

Runder Tisch Verkehr

Niederschrift der 59. Sitzung am 14. Mai 2020

Beginn der Sitzung: 10:00 Uhr

Ende der Sitzung: ca. 12:00 Uhr

Tagesordnung:

- TOP 1 Begrüßung und Anerkennung der Tagesordnung**
- TOP 2 RRX – Planung – Düsseldorf Angermund**
- TOP 3 Personenunterführung Gerresheim**
- TOP 4 Barrierefreier Umbau Haltestelle Essener Str.**
- TOP 5 Barrierefreier Umbau Haltestelle Merziger Str.**
- Top 6 Barrierefreier Umbau Haltestelle Pöhlerweg**
- Top 7 Verschiedenes**

Schritfführung: Herr Treichel, Amt für Verkehrsmanagement

1. Begrüßung und Anerkennung der Tagesordnung

Die Anerkennung der letzten Niederschrift wird auf die nächste Sitzung verschoben.

Die Tagesordnung wird anerkannt.

2. RRX – Planung – Düsseldorf Angermund

An den Kämpen

Der Ausbau der Gleisanlage erfordert einen Neubau der Personenunterführung. Für einen barrierefreien Ausbau wären die Eingriffe in private und öffentliche Grundstücke enorm und daher nicht genehmigungsfähig. Die bisherige Unterführung müsste dann ersatzlos entfallen, da vollständig barrierefreie Bahnquerungen südlich in 200 m Entfernung an der Brücke Überanger und nördlich in 600 m Entfernung an der neu zu bauenden Personenunterführung am S-Bahnhof Angermund vorhanden sind. Aus diesem Grund wurde in der Vorabstimmung eine stufenfreie Alternative mit beiderseits der Bahntrasse 10% Steigerung vom Runden Tisch mitgetragen, die im Rahmen der Vorplanung allerdings weiter optimiert werden sollte.

Die Personenunterführung wird direkt nördlich neben dem Bestandsbauwerk mit einer durchgängigen Breite von 3,20 m sowie einer lichten Höhe von 2,50 m entsprechend dem Grundsatzbeschluss vom 13.12.2018 neu geplant. Die Optimierung der Rampenneigungen ist gelungen. In den Abstimmungsgesprächen mit der Deutschen Bahn (DB) konnte erreicht werden, dass auf der Ostseite eine ca. 60 m lange Rampe mit durchgängig 6% Gefälle und 2 Zwischenpodesten, davon ein Podest mit 2,70 m Länge im Winkelbereich und ein Podest von 1,50 m Länge nach knapp 28 m in Mitte der Rampenlänge, angelegt wird. Die Anlage von zusätzlichen Zwischenpodesten gemäß DIN 18040-3 ist aufgrund der topografischen Gegebenheiten nicht möglich. Nördlich der Rampe wird eine Treppe gebaut. Rampe und Treppe sollen zur Straße hin nur niedrige Stützmauern erhalten, um durch eine Geländeabböschung die Belichtung und Einsehbarkeit der Anlage zu verbessern und die Vandalismus Anfälligkeit (Graffiti o.ä.) zu vermindern.

Auf der Westseite entsteht aufgrund der beengten Grundstücksverhältnisse eine abgeknickte Rampe mit 8% Gefälle und einem Zwischenpodest im Knickbereich. Zusätzlich wird eine Treppe angelegt, die annähernd direkt auf die Unterführung zuläuft. Auch hier sollen nach Möglichkeit Abböschungen die Belichtung und Einsehbarkeit erhöhen und Vandalismus reduzieren. Ausstattungselemente wie Handläufe oder taktile Bodenelemente sind noch nicht Gegenstand der Vor- und Genehmigungsplanung. Diese werden mittels der bestehenden Normen berücksichtigt und im Rahmen der Ausführungsplanung mit der DB abgestimmt.

Herr Zielonka bedankt sich für die Ausführung der Planunterlagen sowie für die Umgestaltung der Rampen, so dass es möglich war die Rampenneigung von 10 % auf 6 % bis 8 % zu reduzieren und Zwischenpodeste zu berücksichtigen.

Herr Kozyk erkundigt sich, ob bei der Herstellung der Treppenanlagen die Kriterien der Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Herr Lorenz erklärt, dass die Verwaltung während des Planungsprozesses beteiligt wird und die Einhaltung aller Kriterien fordert. Die Deutsche Bahn wird die Bauausführung übernehmen und den Großteil der Kosten tragen.

Zugang zur S-Bahn und Bushaltestellen

Die Zugänge zur S-Bahn werden seitens der DB vollständig barrierefrei gemäß der bestehenden Normen durch Rampen auf beiden Zugangsseiten mit Abböschungen und nur niedrigen Stützmauern geplant, um Belichtung und Einsehbarkeit zu erhöhen und Vandalismus zu reduzieren. Vom Personentunnel zum Bahnsteig wird zusätzlich zu einer Treppe als barrierefreier Zugang ein Aufzug vorgesehen. Der Aufzug ist als "Durchlader" mit gegenüberliegenden Türen geplant.

Die auf der Angermunder Straße geplante zentrale neue Bushaltestelle für den Umstieg zur S-Bahn mit Halteplätzen auf beiden Straßenseiten für die beiden Buslinien (728 und 751) wird mit Busborden und einer barrierefreien Straßenquerung geplant. Zusätzliche barrierefreie Ausstattungen zur Fahrgastinformation sowie taktile Bodenelemente

wurden im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung noch nicht dargestellt und werden im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.

Herr Kozyk erkundigt sich, welche Maßnahmen zur Barrierefreiheit hier berücksichtigt werden. Herr Lorenz erklärt, dass die Orientierungshilfen gemäß den barrierefreien Richtlinien hergestellt werden. Die maximalen Neigungen von 6 % werden möglichst nicht ausgereizt und versucht gering zu halten.

Der Runde Tisch Verkehr stimmt der Maßnahme im Zuge der Vorplanung zu, mit der Maßgabe die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Beginn der Bauausführung zur Abstimmung vorgelegt zu bekommen.

3. Personenunterführung Gerresheim

Die Landeshauptstadt Düsseldorf plant die Unterführung des DB-Bahnhofes Gerresheim als barrierefreie Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Gerresheim Süd und Nord unter weitestgehender Vermeidung von Angsträumen sowie einer barrierefreien Erreichbarkeit sämtlicher ÖPNV-Haltepunkte, indem die Personenunterführung unter anderem von einer derzeitigen Breite von ca. 2,45 m auf 9,00 m erweitert wird.

Hierfür wurde im Sommer 2010 ein Gutachterverfahren durchgeführt aus dem die Planungsgemeinschaft IB Würzenberger (WIG), Büro Stadt Verkehr (BSV) und Pesch und Partner (Pesch) als Sieger hervorgegangen ist.

Aufgrund der Lage der vorhandenen Gleise und Weichen der DB ist die Lage der Personenunterführung (PU) bautechnisch vorgegeben und kann nicht mehr verändert werden. Hintergrund ist, dass die PU genau zwischen zwei Weichen positioniert wurde, da Unterführungen gemäß DB-Richtlinien nicht unter Weichen liegen dürfen. Diese Situation war schon bereits Grundlage für den damaligen Planungswettbewerb aus dem Jahr 2010.

Die Länge der breiten Rampenanlagen im Norden und Süden ist somit durch die Lage der PU begrenzt. Die Neigung der Rampen beträgt im

Norden 6,7% und im Süden 7,4%. Die Anforderungen der DIN 18040-3, welche eine maximale Rampenneigung von 6% mit 1,5 m langen Zwischenpodesten alle 6m vorgibt, kann somit mit diesen Rampenanlagen nicht gewährleistet werden.

Die DIN-konforme barrierefreie Erschließung der Personenunterführung und der Bahnsteige erfolgt daher im Norden über einen Aufzug und im Süden über eine barrierefreie Rampe in der Höherhofstraße, welche direkt auf den Bahnsteig führt. Von dort gelangt man über einen Aufzug in die Personenunterführung. Die Lage der Personenunterführung wird aufgrund der Topografie der Bahntrassen vorgegeben.

Die Markierung der Treppenstufen sowie weitere Orientierungshilfen (z.B. taktile Elemente) werden gemäß den Gestaltungsstandards der Stadt Düsseldorf berücksichtigt.

Baubeginn ist voraussichtlich 2022, mit einer geplanten Bauzeit von 2 Jahren.

4
v 2022/2020

Herr Zielonka erklärt, dass Menschen mit Behinderung längere Wege in Kauf nehmen um eine möglichst angenehme Zuwegung zu erreichen. Er bittet nochmal um Lokalisierung der Aufzüge sowie um eine Breitenangabe.

Anhand der Planunterlagen verortet Frau Muéll die Aufzüge und schildert, dass die Breite der Aufzüge 2,20 m betragen werden.

Herr Kozyk erkundigt sich, ob die Rampe die auf die Bahnsteige führt barrierefrei hergestellt wird. Frau Muéll bestätigt die Nachfrage. Die Rampe zur Bahnsteigkante wird mit einem maximalen Gefälle von 6 % sowie ausreichenden Zwischenpodesten versehen. Handläufe werden entsprechend angebracht.

Der Runde Tisch Verkehr stimmt der Maßnahme im Zuge der Vorplanung zu, mit der Maßgabe die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Beginn der Bauausführung zur Abstimmung vorgelegt zu bekommen.

4. Barrierefreier Umbau Haltestelle Essener Str.

Die Haltestelle „Essener Straße“ in der Collenbachstraße in Düsseldorf-Derendorf wird von den Linien 705 und 707 bedient und soll auf 60 m Bahnsteiglänge barrierefrei ausgebaut werden. Im heutigen Zustand erfolgt an dieser Haltestelle der Ein- und Ausstieg über die Fahrbahn.

Damit in Zukunft ein ebenerdiger Einstieg möglich ist, werden auf beiden Straßenseiten die Borde an das bestehende Gleis herangerückt. In Fahrtrichtung Innenstadt wird zudem das Gleis so verschoben, dass zum einen das erforderliche Spaltmaß entsteht, aber dennoch eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für den motorisierten Individualverkehr erhalten bleibt. Die Position der Haltestelle in der Collenbachstraße verändert sich dabei nicht. In Fahrtrichtung Norden wird der Bord an das Gleis herangezogen und durch eine 25 cm hohe Bahnsteigkante ersetzt. In Gegenrichtung wird zusätzlich die Gleislage angepasst.

Beidseitig wird ein 3,00 m breiter Bereich der Wartefläche, auf einer Länge von 60 m, hergestellt. Folgend wird ein Zwischenbereich, der mit Baumscheiben versehen wird. Die benötigten Durchgangsbreiten am Bahnsteig werden durch die bestehenden und geplanten Bäume nicht unterschritten oder eingeschränkt. Der teilweise im Bereich der Haltestelle bereits bestehende Radweg soll zwischen Bahnsteig und Häuserwand geführt werden. Richtung Norden wird der Radverkehr im Osten über die Einfahrt zur Essener Straße und auf Höhe Haus 59 auf einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Westen werden Radfahrer von Norden kommend auf Höhe Haus 72 von einem Schutzstreifen auf den Bürgersteig geführt. Die Radwege werden mit taktilen Elementen erkennbar gestaltet. Die Gehwegbreiten betragen zwischen 3,10 m und 3,30 m und werden überfahrbar hergestellt um sicherzustellen, dass die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr die Gehwege im Notfall befahren können.

Für sehbehinderte Menschen wird der Bahnsteig entsprechend den aktuellen Gestaltungsstandards der Stadt Düsseldorf sowie der DIN 32984 mit taktilen und kontrastierenden Leiteinrichtungen ausgestattet. Jeweils am Ende der Bahnsteige soll eine nicht-signalisierte Fußgängerquerung errichtet werden.

Eine Besonderheit stellt der für PKW überfahrbare Gehweg dar. Im Bereich zwischen Bahnsteig und Häuserwand wird es künftig für Anlieger nur noch möglich sein, über den Bürgersteig die Einfahrten der Collenbachstraße 49, 62 und 68 zu erreichen.

Die Wartehallen und dynamischen Fahrgastanzeigetafeln sind im Bestand vorhanden und werden aufgrund der Baumstandorte mit kleinen Abweichungen neu positioniert.

Der voraussichtliche Baubeginn soll noch in 2020 erfolgen.

Herr Kozyk erkundigt sich nach der Überfahrbarkeit des Gehweges und einer entsprechenden erforderlichen Gestaltung. Zusätzlich bittet Herr Kozyk, die Aufpflasterungen mit taktilen Elementen zu versehen, als Beispiel nennt er die Abstimmungen an der Schützenstraße. Herr Schillings erklärt, dass sich die Auswirkungen der Überfahrbarkeit des Gehweges auf den Oberbau beschränken. Die Anbringung von taktilen Elementen wird geprüft und ggf. ergänzt.

Der Runde Tisch Verkehr stimmt der Maßnahme im Zuge der Entwurfsplanung zu, mit der Maßgabe die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Beginn der Bauausführung zur Abstimmung vorgelegt zu bekommen.

5. Barrierefreier Umbau Haltestelle Merziger Str.

Die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 704 „Merziger Straße“ in Düsseldorf-Derendorf soll barrierefrei ausgebaut werden.

Die Haltestelle Merziger Straße ist heute ein Inselbahnsteig und liegt zwischen den zwei Fahrbahnen der Merziger Straße. Sie beinhaltet ein durchgehendes Hauptgleis mit einem Einstiegs- und einem Ausstiegshaltestelle. Angrenzend an den Haltestellenbereich wird auf beiden Fahrbahnseiten in Längsrichtung geparkt. Die Höhe der vorhandenen Bahnsteigkanten beträgt ca. 10 cm, die Haltestelle ist zurzeit nicht barrierefrei.

Im Rahmen des Umbaus werden die Bahnsteige auf 25 cm angehoben und auf die betrieblich notwendige Länge ausgebaut. Wie im Bestand wird es auf dem Hauptgleis weiterhin einen Einstiegs- und

Ausstiegsbahnsteig geben. Zusätzlich wird am Ende des Ausstiegsbahnsteiges eine Überholmöglichkeit für Straßenbahnen geschaffen. Dafür wird über eine Weiche ein zweites Gleis angeordnet. An diesem Gleis wird parallel zum bestehenden Einstiegsbahnsteig ein zweiter barrierefreier Einstiegsbahnsteig geschaffen. Im Gegensatz zum Ausstiegsbahnsteig werden diese mit Fahrgastunterständen versehen.

Alle Bahnsteige erhalten eine Breite von drei Metern. Das Spaltmaß zwischen Tür und Bahnsteigkante beträgt durchgängig 6 cm. Die notwendige Durchgangsbreite von 1,50m wird durchgehend eingehalten. Das Quergefälle im Bereich der Wartefläche wird 2,5% betragen.

Alle drei Bahnsteige werden entsprechend der aktuellen Planungsstandards mit taktilen und kontrastierenden Leiteinrichtungen als Orientierungshilfe und zum sicheren Auffinden der Einstiegsposition ausgestattet.

Jeweils vor und hinter jedem Bahnsteig wird sich eine barrierefrei gestaltete ungesicherte Fahrbahnquerung in Richtung beider Seitenräume befinden. Die Bahnsteige sowie die Querungsstellen sind über Laufwege und Rampen barrierefrei ausgestaltet und miteinander verbunden.

Angrenzend an die Haltestelle entstehen im Rahmen des Umbaus drei Behindertenstellplätze. Zudem wird die derzeitige Parksituation angepasst, indem auf beiden Seiten der Bahnsteige markierte Schrägparkstände entstehen. Neben der dadurch geschaffenen Ordnung wird auch die vorher überbreite Fahrbahn verringert, was Vorteile beim ungesicherten Queren der Fahrbahn birgt.

Herr Kozyk bittet um Erklärung der Begriffe „Ausstiegsbahnsteig“ und „Einstiegsbahnsteig“. Herr Özdemir erläutert, dass es sich um die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 704 handelt und diese sowohl Bahnsteige zum Aussteigen, als auch zum Einsteigen aufweist.

Herr Zielonka empfindet die präsentierte Planung als deutliche Verbesserung für den nicht motorisierten Verkehr, die im Besonderen durch die Verschmälerung der Fahrbahn erzielt wird.

Der Runde Tisch Verkehr stimmt der Maßnahme im Zuge der Entwurfsplanung zu, mit der Maßgabe die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Beginn der Bauausführung zur Abstimmung vorgelegt zu bekommen.

6. Barrierefreier Umbau Haltestelle Pöhlenweg

Die Stadtbahnhaltestelle „Pöhlenweg“ der Linien U73, U83 sowie 709 auf der Ludenberger Straße in Düsseldorf-Grafenberg soll barrierefrei ausgebaut werden.

Diese Haltestelle besteht heute aus zwei gegenüberliegenden Seitenbahnsteigen, wobei in Fahrtrichtung stadteinwärts der Fahrgastwechsel auf der Fahrbahn erfolgt.

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus wird der Bahnsteig in Fahrtrichtung stadteinwärts lagemäßig verschoben und befindet sich zukünftig ca. 80 Meter vor seiner heutigen Position. Der Bahnsteig in der Gegenrichtung bleibt in seiner Lage erhalten.

Um den Bahnsteig stadteinwärts geradlinig verlaufen zu lassen und ein gleichmäßiges Spaltmaß von 6 cm zu gewährleisten werden die Gleise auf dieser Seite um ca. 1,30 m in Richtung Bahnsteig verschoben.

Die Bahnsteige werden auf die erforderliche Nutzlänge von 60 m ausgebaut und die Bahnsteigkante wird eine Höhe von 25 cm aufweisen.

Die Bahnsteige erhalten grundsätzlich eine Breite von 3,00 m, wobei im vorderen Abschnitt des stadtauswärtigen Bahnsteiges aufgrund der beengten Verhältnisse der Bahnsteig nur auf einer Breite von ca. 1,8 Metern ausgebaut werden kann. Die notwendige Durchgangsbreite von 1,50 m wird durchgehend eingehalten. Die Warteflächen sind vom Gehweg aus niveaufrei und an den Bahnsteigenden über Rampen zu erreichen.

Das Quergefälle im Bereich der Warteflächen wird überwiegend 2,5 % betragen. Lediglich in einem kurzen Abschnitt am Bahnsteig stadtauswärts erhöht sich das Quergefälle wegen der beengten Verhältnisse auf 4,0 %. Im Gehwegbereich wird das Quergefälle bei 1,5 %-2,5 % liegen.

Beide Bahnsteige werden entsprechend der aktuellen Planungsstandards mit taktilen und kontrastierenden Leiteinrichtungen als Orientierungshilfe und zum sicheren Auffinden der Einstiegsposition ausgestattet. In Fahrtrichtung stadteinwärts wird zwischen Gehweg und Wartefläche ein Radweg verlaufen, der beidseitig durch entsprechende Trennstreifen begrenzt wird.

Im Rahmen des Umbaus wird unmittelbar vor dem Bahnsteig stadteinwärts eine neue gesicherte Fußgängerquerung angebracht. Diese Querung wird genauso wie die bestehende Querung nahe des Knotens Pöhlenweg entsprechend der Gestaltungsstandards mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestaltet sowie mit den Bahnsteigen verbunden.

Die zusätzliche Haltestelle „Vor der Hardt“ im Kurvenbereich der Ludenberger Straße entfällt und wird mit der neuen Haltestelle stadteinwärts zusammengelegt.

Im Bereich des Bahnsteigs stadteinwärts befindet sich am vorderen Ende des Bahnsteiges sowie ungefähr in der Mitte jeweils eine Einfahrt. Zwischen der regulären Wartefläche und dem abgesenkten Einfahrtbereich werden den Standards entsprechende Rampen angebracht.

Bei der Festlegung der Haltepositionen wurde berücksichtigt, dass die Einstiegstüren der unterschiedlichen Rheinbahnfahrzeuge beim Halt nicht im Rampenbereich zum Stehen kommen dürfen.

Herr Zielonka erkundigt sich nach den Rampen in Fahrtrichtung stadteinwärts sowie nach einer Abtrennung zum Radweg. Herr Özdemir erklärt, dass der Radweg in einer Breite von 1,00 m – nicht benutzungspflichtig - hergestellt wird und mit Noppenplatten umfasst ist. Die Rampen befinden sich am Ende der Warteflächen. Eine weitere Einfahrt befindet sich mittig der Haltekante und wird aufgrund des Höhenunterschiedes mit Rampen in Längsrichtung abgesenkt. Herr Zielonka bittet um Prüfung, ob ein Geländer angebracht werden kann um den Radweg abzutrennen.

Herr Kozyk empfindet den Wegfall der Haltestelle „Vor der Hardt“ als sinnvoll. Er erkundigt sich, ob aufgrund der Verschiebung der Haltekante

Pöhlenweg die bestehenden Ampelanlage entfällt und welche Verbindung zur Haltestelle erfolgt. Herr Özdemir erklärt, dass eine neue Ampelanlage errichtet und durch taktile Elemente mit der Wartefläche verbunden wird.

Der Runde Tisch Verkehr stimmt der Maßnahme im Zuge der Entwurfsplanung zu, mit der Maßgabe die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Beginn der Bauausführung zur Abstimmung vorgelegt zu bekommen.

Nachtrag:

Das Amt für Verkehrsmanagement und die Rheinbahn haben im Nachgang die Errichtung eines Handlaufs zwischen Radweg und Wartefläche geprüft. Aufgrund dessen, dass der Radweg nur optional angeboten und nicht benutzungspflichtig ausgewiesen wird, kann ein Handlauf nicht in die Planunterlagen aufgenommen werden. Zusätzlich wird begründet, dass durch eine Abgrenzung eine Korridorfunktion entstehen würde. Außerdem ist davon auszugehen, dass durch die schmale Herstellung des Radweges sowie der zu fahrenden Räder eine Bremsfunktion erreicht wird. Die besondere Ausbildung der Wartefläche appelliert ebenfalls an eine erhöhte Aufmerksamkeit der Radfahrenden.

7. Verschiedenes

Es wurden keine Punkte angemeldet.

Nächste Sitzung Runder Tisch Verkehr: 21. September 2020



gezeichnet
Fritz

(Behindertenkoordination)

per Mail
Zuer Kenntnis
genommen
gezeichnet
Zielonka 

(Sprecher RTV)



gezeichnet
Treichel

(Verkehrsmanagement,
Protokollführung)