

Umbau der Bushaltestelle Marienstift

Von km 39,5 bis km 39,8

Nächster Ort: Schwagstorf

Baulänge: \_\_\_\_\_

Länge der Anschlüsse: \_\_\_\_\_

Straßenbauverwaltung  
des Landes  
Niedersachsen

## Vorentwurf

für

### B 214

Umbau der Bushaltestellen in Schwagstorf  
(Marienstift)  
von km 39,5 bis km 39,8

in der Samtgemeinde Fürstenau

## Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt:</p> <p>Osnabrück, den <u>15.01.</u> 2014 Niedersächsische Landesbehörde Für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Osnabrück -</p> <p>Im Auftrage .....</p>	<p>Genehmigt:</p> <p>Osnabrück, den <u>15.01.</u> 2014 Niedersächsische Landesbehörde Für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Osnabrück -</p> <p>Im Auftrage .....</p>

**Gliederung des Erläuterungsberichtes**

1.	Darstellung der Baumaßnahme	3
2.	Begründung des Vorhabens	3
3.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	3
3.1	Haltestelle Nordseite	3
3.2	Haltestelle Südseite	4
3.3	Befestigungen	4
4.	Kosten	5
5.	Verfahren	5
6.	Durchführung der Baumaßnahme	5

## 1. Darstellung der Baumaßnahme

Der vorliegende Entwurf umfasst den Umbau der Bushaltestelle Marienstift Nord- und Südseite im Zuge der B 214.

Die Maßnahme befindet sich in der Samtgemeinde Fürstenau, im Ortsteil Schwagstorf.

Straßenrechtlich ist die Baustrecke als „freie Strecke“ festgelegt. Im Bereich des Schulgeländes ist die zulässige Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. Die Fahrbahn der B 214 hat eine Breite von 7,00 m. Beidseitig ist ein 1,50 m breiter befestigter Seitenstreifen (Mehrzweckstreifen) vorhanden. Auf der Nordseite befindet sich ein abgesetzter Radweg. Auf der Südseite beginnt an der Zufahrt zum Schulgelände ein Gehweg. Der Gehweg verläuft in östlicher Richtung zur zentralen Ortslage Schwagstorf. Zur sicheren Querung der Bundesstraße wird im Haltestellenbereich eine Fußgängerlichtsignalanlage vorgehalten.

Im Rahmen der allgemeinen Verkehrszählung 2010 wurde folgende Verkehrsmenge ermittelt:

DTV <sub>2010</sub>	9.400 Fz/24h
SV	1.400 Fz/24h

## 2. Begründung des Vorhabens

Zurzeit erfolgt der Bushalt auf der Fahrbahn bzw. teilweise im Bereich des „Mehrzweckstreifens“ und Radweges. Eine richtlinienkonforme Busbucht ist nicht vorhanden. Die Zuwegung und das geringe Warteflächenangebot sind nicht bedarfsgerecht. Die Schülerzahl hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Durch das ländliche Einzugsgebiet erfolgt die Schülerbeförderung fast ausschließlich mit dem Bus. Aktuell nutzen 321 Schüler die Busbeförderung.

Besonders zum Schulschluss ergeben sich wegen fehlender Warteflächen massive Probleme an der Haltestelle Südseite. Die Haltestelle wird zeitgleich von 3 Bussen angefahren. Neben der fehlenden Warteflächenkapazität beeinträchtigen auf der Fahrbahn haltende Busse den Längsverkehr erheblich. Auf der Nordseite wird der Radweg durch haltende Busse blockiert, dieses behindert eine verkehrsgerechte Abwicklung des Radverkehrs.

Am 11.03.2013 beschäftigte sich die Verkehrsschau mit dieser Thematik. Die beschriebenen Defizite werden auch im Protokoll der Verkehrsschau beschrieben. Die Verkehrsschau fordert den Ausbau der Haltestellen.

Eine nachhaltige Verbesserung der Situation kann nur durch die Anlage einer bedarfsgerechten Busbucht und die Schaffung von ausreichenden Warteflächen erreicht werden.

## 3. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 3.1 Haltestelle Nordseite

Zurzeit erfolgt der Bushalt im Bereich des befestigten Seitenstreifens und des Radweges. Wegen der nicht angepassten Einfahrt und der kurzen Bordanlage ist keine verkehrsgerechte Nutzung durch die eingesetzten Gelenkbusse möglich. Zusätzlich wird der Radverkehr durch haltende Busse stark beeinträchtigt.

Zur Verbesserung der Situation ist die Anlage einer Busbucht in einer Tiefe von 3,0 m mit angepassten Ein- und Ausfahrtbereichen vorgesehen. Zur Minimierung der baulichen Eingriffe ist weiterhin eine Teilnutzung des befestigten Seitenstreifens vorgesehen. Die Polizei und die zuständige Verkehrsbehörde stimmen der Teilnutzung des Seitenstreifens zu. Die Ausbildung des Busbordsteins ist in einer Länge von 18 m vorgesehen, somit ist eine Nutzung durch moderne Gelenkbusse gewährleistet. Durch die Errichtung der Busbucht ist eine Teilverdrängung des fahrbahnbegleitenden Radweges erforderlich. Der verdrängte Radweg wird in den vorhandenen Abmessungen außenseitig wieder hergestellt. Die Wartefläche wird geringfügig vergrößert und auf die regelmäßigen Fahrgastzahlen angepasst. Damit eine optische Unterscheidung zwischen Radweg, Warte- und Sicherheitsflächen gege-

ben ist, soll der Radweg wie in den angrenzenden Bereichen in Asphaltbauweise erstellt werden. Für die Warte- und Sicherheitsflächen ist eine Befestigung in Betonsteinpflaster vorgesehen.

Im Zuge der Maßnahme sind auch die Errichtung eines neuen Fahrgastunterstandes und die Beleuchtung der Haltestelle vorgesehen.

Im Bereich der Haltestelle sind taktile Leiteinrichtungen gemäß den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen vorgesehen. Die taktilen Leiteinrichtungen berücksichtigen auch die vorhandene Fußgängerlichtsignalanlage. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind ebenfalls entsprechende Leiteinrichtungen im Bereich der Lichtsignalanlage vorgesehen.

Die Umbaumaßnahmen können vollständig auf bundeseigenen Flächen umgesetzt werden.

### **3.2 Haltestelle Südseite**

Die Haltestelle auf der Südseite hat zum Schulschluss regelmäßig ein Fahrgastaufkommen von etwa 150 Schülern. Die vorhandene Haltestelle ist damit deutlich überlastet. Da die Haltestelle zeitgleich von drei Bussen angefahren wird, ist auch die vorhandene Aufstelllänge mit nur 12 m erheblich zu klein. Wegen der geringen Haltestellentiefe blockieren haltende Busse etwa die Hälfte des durchgehenden Fahrstreifens Richtung Schwagstorf. Damit der Längsverkehr auf der Bundesstraße nicht durch haltende Busse behindert wird, ist die Anlage einer 3 m tiefen Busbucht vorgesehen. Auch auf der Südseite erfolgt zur Minimierung des baulichen Eingriffs eine Teilnutzung des vorhandenen Mehrzweckstreifens. Damit die Haltestelle zeitgleich von drei Bussen angefahren werden kann, ist eine Busbordsteinlänge von 45 m vorgesehen. Die Wartefläche wird entsprechend der Plandarstellung vergrößert. Der vorhandene Fahrgastunterstand befindet sich zurzeit am westlichen Beginn der Bushaltestelle. Durch die nahe Lage des Unterstandes zur Zuwegung zum Schulgelände blockieren häufig wartende Schüler die Wartefläche, nachströmende Schüler müssen auf die Fahrbahn ausweichen. Zur Verbesserung der Situation ist künftig eine neue Zuwegung zum Schulgelände vorgesehen. Diese mündet etwa mittig auf die Wartefläche, somit können sich die Fahrgäste zu beiden Seiten verteilen und die Nutzung der Fahrbahn wird unattraktiv und vermieden. Der vorh. Fahrgastunterstand wird an das östliche Ende der Wartefläche versetzt.

Im Bereich der Haltestelle sind taktile Leiteinrichtungen gemäß den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen vorgesehen.

Die Maßnahme kann nicht vollständig auf bundeseigenen Flächen durchgeführt werden. Durch die Verbreiterung des Wartebereichs und die erforderlichen Böschungen sind ein Eingriff in den Schulgelände und die Rodung von jungen Einzelbäumen unausweichlich. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist eine heckenartige Bepflanzung der neuen Böschung vorgesehen. Verbleibend landschaftspflegerische Kompensationsdefizite sollen durch Einzelbaumpflanzungen auf dem Schulgelände ausgeglichen werden. Entsprechende Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises wurden bereits geführt.

### **3.3 Befestigungen**

Die Befestigung der Busbuchtflächen, des Radweges und der Warteflächen erfolgt entsprechend den Standardbauweisen der RStO2012. Die genauen Befestigungen sind im Lageplan beschrieben.

#### 4. Kosten

Für den Umbau der Haltestellen Marienstift wurde eine Kostenberechnung erstellt.

Es wurden folgende Kosten ermittelt:

Gesamtkosten	130.000 €
davon für die Nordseite	40.000 €
Südseite	90.000 €

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland. Für die Ausstattung der Haltestelle, die vergrößerte Wartefläche und die neue Zuwegung zum Schulgelände ergibt sich eine Kostenbeteiligung Dritter.

Gesamtkosten	130.000 €
Kostenteil Bund	82.000 €
Kostenteil Dritter	48.000 €

Der Kostenanteil Dritter wird durch die Samtgemeinde Fürstenau den Stift (Thuiner Franziskanerinnen) getragen.

Weitere Einzelheiten zur Kostenteilung sind der Kostenberechnung „Blatt F“ zu entnehmen.

#### 5. Verfahren

Bezüglich der Kostenverteilung, Er- und Unterhaltung der Anlage wird zwischen den Beteiligten (Bund, Samtgemeinde u. Stift) eine Vereinbarung abgeschlossen.

Zur rechtsgesicherten Baudurchführung soll ein Antrag auf Verzicht der Planfeststellung bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde gestellt werden.

#### 6. Durchführung der Baumaßnahme

Damit durch die Bauarbeiten keine Behinderungen für den Schulbetrieb entstehen, ist eine Baudurchführung in den Ferien sinnvoll. Die Bauzeit wird rd. 4 Wochen geschätzt.

Ein genauer Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme konnte noch nicht festgelegt werden.





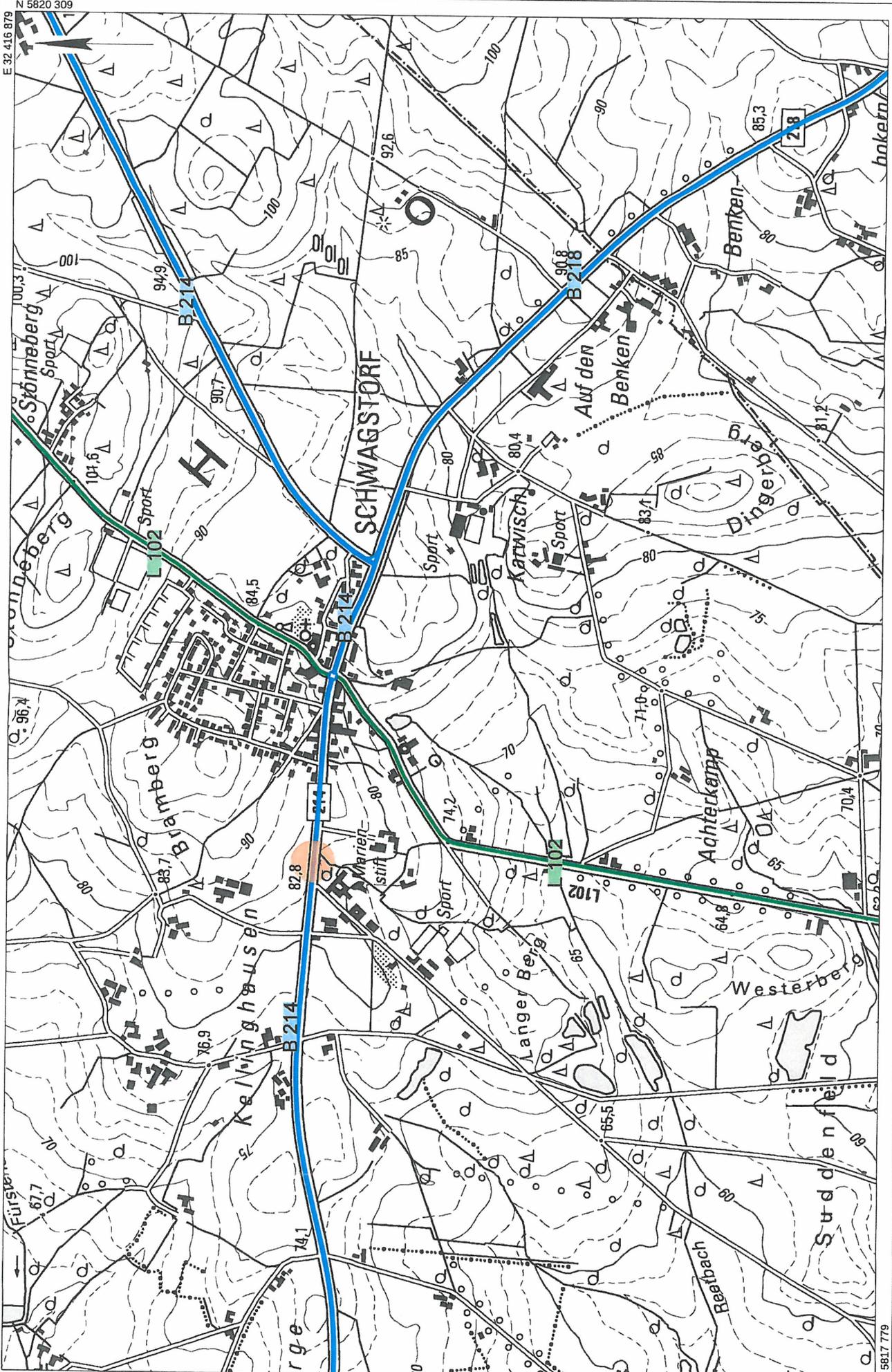
NLSIBV

# B214 Umbau Bushaltestelle Marienstift

Maßstab 1 : 10000

Erstellt am: 15.01.2014

Übersichtskarte



N 5820 309

E 32 416 879

N 5817 779  
E 32 412 900

