

Amt für Stadtplanung, Umwelt und VerkehrSitzungsdrucksache Nr. 152/2007
-öffentliche Sitzung-**B e s c h l u s s v o r l a g e****TOP: Umbau der Haltestelle Sauerfeld mit dem Ziel der Barrierefreiheit****Vorgesehene Beratungsfolge:**Ausschüsse für Bau und Verkehr sowie Stadtplanung
und Umwelt in gemeinsamer Sitzung**Termine:**

05.09.2007

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage von Alternative A mit den optionalen Bausteinen 1,2 und 5-8 die Planung inklusive konkreter Kostenermittlung weiterzuführen.

Begründung:

Im Februar 2004 gab es planerische Überlegungen zur städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung der Sauerfelder Straße, an deren Ende der Ausschuss für Stadtplanung und Umwelt und der Ausschuss für Bau und Verkehr in getrennten Sitzungen die Verwaltung gemäß deren Vorschlag beauftragten, eine Ausbauvariante zu verfolgen, die von damals etwa 4 Millionen Euro geschätzte Bau- und Planungskosten ausging.

Dem steht bei einem Förderanteil von 80 % eine maximale Fördersumme von etwa 1,9 Millionen Euro gegenüber, die bis Ende 2009 abgerufen werden kann. Den städtischen Eigenanteil von anfangs geplanten mehr als zwei Millionen Euro auf ein Minimum zu reduzieren und dabei funktionale Vorteile gegenüber dem derzeitigen Zustand zu erreichen, ist das Ziel der weiteren Planung.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass Unterhaltungskosten bei Fahrbahn und Gehweg in den nächsten Jahren im Planbereich anfallen würden. STL-BI schätzt diesen Aufwand in der Sauerfelder Straße zwischen Tunnel und Jockuschstraße auf etwa 135.000 €.

Vor diesem Hintergrund wurden die folgenden drei Alternativen **A – C** (Skizzen in Anlagen A-C) zur Umgestaltung der Bushaltestelle Sauerfeld erarbeitet. Sie werden in den folgenden Texttabellen inklusive überschlägiger Kostenschätzung in einzelnen Bausteinen beschrieben.:

Gemeinsame Bausteine der Pläne A, B und C:	funktionale Vorteile, Nachteile:
Die Busspuren werden um 0,5 m breiter, zwei 9,5 m breite Fahrbahnen entstehen.	+ Bei der Ausfahrt blockiert der Bus den Individualverkehr weniger.
Der „Kasseler Bord“ wird eingebaut.	+ + Der Bus fährt ohne Reifenschäden dicht an den Bordstein. Für barrierefreien Einstieg senkt er den Fahrzeugboden ab.
Gehwege werden neu gepflastert wie an Museum und Kulturhaus; bis 3,5 m Breite mit Fördermitteln, darüber hinaus ohne	+ Taktile Beläge schaffen Übersicht für Sehbehinderte. + Der neue Belag hält länger.
Die Kurve an der Jockuschstraße wird im Innenbogen verbreitert.	+ Nebeneinander Fahren von Bus und Kfz wird sicherer durch mehr Breite.
Zwischen Jockuschstraße und Kölner Straße erhält die Fahrbahn eine neue Deckschicht.	+ Die Haltbarkeit wird verlängert. + Neue Fahrbahnmarkierung verdeutlicht die Fahrspurführung.
Die Altenaer Straße wird zwischen Sternplatz und Sauerfeld neu gepflastert (100% StBauF).	+ Die Haltbarkeit wird verlängert. + Der Straßenraum wird aufgewertet.

Bausteine Plan A:	funktionale Vorteile, Nachteile:
<p>Die vorhandene Mittelinsel bleibt mit ihren 15 Bäumen unverändert erhalten.</p> <p>Die Verbreiterung der Fahrbahn erfolgt nach außen auf Kosten der Seitenräume.</p> <p>Die beiden unteren Haltestellen vor der ehemaligen Kaufhalle werden verlegt, da hier nur 2,5 m Gehwegbreite verbleiben.</p> <p>Die Tunneltreppe vor der Volksbank wird so gedreht, dass eine der Haltestellen vor die Treppe verschoben werden kann.</p> <p>Die Busspur vor der Sparkasse wird nach oben verlängert, so dass dort Platz für die zweite Haltestelle entsteht. Dazu ist die Dreiecksinsel der Jockuschstraße zu verkleinern.</p> <p>Die Busspur vor dem Brighthouse-Park wird durch Entfall eines Straßenbaumbeetes um eine Halteposition verschoben.</p> <p>Im Bereich Rolltreppe und Wartehalle werden Fahrbahn und Gehweg angehoben.</p>	<p>+ Die den Straßenraum prägende Baumreihe kann sich weiter entwickeln.</p> <p>o Die verbleibenden Gehwegbreiten sind funktionsgerecht.</p> <p>+ Die Haltestellen werden aus dem schmalen und steilen Straßenraum verbannt.</p> <p>+ An einer günstigen Stelle kurzer Wege und flacher Längsneigung wird der Ein- und Ausstieg für Fahrgäste bequemer.</p> <p>+ Die Nähe zur Wilhelmstraße ist durch die Jockuschstraße gegeben.</p> <p>+ + Alle Haltestellen dieser Straßenseite liegen nun im barrierefreien Bereich</p> <p>+ Die Haltestellen gelangen überwiegend in den Bereich geringer Längsneigung.</p> <p>+ + Damit sind die Haltestellen beider Straßenseiten mit einer Längsneigung bis zu 6,0 % ausgestattet.</p>

Bausteine Plan B:	funktionale Vorteile, Nachteile:
<p>Die vorhandene Mittelinsel wird abgetragen.</p> <p>Es entsteht eine neue Mittelinsel von 2 m Breite mit neuer Baumreihe in flacher, breiter und stacheligen Hecke.</p> <p>Im oberen Teil bleiben die äußeren Fahrbahn­ränder in der Lage bestehen.</p> <p>Vor der Tunneltreppe an der Volksbank wird der Gehweg geringfügig breiter, so dass statt jetzt 0,5 m künftig 1,0 m an der engsten Stelle entstehen.</p> <p>Im weiteren Verlauf werden beide Fahrbahnen und die Insel so verschoben, dass vor dem Gebäude der ehemaligen Kaufhalle eine 4,0 m breite Fahrgastwartfläche entsteht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Die optisch starke Trennwirkung verschwindet. + Die niedrige Inselhecke schafft eine eher platzartige Wirkung zur optischen Integration beider Straßenseiten ohne aber die Trennwirkung im Sinne der Fußgängersicherheit aufzugeben. + Die Aufenthaltsflächen bleiben voll erhalten. + Die Fußgängersicherheit an dieser Stelle wird verbessert. + Die bisher für Fahrgäste hier mangelhafte Aufenthaltsqualität wird verbessert. + Die städtebauliche Einbindung des Gebäudes kann durch Vorpflanzung verbessert werden.

Bausteine Plan C:	funktionale Vorteile, Nachteile:
<p>Die obersten sieben Bäume und der unterste Baum bleiben erhalten.</p> <p>Dazwischen wird die Insel verschoben und verbreitert. Dadurch entsteht vor dem Gebäude der ehemaligen Kaufhalle eine 5,0 m breite Fahrgastwartfläche.</p> <p>An der breitesten Stelle der Insel (4,5 m) entsteht ein signal geregelter Fußgängerüberweg mit ausreichender Aufstellfläche auf der Mittelinsel.</p> <p>Die nächstgelegenen Bushaltepositionen werden so eingerichtet, dass vom Überweg aus die Fußgänger den fließenden Verkehr überblicken.</p> <p>Die Tunneltreppe an der Volksbank wird zugunsten eines optimalen Haltestellenstandortes geschlossen.</p> <p>Die Tunnelrampe Süd weicht der Verbreiterung der Sauerfelder Straße.</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Die den Straßenraum prägende Baumreihe bleibt dort bestehen, wo die Platzfunktion der Straße untergeordnet ist. + Die bisher mangelhafte Aufenthaltsqualität wird verbessert. + Die städtebauliche Einbindung des Gebäudes wird durch Seitenraumbegrünung verbessert. + Alle Fahrgäste sparen Zeit und Mühe an Treppen und Rampen. + Ohne den Angstraum Tunnel steigt die soziale Sicherheit. -- Fließender Individual- und Busverkehr werden behindert. + Die Überquerungssicherheit ist gegeben, wenn die Signale beachtet werden. + An einer günstigen Stelle kurzer Wege und flacher Längsneigung wird der Ein- und Ausstieg für Fahrgäste bequemer. o Die Öffnung zur Hohfuhrrstraße wird daher im Fußgängernetz nötig.

Optionale Bausteine:	funktionale Vorteile, Nachteile:
1 Am Süden wird der Fußgängertunnel geöffnet, als Fußweg offen, flach und gerade verlängert bis zur Hohfuhstraße.	+ Es entsteht ein barrierefreier Zugang zum Tunnel aus dem südlichen Stadtteil. + Die gerade Sicht in den Tunnel hebt dort die soziale Sicherheit.
2 Zur Abflachung der südlichen Tunnelrampe von 9% auf 6% Neigung entsteht in Plan A eine dreigeteilte und gegenläufige Rampe über Eck.	+ In Plan A sind Rampe und Haltestellen so gestaltet, dass insgesamt Barrierefreiheit entsteht, wenn die Realisierung der Bausteine 1+2 erfolgt.
3 Zur Abflachung der südlichen Tunnelrampe von 9% auf 6% Neigung entsteht in Plan B eine zweigeteilte Rampe über Eck.	- In Plan B endet die barrierefreie Rampe oben wie bisher an der Haltestelle, die hier aber unverändert 8-9% Steigung hat.
4 Zur Abflachung von 9% auf 6% Neigung wird die nördliche Tunnelrampe Richtung Sternplatz verlängert [Plan B + C].	+ Gehbehinderte und rollstuhlfahrende Fahrgäste gelangen in Plan B leichter auf verlängertem Weg von einer Straßenseite zur anderen. (LZA in Plan C.) + Von der Hohfuhstraße gelangt man bei 1+4 barrierefrei zum Sternplatz (B + C).
5 In Plan A ist die nördliche Tunnelrampe Richtung Westen verschoben.	+ So entsteht zwischen Leffers und Tunnelrampe ein breiter begrünter Durchgang.
6 In Plan A wird vor der Südecke der ehemaligen Kaufhalle mit 5 eine weite begrünte Öffnung der Rampe möglich.	+ Aus dem Tunnel gelangt man so neben der Rampe niveaugleich durch die Kaufhalle zum Sternplatz.
7 Gemäß den Förderrichtlinien kann je Haltestelle eine Wartehalle für die Fahrgäste eingerichtet werden.	+ Vorhandene Fahrgastunterstände können (teilweise) anders platziert und gestaltet werden.
8 Alternativ wird das Pflaster der Altenaer Straße in Granit wie auf dem Sternplatz ausgeführt (keine weitere Förderung).	+ Das Stadtbild zwischen den Plätzen und dem Sauerfeld wird harmonisiert. o Besonders die ansteigende Fläche ist vom Sternplatz gut sichtbar.

