

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Tum	17.11.2011	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Umbau der Horster Straße (L 615) vom Hahnenbach bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen, V. Bauabschnitt

Begründung:

Im März 2011 wurde mit den Umbauarbeiten am letzten Teilstück des IV. Bauabschnitts der Horster Straße von der Marienstraße bis zum Hahnenbach begonnen. Diese Arbeiten werden mit Ausnahme der Begrünungsarbeiten voraussichtlich noch im Jahr 2011 abgeschlossen sein. Um eine kontinuierliche Fortführung der Gesamtmaßnahme Horster Straße sicher zu stellen, soll bereits im Jahr 2012 / 2013 mit den Umbauarbeiten am V. und letzten Bauabschnitt begonnen werden. Der V. BA reicht vom Hahnenbach bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen. Er hat eine Länge von ca. 980 m. Die Straßenraumbreite liegt zwischen 27,00 m und 29,00 m. Die umzubauende Fläche umfasst ca. 31.000 qm. Im Investitionsplan 2011 der Stadt Gladbeck ist der V. BA mit einem Finanzvolumen von 4.550.000,-€ für die Jahre 2012 – 2015 ff. vorgesehen.

Die Verwaltung hat für den gesamten V. BA eine durchgehende Entwurfsplanung und zusätzlich Planungsvarianten für einzelne Teilbereiche erarbeitet. Die Entwurfsplanung wurde mit den Fachdienststellen der Verwaltung, der Polizei und der Vestischen sowie Vertretern des Seniorenbeirats und des Behindertenbeirats abgestimmt.

Nachfolgend werden die Entwurfsplanung und die Planungsalternativen für einzelne Teilbereiche kurz beschrieben und vorgestellt. Dabei stellt die Entwurfsplanung die von der Verwaltung empfohlene Planung dar. Die Planungsalternativen sollen in erster Linie einen Vergleich möglicher Planungsvarianten ermöglichen und die Bewertung der Entwurfsplanung erleichtern. Die Entwurfsplanung und die Planungsalternativen sind dieser Vorlage als Plandarstellungen mit Regelquerschnitten und Lageplänen beigelegt.

Um die Vorstellung der Planung nicht zu unübersichtlich werden zu lassen, wird auf die Darstellung weiterer geprüfter Planungsalternativen verzichtet, die aus der Sicht der Verwaltung fachlich nicht empfohlen werden können.

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

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Regelquerschnitt vom Hahnenbach bis zur Breuker Straße

(Anlage 1)

Die an der Nordseite des Straßenraumes zwischen Hahnenbach und Münsterländer Straße vorhandenen 19 großen Platanenbäume können bei dem geplanten Vollumbau der Straße auch im V. BA nicht erhalten werden. Neben dem für den IV. BA beauftragten Baumgutachten kommen auch der ZBG und Stadtamt 66 zu diesem Ergebnis.

Der bereits für den IV. BA gewählte Straßenraumquerschnitt soll im Prinzip auch im V. BA vom Hahnenbach bis zur Breuker Straße fortgeführt werden.

Seit der Planung für den IV. BA im Jahr 2004 haben sich eine Reihe von zu beachtenden, einschlägigen Regelwerken (StVO sowie Richtlinien, Empfehlungen, Merkblätter und Hinweise) geändert. Dadurch wird der im IV. BA gewählte Regelquerschnitt zwar nicht prinzipiell in Frage gestellt, es ergeben sich aber doch notwendige Akzentverschiebungen, die speziell für die Planung der Seitenräume von Bedeutung sind. Hier sind insbesondere die Breitenvorgaben für Radverkehrsanlagen und der zu berücksichtigende Flächenbedarf von Fußgängern einschließlich Aufschlägen - für z.B. Verweilen und Aufenthalt - zu nennen. Auch aus dem verstärkt zu berücksichtigenden Kriterium der Barrierefreiheit ergeben sich zum Teil größere Flächenansprüche für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer. Diese veränderten Rahmenbedingungen und Vorgaben, deren Beachtung insbesondere im Rahmen der Zuschussbewilligung durch den RP Münster geprüft wird, sind in der Entwurfsplanung berücksichtigt.

Im IV. BA ist an der Nordseite des Straßenraumes zur Abgrenzung gegen die privaten Grundstücke ein durchgängiger, ca. 3,00 m breiter Pflanzstreifen mit Baumpflanzungen (Zierkirschen) umgesetzt worden. Aufgrund der beschriebenen höheren Flächenansprüche von z.B. Radfahrern und Fußgängern, könnte der Streifen im V. BA nur noch in einer Breite von ca. 1,80 m – 2,00 m angelegt werden. Damit wären Baumpflanzungen in dem Streifen, wenn überhaupt, nur noch eingeschränkt möglich; Zudem grenzen im gesamten V. BA private Grünflächen direkt an den Straßenraum. Eine grüngestalterische Abgrenzung des Straßenraums zu den privaten Flächen ist aus der Sicht der Verwaltung daher nicht notwendig. Schließlich muss angeführt werden, dass sich im IV. BA die Pflege der direkt angrenzenden öffentlichen Flächen sowohl vom Aufwand her als auch in der Abstimmung mit der Pflege der privaten Flächen als sehr aufwändig und problematisch herausgestellt hat. Vor dem dargestellten Hintergrund wird der Pflanzstreifen an der Nordseite des Straßenraumes für den weiteren Verlauf der Horster Straße im V. BA von der Verwaltung nicht mehr vorgeschlagen.

Für die **Entwurfsplanung** ergibt sich damit folgender Regelquerschnitt

(siehe Anlage 1):

- Die beiden jeweils 3,50 m breiten Richtungsfahrbahnen werden durch einen durchgehenden, ca. 3,00 m breiten Mittelstreifen getrennt. Der Mittelstreifen soll abwechselnd als Grünstreifen, Querungshilfe für Fußgänger und Aufstellfläche für Linksabbieger genutzt werden. Um die bisherige Begrünung des Straßenraumes im IV. BA fortzusetzen, sollen in die Grünflächen des Mittelstreifens Platanenbäume gepflanzt werden.
- Neben den Richtungsfahrbahnen sind beidseitig kombinierte Park- und Grünstreifen in einer Breite von 2,30 m vorgesehen. Entsprechend den Erfahrungen aus dem Abschnitt von der Roßheidestraße bis zur Marienstraße ist für die Parkstreifen bewusst ein etwas breiteres Maß gewählt worden, um ein Hineinragen abgestellter Fahrzeuge in die Richtungsfahrbahnen möglichst zu vermeiden. Die Grünflächen sollen - wie im IV. BA - mit Ahornbäumen bepflanzt werden.

- An die kombinierten Park- und Grünstreifen schließen sich beidseitig jeweils Sicherheitstrennstreifen und Radwege in den Regelbreiten von 0,75 m (Trennstreifen) und 2,00 m (Radwege) an.
- Unmittelbar neben den Radwegen sind beidseitig die Gehwege in einer Regelbreite von ca. 3,30 m – 3,60 m vorgesehen. Eine besondere Situation ergibt sich an der Südseite der Horster Straße im Bereich vor den Geschäftslokalen zwischen Kortenkamp und Breuker Straße. Hier kann die Gehwegbreite auf bis zu 4,80 m verbreitert werden. Die hier ansässigen Geschäfte, Lokale und Betriebe hätten dann die Möglichkeit, in gewissem Umfang Außengastronomie anzubieten oder ihr Warenangebot besser zu präsentieren. Ebenso könnten vor den Geschäften Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden, ohne den Fußverkehr zu behindern.
- Die vorhandene Straßenraumbeleuchtung (Hängebeleuchtung) wird erneuert und durch beidseitige Straßenlaternen (Aufsatzleuchten) ersetzt. Standort für die Straßenlaternen soll der 0,75 m breite Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und kombiniertem Park- und Grünstreifen sein.

