

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/137/2013

Umbau der Bushaltestelle "Tennenlohe"

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

Beteiligte Dienststellen

Amt 32, Amt 66, EB772, ESTW
(OBR Tennenlohe wurde beteiligt)

I. Antrag

Die Bushaltestelle „Tennenlohe“ stadteinwärts 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 „Tennenlohe“ 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 in der Sebastianstraße beträgt 260 Kfz/Spitzenstunde pro Fahrtrichtung.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Haltestelle „Tennenlohe“ stadteinwärts ist derzeit als Busbucht ausgebildet. Sie soll jedoch in eine Haltestelle am Fahrbahnrand (ähnlich Haltestellenkap) umgebaut werden (siehe Anlage 1). Beim Umbau der Haltestelle werden folgende Ziele verfolgt:

- 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 1 Gelenkbus).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	ca. 50.000€	bei IPNr.: 541.610
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.610
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 - Entwurfsplanung Bushaltestelle „Tennenlohe“ stadteinwärts

Anlage 2 – Stellungnahme der ESTW

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang