

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:	<b>V/0845/2015</b>
Auskunft erteilt:	Herr Witt
Ruf:	492 61 57
E-Mail:	Witt@stadt-muenster.de
Datum:	14.10.2015

Betrifft

Ausbau einer Bussonderspur an der Weseler Straße im Abschnitt zwischen Kerkheideweg und der vorhandenen Busschleuse in Höhe der Boeselagerstraße (Zustimmung zur Planung)

Beratungsfolge

19.11.2015	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
02.12.2015	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

Der Planung zum Bau einer Bussonderspur an der Weseler Straße im Abschnitt zwischen dem Kerkheideweg und der vorhandenen Busschleuse in Höhe der Boeselagerstraße auf der Grundlage des Verkehrstechnischen Entwurfs vom September 2012 (Anlage 1) wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Ausbaurkosten in Höhe von ca. 900.000 € entstehen.

Die Kosten der Baumaßnahme werden im Haushaltsplan 2017 veranschlagt.

Nach dem Planungsbeschluss wird das Tiefbauamt einen Förderantrag beim Zuschussgeber stellen.

Die Maßnahme ist vom Grundsatz her förderfähig. Wegen einer Vielzahl von Anträgen wird der Zuschussgeber die Maßnahme voraussichtlich nicht zeitnah fördern.

**Begründung:**

**Ausgangslage**

Die Verwaltung hatte aufgrund des Antrages „Verbesserung des Verkehrsflusses der ÖPNV-Linien 15 und 16 - Einrichtung einer durchgehenden Bussonderspur zwischen Mersmannsstiege und Boeselagerstraße (stadteinwärts)“ (Antrag A-W/0010/2011 der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-West) die Anlage einer Bussonderspur geprüft. Das Prüfergebnis wurde mit der Berichtsvorlage V/0044/2015 der BV-West am 26.02.2015 und dem ASSVW am 12.03.2015 vorgestellt.

Die Verwaltung hatte mit der Vorlage empfohlen, die verkehrliche Entwicklung nach dem Umbau des Knotenpunktes Weseler Straße /B 51 (Spinne) abzuwarten und die Planung aufgrund des ho-

hen bautechnischen Aufwandes, der hohen Kosten sowie dem damit einhergehenden Wegfall von 28 Bäumen zurzeit nicht weiter zu verfolgen. Zudem sei durch den geplanten Umbau der Spinne eine Reduzierung des Rückstaus zu erwarten, da die beschlossenen Maßnahmen zu einer deutlichen Leistungssteigerung des Knotenpunktes führen werden und somit auch ohne Ausbau der Bussonderspur von einer gewissen ÖPNV-Beschleunigung auszugehen ist.

Der ASSVW hat sich in seiner Sitzung am 12.03.2015 der Auffassung der Verwaltung nicht angeschlossen und mehrheitlich folgenden Beschluss gefasst:

1. Um die ständigen Behinderungen und Verzögerungen der Buslinien Nr. 15 und 16 zu beseitigen, wird zwischen den Einmündungen Mersmannsstiege und Boeselagerstraße als Maßnahme der ÖPNV-Beschleunigung baldmöglichst eine Busfahrspur eingerichtet.
2. Die Verwaltung stellt sicher, dass mögliche Fördermittel rechtzeitig eingeworben werden

Die Verwaltung legt nunmehr den Verkehrstechnischen Entwurf zum Bau einer Bussonderspur zur Beschlussfassung vor.

### **Planung**

Wie bereits in der Berichtsvorlage V/0044/2015 dargelegt, wurde im Rahmen der Prüfung des CDU-Antrages festgestellt, dass der zurzeit vorhandene stadteinwärtige Rückstau auf der Weseler Straße hauptsächlich im Abschnitt zwischen den Einmündungen Kerkheideweg und Boeselagerstraße entsteht. Aufgrund dessen beschränkt sich die Planung der Bussonderspur ebenfalls auf diesen Abschnitt.

Die Planung sieht vor, zwischen der Bushaltestelle „Kerkheideweg“ (stadteinwärts) bis zu der vorhandenen Busschleuse in Höhe der Boeselagerstraße eine Bussonderspur in 3,25 m Breite zu errichten. Der 2,50 m breite gemeinsame Geh- und Radweg wird im Bereich zwischen der Haltestelle „Kerkheideweg“ und der Brillux-Einmündung bis an die Grundstücksgrenze verlagert und wird mittels eines 2,50 m breiten Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt.

Der vorhandene Höhenunterschied an der Grenze des Geh- und Radweges zum Brillux-Grundstück erfordert die aufwendige Konstruktion einer Stützmauer.

Die vorhandenen Bäume zwischen der Bushaltestelle und der Zufahrt zu der Tankstelle stehen in einer Böschung, die den ca. 1 m Höhenunterschied zwischen den Verkehrsflächen und dem Werksgelände ausgleicht. Diese Bäume werden die erforderlichen Bautätigkeiten, Auffüllung bzw. Abgrabung des Geländes und Setzen von Stützmauern, Belagsarbeiten, etc. nicht überstehen. Es ist davon auszugehen, dass mit Realisierung dieser Baumaßnahme sämtliche 28 Bäume gefällt werden müssen.

In den südöstlichen Nebenanlagen, befinden sich auf der gesamten Strecke der geplanten Bussonderspur eine Vielzahl von Kabeln (sechs Mittelspannungs- ein Niederspannungs-, zwei Info- und ein Beleuchtungskabel) sowie eine Wasserleitung. Derzeit ist davon auszugehen, dass diese Versorgungsanlagen aufgrund der Planung umgelegt werden müssen. Aus technischer Sicht handelt es sich hier unter anderem um sehr bedeutsame Kabel (Speisekabel zwischen Umspannanlagen und Schalthäusern), deren Umlegung planerisch sehr anspruchsvoll und mit einem immensen finanziellen Aufwand verbunden ist. Außerdem kreuzt der Gashochdruck-Hausanschluss der Firma Brillux auf Höhe der Hausnummer 133 die zukünftige Bussonderspur. Auch die Umlegung dieses Hausanschlusses ist sehr kostenaufwendig.

Des Weiteren müssen die vorhandenen Entwässerungsanlagen zum Teil umgelegt und erneuert werden.

Die Ausbaurkosten werden auf ca. 900.000 € geschätzt. Die Maßnahme ist bislang im Haushalt nicht veranschlagt.

### **Reduktionsvariante**

Die verkehrstechnische Bemessung der Breite der Bussonderspur und des Geh- und Radweges erfolgt nach Mindeststandards, die keine Reduzierung zulassen.

Ein Minderausbau wird auch aus bautechnischer Sicht heraus im Sinne einer Reduktionsvariante für den Ausbaubereich nicht in Erwägung gezogen. Zielsetzung ist es, nicht nur Gemeinwohl orientiert zu handeln und die Grundversorgung sicherzustellen, sondern insbesondere auch Mindeststandards im Straßenbau im Sinne des Wirtschaftlichkeitsgebotes einzuhalten. Konkret bedeutet dieser Ansatz, nachhaltig die günstigste Relation zwischen dem verfolgten Zweck und den einzusetzenden Mitteln zu erreichen. Es sind somit nicht nur die Herstellungskosten, sondern auch die Erhaltungskosten über die Lebensdauer der Anlage zu berücksichtigen. Die wirtschaftlichste Relation wird am ehestens gewahrt, indem Mindeststandards im Straßenausbau eingehalten werden.

Als Reduktionsvariante käme daher nur der Verzicht auf die Maßnahme in Betracht.

In Vertretung

gez.

Schultheiß  
Stadtdirektor

### **Anlagen:**

Anlage1: Verkehrstechnischer Entwurf vom September 2012