


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Barrierefreier Ausbau von fünf Haltestellen entlang der Linie 704: Haltestellen „Färberstraße“, „Morsestraße“, „Fürstenplatz“, „Helmholtzstraße“ und „Mintropplatz“

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 3	29.03.2022	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	27.04.2022	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss nimmt das Planungs- und Umbaukonzept zum barrierefreien Ausbau der nachfolgenden fünf Haltestellen entlang der Linie 704: „Färberstraße“, „Morsestraße“, „Fürstenplatz“, „Helmholtzstraße“ und „Mintropplatz“ gem. den anliegenden Plänen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung dazu eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Sachdarstellung:

Anlass der Maßnahmen:

Die Stadt Düsseldorf und die Rheinbahn haben die Aufgabe, Barrierefreiheit im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG zu schaffen. Im Rahmen der aktuellen Stadtentwicklungsziele und den Mobilitätsbedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen, vor allem den Belangen von Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen und Mobilitätseinschränkungen, sollen daher auch die fünf Straßenbahnhaltestellen „Färberstraße“, „Morsestraße“, „Fürstenplatz“, „Helmholtzstraße“ und „Mintropplatz“ barrierefrei ausgebaut werden.

Die Haltestellen „Morsestraße“ und „Helmholtzstraße“ sind wichtige Knoten- und Umsteigepunkte im Düsseldorfer Straßenbahnnetz. Die beiden Haltestellen stehen in der Rangliste des aktuellen Nahverkehrsplans zum barrierefreien Ausbau auf den

Rängen 12 bzw. 18. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie hat sich gezeigt, dass alle fünf zuvor genannten Haltestellen in einem gemeinsamen Ausbaukonzept zum barrierefreien Ausbau betrachtet werden sollten, um gleichzeitig sinnvolle Haltestellenabstände zwischen den verschiedenen Haltestellen herzustellen sowie möglichst verträgliche Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer im gesamten Beobachtungsraum zu entwickeln.

Die im Folgenden beschriebenen Haltestellenlagen und deren Nutzlängen stellen ein vorläufiges Machbarkeitsergebnis dar und sind im weiteren noch entsprechender Detailprüfungen zu unterziehen.

In mehreren Fällen ist ein großräumiger Umbau der Gleisanlagen im Zuge der Planung erforderlich. Für die Umsetzung entsprechend der dargestellten und abgestimmten Vorzugsvarianten entfallen im Bereich der Haltestellen insgesamt 74 PKW-Stellplätze und eine Ladezone. Teilweise können hierfür ersatzweise Stellplätze im Bereich der zurückzubauenden Bestandshaltestellen geschaffen werden.

Für die großflächigen Umbauten ist außerdem die Fällung von insgesamt neun Bestandsbäumen nötig. Ersatzpflanzungen hierfür sind bereits in der Scheurenstraße und im Bereich der Haltestelle „Fürstenplatz“ vorgesehen. Weitere Flächen für Ersatzpflanzungen und Ersatzstellplätze sollen im Zuge der Entwurfsplanung geprüft werden.

Zur Herstellung der barrierefreien Haltestelleninseln an der Haltestelle „Morsestraße“ ist der Entfall jeweils einer Fahrspur in beide Fahrtrichtungen auf der Corneliusstraße notwendig. Auf der Oberbilker bzw. Bilker Allee ist eine neue Aufteilung der Fahrspuren mit Einbezug von Radverkehrsstreifen vorgesehen.

Auf der Hüttenstraße ist die Errichtung von Radwegen entlang der Haltekanten der Haltestelle „Helmholtzstraße“ vorgesehen. Außerdem ist eine Drehung der Einbahnstraßen Bunsenstraße und Scheurenstraße (zwischen Hüttenstraße und Luisenstraße) zur Abwicklung der Verkehrsströme erforderlich.

An allen betroffenen Haltestellen ist die Errichtung von mindestens einem sog. überfahrenbaren Haltestellenkap bzw. überfahrbaren Haltestellen-Radkap angedacht. Hierbei werden Radfahrende bzw. Kfz-Nutzende über eine angehobene Fahrbahn entlang der Haltestellen geführt. Hierdurch kann auf Belange mehrerer Verkehrsträger (Rad, MIV, ÖPNV) eingegangen und zudem an den angedachten Stellen auf zusätzliche Baumfällungen verzichtet werden.

Eine erneute Vorstellung der ausgearbeiteten Varianten soll zu einem späteren Planungszeitpunkt (d.h. zum Ende der Entwurfsplanung) und unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen. Die Umsetzung ist für das Jahr 2025 geplant.

Beschreibung der Maßnahmen:

Nachfolgend werden die Umbaukonzepte zu den einzelnen Haltestellen erläutert. Dabei wird kurz auf den Bestandszustand der Haltestellen eingegangen und anschließend das Umbaukonzept der jeweiligen Haltestelle erläutert.

Haltestelle „Färberstraße“:

Die Haltestelle „Färberstraße“ wird von den beiden Straßenbahnlinien 701 und 704 bedient. In beiden Fahrtrichtungen besteht die Haltestelle derzeit als nicht-barrierefreie Inselhaltestelle mit einer Nutzlänge von etwa 40 m. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden befindet sich derzeit in der Corneliusstraße unterhalb einer Brücke der Deutschen Bahn, während sich die Haltestelle in Fahrtrichtung Süden in der Heresbachstraße befindet.

Im Zuge der Maßnahme werden beide Haltestellen in etwa paralleler Lage in die Seitenräume der Heresbachstraße verlegt, die hierfür verbreitert werden. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden wird dabei in die Heresbachstraße verlegt, da die Haltestelle in heutiger Lage aufgrund des Fahrzeugverhaltens im Bereich von dort vorliegenden Gleisbögen nicht barrierefrei ausgebaut werden kann. Eine Verlegung dieses Bahnsteiges Richtung Norden würde den Abstand zur Haltestelle „Morsestraße“ zu stark verringern. Es ist geplant, die Haltestellen auf eine Länge von jeweils 60 m zu errichten. Zwischen den beiden Haltekanten bleibt eine Fahrbahn mit einer Breite von insgesamt 6,50 m für beide Fahrtrichtungen bestehen.

Die ausgeweiteten Seitenräume bieten in Fahrtrichtung Norden neben der $\geq 2,50$ m breiten Wartefläche ausreichend Breite für den Erhalt des bestehenden Radweges sowie eines Fußweges mit einer Breite $\geq 2,50$ m.

Aufgrund zwei bestehender Einfahrten des Hauses Heresbachstraße 8 ist eine Absenkung der Haltestelle in Fahrtrichtung Norden auf die Höhe von 3 cm auf den hinteren 14 m der Haltestelle nötig.

In Fahrtrichtung Süden wird die bestehende Inselhaltestelle durch eine Haltestelle im Seitenraum ersetzt. Die im Seitenraum entstehende Haltestellenfläche mit einer Breite von 2,50 m schließt östlich an den bestehenden mind. 2,50 m breiten Gehweg an. Eine Besonderheit dieser Haltestelle ist, dass sie als sog. „Überfahrbares Radkap“ ausgebildet wird. Das heißt, dass der neu entstehende Radweg in Fahrtrichtung Süden angehoben zwischen der Wartefläche und einem 80 cm breiten Fahrgast-Auffangstreifen (zwischen Gleis und Radweg) geführt wird.

Für den Ausbau der Haltestelle „Färberstraße“ ist der Entfall von 12 Stellplätzen in der Heresbachstraße nötig.

Haltestelle „Morsestraße“

Der stadtauswärtige Bahnsteig (Fahrtrichtung Hafen) der Li. 704 und 707 in der Morsestraße bleibt in seiner heutigen Lage erhalten und wird auf 60 m Nutzlänge als „Überfahrbares Radkap“ ausgebaut. Im hinteren Bahnsteigbereich ist die Wartefläche teilweise aufgrund einer Grundstückszufahrt (Haus 23) abgesenkt. Auf den hintersten 9,50 m ist der Bahnsteig zur Reduzierung der auf die Einfahrt folgende Rampenlänge auf eine Höhe von 12 cm ü. Schienenoberkante abgesenkt. Die Türen liegen alle im Bereich von konstanten Bahnsteighöhen.

In Fahrtrichtung Innenstadt wird für die Linie 707 westlich der Kreuzung in der Bilker Allee, ein neuer Inselbahnsteig errichtet. Der Zugang erfolgt mithilfe einer Rampe über die bestehende Fußgängerquerung an der Kreuzung. Zur Aufnahme der neuen Haltestelleninsel wird die Bilker Allee in diesem Bereich um einen Fahrstreifen reduziert und der Querschnitt neu aufgeteilt. Der Parkstreifen am nördlichen Fahrbahnrand entfällt hierbei. Die Bilker Allee ist ferner Bestandteil des geplanten Radhauptnetzes Düsseldorf. In diesem Zusammenhang werden beidseitig Radfahrstreifen angeordnet.

Für die Linien 701 und 704 werden in der Corneliusstraße am Knotenpunkt zwei neue, vollständig barrierefreie Bahnsteige gebaut. Diese werden als Seitenbahnsteige in Insellage mit jeweils 60 m Nutzlänge ausgeführt und jeweils in Fahrtrichtung vor dem Knotenpunkt angeordnet. Die Bahnsteigzugänge befinden sich an den Fußgängerquerungen der Straßenkreuzung.

Für den Bau der Haltestelle ist der Entfall von 11 Stellplätzen, einer Ladezone und sieben Bäumen erforderlich. Ersatzweise kann eine Ladezone im nordwestlichen Bereich der Corneliusstraße geschaffen werden. Neue Stellplätze können auch im Bereich der heutigen Haltestelle Richtung Hauptbahnhof (in der Morsestraße) errichtet werden.

Haltestelle „Fürstenplatz“

Die Anordnung von barrierefreien 60 m langen Bahnsteigen in der Bestandslage ist infolge der anschließenden Kurven nicht möglich. Die Bahnsteige werden deshalb an die östliche Längsseite des Platzes verlegt. Gleichzeitig wird die Gleislage in östliche Richtung verschoben, um den Baumbestand entlang des Platzrandes zu halten. Es entfallen 8 Längsparkstände am östlichen Fahrbahnrand durch den Bahnsteigbau. Diese werden durch neue Parkstände im Bereich der heutigen Haltestelle ersetzt.

Der MIV (**M**otorisierter **I**ndividualverkehr) wird im Einbahnverkehr gegen den Uhrzeigersinn um den Platz herumgeführt. In stadteinwärtiger Fahrtrichtung werden der MIV und die Straßenbahn gemeinsam auf der Fahrbahn geführt. Fahrbahnmarkierungen und entsprechende Beschilderung weisen auf den Straßenbahnverkehr entgegen der Einbahnstraße hin. Im Bereich der Haltestelle wird der MIV zwischen den Bahnsteigen geführt.

Der Radverkehr wird in gleicher Form wie der MIV (gegen den Uhrzeigersinn) um den Platz geführt. Da der Radverkehr daher entlang des Bahnsteiges in Fahrtrichtung Hauptbahnhof geführt wird, wird dieser als überfahrbares Haltestellen-Radkap ausgebildet.

Haltestelle „Helmholtzstraße“

Der stadtauswärtige Bahnsteig der Linien 704 und 707 bleibt grundsätzlich in seiner heutigen Lage erhalten und wird auf 60 m Nutzlänge erweitert. In Folge einer Grundstückszufahrt ist ein vollständig barrierefreier Bahnsteig in der Bestandslage nicht möglich. Der im Seitenraum befindliche Radweg wird hinter der Wartefläche fortgesetzt und am Knotenpunkt auf die Fahrbahn geführt.

Der stadteinwärtige Bahnsteig der Linien 704 und 707 wird nördlich des Knotenpunktes in leicht versetzter Lage gegenüber dem stadteinwärtigen Bahnsteig neu angeordnet und als „Überfahrbares Radkap“ ausgeführt. Die Einmündung der Bunsenstraße wird auf eine Fahrspur reduziert und begradigt, sodass der Bahnsteig auf 60 m Nutzlänge barrierefrei ausgebaut werden kann. Ferner müssen 7 Parkstände in diesem Bereich entfallen.

Aufgrund des engen Straßenraums weisen die Bahnsteige eine Breite von 2,70 m auf. Da die Haltestelle ebenfalls von der Buslinie 732 und für den Schienenersatzverkehr mit Bussen angefahren wird, werden die Bahnsteigkanten mit Kombiborden ausgestattet. Durch die Verschwenkung der Gleise in Richtung der Bahnsteige kann das erforderliche Spaltmaß für den barrierefreien Fahrgastwechsel erreicht werden.

Der MIV wird einspurig zwischen den Bahnsteigen hindurchgeführt. Im Rahmen des Haltestellenumbaus werden die Fahrtrichtungen der Einbahnstraßen in der Scheuren- und Bunsenstraße umgekehrt. Hiermit wird der Knotenpunkt Hüttenstraße vereinfacht. Anwohner der Bunsenstraße erreichen die Helmholtzstraße zukünftig über die Gustav-Poensgen-Straße und Hüttenstraße.

Für die Linie 705 werden die bestehenden Haltesteige in der Hüttenstraße als Haltestellenkaps jeweils in Fahrtrichtung vor dem Knotenpunkt ausgebaut. An beiden Haltekanten ist hierbei die Reduzierung eines Fahrstreifens erforderlich, um den Baumbestand zu erhalten. Um einen besseren Verkehrsabfluss am Knoten zu erreichen wird jedoch im Bereich unmittelbar vor dem Knotenbereich eine Aufstellung mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung ermöglicht.

Am stadtauswärtigen Bahnsteig wird ein Teil der Haltestelle aufgrund einer Garagenzufahrt abgesenkt. Dies hat auch die Fällung eines Baumes und die Reduzierung der barrierefreien Nutzlänge zur Folge. Alle weiteren Bäume sind in die Wartefläche integrierbar. Der Radverkehr wird an beiden Haltesteigen der Linie 705 in den Seitenraum geführt und verläuft als Radweg hinter der Wartefläche bis zum Knotenpunkt.

Insgesamt entfallen für die Errichtung der Haltestelle „Helmholtzstraße“ 35 Stellplätze, die teilweise in der Scheurenstraße kompensiert werden können.

Haltestelle „Mintropplatz“

Die Haltestelle Mintropplatz wird von den beiden Straßenbahnlinien 704 und 707 sowie mehreren Buslinien bedient. In Fahrtrichtung Süden befindet sich die Haltestelle heute nicht-barrierefrei mit einer Nutzlänge von etwa 40 m auf einer Platzfläche. Gegenüberliegend befindet sich die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden nicht-barrierefrei im Seitenraum.

Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden kann in Bestandslage und Bestandslänge (ca. 80 m für die gleichzeitige Anfahrbarkeit mit Bussen und Bahnen) barrierefrei ausgebaut werden. Hierfür wird lediglich eine Anpassung der Einstiegshöhe auf h=25 cm und Anpassungen der taktilen Führung sowie der Plattierung im Allgemeinen vorgenommen.

In Fahrtrichtung Süden kann die Haltestelle aufgrund der Gleisumfahrung Harkortstraße nicht in Bestandslage barrierefrei ausgebaut werden. Daher ist hier geplant, eine Verschiebung der Haltestelle in Richtung Norden vorzunehmen. Die Haltestelle soll dabei als überfahrbares Haltestellenkap hergestellt werden. Hierbei wird der Pkw-Verkehr über eine angehobene Fahrbahn mit 3,25 m Breite zwischen Wartefläche und einem Fahrgast-Auffangstreifen geführt. Die Zufahrt zur Garage des gerade im Bau befindlichen Hotels ist über das Gleis entlang der Haltestelle möglich.

Die beiden nördlich an die Haltestelle anschließenden Gleise in Fahrtrichtung Süden müssen in Ihrer Lage zur Schaffung einer barrierefreien Lösung in Richtung Westen verschoben werden. Für den Ausbau ist der Entfall von 6 Stell- und 3 Taxiplätzen nötig.

Kosten:

Die Kosten für die Haltestellen schlüsseln sich wie folgt auf:

- Haltestelle Färberstraße: ca. 2,1 Mio. € (brutto)
- Haltestelle Morsestraße: ca. 9,8 Mio. € (brutto)
- Haltestelle Fürstenplatz: ca. 3,2 Mio. € (brutto)
- Haltestelle Helmholtzstraße: ca. 4,8 Mio. € (brutto)
- Haltestelle Mintropplatz: ca. 2,6 Mio. € (brutto)

Die Gesamtkosten für den Umbau aller fünf Haltestellen und den damit verbundenen Umbauten wurden im Rahmen einer Kostenschätzung auf ca. 22,5 Mio. € (brutto) geschätzt. Kostenträger der Maßnahmen ist die Rheinbahn AG. Es ist geplant, die Maßnahmen beim Zuwendungsgeber anzumelden und ab 2025 umzusetzen.

Anlagen:

- Anlage 1 - Übersichtsplan
- Anlage 2 - Färberstraße
- Anlage 3 - Morsestraße
- Anlage 4 - Fürstenplatz
- Anlage 5 - Helmholtzstraße
- Anlage 6 - Mintropplatz