

AZ: IV 61-23-35-01 le-

**Drucksache Nr.: 1321/2003/DS**

=====

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>	<b>Behandlung</b>
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	22.11.2007	Ö	Endg. entsch. Stelle

**Berichterstatter:**

OBM / Erster Stadtrat

**Verhandlungsgegenstand:**

**Verlegung der Bushaltestellen auf dem  
Großflecken  
- Sachstandsbericht**

**A n t r a g :**

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Verlegung der Bushaltestellen auf dem Großflecken zur Kenntnis und beschließt, dass das Projekt nicht weiter zu verfolgen ist.

**Finanzielle Auswirkungen:**

K e i n e

**B e g r ü n d u n g :**

**1. Beschlüsse**

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat in der Sitzung am 22.06.2006 unter TOP 5.1 – Verkehrssituation auf dem Großflecken – folgenden Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird gebeten, vier Omnibushaltestellen auf dem Großflecken auf die Seitenstreifen im Bereich der Wendepunkte vor Karstadt und vor dem Rathaus zu verlegen.“

Weiter hat der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss in der Sitzung am 16.11.2006 unter TOP 5.1 – Verlegung der Bushaltestellen Großflecken in die Kurvenbereiche – folgenden Beschluss gefasst:

„Es soll eine Testfahrt mit einem SWN-Bus, mit Vertretern des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses, des Stadtteilbeirates Stadtmitte, des Seniorenbeirats und drei Vertretern der Innenstadtunternehmer erfolgen, um sich ein Bild von der Baulichkeit zu machen.“

## **2. Testfahrt vom 22.03.2007**

Ein wesentliches Ergebnis der Testfahrt ist, dass eine Nutzung der Mehrzweckstreifen an den Kreiseln als Busbuchten mit erheblichen Umbaumaßnahmen und nicht unerheblichen Kosten verbunden wäre.

Seitens Herrn Dr. Reith und Herrn Pundt wurden folgende Anregungen gemacht:

- Zusammenlegung der zwei vorhandenen Bushaltestellen zu einer Haltestelle in Richtung Süden an der Freifläche mittig des Großfleckens.
- Nutzung des Seitenstreifens / Parkstreifens in einer Länge von 50 m – 70 m für die Busse.
- Verlegung des derzeitigen Taxenstandes vom Seitenstreifen / Parkstreifen auf die Südseite der Freifläche des Großfleckens.
- Ggf. weitere erforderliche Maßnahmen (z. B. Radwegführung, Bordsteinkanten, versetzen der Wartehäuschen und Anzeigetafeln sowie der Granitblöcke) müssten jedoch genauer untersucht werden.

Weitere Einzelheiten sind dem Protokoll über die Testfahrt vom 22.03.2007 (Anlage 1) zu entnehmen.

## **3. Zusammenlegung der zwei vorhandenen Bushaltestellen in Richtung Süden zu einer Haltestellenbucht mittig des Großfleckens**

Die Verwaltung hat diese Anregung eingehend geprüft und führt dazu wie folgt aus:

### **a) Anforderungen an die Haltestellenbucht**

Nach Angaben des Verkehrsunternehmens SWN müsste die Haltestellenbucht mindestens vier Busse aufnehmen können, um das Halten von Bussen auf der Fahrbahn möglichst zu vermeiden. Damit die hinteren Busse nicht immer bis zur Abfahrt des ersten Busses warten müssen, sollte zwischen den einzelnen Bussen (Standard 12 m) mindestens 5 m Zwischenraum eingeplant werden. Für ein paralleles Anfahren an den Bussteig wäre nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Einfahrlänge von rd. 40 m erforderlich. Das Verkehrsunternehmen SWN fordert mindestens 25 m.

Ein Lageplan (Vorentwurf) der Bushaltestellenbucht ist als Anlage 2 beigefügt.

### **b) Erforderliche Maßnahmen und Kosten**

Im Bereich der Haltestellenbucht (103 m lang) müsste die Oberfläche aufgenommen und ohne Strukturstreifen neu gepflastert werden.

Für die wartenden Fahrgäste müsste auf rd. 80 m Länge die Oberfläche zu einem behindertengerechten Bussteig umgebaut und zur Straßenseite hin mit einem 16 cm Bord eingefasst werden.

Bei 7 Alleebäumen müssten aufgrund der Höhenentwicklung Baumscheiben eingebaut werden.

Die Granitblöcke im Bereich des Bussteiges müssten entfernt bzw. höher gesetzt werden.

Die vorhandenen vier Fahrgastunterstände auf dem Großfleckens wären umzusetzen.

Der innerhalb der Allee verlaufende Zwei-Richtungs-Radweg müsste wegen der Fahrgastunterstände auf die Platzfläche des Großfleckens (Großpflaster) verlegt und mit einer glatteren Kleinpflasteroberfläche versehen werden.

Weiter wären die dynamischen Abfahrtsanzeigetafeln sowie die Haltestellenschilder zu versetzen.

Nach einer überschlägigen Schätzung wäre mit Umbaukosten in Höhe von rd. 155.000,00 € brutto zu rechnen.

Eine genauere Kostenberechnung ist erst nach Erstellung einer Ausführungsplanung möglich.

#### **4. Beurteilung der Maßnahme**

- Der Ausbau einer Bushaltebucht an der Platzseite des Großfleckens zwischen Großfleckenzufahrt und Südkreisel wäre technisch machbar.
- Die erforderliche Verlegung des Radweges in die Platzfläche würde die Wochenmarktplatzfläche erheblich einschränken. Der Aufbau des Wochenmarktes wäre entsprechend neu zu ordnen.
- Die Verlegung der Taxenstände auf die südliche Platzfläche des Großfleckens würde die Wochenmarktplatzfläche noch weiter einschränken.
- Die Verschwenkung des Radweges und die Führung auf der Platzfläche wäre funktional und städtebaulich unbefriedigend.
- Die Fahrgastunterstände an den neuen Standorten würden die Allee beeinträchtigen bzw. in diesem Bereich den Alleecharakter zerstören, da die hintere Hälfte der Fahrgastunterstände bis in die Mitte der Allee hineinragen würde. Weiter würden die Fahrgastunterstände eine bauliche Barriere zwischen der Ostseite des Großfleckens und der Platzfläche bilden. Der städtebauliche Gesamteindruck des südlichen Großfleckens würde sich wesentlich verändern.
- Der verkehrliche Nutzen der Verlegung der zwei Haltestellen und Ausbau einer Bushaltebucht weist sowohl vor- als auch nachteilige Aspekte auf.
  - Für den nachfolgenden motorisierten Individualverkehr würde die Verkehrsqualität sicherlich verbessert.
  - Für die Linienbusse haben Busbuchten aber einige Nachteile. So müssen sich die Busse in den übrigen Verkehr wieder einfädeln, was trotz der bestehenden Regelung nach § 20

Abs. 5 StVO zu Zeitverlusten führt.

- Beim Einfahren und Verlassen der Busbucht entstehen unangenehme Seitenbeschleunigungen für stehende und zum Ausstieg gehende Fahrgäste und mit den Fahrzeugüberhängen werden Seitenraumflächen (Bussteig) überstrichen.
- Bushaltestellen müssen nach der RASSt 06 so anfahrbar sein, dass ein Bus für den Einstieg mobilitätseingeschränkter Personen parallel in 5 cm Abstand zum Bord halten kann. Busbuchten erfordern daher eine Entwicklungslänge mit großem Flächenbedarf und sind nach der RASSt 06 deshalb innerhalb bebauter Gebiete im Allgemeinen ungeeignet.
- Die vorhandenen Bushaltestellen am Fahrbahnrand des Großfleckens ermöglichen den Linienbussen ein gerades und präzises Anfahren an den Bord für mobilitätseingeschränkte Personen, lassen den Linienbus gradlinig in dem benutzten Fahrstreifen weiterfahren und setzen den Linienbus an die Spitze des Fahrzeugpulk (Beschleunigung).

## **5. Empfehlung**

Nach Abwägung der voraufgeführten städtebaulichen und verkehrlichen Belange sowie in Anbetracht der geschätzten Baukosten kann die Verwaltung den Ausbau einer Bushaltestelle an der Platzseite des Großfleckens zur Verlegung der vorhandenen zwei Haltestellen nicht empfehlen.

Im Auftrag

Unterlehberg  
Oberbürgermeister

Arend  
Erster Stadtrat

## **Anlagen:**

1. Protokoll über die Testfahrt vom 22. März 2007
2. Lageplan zur Verlegung der Bushaltestellen und Fahrgastunterstände