

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 241/2015
Beschlussvorlage		
Verkehrsinfrastruktur	öffentlich	☒
Tetzner, Stefan	nicht öffentlich	☐
Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt	6	02.09.2015
Zukünftige Führung der Buslinien und Lage des Buswendeplatzes Haltepunkt der O13		
<u>Finanzielle Auswirkungen</u> Kosten Produkt 12.12.03 Haushaltsjahr Folgekosten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung ☐ ja ☐ nein Deckungsvorschlag		
<u>Anmerkung des Stadtkämmerers:</u>		
<u>UMWELTBELANGE</u> werden besonders berührt im Bereich: ☐ Abfall ☐ Wasserhaushalt ☐ Klima ☐ Boden ☐ Natur- und Artenschutz ☐ Emissionen / Immissionen		
BESCHLUSSVORSCHLAG Der bereits in der Sitzung am 17.06.2015 vorgestellten Konzeption zur Aufteilung des zukünftigen Buswendeplatzes wird ohne Änderung zugestimmt.		
<u>Abstimmungsergebnis:</u>		
	Ja	Nein
		Enthaltungen
CDU SPD Die Grünen FDP AfD UBWG PIRATEN/LINKE Fraktionsloses Mitglied		

Verwaltungserläuterung:

Hintergrund

Im Zuge der im Herbst 2015 in Betrieb gehenden Seibelquerspange war geplant, einen Teil der Busse auf dem neu gestalteten nördlichen Areal des Buswendeplatzes Seibelquerspange und die Busse der Linie O13 auf dem südlichen Areal warten bzw. wenden zu lassen. Für die Linie O13 war darüber hinaus eine Haltestelle vis à vis zur Seniorenwohnanlage Carpe Diem in der Straße „Schellenberg“ geplant.

In den beiden Sitzungen des Ausschusses für Planung, Verkehr und Umwelt der Stadt Mettmann am 6. Mai 2015 sowie am 17. Juni 2015 war das Thema Gegenstand der Tagesordnung und wurde ausgiebig beraten. In der 3. Sitzung am 17.06.2015 wurde der Verwaltung aufgetragen, eine Lösung zu evaluieren, bei der die Halte- und Wendefläche „Schellenberg“ entfällt und stattdessen die Buslinien O13 und 743 im Bereich der Seibelstraße untergebracht werden. Der nördliche Teil des Wendeplatzes kann hierfür nicht genutzt werden, da er mit drei haltenden Buslinien kapazitätsmäßig bereits ausgelastet sein wird.

Rahmenbedingungen

Vor der Ausarbeitung von Detaillösungen wurden zunächst einmal die Rahmenbedingungen betrachtet. Die Seibelstraße ist eine ca. 300 m lange Straßenverbindung parallel zur Johannes-Flintrop-Straße zwischen der Ötzbachstraße im Nordosten und der Seibelstraße / Ecke Schellenberg im Südwesten mit einem sich anschließenden Sackgassenast nach Norden hin (siehe Abb. 1).

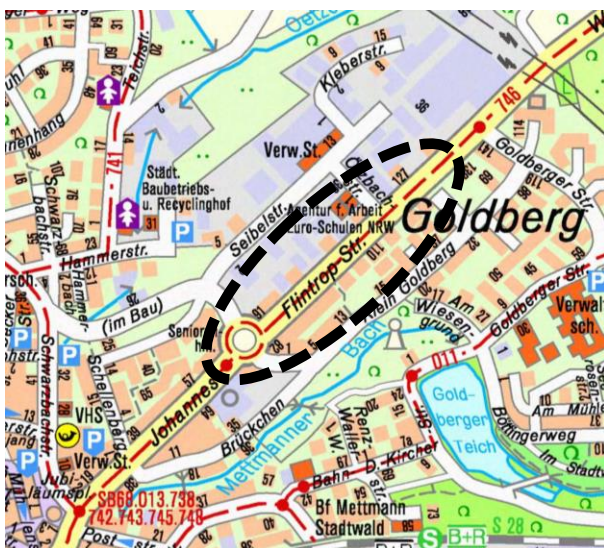


Abb.1 Auszug aus der Stadtkarte mit Kennzeichnung der Seibelstraße, ohne Maßstab

Die Straße verläuft durch ein Gewerbegebiet. Angesiedelt sind dort u. a. Büros, das Depot der Rheinbahn, Logistikunternehmen, ein Autohändler sowie eine Filiale des Lebensmittel-discounters Lidl (siehe Abb. 2). Etwa dreiviertel der das Busdepot ansteuernden bzw. verlassenden Busse kommt von bzw. fährt nach Westen. Die Seibelstraße weist auf der westlichen Seite von der Seibelquerspange eine mittlere Steigung von etwa 7 % (über eine Länge von knapp 100 m) auf. Die Gesamtbreite der Straße beträgt ca. 11 m, die Fahrbahnbreite beträgt etwa 7,5 m, beidseitig der Straße verlaufen Gehwege. Der Verkehr auf der Straße ist geprägt von gewerblichem Verkehr sowie Fahrzeugen von Besuchern und Beschäftigten der angrenzenden Unternehmen. Die Verkehrsmenge ist nicht bekannt und konnte aufgrund der zurückliegenden Sommerferien auch nicht belastbar ermittelt werden.



Abb. 2 Seibelstraße mit Katasterkarte und Luftbild (2014), Kennzeichnung der Ein- und Ausfahrten, ohne Maßstab

Für die Busfahrer, die während ihrer Pausen die Busse abstellen, ist es erforderlich, dass sie in begrenzter Zeit (fußläufige einfache Wegeverbindung von ca. 1 Minute) die Sanitäranlagen erreichen können. Eine Anlage mit WC ist auf der neu angelegten Grünfläche östlich des Knotens Seibelstraße/Seibelquerspange geplant. Für die Situation, dass Busstellplätze in der Seibelstraße eingerichtet werden, ist die Errichtung einer WC-Anlage am östlichen Zipfel der nördlichen Wendeanlage vorgesehen. Die für diesen Fall erforderlichen Anschlüsse (Wasser, Abwasser, Strom) fallen in den Altlastenbereich und sind daher nicht unproblematisch. Die Sanitäranlagen im Busdepot stehen nur eingeschränkt zur Verfügung, da das Busdepot am Wochenende zeitweise geschlossen ist und die Anlagen für Fahrer von gerade am Wochenende verstärkt eingesetzter Fremdunternehmen nicht zugänglich sind, so dass diese für die Lösungsansätze nicht mit einbezogen wurde.

Die grundsätzliche Aufstellfläche für die Busse beschränkt sich damit auf den westlichen Bereich der Seibelstraße. Es sind Stell- bzw. Halteflächen für einen Bus der Linie 743 und für zwei Busse der Linie O13 vorzusehen. Der Bus der Linie O13 verkehrt ausschließlich als Gelenkbus mit einer Länge von ca. 18 m, der Bus der Linie 743 als Standardbus mit einer Länge von ca. 12 m. Aufgrund der Standzeiten der Buslinie O13 kann es passieren, dass zeitweilig (über einen Zeitraum von je ca. drei bis vier Minuten) zwei Busse dieser Linie zeitgleich warten müssen. Es ist daher eine Aufstellfläche für zwei Gelenkbusse und einen Standardlinienbus vorzusehen, wobei die An- und Abfahrtszeiten zwischen den verschiedenen Bussen ständig wechseln können und dementsprechend verschiedene Belegungskombinationen denkbar sind.

