

Bremerhaven, 30.11.2015

<b>Mitteilung Nr. MIT-</b>		<i>/ (wird von 00 eingetragen)</i>	
zur Anfrage nach § 36/ GOSTVV des Stadtverordneten der Fraktion vom <b>Thema:</b>		<b>AF 132/2015</b> <b>Claudius Kaminiaz</b> <b>Bündnis 90/Die Grünen</b> <b>19.11.2015</b> <b>Buskaps versus Bushaldebuchten (FDP)</b>	
Beratung in öffentlicher Sitzung:	<b>Ja</b>	Anzahl Anlagen:	

### I. Die Anfrage lautet:

1. Wie beurteilt der Magistrat den Beschluss, zukünftig Busbuchten statt Buskaps zu errichten, im Hinblick auf
  - a) den Verkehrsfluss?
  - b) die Verkehrssicherheit?
  - c) den Nutzen für den ÖPNV?
2. Wie hoch sind die Kosten für die Errichtung der Buskaps im Vergleich zu Busbuchten durchschnittlich?
3. Wie hoch sind die jeweiligen Kosten für die Errichtung von Buskaps bei den letzten zehn Maßnahmen gewesen? Wie hoch wären jeweils die Kosten für die Errichtung von Bushaldebuchten gewesen?
4. Wie beurteilt der Magistrat den Beschluss, zukünftig Busbuchten statt Buskaps zu errichten, im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau der Haltestellen?

### II. Der Magistrat hat am 02.12.2015 beschlossen, die obige Anfrage wie folgt zu beantworten:

zu 1)

Die Fragestellungen a) bis c) werden aufgrund des Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als Grundlage der Beurteilung wird auf die RASt 06 („Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“) und HBS 2015 („Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“) verwiesen. Generell ist für die Entscheidung zur Ausgestaltung einer Bushaltestelle (Haltestellenkap, Bushaldebucht oder Haltestelle am Fahrbahnrand) eine Einzelfallbetrachtung unter Be-

rücksichtigung der örtlichen, verkehrlichen, sicherheitsrelevanten und betrieblichen Aspekte notwendig.

Vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit gewinnen Haltestellenkaplösungen, bei denen die Bordsteinführung an den Fahrbahnrand herangezogen wird, an Bedeutung, da hiermit ein gerades und präzises Anfahren der Haltestelle ermöglicht wird. Bushaltebuchten erfordern zur Sicherstellung der barrierefreien Anfahrbarkeit große Entwicklungslängen, die im Bestand oftmals nicht umsetzbar sind und aufgrund auch der eingerückten Lage der Warteflächen zu Lasten anderer Flächen gehen (z.B. Flächen für Geh-/ Radwege bzw. für Parkplätze). Ein Umbau von Bushaltebuchten zu Haltestellenkaps ermöglicht teilweise erst die Schaffung ausreichender Warteflächen und Flächen für einen Fahrgastunterstand ohne Einschränkung der angrenzenden Geh- und Radwege bei entsprechend kurzer Länge der Haltestelle.

Haltestellenkaps sind gegenüber den Bushaltebuchten auch in folgenden Aspekten vorteilhafter: setzen den Bus an die Spitze des Fahrzeugpulk (Busbeschleunigung), sind kostengünstiger herzustellen, eignen sich besonders bei hohem Parkdruck (keine Ein- und Ausfahrtstrecke), kollidieren weniger mit Ein- und Ausfahrten und bieten Vorteile beim Winterdienst.

Haltestellenkaps beeinflussen die Qualität des Verkehrsablaufs im motorisierten Individualverkehr – Einsatzgrenzen ergeben sich aus der Kraftfahrzeugstärke, der Taktfolge der Busse und den Haltestellenaufenthaltszeiten für den Fahrgastwechsel.

zu 2)

Die Kosten im Detail können nur einzelfallbezogen verglichen werden. Es ist davon auszugehen, dass eine Busbucht zwischen ca. 40% bis 60% teurer ist als ein Buskap.

zu 3)

Es werden nachstehend die letzten 8 errichteten Buskaps mit Kosten benannt:

Auf der Heide	45.397,35 €
Vorarlberger Straße (2 Haltestellen, aufsummiert)	92.949,62 €
Bad 1	89.508,34 €
Jakob-Kaiser-Str. (2 Haltestellen, aufsummiert)	137.524,12 €
Veerenzholzstraße (2 Haltestellen, aufsummiert)	163.313,24 €
Postbrookstraße (gerundet, noch nicht beendet)	67.500,00 €

Eine definierte Aussage zu den Kosten für die Errichtung von Busbuchten kann nur auf Grundlage von Planungen erfolgen. Anhalts mäßig kann auf die Ausführungen zu 2. verwiesen werden.

zu 4)

Generell sollte für die Entscheidung zur Ausgestaltung einer Bushaltestelle (Haltestellenkap, Bushaltebucht oder Haltestelle am Fahrbahnrand) eine Einzelfallbetrachtung unter Berücksichtigung der örtlichen, verkehrlichen, sicherheitsrelevanten, barrierefreien und betrieblichen Aspekte erfolgen.

Grantz  
Oberbürgermeister