



ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

Absender:

Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Mitte

Betreff:

Vorschlag der Einzelmandatsträgerin von Hagen Aktiv in der Bezirksvertretung Hagen-Mitte
hier: Zustand Pflasterung Bushaltestelle Badstraße/Körnerstraße

Beratungsfolge:

18.06.2019 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

Beschlussvorschlag:

Siehe Anlage

Begründung

Siehe Anlage



Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

☒ sind nicht betroffen



HAGEN AKTIV
Fraktion im Rat der Stadt Hagen, Rathausstraße 11, 58095 Hagen
Herrn Bezirksbürgermeister
Ralf Quardt
Rathausstraße 13
58095 Hagen

Fraktion im Rat der Stadt Hagen
Tel.: 0 23 31 / 207 – 55 28
Fax: 0 23 31 / 207 – 55 30
fraktion@fraktion-hagen-aktiv.de
Internet: www.fraktion-hagen-aktiv.de

29. Mai 2019

Vorschlag zur Tagesordnung gem. § 6 Abs. GeschO: Zustand Pflasterung Bushaltestelle Badstraße/Körnerstraße

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,

gemäß § 6 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Rates beantrage ich für die Sitzung der Bezirksvertretung Hagen-Mitte am 18. Juni 2019 die Aufnahme des folgenden Tagesordnungspunktes: „**Zustand Pflasterung Bushaltestelle Badstraße/Körnerstraße**“.

Beschlussvorschlag:

- 1. Die Bezirksvertretung Hagen-Mitte beauftragt die Verwaltung, umgehend ein Konzept zur Finanzierung der Pflaster-Sanierungsarbeiten an der Bushaltestelle Badstraße/Körnerstraße zu erarbeiten.**
- 2. Sollten Sanierungsmittel nicht aus laufenden Unterhaltungsmitteln finanziert werden können, ist der erforderliche Betrag in den Haushalt 2020/21 einzustellen.**
- 3. Die Bezirksvertretung Hagen-Mitte bittet um einen Bericht in der Sitzung am 10.09.2019.**

Begründung:

Auf Anfragen von Hagen Aktiv in den Sitzungen der BV Hagen-Mitte vom 07.11.2017 und 07. Februar 2018 zu der Frage, wann und wie es gelingen könne, die Pflasterung an der Bushaltestelle Badstraße/Körnerstraße wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen, antwortete die Verwaltung mit Datum vom 06.02.2018, für das zu erarbeitende Konzept seien noch Abstimmungsgespräche mit verschiedenen Fachdienststellen und dem Wirtschaftsbetrieb Hagen erforderlich, in der Sitzung der BV Hagen-Mitte am 07.03.2018 werde sodann eine abschließende Stellungnahme der Verwaltung erfolgen.

Am 29.05.2018 befand man sich allerdings immer noch in „intensiven Gesprächen zur Abstimmung der Realisierungsvarianten und der Finanzierungsmöglichkeiten“.

Seither hat die Verwaltung zu diesem Thema nichts mehr verlauten lassen. Auch geschehen ist an der Badstraße/Körnerstraße nichts, wie das aus der Anlage ersichtliche Lichtbild anschaulich verdeutlicht. Vielmehr sind inzwischen auch die bituminösen Anrampungen schadhaft geworden und stellen eine zusätzliche Gefahrenquelle dar. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Schuchardt
(Mitglied Bezirksvertretung Hagen-Mitte)

f. d. R.: Karin Nigbur-Martini
(Fraktionsgeschäftsführerin)



ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen 60

Betreff: Drucksachennummer: |
Vorschlag gem. § 6 GeschO Rat der Fraktion Hagen Aktiv
hier: Zustand Pflasterung Bushaltestelle Badstraße/Körnerstraße

Beratungsfolge:
BV Mitte 18.06.2019

Die Haltestellen in der Bad- und Körnerstraße werden nach Aussage der Hagerer Straßenbahn täglich von 1.600 Bussen angefahren.

Nach der gültigen RStO 2012 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus) kann bei dieser Belastung von 1.600 Bussen / Tag nur die Belastungsklasse BK 100 zur Bemessung des Oberbaus herangezogen werden. Dies entspricht nach RStO der Bauweise für Autobahnen. Da die Fahrbahn nicht von allen Bussen dauerhaft befahren wird, kann die Dimensionierung nach BK 10 bzw. nach BK 32 erfolgen.

Eine Pflasterbauweise für eine von Bussen genutzte Fahrspur ist nur bis BK 3.2, d.h. 65 – 130 Busse / Tag, möglich, d. h. diese Bauweise ist auf Grund der stark frequentierten Bushaltestellen in diesem Bereich für die auftretenden Belastungen aus technischer Sicht nicht geeignet. Deshalb wird seitens des Wirtschaftsbetriebs Hagen WBH empfohlen, auf eine Erneuerung der Fahrbahn in Pflasterbauweise zu verzichten.

Die nachfolgend aufgeführten Kosten für die Herstellung einer Pflasterfläche wurden seitens des WBH auf Basis einer Neuverlegung berechnet, da die Wiederverlegung der vorhandenen Steine auf Grund des bituminösen Vergusses und der damit verbundenen Reinigungsarbeiten einen höheren Aufwand verursachen würden, als eine Verlegung neuer Steine.

Der Kostenaufwand für die Erneuerung der Fahrbahn in der vorhandenen Pflasterbauweise beträgt gemäß Kostenschätzung rd. 310 € brutto je qm. Dies bedeutet bei einer Fläche von rd. 2025 qm ein Kostenvolumen von ca. 627.750 € brutto.

Bei einer Herstellung der Fahrbahn in Asphaltbauweise ist mit Kosten in Höhe von ca. 455.000 € zu rechnen.

Die Herstellung der Fahrbahn in Betonbauweise wird Kosten in Höhe von ca. 739.000 € verursachen.

Alle genannten Kosten (Bruttokosten) basieren auf einer Kostenermittlung des WBH vom Februar 2018, so dass voraussichtlich von einer Erhöhung der Kosten auszugehen ist!

Vor- und Nachteile bei der Umsetzung:

Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme haben alle 3 Varianten Vor- und Nachteile. In allen 3 Fällen wird im Bereich der Baustellenabschnitte eine einspurige Verkehrsführung erforderlich. Diese Bereiche könnten bei Beton bzw. Pflasterbauweise jedoch kürzer gehalten werden, so dass mehr Fläche für den baustellenbedingt eingeschränkten Betrieb der Haltestellen verbliebe. Bei einer Herstellung in Asphaltbauweise wären die Einschränkungen bezogen auf den Flächenbedarf zwar größer, diese würde aber eine kürzere Bauzeit mit sich bringen.

Dauerhaftigkeit der einzelnen Bauweisen:

Was die Dauerhaftigkeit der einzelnen Bauverfahren angeht, muss bei der Pflasterbauweise davon ausgegangen werden, dass aus den oben genannten Gründen der Tragfähigkeit, nach 10 -15 Jahren ein ähnlicher Aufwand entstehen wird, wie es jetzt der Fall wäre.

Bei einer Herstellung in Asphaltbauweise wird nach 15 – 20 Jahren eine Erneuerung der Verschleißschicht erforderlich werden. Dies würde nach heutigem Stand einen finanziellen Aufwand von rd. 110.000 € ausmachen. Nach weiteren 20 Jahren wird voraussichtlich eine komplette Erneuerung des bituminösen Oberbaus erforderlich.

Bei Herstellung in Betonbauweise ist davon auszugehen, dass dieses die dauerhafteste Lösung sein wird, die in den nächsten 30 - 40 Jahren nur einen sehr geringen Unterhaltungsaufwand erzeugen wird, da in diesem Zeitraum ggfls. nur die Fugen unterhalten werden müssten. Als Beispiel hierfür seien die vorhandenen Betonbusspuren in diesem Bereich oder der ZOB am Hauptbahnhof genannt.

Vor- und Nachteile bezogen auf Versorgungsleitungen:

Für die Neuverlegung bzw. Erneuerung von Versorgungsleitungen und die damit verbundene Wiederherstellung der Oberflächen in diesen Bereichen ist die Pflasterbauweise gegenüber den anderen beiden Bauweisen vorteilig, da die Aufbrüche weitestgehend „unsichtbar“ wiederhergestellt werden können.

Bei Beton- oder Asphaltbauweise würden die hergestellten Aufbrüche dauerhaft sichtbar bleiben.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Versorgungsleitungen beim Neubau des Sparkassenkarrees weitestgehend aus dem Fahrbahnbereich herausgenommen und im Gehweg verlegt wurden.

Die vorhandenen Kanäle sind ebenfalls in einem guten Zustand und können ggfls. auch von innen saniert werden.

Unter Berücksichtigung der o.g. Kriterien wird daher aus technischer Sicht empfohlen von einer Erneuerung der Fahrbahn in Pflasterbauweise abzusehen und eine der anderen beiden vorgeschlagenen Varianten zu wählen.

Die Finanzierung der Instandsetzung ist bisher nicht gesichert.

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

☐ Ja

☐ Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichnen:

Amt/Eigenbetrieb:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
