

**Stadt Bergisch Gladbach  
Die Bürgermeisterin**

<b>Federführender Fachbereich Umwelt und Technik</b>		<b>Drucksachen-Nr. 409/2003</b>
		<input checked="" type="checkbox"/> <b>Öffentlich</b>
		<input type="checkbox"/> <b>Nicht öffentlich</b>
<b>Beschlussvorlage</b>		
<b>Beratungsfolge</b> ▼	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Art der Behandlung</b> (Beratung, Entscheidung)
<b>Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr</b>	<b>10.07.2003</b>	<b>Entscheidung</b>

<p><b>Tagesordnungspunkt</b></p> <p><b>Haltestelle "Markt"</b></p>
<p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die Änderung der Fahrgassenführung der Busse sowie die Errichtung einer Haltestellenüberdachung gemäß den beigefügten Plänen. Sofern der Verzicht auf die vorhandenen Bäume für die Konstruktion der Überdachung sinnvoll ist, stimmt der Ausschuss der Entfernung zu.</p>

## **Sachdarstellung / Begründung:**

Seit Abschluss der Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes werden die meisten Buslinien durch die Fußgängerzone über die Haltestelle „Markt“ geführt. Die Fahrgastanzahl dieser Haltestelle konnte kontinuierlich gesteigert werden. Besonders der auf der Stadthausseite gelegene Haltestellenbereich zeigt sich unterdimensioniert. Viele Fahrgäste warten auf ihre Abfahrt, während hinter den bestehenden Fahrgastunterständen viele Fußgänger verkehren. Abhilfe schafft nur eine Verbreiterung des fußläufigen Bereiches auf der genannten Seite sowie die Installation einer großflächigen Haltestellenüberdachung (heute stehen hier jeweils zwei Standardunterstände). Durch diese Maßnahme verschiebt sich die 6,50 m breite Bustrasse sowie die Haltestelle der Gegenseite um ca. 2 m zum Konrad-Adenauer-Platz hin.

Der neue Fahrbahnverlauf wurde dem Ausschuss bereits im Juni 2000 vorgestellt. Damals war geplant, einen Ideenwettbewerb zur weiteren Gestaltung durchzuführen und zu prüfen, ob für diese Maßnahme Fördermittel gezahlt werden. Die Bezuschussung mit Städtebauförderungsmitteln oder nach dem GVFG wurde allerdings abschließend verneint. Daraufhin wurden diverse Angebote zu großflächigen Überdachungsanlagen eingeholt, in die die weitere Möblierung integriert werden soll. Die Verwaltung beabsichtigt, den Auftrag auf Basis der beigelegten Pläne zu vergeben. Detailzeichnungen werden der Stadt in Kürze geliefert.

Beide Überdachungen entstehen im Stahl-/Glas-Bausystem mit Dachträgern als 1/3- und 2/3-Kragarm mit folgenden Ausdehnungen:

Westlich: 3,90 m • ca. 27 m

Östlich: 2,40 m • ca. 17,5 m

Auf der westlichen Seite, die hauptsächlich zum Einstieg genutzt wird, bleibt der Fußweg zwischen Wartehalle und Bebauung erhalten. Die Zugänge zur Wartehalle erfolgen von den Seiten, sowie im nördlichen Drittel auch von hinten. Die Möblierung im Unterstellbereich (Telefonzellen, Uhr, Vitri-  
nen, Bänke etc.) wird der neuen Situation angepasst. Soweit diese Teile über (Werbe-) Verträge geregelt werden, entstehen der Stadt durch die Neugestaltung keine Kosten.

Auf der östlichen Seite, die hauptsächlich zum Ausstieg genutzt wird, entsteht eine kleinere Wartehalle, die sowohl seitliche als auch in der nördlichen Hälfte hinten liegende Abgangsmöglichkeiten bietet.

Ein Problem stellen die Bäume im Bereich der Haltestellen dar. Auf der Seite des Platzes können sie aus dem Straßenbereich heraus versetzt werden. Lediglich der letzte Baum an der Mauer der Villa Zanders müsste dem erforderlichen Verschwenk der Bustrasse zum Opfer fallen.

Auf der Stadthausseite ist ein Versetzen nicht möglich. Daher müssen die Bäume entweder entfernt oder in den neuen Fahrgastunterstand integriert werden, was diverse Probleme mit sich führt. Die neue Wartehalle würde extremen Verschmutzungen unterliegen. Insbesondere eine durchsichtige, architektonisch ansprechende Dachkonstruktion, die an dieser exponierten Lage sicherlich erforderlich ist, müsste häufig gereinigt werden und würde hohe Unterhaltungskosten verursachen. Die Wartehalle müsste konstruktiv an die Bäume angepasst werden, wodurch sich höhere Baukosten ergeben. Inwieweit die Bewässerung der Bäume dann noch ausreicht, kann heute noch keiner sagen. Zudem werden die Bäume in dieser direkten Nähe zur Hauswand auf absehbare Zeit zu groß und irgendwann sowieso gefällt werden müssen.

Im Unterschied zu den bestehenden Wartehallen waren die Bäume jedoch Bestandteil der Fördermaßnahme Konrad-Adenauer-Platz. Hier muss eine Abstimmung mit der Bezirksregierung herbeigeführt werden. Unter dem Aspekt der stark frequentierten Haltestelle im unmittelbaren Einzugsbereich des Stadtzentrums wird der Wegfall von 4-5 Bäumen wahrscheinlich nicht negativ bewertet.

Für diese Gesamtmaßnahme spricht auch, dass sich die Bustrasse in einem desolaten Straßenzustand befindet. Der Neubau der Straße hat höchste Dringlichkeit. Zeitgleich muss die Belkaw eine Gasgussleitung in der gesamten Straße bis spätestens Sommer 2004 ersetzen. Auch diese Maßnahme würde in das Gesamtvorhaben integriert.

Die Planung sieht bei der neuen Bustrasse keine Absenkung im Bereich der Bahnsteige vor, um den Fahrkomfort zu erhöhen. Stattdessen werden die Bahnsteige so angehoben, dass deren Hinterkanten wieder in den Bestand überführt werden.

Für die Bustrasse zwischen Laurentiusstr. und Schnabelsmühle wird ein Fahrbahnbelag gewählt, der den Anforderungen einer stark frequentierten Schwerlastverkehrsstraße genügt. Bei vergleichbaren Vorhaben hat sich in der Vergangenheit ein halbstarrer Belag bewährt. In zweiter Generation wird er Densiphalt genannt und kombiniert die besten Eigenschaften von Asphalt und Beton: die Flexibilität und Fugenlosigkeit des Asphaltes mit der hohen Tragfestigkeit und großen Verschleißfestigkeit des Betons. Densiphalt besteht aus einem hohlraumreichen Asphaltträgergerüst, dessen Hohlräume mit einem speziellen Fließmörtel ausgefüllt werden. Hierdurch ist gewährleistet, dass die Hohlräume des gesamten Asphaltträgergerüsts vollständig ausgefüllt werden.

Ein weiterer Vorteil dieses Oberbaus ist die Möglichkeit der farblichen Gestaltung. In diesem Fall wäre wegen der unmittelbaren Nähe zur Fußgängerzone eine rötliche Farbgebung wünschenswert. Unter Verwendung von rotem Granit als Zuschlagstoff entsteht bei grauer Einfärbung des Fließmörtels der gewünschte Eindruck, den man bisher nur mittels einer Pflasterdecke erreichte. Diese zeigt unter der gegebenen Belastung jedoch schnell Verformungen, die bei Densiphalt nicht zu erwarten sind. Entsprechende Referenzobjekte, die seit Jahren vergleichbaren Spurbelastungen ausgesetzt sind, wurden im Vorfeld besichtigt. Verformungen der Oberfläche, wie am Konrad-Adenauer-Platz vorhanden, konnten nicht festgestellt werden. Um spätere Aufbrüche zu vermeiden, sollten zusätzliche Leerrohre unter der Fahrbahn verlegt werden.

Die Planung der Straße ist fast abgeschlossen, die Wahl des Wartehallentyps auch, so dass noch dieses Jahr mit der gesamten Maßnahme begonnen werden könnte.

Die erforderlichen Mittel für die bauliche Umgestaltung sowie die Haltestellenüberdachung und -ausstattung stehen im Wirtschaftsplan Verkehrsflächen zur Verfügung.