

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0686/2012
Auskunft erteilt: Herr Böhme Herr Schulte
Ruf: 492 61 56 492 66 54
E-Mail: Boehme@stadt-muenster.de Schulte@stadt-muenster.de
Datum: 05.09.2012

Betrifft

Umbau/Gestaltung Johannisstraße/Pferdegasse, Planungs- und Baubeschluss

Beratungsfolge

13.09.2012	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
13.09.2012	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
13.09.2012	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Vorberatung
19.09.2012	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Beschluss des HA vom 21.03.2012 zur Vorlage V/0122/2012 wird entsprechend der Planungsvariante 2c aus August 2012 (Anlage 3) geändert.
2. Der Beschluss des HA vom 27.06.2012 zur Vorlage V/0439/2012 wird entsprechend der Planungsvariante 2c (Anlage 3) geändert.
3. Die vorgesehene Baudurchführung unter Vollsperrung des Baufeldes wird zur Kenntnis genommen.
4. Die vorgesehenen ÖPNV-Umleitungsverkehre werden zur Kenntnis genommen.
5. Der Antrag der SPD-Fraktion/Grüne/GAL-Fraktion vom 30.08.2012 ist damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Änderung der Planung erhöhen sich die Baukosten um 260.000 €.

Durch die gewählte Variante der Baudurchführung mittels Vollsperrung reduzieren sich die Kosten um 5% gegenüber der ursprünglichen Kostenschätzung in Höhe von 745.000 €.

Somit ergeben sich Gesamtbaukosten in Höhe von ca. 968.000 €.

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen

Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen- und Anlagen			
Investitionsmaßnahme	4179	Johannisstraße / Rothenburg			
Auszahlungen	08	Für Baumaßnahmen	2013	968.000,--	
Einzahlungen	01	Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen	2013	30.000,-- 10.000,-- 20.000,--	Landeszuwendung Haltestellen Landeszuwendungen Verfügungsfond Zuschuss WBI
Summe aller Auszahlungen/Saldo				908.000,--	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2012 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt. Der Mehrbedarf wird aus dem Gesamtbudget der o. g. Produktgruppe im Rahmen der flexiblen Haushaltsführung nach § 9 (1) der Haushaltssatzung gedeckt.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2013 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

1. Straßenraumgestaltung im Bereich Landesmuseum / Aegidiimarkt

Der Hauptausschuss hat am 21.03.2012 - nach Vorberatung in der BV-Mitte und dem Planungsausschuss - der Planung zum Straßenausbau im Bereich des Landesmuseums (Vorlage 0122/2012 zugestimmt. Ebenso hat der Hauptausschuss in seiner Sitzung am 27.06.2012 den Baubeschluss zu dieser Straßenausbaumaßnahme (V/0439/2012) gefasst. Diese Planung – im Weiteren als **Beschlussvariante** bezeichnet – sieht eine Beibehaltung des Separationsprinzips vor, wobei die Fußgängerquerungen in Form von 2 Fußgängerüberwegen gesichert werden sollen. Als Geschwindigkeitsdämpfung ist ein 2,25 m breiter Pflasterstreifen in Fahrbahnmitte vorgesehen. Die Kosten der Gesamtmaßnahme im Bereich des Landesmuseums belaufen sich auf insgesamt **745.000 €**.

Mit Fertigstellung der Königsstraße einschließlich Ludgeristraße und Marienplatz wurde deutlich, welche Aufwertung Straßenräume in der Altstadt durch eine entsprechende Gestaltung erfahren können. Die Neugestaltung der Straßenräume wird von der Bevölkerung hervorragend angenommen; die öffentliche Resonanz auf die Neugestaltung ist außerordentlich positiv. Dieses positive Feedback gab Anlass dazu, die Möglichkeiten für eine gleichartige gestalterische Optimierung auch im Bereich Landesmuseum auszuloten. Die Verwaltung hat hierzu mehrere Varianten entwickelt und in den politischen Gremien (AUB am 28.08.2012, ASSVW am 30.08.2012, BV-Mitte am 04.09.2012) vorgestellt. Zentrales Gestaltungselement aller drei entwickelten neuen Varianten ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Fußgänger im Bereich zwischen Landesmuseum und Aegidiimarkt durch eine deutliche Reduzierung der Fahrbahnbreite von 9,50m auf 8,00m bei gleichzeitiger Verbreiterung der Gehwegflächen.

Durch den nunmehr vorgeschlagenen Entwurf zur Variante 2c (s. Anlage 3) wird eine wesentlich verbesserte Verknüpfung zwischen Rothenburg, Landesmuseum und Aegidiimarkt hergestellt. Insbesondere kann es gelingen, die Verknüpfung von Aegidiimarkt sowie dem Parkhaus Aegidii mit der zentralen Altstadt um den Domplatz für die Fußgänger wesentlich zu optimieren. Aus diesem Grund ist die Geschäftsführung der WBI grundsätzlich bereit, zu diesem veränderten Konzept

einen Finanzbeitrag in Höhe von 20.000 € zu leisten; Komplementärmittel in gleicher Höhe sollen durch städtische Anteile und Landesmittel aus dem Verfügungsfonds generiert werden.

Für alle im nachfolgenden dargestellten Planungsvarianten (s. Anlagen 1 – 3) gilt, dass aufgrund der zeitlich längeren Haltbarkeit der Oberflächen die Abschreibungszeiten signifikant von 30 auf 50 Jahre gegenüber der Beschlussvariante verlängert werden können.

Variante 2a: Pflasterung der Fahrbahn im unmittelbaren Bereich des Landesmuseums von östlicher Kante Pferdegasse bis einschließlich Einmündung Rothenburg/Aegidiistraße

Die vollflächige Pflasterung verdeutlicht den Aufenthaltscharakter im unmittelbaren Museumsvorfeld. Der Übergang von der Asphaltfahrbahn zur Pflasterfläche liegt unmittelbar an den Fußgängerquerungen. Die Fußgängerquerung im Zuge der Pferdegasse sowie der Einmündungsbereich Rothenburg/Aegidiistraße werden in geschnittenem Großpflaster ausgeführt. Für die übrigen Flächen wird in der Königsstraße aufgenommenes Pflaster verwendet. Wie aus dem Entwurf ersichtlich wird, wirkt diese Variante aufgrund der fehlenden gestalterischen Anschlüsse an den Übergängen zur Pferdegasse/Johannisstraße sowie zur Aegidiistraße/Lütke Gasse funktional und optisch stark „eingekürzt“. Die angestrebte Verknüpfung zwischen Rothenburg, Landesmuseum und Aegidiimarkt kann somit nur suboptimal umgesetzt werden.

Die Mehrkosten gegenüber der Beschlussvariante werden auf ca. **150.000 €** geschätzt.

Variante 2b: Pflasterung der Fahrbahn einschließlich Einmündung Pferdegasse/Johannisstraße bis einschließlich Einmündung Lütke Gasse/Aegidiistraße

Die großflächige Pflasterung verdeutlicht den Aufenthaltscharakter im Umfeld des Landesmuseums. Die beiden Einmündungen werden analog Rothenburg / Königsstraße in geschnittenem Großpflaster ausgeführt, für die übrigen Flächen wird in der Königsstraße aufgenommenes Pflaster verwendet.

Die Ausdehnung des Pflasterbereichs in dieser Variante 2b bietet die funktionale und gestalterische Aufwertung des Bereichs um Landesmuseum und Aegidiimarkt bis hin zur Lütke Gasse. Analog den gerade fertig gestellten Straßen Ludgeristraße und Königsstraße wird die Verkehrsfunktion zu Gunsten der Aufenthaltsfunktion deutlich reduziert. Es entsteht eine Erweiterung des fußläufigen Bereichs der Altstadt, die den Aegidiimarkt einbezieht. Die Autofahrer werden durch die Gestaltung frühzeitig darauf aufmerksam gemacht, dass hier mit Fußgängerquerungen zu rechnen ist. Die Fahrgeschwindigkeiten werden sich entsprechend reduzieren. Auf weitere Verkehrseinrichtungen kann verzichtet werden.

Die Mehrkosten gegenüber der Beschlussvariante werden auf ca. **320.000 €** geschätzt.

Variante 2c: Pflasterung der Fahrbahn einschließlich Einmündung Pferdegasse/Johannisstraße bis einschließlich Einmündung Lütke Gasse/Aegidiistraße wie in **Variante 2b als Reduktionsvariante**

Die Ausdehnung der Pflasterflächen entspricht der Variante 2b, jedoch werden lediglich die Fußgängerquerung im Zuge und über die Pferdegasse sowie der Einmündungsbereich Rothenburg/Aegidiistraße in geschnittenem Großpflaster ausgeführt. Für die übrigen Flächen wird in der Königsstraße aufgenommenes Pflaster verwendet.

Die Ausdehnung des Pflasterbereichs in der Variante 2c bietet nahezu die gleichen Qualitäten, wie Variante 2b: Der gesamte Bereich erfährt ebenfalls die funktionale und gestalterische Aufwertung im Umfeld von Landesmuseum und Aegidiimarkt bis hin zur Lütke Gasse. Analog den gerade fertig gestellten Straßen Ludgeristraße und Königsstraße wird die Verkehrsfunktion zu Gunsten der Aufenthaltsfunktion deutlich reduziert. Es entsteht eine Erweiterung des fußläufigen Bereichs der Altstadt, die den Aegidiimarkt erstmalig einbezieht. Die Autofahrer werden auch bei dieser Variante durch die Gestaltung frühzeitig darauf aufmerksam gemacht, dass hier mit Fußgängerquerungen zu rechnen ist. Die Fahrgeschwindigkeiten werden sich entsprechend reduzieren. Auf weitere Verkehrseinrichtungen kann verzichtet werden.

Die Mehrkosten gegenüber der Beschlussvariante werden auf ca. **260.000 €** geschätzt.

2. Vorgesehener Bauablauf

Aufgrund der vielfältigen Leitungsaufbrüche sowie des schlechten Oberbaus muss der gesamte Straßenabschnitt Johannisstraße – Rothenburg von der Aabrücke bis Einmündung Aegidiistraße ausgekoffert und grundlegend neu aufgebaut werden. Die vorhandene Straßenbreite der Pferdegasse ermöglicht nicht eine verkehrssichere Baudurchführung unter halbseitiger Straßensperrung. Zur Durchführung der Baumaßnahme sind deshalb temporäre Vollsperrungen für einzelne Straßenzüge zwingend erforderlich. Ausnahmen für den Busverkehr sind nicht möglich:

- Vollsperrung der Pferdegasse/Domplatz (wegen Kanal- und Straßenbau) für 8 Monate
- Vollsperrung des Bereiches Aegidiistraße/Rothenburg/Johannisstraße (wegen Straßenbau) für 7 Monate bei der Variante 2c. Bei der ursprünglich vorgesehenen Asphaltvariante beträgt dieser Zeitraum 3 Monate; allerdings sind hier über diesen Zeitraum hinaus zusätzliche baustellenbedingte Teil- und Vollsperrungen stunden- oder tageweise unvermeidbar. Auch dabei sind Ausnahmen für den Busverkehr nicht möglich, so dass ein geregelter ÖPNV nicht aufrecht zu erhalten ist.

Unter Abwägung aller Aspekte hält die Verwaltung eine Vollsperrung des gesamten Baustellenbereiches zwischen Domplatz bei der Zufahrt Borromäum und nach den beiden Zufahrten zum Aegidiiparkhaus auf der Aegidiistraße bzw. der Johannisstraße zwischen Januar 2013 bis zum Weihnachtsverkehr 2013 für unabdingbar. Nur im Rahmen dieser Vollsperrung ist ein optimaler Bauablauf zu erreichen, da gleichzeitig in den Straßen Rothenburg, Johannisstraße, Pferdegasse und Domplatz mit mehreren Kolonnen gearbeitet werden kann. Dabei müssen auch noch erforderliche Arbeiten der Stadtwerke und anderer Versorgungsträger eingetaktet werden und der Vollausbau der Straßen Pferdegasse ist einfacher und in besserer Qualität möglich.

Somit kann die Bauzeit – und damit die Einschränkungen für die Anlieger und alle Bürger - auf ein Jahr beschränkt werden. Eine so kurze Bauzeit ist aber nur möglich, wenn der motorisierte Durchgangsverkehr inklusive der Buslinien aus dem gesamten Bereich komplett herausgenommen und umgeleitet werden.

Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist diese Vorgehensweise dringend angeraten.

Für den Zeitraum ist auf den Straßenzügen nur der notwendige Anlieger- und Anlieferverkehr zugelassen.

Bei einer Anliegerinformation am 03.07.2012 wurde dieser Bauablauf grundsätzlich positiv aufgenommen.

Darüber hinaus reduzieren sich bei dieser Bauablaufvariante die Baukosten um ca. 5 Prozent (s. o.).

Theoretisch ist auch ein Bauablauf mit zeitlich versetzten Vollsperrungsbereichen denkbar. Bei dieser Variante verlängert sich die gesamte Bauzeit auf den Zeitraum Januar 2013 bis September 2014, somit um rund 10 Monate. Darüber hinaus verteuert sich die Maßnahme auch in nicht unerheblichem Maße.

Auch bei dieser Variante ist eine Trassenführung für den ÖPNV durch den Baustellenbereich nicht realisierbar.

Die Stadtwerke haben die Kosten für die Busumleitungen für jede der beiden Varianten mit rund 680.000 € geschätzt. Wegen der mehrfachen Fahrplanumstellungen und der damit verbundenen mehrfachen Umgewöhnung der Fahrgäste sprechen sich die Stadtwerke ebenfalls eindeutig für die Vollsperrungsvariante aus, da die Variante mit den zeitlichen gestreckten Vollsperrungen keine Vorteile bietet.

3. ÖPNV-Umleitungsverkehr

Von der baulich bedingten Vollsperrung im Bereich Domplatz/Pferdegasse/Johannistraße (vgl. Begründung zu 2) sind die Buslinien 1, 2, 10, 11, 12, 13, 14 und 22 der Domachse in Richtung und Gegenrichtung sowie die Nachtbuslinie N80 betroffen. Für die genannten Buslinien ist in enger Abstimmung mit dem Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Münster GmbH ein Umleitungskonzept erarbeitet worden. Nachfolgende Planungsprämissen waren dabei zu berücksichtigen:

- Weitgehende Sicherstellung der Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt
- Möglichst transparente Linienführung
- Erhaltung des 10'-Taktes parallel geführter Stadtbuslinien
- Möglichst wenig unterschiedliche Fahrplanzustände
- Zeitliche Zuordnung der baustellenbedingten Fahrplanwechsel zu den regelmäßigen Fahrplanwechseln im Januar

Im Status Quo bilden die Stadtbuslinien 1 und 14, 2 und 10, 12 und 13 sowie 11 und 22 jeweils ein Linienpaar, dass durch Überlagerung des jeweiligen 20'-Taktes in Korridoren den Fahrgästen einen 10'-Takt bietet.

Die Einzelheiten der unter diesen Rahmenbedingungen mit dem Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Münster GmbH entwickelten Umleitungsführungen sind in den Anlagen 4 und 5 dargestellt.

Im Verlauf der Erarbeitung des Umleitungskonzeptes wurde geprüft, ob zusätzliche Linien auf der zentralen Achse (Umleitungsführung der Stadtbuslinien 11 und 22) zu einer signifikanten Verbesserung der Erschließung/Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt führen. Dafür eignen sich aus den zur Verfügung stehenden Linien die Stadtbuslinien 12 und 13. Sie bieten im Status Quo mit den Linien 11 und 22 ein Angebotspaket auf der starken Gievenbecker Achse. Planerisch macht dieses zusätzliche Angebot allerdings wenig Sinn, da diese Linien am Hauptbahnhof enden bzw. beginnen. Sie erschließen damit keine zusätzlichen Fahrgastpotentiale für das Altstadtzentrum. Auch ist davon auszugehen, dass sie als Umsteigelinien am Hauptbahnhof aufgrund der noch vorhandenen Kapazitäten der Linien 11 und 22 bzw. der kurzen Wege nicht benötigt werden. In der Abwägung ist der schnellen Verbindung von Gievenbeck über die Nordtangente (Haltestelle Altstadt/Bült) zum Hauptbahnhof eindeutig der Vorzug zu geben.

Die Linien 2 und 10 könnten grundsätzlich zwar auch über die zentrale Achse geführt werden, können dann aber den Hauptbahnhof nicht mehr bedienen. Daher ist auch diese Option im Sinne der Fahrgäste nicht sinnvoll.

Aus dem Umleitungskonzept wird die Durchfahrung der Innenstadt durch die Linien 11 und 22 deutlich. Sie bieten im 10'-Takt die Anbindung dieses zentralen Bereiches. Gute Umsteigemöglichkeiten von den übrigen umgeleiteten Linien bestehen an den Haltestellen Altstadt/Bült, Hauptbahnhof und Ludgeriplatz. Erkennbar ist aber auch das Erschließungsdefizit in der südwestlichen Innenstadt. Hier sind insbesondere die fehlende Anbindung der Linien 2/10 und 14 aus dem westlichen bzw. südwestlichen Stadtgebiet zu nennen.

Auf Grund der bisherigen Diskussion in den politischen Gremien wurden gemeinsam mit dem Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Münster GmbH Möglichkeiten zu einer ersatzweisen Anbindung des Bereichs Aegidiimarkt mit der VHS und weiteren Einrichtungen an das ÖPNV-Netz untersucht. Das Umleitungskonzept sieht demzufolge zusätzlich für die Dauer der Baumaßnahme die Einrichtung eines Shuttlebusverkehrs im 10'-Takt zwischen Ludgeriplatz und Aegidiimarkt Bussteig C vor. Damit erhalten die Fahrgäste aus Mecklenbeck (Linie 10), Duesbergweg/Kappenberger Damm (Linie 2) und Zoo (Linie 14) dennoch einen unmittelbaren Zugang zur zentralen Innenstadt im Rahmen eines Umstieges. Betriebszeit ist Montag bis Samstag von 9.00 Uhr bis 20.00 Uhr.

4. Fazit

Mit dem Neubau des Landesmuseums entsteht am westlichen Rand der fußgänger- und radfahrerfreundlichen Altstadt eine oberzentrale Einrichtung, die ihre Wirkung weit über die Stadtgrenzen hinaus entfalten wird. Die Verwaltung sieht darin die einmalige Chance, durch eine entsprechende Gestaltung das westliche Stadtentree neu zu definieren und eine dem Zugang in die Altstadt und dem Landesmuseum angemessene Gestaltung des Straßenraums herzustellen.

Unter dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Belange, der Möglichkeit einer konsequenten gestalterischen Optimierung von Straßenräumen im Kontext zur jüngst fertig gestellten und breit anerkannten altstadtgerechten Neugestaltung von Königsstraße, Marienplatz und südlicher Ludgeristraße einerseits und vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage andererseits spricht sich die Verwaltung dafür aus, die Planungsvariante 2 c bei der Gestaltung des Bereichs Johannisstraße / Pferdegasse zu berücksichtigen.

Aufgrund der deutlich reduzierten Bauzeit einhergehend mit einer optimierten kompakten Baustellenabwicklung sowie der weitgehenden Einhaltung der skizzierten Planungsprämissen für den ÖPNV empfiehlt die Verwaltung im Einvernehmen mit dem Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Münster GmbH, die Baudurchführung der Planungsvariante 2c unter Vollsperrung vorzunehmen. Auf diese Weise können die mit einer solchen Baumaßnahme immer verbundenen Beeinträchtigungen für alle Betroffenen – Anlieger, Besucher, Bürger, Verkehrsteilnehmer - zeitlich minimiert und so gering, wie möglich, gehalten werden.

In Vertretung

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen

Anlage 1 Variante 2a: Pflasterung der Fahrbahn im unmittelbaren Bereich des Landesmuseums

Anlage 2 Variante 2b: Pflasterung der Fahrbahn einschließlich Einmündung Pferdegasse und Lütke Gasse

Anlage 3 Variante 2c: Pflasterung der Fahrbahn einschließlich Einmündung Pferdegasse und Lütke Gasse
als Reduktionsvariante

Anlage 4 ÖPNV-Umleitungskonzept

Anlage 5: Umleitungsführungen für die Buslinien in der Altstadt während der Baumaßnahmen