



1B/070/2020

Dringlichkeitsentscheidung Nr. 297

Dienststelle 1B - Bürgermeisteramt
Beteiligte Bereiche: 66 - Tiefbaumanagement Neuss
Berichtersteller/-in Herr Bürgermeister Breuer

Betreff: **Dringlichkeitsentscheidung Nr. 297
Kölner Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
"Dunantstraße" (Fahrtrichtung stadtauswärts)
(Straßenbau, Beleuchtung)
-Planvorlage, Ausbauprogramm-**

Dringlichkeitsentscheidung

Eine ordnungsgemäße Einberufung von Rat und Hauptausschuss ist in absehbarer Zeit - auch bei verkürzter Ladungsfrist - nicht möglich, da aufgrund der derzeitigen Lage im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus der Schutz der Mitglieder der Gremien und der Vertreter der Verwaltung nicht gesichert ist. Mithin können die Gremien nicht beschlussfähig zusammenkommen und Entscheidungen treffen. Auf die Erlasslage des Landes NRW sowie die allgemeinen Verfügungen der Stadt Neuss wird verwiesen.

Zur Verhinderung erheblicher Nachteile oder Gefahren für die Stadt Neuss und zur Aufrechterhaltung der Handlungsfähigkeit von Rat und Verwaltung trifft daher der Bürgermeister zusammen mit nachfolgenden Mitgliedern des Stadtrates gemäß § 60 Abs. 1 GO NRW die folgende Dringlichkeitsentscheidung:

Der Planvorlage und dem Ausbauprogramm wird vorbehaltlich der Bereitstellung von Finanzierungsmitteln beim Tiefbaumanagement der Stadt Neuss und vorbehaltlich der Bewilligung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zugestimmt.

Sobald eine ordnungsgemäße Einberufung der Gremien wieder möglich ist, wird die Dringlichkeitsentscheidung in der nächsten möglichen Sitzung des Rates von diesem nachträglich genehmigt.

Sachverhaltsdarstellung

Siehe hierzu die als Anlage beigefügte Beratungsunterlage.

Begründung für die Dringlichkeit in der Sache

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar ist, wann die nächste Sitzung des Rates stattfindet, muss der Beschluss im Wege einer Dringlichkeitsentscheidung getroffen werden, damit die Verwaltung das Projekt weiterführen und umsetzen kann.

Anlagen

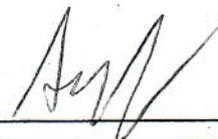
Beratungsunterlage Kölner Straße



Reiner Breuer
Bürgermeister



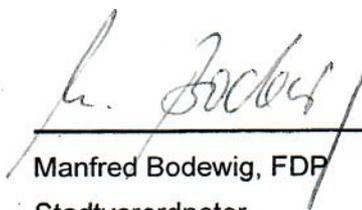
Helga Koenemann, CDU
Stadtverordnete



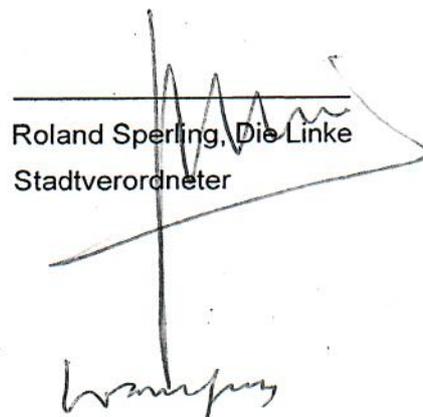
Arno Jansen, SPD
Stadtverordneter



Michael Klinkicht,
Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Stadtverordneter



Manfred Bodewig, FDP
Stadtverordneter



Roland Sperling, Die Linke
Stadtverordneter

Carsten Thiel,
Ratsfraktion UWG/Freie Wähler Neuss - GO-Neuss
Stadtverordneter

Dirk Kranefuß, AfD
Stadtverordneter



66/008/2020

Beratungsunterlage

Dienststelle 66 - Tiefbaumanagement Neuss
Berichterstatter/-in Herr Steinhauer

Art der Beratung öffentlich
Betreff Kölner Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
"Dunantstraße" (Fahrtrichtung stadtauswärts)
(Straßenbau, Beleuchtung)
-Planvorlage, Ausbauprogramm-

Beratungsfolge

Gremium	Datum	Abstimmungsergebnis
Bauausschuss	11.02.2020	einstimmig zugestimmt
Rat der Stadt Neuss	20.03.2020	

Beschlussempfehlung

Der Planvorlage und dem Ausbauprogramm wird vorbehaltlich der Bereitstellung von Finanzierungsmitteln beim Tiefbaumanagement der Stadt Neuss und vorbehaltlich der Bewilligung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zugestimmt.

