

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

|                           |                     |                             |
|---------------------------|---------------------|-----------------------------|
| öffentlich                |                     | Drucksache Nr.<br>0550/2016 |
| Amt/Aktenzeichen<br>61/68 | Datum<br>06.04.2016 | TOP                         |

| Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 19.04.2016 |               |            |        |
|--|---------------|------------|--------|
| Beratungsfolge Gremium                                 | Zuständigkeit | Datum      | Status |
| Verkehrsausschuss                                      | Kenntnisnahme | 27.04.2016 | Ö      |
| Ortsbeirat Mainz-Altstadt                              | Kenntnisnahme | 11.05.2016 | Ö      |

|   |
|---|
| <b>Betreff:</b><br>Bushaltestellen Fischtor in der Rheinstraße;<br>hier: Sanierung, Herstellung der Barrierefreiheit und Teilrückbau der Haltebuchten |
| Mainz, 14.04.2016<br><br>gez. Eder<br><br>Katrín Eder<br>Beigeordnete   |

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss und der Ortsbeirat Mainz-Altstadt** nehmen die Sanierung und den Umbau der Bushaltestellen Fischtor hinsichtlich Barrierefreiheit sowie zu Fahrbahnrandhaltestellen mit geringer Fahrstreifenverbreiterung im Haltestellenbereich zur Kenntnis.

## Sachstandsbericht:

Die Bushaltestellen „Fischtor“ weisen starke Schäden im Fahrbahnbelag sowie in den Randbereichen auf. Eine provisorische Instandsetzung im Bereich der Entwässerung musste schon vorgenommen werden. Um hohe und sich wiederholende Instandsetzungskosten zu vermeiden, soll die Beseitigung der gravierenden Mängel im Rahmen des Haltestellensanierungsprogramms und in Form einer Grunderneuerung erfolgen. Vor diesem Hintergrund wurden die beiden Haltestellen als Maßnahme für das Jahr 2015/16 in das Programm aufgenommen.

Neben der baulichen Ertüchtigung müssen beide Bushaltestellen auch funktional verbessert werden. Dies betrifft vor allem die Barrierefreiheit, die bisher hier nicht gegeben ist, und damit auch die Anfahrbarkeit für die Busse, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste möglich zu machen.

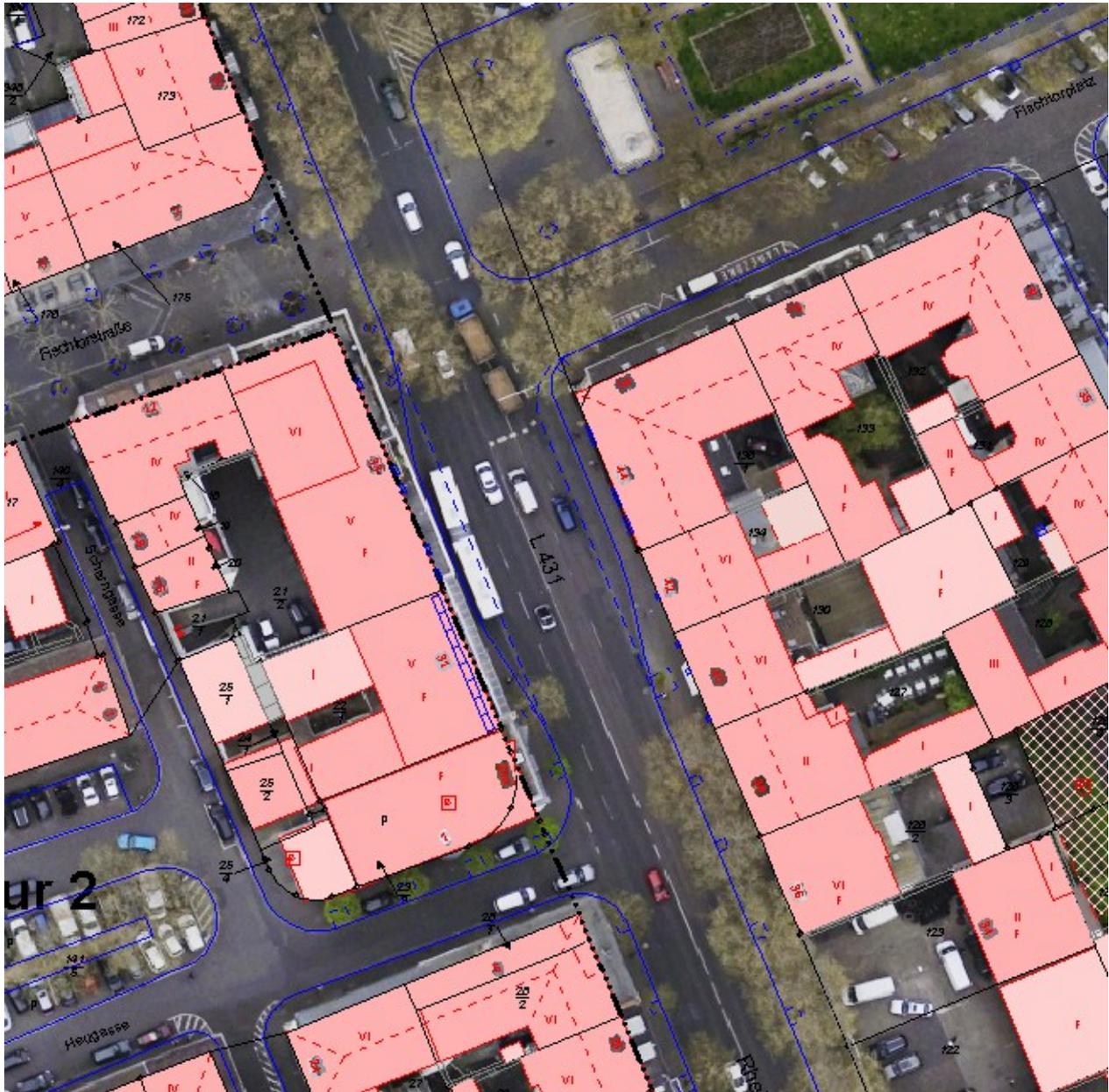
Beide Haltestellen besitzen im heutigen Zustand Busbuchten, die allerdings bzgl. ihrer Abwicklungslänge nicht mehr den aktuellen Anforderungen entsprechen und die darüber hinaus die Gehwegbreiten erheblich reduzieren. Aus diesem Grund entstehen immer wieder Konflikte im Gehweg-/ Fahrgastaufstellbereich. Zudem benutzen Radfahrer in Längsrichtung auch die Gehwege, da das Kfz-Aufkommen in der Rheinstraße sehr hoch ist und die Fahrstreifen schmal sind. Aufgrund der Fahrgastzahlen ist bei beiden Haltestellen ein Wetterschutz erforderlich.

Beide Haltestellen besitzen für die Gelenkbusse mit ihrer Fahrzeuglänge von 18 m keine ausreichende Abwicklungslänge, sodass der Bus nicht richtlinienkonform in der Busbucht halten kann. Dies bedeutet, dass der Bus heute nicht so in die Haltestelle einfahren kann, dass der Abstand zwischen Bordstein und Buseinstieg einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglicht; der Richtlinienwert beträgt für diesen Abstand max. 5 cm.

Die Maßnahme wurde mit der Behindertenbeauftragten der Stadt Mainz besprochen, mit dem Ergebnis, dass es seitens der Behindertenvertretung als unbedingt erforderlich gesehen wird, beide Haltestellen gemäß den Richtlinien barrierefrei zu gestalten und die beengten Gehweg- bzw. Fahrgastaufstellbereiche funktional zu verbessern. Durch solche funktionalen Verbesserungen soll vor allem älteren und behinderten Menschen künftig eine „normale“ Busbenutzung ermöglicht werden. Dies gilt gerade auch vor dem Hintergrund der in der Nähe liegenden Arztpraxen.

Aufgrund der zu geringen Länge der Busbucht ragt das Heck des Busses beim Halten oft in den Fahrstreifen des fließenden Verkehrs, was die Verkehrssicherheit durch die relativ unvorhersehbaren Spurwechsel- und Bremsvorgänge beeinträchtigt. Gemäß Richtlinie beträgt die erforderliche Länge einer Busbucht inkl. Ein- und Ausfahrbereich 88,7 m. Die Längen der heutigen Busbuchten betragen lediglich ca. 50 m auf der Innenstadtseite und ca. 35 m auf der Rheinseite, wobei es auf dieser Seite keinen eigenen Ausfahrbereich gibt. In diesem Bereich der Rheinstraße ist eine erforderliche Verlängerung der Buchten räumlich nicht umsetzbar. Diese Problematiken sind in zwei Lageplanskizzen in den Anlagen zur Vorlage dargestellt.

Der Nahverkehrsplan der Stadt sieht vor, dass im Interesse einer Beschleunigung des Nahverkehrs, der Barrierefreiheit und der Anfahrbarkeit im Betrieb auf Busbuchten grundsätzlich verzichtet werden soll, sofern nicht wichtige verkehrliche oder betriebliche Aspekte wie die verkehrliche Leistungsfähigkeit oder die Notwendigkeit einer Warteposition dagegen stehen.



Luftbild 2014

## 2. Lösung

Unter Abwägung aller Belange (s. oben), d.h. Verbesserung der Verkehrssituation und der Verkehrssicherheit inkl. der Umsetzung der Barrierefreiheit sowie des Erfordernisses von jeweils eines Fahrgastwetterschutzes, werden Fahrbahnrandhaltestellen mit geringer Fahrbahnaufweitung im Haltestellenbereich vorgesehen. Durch diese geringe Fahrbahnaufweitung kann der Bus optimal die Haltestelle anfahren. Die günstige fahrgeometrische Linienführung bewirkt in Verbindung mit dem üblichen Kasseler Sonderbord als Bordstein im Bereich der Haltestelle ein ideales Anfahren mit den notwendigen geringen Abständen zwischen Bord und Einstiegstüren. Der Bus

kann so halten, dass z.B. für einen Lkw beim Passieren bzw. Umfahren des haltenden Busses eine ausreichende Fahrbahnbreite vorhanden ist und nicht die Gefahr besteht, dass der LKW die Mittelmarkierung illegaler Weise überfährt und in den Gegenverkehr gerät.

Die Verwaltung hat die Auswirkung des Wegfalls der Busbuchten und die Anordnung der Haltestellen im Bereich der heutigen Fahrbahn auf die Leistungsfähigkeit der Rheinstraße untersucht. Danach kann hier auf die Busbuchten verzichtet werden, ohne dass eine marginale Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Rheinstraße erfolgt. Im Regelfall können die Fahrzeuge auf beiden Fahrspuren unbehindert die Bushaltestelle passieren. Die Leistungsfähigkeit des Straßenzugs wird an den Knotenpunkten von den möglichen Grünzeiten bestimmt. Dies sind die Kreuzungen Quintinstraße/Einfahrt Rheingoldhalle und Dagobertstraße/Holzstraße. Hier wurde für die Haltestelle Rheingoldhalle/Rathaus (Fahrtrichtung Weisenau) bei der Sanierung im letzten Jahr die Busbucht aus Gründen der Leistungsfähigkeit beibehalten, da diese hinter dem Knotenpunkt liegt, und zudem deutlich verlängert, um eine Aufstellmöglichkeit für Touristikbusse ohne Behinderung des Linienverkehrs hier und am Fischtor zu schaffen.

An der Haltestelle Fischtor wird die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Rheinstraße durch die wichtige signalisierte Fußgängerquerung auf Höhe Fischtorplatz bestimmt, bei der die Schaltung der Freigabesignale für Fußgänger bis zu 40 mal pro Stunde möglich ist. Die Sperrdauer des fließenden Verkehrs beträgt dann jeweils 35 Sekunden. Die kurzzeitigen Unstetigkeiten im Verkehrsablauf während eines Bushaltes beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit der Rheinstraße hingegen nicht, da auch in der Spitzenstunde nur 9 Bushalte im aktuellen Liniennetz der MVG zu verzeichnen sind. Die Leistungsfähigkeit wird vielmehr durch die oben genannten Kreuzungen (und in Fahrtrichtung Rathaus morgens ggfs. durch einen Rückstau von der Theodor-Heuss-Brücke) bestimmt.

Im zukünftigen Liniennetz 2017 ist eine Linie weniger auf der Rheinstraße geplant, so dass sich die Anzahl der Bushalte noch verringert und der durchschnittliche Fahrgastwechsel innerhalb von 20 bis 30 Sekunden vorwiegend innerhalb der Sperrzeiten der Lichtsignalanlage abgewickelt wird.

Durch den Entfall der Haltestellenbucht auf der Rheinseite wird das ÖPNV-Vorlaufsignal nicht mehr benötigt. Da dieses Signal heute in jedem Umlauf, unabhängig davon, ob ein Bus hält oder nicht, die Grünzeit für den Verkehr verkürzt, wirken sich die beabsichtigten Änderungen positiv für den Individualverkehr aus. In Fahrtrichtung Weisenau besteht die Möglichkeit, die Signale der Fußgängerquerung so zu steuern, dass sie mit den Bushaltesignalen gekoppelt werden. Ein in die Haltestelle einfahrender Bus könnte dann das Fußgängerfreigabesignal aktivieren. Damit würde der Individualverkehr am Fußgängerübergang angehalten und während des Fahrgastwechsels gäbe es keine vorbeifahrenden bzw. spurwechselnde Fahrzeuge.

Im Ergebnis zeigt die vorgelegte Planung eine deutliche Verbesserung der heutigen Situation für die ca. 600 Fahrgäste täglich, die die Haltestelle benutzen.

Die nachfolgende Tabelle beinhaltet die betrachteten Untersuchungskriterien inkl. Bewertung.

|   | Busbuchten<br>(wie heute) | Randhalte-<br>stellen |
|---|---------------------------|-----------------------|
| Gehwegbenutzung (Konflikt mit Radfahrern)             | —                         | +                     |
| Fahrgastaufstellbereiche (erforderliche Nutzfläche)   | —                         | +                     |
| Fahrgastwetterschutz (Wartehalle o.ä.)                | —                         | +                     |
| Bustürenabstand bzgl. Bordstein (Barrierefreiheit)    | —                         | +                     |
| Bustürenniveau bzgl. Bordsteinhöhe (Barrierefreiheit) | —                         | +                     |
| Freihaltung Bushaltefläche (Behinderung durch Parken) | —                         | +                     |
| Kurzparken für Krankentransport                       | — (illegal)               | + (Ladezone)          |
| ÖPNV-Beschleunigung                                   | —                         | +                     |
| Kfz-Verkehrsfluss                                     | 0                         | 0                     |
| Verkehrssicherheit Kfz-Verkehr                        | —                         | +                     |

Die Planung der beiden Haltestellen wurde den benachbarten Hausbesitzern am 14.12.2015 vorgestellt und umfangreich erläutert. Viele Fragen der Hausbesitzer konnten direkt geklärt werden, offene Punkte wurden im Nachgang geprüft.

Die relevanten Fragen bezogen sich auf den fließenden Verkehr, den Entfall des kurzzeitigen Parkens in der Bucht für Krankentransporte, die Ergänzung von Wartehallen, aber auch die grundsätzliche Erfordernis der beiden Haltestellen sowie auch deren grundsätzliche Positionen.

Dem Thema Krankentransporte wird durch eine Ladezone in der Heugasse Rechnung getragen. Im Einmündungsbereich Fischtorplatz ist heute bereits eine Ladezone vorhanden. Gerade auch Patienten, die den ÖPNV nutzen, erfahren durch die Barrierefreiheit der Haltestellen eine wichtige Verbesserung.

Für die Erschließung der Innenstadt kann hier in keinem Fall auf die Haltestelle verzichtet werden, da der Abstand der benachbarten Haltestellen sonst zu groß wäre, um die Vorgaben des NVP einhalten zu können. Dementsprechend ist der Abstand zu den benachbarten Haltestellen unbedingt einzuhalten. Auch eine geringfügige Verschiebung der beiden Haltestellen ist nicht möglich, da es keine benachbarten Bereiche gibt, die über die notwendige Länge von 18 m frei von Gebäudezufahrten sind und so den Ausbau mit Busborden (18 cm Höhe) ermöglichen.

Bei der Haltestelle auf der Innenstadtseite wird vorerst auf eine Wartehalle verzichtet, da hier durch den Gebäuderückversatz im Erdgeschoss ein Unterstand vorhanden ist, dessen Nutzung als Fahrgastaufstellfläche zugestimmt wurde. Als Option ist die nachträgliche Aufstellung einer Wartehalle abgestimmt. Auf der Rheinseite ist das Gebäudevordach zu hoch und bietet daher keinen ausreichenden Wetterschutz für wartende Fahrgäste. Hier ist die Aufstellung einer Wartehalle erforderlich. Die Verkehrsverwaltung ist aktuell noch dabei zu erarbeiten, welcher Typ Wartehalle hierbei zum Einsatz kommt, damit die dahinterliegenden Schaufenster möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Auf den fließenden Verkehr und die Leistungsfähigkeit wurde oben schon eingegangen.

Über das Ergebnis wurde in einem weiteren Termin am 01.03.2016 informiert. Mit dieser Besprechung konnte die Zustimmung der anwesenden Hausbesitzer zum Umbau beider Bushaltestellen gemäß der vorliegenden Planung erreicht werden.

Im Nachgang zu o.g. Besprechung hat die Eigentümergemeinschaft des Hauses Ecke Fischtorplatz mit Schreiben vom 16.03.2016 nochmals Stellungnahme zur Gesamtmaßnahme genommen, die dem Besprechungsergebnis widerspricht. Die in diesem Schreiben thematisierten Punkte waren alle bereits Inhalt des Gesprächs am 01.03.2016.

Der Bau ist auf Grund der unvermeidlichen verkehrlichen Beeinträchtigungen in Abstimmung mit anderen Maßnahmen in den Sommer- oder den Herbstferien 2016 vorgesehen.

Der Lageplan (Planung) liegt als Anlage der Vorlage bei.

### **3. Alternativen**

Unter Abwägung aller Belange und der rechtlichen Vorgaben bestehen keine Alternativen zu der vorgestellten Lösung.

### **4. Ausgaben / Finanzierung**

Die Herstellungskosten für beide Haltestellen werden zusammen auf ca. 200.000 € geschätzt. Im Rahmen der Sanierung von wichtigen Haltestellen erfolgt eine Kostenbeteiligung durch die MVG in Höhe von ca. 140.000 €. Die Finanzierung der Restsumme erfolgt über die zur Verfügung stehenden ÖPNV-Mittel.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein