

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Sennestadt	21.03.2013	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Ausbau der Bushaltestellen „Schopketalweg,, und „Schlinghofstraße“ in der Schlinghofstraße
Betroffene Produktgruppe 11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Planungen bis zum politischen Beschluss
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan Investive Verbuchung, 100 % ÖPNV-Pauschale
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) BV Sennestadt, 21.06.12, TOP 11 (Punkt 1 der Niederschrift der AK-Sitzung vom 12.06.12)
Beschlussvorschlag: Die Bezirksvertretung Sennestadt beschließt: 1) Die Bushaltestellen „Schopketalweg“ (bei der Einmündung „Am Brakenbrink“) und „Schlinghofstraße“ (am neuen Standort bei der Einmündung Dalbker Allee) in der Schlinghofstraße werden fahrgastfreundlich ausgebaut und jeweils beidseitig derart verbreitert, dass ausreichend große Fahrgastaufstellflächen entstehen und ein nachträgliches Aufstellen von modernen Fahrgastwartehäuschen im Wartebereich möglich wird. 2) Die Bushaltestelle „Schlinghofstraße“ in der Schlinghofstraße bei der Einmündung „Am Brakenbrink“ wird dauerhaft um ca. 120 m in Richtung Westen zur Einmündung Dalbker Allee verlegt. Der alte Standort entfällt.
Begründung: 1. Situation Über die Schlinghofstraße verkehren regelmäßig Linien- und Schulbusse. Die hier liegenden vier Haltestellen unterliegen einer guten Fahrgastnachfrage. Vom Verkehrsunternehmen moBiel werden im Fahrbetrieb auch Gelenkbusse eingesetzt. Das Busliniennetz über die Schlinghofstraße bleibt künftig erhalten.

Die Bushaltestellen sind veraltet: Fahrgastaufstellfläche, Einstiegshöhe und taktile Begreifbarkeit entsprechen nicht dem Stand der Technik. Die zur Verfügung stehende Busaufstelllänge (Hochbord zw. Zufahrten) ist für Gelenkbusse zu gering. Die zur Verfügung stehenden Gehwegflächen stehen in den starken Betriebszeiten in einem Missverhältnis zum Platzbedarf der Fußgänger und der wartenden Fahrgäste. Die vorhandenen Gehwegbreiten ermöglichen das Aufstellen von Fahrgastwartehäuschen derzeit nicht.

Da die Fahrbahn der Schlinghofstraße mit i.M. 7,50 m relativ breit ist, können derzeit die an den Haltestellen stehende Busse von nachfolgenden Kfz überholt werden, bzw. Gegenverkehr kann passieren. Dies bedeutet für Fußgänger (Fahrgäste) ein erhöhtes Sicherheitsrisiko beim Queren der Fahrbahn zu/von den Fahrgast-Aufstellflächen.

Abgesehen von den im Einmündungsbereich mit der Gildemeisterstraße beidseitig vorhandenen, ca. 25 m langen Radwegen sind in der Schlinghofstraße keine weiteren Radverkehrs-Anlagen vorhanden. Obwohl das Bielefelder Radverkehrsnetz die Schlinghofstraße als Hauptroute ausweist, sind die tatsächlichen Radverkehrsmengen eher gering. Besondere Ziele für den Radverkehr sind nicht vorzufinden.

In der Schlinghofstraße ist auf beiden Seiten der Fahrbahn ein nennenswertes, regelmäßiges Anliegerparken vorzufinden.

Die Unfallstatistik und das Geschwindigkeitsniveau der Kfz sind in der Schlinghofstraße unauffällig.

2. Planung

a) Ausbau Bushaltestellen

Die Planung sieht den beidseitigen Ausbau der beiden, in der Schlinghofstraße vorhandenen, Bushaltestellen vor. Buskap und taktile Bodenplatten sollen hergestellt werden. Die Fahrgastaufstellflächen sollen jeweils auf i.M. 3,85 m Breite aufgeweitet werden. Durch die an beiden Seiten überwiegend gegenüberliegende Anordnung der Buskaps entstehen auf der Fahrbahn *zwei punktuelle Engstellen*. Hier verbleiben auf je ca. 20 m Länge Fahrbahnbreiten von 3,80 m. Dies vergrößert einerseits die Warteflächen bedarfsgerecht, erhöht andererseits gleichzeitig die Sicherheit von Fußgängern und Wartegästen im Haltestellenbereich gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Die beiden punktuellen Fahrbahn-Engstellen bewirken, dass hier nur noch eingeschränkte Kfz-Begegnungsverkehre möglich sind, also Kfz hier nicht mehr gleichzeitig aneinander vorbeifahren können. Es kann davon ausgegangen werden, dass dadurch in der Schlinghofstraße die durchschnittlichen Kfz-Geschwindigkeiten auf Dauer sinken. Dieser „Nebeneffekt“ ist verkehrsplanerisch positiv zu bewerten.

b) Verlegen der Bushaltestelle „Schlinghofstraße“ zur Einmündung Dalbker Allee

Die Lage der Bushaltestelle „Schlinghofstraße“ wird auf Dauer um ca. 120 m (vom Altstandort gemessen) in Richtung „West“ verschoben. Die neue Haltestelle wird an einem großen Straßenbaum bei der Einmündung Dalbker Allee liegen. Begründung: Der neue Standort bietet mehr Raum zwischen den vorhandenen und geplanten Zufahrten, liegt näher am Dalbker Neubaugebiet und fügt sich insgesamt harmonischer in das vorhandene Bushaltestellen-Netz ein. Schließlich unterstützt ein vorhandener, großer Baum im nördlichen Aufstellbereich optisch die Engstelle.

Die hier zuständigen Busbetriebe, die Straßenverkehrsbehörde, das Schulamt und die Polizei befürworten den neuen Standort.

Nach dem Ausbau besteht an allen vier Haltestellen die Option für das Aufstellen von Fahrgastwartehäuschen, ohne dass dadurch die zur Verfügung stehenden Gehweg- und Warteflächen wesentlich eingeschränkt werden würden. Eine zusätzliche Versiegelung von Flächen findet durch den Ausbau nicht statt. Bäume müssen nicht entfernt werden. Auf Grunderwerb kann verzichtet werden.

Die vorhandenen Zufahrten auf die Privatgrundstücke bleiben in ihrer Lage unverändert, ihre Befahrbarkeit durch Anlieger-Pkw wird gewährleistet. Eine beantragte (neue) Anlieger-Zufahrt bei Haus-Nr. 37 kann nicht an der gewünschten Stelle genehmigt werden. Diesem Anlieger wird ein sinnvoller Alternativstandort für seine neue Zufahrt in ausreichender Breite angeboten. Insgesamt werden die Beeinträchtigungen für betroffene Anlieger als zumutbar bewertet.

Ausschreibung und Baudurchführung sollen im Rahmen einer für 2013 geplanten Sanierung der Schlinghofstraße erfolgen.

3. Sonstige Planungen an der Schlinghofstraße

Ältere Planungen zur Verkehrsberuhigung in der Schlinghofstraße werden nicht weiter verfolgt. Hierzu gehören insbesondere Konzepte zum Bau von Kreisverkehren an den Einmündungen Dalbker Allee und „Am Buschhof“.

Radverkehr: Das Regelwerk sieht für Radfahrer in Straßen dieser Kategorie und des hier vorhandenen Kfz-Geschwindigkeitsniveaus den allgemeinen „Mischverkehr auf der Fahrbahn“ vor. Die möglichen Ausnahmetatbestände *sehr große Fahrbahnbreiten, große Verkehrsstärken, bzw. starke Geländeneigung* sind hier nicht gegeben. Auch wirkt sich das weitgehende Fehlen von Schwerverkehr für den Radverkehr positiv aus. Das Aufmarkieren von Radfahrer-Schutzstreifen wäre verkehrplanerisch möglich, es wird jedoch darauf zu Gunsten des Anliegerparkens verzichtet.

4. Finanzierung

Die Baukosten für den Ausbau der Bushaltestellen wurden auf **70.000,- €** geschätzt. Hierin enthalten sind auch die Kosten für Erneuerung und Verstärkung der Fahrbahn im Bereich der Busaufstellbereiche. Die Verlegung der Haltestelle „Schlinghofstraße“ verursacht im Vergleich mit einem Ausbau am alten Standort Mehrkosten in Höhe von ca. 1.000,- €. Diese Kosten sind vor dem Hintergrund der erwähnten Standortvorteile vertretbar.

Die komplette Maßnahme dient der Verbesserung des Nahverkehrs. Sie kann aus der „ÖPNV-Förderpauschale“ des Landes NRW für die Stadt Bielefeld (investiv) finanziert werden.

Die bauliche Umsetzung dieser Maßnahme zieht keine Anliegerbeiträge nach sich.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss