beibehaltung des vorhandenen Zustandes. Dies entspräche in keiner Weise den Vorstellungen von einer modernen, barrierefreien Haltestelle.

I.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan (Variante 1)

Anlage 2: Lageplan (Variante 2)