

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1134/WP16
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	17.04.2014
		Verfasser:	FB 61/30
Bustrasse Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
14.05.2014	B 0	Anhörung/Empfehlung	
22.05.2014	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

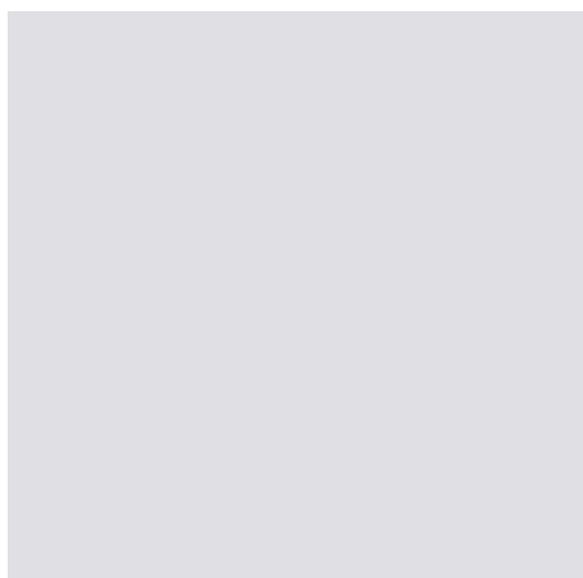
Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss für die Bustrasse Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz auf Grundlage der vorhandenen Planung (2013/07-04) zu fassen und die Führung am Kaiserplatz gemäß angepasster Variante 5 zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der vorliegenden Planung (2013/07-04) sowie (am Kaiserplatz) gemäß angepasster Variante 5 den Planungsbeschluss für die die Bustrasse Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz Maßnahme und beauftragt die Verwaltung damit,

- mit potentiellen Fördergebern über eine Mitfinanzierung der Maßnahme zu verhandeln,
- alle relevante Gutachten einzuholen,
- eine Bürgerbeteiligung durch zu führen und bei der weiteren Planung zu berücksichtigen und
- die Ausbauplanung der Maßnahme zu erarbeiten, sodass diese bei den Wiederherstellungsarbeiten im Umfeld des Aquis Plaza berücksichtigt werden kann.

finanzielle Auswirkungen

PSP-Element 5-120102-000-07000-300-1 „Willy-Brandt-Platz- Bustrasse“



ner t	Ansatz 2015	fortgeschriebener Ansatz 2015	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
0	0	0	0	0
000	960.000	960.000	1.060.000	1.060.000
000	960.000	960.000	1.060.000	1.060.000
	0			

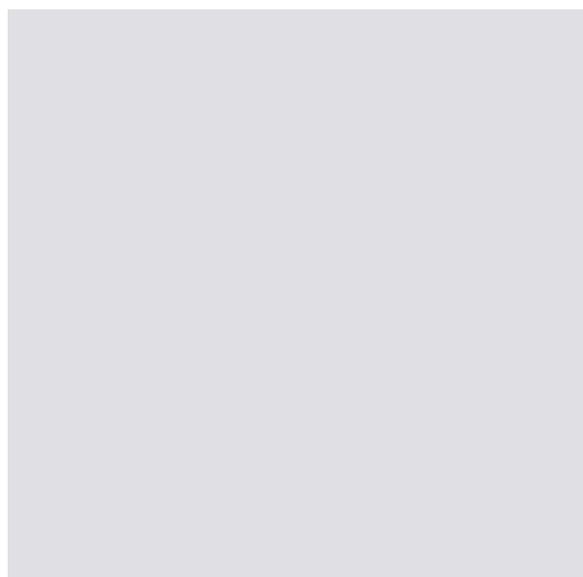
Deckung ist gegeben

	ner t	Ansatz 2015	fortgeschriebener Ansatz 2015	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0
Personal- /Sachaufwand	0	0	40.000	0	0
Abschreibungen	0	0	50.000	0	0
Ergebnis	0	0	90.000	0	0
+ Verbesserung / -Verschlechterung		0			

Deckung ist gegeben

finanzielle Auswirkungen

PSP-Element 5-120102-800-00800-300-1 „Verbesserung ÖPNV, Umbaumaßnahmen“



ner t	Ansatz 2015	fortgeschriebener Ansatz 2015	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
0	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000
0	250.000	250.000	250.000	250.000
0	50.000	50.000	50.000	50.000
	0			

Deckung ist gegeben

	ner t	Ansatz 2015	fortgeschriebener Ansatz 2015	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0
Personal- /Sachaufwand	0	0	0	0	0

Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / -Verschlechterung	0		0			

Erläuterungen:

Anlass

Am 19.09.2013 wurden die Ergebnisse der Untersuchung „Busnetz 2015+“ im Mobilitätsausschuss vorgestellt. Der Gutachter empfiehlt u.a. die Führung von Buslinien über einer Trasse Willy-Brandt-Platz - Stiftstraße - Kaiserplatz als Teil des neuen Busnetzes. Dadurch können bessere Verknüpfungen am Bushof sowie zu dem Einkaufsbereich Adalbertstraße geschaffen werden. Die ASEAG und die Verwaltung befürworten die Planung.

In derselben Sitzung wurde der erste Entwurf der Bustrasse Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz einschließlich der Verlegung der Haltestelle „Kaiserplatz“ in der Stiftsumfahrt vorgestellt.

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 13.03.2014 wurde der Sachstand der Planung dargestellt und verschiedene Varianten einer neuen Bushaltestelle „Kaiserplatz“ präsentiert. Die Varianten sind inzwischen verwaltungsintern diskutiert und abgestimmt. Die Ergebnisse werden in dieser Vorlage dargestellt. Die Planung wird der Kommission Barrierefreies Bauen in der Sitzung am 14.05.2014 vorgestellt. Über das Ergebnis wird mündlich berichtet.

Das Einkaufszentrum Aquis Plaza soll Ende 2015 fertiggestellt werden. Sinnvoll und wirtschaftlich ist es, die dafür benötigte Infrastruktur im Zusammenhang mit den ohnehin anstehenden Anpassungsarbeiten der öffentlichen Infrastruktur, die durch den Bau des Einkaufszentrum Aquis Plaza notwendig werden, zu schaffen. Der Willy-Brandt-Platz ist ohnehin erneuerungsbedürftig; würde ebenfalls in diesem Zusammenhang durchgeführt werden.

Es ist geplant, die Änderungen der Linienführung zum Fahrplanwechsel im Juni 2016 umzusetzen.

Heutige Situation

Mit dem Bau des Einkaufszentrums Aquis Plaza am Kaiserplatz ist begonnen worden. Dafür musste die Verkehrsführung im Bereich Kaiserplatz geändert werden. Der Linienverkehr bedient seitdem für die Zeit der Baumaßnahme in Richtung stadtauswärts eine provisorische Haltestelle „Kaiserplatz“ in der Heinrichsallee und wird direkt als Linksabbieger aus der Heinrichsallee in den Adalbertsteinweg geführt. Stadteinwärts fahren alle Busse die Haltestelle in der Heinrichsallee an, wie vor der Baumaßnahme auch.

Bis zum Beginn der Baumaßnahme Aquis Plaza wurden alle Buslinien in Richtung Adalbertsteinweg/ stadtauswärts am Kaiserplatz über die Stiftsumfahrt geführt und fuhren dort die Haltestelle „Kaiserplatz“ an. Die Haltestelle war in zwei Haltestellenbereiche aufgeteilt: H 1 für Linien Richtung Hüls / Eilendorf und H 2 für Linien mit Ziel Brand / Eifel. Die bisherige Anordnung der stadtauswärtigen Haltestelle in der Stiftsumfahrt ist wegen der Kurvenlage nicht barrierefrei. Darüber hinaus reichen die Flächen in den Nebenanlagen für die Wartebereiche zum Teil nicht aus. In der Summe steigen an den Haltestellen Kaiserplatz (inkl. Ringlinien 3A/3B und 13A/13B) an einem Werktag rd. 5.000 Personen ein und 4.000 aus.

Der Abschnitt Bushof - Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz wurde bis zum Baubeginn des Aquis Plaza täglich (montags - freitags) von der Linie 4 (ca. 50 Standardbussen je Fahrtrichtung) befahren. In

diesem Abschnitt befindet sich die Bushaltestelle „Willy-Brandt-Platz“, die in einer Länge von 12 m in beiden Fahrtrichtungen angelegt ist. Die Linie 4 fuhr in einem 15-Minuten-Takt. Im Abschnitt Bushof - Kaiserplatz wurden vor dem Baubeginn des Aquis Plaza werktäglich ca. 700 Fahrgäste im Querschnitt befördert. Die Linie bedient für die Zeit der Baumaßnahme den Abschnitt Bushof - Kaiserplatz nicht.

Gesamtplanung Bustrasse Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz

Trassenbeschreibung

Der Bau der Bustrasse ist der erste Schritt zu einem attraktiveren und transparenteren Busnetz. Die geplante Linienführung sieht einen Beidrichtungsbusverkehr ab Bushof über den Willy-Brandt-Platz bis zum Kaiserplatz vor, siehe Anlage 1. Es ist geplant, die Linien 4, 23, 43, 73, 125, und 173 über die Bustrasse zu führen. Das entspricht 12 Fahrten pro Stunde je Fahrtrichtung (Normal- und Hauptverkehrszeit) sowie vereinzelte Schnellbusfahrten (125, 173). Die starken Linienfamilien der 2er- und 5er-Linien würden hingegen wie bisher über die Peterstraße und den Hansemanplatz fahren. Wesentliche Vorteile dieser Buslinienführung sind die Entlastung der Peterstraße und des Knotens Hansemanplatz vom Busverkehr sowie eine direktere Anbindung des Südraums an die zentralen Einkaufsbereiche (Aquis Plaza, Willy-Brandt-Platz / Adalbertstraße) und eine schnellere Linienführung. Umsteigemöglichkeiten bestehen nach wie vor am Bushof in fast allen Linien und am Kaiserplatz in die Ringlinien.

Die Planung umfasst den Abschnitt Kaiserplatz/ Stiftsumfahrt - Stiftstraße - Willy-Brandt-Platz (s. Anlage 2). Die Stiftsumfahrt würde nur für den Busverkehr (in beiden Fahrtrichtungen), nach Möglichkeit für den stadtauswärts gerichteten Radverkehr sowie Anlieger- und Lieferverkehre (nur in Fahrtrichtung Adalbertsteinweg) zur Verfügung stehen. Vor dem Knoten Stiftsumfahrt / Heinrichsallee / Adalbertsteinweg / Wilhelmstraße ist eine neue Haltestelle „Kaiserplatz“ in beiden Fahrtrichtungen geplant. Hierzu wurden mehrere Varianten entwickelt. In Richtung Bushof wird die Haltestelle von den Linien, die zukünftig über den Willy-Brandt-Platz verkehren (4, 23, 43, 73, 125 und 173) bedient. Die Ringlinien und die Linien, die auch zukünftig über den Hansemanplatz zum Bushof fahren, halten weiterhin auf dem Alleenring. In Richtung Adalbertsteinweg / stadtauswärts wird die neue Haltestelle von allen Linien außer den Ringlinien angefahren (wie vor der Baumaßnahme auch). Die Umsteigewege von und zu der neuen Haltestelle bleiben etwa gleich. Für die Abwicklung der Busverkehre in stadtauswärtiger Richtung wird eine Haltestellenlänge von 60 m benötigt. In Richtung stadteinwärts genügt eine Länge von 40 m.

Im weiteren Verlauf der Stiftstraße in Richtung Willy-Brandt-Platz und auf dem Willy-Brandt-Platz wird eine 6,5 m breite Bustrasse unter Berücksichtigung städtebaulicher Anforderungen eingerichtet. Die Bustrasse soll als Fließbetonfahrbahn ausgeführt werden.

In der Stiftstraße wird die Zu- und Abfahrt zum vorhandenen Parkhaus nach wie vor möglich sein. Die Ausfahrt soll aber nicht wie bisher über die Stiftsumfahrt, sondern über die Straße Gasborn erfolgen. In der Stiftstraße ist eine 30 m lange Liefer- und Ladezone geplant. Dafür müssen die vorhandenen Senkrechtparkstände entfallen.

In den Zufahrtsbereichen zum Willy-Brandt-Platz von Blondel- und Stiftstraße befinden sich heute Bäume, die auf einer Seite nicht stehen bleiben können. Im Rahmen der weiteren Ausbauplanung werden neue Baumstandorte geplant und verortet.

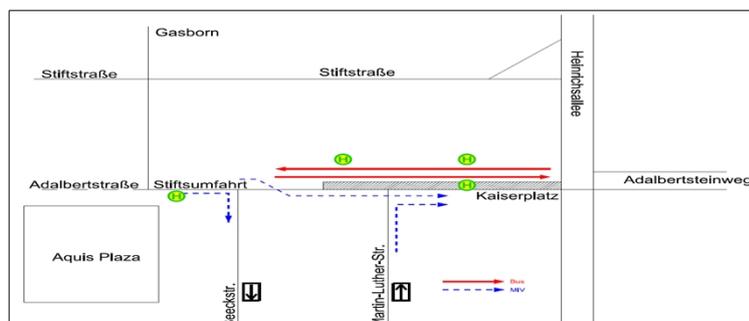
Die bestehende Haltestelle „Willy-Brandt-Platz“ soll zunächst weiter bedient werden. Sie wird für einen Übergangszeitraum auf 20 m verlängert, damit sie auch von Gelenkbussen (Länge 18 m) und den neuen Bussen vom Typ „Capacity“ (Länge 20 m) angefahren werden kann. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bushofgeländes wird letztlich eine Haltestellengestaltung im Bereich der Blondelstraße angestrebt, nach deren Realisierung die Haltestelle Willy-Brandt-Platz entfällt. Der Willy-Brandt-Platz ist heute eine Fußgängerzone. Beim Ausbautwurf werden die erheblichen Fußgängerströme, insbesondere die den Platz querenden, berücksichtigt und eine verkehrssichere Gestaltung gewählt. Beispiele für die verträgliche Führung von Bussen durch Fußgängerzonen finden sich in vielen deutschen Großstädten u.a. in Mönchengladbach, Hamburg, Darmstadt oder Freiburg.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die mit der Bustrasseneinrichtung einhergehende steigende Busfrequenz lärmindernde Maßnahmen erfordert. Eine entsprechende Untersuchung ist geplant und könnte zeitnah beauftragt werden.

Haltestellenvarianten Kaiserplatz

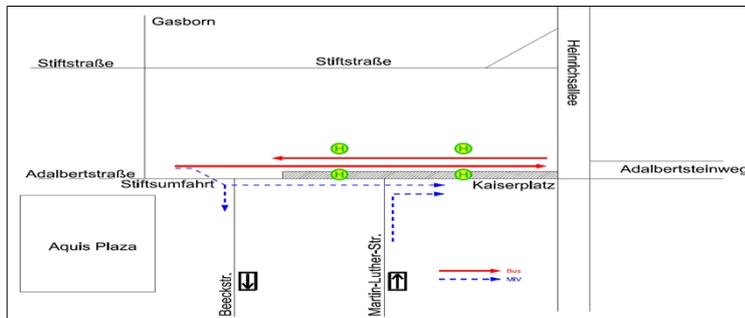
In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 13.03.2014 wurde sieben verschiedene Varianten der neuen Bushaltestelle „Kaiserplatz“ vorgestellt (Anlage 3):

Variante 1:



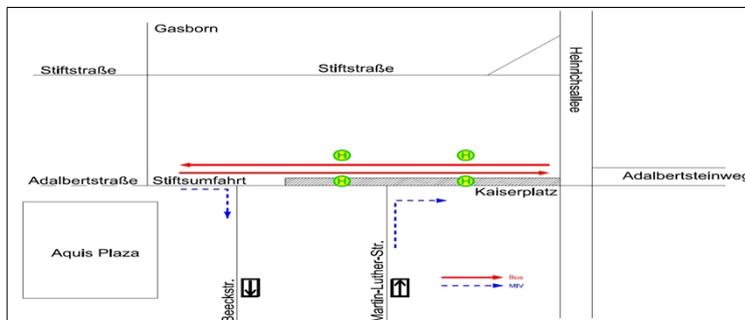
Verschwenk der IV-Fahrbahn aus der Stiftsumfahrt zwischen Beck- und Martin-Luther-Straße mit einer Führung des Anlieger- und Lieferverkehrs auf einer separaten Fahrspur zum Knoten Heinrichsallee / Wilhelmstraße / Adalbertsteinweg. Martin-Luther-Straße im unteren Abschnitt als Einbahnstraße in Richtung Kaiserplatz. Neue Haltestelle stadtauswärts befindet sich in einer Insellage zwischen Bus- und Kfz-Verkehren. Ein zweiter Haltestellenbereich stadtauswärts weiter westlich wird erforderlich.

Variante 2:



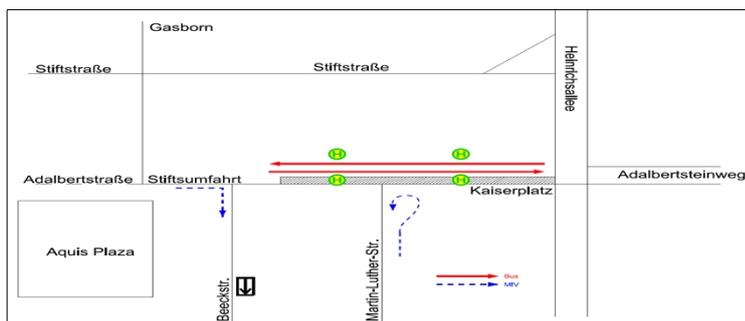
Führung des Anlieger- und Lieferverkehrs aus der Stiftsumfahrt auf einer separaten Fahrbahn zum Knoten Heinrichsallee / Wilhelmstraße / Adalbertsteinweg analog zur Variante 1. Die IV-Fahrbahn verschwenkt jedoch bereits im Knoten Beckstraße. Martin-Luther-Straße im unteren Abschnitt als Einbahnstraße in Richtung Kaiserplatz. Die Neue Haltestelle stadtauswärts befindet sich in einer Insellage zwischen Bus- und Kfz-Verkehren.

Variante 3:



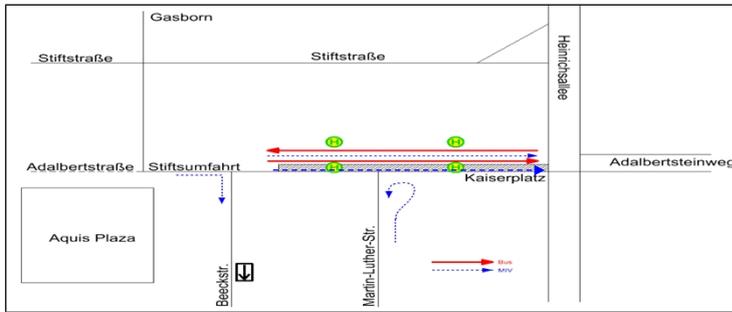
Anlieger- und Lieferverkehre in der Stiftsumfahrt werden über die Beckstraße geleitet. Eine eigene IV-Spur aus der im unteren Abschnitt als Einbahnstraße umfunktionierten Martin-Luther-Straße wird zum Knoten Kaiserplatz angelegt. Die neue Haltestelle stadtauswärts befindet sich zum Teil in einer Insellage zwischen Bus- und Kfz-Verkehren.

Variante 4:



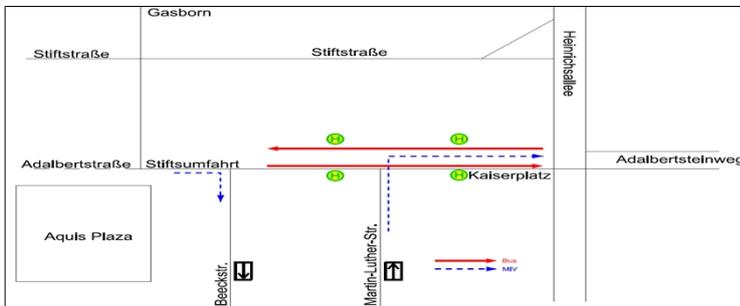
Anlieger- und Lieferverkehre in der Stiftsumfahrt werden über die Beckstraße geleitet. Die Martin-Luther-Straße wird als Sackgasse mit Wendemöglichkeit für Fahrzeuge ausgerüstet. Eine neue Haltestelle wird stadtauswärts als Fahrbahnrandhaltestelle angelegt.

Variante 5:



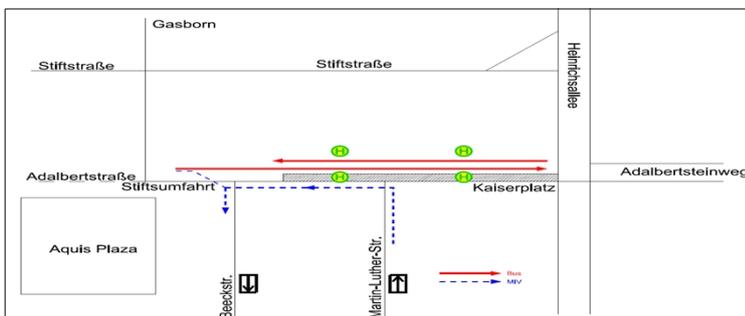
Für Anlieger- und Lieferverkehre in der Stiftsumfahrt bestehen die Möglichkeiten, über die Beekstraße oder über den signalisierten Knoten Kaiserplatz auszufahren. Die Martin-Luther-Straße wird als Sackgasse mit Wendemöglichkeit für Fahrzeuge eingerichtet. Die neue Haltestelle stadtauswärts wird als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet. Drei Fahrspuren im Bereich der Bushaltestelle ermöglichen ein Überholen von Bussen mit Fahrgastwechsel.

Variante 6:



Für Anlieger- und Lieferverkehre in der Stiftsumfahrt bestehen die Möglichkeiten, über die Beekstraße oder über den signalisierten Knoten Kaiserplatz auszufahren. Die Fahrbahn aus der Martin-Luther-Straße (Einbahnstraße) mündet im Bereich der geplanten Haltestelle stadtauswärts auf die Stiftsumfahrt. Dadurch wird die neue Fahrbahnrandhaltestelle zweigeteilt. Eine zusätzliche Fahrspur im Bereich der Haltestelle zwischen den beiden Busspuren ermöglicht die Ausfahrt aus dem Knoten.

Variante 7:



Führung des Anlieger- und Lieferverkehrs aus der Stiftsumfahrt über die Beekstraße. Die IV-Fahrbahn zwischen Martin-Luther-Straße und Beekstraße wird als Einbahnstraße in Richtung Beekstraße weggeführt. Die neue Haltestelle stadtauswärts liegt zum Teil in Insellage.

Belange der Verkehrsteilnehmer und des Umfeldes

Die Varianten der Bushaltestelle „Kaiserplatz“ wurden einander gegenüber gestellt. Dabei ist Folgendes zu beachten:

Die Nebenanlagen am Kaiserplatz um die Martin-Luther-Straße sind heute als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (siehe Fotos Anlage 4). Die Überfahrten auf Höhe Martin-Luther-Straße und Beeckstraße werden entsprechend von Fußgängern und Fahrzeugen zusammen genutzt. Der Platz wird von einer großen Platane geprägt, die von weiteren Bäumen umgeben ist. In der Nähe befindet sich die katholische Grundschule Beeckstraße mit ca. 100 Schülern sowie das berufsbildende Paul-Julius-Reuter-Berufskolleg mit insgesamt ca. 2.000 Schülern, die allerdings zu unterschiedlichen Tagen anwesend sind. Diese Gegebenheiten stehen nicht im Widerspruch zu der Anlage einer Bushaltestelle, müssen aber sorgfältig in der Planung berücksichtigt werden.

Verkehrsstärken

Durch die Lenkung der Verkehr aus der Stiftstraße in den Gasborn wird unter Rückgriff auf das IVV-Gutachten die Verkehrsmenge in der Stiftsumfahrt deutlich reduziert. Lediglich 45 Kfz Anliegerverkehr in Beeck- und Martin-Luther-Straße in der Nachmittagsspitzenstunde sowie eine geringe Zahl an Lieferverkehrsfahrten werden erwartet. Die verbleibenden Fahrten aus der Stiftstraße sollen über den Gasborn abfließen.

Die Anzahl von abfließenden Kfz aus der Martin-Luther-Straße ist von der gewählten Haltestellenvariante abhängig. Durch eine Sperrung der Ausfahrt könnten hier ggfs. ungewünschte Durchgangsverkehre unterbunden werden.

Die Verkehrsführung im Suermondviertel wird in Anlage 5 dargestellt.

Aquis Plaza soll ausschließlich über die Tiefgarage angeliefert werden. Ggfs. sind wenige Ausnahmen für Geschäfte im Erdgeschoss im Bereich der Adalbertstraße denkbar.

Fußgänger

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der angrenzenden Funktionen liegt eine starke Nutzung vor. Nach Fertigstellung des Einkaufszentrums werden die Fußgängerströme im unmittelbaren Umfeld der geplanten Haltestelle auch aufgrund einer attraktiven ÖPNV-Anbindung zunehmen. Komfortable Bewegungs- und nach Möglichkeit auch Aufenthaltsbereiche werden angestrebt. Durch eine Verlagerung der Bushaltestelle kann die bisherige Überlagerung von ÖPNV-Warten, Ein- und Ausstiegsbereich und Haupteingang des Aquis Plaza vermieden werden.

ÖPNV

Die Haltestellenkanten müssen ausreichend hoch und von den Bussen gerade anfahrbar sein, damit barrierefrei ein- und ausgestiegen werden kann. Es sind Bodenindikatoren vorzusehen, damit der Zugang für Blinde und sehbehinderte Menschen gewährleistet wird. Im Bereich der Haltestelle muss ausreichend Platz für wartende Fahrgäste vorgesehen werden. Die Fahrgäste müssen die Busse sicher und barrierefrei nutzen können. Es ist eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität im Bereich der Haltestelle anzustreben.

Für den Linienbetrieb ist eine dritte Fahrspur im Bereich der Haltestelle erforderlich, damit Überholvorgänge für Busse in Fahrtrichtung stadtauswärts möglich sind. Die vorgegebene Haltestellenlängen von 60 m stadtauswärts und 40 m stadteinwärts sind einzuhalten. Bis zu drei Busse kommen in Fahrtrichtung stadtauswärts gleichzeitig an. Konflikte mit dem fließenden Verkehr sollten auf ein Minimum beschränkt werden.

Anlieger- und Lieferverkehr

Anlieger- und Lieferverkehre müssen ihre Ziele im Gebiet weiterhin erreichen und verlassen können. Die Verkehre müssen verträglich abgewickelt werden. Die leistungsfähige Abwicklung an den umliegenden LSA-Knoten für alle Verkehrsströme muss gewährleistet sein.

Radverkehr

Durch das neue Einkaufszentrum und die vorgesehenen Fahrradabstellanlagen im Umfeld ist auch ein Anstieg des Radverkehrs zu erwarten. Der Radverkehr muss sicher und konfliktfrei geführt werden und sollte nicht in Konflikt zum Busverkehr stehen.

Anwohner

Für die Anwohner ist neben der Erreichbarkeit der Lärmschutz wichtig. Lärmindernde Maßnahmen werden geprüft. Für die Bewohner im Suermondviertel müssen sich die zukünftigen Verkehrsbelastungen weiterhin in einem verträglichen Maß halten. Auf die Schulstandorte ist besonders zu achten. Die im Zusammenhang mit der Rahmenplanung Suermondviertel beabsichtigten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (vor allem Umgestaltung des öffentlichen Raumes im Bereich Richardstraße / Gottfriedstraße / Martin-Luther-Straße müssen berücksichtigt werden.

Baumschutz

Im Bereich der neuen Bushaltestelle befinden sich mehrere große Bäume. Der Erhalt möglichst vieler Bäume, insbesondere der raumprägenden Platane, ist anzustreben. Ein Konzept für die Begrünung ist nach Festlegung einer Variante detailliert zu planen. Dies gilt auch im weiteren Verlauf der Bustrasse.

Bewertung der Varianten

Die Varianten wurden innerhalb der Verwaltung sowie mit Polizei und ASEAG diskutiert und bewertet: Sehr negativ wird eine starke Inanspruchnahme der Seitenbereiche durch den fließenden Verkehr bewertet. Wesentlich sind auch die Möglichkeiten des störungsfreien Busbetriebs zu werten. Die Varianten im Einzelnen:

Variante 1:

Durch die separierte Fahrbahn entsteht eine Haltestelle in Insellage (stadtauswärts). Dies wird sowohl für die Sicherheit der Fahrgäste als auch für die Aufenthaltsqualität negativ bewertet. Eine Gestaltung als verkehrsberuhigter Bereich ist mit einer Abwicklung von Lieferverkehren auf der separaten IV-Fahrbahn schlecht verträglich. Die weitreichende Flächeninanspruchnahme durch die Fahrbahn ist lärmtechnisch ungünstig. Die separierte Fahrbahn schränkt darüber hinaus die mögliche Haltestellenlänge stadtauswärts ein, so dass eine zweite Haltestelle vor Aquis Plaza erforderlich wird.

Eine Überholmöglichkeit für Busse ist nicht gegeben. Dadurch wird der Busbetrieb verspätungsanfällig, eine Gefahr der Pulkbildung entsteht.

Aufgrund der neuen Situation mit dem Einkaufszentrum und der Haltestelle ist eine möglichst weitgehende Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Martin-Luther-Straße wünschenswert.

Quartiersfremde Verkehre können in dieser Variante jedoch weiterhin die Martin-Luther-Straße bis Kaiserplatz als Umfahrung des Hauptstraßennetzes nutzen. Zwei Bäume müssten gefällt werden.

Variante 2:

Durch die separierte Fahrbahn entsteht hier in Gänze eine Haltestelle in Insellage (stadtauswärts) mit den oben beschriebenen Nachteilen. Die stadtauswärtige Haltestelle kann in einer Länge von 60 m entwickelt werden. Eine Überholmöglichkeit für Busse ist auch hier nicht gegeben und die Variante somit für den Busbetrieb ungünstig.

Eine Gestaltung als verkehrsberuhigter Bereich ist mit einer Abwicklung von Lieferverkehren auf der separaten IV-Fahrbahn schlecht verträglich. Die weitreichende Flächeninanspruchnahme durch die Fahrbahn ist lärmtechnisch sehr ungünstig. Quartiersfremde Verkehre können weiterhin durch die Martin-Luther-Straße bis Kaiserplatz fahren.

Zwischen Martin-Luther-Straße und Beekstraße sind alle drei Bäume betroffen. Insgesamt müssten vier Bäume gefällt werden.

Variante 3:

Hier entsteht eine partielle Insellage der Haltestelle mit den genannten Nachteilen. Die Aufenthaltsqualität und die lärmtechnische Bewertung ist etwas besser als in den Varianten 1 und 2, da die separate Fahrbahn erst ab der Martin-Luther-Straße beginnt. Die stadtauswärtige Haltestelle kann in einer Länge von 60 m entwickelt werden. Es besteht keine Überholmöglichkeit für Busse an der Haltestelle. Die Variante ist somit für den Busbetrieb ungünstig.

Durch die Führung von Liefer- und Anliegerverkehren über die Beekstraße steigt die Verkehrsbelastung im Suermondtviertel. Dies wird kritisch bewertet. Quartiersfremde Verkehre können weiterhin durch die Martin-Luther-Straße bis Kaiserplatz fahren. Darüber hinaus ist mit Schleichverkehren (z.B. Lieferverkehre) durch die Haltestelle zu rechnen.

In dieser Variante muss lediglich ein Baum weichen.

Variante 4:

Die Bushaltestelle kann am Fahrbahnrand mit großen Warteflächen in hoher Aufenthaltsqualität angelegt werden. Die stadtauswärtige Haltestelle kann in einer Länge von 60 m entwickelt werden. Es besteht keine Überholmöglichkeit für Busse an der Haltestelle. Die Variante ist somit für den Busbetrieb ungünstig.

Durch die Führung von Liefer- und Anliegerverkehren über die Beekstraße steigt die Verkehrsbelastung im Suermondtviertel. Dies wird kritisch bewertet. Für Anlieger, Müllfahrzeuge und Sonstige muss das Wenden in der Martin-Luther-Straße ermöglicht werden. Bei einer für dreiaxlige Müllfahrzeuge ausgerichteten Wendeanlage (abgepollert) kann die große Platane östlich der Einmündung Martin-Luther-Straße nicht erhalten werden. Darum sollte eine alternative Ausfahrt für Müll- und Rettungsfahrzeuge, z.B. über die Querungsanlage an der Wilhelmstraße, vorgesehen

werden. Dann könnte die Wendeanlage wesentlich kleiner dimensioniert werden und den Erhalt der Plantane mit hoher Wahrscheinlichkeit gesichert werden.

Somit könnten alle Bäume in diesem Bereich erhalten werden.

Variante 5:

Die Bushaltestelle kann am Fahrbahnrand mit großen Warteflächen in hoher Aufenthaltsqualität angelegt werden. Die stadtauswärtige Haltestelle kann in einer Länge von 60 m entwickelt werden. In dieser Variante besteht durch die dritte Spur die Überholmöglichkeit für Busse, Radfahrer und eventuelle andere Verkehre im Bereich der Haltestelle. Die für den Linienverkehr benötigte betriebliche Flexibilität ist somit gegeben. Die Haltestellenkante verschiebt sich durch die dritte Fahrspur im Vergleich zur Variante 4 2,75 m näher an die Häuserzeile.

Lieferverkehre könnten entweder durch die Beeckstraße / Suermondviertel oder alternativ über die mittlere Fahrspur durch die Haltestelle geführt werden. Für Anlieger, Müllfahrzeuge und Sonstige muss das Wenden in der Martin-Luther-Straße ermöglicht werden. Hier wird die gleiche Lösung wie in Variante 4 vorgeschlagen.

Es muss näher geprüft werden, welche der Bäume entlang der Haltestellenkante erhalten werden können.

Variante 6:

Die Bushaltestelle kann am Fahrbahnrand mit großen Warteflächen in hoher Aufenthaltsqualität angelegt werden, aber wird durch die Ausfahrt aus der Martin-Luther-Straße in zwei Abschnitte geteilt und somit etwas verkürzt. Dadurch ist die Haltestelle in diesem Bereich nicht barrierefrei und es entsteht ein Konfliktpunkt. In dieser Variante besteht durch die dritte Spur die Überholmöglichkeit für Busse, Radfahrer und eventuelle andere Verkehre im Bereich der Haltestelle. Die für den Linienverkehr benötigte betriebliche Flexibilität ist somit gegeben.

Lieferverkehre könnten entweder durch die Beeckstraße / Suermondviertel oder alternativ über die mittlere Fahrspur durch die Haltestelle geführt werden. Quartiersfremde Verkehre können weiterhin durch die Martin-Luther-Straße bis Kaiserplatz fahren.

Es muss näher geprüft werden, welche der Bäume entlang der Haltestellenkante erhalten werden können.

Variante 7:

Hier entsteht eine partielle Insellage der Haltestelle mit den genannten Nachteilen. Die stadtauswärtige Haltestelle kann in einer Länge von 60 m entwickelt werden. Es besteht keine Überholmöglichkeit für Busse an der Haltestelle. Die Variante ist somit für den Busbetrieb ungünstig. Fahrzeuge aus der unteren Martin-Luther-Straße müssen über die Beeckstraße herausfahren. Keiner der drei Bäume zwischen Martin-Luther-Straße und Beeckstraße kann erhalten bleiben. Die Konfliktsituation für Fußgänger im Bereich zwischen Beeckstraße und Martin-Luther-Straße wird als gravierend eingeschätzt. Darum wird diese Variante nicht empfohlen.

Vorzugsvariante

Nach Abwägung aller Belange wird die Variante 5 mit einer angepassten Wendeanlage in der Martin-Luther-Straße von der ASEAG und der Verwaltung empfohlen, siehe Anlage 6. Der Wendehammer am Ende der Martin-Luther-Straße wird für Fahrzeuge bis 9,0 m (2-achsiges Müllfahrzeug) angelegt. Eine alternative Ausfahrt für Müll- und Rettungsfahrzeuge wird durch einen versenkbaren Poller zur Querungsanlage an der Wilhelmstraße ermöglicht.

Die Gesamtplanung der Bustrasse Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz wird auf Basis dieser Variante weitergeführt.

Kosten

Für die Umsetzung der gesamten Maßnahme ist überschlägig mit Kosten in Höhe von insgesamt 700.000 € zu rechnen. Die Maßnahme „Bustrasse“ ist nach bisheriger Einschätzung aufgrund der beabsichtigten funktionalen Verbesserungen grundsätzlich nach dem Entflechtungsgesetz förderfähig. Aufgrund der Finanzierungssituation des Landes ist derzeit allerdings nicht mit der Gewährung von Zuwendungen aus diesem Topf zu rechnen; weitere Fördermöglichkeiten werden derzeit geprüft.

Eine Förderung nach § 12 ÖPNV-Gesetz NRW ist für die Bushaltestelle Kaiserplatz vorgesehen. Hierfür wurde ein Einplanungsantrag in März 2014 beim NVR eingereicht. Die Baukosten für die Haltestelle wurden auf ca. 130.000 € geschätzt. Die Förderquote beträgt 90 %.

Zur Finanzierung der Bustrasse stehen auf dem investiven PSP-Element 5-120102-000-07000-300-1 „Willy-Brandt-Platz - Bustrasse“ im Haushaltsjahr 2014 100.000 € und im Haushaltsjahr 2015 960.000 € zur Verfügung.

Auf dem konsumtiven PSP- Element 4-120102-038-4 „Willy-Brandt-Platz - Bustrasse“ stehen im Haushaltsjahr 2015 weitere Mittel in Höhe von 90.000 € zur Verfügung.

Die Baukosten für die Bushaltestelle am Kaiserplatz werden auf ca. 130.000 € geschätzt. Hierfür stehen beim PSP-Element 5-120102-800-00800-300-1 „Verbesserung ÖPNV“ im Haushaltsjahr 2015 Mittel in Höhe von 250.000 € zur Verfügung.

Weitere Vorgehensweise

Es ist zu prüfen, ob weitere Planverfahren erforderlich sind. Dies ist z.B. der Fall, wenn eine wesentliche Erhöhung der Lärmbelastung durch die Busse eintritt. Wesentlich definiert die Rechtsprechung mit mindestens 3 dB (A) oder die Überschreitung der absoluten Grenzwerte. Dazu soll nach Beschlussfassung ein Lärmgutachten in Auftrag gegeben werden. Die Ergebnisse werden auch die eventuelle Notwendigkeit von passivem Lärmschutz entlang der Trasse aufzeigen.

Im Planbereich wurden in der Vergangenheit Maßnahmen gefördert, die noch der Zweckbindung unterliegen: Die Bindefrist für den Willy-Brandt-Platz / Blondelstraße läuft im Januar 2019 aus. Die Bindefrist für den Kaiserplatz läuft im Februar 2022 aus. Es ist zu klären, in wie weit Rückzahlungspflichten ausgelöst werden; die ggfs. haushaltsneutral aufzufangen wären.

Die Durchführung einer Bürgerinformation ist beabsichtigt. Die Ergebnisse der Anhörung fließen in die weitere Planung ein.

Die Haltestelle „Kaiserplatz“ in Fahrtrichtung stadtauswärts wird direkt nach Fertigstellung des Einkaufszentrums wieder angefahren. Der Bau dieser Haltestelle sollte deshalb mit den ohnehin anstehenden Anpassungsarbeiten der öffentlichen Infrastruktur im Jahr 2015 erfolgen.

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtsplan Bustrasse Kaiserplatz - Willy-Brandt-Platz - Bushof

Anlage 2: Vorentwurf Bustrasse im Bereich Kaiserplatz, M 1:500 (Plan-Nr. 2013/07-04)

Anlage 3: Haltestellenvarianten 1-7

Anlage 4: Heutige Situation am Kaiserplatz (Fotos)

Anlage 5: Verkehrsführung im Suermondviertel

Anlage 6: Vorzugsvariante