



## BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 124/15

**Sachbearbeitung:**

Dr. Nestmann, Eckhard

**Datum:**

30.03.2015

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

**Sitzungsdatum**

23.04.2015

**Sitzungsart**

ÖFFENTLICH

**Betreff:** Bushaltestelle Schorndorfer Tor

**Bezug SEK:** Masterplan 8 Mobilität

**Bezug:** Antrag SPD Vorl.Nr. 524/12

**Anlagen:** Ausbau Haltestelle Schorndorfer Torr

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung schlägt vor zur Förderung des ÖPNV die nördliche Busbucht am Schorndorfer Tor zugunsten einer Straßenrandhaltestelle aufzugeben, die gewonnene Fläche dem Seitenbereich (Gehweg) zuzuschlagen, die gesamte Fläche zu sanieren, eine Buswartehalle aufzustellen und sie mit einem behindertengerechten Bordstein zu versehen.

**Sachverhalt/Begründung:**

**1. Ausgangssituation/Bezug zum SEK**

Die Bushaltestelle am Schorndorfer Tor Richtung Stadtmitte wird von 5 Buslinien angefahren und ist mit ca. 1 000 Einsteigern am Tag eine der am meisten frequentierten in Ludwigsburg. Gleichzeitig weist sie wenig Fläche für die Fahrgäste auf und gehört zu den letzten im Stadtgebiet, die noch keine Wartehalle besitzen und nicht behindertengerecht ausgestattet sind. Die SPD-Fraktion hat mit ihrem Antrag vom 21.11.2012 eine Verbesserung dieser Situation angemahnt.

Im Stadtentwicklungskonzept wird angestrebt, den öffentlichen Verkehr zu begünstigen (Ziel 8.02) und dafür auch die Bushaltestelle in ihrer Funktion zu stärken und zu modernisieren (Ziel 8.03). Konkret sollen hierbei alle Bushaltestellen mit Wartehallen ausgestattet werden (Maßnahme 03.02.02).

**2. Probelauf**

Voraussetzung für eine Verbesserung ist ein **Flächengewinn für den Gehwegbereich**, der nur zu erzielen ist, wenn auf die bisherige schmale Busbucht verzichtet wird. Dies setzt wiederum voraus, dass die **Busse am Fahrbahnrand** halten, und es nur noch **eine statt bisher zwei durchgehende**

**Fahrspuren** in der Schorndorfer Straße gibt. Der BTU hat deshalb am 28.11.2013 einem halbjährigen Probelauf zugestimmt, in dem

- der von Ost nach West geradeaus fahrende Verkehr in der Schorndorfer Straße nur noch die linke Fahrspur benutzt,
- die gemeinsame Geradeaus- /Rechtsabbiegespur zur reinen Rechtsabbiegespur ummarkiert wird, kombiniert mit Bus- und Radverkehr, der geradeaus fahren darf,
- die Spuren nach Osten verlängert werden.

**Seit Beginn des Probelaufes wurde zweimal nachgebessert:**

- Die Grünzeit für den Geradeausverkehr auf der Schorndorfer Straße wurde um 5 Sekunden verlängert.
- Die Aufstellspuren wurden um ca. 12 m verlängert.

Der Probelauf dauert seit über einem Jahr an, so dass genügend Erfahrungen vorliegen, um nun über den Ausbau der Bushaltestelle zu entscheiden.

### **3. Verkehrsablauf**

In der Zeit wochentags zwischen 7 und 8 Uhr kommt es oft zum Rückstau, der z.T. nach Osten bis über die Neckarstraße hinausreicht. Der Rückstau löst sich meist relativ schnell wieder auf, und hat in Richtung Westen eine entlastende Wirkung auf die nachfolgenden Lichtsignalanlagen, so dass der Zeitverlust zu einem Teil wieder wettgemacht wird. Der Rückstau tritt auch nicht an jedem Werktag auf. Diese Stauanfälligkeit war aufgrund der Verkehrsbelastung von vorn herein zu befürchten. In der übrigen Tageszeit wird nicht über nennenswerte Behinderungen berichtet. Die Verkehrszählung von Prof. Kölz am 07.10.2014 in der Oststadt und in Oßweil hat ergeben, dass es gegen den allgemeinen Trend in der Harteneckstraße zu einer Verkehrszunahme gekommen ist. Man muss davon ausgehen, dass der Probelauf mit dem morgendlichen Rückstau in der Schorndorfer Straße hier zu einer Verkehrsverlagerung geführt hat. Daraufhin wurde in der Morgenzeit die Grünzeit für Geradeausverkehr in der Schorndorfer Straße angepasst.

### **4. Verlegung des Fußgängerüberwegs**

Für den behindertengerechten Ausbau soll an der Haltestelle ein erhöhter Bordstein (Buskapstein) eingebaut werden. Dies ist von der Länge her nur vor dem Haus Nr. 55 möglich. Dazu muss wiederum die **Fußgängerfurt nach Osten verlegt werden**, was noch **weitere wesentliche Vorteile** hat:

- Die Fußgängerfurt rückt näher an den eigentlichen Verkehrsknotenpunkt, die Einmündung der Harteneckstraße, heran, wo man sie eigentlich auch erwartet. Sie kann in die **Signalisierung der Einmündung mit einbezogen werden**, was die Leistungsfähigkeit erhöht, also dem Stau nach Osten entgegenwirkt. Zwei getrennte Ampelsysteme werden so zu einem zusammengefasst.
- Durch die bessere Haltestellenlage soll die **Verkehrssicherheit erhöht werden**, da die Fußgängerfurt in ihrer heutigen Lage eine Gefahrenstelle ist. Vor einigen Jahren gab es hier einen tödlichen Unfall, und leider wurde auch während des Probelaufs noch einmal ein Fußgänger durch einen Pkw schwer verletzt, da die heutige Lage des Überwegs ein Überbleibsel aus der Zeit ist, in der die Jägerhofstraße noch vollständig an die Schorndorfer Straße

angebunden war, und es sich beim Knotenpunkt Schorndorfer Tor um zwei versetzte Einmündungen handelte.

## 5. Freigabe der zweiten Spur

Schon zu Beginn des Probelaufs wurde von Bürgern vorgeschlagen, die Bushaltestelle zwar aufzugeben, den Autoverkehr aus Richtung Osten aber trotz Straßenrandhaltestelle für den Bus zweispurig fahren zu lassen. In Ludwigsburg bestehen gegenüber dieser Lösung **Sicherheitsbedenken**, so dass die Verwaltung sie nicht von vorn herein anbieten möchte. Zukünftig bleibt es allerdings möglich, die rechte Spur zusätzlich für den Geradeausverkehr freizugeben, wenn besondere Gründe wie z. B. eine unerwartete Verkehrszunahme dies rechtfertigen.

## 6. Fazit

Die **Verkehrsbehinderungen** beschränken sich auf einen **kurzen Zeitraum**, der **Gewinn für die Buswartegäste** aber ist **ganztägig** gegeben.

### Unterschriften:

**Martin Kurt**

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

### Verteiler:

DI, D II, D III, 32, 61, 67

