

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Stojan	13.05.2004	

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**Umbau der Horster Straße - IV. Bauabschnitt  
von der Roßheidestraße (km 2.170) bis zum Hahnenbach (km 2.890)  
hier: Vorstellung der Entwurfsplanung**

**Begründung:**

(ggf. zusätzlich)

Im Mai/Juni 2004 sollen die letzten Bauarbeiten am dritten Bauabschnitt der Horster Straße zwischen dem Waldorfkindergarten und der Wilhelmstraße abgeschlossen werden. Nach den Planungen der Stadt Gladbeck soll bereits im Jahr 2005 mit dem Umbau des vierten Bauabschnittes zwischen dem Kreisverkehr mit der Roßheidestraße (km 2.170) und dem Hahnenbach (km 2.890) begonnen werden.

Im Investitionsprogramm für die Jahre 2003 bis 2007 ist der Umbau des IV Bauabschnittes der Horster Straße mit 2.232.000,00 € enthalten. Davon sind 600.000,00 € jeweils für die Jahre 2005 und 2007 sowie 1.032.000,00 € für 2006 vorgesehen. Die Finanzplanung geht weiter davon aus, dass für die Maßnahme ein Zuschuss des Bundes und des Landes in Höhe von 80 v.H. nach dem GVFG gewährt wird.

Aus organisatorischen Gründen hat die Verwaltung die im Investitionsprogramm vorgesehene Umbaustrecke des IV. Bauabschnittes um ca. 100 m über die Einmündung der Boystraße hinaus bis über den Hahnenbach verlängert. Der Bauabschnitt hat damit nun eine Gesamtlänge von 720 m. Mit der Verlängerung des IV. Bauabschnitts ist auch ein Erhöhung des Finanzbedarfs von bisher geplanten ca. 2.232.00,00 € auf 2.584.00,00 € verbunden. Daraus ergeben sich gegenüber der bisherigen Investitionsplanung Mehrkosten für den IV. Bauabschnitt von ca. 352.00,00 €. Diese können allerdings um eine entsprechende Verringerung der im Investitionsprogramm ebenfalls bereits vorgesehenen Kosten für den dann verkürzten V. Bauabschnitt aufgefangen werden. Die Gesamtkosten für den Restausbau der beiden letzten Bauabschnitte der Horster Straße werden durch die Verlängerung des IV. Bauabschnittes nicht verändert.

Um die finanziellen Voraussetzungen für eine kontinuierliche Fortführung der Umbauarbeiten an der Horster Straße zu sichern, hat die Verwaltung bereits Kontakt mit der Bezirksregierung Münster aufgenommen und die Maßnahme IV. Bauabschnitt für das Förderprogramm 2005 angemeldet. Planerische Grundlage für die Anmeldung der Maßnahme ist die zwischen den Fachdienststellen der Verwaltung, der Polizei und der Vestischen abgestimmte Entwurfsplanung für den IV. Bauabschnitt der Horster Straße.

<b>Mitzeichnungen</b>				
Bürgermeister	Erster Beigeordneter:	Beigeordneter/ Stadtkämmerer:	Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: \_\_\_\_\_

## **Vorentwurfsplanung**

### ***Anlagen 1 – 7***

Die vorhandene Straßenraumbreite im IV. Bauabschnitt der Horster Straße ist mit ca. 27,00 – 29,00 m deutlich breiter als in den drei vorangegangenen Umbauabschnitten. Hier lag die Straßenraumbreite bei ca. 18,50 – 21,50 m. Vor diesem Hintergrund muß eine neue von dem bisherigen Umbau abweichende Straßenraumaufteilung gefunden werden. Neben der Straßenraumbreite unterscheidet sich der IV. Bauabschnitt in einem weiteren wesentlichen Punkt von den ersten drei Bauabschnitten. Der IV. Bauabschnitt wird maßgeblich geprägt von einer sehr markanten Platanenbaumreihe, die an der Nordseite des Straßenraumes steht. Die Planung für den IV. Bauabschnitt wird daher wesentlich vom Umgang mit der vorhandenen Platanenreihe bestimmt.

Die Verwaltung hat im Rahmen der Vorentwurfsplanung eine Vielzahl möglicher Straßenraumquerschnitte für den IV. Bauabschnitt der Horster Straße erarbeitet. Als Anlagen 1 – 7 sind dieser Vorlage die Regelquerschnitte von sieben Planungsalternativen aus der Vorentwurfsplanung beigelegt. Eine Beschreibung jeder einzelnen Alternative würde den Rahmen dieser Vorlage sprengen. Daher sollen die wesentlichen Unterschiede der Alternativen nur kurz dargestellt werden.

Der gravierendste Unterschied zwischen den Alternativen ist die Frage, ob die vorhandene Platanenreihe erhalten werden soll bzw. kann, oder ob die Bestandsbäume entfernt werden sollen bzw. müssen. Die Planungsalternativen 1 – 5 gehen davon aus, dass die Bestandsbäume erhalten werden, während in den Alternativen 6 und 7 die vorhandenen Bäume nicht berücksichtigt sind.

Ein weiteres wesentliches Kriterium ist die Frage, ob die Fahrbahn durch einen durchgehenden Mittelstreifen in zwei getrennte Richtungsfahrbahnen aufgeteilt, oder als zusammenhängende Fahrbahn angelegt werden soll. Die Alternativen 4 und 5 zeigen jeweils eine Zweirichtungsfahrbahn in einer Breite von 6,50 m. Die anderen Planungsalternativen (1 – 3 und 6, 7) trennen die Richtungsfahrbahnen durch einen durchgehenden Mittelstreifen.

Die jeweilige Gestaltung der Fahrbahn hat Einfluss auf die mögliche Anlage der Flächen für den ruhenden Verkehr. So ist die Anlage von Senkrechtstellplätzen (Alternativen 4 und 5) bei gleichzeitiger Trennung der Richtungsfahrbahnen durch einen Mittelstreifen nicht möglich. In diesen Fällen könnten nur Parallelstellplätze (Alternativen 1 – 3 und 6) oder allenfalls Schrägstellplätze (Alternative 7) angelegt werden.

Gemeinsam ist allen Alternativen der Vorentwurfsplanung, dass der Radverkehr unmittelbar an die Gehwege angegliedert im Seitenraum geführt werden soll. Ebenso soll die heutige Hängebeleuchtung durch eine beidseitige Mastbeleuchtung im Seitenraum ersetzt werden.

Unterschiede weisen die Vorentwurfsalternativen schließlich auch hinsichtlich der zukünftigen Straßenraumbegrünung auf. Hier reicht das Spektrum von einer Ergänzung der vorhandenen Platanenreihe um eine, zwei oder drei zusätzliche Baumreihen (Alternativen 1 – 5) bis zu einer völligen Neubegrünung des Straßenraumes mit drei bzw. vier neuen Baumreihen (Alternativen 6 und 7).

In der Diskussion um die Vor- und Nachteile einzelner Planungsalternativen oder auch nur einzelner Planungselemente kristallisierte sich bei den Fachdienststellen der Verwaltung folgende Priorisierung heraus:

- Um die Überquerbarkeit der Horster Straße für Fußgänger zu erleichtern, sowie Möglichkeiten für eine Begrünung des Fahrbahnraumes und Aufstellmöglichkeiten für Linksabbieger zu gewinnen, sollte die Fahrbahn durch einen durchgehenden Mittelstreifen in zwei Richtungsfahrbahnen getrennt werden.
- Die Flächen für den ruhenden Verkehr sollten als parallele Parkstreifen angelegt werden. Auf Schrägstellplätze sollte verzichtet werden, weil diese nur durch PKW genutzt werden könnten und sichtbehindertenes Zurücksetzen beim Ausparken in die stark befahrene Horster Straße mit nicht unerheblichen Sicherheitsrisiken verbunden wäre.
- Der Radverkehr sollte separat von der Fahrbahn zwischen Parkstreifen und Gehweg im Seitenraum geführt werden. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens in der Horster Straße kann eine gemeinsame Führung von Kfz-/ und Radverkehr nicht empfohlen werden!
- Der Straßenraum der Horster Straße sollte eine deutliche gestalterische Aufwertung durch eine entsprechende Begrünung erfahren. Je nach Bewertung der Bestandsbäume werden drei bis vier Baumreihen als Straßenbegrünung vorgeschlagen.

## **Bewertung und Umgang mit den Bestandsbäumen**

Zu Beginn des Planungsprozesses für den IV. Bauabschnitt im Jahr 2003 ist die Verwaltung davon ausgegangen, dass die den Straßenraum prägende Platanenreihe erhalten werden kann und soll. Vor diesem Hintergrund wurden in der Vorentwurfsplanung auch die Alternativen 1 – 5 unter Beibehaltung der Bestandsbäume entwickelt. Mit zunehmendem Fortgang der Planungen entstanden Zweifel und Unsicherheiten, ob die Bestandsbäume angesichts des beabsichtigten Vollumbaus der Straße wirklich erhalten werden könnten. So wurden zwei weitere Planungsalternativen ( 6 und 7) ohne Berücksichtigung der Bestandsbäume erarbeitet.

Da eine letzte Klarheit über die Standsicherheit und die Vitalität der Bestandsbäume nur durch einen entsprechenden Sachverständigen für Baumpflege und Baumstatik zu erreichen war, hat die Verwaltung ein externes Gutachten zur Beurteilung der Platanenreihe vor dem Hintergrund des geplanten Umbaus der Horster Straße in Auftrag gegeben.

Das Gutachten kommt im Ergebnis zu einer differenzierten Beurteilung der vorhandenen Platanenreihe für einzelne Teilabschnitte der IV. Bauabschnitts der Horster Straße. Die Ergebnisse des Gutachten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Für den Teilabschnitt zwischen der Roßheidestraße und der Marienstraße (hier stehen 29 Platanen) „ist eine Erhaltung des Platanenbestandes im Hinblick auf die geplanten Eingriffe in die Wurzelbereiche und den damit verbundenen beträchtlichen statischen und physiologischen Auswirkungen keinesfalls anzuraten. **Aus vorgenannten Gründen kann also nur die Entfernung dieser Bäume in Frage kommen.**“
- Für den Teilabschnitt von der Marienstraße bis zum Hahnenbach (hier stehen 32 Platanen) lassen die Untersuchungsergebnisse „**die Erhaltung des Platanenbestandes bezüglich der damit verbundenen einseitigen Wurzelverluste, deren Umfang aus fachlicher Sicht als vertretbar einzustufen sind, überwiegend möglich und sinnvoll erscheinen.**“ Im weiteren benennt das Gutachten 9 einzelne Bäume in diesem Abschnitt, die aus unterschiedlichen Gründen ebenfalls entfernt werden müssten. Letztlich kann und sollte nach dem Gutachter der Großteil der Bestandsbäume in diesem Abschnitt erhalten werden.

Die Fachdienststellen haben sich mit dem Ergebnis des Gutachten einschließlich der zugrunde liegenden Begründung auseinandergesetzt und letztlich keine Bedenken, sich den Empfehlung des Gutachters anzuschließen. Vor diesem Hintergrund werden die Ergebnisse des Baumgutachtens auch der Entwurfsplanung zugrunde gelegt.

## **Einmündung der Marienstraße in die Horster Straße**

Ein wesentlicher Knotenpunkt innerhalb des IV. Bauabschnitts der Horster Straße ist die zur Zeit vorfahrtgeregelt Einmündung der Marienstraße in die Horster Straße. Die Marienstraße ist gegenüber der Horster Straße vorfahrtrechtlich untergeordnet. Zu Spitzenzeiten treten für den Linksabbiegestrom aus der Marienstraße in die Horster Straße hohe Wartezeiten auf. Eine unmittelbare Folge dieser hohen Wartezeiten sind Vorfahrtskonflikte, die auch gelegentlich zu Unfällen führen. Im Einmündungsbereich der Marienstraße gibt es zudem einen hohen Querungsbedarf von Fußgängern über die Horster Straße. Dies hat die Stadt Gladbeck noch im Jahr 1999 veranlaßt, trotz des geplanten Vollumbaus der Horster Straße provisorische Querungshilfen als Zwischenlösung in die Horster Straße und die Marienstraße einzubauen.

Zur Situationsanalyse für den Einmündungsbereich der Marienstraße gehört auch der Hinweis, dass mit der Rethelstraße, der Antoniusstraße und der Vehrenbergstraße drei weitere Einmündungen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Knoten Marienstraße zu berücksichtigen sind. Zusätzlich sind Zu- und Ausfahrten zu einer Tankstelle sowie zu einem Lebensmittelmarkt zu beachten. Gleiches gilt für private Grundstückszufahrten zu den Häusern 277 – 287 und für die vor der Tankstelle vorhandenen Taxistände.

Die Verkehrsbelastung im Knotenpunktbereich liegt in der Horster Straße westlich der Marienstraße bei ca. 12.150 Kfz/Tag und östlich der Marienstraße bei ca. 15.500 Kfz/Tag. Die Marienstraße wird von ca. 8.800 Kfz/Tag befahren. Mit ca. 18.200 in den Knoten einfahrenden Kfz/Tag hat der Knotenpunkt eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung, die bei der zukünftigen Knotenpunktlösung zu beachten ist.

Die Verwaltung hat im Rahmen der Vorentwurfsplanung drei mögliche Planungsalternativen für den Einmündungsbereich erarbeitet:

- Alternative 1: Beibehaltung des Konzeptes der vorfahrtgeregelt Einmündung
- Alternative 2: Anlage eines dreiarmligen Kreisverkehrsplatzes
- Alternative 3: Anlage einer Einmündung mit Lichtsignalanlage

Zu diesen drei Planungsalternativen hat die Verwaltung beim Büro Brilon, Bondzio, Weiser aus Bochum eine vergleichende verkehrstechnische Untersuchung mit gutachterlicher Bewertung der unterschiedlichen Kreuzungslösungen in Auftrag gegeben.

Das vorliegende Gutachten umfaßt insgesamt 94 Seiten. Daher ist eine Vervielfältigung selbst für die Fraktionen mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden. Im Stadtplanungsamt liegen aber drei Exemplare des Gutachtens vor. Diese können bei Bedarf jederzeit zur Einsicht bereitgestellt werden.

Die Gutachter kommen zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

- *Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes gemäß der Alternative 2 wird ausdrücklich empfohlen. Es ist ein leistungsfähiger und sicherer Verkehrsablauf zu erwarten.*

- *Alternativ kommt auch die Signalisierung der Einmündung gemäß Alternative 3 in Betracht. Diese Alternative wird hinsichtlich der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit jedoch schlechter eingestuft als der Kreisverkehrsplatz.*
- *Von der Beibehaltung des Konzeptes einer vorfahrtgeregelten Einmündung entsprechend der Alternative 1 wird aus Kapazitäts- und Verkehrssicherheitsgründen abgesehen.*

Soweit das Ergebnis des Verkehrsgutachtens.

Die Fachdienststellen der Verwaltung schließen sich der Empfehlung der Gutachter für einen Kreisverkehrsplatz am Knoten Horster Straße/Marienstraße vorbehaltlos an. Daher wird in der Entwurfsplanung auch ein Kreisverkehr am o.g. Knoten vorgesehen.

Der von der Verwaltung erarbeitete Entwurf für den Kreisverkehr geht davon aus, dass aus den südlich angrenzenden Privatgrundstücken (Häuser Nr. 284 – 300) in geringem Umfang (ca. 120 qm) Flächen für die Kreisverkehrslösung in Anspruch genommen werden müssen. Nur so sind die fachlichen Entwurfsvorgaben für die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes zu erfüllen.

Die Häuser Nr. 284 – 300 befinden sich ausnahmslos im Besitz der Viterra. Da die Viterra im Rahmen der Privatisierungsmaßnahmen Brauck A die o.g. Gebäude an die derzeitigen Nutzer veräußern möchte, hat die Stadt Gladbeck bereits Kontakt mit der Viterra aufgenommen, um die für den Kreisverkehr benötigten Flächen vorab zu erwerben. Die Grunderwerbsverhandlungen zwischen der Stadt Gladbeck und der Viterra sind bereits sehr weit fortgeschritten. Der Abschluss des Kaufvertrages ist für Mitte dieses Jahres zu erwarten. Damit stehen dann alle für den Umbau des Knotens in einen Kreisverkehrsplatz benötigten Flächen zur Verfügung.

## **Stellplatzsituation im Bereich zwischen der Roßheidestraße und der Marienstraße**

Eine besondere Situation ist im Bereich zwischen der Roßheidestraße und der Marienstraße durch das Parkverhalten entstanden, das sich hier in der Vergangenheit entwickelt hat. Diese Besonderheit liegt darin, dass sowohl jeweils am südlichen und nördlichen Fahrbahnrand geparkt wird, darüber hinaus aber auch in Senkrechtaufstellung im nördlichen Gehwegbereich zwischen den Platanenbäumen. Dieses Parkverhalten hat sich über Jahre entwickelt. Das nach der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich nicht zulässige Parken im Gehwegbereich wurde bisher geduldet. So entstand im Laufe der Zeit ein überaus großzügiges Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum. Rein rechnerisch – eine genaue Zählung ist wegen fehlender Markierungen kaum möglich – können heute am Fahrbahnrand jeweils ca. 35 PKW-E und im nördlichen Gehwegbereich noch einmal ca. 70 PKW abgestellt werden. So ergibt sich in der Summe ein Stellplatzangebot von ca. 140 PKW-E im öffentlichen Straßenraum. Das sehr großzügige Stellplatzangebot hat dazu geführt, dass auf privaten Grundstücken auf die Anlage von Stellplätzen zum Teil völlig verzichtet wurde. So existiert z.B. für die zehn Häuser Nr. 241 – 251 mit insgesamt 60 Wohneinheiten auf den privaten Grundstücken kein einiger Stellplatz. Die zu diesen Wohnung gehörenden Kfz werden ausnahmslos im öffentlichen Straßenraum abgestellt.

Als Anlage 15 sind dieser Vorlage die Ergebnisse von vier Zählungen des ruhenden Verkehrs für den vierten Bauabschnitt der Horster Straße zu unterschiedlichen Zeiten beigelegt. Danach waren im Bereich zwischen der Roßheidestraße und der Marienstraße in den Abendstunden maximal 67 Kfz im Straßenraum abgestellt.

Mit dem Umbau der Horster Straße wird ein der heutigen Situation vergleichbares Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum nicht mehr bereitgestellt werden können. Gleichgültig welche Stellplatzanordnung (senkrecht, schräg oder parallel) gewählt würde; der tatsächliche Stellplatzbedarf könnte im Straßenraum alleine nicht abgedeckt werden. Die Verwaltung hat daher bereits Kontakt mit den Eigentümern bzw. den Verwaltern einiger Gebäude ohne privates Stellplatzangebot aufgenommen und auf die sich durch den geplanten Umbau verändernde Situation hingewiesen. Dabei wurden die Eigentümer aufgefordert, wie andere Eigentümer an der Horster Straße auch Stellplätze auf den privaten Grundstücken entsprechend ihrem Bedarf anzulegen. Die Gespräche mit den betreffenden Eigentümern sind noch nicht abgeschlossen und werden von der Verwaltung fortgeführt.

## **Entwurfsplanung**

Auf der Grundlage der zuvor beschriebenen Vorarbeiten hat die Verwaltung eine Entwurfsplanung als Vorschlag der Verwaltung für den Umbau des IV. Bauabschnitts der Horster Straße erarbeitet.

Die Entwurfsplanung unterscheidet drei Teilabschnitte. Dabei umfaßt der Teilabschnitt 1 den Bereich von der Roßheidestraße bis zur Dürerstraße und der Teilabschnitt 2 die Strecke zwischen der Dürerstraße und der Marienstraße. Der Unterschied zwischen den beiden Teilbereichen liegt in erster Linie in der unterschiedlichen Straßenraumbreite, die ca. 27,00 m im 1. Teilabschnitt und ca. 29,00 m im 2. Teilabschnitt beträgt. Die Straßenraumaufteilung ist in beiden Teilabschnitten gleich und variiert lediglich in unterschiedlichen Gehwegbreiten.

Den dritten Teilabschnitt bildet der Bereich zwischen der Marienstraße und dem Hahnenbach.

### **Teilabschnitte 1 und 2 (Roßheidestraße bis Marienstraße)**

#### ***Anlagen 8,9 und 11***

Die Entwurfsplanung sieht in diesem Bereich entsprechend den Ergebnissen des Baumgutachtens vor, die vorhandene Platanenbaumreihe vollständig zu entfernen.

Der Fahrbahnraum wird durch einen durchgehenden Mittelstreifen geteilt. Dadurch entstehen zwei getrennte Richtungsfahrbahnen. Der Mittelstreifen wird je nach Bedarf als Querungshilfe für Fußgänger, Aufstellfläche für Linksabbieger sowie als Pflanzstreifen für Baumpflanzungen ausgebaut.

An die beiden Richtungsfahrbahnen schließen sich beidseitig Parkstreifen mit Längsparkständen an, die durch Baumpflanzungen unterbrochen werden. Dadurch entsteht im Fahrbahnraum eine durchgängige dreireihige Baumallee. Erfahrungen mit bereits umgebauten Straßen im Stadtgebiet zeigen, dass diese Art der Fahrbahnraumgestaltung zu einer deutlichen Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten beiträgt.

Die vorhandene Straßenraumbreite erlaubt es, die Rad- und Gehwege in den Seitenräumen nicht nur mit ihren Mindestmaßnahmen herzustellen, sondern hier komfortablere Nutzungsbreiten für Radfahrer und Fußgänger vorzusehen. Davon profitiert insbesondere der von Fußgängern deutlich stärker frequentierte nördliche Gehweg. Dieser Gehweg wird an

der Nordseite von einer vierten Baumreihe – als Ersatz für die wegfallende Platanenreihe – begrenzt. Dadurch entsteht im nördlichen Seitenraum für Fußgänger und Radfahrer eine hohe Aufenthaltsqualität, die der Straße auch einen Boulevardcharakter verleiht.

Die vierte, nördliche Baumreihe kann nur dort vorgesehen werden, wo die angrenzende Wohnbebauung entsprechen weit von der Grundstücksgrenze zurückbleibt. In den übrigen Bereichen ist nur eine Strauchbepflanzung des vierten Grünstreifens möglich, bzw. muß ganz auf den vierten Grünstreifen verzichtet werden.

Zwischen der Roßheidestraße und der Marienstraße liegen heute vier Richtungshaltestellen des ÖPNV. Diese Haltestellen sollen erhalten bleiben und abwechselnd als Busbucht- bzw. Buskaphaltestellen mit Fahrgastwarteallen angelegt werden.

Die Einmündungsbereiche der Wohnstraßen (Dürerstraße, Rethelstraße, Antoniusstraße und Boystraße) sollen als Gehwegüberfahrten angelegt werden. Dies gilt auch für alle privaten Grundstückszufahrten.

Der im Bereich der Tankstelle vorhandene Taxistand mit vier Plätzen soll an seinem jetzigen Standort erhalten bleiben. Dabei soll die Zufahrt über die Marienstraße und die Abfahrt über die Grundstücksausfahrt für die Tankstelle an der Horster Straße erfolgen.

## **Einmündung Marienstraße**

### ***Anlage 12***

Wie im bereits erwähnten Verkehrsgutachten empfohlen sieht die Entwurfsplanung für den Einmündungsbereich der Marienstraße in die Horster Straße eine Kreisverkehrslösung vor.

Die Planung des Kreisverkehrs entspricht genau den Lösungen die bereits an anderen Stellen des Stadtgebiets umgesetzt wurden und sich dort bisher gewährt haben.

Der Kreisverkehr hat einen Durchmesser von 32,00 m. Die 7,50 m breite Kreisfahrbahn ist in einen 5,00 m breiten, asphaltierten und einen nur von Großfahrzeugen zu nutzenden 2,50 m breiten Innenring (Beton mit Pflasterstruktur) aufgeteilt. Die drei Zufahrten der Horster Straße und der Marienstraße werden jeweils mit Fahrbahnnteilern versehen, die als Querungshilfen für Fußgänger dienen. Zusätzlich sind Fußgängerüberwege als Querungshilfen vorgesehen.

Der Radverkehr wird zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn geführt. Dazu sind jeweils vor bzw. nach dem Kreisverkehr Radfahrerschleusen in bzw. aus dem Seitenraum vorgesehen.

## **Teilabschnitt 3 (Marienstraße bis Hahnenbach)**

### ***Anlagen 10 und 12***

Der Straßenraumquerschnitt im dritten Teilabschnitt entspricht weitgehend dem aus den ersten beiden Teilabschnitten. Der Unterschied besteht darin, dass die vorhandene Platanenreihe an der Nordseite des Straßenraumes weitgehend erhalten bleiben soll. Sie bildet damit praktisch die vierte Baumreihe im Straßenraum. Allerdings können aufgrund der großen Kronendurchmesser der Platanen im nördlichen Parkstreifen nur dort wo die Platanenreihe Lücken aufweist vereinzelt Baumpflanzungen vorgenommen werden.

Die vorhandenen Richtungshaltestellen des ÖPNV „Boystraße“ werden um ca. 100 m nach Westen verschoben und nun unmittelbar gegenüberliegend plaziert. Um den Verkehrsfluss nicht zu unterbrechen sollen diese Haltestellen als Busbuchten angelegt werden.

Im Bereich des Hahnenbachs verzichtet die Entwurfsplanung bewußt auf die Anlage von Stellplätzen. Hier soll durch eine durchgängige Grüngestaltung der die Horster Straße kreuzende Südpark auch in der Straßenraumgestaltung berücksichtigt werden.

## **Grünflächen- und Parkplatzbilanz**

Die folgende Übersicht zeigt im Vergleich zwischen der Bestandssituation und der Entwurfsplanung die jeweilige Grünflächen- und Parkplatzbilanz.

	<b><u>Bestand</u></b>	<b><u>Entwurfsplanung</u></b>
<b><u>Teilabschnitte 1 und 2</u></b>		
Roßheidestraße bis Marienstraße		
<b><u>Grünflächen in qm</u></b>	<b>ca. 130qm</b>	<b>ca. 1.900qm</b>
<b><u>Straßenbäume</u></b>	<b>29</b>	<b>88</b>
davon: Bestand	29	-
Neuplanung	-	88
<b><u>Parkplätze</u></b>	<b>140</b>	<b>55</b>
davon: Südseite Fahrbahn	35	26
Nordseite Fahrbahn	35	29
Nordseite Gehweg	70	-
<b><u>Teilabschnitt 3</u></b>		
Marienstraße bis Hahnenbach		
<b><u>Grünflächen in qm</u></b>	<b>ca. 1.400qm</b>	<b>ca. 2.600qm</b>
<b><u>Straßenbäume</u></b>	<b>36</b>	<b>87</b>
davon: Bestand	36	23
Neuplanung	-	64
<b><u>Parkplätze</u></b>	<b>45</b>	<b>29</b>
davon: Südseite Fahrbahn	23	13
Nordseite Fahrbahn	22	16

## Kostenschätzung / Finanzierung

Eine detaillierte Kostenschätzung für den Umbau des vierten Bauabschnitts der Horster Straße auf der Grundlage der Entwurfsplanung liegt bisher noch nicht vor. Daher kann hier nur das Ergebnis einer überschlägigen auf der Grundlage der umzubauenden Fläche ermittelten Kostenrechnung dargestellt werden:

Die umzubauende Fläche des vierten Bauabschnitts umfaßt ca. 21.500 qm. Nach den Ausschreibungsergebnissen der bisher umgesetzten Bauabschnitte eins bis drei, muss von durchschnittlichen Baukosten in Höhe von ca. 120,- €/qm ausgegangen werden. Damit ergeben sich für den IV. Bauabschnitt überschlägige Umbaukosten in Höhe von ca. 2.580.000,- €.

Dazu kommen die Kosten für den notwendigen Grunderwerb. Nach dem derzeitigen Stand der Grundstückskaufverhandlungen ist hier von einem Betrag in Höhe von ca. 4.000,00 € auszugehen.

Die Gesamtkosten für den Umbau des IV. Bauabschnitts der Horster Straße betragen nach dieser überschlägigen Kostenschätzung ca. **2.584.000,- €**.

Da eine detaillierte Kostenschätzung für den Umbau des IV. Bauabschnitts bisher noch nicht vorliegt, kann auch die Höhe der Anliegerbeiträge nach § 8 KAG noch nicht ermittelt werden. Die Verwaltung wird diese Berechnungen auf der Grundlage der beschlossenen Entwurfsplanung kurzfristig erstellen.

## Finanzielle Auswirkungen

### I. Investitionskosten (gesamt)

**Ca. 2.584.000,- €**

Zuschüsse Dritter

noch nicht ermittelt

Eigenanteil

noch nicht ermittelt

### II. Folgekosten

**Bestand**

**Entwurfsplanung**

Betriebskosten (jährlich)

a. Pflege der Grünflächen und Bäume

6.100,- €

17.050,- €

b. Straßenraumbeleuchtung

5550,- €

10600,- €

**ca. 11650,- €**

**ca.27.650,- €**

Der Berechnung der jährlichen Betriebskosten für die Pflege der Grünflächen und Bäume liegen Angaben des ZBG zugrunde. Dabei wurden pro Straßenbaum im Jahr 55,- € und pro Quadratmeter Grünfläche 1,65 € für die notwendige Pflege und Unterhaltung angesetzt.

Die Betriebskosten für die Beleuchtung konnten nur überschlägig ermittelt werden, weil noch keine konkrete Beleuchtungsplanung vorliegt. Diese wird erst im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet. Die o.g. Zahlen gehen allerdings davon aus, dass die heute vorhandene Hängebeleuchtung wie in den bisher umgesetzten Bauabschnitten auch durch eine beidseitige Beleuchtung mit Straßenlaternen ersetzt wird.

## Weiteres Vorgehen

Nach der Beratung im Stadtplanungs- und Bauausschuss ist die Beteiligung der Bürger an der Entwurfsplanung vorgesehen.

## Anlagen

Anlage	1	Regelquerschnitt	Vorentwurfsplanung	Alternative 1
Anlage	2	Regelquerschnitt	Vorentwurfsplanung	Alternative 2
Anlage	3	Regelquerschnitt	Vorentwurfsplanung	Alternative 3
Anlage	4	Regelquerschnitt	Vorentwurfsplanung	Alternative 4
Anlage	5	Regelquerschnitt	Vorentwurfsplanung	Alternative 5
Anlage	6	Regelquerschnitt	Vorentwurfsplanung	Alternative 6
Anlage	7	Regelquerschnitt	Vorentwurfsplanung	Alternative 7
Anlage	8	Regelquerschnitt	Entwurfsplanung	Teilabschnitt 1
Anlage	9	Regelquerschnitt	Entwurfsplanung	Teilabschnitt 2
Anlage	10	Regelquerschnitt	Entwurfsplanung	Teilabschnitt 3
Anlage	11	Entwurfsplanung	Blatt 1/2	
Anlage	12	Entwurfsplanung	Blatt 2/2	
Anlage	13	Bestandsplan	Blatt 1/2	
Anlage	14	Bestandsplan	Blatt 2/2	
Anlage	15	Bestandsaufnahme	Stellplatzbelegung	

## Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht über die Entwurfsplanung zum Umbau der Horster Straße, IV. Bauabschnitt, zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung für eine Kreisverkehrslösung im Einmündungsbereich Horster Straße/ Marienstraße zu.
3. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zu, die vorhandene Platanenreihe im Teilabschnitt zwischen der Roßheidestraße und der Marienstraße nicht zu erhalten.  
Im Teilabschnitt zwischen der Marienstraße und dem Hahnenbach soll die vorhandene Platanenreihe entsprechend den Empfehlungen des vorliegenden Baumgutachtens weitgehend erhalten bleiben.
4. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt der vorgestellten Entwurfsplanung zu.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung eine Bürgerinformation/Bürgerbeteiligung durchzuführen.

Der Bürgermeister  
I.V.

Stojan  
Stadtbaurat

---

---

In der Sitzung des

\_\_\_\_\_-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am \_\_\_\_\_ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: