Stadt Rheine
Leben an der Ems

Die Bürgermeisterin
Fachbereich 5 - Planen und Bauen

Vorlage Nr. 235/08

Betreff: **Antrag der SPD-Fraktion im Bauausschuss zur Überprüfung der Verkehrssituation an der Bahnhofsausfahrt**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			**05.06.2008**		**Berichterstattung durch:**	**Herrn Kuhlmann Herrn Schröer**		
	Abstimmungsergebnis							
TOP	**einst.**	**mehrh.**	**ja**	**nein**	**Enth.**	**z. K.**	**vertagt**	**verwiesen an:**

Betroffene Produkte

5301	Öffentliche Verkehrsflächen

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes

kein Leitprojekt/keine Maßnahme aus dem IEHK Rheine 2020 betroffen

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja ☒ Nein

Gesamtkosten der Maßnahme	Finanzierung: Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beiträge)	Finanzierung: Eigenanteil	Jährliche Folgekosten	Ergänzende Darstellung (Kosten, Folgekosten, Finanzierung, haushaltsmäßige Abwicklung, Risiken, über- und außerplanmäßige Mittelbereitstellung sowie Deckungsvorschläge)
€	€	€	☐ keine €	siehe Ziffer der Begründung

Die für die o. g. Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel stehen

☐ beim Produkt/Projekt _____ in Höhe von _____ € zur Verfügung.

☐ in Höhe von _____ **nicht** zur Verfügung.

mittelstandsrelevante Vorschrift

☐ Ja ☒ Nein

Vorlage Nr. 235/08

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bauauschuss bestätigt den Beschluss zum Ausbau des Kardinal-Galen-Rings vom 13. September 2007, dem entsprechend die Ausschreibung der Baumaßnahme inklusive der Lichtsignaltechnik erfolgte.

Begründung:

Hintergrund und Anliegen:

Im Kardinal-Galen-Ring kam es im Abschnitt zwischen der Bahnhofstraße und der Otto-Bergmeyer-Straße schon vor Beginn der zurzeit andauernden Bauarbeiten in den Hauptverkehrszeiten teilweise zu Rückstaubildung des Kfz-Verkehrs, wodurch der Ablauf des Verkehrs in den Knotenpunkten mit den o. g. Straßen, sowie der Bahnhofsausfahrt, gestört wurde.

Während der Kanalbaumaßnahmen auf dem Bahnhofsgelände und im Kardinal-Galen-Ring wurde die Lichtsignalanlage in der Bahnhofsausfahrt zeitweise außer Betrieb genommen.

Seitens der SPD-Fraktion wurde im Bauausschuss der Antrag gestellt, die Verkehrssituation in der Bahnhofsausfahrt zum Kardinal-Galen-Ring vor der anstehenden Straßenbaumaßnahme und der Inbetriebnahme einer neu zu errichtenden Lichtsignalanlage zu prüfen.

Die Technische Betriebe Rheine AöR - Straßen haben in den nachfolgend beschriebenen verschiedenen Varianten die Auswirkungen einer Änderung der Verkehrslenkung untersucht.

Variante 1: Verkehrsführung entsprechend der Ausbauplanung gemäß dem Beschluss des Bau- und Betriebsausschusses zu Vorlage 357/07 vom 13.09.2007 (Lageplan Anlage 1)

Im Vergleich zu der Bestandssituation vor Beginn der Baumaßnahme ändert sich die Geometrie der Verkehrsführung lediglich für den Fußgänger- und Radverkehr entlang der Wartefläche und in der Bahnhofsausfahrt. Durch die Verlegung des Radverkehrs aus der Busfahrbahn auf das Niveau der Wartefläche ist jedoch kein wesentlicher Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Bahnhofsausfahrt zu erwarten.

Der Regionalbusverkehr hält an zwei Warteflächen, die im Zuge der Straßenbaumaßnahme behindertengerecht umgebaut werden. Buslinien mit Fahrtrichtung Hopsten und Ibbenbüren halten an der Wartefläche am Fahrbahnrand des Kardinal-Galen-Rings. Nach Anforderung mittels neuer Detektorenauswertekameras werden diese dem Individualverkehr gegenüber bevorrechtigt der Fahrbahn des Rings wieder zugeführt. Buslinien mit Fahrtrichtung Lingen, Fürstenau, Emsbüren, Bad Bentheim Burgsteinfurt, Gronau und Bevergern halten an der

Wartefläche auf dem Bahnhofsgelände, von wo sie gemeinsam mit dem Quell- und Zielverkehr des Bahnhofs über die lichtsignalgeregelte Bahnhofsausfahrt (Anforderung ebenfalls über neue Detektorenauswertekameras) als Linksabbieger in Fahrtrichtung Norden in den Kardinal-Galen-Ring eingespeist werden. Die Längen der Grünphasen werden dabei direkt dem Fahrzeugaufkommen angepasst.

Vor- und Nachteile:
In der Variante 1 kann der Regionalbusverkehr an zwei Warteflächen von jeweils 50 m Länge problemlos abgewickelt werden. Durch die Nähe der Warteflächen zum Bahnhof sind die Laufwege für Umsteiger zwischen Bus und Bahn komfortabel kurz, was im Hinblick auf die teilweise kurzen Umsteigezeiten von nur fünf Minuten auch erforderlich ist.

In den Hauptverkehrszeiten kann es zwar grundsätzlich zum Rückstau des fließenden Verkehrs in den Knotenpunkt Kardinal-Galen-Ring/Bahnhofstraße kommen, wenn der Verkehr aus dem Bahnhofsvorplatz seine Grünphase erhält. Durch den Einsatz neuer Detektorenauswertekameras soll die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes jedoch gesteigert werden. Durch die somit optimierten Grünphasen für den Abbiegeverkehr aus der Bahnhofsausfahrt werden auch die Probleme durch Rückstau des Verkehrs vom Knotenpunkt Kardinal-Galen-Ring/Otto-Bergmeyer-Straße in die Einmündung der Bahnhofsausfahrt reduziert.

Variante 2: Rückbau der Bahnhofsausfahrt (Lageplan Anlage 2)

In der Variante 2 wird die Bahnhofsausfahrt zum Kardinal-Galen-Ring zurückgebaut, indem die Hochborde der Wartefläche 1 (am Fahrbahnrand des Kardinal-Galen-Rings) bis zum Gehweg vor dem Gebäude Nr. 20 verlängert werden. Zudem wird die Mittelinsel im Ring durchgängig hergestellt, da die Durchfahrt nicht mehr für Linksabbieger aus der Bahnhofsausfahrt erforderlich ist. Die Lichtsignalanlage ist für den Kfz-Verkehr nicht mehr erforderlich.

Als Folge müssen die Regionalbusse von der Wartefläche 2 (auf dem Bahnhofsgelände) zum Bustreff in die Matthiasstraße verlegt werden. Davon betroffen sind die Linien 141, 195, 152, 153, R 80, 182, 184 und R93. Alternativ wurde mittels Schleppkurven untersucht, ob die Busse von der Wartefläche 2 über das Bahngelände zur Otto-Bergmeyer-Straße geführt werden können, um dort links in den Kardinal-Galen-Ring einzubiegen. Dies ist jedoch nicht möglich, da vor allem Gelenkbusse nicht von der Wartefläche 2 in Richtung Radstation abbiegen können.

Um für die Fahrgäste dieser Buslinien eine möglichst kurze Umsteigezeit zu der Bahn zu gewährleisten, muss weiterhin eine Fußgängersignalanlage mit Standort an der vorhandenen Fußgänger- und Radfahrerfurt eingerichtet werden. Diese ist auch für den Radverkehr aus Richtung Hovestraße mit Ziel Radstation erforderlich, um zu vermeiden, dass dieser bereits in der Einmündung der Otto-Bergmeyer-Straße in den Ring auf den westlichen Radweg wechselt und entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung bis zur Bahnhofsausfahrt fährt.

Für den fußläufigen Verkehr zwischen dem Bahnhof und der Regionalbushaltestelle in der Matthiasstraße muss langfristig gewährleistet werden, dass die Pas-

sage unter der Bebauung mit der Hausnummer 71 während der Busfahrzeiten für den öffentlichen Fußgängerverkehr durchgängig bleibt.

Der gesamte Quell- und Zielverkehr des Bahnhofsvorplatzes (Taxen, Reisebusse, Anlieger) wird in der Variante 2 über die Otto-Bergmeyer-Straße dem Kardinal-Galen-Ring zugeführt.

Vor- und Nachteile:
Durch die erforderliche Fußgängersignalanlage ist nach wie vor ein Rückstau des fließenden Verkehrs von der Bahnhofsausfahrt bis in den Kreuzungsbereich Kardinal-Galen-Ring/Bahnhofstraße möglich. Aufgrund des hohen Fußgänger- und Radverkehraufkommens und der dafür erforderlichen Anzahl an Grünphasen ist keine wesentliche Verbesserung der gesamtverkehrlichen Situation zu erwarten.

Für die langfristige Verlegung der o. g. Regionalbuslinien in die Matthiasstraße sind dort erhebliche bauliche Veränderungen erforderlich, um neben den Ein- und Aussteigevorgängen vor allem die Standzeiten der Busse, die bei einem Großteil zwischen 10 und 30 Minuten betragen, abwickeln zu können.

Die für die derzeitige Baumaßnahme gefundene Lösung mit Aussteigevorgängen und kurzfristigen Standzeiten am Fahrbahnrand der Bahnhofstraße darf nur als Provisorium gesehen werden. Diese geht nämlich einerseits mit massiven Problemen für den Anlieferverkehr einher. Zudem können durch die Einrichtung der provisorischen Bushaltestellen derzeit dem Radverkehr keine gesonderten Verkehrsflächen angeboten werden, was aufgrund des hohen Aufkommens an Radfahrern mittel- bis langfristig unbedingt wieder erforderlich ist. Durch zusätzliche Fahrten der Busse zu ausgelagerten Standflächen, um Standzeiten von mehr als 30 Minuten Länge zu verbringen, welche aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse nicht in der Bahnhofstraße absolviert werden können, werden zudem die Ruhe- und Pausenzeiten der Busfahrer verkürzt.

Für die o. g. Führung des Quell- und Zielverkehrs vom Bahnhofsvorplatz zu der Otto-Bergmeyer-Straße ist die Stadt auf die Zustimmung der Bahn bezüglich damit einhergehender Umbaumaßnahmen angewiesen.

Zudem ist die Leistungsfähigkeit der Einmündung der Otto-Bergmeyer-Straße in den Kardinal-Galen-Ring durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen stark gefährdet. Der Verkehrsuntersuchung des Fachbüros Ingenieurplanung aus dem Jahr 2003 zufolge ergibt sich z. B. für den Linksabbiegestrom rechnerisch nur die Qualitätsstufe D (=ausreichend) mit einer mittleren Verlustzeit von 58 Sekunden. Vor einer weitergehenden Belastung der Rechts- und Linksabbiegespuren der Otto-Bergmeyer-Straße ist eine erneute Untersuchung der Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehrsbelastung erforderlich.

Variante 3: nur noch Rechtseinbiegen von der Bahnhofsausfahrt in den Kardinal-Galen-Ring möglich (Lageplan Anlage 3)

In einer dritten Variante wird die Bahnhofsausfahrt nur noch für Rechtsabbieger nutzbar gestaltet; Linksabbiegen wird durch eine durchgängig ausgebaute Mittelinsel des Kardinal-Galen-Rings unterbunden. Die Linksabbieger werden wie in

Variante 2 über die Otto-Bergmeyer-Straße abgewickelt.

Die Regionalbusse, die bislang an Wartefläche 2 halten, werden in die Matthiasstraße verlegt. Eine Fußgängersignalanlage mit der Lage der bisherigen Furt sichert die kleinräumige Verbindung des Bahnhofs mit dem Bustreff (unter Sicherung der Durchgängigkeit der Passage unter Hs. Nr. 71) und die regelkonforme Radverkehrsführung wie in Variante 2.

Vor- und Nachteile:
Im Vergleich zu der Variante 2 ist einerseits ein geringerer baulicher Aufwand erforderlich, da die Bahnhofsausfahrt nicht zurückgebaut werden muss. Des Weiteren beschränkt sich die zusätzliche Verkehrsbelastung der Otto-Bergmeyer-Straße auf den Linksabbiegerverkehr, der bislang über die Bahnhofsausfahrt abgewickelt wurde.

Sofern ein Rechtseinbiegen vom Bahnhofsgelände in den Kardinal-Galen-Ring auch ohne Lichtsignalanlage möglich wäre (auch hierfür ist eine Leistungsfähigkeitsprüfung zu empfehlen), ergäbe sich aus den bereits unter Variante 2 genannten Gründen trotzdem keine wesentliche Entlastung für den Abschnitt des Rings zwischen der Bahnhofstraße und der Otto-Bergmeyer-Straße.

Zusammenfassung und Ergebnis:

Die Varianten 2 und 3 bieten keine wesentliche Vorteile für die Leistungsfähigkeit des Kardinal-Galen-Rings im Abschnitt zwischen der Bahnhofstraße und Otto-Bergmeyer-Straße, da die Fußgängersignalanlage weiterhin aufrechterhalten werden muss. Sofern der Links- und Rechtsabbiegerverkehr von der Bahnhofsausfahrt in die Otto-Bergmeyer-Straße verlagert werden soll, ergeben sich dort voraussichtlich erhebliche Probleme im Verkehrsfluss.

Für detaillierte Aussagen zum Einfluss auf die Leistungsfähigkeit ist jedoch eine rechnerunterstützte Untersuchung erforderlich, die jedoch seitens der Technischen Betriebe AöR aufgrund fehlender Software nicht geleistet werden kann. Diese Leistung wäre durch einen externen Gutachter zu erbringen.

Des Weiteren ergeben sich bezüglich der Verlegung der Haltestellen Abhängigkeiten zu der vorhandenen Ausbauplanung für den Bustreff und die Bahnhofstraße, bei der die Regionalbuslinien zusätzlich zu berücksichtigen wären.

Dies muss mit einer Abstimmung der Buslinienbetreiber einhergehen, da die Fahrpläne der einzelnen Buslinien für die Verlegung vom Bahnhof zum Bustreff untereinander feinabgestimmt werden müssten.

Nach Meinung der Technischen Betriebe Rheine AöR und des Fachbereiches Planen und Bauen kann eine Verlegung der Regionalbuslinien daher erst zum Ausbau des Bustreffs und der Bahnhofstraße erfolgen. Der Zeitpunkt des Ausbaus wird durch die Prioritätenliste und, da es sich um eine Fördermaßnahme nach dem GVFG handelt, durch die Mittelbereitstellung durch den Zuschussgeber geregelt.

Anlagen:

1. Lageplan Variante 1
2. Lageplan Variante 2
3. Lageplan Variante 3