

Vorlage Nr.: 2-BT/775/2021
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Bautechnik
Datum: 07.06.2021
Verfasser: Al-Taha Sadeq

Bushaltestelle Garching-Zentrum Ost (Maibaumplatz); Herstellung der Barrierefreiheit; Vorstellung der Planung und Freigabe zur Ausführung

Beratungsfolge:

Datum Gremium

24.06.2021 Stadtrat

I. SACHVORTRAG:

In der Sitzung des Bau- Planungs- und Umweltausschusses am 23.03.2021 wurden 7 Bushaltestellen für den barrierefreien Ausbau vorgestellt. Dabei geht es um 5 Bushaltestellen an der B 471 im GE Hochbrück, die Bushaltestelle Untere Straßacker West sowie die Bushaltestelle Maibaumplatz Ost. Bis auf Maibaumplatz Ost stimmte der BPU den Planungen zu. Maibaumplatz Ost wurde zurückgestellt. Die Verwaltung wurde beauftragt, die sicherheitsrechtlichen Bedenken der Variante 2 zu klären. Nachfolgend sind die 3 Varianten für den Maibaumplatz Ost dargestellt.

Variante 1:

Um dem Bus ein paralleles, vorschriftsgemäßes Anfahren und Halten am neuen Bord zu ermöglichen, muss die Busbucht verlängert werden. Im Süden wird diese Option durch den vorhandenen Ampelübergang, im Norden durch die Einmündung der Bürgermeister-Hagn-Straße / des Hüterwegs eingeschränkt, die vorhandene Ampelanlage müsste also nach Süden verlegt werden. Der Wartebereich bzw. der Gehweg bleiben im Bereich der Busbucht eine Engstelle. (Breite ca. 2,70 m statt 2,50 m + 0,50 m für Gehweg Radfahrer frei)

Variante 2:

Bei der Variante 2 wird ein Buskap geplant, der Bus hält also auf der Fahrbahn. Die Busbucht wird rückgebaut und die Fläche dem Gehweg zugeschlagen. So verbreitert sich der Gehweg/Wartebereich um ca. 3,00 m, was Radfahrern und Fußgängern und ÖPNV-Nutzern in diesem Bereich zu Gute kommt und die Konfliktstelle spürbar entschärft. Auch die südlich der Haltestelle liegende Ampelquerung wird optimiert, da die Busbucht im Bestand innerhalb des markierten Überweges beginnt. Die beiden Nutzungen des Straßenraumes werden so entzerrt.

Variante 3:

Die Variante 3 bildet einen Kompromiss zwischen der Variante 1 und dem Bestand ab. Der südliche Teil der Busbucht bleibt im Bereich des Ampelübergangs wie im Bestand erhalten, ab der Schnittstelle mit der neuen Busbucht wird dann diese gebaut. Dadurch wird die Busbucht im Süden um gut acht Meter verkürzt, die Befahrbarkeit durch Busse wird dadurch eingeschränkt sein. Der Wartebereich bzw. der Gehweg bleiben im Bereich der Busbucht eine Engstelle.

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) spricht sich unter Abwägung aller Rahmenbedingungen seitens des Busverkehrs für Variante 2 „Buskap“. Für den MVV hätte diese Variante den Vorteil, dass das Einfädeln des Busses in den fließenden Verkehr entfällt. Dies ist gerade aufgrund der Lage der Haltestelle unmittelbar hinter der Kurve relevant. Ein kantenreines Anfahren an die Haltestelle ist zudem ohne Überstreifen des Fußgängerweges problemlos möglich. Ideal ist auch die großzügige Breite der Aufstellfläche und des Fußgängerweges. Die Variante bildet daher die konkurrierenden Belange der Fußgänger, Radfahrer, Fahrgäste und Busse bestmöglich miteinander ab und schafft so kaum Konfliktpotential zwischen den einzelnen „Verkehrsteilnehmern“, was die Sicherheit an der Haltestelle erheblich erhöht. Nachteilig für den MVV beim Buskap, ist das Fehlen der fahrplantechnischen Pufferzeiten im Fahrplan an der Haltestelle, damit würde der fließende Verkehr blockiert. Es bilden sich Rückstauungen. Aus den Erfahrungen des MVVs im innerörtlichen Bereich entstehen somit keinerlei Probleme. Hier ist oftmals eher der Vorteil einer Verkehrsberuhigung aufgrund verminderter Geschwindigkeiten zu nennen. Zudem sind die Haltestellenaufenthaltszeiten bei sog. Durchfahrthaltestellen sehr überschaubar. Ein größeres Aufstauen ist daher nicht zu erwarten.

In Abwägung der Vor- und Nachteile würden für den MVV die Vorteile eines Kaps deutlich überwiegen.

Der MVV schlägt vor, die Haltestellenlänge in Richtung der Bürgermeister-Hagn-Straße auszuweiten, so dass eine längere Haltestellenkante erzielt werden kann. Damit könnten zwei Busse hintereinander platziert werden. Für die Zukunft wäre der MVV für einen möglichen Gelenkbuseinsatz gerüstet. Das taktile Leitelement und Haltestellenmast sollten dann mitversetzt werden. Der Haltestellenmast sollte von der Bordsteinkante zurückversetzt werden, so dass dieser die Anfahrbarekeit der Haltestelle nicht negativ beeinträchtigt.

Sollte die Variante „Buskap“ nicht zum Tragen kommen, wäre für den MVV die Variante „Busbucht inkl. langer Einschleifspur“ in Ordnung. Der Aufstellbereich ist deutlich schmaler und auch die Anfahrbarekeit der Haltestelle wird ein wenig komplizierter. Zu prüfen wäre, ob auch hier die Haltestellenlänge noch um wenige Meter in Richtung Bürgermeister-Hagn-Straße ausgeweitet werden kann. Den FIS-2-Masten würde der MVV links neben dem Fahrgasthäuschen positionieren wollen, so dass dieser nicht im Weg ist.

Das Staatliche Bauamt Freising weist daraufhin, dass ein Vorbeifahren am haltenden Bus bei der Variante 2 „Buskap“ sowohl wegen der Sichtverhältnisse im Kurvenbereich als auch wegen der direkt anschließenden Einmündung der Bürgermeister-Hagn-Straße kritisch zu sehen ist. Ein einmündendes Fahrzeug wird durch den haltenden Bus verdeckt.

Für Variante 1 mit der langen Busbucht wies der StBaF auf folgende Punkte hin: Aufgrund der Verkehrsstärke ist nicht zwingend die Anordnung einer Busbucht erforderlich, die Entscheidung ist jedoch auch abhängig von Taktzeiten und Haltestellenaufenthaltszeiten. Busbucht kann auch aus betrieblichen Gründen z. B. zum Warten von Bussen mit fahrplanmäßig langen Haltezeiten und zum Abbau von Störungen im übrigen Fahrverkehr während des Haltevorgangs zweckmäßig sein. Die Überquerungsstelle im Bereich der Busbucht ist zu vermeiden. Bei einem Umbau der Querungsstelle sollte die Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Ob die Sichtverhältnisse auf den nachfolgenden Verkehr für ein sicheres Wiedereinfädeln ausreichend sind (mind. 50 m) ist nachzuweisen.

Wartebereich und durchlaufender Gehweg sind nicht getrennt. Die bestehende Breite ist zwar mit 2,50 m bis 2,60 m nach Richtlinie ausreichend, allerdings ist aufgrund der Nähe zum Bahnhof mit erhöhtem Fußgängerverkehr zu rechnen. Außerdem ist der Gehweg auch für den Radverkehr freigegeben, was vor allem im Wartebereich der Bushaltestelle z.B. mit aussteigenden Fahrgästen zu

Konflikten führen kann.

In der vorliegenden Planung ist weder eine taktile noch optisch deutlich erkennbare Führung von der Bushaltestelle zur Querungsstelle oder U-Bahn enthalten. Ein Leistenstein ohne Höhenunterschied reicht für Blinde oder Sehschwache zur Orientierung nicht aus. Hier ist ein barrierefreies Gesamtkonzept auch unter Berücksichtigung der Querungsstelle und U-Bahnhaltestelle dringend zu empfehlen. Ein isolierter barriere-freier Ausbau der Bushaltestelle nützt vermutlich nur Personen mit Mobilitätseinschränkung. Für Menschen mit Sehbehinderung bleibt ein Auffinden der Bushaltestelle von Süden kommend weiter schwierig. Die barrierefrei ausgebildete Haltekante für 12 m Busse ist in beiden Fällen auf einer Mindestlänge von 14 m vorzusehen.

Der Behindertenbeirat der Stadt Garching hat sich für Variante 2 „Buskap“ ausgesprochen. Außerdem ist es dem Behindertenbeirat wichtig, dass Blindenindikatoren vom Ausgang der U-Bahn zur Bushaltestelle angebracht werden, um das Auffinden der Bushaltestelle auch für diesen Personenkreis zu ermöglichen.

Für das Ordnungsamt der Stadt Garching ist Variante 3 mit der Kompromisslösung am besten geeignet. Das Ordnungsamt sieht den Erhalt der Busbucht aus verkehrsrechtlicher Sicht als notwendig an, da der Bus oftmals länger an dieser Haltestelle steht.

Die Polizeiinspektion PI48 in Oberschleißheim hat folgende Stellungnahme abgegeben. „Variante 2 (Buskap): Diese Variante wird in dem Abschnitt der Freisinger Land-straße (Höhe Maibaumplatz) aus folgenden Gründen als problematisch angesehen. Zunächst einmal befindet sich südlich und somit unmittelbar vor der Bushaltestelle die Fußgänger-LZA und nördlich und damit unmittelbar hinter dieser die Einmündung zur Bürgermeister-Hagn-Straße. Daraus ergibt sich folgende Problematik. Der Bus, welcher in nördliche Richtung unterwegs ist, muss zunächst an der Fußgänger-LZA anhalten um anschließend bei „Grün-Licht“ schon wieder, einige Meter weiter, am Buskap an-zuhalten. Der nachfolgende Verkehr wird aufgestaut und bleibt unter schlechtesten Umständen im Bereich der Fußgänger-LZA stehen und blockiert diese. Als zweites Szenario wäre auch möglich, dass der nachfolgende Verkehr auf Grund der langen Wartezeit (LZA+Buskap) am stehenden Bus vorbeifahren will. Hierbei wäre ein Konflikt mit dem Verkehr in Fahrtrichtung Süden bzw. dem Abbieger aus der Bürgermeister-Hagn-Straße unausweichlich. Zudem verläuft die Freisinger Landstraße in diesem Bereich in einer leichten Kurve welche die Übersichtlichkeit einschränkt. Somit wären aus unserer Sicht die Varianten 1 und 3 besser geeignet. Zum aktuellen Zeitpunkt wird von hiesiger Seite keine der beiden Varianten bevorzugt“.

Auf unsere Anfrage beim Vorstand des Heimatvereins, ob der neue Standort der Ampelanlage in Konflikt steht mit dem Maibaum, insbesondere bei der Aufstellung des Maibaums, wurde der Verwaltung mitgeteilt, dass ein Mindestabstand zur vorhandenen Schiene des Maibaums von 5-6 m erforderlich ist. Nach Bemessung vor Ort wurde ein Abstand zur Schiene von 7,66 m ermittelt. Somit wird der Mindestabstand zwischen Maibaum und Ampelanlage eingehalten. Bei dieser Variante mit der langen Busbucht wird die vorhandene Fußgängerampel um ca. 10-15 m Richtung Süden versetzt.

Aus Sicht der Verwaltung ist unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der geplanten 3 Varianten insbesondere die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, Variante 1 dem Vorzug zu geben.

Das planende Büro Renner empfiehlt den Umbau der Bushaltestellen entsprechend den Richtlinien der neuen DIN, da zwischenzeitlich die neue DIN für „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ herausgegeben wurde. Die Busbuchten werden nach Möglichkeit entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) geplant.

In der BPU-Sitzung am 08.06.2021 regte Stadtrat Kratzl an, die Busbucht/Bushaltestelle im Bereich der Telefonsäule/Trinkbrunnen zu prüfen. Die Verwaltung hat sich die Situation vor Ort angesehen. Im Ergebnis bleibt festzustellen, dass im Falle einer Bushaltestelle der verbleibende Raum für Fußgänger/Radfahrer zwischen Geschäftsgebäude und Haltestelle zu gering wird und diese Anregung deshalb nicht weiter verfolgt wurde.

Kostenberechnung

Die Kostenberechnung für Variante 1 beläuft sich auf ca. 110.317,15 € netto / 131.277,41 € brutto, für Variante 2 ca. 80.700,-- € netto / 96.033,-- € brutto und für Variante 3 ca. 77.800,-- € netto / 92.582,-- € brutto.

Wie in der Beschlussvorlage vom 23.03.2021 angekündigt, wurden für alle 7 Bushaltestellen Zuschussanträge bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Für alle sieben Maßnahmen liegt jew. ein Zuwendungsbescheid vor. In der Anlage 5 sind die einzelnen Maßnahmen mit den entsprechenden Fördermitteln aufgeführt. Im HH 2020 stehen unter der HHSt. 6326.9500 Mittel in Höhe von 420.000,- € sowie unter der HHSt. 6326.94000 in Höhe von 72.000 € zur Verfügung. Dies reicht für die Finanzierung der 5 Bushaltestellen an der B 471 im GE Hochbrück, jedoch nicht für alle sieben Bushaltestellen.

Die Verwaltung geht davon aus, dass eine Ausschreibung mit allen 7 Bushaltestellen ein wirtschaftlicheres Ausschreibungsergebnis erwarten lässt.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, die Haltestellen Maibaumplatz und Untere Straßäcker ebenfalls mit ausschreiben zu lassen. Die fehlenden HH-Mittel in Höhe von (gerundet) 170.000,- € können durch Minderausgaben bei der HHSt 63000.95000 gedeckt werden.

II. BESCHLUSS:

Der Stadtrat nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und beschließt die Freigabe der vorgestellten Planung zum barrierefreien Umbau der Bushaltestelle am Maibaumplatz mit der Variante 1 „Busbucht inkl. langer Einschleifspur“ zur Ausführung.

Die Verwaltung wird beauftragt, das Vergabeverfahren für die im Sachverhalt genannten 7 Bushaltestellen durchzuführen.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

- als Tischvorlage

☐

ANLAGE(N):

- als Tischvorlage

☐

Anlagen:

1 – 3: Varianten

4 neuer Standort Ampel- und Lichtmast

5 Übersicht Maßnahmen, Kosten, Zuschuß

