

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1151/2012
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 23.07.2012	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 07.08.2012			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	15.08.2012	Ö
Park- und Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	21.08.2012	Ö

Betreff: Barrierefreier Umbau der Haltestellen Goetheplatz, Sömmeringstraße, Kurfürstenstraße und Hindenburgplatz/Architektenkammer RLP hier: Kenntnisnahme
Mainz, 31.07.2012 gez. Eder Katrin Eder Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der **Park- und Verkehrsausschuss** und der **Ortsbeirat Neustadt** nehmen den beabsichtigten barrierefreien Umbau der Haltestellen Goetheplatz, Sömmeringstraße, Kurfürstenstraße und Hindenburgplatz/Architektenkammer RLP zur Kenntnis.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Bekanntermaßen ist die Mainzer Neustadt auf Grund der homogenen, charakteristischen Siedlungsstruktur, der Innenstadtnähe und der vielfältigen kulturellen Angebote einerseits, des begrenzten Parkplatzangebotes andererseits eine beliebte Wohngegend für Bevölkerungsgruppen, die den öffentlichen Personennahverkehr traditionell intensiv nutzen (z.B. Studenten). Deshalb zählen viele der ÖPNV-Haltestellen in der Mainzer Neustadt zu den 50 aufkommensstärksten im gesamten Stadtgebiet. Seitens der MVG wird dieser Nachfrage im Korridor zwischen den so genannten Kaiserringen und der Rheinallee mit den Linien 62 und 63 Rechnung getragen, die die Mainzer Neustadt axial durchqueren und in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt bedienen.

Die gründerzeitlichen Wohnblöcke nordwestlich der Kaiserstraße sind nach städtebaulichen Vorgaben des seinerzeitigen Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig im Wesentlichen zwischen den Jahren 1890 und 1920 entstanden. Anders als in der im zweiten Weltkrieg nahezu vollständig zerstörten Innenstadt haben sich die historische Blockbebauung und damit die Straßenzüge in diesem Bereich überwiegend erhalten.

Nach einer großflächigen Umgestaltung der Neustadt in den 80er Jahren ist der Straßenraum seitdem im Wesentlichen unverändert geblieben. Unter anderem befinden sich dementsprechend auch die bestehenden Haltestellen in Bezug auf Barrierefreiheit in einem nicht mehr zeitgemäßen Zustand. Hinzu kommt, dass einige Haltestellen entlang der denkmalgeschützten und baumbestandenen Hindenburgstraße angeordnet sind und Mängel hinsichtlich ihrer Funktionalität aufweisen. Die Baumscheiben im Haltestellenbereich befinden sich zum Teil in einem desolaten Zustand, verursachen Stolpergefahren beim Ein- und Aussteigen und stellen insbesondere für Sehbehinderte eine Barriere beim Auffinden der Einstiegstüren dar.

Vor diesem Hintergrund hat die Verkehrsverwaltung gemeinsam mit der MVG ein Programm zur barrierefreien Ertüchtigung von fünf Haltestellen erarbeitet und einen diesbezüglichen Zuschussantrag gestellt.

Eine der Haltestellen (Synagogenplatz; vormals Gabelsbergerstraße) wurde wegen des Baus der Synagoge im Hinblick auf Bezuschussung und Realisierung vorgezogen, sodass über die vier verbleibenden Haltestellen im Jahr 2011 ein positiver Bescheid erging. Hierauf wurde für folgende Haltestellen die ausführungsfähige Planung erstellt:

Hindenburgplatz/Architektenkammer RLP
Kurfürstenstraße
Sömmerringstraße
Goetheplatz

2. Lösung

Generelle Planungs- und Ausstattungsmerkmale an den Haltestellen sind folgende:

Zur barrierefreien Gestaltung der Haltestellen wird in einem Abstand von ca. 0,60 m vom Fahrbahnrand ein taktiler Leitstreifen verlegt. Hierbei sei angemerkt, dass auf die Erfordernisse der neuen DIN 32984 "Bodenindikatoren im öffentlichen Raum" eingegangen wird (zum Beispiel sollen anstatt von Rillenplatten, die relativ kleine sinusförmige Rillen aufweisen, künftig Rippenplatten mit wesentlich mehr Abstand zwischen den Rippen eingesetzt werden). Begrenzt wird dieser Leitstreifen von zwei Aufmerksamkeitsfeldern. Das in Fahrtrichtung vordere Aufmerksamkeitsfeld liegt im Einstiegsbereich beim Fahrer, sodass dieser den Sehbehinderten erkennen und so halten kann, dass der Sehbehinderte direkt an der vorderen Tür des Busses eine Zustiegsmöglichkeit hat.