Sachverhaltsdarstellung

Die Bushaltestellen „Dunantstraße“ befinden sich im Stadtteil Gnadental an der als Landesstraße (L 137) klassifizierten Kölner Straße. Sie werden u.a. von den Buslinien 849, 851, 852 und 875 angefahren. Die Ausbauplanung zum barrierefreien Umbau der Bushaltestelle in Fahrtrichtung stadteinwärts wurde bereits am 07.05.2019 im Bauausschuss vorgestellt und vom Rat am 17.05.2019 beschlossen (vgl. BA 11-2019). Nunmehr soll auch die Haltestelle in die entgegengesetzte Fahrtrichtung in ihrer heutigen Lage barrierefrei ausgebaut werden.

Diese Haltestelle verfügt derzeit über eine Busbucht mit einer Breite von ca. 3,00 Metern. Sie ist außerdem mit 12 cm hohen Bordsteinen ausgestattet. Fahrgäste können somit nicht niveaugleich in die Busse ein- und aussteigen. Eine separate Wartefläche oder eine Wartehalle für Fahrgäste sind nicht vorhanden. Fahrgäste des ÖPNV müssen daher auf dem Gehweg bzw. auf dem Radweg warten, wodurch es zu Konflikten mit Fußgängern bzw. Radfahrern kommen kann. Die Haltestelle ist derzeit auch nicht mit taktilen Elementen ausgerüstet.

Im Bereich der Haltestelle verlaufen ein Radweg (Breite ca. 2,00 Meter inklusive Sicherheitsstreifen) und ein Gehweg (Breite ca. 1,50 Meter). An den Rad- und Gehweg schließt sich ein ca. 2,80 Meter breiter Streifen im Eigentum der Stadt Neuss an, der seinerzeit nicht als Verkehrsfläche ausgebaut wurde. Dieser Streifen wird momentan von den Anwohnern als private Vorgartenfläche genutzt.

Der Rad- und Gehweg sind im Bereich der Haltestelle mit Betonsteinplatten, die Fahrbahn sowie der Radweg außerhalb der Haltestelle sind mit Asphalt befestigt.

Die vorliegende Ausbauplanung sieht vor, die Bushaltestelle in ihrer heutigen Form als Busbucht grundsätzlich beizubehalten und sie barrierefrei gemäß dem „Leitfaden 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebes Straßenbau NRW umzubauen. Dazu wird die Bushaltestelle mit einem 18 cm hohen Sonderbordstein sowie mit taktilen Elementen (Leitstreifen, Auffangfeld, Aufmerksamkeitsfeld jeweils mit Kontraststreifen) ausgestattet. Um in der Nebenanlage im Bereich der Haltestelle eine ausreichend breite Wartefläche für die Fahrgäste des ÖPNV mit einer neuen Wartehalle (mit schmaleren Seitenwänden) anbieten zu können, muss die Nebenanlage aufgeweitet werden. Dazu werden der Geh- und der Radweg um ca. 2,80 Meter nach Süden verschwenkt und der bisher nicht ausgebaute städtische Streifen in Anspruch genommen. Zukünftig erhält der Radweg im Haltestellenbereich eine Breite von 1,60 Meter, der Gehweg eine Breite von ca. 2,00 Meter und die separate Wartefläche für Fahrgäste eine Breite von 2,70 Meter. Radweg und Gehweg werden durch weiße Noppenplatten voneinander getrennt.

Die Wartefläche für die Fahrgäste des ÖPNV wird wie in Neuss üblich mit schwarz-weißen Platten („Schachbrettmuster“) befestigt.

Die Busaufstellfläche in der Fahrbahn wird wegen der höheren Standfestigkeit und der damit verbundenen Vorteile (erhöhte Lebensdauer im Vergleich zu einer Asphaltdecke sowie geringerem Unterhaltungsaufwand als bei einer reinen Betonfläche) mit einem halbstarren Belag versehen.

Die Aufweitung der Nebenanlage und die Verschwenkung des Geh- und des Radweges bieten die Möglichkeit, ein Pflanzbeet zwischen Fahrbahn und Nebenanlage westlich der Haltestelle anzuordnen.

Zum Schutz eines in einem privaten Vorgarten vorhandenen Mammutbaums können im angrenzenden Gehwegbereich besondere Maßnahmen (z. B. Wurzelbrücken) erforderlich werden. Da der Wurzelverlauf des Mammutbaums allerdings nicht bekannt ist, kann der genaue Umfang der nötigen Schutzmaßnahmen erst im Zuge des Ausbaus abschließend festgelegt werden. Ggf. muss im Wurzelbereich auch auf eine Befestigung mit Betonsteinplatten verzichtet werden und dort stattdessen eine wassergebundene Decke eingebaut werden.

Die umzubauende Haltestelle befindet sich im Bereich des ehemaligen römischen Militärstandorts Novaesium. Daher muss jeder Bodeneingriff archäologisch begleitet werden.

Sollte ein barrierefreier Umbau der Bushaltestelle in der jetzigen Form als Busbucht nicht gewünscht sein, käme grundsätzlich auch ein Ausbau als Fahrbahnrandhaltestelle in Frage. Haltende Busse würden dann auf der Fahrbahn der Kölner Straße stehen. Da mit einem solchen Ausbau allerdings eine erhebliche Veränderung des vorhandenen Bestandes und Auswirkungen auf den fließenden Verkehr der Kölner Straße einhergehen würden, müsste für einen solchen Ausbau zunächst ein entsprechender verkehrstechnischer Entwurf im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung beraten und vom Rat der Stadt Neuss beschlossen werden, bevor eine entsprechend Ausbauplanung erstellt werden könnte.

Zusammen mit dem barrierefreien Umbau der Bushaltestelle soll auch die östlich angrenzende lichtsignalisierte Querungsstelle barrierefrei für den Fußgänger- und Radverkehr umgebaut werden, um so eine barrierefreie Zuwegung von der Haltestelle zu der gegenüberliegenden westlichen Straßenseite zu ermöglichen. Der barrierefreie Umbau der Querungsstelle erfolgt ebenfalls gemäß dem o. g. Leitfaden als sogenannte Doppelquerung (6 cm Tastkante für sehbehinderte Personen mit Richtungs-, Aufmerksamkeitsfeld und Leitstreifen sowie ein niveaugleicher Schrägstein inklusive Sperrfeld und für gehbehinderte Personen). Zusätzlich wird eine Querungsmöglichkeit für Fahrradfahrer mit einem Bordstein ohne Anschlag realisiert.

1. Straßenbau

1.1 Umbaulängen

Die Umbaulänge der Haltestelle inkl. Nebenanlage beträgt ca. 65 Meter.

1.2 Deckenaufbau gemäß Standardausbauprogramm

1.2.1 *Fahrbahn für Haltestelle - halbstarrer Belag (gemäß Punkt 1.5.2 der Standardbauweisen)*

5 cm halbstarrer Belag
 8 cm Asphaltbinderschicht
 14 cm Asphalttragschicht
 20 cm Schottertragschicht
24 cm Frostschutzkies
 71 cm Gesamtaufbau

1.2.2 *Fahrbahn (gemäß Punkt 1.1.1 der Standardbauweisen)*

12 cm Asphaltdecke
 14 cm Asphalttragschicht
 20 cm Schottertragschicht
24 cm Frostschutzkies
 70 cm Gesamtaufbau

1.2.3 *Radwege (Punkt 2.1.3 der Standardbauweisen)*

8 cm Betonsteinpflaster (20 x 10 x 8 cm), rot, ungefast
 4 cm Brechsand / Splitt
29 cm Schottertragschicht
 41 cm Gesamtaufbau

1.2.4 *Gehwege und Warteflächen (Punkt 2.1.1 der Standardbauweisen)*

8 cm Betonsteinplatten (30 x 30 x 8 cm), grau bzw. schwarz/weiß
 4 cm Brechsand / Splitt
29 cm Schottertragschicht
 41 cm Gesamtaufbau

2. Öffentliche Beleuchtung

Eine vorhandene Leuchte muss im Wartebereich versetzt werden. Weitere Arbeiten an der vorhandenen Straßenbeleuchtung sind nicht geplant.

Zusammen mit dem barrierefreien Umbau der lichtsignalisierten Querungsstelle müssen zwei Signalmaste versetzt werden. Außerdem muss die Lichtsignalanlage mit einer Zusatzeinrichtung für Sehbehinderte ausgestattet werden.

3. Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher gefasst und mit Hilfe von neuen bzw. vorhandenen Straßenabläufen der städtischen Kanalisation zugeleitet.

4. Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

5. Förderung

Für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle sollen Fördermittel gemäß § 12 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) beantragt werden. Der entsprechende Förderantrag soll im Frühjahr 2020 für das Programmjahr 2021 gestellt werden.

6. Bauzeit

Die Straßenbauarbeiten für den barrierefreien Haltestellenumbau dauern ca. fünf Wochen. Die Durchführung der Bauarbeiten erfolgt nach Vorlage des Förderbescheides abhängig von den dann vorhandenen Personalkapazitäten sowie von anderen prioritären Straßenbaumaßnahmen.

Auswirkungen auf Finanzen, Personal und Raumbedarf

Die Kosten für die vorgestellte Maßnahme zum barrierefreien Haltestellenumbau betragen ca. 130.000 €. Die erforderlichen Mittel werden in den Entwurf des Wirtschaftsplanes 2021 eingestellt.

Es wird mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 27.000 € (dies entspricht ca. 90 % der zuwendungsfähigen Kosten) gerechnet.

Straßenbaubeiträge können für die Maßnahme nicht erhoben werden.

Der Restwert der durch die punktuelle Maßnahme in Anspruch genommenen Verkehrsfläche kann vernachlässigt werden.

Die Folgekosten der Maßnahme betragen ca. 11.251 € pro Jahr.

Anlagen

Folgekostenberechnung
Übersichtslageplan
Ausbauplan

Datum

Tiefbaumanagement Neuss

04.12.2019

Folgaufwandsberechnung für Investitionsmaßnahmen

1 Maßnahme

**Kölner Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle „Dunantstraße“
(Fahrtrichtung stadtauswärts)**

2 Geplanter Baubeginn

2021 / 2022

3 Geplante Inbetriebnahme

2021 / 2022

4 Gesamtkosten Investition	€	€ Summe
<u>4.1. Grundstückskosten</u>	0	0
<u>4.2. Baukosten</u>		
4.2.1. Straßenbau	115 000	
4.2.2. Beleuchtung	1 500	
4.2.3. Signaltechnik	12 000	
4.2.4. Ingenieurbau	0	
4.2.5. Bepflanzung	1 500	130 000
<u>4.3. Einrichtungskosten</u>	0	0
<u>4.4. Sonstige Investitionskosten</u>		
4.4.1. Zuschüsse an Dritte (keine Abschreibung)	0	
4.4.2. EKRg-Drittel	0	0
Baukosten		130 000
4.4.3. Abgang bisheriges Anlagevermögen	0	
4.4.4. Abgang Sonderposten	0	0
Gesamtkosten		130 000

5 Finanzierung der Baukosten

5.1. Objektgebundene Einzahlungen

5.1.1. Landeszuschüsse	27 000	
5.1.2. Sonstige Zuschüsse	0	
5.1.3. Beiträge	0	27 000

5.2. Kredite

103 000

103 000

Einzahlungen gesamt**130 000**

6 Folgeaufwand (jährlich)

<u>6.1. Unterhaltungskosten</u>	2 050	2 170
6.1.1. Laufende Unterhaltungskosten (Fremdleistungen und Material)		
6.1.2. Unterhaltung Bepflanzung	120	
<u>6.2. Betriebskosten</u>		
6.2.1. Verbrauchsmittel	0	
6.2.2. Transportkosten	0	
6.2.3. Treibstoffe	0	
6.2.4. Energie	0	0
<u>6.3. Abschreibungen/Zinsen</u>		
6.3.1. Kalkulatorische Zinsen	7 210	
6.3.2. Abschreibungen	2 362	9 572
Summe Folgeaufwand		11 742

Tiefbaumanagement Neuss

Datum

04.12.2019

Folgeaufwandsberechnung für Investitionsmaßnahmen

1 Maßnahme			
Kölner Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle „Dunantstraße“ (Fahrtrichtung stadtauswärts)			
2 Geplanter Baubeginn		3 Geplante Inbetriebnahme	
2021 / 2022		2021 / 2022	
7 Folgeertrag (jährlich)			
<u>7.1. Mietertrag</u>		0	
<u>7.2. Auflösung Sonderposten</u>		491	491
Summe der Einnahmen			491
8 Gegenüberstellung			
8.1. Folgeaufwand			11 742
8.2. Folgeertrag			491
Jährlicher Nettoaufwand durch Investition			11 251

Übersichtslageplan: Kölner Straße, Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle „Dunantstraße“ (stadtauswärts)

