

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 09/0354
604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung			Datum: 23.07.2009
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.: 258	öffentlich
Az.:	604-Kröska/Jung		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

03.09.2009

**ÖPNV; Einführung von Haltebuchten an den Bushaltestellen im Friedrichsgaber Weg
hier: Beschluss des Ausschusses zum Antrag der FDP-Fraktion vom 16.07.2009**

Sachverhalt

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr am 16.09.2009 wurde die Verwaltung (gem. einstimmigem Beschluss) beauftragt zu prüfen, an welchen Bushaltestellen im Friedrichsgaber Weg / Niendorfer Strasse, Abschnitt Buchenweg bis Ohechaussee, die Einrichtung von Bushaltebuchten ohne zusätzliche Grundstücksankäufe kurzfristig möglich wäre.

Prüfergebnis :

Im Streckenabschnitt Oadby-and-Wigston-Straße (ab Einmündung Helgolandstraße), Friedrichsgaber Weg (ab Einmündung Harthagen), Niendorfer Straße (bis zur Einmündung in die Ohechaussee) befinden sich die nachfolgend aufgeführten 14 Bushaltestellen, die jeweils unter Zugrundelegung des o. g. Prüfauftrages untersucht wurden.

Bushaltestelle 1 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 1*)

Niendorfer Straße 126 gegenüber „Opel Dello“ (Fahrtrichtung Süden)

Busbucht **mit** separater Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- kein Handlungsbedarf im Sinne des Prüfauftrages

Bushaltestelle 2 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 2*)

Niendorfer Straße 85 vor „OBI-Baumarkt“ (Fahrtrichtung Norden)

Busbucht **mit** separater Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- kein Handlungsbedarf im Sinne des Prüfauftrages

Bushaltestelle 3 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 3*)

Niendorfer Straße vor Haus Nr. 48 (Fahrtrichtung Süden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **ohne** separate Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Umbau der Nebenflächen und Entfall von 3 Bäumen erforderlich

Sachbearbeiter/in	Fachbereichs-leiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat	Oberbürgermeister

Bushaltestelle 4 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 3*)

Niendorfer Straße vor Haus Nr. 55-59 (Fahrtrichtung Norden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **ohne** separate Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Umbau der Nebenflächen erforderlich

Bushaltestelle 5 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 4*)

Niendorfer Straße 10 gegenüber Grundschule (Fahrtrichtung Süden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **ohne** separate Aufstellfläche **mit** Unterstand für Fahrgäste

- privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Umbau der Nebenflächen erforderlich

Bushaltestelle 6 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 4*)

Niendorfer Straße gegenüber Hausnummern 4a-4c (Fahrtrichtung Norden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **ohne** separate Aufstellfläche **mit** Unterstand für Fahrgäste

- privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Umbau der Nebenflächen erforderlich

Bushaltestelle 7 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 5*)

Friedrichsgaber Weg zwischen Meyertwiete und Möhlenbarg (Fahrtrichtung Süden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **mit** separater Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Neugestaltung der Aufstell- und Nebenflächen erforderlich

Bushaltestelle 8 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 5*)

Friedrichsgaber Weg zwischen Meyertwiete und Möhlenbarg (Fahrtrichtung Norden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **mit** separater Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- privater Grunderwerb und Änderung der städtischen Grünfläche erforderlich
- Entfall von Bäumen und Sträuchern für Umbau zur Busbucht erforderlich

Bushaltestelle 9 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 6*)

Friedrichsgaber Weg gegenüber Haus Nr. 172 (Fahrtrichtung Süden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **ohne** separate Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Neubau von Aufstell- und Nebenflächen erforderlich

Bushaltestelle 10 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 6*)

Friedrichsgaber Weg Höhe Nr. 174, vor Einmündung Buschweg (Fahrtrichtung Norden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **ohne** separate Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- kein privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Umbau der Nebenflächen und Entfall von 2 Bäumen erforderlich

Bushaltestelle 11 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 7*)

Friedrichsgaber Weg vor Einfahrt zum Kreisverkehrsplatz (Fahrtrichtung Süden)

Busbucht **mit** separater Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- kein Handlungsbedarf im Sinne des Prüfauftrages

Bushaltestelle 12 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 8*)

Friedrichsgaber Weg gegenüber Einmündung „Harthagen“ (Fahrtrichtung Norden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **mit** separater Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- kein privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Umbau der Nebenflächen und Entfall von 2 Bäumen erforderlich

Bushaltestelle 13 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 9*)

Oadby-and-Wigston-Straße gegenüber Einmündung „Helgolandstraße“ (Fahrtrichtung Süden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **mit** separater Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- kein privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Umbau der Nebenflächen, der Mittelinsel und Entfall von 6 Bäumen erforderlich

Bushaltestelle 14 (*siehe anliegenden Lageplan Nr. 9*)

Oadby-and-Wigston-Straße vor Einmündung „Helgolandstraße“ (Fahrtrichtung Norden)

Bushaltestelle am Fahrbahnrand **mit** separater Aufstellfläche und Unterstand für Fahrgäste

- kein privater Grunderwerb für Umbau zur Busbucht erforderlich
- Umbau der Nebenflächen erforderlich
- Entfall von 4 Bäumen erforderlich
- aufwendige Umgestaltung der Lärmschutzwand erforderlich

Fazit :

Von den insgesamt 14 Bushaltestellen entlang des untersuchten Verkehrsabschnittes sind 11 Haltepunkte ohne eine Busbucht (sogenannter Buskap = Haltestelle am Fahrbahnrand) ausgestaltet worden.

Um diese Haltestellen mit einer separaten Busbucht auszustatten müssten alle 11 Standorte baulich umgestaltet werden und an 7 Haltestellen (Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9) wäre dieses nur mit Erwerb zusätzlicher privater Grundflächen realisierbar.

Auf Grundlage der verwaltungsinternen Erfahrungen bei der Umsetzung vergleichbarer Projekte ist davon auszugehen, dass der Ankauf zusätzlicher privater Verkehrsflächen schwierig bis unmöglich ist, da nicht viele Anlieger/ innen bereit sind, für den öffentlichen Personenverkehr Flächen abzugeben. Viele Grundstücksbesitzer wünschen sich keine Bushaltestelle vor dem eigenen Grundstück oder der privaten Wohnung, weil angeblich die Geräusche wartender Fahrgäste und des Busfahrzeuges als störend empfunden werden. Eine Durchsetzung des Grunderwerbes mittels des Enteignungsrechtes ist nicht möglich, da eine Busbucht zur Abwicklung des ÖPNV-Verkehres nicht zwingend erforderlich ist und eine Haltestelle am Fahrbahnrand (als bauliche Alternative) den zwingenden Eingriff in private Rechte nicht zwingend notwendig macht.

Darüber hinaus wäre zwar für den Umbau der Standorte 13 und 14 (Oadby-and-Wigston-Straße vor Einmündung "Helgolandstraße", Fahrtrichtung Norden und Süden) kein Grunderwerb erforderlich, jedoch ist von einer Veränderung der dort vorhandenen Situation dringend anzuraten. Dieses gilt ebenfalls für die Standorte 7 und 8 (Friedrichsgaber Weg zwischen Meyertwiete und Möhlenbarg; Fahrtrichtung Süden und Norden).

Begründung:

Insbesondere in der Oadby-and-Wigston-Straße (südlich Helgolandstraße) und im Friedrichsgaber Weg (zwischen Möhlenbarg und Meyertwiete) ist im Bereich der vorhandenen Bushaltestellen ein Überholvorgang der Busse, insbesondere aus sicherheitstechnischen Überlegungen, nicht wünschenswert. In diesen Straßenabschnitten wurde die parallele Lage von Bushaltestellen und Mittelinseln (Querungshilfen) gezielt geplant und baulich entsprechend ausgeführt.

Am westlichen Fahrbahnrand befinden sich in beiden Bereichen keine Fuß- oder Radwege sondern lediglich die Aufstellfläche für wartende Fahrgäste. Deshalb liegt es in der Natur der Sache, dass Fahrgäste nach Verlassen des Busses unmittelbar die Hauptverkehrsstraße queren müssen. In der Vergangenheit hat es sich gerade an diesen Standorten bewährt, dass haltende Liniebusse im Zustand der Fahrgastaufnahme oder Fahrgastabsetzung an diesen Stellen nicht überholt werden können. Der geringfügige zeitliche Nachteil für den motorisierten Verkehrsteilnehmer spielt an dieser Stelle, zugunsten der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (insbesondere Kinder und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen), keine entscheidende Rolle. Ein Umbau dieser Bereiche würde den Nutzern/innen des ÖPNV einen qualitativen und sicherheitstechnischen Nachteil bringen.

Zudem stellt eine Busbucht grundsätzlich keine Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung (Beschleunigung) des ÖPNV dar. Innerhalb oder unmittelbar vor Kreuzungs- und Einmündungsbereichen können Busbuchten oder separate Busspuren sinnvoll sein. Jedoch gilt unwiderlegbar, dass Bushaltestellen am Fahrbahnrand dem Umweltverbund immer den Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einräumen. Darüber hinaus beeinträchtigen Haltevorgänge von Bussen am Fahrbahnrand die Leistungsfähigkeit einer Straße nicht messbar. Die Beeinträchtigungen werden von wartenden Fahrzeugführern, die unmittelbar hinter einem Bus warten müssen, subjektiv als sehr störend und lästig empfunden. Objektiv ist aber der Zeitverlust, bezogen auf die Reisstrecke, nicht erwähnenswert.

Die Leistungsfähigkeit einer (Hauptverkehrs-) Straße ist von vielen Faktoren abhängig. So stören Müllfahrzeuge, landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge und Straßenreinigungsfahrzeuge (Spül- und Kehrmaschinen) einen kontinuierlichen Verkehrsfluss ebenfalls. Im Durchschnitt verursachen Linksabbiegevorgänge zu privaten Grundstücksflächen eine größere Verkehrsaufstauung als Haltevorgänge von Linienbussen, die am Fahrbahnrand halten.

Unabhängig davon stehen Haushaltsmittel, für eine bauliche Umgestaltung von 11 Bushaltestellen und für den dazugehörigen Grunderwerb an 7 Standorten, im kassenwirksamen Haushalt (2009) der Stadt Norderstedt nicht zur Verfügung und sind auch nicht für die Folgejahre (Invest-Programm) angefordert worden.

Zusammenfassend kann mitgeteilt werden, dass an keiner o. g. Stelle ein Umbau der vorhandenen Bushaltestellen kurzfristig möglich ist, da generell an allen Standorten ein umfangreicher Verkehrsflächenumbau (Umbau der Nebenflächen, teilweise Umbau der Fahrbahnen, umfangreiche Versorgungs- und Telekommunikationsleitungsumlegung, Ersatz für abgängigen Baumbestand, Umbau der Lärmschutzeinrichtung, etc.) durchgeführt werden müsste.

Anlagen: