

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/138/2013

Umbau der Bushaltestelle "Weisendorfer Str."

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	07.05.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 23, Amt 32, Amt 66, EB772, ESTW
(OBR Dechsendorf wurde beteiligt)

I. Antrag

Die Bushaltestelle „Weisendorfer Str.“ stadtauswärts wird gemäß beiliegender Planung umgebaut.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aufgrund des maroden Zustands war ursprünglich geplant, die Busbucht der Haltestelle „Weisendorfer Straße“ stadtauswärts im Rahmen des Bushaltestellen-Sanierungsprogramms 2013 zu sanieren.

Gemäß den geltenden „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ und den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“ ist jedoch das Haltestellenkap bzw. Halten am Fahrbahnrand die Standardlösung für Haltestellen. Busbuchten sind nur bei besonderem Erfordernis einzusetzen.

Das Haltestellenkap bzw. Halten am Fahrbahnrand bringt folgende Vorteile mit sich:

- Es ermöglicht den Linienbussen ein gerades und präzises Anfahren an den Kasseler Bord für mobilitätseingeschränkte Personen.
- Diese Form der Haltestellen lassen den Linienbus geradlinig in dem von ihm benutzten Fahrstreifen weiterfahren. Damit erhöhen sich auch die Sicherheit und der Fahrgastkomfort im Gegensatz zu den Ein- und Ausfahrvorgängen bei einer Busbucht.
- Der Zeitbedarf der Busse für das Halten reduziert sich, da das Aus- und Wiedereinfädeln wie bei einer Busbucht entfällt. Der Zeitbedarf von haltenden Nahverkehrsfahrzeugen an Haltestellen beeinflusst maßgeblich die Reisezeit und damit die Attraktivität des Verkehrssystems. Deshalb soll dieser Zeitbedarf so gering wie möglich gehalten werden.
- Es wird eine geringere Länge für die Haltestelle erforderlich. Der Flächenverbrauch wird reduziert.
- Die Wartefläche für Fahrgäste vergrößert sich.
- Es reduziert den Arbeitsaufwand des Winterdienstes.

Als unbedenklich gilt die Einrichtung einer Haltestelle am Fahrbahnrand (sowie eines Haltestellenkaps) bei Verkehrsbelastungen bis zu 750 Kfz/h pro Fahrtrichtung (für zweistreifige Hauptverkehrsstraßen) – gemäß den o.g. Richtlinien. Die Verkehrsbelastung auf dem Rechtsabbiegestreife in der Weisendorfer Straße ist gering und beträgt nur 170 Kfz/Spitzenstunde. Der geradeaus fahrende Verkehr wird durch die Busse nicht behindert, da die Busse ausschließlich auf dem Rechtsabbiegestreifen halten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Haltestelle „Weisendorfer Str.“ stadtauswärts ist derzeit als Busbucht ausgebildet. Sie liegt weit entfernt von der signalisierten Kreuzung. Das bringt folgende Probleme mit sich:

- Die Busbucht ist in ihrer derzeitigen Lage weit von den Zielen der Fahrgäste entfernt. Es entstehen somit lange Wege.
- Ein Überqueren Staatsstraße Weisendorfer Straße im Bereich der vorhandenen Busbucht ist nur ungesichert möglich. Folglich finden momentan an dieser Stelle häufige und teilweise gefährliche Querungen durch Fußgänger statt.
- Die Busbucht ist in ihrer Entwicklungslänge zu kurz, um den Bussen ein paralleles Anfahren an den Bordstein der Haltestelle zu ermöglichen. Daher entsteht ein Spalt zwischen Bus und Haltestelle.
- Die Haltestelle ist für die derzeitige Busbelastung von 2 haltenden Bussen gleichzeitig zu kurz.

Die Haltestelle soll nun als Haltestelle am Fahrbahnrand (ähnlich Haltestellenkap) hergestellt werden (siehe Anlage 1 und 2). Außerdem wird die Haltestelle dicht an die signalisierte Kreuzung Weisendorfer Straße/ Brühl verschoben. Die Busse halten ausschließlich auf dem gering belasteten Rechtsabbiegestreifen.

Der Umbau der Haltestelle bringt folgende Vorteile mit sich:

- Die neue Haltestelle befindet sich direkt an der signalisierten Kreuzung. Damit liegt die Haltestelle näher in der Ortsmitte und damit dichter an den Zielen der Fahrgäste.
- Durch die Einrichtung einer zusätzlichen Fußgängerfurt über die Weisendorfer Straße wird ein sicheres Queren der Fahrbahn für Fahrgäste und Fußgänger ermöglicht. Die Laufwege zu beiden Haltestellen verkürzen sich dadurch um teilweise bis zu 50 m.
- Die Wartefläche für Fahrgäste vergrößert sich.
- Die Haltestelle wird barrierefrei eingerichtet. Dazu werden Kasseler Bord sowie Bodenindikatoren und Bordsteinabsenkungen zum Einsatz kommen.
- Die Geometrie der Haltestelle wird so optimiert, dass die Busse die Haltestelle zügiger und bequemer befahren können.
- Die Haltestelle wird für die Busbelastungen ausreichend dimensioniert (für 2 große Standardlinienbusse).
- Die Haltestelle befindet sich ausschließlich auf städtischem Grund. Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Da die Umbaumaßnahme in erheblichem Maß sowohl in planersicher als auch in baulicher Hinsicht über die üblichen Aufwendungen einer reinen Sanierungsmaßnahme hinausgeht, ist die Abwicklung dieser Einzelmaßnahme nicht über die für die Umsetzung des allgemeinen Busbuchsanierungsprogramms vorhandene IvP-Nr. 541.610 „Bushaltestellen“, sondern über die neu einzurichtende IvP-Nr. 541.616 „Umbau Bushaltestelle Weisendorfer Straße“ zu finanzieren.

Investitionskosten:	ca. 100.000€	bei IPNr.: 541.616
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind derzeit vorhanden auf IvP-Nr. 541.610, sollen jedoch als Deckungsvorschlag auf der neu einzurichtenden IvP-Nr. 541.616 „Umbau Bushaltestelle Weisendorfer Straße“ bereitgestellt werden.
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 - Entwurfsplanung Bushaltestelle „Weisendorfer Str.“ stadtauswärts

Anlage 2 - Übersichtsplan Bushaltestelle „Weisendorfer Str.“ stadtauswärts

Anlage 3 - Stellungnahme der ESTW

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang