Stadt Gladbeck

Gladbeck, 18.03.2002

Vorlage Nr. 02/0077

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Stojan	18.04.2002	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Betr.: Prioritätenliste Kreisverkehrsplätze

Die Stadt Gladbeck hat seit Mitte 1998 insgesamt 5 Kreuzungsbereiche zu kleinen Kreisverkehrsplätzen der neuen Generation umgebaut. Im Einzelnen sind dies die Kreuzungen:

	Baubeginn
• Humboldtstraße / Schillerstraße	6/1998
• Humboldtstraße / Postallee	6/1998
• Horster Straße / Roßheidestraße	10/1998
• Schützenstraße / Wilhelmstraße	3/1999
• Feldhauser Straße / Frochtwinkel	7/2000

Die Resonanz in der Gladbecker Öffentlichkeit auf den Umbau der o.g. Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen war bisher durchweg positiv. Das positive Bild von Kreisverkehrsplätzen in der Öffentlichkeit führte dazu, dass in der Vergangenheit von verschiedenen Seiten der Umbau weiterer Kreuzungsbereiche zu Kreisverkehrsplätzen ins Gespräch gebracht bzw. konkret beantragt wurde. Die Verwaltung hatte bisher zumeist keine Möglichkeit, auf die Wünsche bzw. Umbauvorschläge konkret zu reagieren, weil die benötigten Finanzmittel für den Bau weiterer Kreisverkehre im Haushalt nicht zur Verfügung standen. Dabei sind auch aus der Sicht der Verwaltung die bisher mit Kreisverkehrsplätzen gemachten Erfahrungen in Gladbeck sehr positiv. Dem Bau weiterer Kreisverkehrsplätze stehen daher keine verkehrsplanerischen Bedenken entgegen.
Um der Erwartungshaltung von Bürgern, Parteien und anderen interessierten Gruppen entgegen zu kommen, aber auch um vorhandene verkehrliche Probleme in Kreuzungsbereichen zu lösen und um auf die kostenträchtige Unterhaltung vorhandener Lichtsignalanlagen verzichten zu können, beabsichtigt die Verwaltung, in den nächsten Jahren verstärkt Knotenpunkte in Kreisverkehrsplätze umzubauen. Ziel ist es dabei, pro Jahr mindestens einen neuen Kreisverkehrsplatz anzulegen.
Um zu einem nachvollziehbaren Arbeitsprogramm zum Bau weiterer Kreisverkehrsplätze für die nächsten Jahre zu kommen, hat die Verwaltung eine „Prioritätenliste Kreisverkehrsplätze“ (siehe Anlage) erstellt. Dabei wurden alle der Verwaltung bekannt gewordenen Vorschläge für Kreisverkehre anhand bestimmter verkehrsplanerischer, aber auch finanzieller Kriterien untersucht und bewertet. Neben externen Vorschlägen wurden auch aus Sicht der Verwaltung in Frage kommende Kreuzungen in die Untersuchung mit aufgenommen.
Für die vorgenommene Beurteilung der untersuchten Knotenpunkte wurden folgende fünf Kriterien herangezogen:

Mitzeichnungen				
Bürgermeister Datum: _____	Erster Beigeordneter: Datum: _____	Beigeordneter/ Stadtkämmerer: Datum: _____	Beigeordneter/ Stadtbaurat: Datum: _____	Rechtsamt: Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Verkehrliche Notwendigkeit

Der Umbau einer konventionellen Kreuzung in einem Kreisverkehr sollte nicht Selbstzweck sein. Angesichts der doch sehr hohen Investitionskosten sollte nur für solche Kreuzungen ein Umbau in Erwägung gezogen werden, an denen heute verkehrliche Probleme bei der Abwicklung des Verkehrs existieren. D. h., es muss eine verkehrliche Notwendigkeit für den Umbau einer Kreuzung vorliegen.

Flächenangebot / Kreuzungsgeometrie

Kleine Kreisverkehrsplätze müssen aus Gründen der Befahrbarkeit auch für große Fahrzeuge einen Fahrbahnaußendurchmesser von mindestens 26 m haben. Dies ist allerdings das Mindestmaß. Wenn möglich, sollte der Außendurchmesser größer - d. h. 26 - 35 m - sein. Bei Mini-Kreisverkehrsplätzen mit überfahrbarer Kreisinsel sollte der Fahrbahndurchmesser zwischen 13 und 25 m liegen. Einschließlich Nebenanlagen (Gehwege und eventuell Trenngrün) ergibt sich daraus ein Flächenbedarf von mindestens 30 bzw. 34 m Durchmesser für kleine Kreisverkehre und 17 bzw. 21 m Durchmesser für Mini-Kreisverkehrsplätze.

Neben dem Flächenangebot spielt auch die Kreuzungsgeometrie eine Rolle für die Kreisverkehrstauglichkeit eines Knotenpunktes. Die zuführenden Straßen sollten möglichst im rechten Winkel auf den KV geführt werden. Eine spitzwinklige bis tangentiale Einfahrt in den Kreisverkehr begünstigt höhere Einfahrtgeschwindigkeiten und erhöht so die Unfallgefahr.

Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit von kleinen Kreisverkehrsplätzen liegt je nach äußeren Umständen bei 20.000 - 25.000 einfahrenden KFZ/Tag in allen Zufahrten. Knotenpunkte mit einer höheren Verkehrsbelastung als 25.000 einfahrende KFZ/Tag sollten nicht zu Kreisverkehren umgebaut werden. Die Leistungsfähigkeit von Mini-Kreisverkehrsplätzen liegt bei 15.000 bis in günstigen Fällen maximal 20.000 KFZ/Tag.

In Zweifelsfällen sollte vor einer Entscheidung zum Umbau einer Kreuzung die Leistungsfähigkeit einer Kreisverkehrslösung gutachterlich nachgewiesen werden.

Städtebauliche Kriterien

Neben verkehrlichen Vorzügen ist auch die positive städtebauliche Wirkung von Kreisverkehrsplätzen unumstritten. Bei der Auswahl von Kreuzungen, die für eine Kreisverkehrslösung in Frage kommen, sollte daher auch darauf geachtet werden, welche Knotenpunkte von einer städtebaulichen und gestalterischen Aufwertung besonders profitieren würden. Danach würden sich besonders gestaltarme, rein verkehrstechnisch angelegte Kreuzungen oder Knotenpunkte an Ortseingangssituationen für eine Kreisverkehrslösung anbieten.

Mini-Kreisverkehrsplätze können die städtebauliche Qualität eines kleinen kompakten Kreisverkehrs - schon wegen der fehlenden Gestaltungsmöglichkeiten der Kreisinsel - nicht erreichen. Dennoch kann durch eine entsprechend aufwändige Gestaltung eine Aufwertung eines Knotenpunktes auch durch einen Mini-Kreisverkehr erzielt werden.

Kosten / Finanzierung / Förderfähigkeit

Die Kosten für die Anlage eines kleinen Kreisverkehrs liegen je nach Größe und notwendigem Umbauaufwand bei ca. 250.000,-- bis 500.000,-- Euro. Ein wichtiges Kriterium bei der Auswahl der Knotenpunkte sind daher die Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten eines Umbaus in einen Kreisverkehr.

Schwierigkeiten bei der Finanzierung eines Kreisverkehrs müssen immer dann erwartet werden, wenn die Stadt Gladbeck nicht selbst Straßenbaulastträger für bestimmte Kreuzungen ist. Dies trifft z. B. in weiten Teilen auf den Straßenzug Bottroper Straße - Konrad-Adenauer-Allee zu. Die auch

unter Berücksichtigung besonders finanzieller Aspekte zu treffende Entscheidung für oder gegen den Umbau von Kreuzungen, die nicht in der Unterhaltung der Stadt Gladbeck stehen, fällt nicht in Gladbeck, sondern beim zuständigen Landesbetrieb Straßen NRW. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Gladbeck sind hier dementsprechend gering.
Umbaumaßnahmen in einer Größenordnung von 250.000,-- bis 500.000,-- Euro wird die Stadt Gladbeck - wenn überhaupt - nur in Ausnahmefällen alleine finanzieren können. Deshalb sind für eine aufzustellende Prioritätenliste immer auch die Aussichten auf eine Bezuschussung nach dem GVFG zu berücksichtigen. Daraus ergibt sich primär ein Vorrang für Kreuzungen im Bereich des Vorbehaltsnetzes. Nicht zuletzt ist auch zu berücksichtigen, wann und in welchem Umfang Kreuzungen zuletzt mit Zuschussmitteln umgestaltet wurden. Hier müssen die Zweckbindungsfristen von in aller Regel 25 Jahren beachtet werden.

Auf der Grundlage der o.g. Kriterien hat die Verwaltung - ohne Berücksichtigung vorhandener Kreisverkehrsplätze - eine Prioritätenliste mit vier Kategorien erarbeitet. Diese sind im Einzelnen:

1. Mit Priorität geplante Kreisverkehrsplätze

In dieser Kategorie sind die Kreuzungen aufgenommen worden, bei denen im Vergleich zu anderen Kreuzungen die Voraussetzungen für einen Umbau in einen Kreisverkehr am ehesten vorliegen. Es handelt sich dabei um zwei Kreuzungsbereiche.

1.1 Feldhauser Straße / Dorstener Straße / Beethovenstraße

Die Abwicklung des vorhandenen Verkehrsaufkommens an der o.g. Kreuzung ist heute mit erheblichen Problemen verbunden. Bedingt durch eine sehr ungünstige Kreuzungsgeometrie, die jeweils nur sehr kurze Linksabbiegerstreifen in den zuführenden Straßen erlaubt, ist die Leistungsfähigkeitsgrenze der Lichtsignalanlage erreicht. Eine weitere Optimierung des Ampelprogramms ist nicht mehr möglich.
So hat die Verwaltung dem Stadtplanungs- und Bauausschuss bereits in seiner Sitzung am 23.03.2000 eine Kreisverkehrslösung für den o.g. Kreuzungsbereich vorgeschlagen. Ein zuvor eingeholtes externes Gutachten hatte die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs an dem Knotenpunkt nachgewiesen.
Einer sofortigen Umsetzung stand damals die fehlende Verfügbarkeit benötigter angrenzender privater Flächen entgegen. Nachdem hier eine Änderung eingetreten ist, ist beabsichtigt, erneut Kaufverhandlungen mit der Herz-Jesu-Gemeinde und einem privaten Grundstückseigentümer aufzunehmen. Insgesamt geht die Verwaltung davon aus, dass relativ zügig eine Einigung über den Erwerb der für den geplanten Kreisverkehr benötigter Flächen erzielt werden kann.
Die Verwaltung hat daher für den Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz kurzfristig einen Einplanungsantrag nach dem GVFG beim RP Münster noch für das Jahr 2003 vorgelegt. Alle vier auf die Kreuzung zuführenden Straßen gehören zum städtischen Vorbehaltsnetz; sie sind durchweg verkehrswichtige Straßen. Eine Fördermöglichkeit nach dem GVFG ist vor diesem Hintergrund grundsätzlich gegeben. Eine konkrete Aussage zu den Förderaussichten ist dennoch zum jetzigen Zeitpunkt kaum möglich.
Die Förderquote für Maßnahmen nach dem GVFG lag für die Stadt Gladbeck zuletzt bei 85 % der zuwendungsfähigen Kosten. Davon kann auch für die o.g. Maßnahme ausgegangen werden.
Für den Umbau der Kreuzung Feldhauser Straße/Dorstener Straße/Beethovenstraße in einen Kreisverkehr liegt bisher nur eine überschlägige Kostenschätzung auf der Grundlage eines Vorentwurfsplanes vor. Danach betragen die reinen Baukosten ca. 400.000,-- €. Zusätzlich zu berücksichtigen sind Ausgaben für den notwendigen Grunderwerb. Auch diese Kosten konnten bisher nur überschlägig ermittelt werden. In dem beim RP Münster eingereichten Einplanungsantrag für den

Kreisverkehr Feldhauser Straße/Dorstener Straße/Beethovenstraße sind die Grunderwerbskosten – vorbehaltlich der noch zu führenden Kaufverhandlungen – mit 50.000,-- € beziffert worden. Neben den reinen Baukosten und den Grunderwerbskosten müssen auch die Abbruchkosten für ein auf dem zu erwerbenden Fremdgrundstück befindliches Gebäude in Höhe von ca. 25.000,-- € berücksichtigt werden. Daraus ergeben sich Gesamtkosten für den Umbau der Kreuzung von 475.000,-- €.
Den Gesamtkosten stehen zu erwartende Zuschüsse in Höhe von 403.750,-- € (85 % der Gesamtkosten) gegenüber. Daraus ergibt sich ein Eigenanteil von ca. 71.250,-- € für die Stadt Gladbeck.
Die Maßnahme ist bisher weder im aktuellen Haushalt, noch im Investitionsprogramm für die Jahre 2002 – 2005 enthalten.

1.2 Kirchhellener Straße / Berliner Straße / Josefstraße

Der heutige Ausbau der signalgeregelten Kreuzung ist bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 17.000 zufahrenden Kfz/Tag deutlich überdimensioniert. Der rein verkehrstechnisch angelegte Ausbau der Kreuzung weist erhebliche gestalterische Mängel im Übergang von der freien Strecke aus Richtung Kirchhellen zur Stadteinfahrt Gladbeck auf. Auch die umständliche und unkomfortabele Führung des Radverkehrs entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen.
Die Verwaltung hat daher schon im Rahmen der Planungen zum Umbau der Josefstraße eine Kreisverkehrslösung für den o.g. Kreuzungsbereich geprüft und einen entsprechenden Entwurf erarbeitet. Dieser ist dem Stadtplanungs- und Bauausschuss bereits in seiner Sitzung am 03.04.2001 vorgestellt worden. Auf Vorschlag der Verwaltung hat der Ausschuss in o.g. Sitzung beschlossen, dass der Umbau der Kreuzung Kirchhellener-/Josefstraße/Berliner Straße nicht Bestandteil der Umbaumaßnahme Josefstraße ist. Gleichwohl wurde der Vorschlag für eine Kreisverkehrslösung für den o.g. Kreuzungsbereich sowohl im Ausschuss als auch in der anschließend informierten Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass ein Kreisverkehr sowohl aus verkehrsplanerischer als auch aus gestalterischer Sicht durchweg positiv beurteilt werden muss.
Durch die Lage der Kreuzung an der Landesstraße L 615 (Kirchhellener Straße) sowie an zwei weiteren Straßen des städt. Vorbehaltsnetzes sind die wichtigsten Voraussetzungen für eine Förderung nach dem GVFG grundsätzlich gegeben. Daraus kann aber noch nicht sicher auf eine tatsächliche Förderung der Maßnahme geschlossen werden.

2. Weitere Kreuzungen, an denen die technischen und verkehrlichen Voraussetzungen für eine Kreisverkehrslösung vorliegen

Neben den Kreuzungen, die aus der Sicht der Verwaltung mit Vorrang zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut werden sollten, existieren im Stadtgebiet weitere Knoten, die sich ebenfalls für einen Umbau eignen würden. Im Unterschied zu den mit Priorität versehenen Kreuzungen liegt hier allerdings eine dringende verkehrliche Notwendigkeit aus der Sicht der Verwaltung nicht vor. Es wird daher vorgeschlagen, diese Kreuzungen erst für einen späteren Umbau vorzusehen. Im Einzelnen handelt es sich hier um folgende sechs Knoten:

2.1 Buersche Straße / Krusenkamp / Heinrich-Krahn-Straße

Der Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehr wäre sowohl vom Verkehrsaufkommen, als auch vom Flächenangebot und der Kreuzungsgeometrie her problemlos möglich. Dementsprechend haben im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens zur Schulwegsicherung an der o.g. Kreuzung alle beteiligten Fachdienststellen der Verwaltung und die Polizei, losgelöst von der Kostenfrage, einen Kreisverkehr für die beste Lösung gehalten. Die Größe der Kreuzung selbst und die Breite der zuführenden Straßen macht allerdings einen erheblichen Umbauaufwand mit entsprechenden Kosten

notwendig. Nach überschlägiger Prüfung würden die Kosten für einen Kreisverkehr ca. 450.000,-- Euro betragen.
Da aus der Sicht der Verwaltung eine dringende verkehrliche Notwendigkeit für einen Umbau nicht vorliegt, wird ein Umbau erst mittelfristig vorgeschlagen.

2.2 Möllerstraße / Schultenstraße

Auch für diese Kreuzung liegen die notwendigen Voraussetzungen zum Umbau in einen Kreisverkehrsplatz vor. Aus Sicht der Verwaltung fehlt hier allerdings eine nachvollziehbare Notwendigkeit zum Umbau der Kreuzung. Im Vergleich mit anderen Kreuzungen im Stadtgebiet sollte ein Umbau daher erst mittel- bis langfristig erfolgen.

2.3 Wilhelmstraße / Grabenstraße

Der Knoten Wilhelmstraße / Grabenstraße würde sich aus der Sicht der Verwaltung schon wegen seiner Lage im Straßennetz der Stadt Gladbeck für eine Kreisverkehrslösung anbieten. Eine genauere Prüfung in Form eines Entwurfplanes hat gezeigt, dass ein Kreisverkehr an dieser Stelle technisch problemlos möglich wäre. Ein von der Verwaltung beauftragtes externes Gutachten hat auch die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrsplatzes am o.g. Knoten bestätigt. Negative Auswirkungen einer Kreisverkehrslösung auf die hier besonders zu beachtenden Ausfahrtmöglichkeiten der Feuerwehr könnten durch entsprechende technische Vorkehrungen ausgeschlossen werden. Mit Hilfe von „Feuerwehrampeln“ wie an der Schützenstraße könnte der Feuerwehr im Alarmfall eine ungehinderte und freie Ausfahrt ermöglicht werden. Von einer kurzfristigen Umsetzung sollte aber dennoch solange abgesehen werden, bis die Planungen zum unmittelbar angrenzenden Schlachthofgelände konkretisiert sind. Längerfristig muss auch die mögliche Entwicklung beim Bau der A 52/ B 224 (Stichwort: Anschlussstelle Grabenstraße) berücksichtigt werden.

2.4 Friedrich-Ebert-Straße / Friedrichstraße

Die o.g. Kreuzung bildet den südlichen Endpunkt des von hohem Fußgängeraufkommen geprägten Teils der Friedrich-Ebert-Straße. Die Kreuzung selbst hat ebenfalls eine der höchsten Fußgängerfrequenzen im gesamten Stadtgebiet. Die heutige Ampelregelung mit Drucktastenanforderung für Fußgänger berücksichtigt das hohe Fußgängeraufkommen nur unzureichend.
In die Bewertung der Kreuzung muss auch der unmittelbar nördlich gelegene Teil der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Lambertistraße mit seinem überbreiten Fahrbahnraum einfließen. Dieser mit großen gestalterischen Mängeln behaftete Teil der Friedrich-Ebert-Straße muss zusammen mit der Kreuzung Friedrichstraße betrachtet werden.
Eine Kreisverkehrslösung könnte die Möglichkeit schaffen, den Fahrbahnraum in der nördlichen Zufahrt deutlich zu reduzieren und Flächen für andere Nutzungen (Straßengrün, Querungshilfen für Fußgänger und Stellplätze) zu gewinnen. Neben den sich daraus ergebenden gestalterischen Möglichkeiten in der nördlichen Zufahrt würde ein Kreisverkehr auch für Fußgänger im Kreuzungsbereich eine deutliche Verbesserung bedeuten. Die heute oft sehr lange Wartezeit für Fußgänger an der Ampel könnte durch Fußgängerüberwege mit Vorrang für Fußgänger völlig entfallen.
Wegen des nur begrenzten Flächenangebotes der Kreuzung kann hier allerdings nur ein Mini-Kreisverkehr mit überfahrbarer Kreisinsel umgesetzt werden. Ein von der Verwaltung beauftragtes Gutachten hat die Leistungsfähigkeit eines Mini-Kreisverkehrs für die Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Friedrichstraße nachgewiesen.
Für einen Mini-Kreisverkehr liegt bisher nur ein grober Vorentwurf vor. Dementsprechend existiert auch noch keine belastbare Kostenschätzung sowohl für den Mini-Kreisverkehr als auch für den nördlich angrenzenden Teil der Friedrich-Ebert-Straße.
Die Förderaussichten für die Maßnahme müssen nach dem GVFG als sehr gering eingestuft werden. Auch aus Städtebauförderungsmitteln kann eine Bezuschussung realistischerweise nicht erwartet werden. Vor diesem Hintergrund muss davon ausgegangen werden, dass die o.g. Maß-

nahme zu 100 % von der Stadt Gladbeck finanziert werden müsste. Zusätzlich ist zu beachten, dass aus der letzten Umgestaltung des Kreuzungsbereiches noch Zweckbindungsfristen für seinerzeit erhaltene Zuschussmittel bestehen.

2.5 Bottroper Straße / Gildenstraße / Ellinghorster Straße

Schon seit einigen Jahren gibt es Initiativen, die einen Umbau der o.g. Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz fordern. Die Verwaltung hat darauf reagiert und einen umsetzungsfähigen Entwurf für einen Kreisverkehr an dieser Stelle erarbeitet.
Probleme für eine mögliche Umsetzung ergeben sich daraus, dass der Straßenbaulastträger für diese Kreuzung der Landesbetrieb Straßenbau NRW in Bochum ist. In den bisherigen Gesprächen mit der Stadt Gladbeck hat der Landesbetrieb einen Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz stets mit dem Hinweis auf fehlende Finanzmittel abgelehnt.
Da auch aus der Sicht der Verwaltung ein Kreisverkehr die heute komplizierte Verkehrsführung im o.g. Knoten deutlich verbessern könnte, sollte der Gesprächsfaden mit dem Landesbetrieb in diesem Punkt aufrecht erhalten werden.

2.6 Konrad-Adenauer-Allee / Bülser Straße

Die Überlegungen für einen Kreisverkehr an dieser Stelle entstanden im Zusammenhang mit der Prüfung der beiden benachbarten Kreuzungen Konrad-Adenauer-Allee/Feldhauser Straße und Konrad-Adenauer-Allee/Buersche Straße. Dabei setzte sich die Auffassung durch, dass sich im Vergleich mit den beiden benachbarten Knoten eher ein Umbau der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee/Bülser Straße anbieten würde, weil die gestalterischen Vorzüge eines Kreisverkehrs dem städtischen Umfeld hier größere Vorteile bringen würden.
Die verkehrlichen und technischen Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind an dieser Kreuzung vorhanden. Allerdings ist auch für diese Kreuzung der Landesbetrieb Straßenbau NRW Straßenbaulastträger. Der Umbau der Kreuzung müsste daher vom Landesbetrieb betrieben werden. Die Verwaltung beabsichtigt, in einem der nächsten Gespräche mit dem Landesbetrieb eine Kreiverkehrslösung für den o.g. Knoten anzusprechen.

3. Kreuzungen, die nach einer überschlägigen Prüfung nicht für eine Kreisverkehrslösung vorgeschlagen werden können

Die folgende Auflistung enthält - ohne Anspruch auf Vollständigkeit - die Kreuzungen, die aus der Sicht der Verwaltung für eine Kreisverkehrslösung nicht in Frage kommen. Die Überprüfung der Kreuzungen wurde anhand der einleitend genannten fünf Kriterien vorgenommen:

- Frentroper Straße / Uechtmannstraße
- Frentroper Straße / Schultenstraße / Am Dorffelde
- Konrad-Adenauer-Allee / Feldhauser Straße
- Konrad-Adenauer-Allee / Buersche Straße
- Kirchhellener Straße / Marc-en-Baoreul-Straße / Landstraße / Hegestraße
- Konrad-Adenauer-Allee / Sandstraße / Mühlenstraße
- Sandstraße / Bottroper Straße / Schützenstraße
- Bottroper Straße / Beisenstraße / Rockwoolstraße
- Beisenstraße / Bohmertstraße

4. Umbau der Horster Straße IV - VI BA

Das bisher noch nicht überplante Teilstück der Horster Straße zwischen dem Kreisverkehr mit der Roßheidestraße und der Stadtgrenze Gelsenkirchen ist aus der Kreisverkehrsuntersuchung herausgenommen worden. Der Umbau der Horster Straße ist eine eigenständige Maßnahme, die insbesondere auch finanziell eigenständig abgewickelt wird. Wenn sich an den noch zu überplanenden Kreuzungen der Horster Straße eine weitere Kreisverkehrslösung anbietet, würde dieser Kreisverkehr zusätzlich zu den in der Prioritätenliste genannten Kreuzungen gebaut. Eine stichhaltige Aussage zu den einzelnen Knoten an der noch nicht umgebauten Horster Straße kann erst im Rahmen der Entwurfsplanung gemacht werden.

5.Finanzielle Auswirkungen

I. Investitionskosten (jährlich)	475.000,-- €
Zuschüsse Dritter	403.750,-- €
Eigenmittel	71.250,-- €

II. Folgekosten

Betriebskosten (jährlich)
a) Pflege der Grünflächen und Bäume
b) Straßenraumbeleuchtung

Kalkulatorische Kosten (jährlich)

Die Folgekosten für die geplante Maßnahme können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden. Pflege und Unterhaltungskosten für den Kreisverkehr müssten die derzeitigen Wartungs- und Unterhaltungskosten besonders für die bestehende Ampelanlage gegenübergestellt werden. Dies ist in diesem frühen Stadium der Planung noch nicht möglich.

Anlage

Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs und Bauausschuss stimmt der „Prioritätenliste Kreisverkehre“ zu.

2. Der dem RP Münster vorgelegte Einplanungsantrag für den geplanten Kreisverkehr an der Kreuzung Feldhauser Straße / Dorstener Straße / Beethovenstraße ist fristgerecht bis zum 30.06.2002 um einen Zuschussantrag zu ergänzen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die für den Umbau weiterer Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen notwendigen Finanzmittel für den Haushalt 2003 bzw. für das Investitionsprogramm 2002 bis 2006 anzumelden.

Der Bürgermeister
I.V.

Stojan
Stadtbaurat

In der Sitzung des
☐ _____-Ausschusses
☐ Rates
☐ Haupt- und Finanzausschusses
am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: