

05.07.2017

**Antrag an den BA 15:
Truderinger Busbahnhof 2.0 - nach 20 Jahren funktionale
Schwächen beseitigen**

Die LHM wird gebeten, folgende Schwächen beim zentralen Truderinger Busbahnhof zu beseitigen:

- 1) alle oberirdischen Sitzgelegenheiten in der Nacht ausreichend beleuchten,
- 2) verbesserte dynamische Fahrgastinformationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip an der nördlichen Buskante installieren,
- 3) Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen und querenden Radfahrern auf der Südseite der Plattform lösen,
- 4) fahrgast-sensible Ampelschaltung endlich realisieren.

Begründung:

Der Truderinger Busbahnhof hat 2019 sein 20jähriges Betriebsjubiläum. In den letzten Jahren hat sich seine Verkehrsbedeutung stark erhöht, was sich insbesondere an der Zunahme von Gelenkbussen und dem zeitweisen Einsatz von Buszügen zeigt.

Daher sollte die Station an die gewachsenen Herausforderungen angepasst werden.

Zu 1) Sitzgelegenheiten besser beleuchten (Nordostseite):



Tagsüber

- ohne Worte –



Nachts

Zu 2) verbesserte dynamische Fahrgastinformationen:

Wie das folgende Foto zeigt, kommt es insbesondere beim spätnachmittäglichen Spitzenverkehr zu fast schon chaotischen Überlastungszuständen an der nördlichen

Bussteigkante, weil vier Gelenkbusse auf Fahrgäste warten und z. T. in der Kurve stehen. Selbst für Fahrgäste ohne Einschränkungen ist es schwer, den richtigen Bus ausfindig zu machen. Und dann ist nicht klar, ob der Fahrer die Türen öffnet oder das Nachrückten abwartet.



Nachmittägliche Überlastungssituation

Hier ist eine verbesserte dynamische Fahrgastinformation überfällig, die zudem nicht nur optisch, sondern auch akustisch erfolgen müsste, damit blinde Fahrgäste auch eine Chance hätten, ihren Bus zu finden.

Zu 3) Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen und querenden Radfahrern

Gerade in der morgendlichen Hauptverkehrszeit kommt es zu gefährlichen „Trassenkonflikten“ zwischen den an der Südkante aussteigenden zahlreichen Busfahrgästen und Radfahrern in Richtung Westen.

Die zu dieser Zeit pulkweise auftretenden Busfahrgäste müssen nicht nur den ausgewiesenen Radweg queren, um zu U- und S-Bahn zu kommen, sondern sehen sich meist einer Phalanx widerrechtlich untergestellter Fahrräder gegenüber und müssen daher den Radweg Richtung Osten länger als notwendig benutzen, wie die Fotos unten anschaulich zeigen. Trotz mehrfacher Anläufe hat es hier die Stadt ja nicht geschafft, diesen Fußgängerbereich wirksam von Fahrrädern freizuhalten. Und wenn dann ein Kampfradler kommt ...

Es wäre daher zumindest ein kleiner Fortschritt, wenn hier der ausgewiesene Radweg zu einem Gemeinsamen Rad-Fußweg umdeklariert würde (Zeichen 240 nach StVO), so dass die Radfahrer zu einer besonderen Rücksichtnahme angehalten werden.



Blick nach Osten



Blick nach Westen

Zu 4) Fahrgast-sensible Ampelschaltung

Vor geraumer Zeit wurde dem BA zugesagt, dass die im Foto oben rechts gezeigte Fußgängerampel über die Busspur so geschaltet wird, dass an der Ausstiegshaltestelle vor Haus Truderingerstraße 263 aussteigende Fahrgäste v. a. des Metrobusses 193 eine grüne Ampel zur Busbucht vorfinden. Dies wurde bislang nicht realisiert, wäre aber höchst sinnvoll.

Initiative: Dr. Georg Kronawitter, Behindertenbeauftragter