Sofern keine weitere Leitlinie im direkten Umfeld der Haltestelle vorhanden ist, wird durch einen Auffangstreifen die Verbindung von der Einstiegsstelle beim Busfahrer zur Hinterkante des Gehwegs hergestellt. Entlang der Gehweghinterkante bzw. Zaunanlage kann sich der Sehbehinderte dann weiter orientieren.

Für den barriere- und spaltfreien Ein- und Ausstieg aus dem Bus wird ein 18 cm-Sonderbord vorgesehen. An den Haltestellen Kurfürstenstraße und Hindenburgplatz wird dieser aus denkmalschutztechnischen Gründen und zur optischen Einpassung in das Umfeld in Granit hergestellt. An den Haltestellen Sömmeringstraße und Goetheplatz werden die Bordsteine weiß eingefärbt.

Alle Haltestellen erhalten, soweit noch nicht vorhanden, ein Wetterschutzhäuschen und eine dynamische Fahrgastinformationsanzeige mit akustischer Option für Blinde und Sehbehinderte.

Die Fahrbahnen erhalten im Haltestellenbereich einen verstärkten Oberbau mit hoher Widerstandsfähigkeit gegen Verschleiß (je nach örtlichen Rahmenbedingungen in Betonbauweise oder als so genannte „halbstarre Decke“).

Für die einzelnen Haltestellen sind folgende Aspekte zu erwähnen:

Haltestelle Hindenburgplatz

Die südliche Haltestelle Hindenburgplatz verschiebt sich von ihrer derzeitigen Lage in Richtung Kaiserstraße, da wegen einer Hofzufahrt ansonsten kein durchgängiger Hochbord realisiert werden könnte. Mit dieser Verschiebung kann aber auch eine durchgängige Busspur realisiert werden. Das neue Wartehäuschen an der stadteinwärtigen Haltestelle wird in geeignetem Abstand vor dem Wohnhaus Nr. 1 installiert. Durch das Verschieben der Haltestellen ist ein barrierefreier Ausbau ohne störende Hindernisse möglich.

Der nördliche Haltepunkt (stadtauswärts) am Hindenburgplatz bleibt in seiner Lage nahezu bestehen. Als Neuerung wird dort ein Wartehäuschen errichtet.

Haltestelle Kurfürstenstraße

Bei beiden Haltestellen hat man sich zur Ausbildung eines Haltestellenkaps entschieden. Der Grund hierfür ist der sehr geringe Abstand des Baumbestandes zur derzeitigen Bordsteinkante, der ein barrierefreies Ein- und Aussteigen unmöglich macht. Außerdem besteht eine Verletzungsgefahr, wenn beim Aussteigen die Baumscheibeneinfassungen betreten werden müssen. Da eine Entfernung der Bäume nicht in Frage

kam, wurde der notwendige Bewegungsraum durch Versetzen der Bordsteinkante mittels Buskap geschaffen. Durch die beidseitige Verwendung eines Haltestellenkaps verengt sich die Fahrbahnbreite auf 5,50 m und trägt so zu einer gewissen Verkehrsberuhigung bei.

Der nördliche Haltepunkt bleibt in seiner Lage nahezu bestehen. Das Kap zur barrierefreien Gestaltung hat eine Breite von ca. 1,45 m. Dieser Abstand genügt, um einen Leitstreifen aus Rippenplatten in einem Abstand von ca. 0,60 m vom Fahrbahnrand zu verlegen. Das Wartehäuschen des nördlichen Haltepunkts Kurfürstenstraße wird zwischen die vorhandenen Baumscheiben verlegt. So behält der Gehweg durchgängig eine Breite von 3,50 m, und eventuell auftretende Konflikte zwischen Fußgängern und wartenden Fahrgästen werden vermieden.

Auch die südliche Haltestelle bleibt in ihrer derzeitigen Lage bestehen. Das Kap zur barrierefreien Gestaltung hat in diesem Fall eine Breite von ca. 2,00 m. Auch beim südlichen Haltepunkt Kurfürstenstraße wird das Wartehäuschen zwischen die Baumscheiben verlegt. Durch diese Maßnahme erhält man eine optische Trennung der Nutzungsbereiche Gehweg und Haltestelle.

Durch die Ausbildung eines Haltestellenkaps an der südlichen Haltestelle in der Hindenburgstraße können zwei zusätzliche Stellplätze gewonnen werden.

Haltestelle Sömmerringstraße

Die nördliche Fahrbahnrandhaltestelle in der Sömmerringstraße bleibt in ihrer Lage nahezu bestehen. Das Wartehäuschen wird nach Westen versetzt, so dass der Konflikt bezüglich des Beleuchtungsmasts entschärft wird.

Die südliche Haltestelle wurde von ihrer derzeitigen Lage in westliche Richtung verschoben. Künftig bietet sich die Möglichkeit zur Verwendung eines Kaps an. So verbreitert sich die nutzbare Gehweg- und Wartefläche auf eine Breite von ca. 5,10 m, wodurch die Sicherheit der Fahrgäste erhöht wird. Die Variante zur Ausbildung eines Kaps ermöglicht Linienbussen ein spaltfreies Anfahren an den Bord, um mobilitätseingeschränkte Personen das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Zur Ausbildung des Kaps entfallen zwei der vorhandenen Stellplätze, die aber an der südlichen Haltestelle durch Neuanlage kompensiert werden können.

Beim südlichen Haltepunkt in der Sömmerringstraße verschiebt sich das Wartehäuschen in westliche Richtung, unmittelbar vor den Zugang zum Wohnhaus Nr. 29. Auf diese Weise ist es möglich, die doppelten Rippenplatten, den sogenannten Auffangstreifen, vom vorderen Aufmerksamkeitsfeld an die Gehweghinterkante zu verlegen.

Haltestelle Goetheplatz

Beide Haltestellen in der Goethestraße werden als Haltestellenkaps ausgebildet. Auch hier ist zumindest bei einer Haltestellenposition der geringe Abstand des Baumbestandes zur Bordsteinkante ausschlaggebend, zum anderen ermöglicht die Ausbildung eines Haltestellenkaps den Linienbussen ein gerades, präzises und spaltfreies Anfahren an den Bord für mobilitätseingeschränkte Personen.

Die westliche Haltestelle in der Goethestraße bleibt in ihrer Lage nahezu bestehen. Das Haltestellenkap erhält eine Breite von ca. 2,50 m und bildet somit eine geradlinige Flucht mit der Außenkante des angrenzenden Parkstreifens. Durch den veränderten Verlauf der Bordführung, vergrößert sich der Wartebereich für die Fahrgäste des Linienbusverkehrs bis zum Ausrundungsbereich des Knotenpunktes. Die Fahrbahnbreite von 5,50 m ermöglicht das Vorbeifahren eines PKW an einem haltenden Bus.

Auch die östliche Haltestelle in der Goethestraße verbleibt in ihrer derzeitigen Lage. Das Haltestellenkap hat eine Breite von ca. 1,45 m und bleibt somit in einer Linie mit der Außenkante, des sich vor der Haltestelle befindlichen Parkstreifens, entlang der Goethestraße. Die Länge der östlichen Haltestelle hat sich im Vergleich zum Bestand verkürzt. Das künftige Haltestellenkap hat eine Länge von 20,0 m. Bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 4,58 m im östlichen Haltestellenbereich ist ein langsames Überholen wartender Busse durch PKWs möglich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der hohe Standard in Bezug auf Behindertengerechtigkeit, verkehrlicher Funktionalität und Stadtgestaltung, wie ihn die bereits realisierte Haltestelle Synagogenplatz aufweist, nun auch an vier weiteren Haltestellen in der Mainzer Neustadt realisiert wird. Die Verkehrsverwaltung bittet den Ortsbeirat und den Park- und Verkehrsausschuss um Kenntnisnahme der planerischen Aspekte. Es sei darauf hingewiesen, dass in Bezug auf die Vergabe der Baumaßnahme seitens der zuständigen Abteilung 61.3 des Stadtplanungsamtes eine Beschlussvorlage in den Wirtschaftsausschuss eingebracht wird.

3. Alternativen

Beibehalt der bestehenden Situation und Verzicht auf die erzielbaren positiven Effekte in Bezug auf Barrierefreiheit, Stadtgestaltung und verkehrlicher Abwicklung.

4. Kosten/Finanzierung

Gemäß der dem Zuschussantrag zugrunde liegenden Kostenschätzung umfasst die Maßnahme ein Investitionsvolumen von 515.000 €. Die nicht bezuschussungsfähigen Kosten übernimmt die MVG, sodass durch die Maßnahme keine Belastung des städtischen Haushalts entsteht.

Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

keine

Finanzielle Auswirkungen:

[] ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

[X] nein