Da die Busse bordparallel halten müssen und gleichzeitig ggf. der erste Stellplatz in einer Reihe durch einen wartenden Bus belegt ist, ist eine entsprechende Nettoweglücke zwischen zwei Fahrzeugen vorzusehen; ein Rangieren oder Rücksetzen des Busses ist rechtlich nicht zulässig. Auch ein Umsetzen des Busses auf einen zwischenzeitlich freierwerdenden Stellplatz ist dem Fahrer während der Pause nicht gestattet. Für die Weglücke zwischen zwei abgestellten Bussen wurde– mangels exakter Vorgaben der einschlägigen Richtlinien – ein Maß von 18 m (entspricht der Länge eines Gelenkbusses) angesetzt. Aufgrund der Abschnittslänge von ca. 60 m zwischen den Querschnitten A-A' und E-E' (siehe Abb. 3) ist es nicht möglich, mehr als 2 Stellplätze für Busse in diesem Bereich einzurichten. Ein dritter Bus muss östlich der Ein-/Ausfahrt des Busdepots untergebracht werden. Die Länge des Fußweges zur WC-Anlage ist mit etwa 120 m für diesen Fahrer damit grenzwertig, aber ggf. noch akzeptabel.

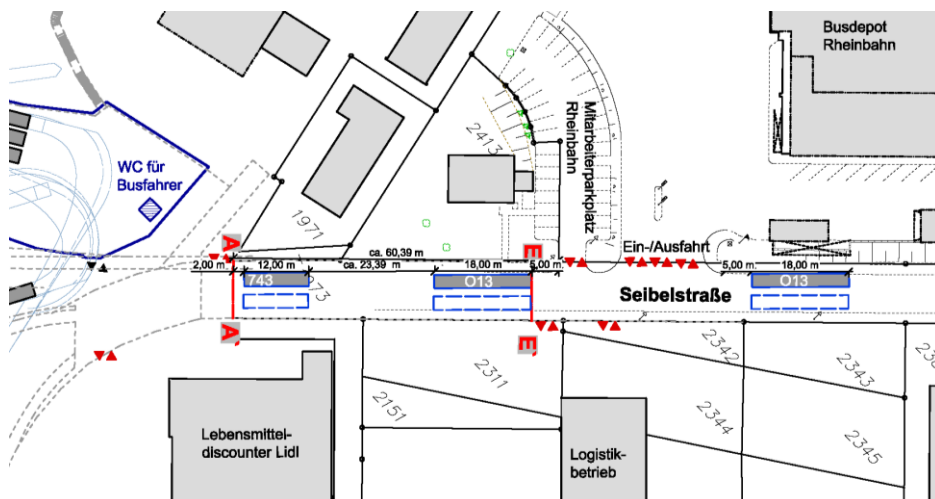


Abb. 3 Platzierung der Busse in der Seibelstraße am nördlichen und (alternativ) am südlichen Fahrbahnrand, ohne Maßstab

Verkehrsführung

Die Lösung, die Aufstellfläche in der bestehenden Verkehrssituation zuzulassen (freier Verkehr durch die Seibelstraße), wurde verworfen. Durch zwei in der Straße parkende Busse hintereinander sind Konfliktfälle zu erwarten, wenn Busse (oder Lkw) von Westen in die Seibelstraße einfahren und ihnen gleichzeitig ein Schwerverkehrsfahrzeug entgegenkommt. Die verbleibende Restbreite der Fahrbahn ist für die Begegnung Bus/Bus bzw. Bus/Lkw nicht ausreichend und die Länge der Weglücke zwischen den am Straßenrand haltenden Busse zum Einscheren eines Schwerverkehrsfahrzeugs zu kurz, so dass ggf. in Folge ein Fahrzeug zurücksetzen oder auf den Gehweg ausweichen müsste. Daher ist ein möglicher Lösungsansatz nur unter straßenverkehrsrechtlichen Einschränkungen zu gewährleisten. Es wurden im Folgenden drei Lösungsansätze untersucht:

Ansatz 1: Einrichtung einer kompletten Einbahnstraße (Zeichen 220-10 und 267)

Die Einrichtung einer kompletten Einbahnstraße auf der Seibelstraße zwischen der Ötzbachstraße und der Seibelquerspange – unabhängig in welche Fahrtrichtung – führt zu Restriktionen bzw. Umwegfahrten für sämtliche Anlieger der Straße. Insbesondere für die Logistikbetriebe und die Rheinbahn verursachen längere Fahrwege und längere Fahrzeiten höhere Kosten. Diese Lösung wurde daher verworfen und Alternativen untersucht.

Ansatz 2: Einrichtung einer partiellen Einbahnstraße (Zeichen 220-10 und 267)

Es sind zwei Einbahnstraßenlösungen näher betrachtet worden: Eine Einbahnstraße zwischen den Querschnitten A-A' und E-E' sowohl in östlicher Fahrtrichtung (bergauf, Ansatz 2a) als auch in westlicher Fahrtrichtung (bergab, Ansatz 2b). Die beiden Varianten unterscheiden sich insbesondere auch durch die Aufstellfläche der Busse (bei der Variante 2a am südlichen Fahrbahnrand, bei der Variante 2b am nördlichen Fahrbahnrand (siehe Abb. 3). Da der Verkehr in beiden Varianten nur in jeweils eine Richtung fließen kann, sind Gefahrensituationen im Begegnungsverkehr ausgeräumt. Die eingeschränkten Sichtbeziehungen aus der Ausfahrt des Discounters nach rechts in die Seibelstraße hinein spielen, wenn Busse am südlichen Fahrbahnrand der Seibelstraße parken, eine untergeordnete Rolle, da kein Gegenverkehr zu erwarten ist.

Beide Varianten (Einbahnstraße bergauf wie bergab) sind damit von ihrer Umsetzbarkeit in etwa gleich zu bewerten. In beiden Varianten müssen Anlieger Umwegfahrten in Kauf nehmen. Dies betrifft insbesondere die Logistikbetriebe und die Rheinbahn. Bei der ostwärts führenden Variante wird das Konfliktpotenzial an der Zu-/Ausfahrt des Discounters „Lidl“ herabgesetzt, da in diesem Fall nur Rechtseinbieger zum Discounter aus Richtung Westen, aber keine Linksabbieger aus Richtung Osten auftreten können. Bei Variante 2a kann die

Situation auftreten, dass aus Osten in die Seibelstraße einfahrende Lkw, die – beispielsweise durch einen Irrtum – kein Grundstück anfahren (können), nach ca. 200 m auf das Verkehrszeichen 267 („Verbot der Einfahrt“) treffen, dort aber keine Wendemöglichkeit vorfinden. Aufgrund dieses schwerwiegenden Mankos ist der Ansatz 2a gänzlich zu verwerfen. Die westwärts führende Einbahnstraßenregelung hat den Vorteil, dass die Fahrer, die die Toilettenanlage auf der nördlichen Wendeanlage aufsuchen, keine Fahrbahnquerungen der Seibelstraße vornehmen müssen.

Ansatz 3: Einrichtung eines teilweisen Durchfahrtsverbots (Zeichen 250)

Die Einrichtung eines Durchfahrtsverbots ist durch Anordnung des Verkehrszeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) mit dem Zusatzzeichen 1026-32 („Linienverkehr frei“), das am Querschnitt A-A` angeordnet wird, möglich. Dadurch wird der Begegnungsverkehr zwischen den beiden Querschnitten A-A` und E-E` auf Linienbusse beschränkt. Der Vorteil dieser Variante ist, dass für die Fahrzeuge mit Quelle oder Ziel „Busdepot“ Umwegfahrten der Busse vermieden werden können. Östlich des Querschnitts E-E` kann der Verkehr ungehindert in beide Richtungen fließen. Dennoch ist die Maßnahme für Anwohner der Seibelstraße östlich des Querschnitts A-A` mit Restriktionen verbunden, da sie ihre Grundstücke nicht direkt von westlicher Richtung aus anfahren können.

Der Lösungsansatz 3 führt zu mehreren Konflikten: Der Begegnungsfall eines das Depot ansteuernden Busses mit einem entgegen kommenden Schwerverkehrsfahrzeuges (Bus oder Lkw) kann nicht verhindert werden. Verschärft man die Anordnung durch Einrichtung einer Durchfahrtsverbotszone (mit Ausnahme von Bussen), indem die o. g. Verkehrszeichenregelung auf die Zone zwischen den Querschnitten A-A` und E-E` beidseitig angeordnet wird, bleiben zwar die Begegnungsfälle Bus/Lkw aus, nicht jedoch die Begegnungen zweier Busse. Aus diesen Gründen ist der Lösungsansatz 3 zu verwerfen.

Quintessenz

Allen Lösungen, die die Einrichtung von drei Warteplätzen für den Linienbusverkehr der Linien O13 und 743 auf der Seibelstraße zum Gegenstand haben, sind bedeutsame Nachteile beschieden:

- Für die Busse der Linie 743 und O13, die ihre Halteposition in der Seibelstraße anfahren, treten Umwegfahrten über die Ötzbachstraße auf. Dabei werden keine zusätzlichen Haltepunkte bedient;
- Es treten Mehrfahrten und damit erhebliche Mehrkilometer für nahezu alle Anwohner der Seibelstraße auf. Bei den Lösungsansätzen 1 und 2 trifft dies auch für die Busse

der Rheinbahn zu, die das Busdepot in der Seibelstraße anfahren bzw. verlassen werden (je nach Teillösung);

- Es ergeben sich in der Seibelstraße Haltestellenlagen an Positionen, an denen sie nicht benötigt und vermutlich auch nicht angenommen werden. Damit verbunden ergeben sich Mehrwege für die ÖPNV-Nutzer;
- Einschränkungen für den Ruhenden Verkehr in der Seibelstraße durch die Einrichtung von Halteverbotsbereichen im Bereich der Aufstellflächen der Busse, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand und im Vor-/Nachlauf dazu sind hinzunehmen;
- Es ergeben sich weitere Wege für die Fahrer bis zur Sanitäreinrichtung an der nördlichen Wendeanlage Seibelquerspange, zumindest aber für den Fahrer des östlichsten Halteplatzes;
- Die Einfahrt eines zweiten Busses (der Linie 743) hinter den wartenden Bus der Linie O13 ist fahrdynamisch aufgrund der knappen Weglänge von ca. 17 m zwischen den beiden Haltebuchten als bedenklich einzustufen. Dies gilt insbesondere, wenn der einfahrende Bus Fahrgäste aufnehmen oder aussteigen lässt und damit die Haltestelle bordparallel – mit geringem Abstand – anfahren muss.

Durch die Verlegung der Bushaltestellen bzw. Buswarteplätze an die Seibelstraße ergibt sich als Vorteil der – gewünschte – Effekt der Reduzierung an Lärm aus Fahrbewegungen und Aufenthalt der Busse an der südlichen Warte- bzw. Wendefläche der Seibelquerspange. Als Vorteil aller drei Lösungsansätze ist zudem zu nennen, dass sich durch Einrichtung einer Einbahnstraßen- bzw. Durchfahrtsverbotregelung in der Seibelstraße der Bereich in den Einfahrtbereichen zum Lidl-Parkplatz bzw. zum gegenüberliegenden nördlichen Buswendeplatz entschärft, da in diesem Bereich entlang der Seibelstraße im Regelfall nur noch mit Verkehr im Einrichtungsbetrieb zu rechnen ist.

Eine Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile der Maßnahme ergibt, dass die mit der Umlegung der Halteplätze der Busse an die Seibelstraße verbundenen Nachteile die Vorteile deutlich überwiegen. Bedeutsam sind dabei insbesondere, dass

- die Haltestelle der Buslinie O13 dort fehlt, wo sie gebraucht wird,
- die verkehrliche Anordnung einer Einbahnstraße in der Seibelstraße erforderlich wird und
- ein großer Teil der das Busdepot ansteuernden Fahrzeuge einen Umweg von jeweils ca. 350 m hinnehmen müssen.

Es wird daher empfohlen, die Busse auf dem südlichen Wendebereich halten bzw. wenden zu lassen und die dortige Haltestelle für die Linie O13 zu nutzen.