

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0067/2013
Auskunft erteilt: Herr Böhme
Ruf: 492 61 56
E-Mail: Boehme@stadt-muenster.de
Datum: 02.07.2013

Betrifft

Kappenberger Damm - barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Brunnenweg" (Maßnahme im Haltestellenprogramm 2014)
Planungsbeschluss

Beratungsfolge

10.09.2013	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
19.09.2013	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Planung zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Brunnenweg“ wird auf der Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfs vom September 2012 (Reduktionsvariante, Anlage 2) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und Anlagen			
Zeile	06	Kostenerstattungen und Kostenumlagen	2014	72.800	Kostenerstattung Land für den barrierefreien Umbau der Haltestelle (je nach Förderprogramm 80 %)
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2014	91.000	Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen werden im Haushaltsplan-Entwurf bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2014 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Umsetzung der Maßnahmen unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung durch das Land steht.

Begründung:

Anlass:

Die Haltestelle „Brunnenweg“ ist im Haltestellenprogramm 2014 vorgesehen. Mit dem Beschluss zur Vorlage V/0464/2012 Programm „Verbesserung an Haltestellen“ für 2013/2014 wurden die für 2014 geplanten Standorte benannt und die Planungen für diese Standorte aufgenommen.

Die o. g. Haltestellen haben weder einen Auffindestreifen noch einen Niederflrbusbord. Auf der östlichen Seite befindet sich eine schmale Wartehalle. Diese bietet zwar eine Sitzmöglichkeit, aber kaum Schutz vor schlechter Witterung. Zusätzlich kommt noch hinzu, dass die Wartehalle sich nicht im Einstiegsbereich des Busses befindet. Da die westliche Seite in der Regel zum Ausstieg genutzt wird, wurde dort auf eine Wartehalle verzichtet. Das Pflaster der Busbucht ist in einem schlechten Zustand. Vor Ort sind deutliche Spurrillen und kaputte Pflastersteine erkennbar. Die gesamte Situation ist unbefriedigend und sollte daher verbessert werden. Insgesamt sind dort 118 Einsteiger und 153 Aussteiger gezählt worden.

Planung (Anlage 1):

Der Kappenberger Damm ist Teil des Feuerwehrvorbehaltsstraßennetzes. Um das Vorbeifahren an einem haltenden Bus (mit unverminderter Geschwindigkeit) zu gewährleisten, muss eine Fahrbahnbreite von min. 6,35 m vorhanden sein. Diese Vorgabe der Feuerwehr wurde berücksichtigt.

Es ist geplant, auf der östlichen Seite die Busbucht teilweise zurück zu bauen und eine Haltestelle am Fahrbahnrand einzurichten. Das hat den Vorteil, dass die Haltestelle wesentlich besser, ohne großen Abstand zum neuen Niederflrbusbordstein, angefahren werden kann. Somit wird der vorhandene Bordstein zu Lasten der Busbucht versetzt. Die dadurch neu entstandene Fläche wird als Aufstellfläche für die Fahrgäste genutzt. Zusätzlich wird die vorhandene schmale Wartehalle (stadteinwärts) gegen das Wall-Standardmodell ausgetauscht und im Einstiegsbereich der Busse neu positioniert. Bei der geplanten Fahrbahnbreite von 6,35 ist ein Vorbeifahren an einem haltenden Bus problemlos möglich.

Bei der westlichen Seite handelt es sich in der Regel um eine Ausstiegshaltestelle. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle auch weiterhin auf eine Wartehalle und auf die dazugehörige Aufstellfläche verzichtet. Die Busbucht bleibt bestehen. Das vorhandene Pflaster der Busbucht wird durch Asphalt ersetzt.

Beide Seiten werden mit einem Auffindestreifen und einem Niederflrbusbordstein ausgebaut. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (Fußgängersignalanlage, Grundstückzufahrt) kann nur ein 9 m bzw. 14 m langer Bord eingebaut werden. In stadteinwärtiger Fahrtrichtung (hauptsächlich Einstiegshaltestelle) darf nur an den ersten beiden Türen eingestiegen werden. Hier sind 9 Meter ausreichend. Die stadtauswärtige Haltestelle müsste bei genauer Anfahrt einen hohen Bordstein für alle Türen bieten. Dieser neue Hochbord bzw. die dadurch entstehende Höhendifferenz und das Beibehalten der Busbucht sorgen dafür, dass größere Flächen aufgenommen und neu verlegt werden müssen. Ohne dieses Angleichen würde ein zu starkes Quergefälle im Bereich der Aufstellfläche entstehen und die Haltestelle wäre nicht mehr barrierefrei. Die Baumscheiben werden vergrößert. Auf Grund der Lage des geplanten Auffindestreifens muss die vorhandene Leuchte (stadtauswärtige Seite) versetzt werden.

Reduktionsvariante (Anlage 2):

Bei der Reduktionsvariante entspricht die östliche Seite exakt der Ausbauvariante.

Auf der westlichen Seite wird ebenfalls die Busbucht teilweise zurück gebaut und ein Halten am Fahrbahnrand errichtet. Zu den oben genannten Vorteilen einer Haltestelle am Fahrbahnrand kommt noch hinzu, dass auch auf der westlichen Seite die Aufstellfläche für ein- und aussteigende Fahrgäste etwas größer und gerade für Personen mit Kinderwagen und Rollatoren wesentlich komfortabler wird. Außerdem muss die vorhandene Leuchte dann nicht mehr versetzt werden. Ebenfalls wird diese Seite mit einem Auffindestreifen und einem Niederflrbusbordstein ausgebaut. Der dabei entstehende Höhenunterschied zwischen dem alten Hochbord (10 cm) und dem neuen Niederflrbusbordstein (16 cm) wird durch das Versetzen des Bordes in Richtung Fahrbahnmitte ausgeglichen. Somit kann auch der vorhandene Geh- und Radweg in seiner jetzigen Lage verbleiben und muss nicht angeglichen werden.

Kosten/Finanzierung:

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle soll vorbehaltlich der Bereitstellung der Fördermittel durch das Land und des Eigenanteils der Stadt durch den Rat in 2014 erfolgen. Die Gesamtkosten für die Planung (Anlage 1) betragen ca. 124.000 €. Die Gesamtkosten für die Reduktionsvariante (Anlage 2) liegen bei ca. 91.000 €.

Auf Grund der angespannten Haushaltslage schlägt die Verwaltung die Reduktionsvariante (Anlage 2) zur Umsetzung vor. Diese Variante erfüllt alle Anforderungen einer barrierefreien Haltestelle.

i.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Anlage 1: Verkehrstechnischer Entwurf

Anlage 2: Reduktionsvariante