



Der Bürgermeister

# Öffentliche Beschlussvorlage 036/2008

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:	60 - Planung, Bauordnung, Verkehr	Datum:	25.02.2008
Produkt:	30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs		
	60.03 Verkehrsplanung		

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	05.03.2008	Kenntnisnahme

## Aufwertung der Bushaltestellen: Aufstellen von Wartehallen

### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, das Planungskonzept auf Grundlage der Variante 6.2 „Kauf von neuen Wartehallen, Umgestaltung der Haltestellen“ weiter auszuarbeiten. Das Planungskonzept ist um eine Finanzplanung zur zeitlich gestaffelten Umsetzung der Gesamtmaßnahme zu ergänzen. Auf Grundlage des ausgearbeiteten Planungskonzeptes soll ein Antrag auf Einplanung in das Förderprogramm gestellt werden.

### Sachverhalt:

#### 1. Einführung

Die Aufwertung der Bushaltestellen ist eine Maßnahme des Verkehrsentwicklungsplanes. Sie wurde als besonders empfohlene und damit vorrangig umzusetzende Maßnahme eingestuft. Die in den Jahren 2007/2008 zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes vorgesehenen Haushaltsmittel beschränken sich auf den Ausbau der Hansestraße (und ursprünglich auch auf die Veränderung der Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt). Finanzmittel für die Aufwertung der Bushaltestellen stehen somit im laufenden Haushaltsjahr nicht zur Verfügung. Was die Umsetzung der Maßnahme betrifft, konkurriert sie zunächst mit anderen besonders empfohlenen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes. Vor der Umsetzung ist daher zunächst eine Priorisierung innerhalb der besonders empfohlenen Maßnahmen erforderlich. Aufgrund der unten beschriebenen besonderen Gegebenheiten (Angebot der Ströer DSM, Fördermöglichkeiten) müssen aber bereits jetzt die Voraussetzungen geschaffen werden, um auf der Grundlage eines abgestimmten Konzepts über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die nächsten Jahre zu entscheiden. Alternativ wäre eine teilweise Finanzierung der Maßnahmen durch die Bereitstellung von Werbeflächen möglich.

Bereits in seiner Sitzung am 29.11.2000 hatte der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen die Verwaltung beauftragt, in Abstimmung mit dem RVM den Bedarf und die Kosten für das Aufstellen von Wartehallen zu ermitteln, eine Prioritätenliste aufzustellen und entsprechende Förderanträge zu stellen. Gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben wurden seinerzeit die folgenden Haltestellen als zukünftige Standorte von Wartehallen definiert:

- Klinke, stadtauswärts in Richtung Nottuln
- Münstertor, stadtauswärts in Richtung Nottuln
- Lambertikirche, stadtauswärts in Richtung Nottuln

- Arbeitsamt, stadtauswärts in Richtung Nottuln
- Forellenweg, stadtauswärts in Richtung Nottuln
- Brink, in Richtung Legden.

Kriterien für die Definition waren die Bedienung durch eine Regionalbuslinie sowie insbesondere die Zahl der einsteigenden Fahrgäste. Aus finanziellen Gründen wurde seinerzeit das Bemühen um Fördermittel eingestellt.

## **2. Angebot der Ströer DSM GmbH**

Seit August 2007 liegt ein Angebot der Ströer Deutsche Städte Medien GmbH vor, gebrauchte Buswartehallen zur Verfügung zu stellen. Diese stammen aus einer Austauschaktion in Hannover. Die Refinanzierung erfolgt über Werbeanlagen an hochfrequentierten Hauptstraßen und in der Wartehalle selber. Ohne die Verhandlungen bisher zu einem konkreten Ergebnis geführt zu haben, ist davon auszugehen, dass für 2 bis 3 Buswartehallen 1 Werbeanlage (City-Star) aufgestellt werden muss. Eine Abbildung des CityStars findet sich in der Anlage. Die Wartehallen werden von Ströer komplett generalüberholt und farblich in einem hochwertigen Nasslackierungsverfahren den Wünschen der Stadt Coesfeld entsprechend überarbeitet. Aufgestellt werden die Wartehallen ebenfalls durch Ströer. Vorbereitende Arbeiten sind durch die Stadt Coesfeld auszuführen, hierzu gehören insbesondere die Befestigung der Aufstellflächen sowie das Heranführen von Elektroleitungen für die Beleuchtung der Wartehallen.

### 3. Grundlagen

Als Basis des Planungskonzepts hat die Verwaltung das heutige Haltestellenangebot erfasst und bewertet, um zukünftige, sinnvolle Wartehallenstandorte festzulegen. Grundlage der aktuellen Bestandserfassung und -analyse sind der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Coesfeld sowie insbesondere der Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld.

#### Auszug aus dem ÖPNV-Entwicklungskonzept des Nahverkehrsplanes für den Kreis Coesfeld

##### 9.6.1 Haltestellen

*Die ÖPNV-Haltestellen sollen in Anlehnung an die von den Münsterlandkreisen definierten Haltestellenstandards 225 eine produktbezogene differenzierte Ausstattung entsprechend der Hierarchisierung der ÖPNV-Produktpalette bieten. SchnellBus-Haltestellen sollen eine höhere Ausstattungsqualität aufweisen wie beispielsweise die Haltestellen einer Schulverkehrslinie. Auf Basis dieser differenzierten Qualitätsanforderungsprofile für die Ausstattung der Haltestellen sind die produktspezifischen Haltestellenstandards sukzessive im Nahverkehrsraum umzusetzen.*

*Der Haltestellenausbau soll in einem kontinuierlichen Prozess mit einer produktspezifischen Prioritätenreihung weiter durchgeführt werden. Vordringlich sind die Haltestellen mit einer hohen Fahrgastnachfrage, Verknüpfungsfunktion sowie einer Bedienung durch Produktlinien auszubauen.*

*Die Haltestellen sind nach den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen gemäß § 8 Abs. 2 BGG barrierefrei auszugestalten (vgl. 9.6.7). Die Erstellung eines Bedarfsplanes zur barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellen in Abstimmung mit den zuständigen Kommunen und den Interessenvertretungen kann in diesem Zusammenhang zielführend sein.*

*Bei der Auswahl der Ausstattungselemente der Haltestellen (z. B. Wartehallen, Möblierung) ist unter Berücksichtigung der vorhandenen verschiedenen Ausstattungen eine münsterlandweite Vereinheitlichung im Hinblick auf einen möglichst hohen Wiedererkennungswert der Haltestellen im Nahverkehrsraum Münsterland anzustreben.*

*Bei der Haltestellenausstattung ist eine ansprechende und funktionale Gestaltung umzusetzen. Es ist z.B. eine gute Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit durch ausreichende Beleuchtung, Vermeidung von Sichtbarrieren im Haltestellenumfeld sowie eine sichere Zuwegung mit Querungshilfen und Bordsteinabsenkungen zu gewährleisten.*

Das ÖPNV-Entwicklungskonzept des Nahverkehrsplanes für den Kreis Coesfeld fordert für die Bushaltestellen eine produktbezogene differenzierte Ausstattung entsprechend der Hierarchisierung der ÖPNV-Produktpalette. SchnellBus-Haltestellen sollen eine höhere Ausstattungsqualität aufweisen als beispielsweise die Haltestellen einer Schulverkehrslinie. Für die Stadt Coesfeld bedeutet dies, dass grundsätzlich die Buslinien mit regionaler Bedeutung - und hier vor allem die Regionalbuslinien - mit dem höchsten Ausstattungsstandard zu versehen sind. Vordringlich sind dabei Haltestellen mit einer hohen Fahrgastnachfrage und Verknüpfungsfunktion auszubauen. Die Fahrten von Coesfelder Bürgern/Bürgerinnen zum Bahnhof mit dem ÖPNV besitzen heute eine geringe Bedeutung. Die Befragungen für das GMA-Gutachten und den Verkehrsentwicklungsplan zeigen, dass der ÖPNV für Fahrten von Coesfelder Bürgern/Bürgerinnen in die Innenstadt (z.B. zum Zwecke des Einkaufs) ebenfalls eine untergeordnete Rolle spielt. Eine größere Rolle spielt der ÖPNV für Fahrten von Coesfeld in die Region, insbesondere in das benachbarte Oberzentrum Münster. Für diese Fahrten dienen die Haltestellen des ÖPNV in Fahrtrichtung stadtauswärts als Einstiegshaltestellen. Gleichzeitig dienen Sie als Verknüpfungspunkt im B&R und Fuß&R-Verkehr. Daher sind Sie mit dem höchsten Ausstattungsstandard zu versehen und mit höherer Priorität zu behandeln als die Haltestellen, die in Fahrtrichtung Innenstadt/Bahnhof liegen.

Entsprechend der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 1.5.2002 sind Haltestellen des ÖPNV nach den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen barrierefrei auszugestalten. Dies findet seinen Niederschlag in der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen (IGVP NRW) und im ÖPNV-Entwicklungskonzept des Nahverkehrsplanes für den Kreis Coesfeld. Es bietet sich an, die Haltestellen als Gesamtes

zu sehen und zeitgleich mit der Aufstellung der Wartehallen barrierefrei umzugestalten. Dies beinhaltet z.B. den Einbau eines speziellen Busbordes und das Anlegen von taktilen Führungstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern. Bei einer zweistufigen Realisierung (1. Schritt: Aufstellen der Wartehallen – 2. Schritt: Umgestalten der Haltestellen) ist insgesamt mit höheren Kosten zu rechnen, da die bereits hergerichteten Aufstellflächen der Wartehallen unter Umständen an die barrierefreie Situation angepasst werden müssen.

#### **4. Bushaltestellen: Einteilung in Kategorien**

Unter Beachtung der Empfehlungen des Nahverkehrsplanes lassen sich die Haltestellen des ÖPNV in Coesfeld in 4 Kategorien einteilen:

##### Kategorie 1: Bahnhof Coesfeld

Der Bahnhof dient als zentraler Verknüpfungspunkt der einzelnen Verkehrsarten. Er ist der Anlaufpunkt der Coesfelder Bürger, um von hier mit dem ÖPNV bzw. SPNV in die Region und die benachbarten Zentren zu fahren. Dabei übernimmt er für die verschiedenen Verkehrsarten unterschiedliche Funktionen:

- Verknüpfungspunkt für Coesfelder Bürger(-innen) für Fahrten in die Region und die benachbarten Zentren. Schwerpunkt: P&R, B&R, Fuß&R
- Verknüpfungspunkt für Bürger(-innen) des Umlandes für Fahrten in die Region und die benachbarten Zentren. Schwerpunkt: P&R, ÖPNV-SPNV
- Verknüpfungspunkt für Schüler(-innen) des Umlandes für Fahrten in die Coesfelder Schulen. Schwerpunkt: SPNV-ÖPNV, B&R, Fuß&R

##### Kategorie 2: Haltepunkt Schulzentrum

Der Haltepunkt soll in Zukunft die folgenden Schwerpunkte besetzen:

- SPNV-Haltepunkt für Schüler des Schulzentrums.
- Verknüpfungspunkt für Bürger(-innen) des Umlandes, die in der nördlichen Coesfelder Innenstadt beschäftigt sind oder einkaufen wollen.
- Verknüpfungspunkt für Bürger(-innen) des Umlandes, die die Einrichtungen der Kulturallee Osterwicker Straße erreichen wollen.
- Verknüpfungspunkt für Coesfelder Bürger(-innen) für Fahrten in die Region und die benachbarten Zentren. Schwerpunkt: B&R, Fuß&R

##### Kategorie 3: Haltestellen der Buslinien mit regionaler Bedeutung

Zu den Buslinien mit regionaler Bedeutung gehören die Linien

- R 51 Coesfeld – Bocholt (ehemals Linie 751)
- R 61 Coesfeld – Vreden (ehemals Linie 761)
- R 62 Coesfeld – Nottuln
- R 81 Coesfeld – Burgsteinfurt
- 580 Coesfeld – Dülmen
- 781 Coesfeld – Gronau

Diese Linien waren Grundlage der ÖPNV-Bewertung im Verkehrsentwicklungsplan. Die Anlage A12a des Verkehrsentwicklungsplanes mit einer Übersicht der ÖPNV-Linien ist als Anlage beigefügt. Die Prioritäten innerhalb dieser Kategorie ergeben sich wie folgt:

##### Kategorie 3.1: Haltestellen Gerichtsring und Lambertikirche

Diese zentralen Haltestellen übernehmen eine wesentliche Funktion in der ÖPNV-Erschließung der Innenstadt. Sie sind damit vorrangig zu behandeln und in beiden Fahrtrichtungen mit dem höchsten Ausstattungsstandard zu versehen.

##### Kategorie 3.2: Haltestellen der Buslinien mit regionaler Bedeutung (Fahrtricht.: stadtauswärts)

##### Kategorie 3.3: Haltestellen der Buslinien mit regionaler Bedeutung (Fahrtricht.: stadteinwärts)

##### Kategorie 4: andere Haltestellen des ÖPNV

Die Priorisierung innerhalb der einzelnen Kategorien erfolgt anhand der Höhe des

Fahrgastaufkommens, insbesondere der Zahl der einsteigenden Fahrgäste.

## **5. Bestandsaufnahme, Bestandsanalyse**

Die Haltestellen „Bahnhof Coesfeld“ und „Haltepunkt Schulzentrum“ werden als eigene Maßnahmen im Haushalt der Stadt Coesfeld behandelt und sollen daher an dieser Stelle nicht näher betrachtet werden. Entsprechend der vorgenommenen Kategorieneinteilung wurde das Augenmerk bei der aktuellen Untersuchung auf die Haltestellen der Buslinien mit regionaler Bedeutung gerichtet. Dabei wurde der Schwerpunkt zunächst auf die innerstädtischen Haltestellen gelegt. Untersucht wurde, ob die Haltestellen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, der Flächenverfügbarkeit, der verkehrlichen Voraussetzungen sowie der Eigentumsverhältnisse für die Realisierung einer Wartehalle in Frage kommen. Die Ergebnisse der Bestandserfassung und –analyse können der als Anlage beigefügten Tabelle entnommen werden.

Auf Grundlage dieser Bewertung wurden zunächst 15 Haltestellen als mögliche zukünftige Standorte von Wartehallen definiert. Die angegebenen Nummern beziehen sich auf die Nummerierung in der o.g. Tabelle:

- Nr. 6 Borkener Straße: Reiningstraße, Nordseite stadtauswärts
- Nr. 8 Daruper Straße: Münstertor, Nordseite stadteinwärts
- Nr. 9 Daruper Straße: Münstertor, Südseite stadtauswärts
- Nr. 10 Daruper Straße: Forellenweg, Nordseite stadteinwärts
- Nr. 12 Daruper Straße: Klinke, Nordseite stadteinwärts
- Nr. 13 Daruper Straße: Klinke, Südseite stadtauswärts
- Nr. 21 Gerichtsring: Westseite
- Nr. 22 Gerichtsring: Ostseite
- Nr. 23 Holtwicker Straße: Arbeitsamt, Nordseite-Kino
- Nr. 24 Holtwicker Straße: Arbeitsamt, Südseite
- Nr. 27 Münsterstraße: Lambertikirche, Westseite stadtauswärts
- Nr. 28 Münsterstraße: Lambertikirche, Ostseite Richtung Bahnhof
- Nr. 29 Osterwicker Straße: CoeBad, Westseite stadteinwärts
- Nr. 30 Osterwicker Straße: CoeBad, Ostseite stadtauswärts
- Nr. 35 Wiesenstraße: Nordseite

## **6. Vergleich der denkbaren Varianten**

### **6.0 Grundsätzliche Anmerkungen**

An den Haltestellen Reiningstraße (6) und Forellenweg (10) ist es sinnvoll, die vorhandenen Wartehallen gegen ein neues Modell auszutauschen. Die an der Reiningstraße zur Verfügung stehende Fläche reicht für die von Ströer angebotene Halle jedoch nicht aus. Der Grundstückseigentümer ist zum Verkauf weiterer Flächen nicht bereit. Daher wird der Standort bei der Variante „Ströer“ nicht weiter betrachtet. Bei den anderen Varianten kann die Größe der Wartehalle flexibel in Abhängigkeit von den örtlichen Begebenheiten gewählt werden. In diesen Varianten wurde der Standort Reiningstraße folgerichtig berücksichtigt. An der Haltestelle Daruper Straße - Münstertor (10) wird Grunderwerb vom Land NRW als Grundstückseigentümer erforderlich. Die Bereitschaft zum Verkauf wurde bereits signalisiert. Die Grunderwerbskosten sind in den folgenden Zusammenstellungen noch nicht berücksichtigt. Die Haltestellen Klinke (12,13) und Holtwicker Straße - Kino (23) wurden in der jüngeren Vergangenheit mit einem neuen Modell ausgestattet. Hier besteht kein Änderungsbedarf. Für die Wartehalle an der Haltestelle Holtwicker Straße - Arbeitsamt (24) werden Flächen der Bundesanstalt für Arbeit benötigt. Die Bereitschaft zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung wurde durch die Bundesanstalt signalisiert. An der Haltestelle Lambertikirche – Kirchenseite (27) ist die besondere städtebauliche Situation (Denkmalbereich) zu beachten. Hier ist ein entsprechend gestaltetes Modell zu wählen, das Modell der Ströer DSM GmbH kommt nicht in Frage. Die grundsätzliche Einwilligung der Kirche als Grundstückseigentümerin für das Aufstellen einer Wartehalle liegt vor. Um eine einheitliche Gestaltung zu gewährleisten, sollte die gegenüberliegende, vorhandene Wartehalle (28) ebenfalls gegen ein neues Modell getauscht werden, welches baugleich ist mit dem Modell im Denkmalbereich. Die vorhandene Wartehalle auf der Ostseite des Gerichtsrings (22) bleibt bestehen, die gegenüberliegende Haltestelle (21) kann mit dem an der Lambertikirche abgebauten, baugleichen Modell bestückt werden. Die beiden Haltestellen CoeBad (29,30) können aus Platzmangel nur dann mit einer Wartehalle versehen werden, wenn die heutigen Busbuchten zu Buskaps umgebaut und damit die notwendigen Aufstellflächen geschaffen werden.

### **6.1 Kauf von neuen Wartehallen**

- In einem ersten Schritt werden die Haltestellen lediglich mit Wartehallen versehen. Die barrierefreie Umgestaltung muss zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.
- Die Kosten je Wartehalle einschließlich Lieferung, Montage und Wiederherstellen der Pflasteroberfläche liegen zwischen 5.300 und 11.000 € in Abhängigkeit vom gewählten Modell. 5.300 € beziehen sich dabei z.B. auf das Modell K7 der Firma Kienzler, 11.000 € auf das Modell K13 der gleichen Firma. Die beiden Modelle sind in der Anlage dargestellt. Bei den Kosten handelt es sich um „Listenpreise“, bei einer garantierten Abnahme im Rahmen einer Gesamtmaßnahme ließen sich die Preise wahrscheinlich noch reduzieren. Die zuletzt in Coesfeld verwendeten Modelle (z.B. eingesetzt an den Haltestellen „Klinke“ an der Daruper Straße) schlugen mit echten Kosten von 7.500 € zu Buche. In den folgenden Berechnungen wurde zunächst ein Mittelwert von 8.000 € angesetzt.
- Es ist ein einheitliches Modell für alle neu zu bestückenden Haltestellen, auch für den Denkmalbereich der Lambertikirche anzustreben. Die Haltestelle Reiningstraße kann ebenfalls mit dem neuen Modell bestückt werden.
- Vorbereitung der Aufstellflächen und Anschluss der Beleuchtung durch die Stadt.
- Finanzierung der gesamten Maßnahme über den städtischen Haushalt.
- Austausch der vorhandenen Halle an der Haltestelle Forellenweg gegen ein neues Modell. Die Kosten für das Abbauen des vorhandenen Modells sind in der Kostenschätzung enthalten.

- Versetzen der vorhandenen Wartehalle von der Haltestelle Lambertikirche (Ostseite) zur Haltestelle Gerichtsring. Die Kosten für das Auf- und Abbauen der Wartehalle sind in der Kostenschätzung enthalten.
- Bau von zwei Buskaps an der Haltestelle „CoeBad“. Die Kosten für das Anlegen der Buskaps sind ebenfalls in der Kostenschätzung enthalten.

Diese Variante bietet den Vorteil, dass die Maßnahme zeitlich gestaffelt realisiert werden kann. Entsprechend der oben beschriebenen Kategorisierung lassen sich die folgenden Prioritäten definieren. Aufgrund der Systematik werden in der Zusammenstellung auch die Haltestellen aufgeführt, die bereits heute Standorte von Wartehallen sind und bei denen in dieser Variante keine Arbeiten erforderlich werden. Die auf die Stadt Coesfeld entfallenden Kosten für die Vorbereitung der Aufstellflächen, den Anschluss der Beleuchtung und die oben beschriebenen Sondermaßnahmen an einzelnen Haltestellen hat der Fachbereich Bauen und Umwelt wie folgt geschätzt:

#### Priorität 1

Nr. 21 <i>Gerichtsring: Westseite</i>	3.800 €
Nr. 22 <i>Gerichtsring: Ostseite</i>	0 €
Nr. 27 <i>Münsterstraße: Lambertikirche, Westseite stadtauswärts</i>	3.300 €
Nr. 28 <i>Münsterstraße: Lambertikirche, Ostseite Richtung Bahnhof</i>	2.900 €

#### Priorität 2

Nr. 6 <i>Borkener Straße: Reiningstraße, Nordseite stadtauswärts</i>	3.700 €
Nr. 9 <i>Daruper Straße: Münstertor, Südseite stadtauswärts</i>	6.700 €
Nr. 13 <i>Daruper Straße: Klinke, Südseite stadtauswärts</i>	0 €
Nr. 24 <i>Holtwicker Straße: Arbeitsamt, Südseite</i>	2.400 €
Nr. 30 <i>Osterwicker Straße: CoeBad, Ostseite stadtauswärts</i>	11.600 €

#### Priorität 3

Nr. 8 <i>Daruper Straße: Münstertor, Nordseite stadteinwärts</i>	2.900 €
Nr. 10 <i>Daruper Straße: Forellenweg, Nordseite stadteinwärts</i>	2.900 €
Nr. 12 <i>Daruper Straße: Klinke, Nordseite stadteinwärts</i>	0 €
Nr. 23 <i>Holtwicker Straße: Arbeitsamt, Nordseite-Kino</i>	0 €
Nr. 29 <i>Osterwicker Straße: CoeBad, Westseite stadteinwärts</i>	13.500 €
Nr. 35 <i>Wiesenstraße: Nordseite</i>	2.900 €

Summe: 56.600 €

Für die kursiv gedruckten Haltestellen werden keine neuen Wartehallen benötigt. Insgesamt sind somit 10 Wartehallen zu kaufen. Für die beiden Haltestellen an der Lambertikirche sollten in jedem Fall hochwertigere Modelle (z.B. K 13 der Firma Kienzler) gewählt werden. Somit liegen die Kosten für die Wartehallen einschließlich Lieferung, Montage und Wiederherstellen der Pflasteroberfläche bei 86.000 €, die Gesamtkosten bei **142.600 €**

## **6.2 Kauf von neuen Wartehallen, Umgestaltung der Haltestellen**

Im Gegensatz zur vorherigen Variante werden die Bushaltestellen gleichzeitig mit Wartehallen versehen und barrierefrei umgestaltet. Dies hat den Vorteil, dass jede Haltestelle nur einmal „angepackt“ werden muss, was in der Summe zu Kosteneinsparungen führt. Die barrierefreie Ausgestaltung beinhaltet z.B. den Einbau eines speziellen Busbordes und das Anlegen von taktilen Führungstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern.

Der Fachbereich Bauen und Umwelt hat die Gesamtkosten für diese Variante ebenfalls ermittelt. Hierin enthalten sind auch die in der Variante 1 beschriebenen Kosten. für die Vorbereitung der Aufstellflächen, den Anschluss der Beleuchtung und die oben beschriebenen Sondermaßnahmen an einzelnen Haltestellen.

#### Priorität 1

Nr. 21 Gerichtsring: Westseite	7.000 €
Nr. 22 Gerichtsring: Ostseite	7.000 €
Nr. 27 Münsterstraße: Lambertikirche, Westseite stadtauswärts	8.500 €
Nr. 28 Münsterstraße: Lambertikirche, Ostseite Richtung Bahnhof	7.900 €

#### Priorität 2

Nr. 6 Borkener Straße: Reiningstraße, Nordseite stadtauswärts	4.000 €
Nr. 9 Daruper Straße: Münstertor, Südseite stadtauswärts	11.200 €
Nr. 13 Daruper Straße: Klinke, Südseite stadtauswärts	1.000 €
Nr. 24 Holtwicker Straße: Arbeitsamt, Südseite	7.100 €
Nr. 30 Osterwicker Straße: CoeBad, Ostseite stadtauswärts	12.700 €

#### Priorität 3

Nr. 8 Daruper Straße: Münstertor, Nordseite stadteinwärts	7.900 €
Nr. 10 Daruper Straße: Forellenweg, Nordseite stadteinwärts	7.200 €
Nr. 12 Daruper Straße: Klinke, Nordseite stadteinwärts	1.000 €
Nr. 23 Holtwicker Straße: Arbeitsamt, Nordseite-Kino	4.700 €
Nr. 29 Osterwicker Straße: CoeBad, Westseite stadteinwärts	14.500 €
Nr. 35 Wiesenstraße: Nordseite	<u>3.500 €</u>

Summe: 105.200 €

Für die Wartehallen sind ebenfalls 86.000 € anzusetzen, die Gesamtkosten betragen somit **191.200 €**

### **6.3 Übernahme der Wartehallen der Ströer DSM GmbH**

- Übernahme der von der Ströer DSM GmbH angebotenen Wartehallen.
- Finanzierung über Werbeanlagen „CityStar“ an Hauptverkehrsstraßen und Werbetafeln in den Wartehallen.
- Vorbereitung der Aufstellflächen und Anschluss der Beleuchtung durch die Stadt, Finanzierung über den städtischen Haushalt.
- Austausch der vorhandenen Halle an der Haltestelle Forellenweg gegen ein Modell der Ströer DSM GmbH. Die Kosten für das Abbauen des vorhandenen Modells sind in der Kostenschätzung enthalten.
- Kauf von zwei neuen, dem Denkmalbereich angepassten Wartehallen für die Haltestellen Lambertikirche.
- Vorhandene Wartehalle an der Reiningstraße bleibt bestehen.
- Versetzen der vorhandenen Wartehalle von der Haltestelle Lambertikirche (Ostseite) zur Haltestelle Gerichtsring. Die Kosten für das Auf- und Abbauen der Wartehalle sind in der Kostenschätzung bereits enthalten.
- Bau von zwei Buskaps an der Haltestelle „CoeBad“. Die Kosten für das Anlegen der Buskaps sind ebenfalls in der Kostenschätzung enthalten.

Bei dieser Variante verbleiben 14 sinnvolle, realisierbare Standorte für Buswartehallen. Die auf die Stadt Coesfeld entfallenden Kosten für die Vorbereitung der Aufstellflächen, den Anschluss der Beleuchtung und die oben genannten Sondermaßnahmen entsprechen denen der Variante 1. Lediglich die Kosten für die Haltestelle Reiningstraße (6) müssen herausgerechnet werden, da die vorhandene Wartehalle stehen bleiben muss. Die auf die Stadt Coesfeld entfallenden Kosten für die Vorbereitung der Aufstellflächen, den Anschluss der Beleuchtung sowie die beschriebenen Sondermaßnahmen an einzelnen Haltestellen betragen demnach 52.900 €

Insgesamt müsste Ströer DSM 7 Wartehallen bereit stellen, für den Bereich der Lambertikirche wären zwei hochwertige Wartehallenmodelle zu kaufen. Der Kauf schlägt mit jeweils 11.000 € zu Buche. Es ergäben sich Gesamtkosten in Höhe von **74.900 €** zuzüglich etwaiger Grunderwerbskosten. Die Priorisierung der Haltestellen erübrigt sich. Eine zeitlich gestaffelte Umsetzung ist nicht möglich, da die Wartehallen relativ kurzfristig geliefert und aufgestellt werden müssen. Die gleichzeitige behindertengerechte Umgestaltung der Haltestellen ist in dieser Variante ebenfalls unmöglich, da eine solche Gesamtmaßnahme im laufenden Haushaltsjahr nicht finanzierbar ist.

#### **6.4 Kostengegenüberstellung**

Variante 6.1: Kauf von neuen Wartehallen:	142.600 €
Variante 6.2: Kauf von neuen Wartehallen, Umgestaltung der Haltestellen €	191.200
Variante 6.3: Übernahme der Wartehallen der Ströer DSM GmbH	74.900 €

#### **7. Fördermöglichkeiten**

Die Aufgaben der Investitionsförderung sind zum 01.01.2008 von der Bezirksregierung Münster auf den neu gegründeten Zweckverband Westfalen-Lippe (NWL) übergegangen. Nach der bisherigen Definition der Investitionsförderung ist die Aufwertung der ÖPNV-Haltestellen kein Fördertatbestand. Die für die Förderung zuständige NWL-Geschäftsstelle strebt aber eine Aufnahme in den Tatbestandskatalog an. Die Entscheidung hierüber obliegt der NWL-Verbandsversammlung. Hilfreich wäre hierbei, wenn die Kommunen deutlich ihr Interesse an der Förderung solcher Maßnahmen im ÖPNV zeigen. Daher lautet die Empfehlung der NWL-Geschäftsstelle, das Planungskonzept weiter auszuarbeiten und eine entsprechende Anmeldung für ein noch aufzulegendes Förderprogramm einzureichen. Dies könnte dann als Argumentationshilfe vor der Verbandsversammlung dienen. Eine Förderung wird wahrscheinlich nur dann zu erreichen sein, wenn die angemeldeten Haltestellen wenigstens mit einem einheitlichen Mindeststandard ausgestattet werden. Hierzu gehören sicherlich sowohl Wartehallen als auch barrierefreie Einstiegsmöglichkeiten. Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit Verknüpfungen zu anderen Verkehrsarten gefordert, hier insbesondere Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich der Haltestelle. Die Flächenverfügbarkeit sowie die entstehenden Kosten sind in einem weiteren Schritt zu prüfen.

## **8. Empfehlung der Verwaltung**

Die Verwaltung hält es für sinnvoll, das Planungskonzept auf Grundlage der Variante 6.2 „Kauf von neuen Wartehallen, Umgestaltung der Haltestellen“ weiter auszuarbeiten. Dadurch kann gewährleistet werden, dass die Haltestellen entsprechend des durch den Nahverkehrsplan des Kreises vorgegebenen Haltestellenstandards umgestaltet werden. Diese Variante lässt sich entsprechend der oben beschriebenen Prioritäten zeitlich staffeln und bietet unter Umständen die Möglichkeit, auf Fördermittel zurückgreifen zu können. Die stufenweise Umsetzung (1. Schritt: Kauf/Übernahme und Montage der Wartehallen – 2. Schritt: Umgestaltung der Haltestellen) birgt die Gefahr, dass der zweite Schritt aus finanziellen Gründen nicht mehr umgesetzt werden kann. Eine Förderung ist bei einem vorgezogenen Erwerb der Wartehallen äußerst fraglich. Sollten für die Maßnahme Fördermittel bereitgestellt werden, ist die Variante 6.2 die für die Stadt Coesfeld kostengünstigste Lösung. Bei einem angenommenen Fördersatz von 70 % reduziert sich der Eigenanteil der Stadt auf **57.360 €**

### **Anlagen:**

Tabelle „Bestandserfassung“

Haltestellenstandards des Nahverkehrsplanes des Kreises Coesfeld

Abbildung CityStar

Abbildung Wartehallenmodelle

Anlage A12a VEP: Übersicht der ÖPNV-Linien