Überschlägiger Baukostenvergleich:

Maßnahmebaustein:	A Mittelinsel alt	B Mittelinsel ganz neu	C Mittelinsel teils neu mit FSA
neue Fahrbahn mit Unterbau ohne Deckschicht (100€ / m ²)	30.000	20.000	40.000
Neue Fahrbahndeckschicht von Jockuschstraße bis Hohfuhstraße (5.000m ² x 15€)	75.000	75.000	75.000
Kasseler Bord (Buskapstein 350m x 120€)	42.000	42.000	42.000
Hochbord, tlw. Rundbord (50€ / lfd. m)	3.000	20.000	10.000
Seitenräume bis 3,5m pflastern inkl. Taktile Beläge (1.200m ² x 75€) A teilweise mit Höhenausgleich	110.000	90.000	90.000
Höhenausgleich und Neigungswechsel der Fahrbahn (0-71cm) 1000m ² zwecks Längsneigung 6%	50.000		
Mittelinsel B (teilweise C) abräumen neue Insel(teile) begrünen (pauschal)		80.000	40.000
Lichtzeichen-Fußgängerschutzanlage (C)			30.000
Tunneltreppe Volksbank verlegen (A), schließen (C)	90.000		15.000
Tunnelrampe Süd mit 6% umbauen, dreigeteilt (A), zweigeteilt (B), schließen (C)	150.000	60.000	20.000
Tunnelöffnung Süd mit ebener Verbindung zur Hohfuhstraße	160.000	160.000	160.000
Barrierefreie Verlängerung Tunnelrampe Nord Richtung Sternplatz, Verschiebung zur Kaufhalle bei A	120.000	86.000	86.000
Barrierefreie Aufweitung für niveaugleichen Weg durch ehemalige Kaufhalle zum Sternplatz in Plan A	80.000		
Buswartehallen (12 Stück)	120.000	120.000	120.000
Baustelleneinrichtung (pauschal)	30.000	30.000	30.000
Förderfähige Baukosten:	1060.000	783.000	758.000
<i>Davon städtischer Anteil:</i>	<i>212.000</i>	<i>157.000</i>	<i>152.000</i>
<i>Fahrbahndeckschicht bis Kölner Str. (1600 m² x 15 €)</i>	<i>24.000</i>	<i>24.000</i>	<i>24.000</i>
<i>Seitenräume über 3,5 m Breite pflastern (kein GVFG, 100% städtisch)</i>	<i>40.000</i>	<i>50.000</i>	<i>55.000</i>
<i>Baukosten Sauerfeld für die Stadt:</i>	<i>276.000</i>	<i>231.000</i>	<i>231.000</i>
Altenaer Straße zw. Sauerfeld und Sternplatz pflastern (100%StBauF)	50.000	50.000	55.000
<i>Altenaer Str. in Granit (zusätzlich:)</i>	<i>+100.000</i>	<i>+100.000</i>	<i>+110.000</i>
<i>Gesamtbaukostenanteil für die Stadt:</i>	<i>376.000</i>	<i>331.000</i>	<i>341.000</i>
<i>Kosten für die Ausführungsplanung</i>	<i>100.000</i>	<i>100.000</i>	<i>100.000</i>

(Preise: Stand 2007)

Die Kostenvergleiche der vorangegangenen Tabelle sind allerdings noch sehr ungenau. Zum einen sind die Schätzungen aus verschiedenen Quellen (STL-BI, Büro WES + Partner, Büro Schnüll-Haller + Partner) zusammengefasst, zum anderen gibt es in der Bauverwaltung keine vergleichbaren Baumassnahmen für die Kostenschätzung bei Rampen und Treppen.

Für die weiteren Kostenermittlungen und die sich anschließende Ausführungsplanung soll im Fall der Entscheidung für Variante A ein Ingenieurbüro beauftragt werden.

Die drei Varianten wurden mit dem Zuschussgeber bereits mündlich erörtert und von dort wurde besonders Variante A inklusive aller optionalen Bausteine positiv beurteilt wegen der dann weitest gehenden Erfüllung der gesetzlichen Auflagen zur Schaffung von Barrierefreiheit bei öffentlichen Baumaßnahmen.

Die Zustimmung der MVG zu Alternative A liegt bereits schriftlich vor.

Mit den Vertretern der Behindertenverbände soll die Maßnahme am 03.09.2007 erörtert werden.

Lüdenscheid, den

In Vertretung:

Theissen
Beigeordneter