Kreuzung Horster Straße / Münsterländer Straße / Heringstraße

(Anlage 4)

Die Kreuzung der Horster Straße mit der Münsterländer Straße und der Heringstraße wird gegenwärtig durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Im Rahmen der Entwurfsplanung ist auch die Möglichkeit eines Umbaus der Kreuzung in einen Kreisverkehr geprüft worden. Allerdings ist das Flächenangebot in der Kreuzung nur sehr begrenzt, so dass hier nur ein Kreis mit einem sehr kleinen Durchmesser angelegt werden könnte. An drei Stellen aus angrenzenden privaten Grundstücken müsste in geringem Umfang Grunderwerb getätigt werden. Wegen der geringen Breite der Heringstraße und der Münsterländer Straße bestünde keine Möglichkeit, Fahrbahnteiler in die Einmündungen dieser Straßen in einen Kreisverkehr einzubauen. Letztlich kann eine Kreisverkehrslösung für diese Kreuzung nicht empfohlen werden.

Bei einer Beibehaltung der LSA wären zwei alternative Kreuzungsgestaltungen möglich. Einmal könnte der Radverkehr zusammen mit den Fußgängern im Seitenraum indirekt über die Kreuzung geführt werden. Diese Lösung beinhaltet aber eine für Radfahrer aus der Heringstraße und der Münsterländer Straße sehr umständliche Führung im Kreuzungsbereich. Sie entspräche auch nicht den Planungen an vergleichbaren Kreuzungen im Stadtgebiet.

Die Verwaltung empfiehlt daher eine direkte Führung des Radverkehrs im Fahrbahnraum. Dazu wird der Radverkehr in der Horster Straße jeweils kurz vor der Kreuzung über gesicherte Rampen aus dem Seitenraum in den Fahrbahnraum geführt und dort zusammen mit dem Kfz-Verkehr im Kreuzungsbereich geführt. In der Heringstraße und der Münsterländer Straße muss der Radfahrer ohnehin schon die Fahrbahn benutzen. Aus der Sicht der Verwaltung kann nur diese Kreuzungsgestaltung empfohlen werden. Eine Planungsalternative kann für diese Kreuzung daher nicht vorgelegt werden.

Bushaltestellen und Schulzentrum Kortenkamp

(Anlagen 4 und 5)

Die Horster Straße wird im Umbauabschnitt durchgängig von der Buslinie CE 56 (BOT-Kirchhellen – Gladbeck – GE-Horst – GE-Hbf) befahren. Werktags während der Hauptverkehrszeiten verkehren die Busse im 20-Minuten-Takt.

Die Haltestelle "Münsterländer Straße" wird zusätzlich von der Linie 259 (GE-Horst - Rosenhügel – Münsterländer Straße – Oberhof – BOT-ZOB) angefahren. Während der Hauptverkehrszeiten fährt die Linie 259 im 20-Minuten-Takt.

Im Umbauabschnitt befinden sich heute in jeder Richtung jeweils zwei Richtungshaltestellen für den ÖPNV. Die vorhandenen Haltestellen sollen abgesehen von geringen Verschiebungen im Wesentlichen an ihren derzeitigen Standorten verbleiben. Lediglich die Haltestelle "Münsterländer Straße" an der Nordseite soll um ca. 50 m in Richtung Münsterländer Straße verschoben werden (siehe dazu weiter unten im Text). Aufgrund von benachbarten Grundstückszufahrten und einem dementsprechend nur begrenzten Platzangebot kann die Richtungshaltestelle "Münsterländer Straße" an der Südseite der Horster Straße vor der Tankstelle nur als Buskaphaltestelle angelegt werden. Die drei anderen Haltestellen (Münsterländer Straße Nordseite sowie beide Richtungshaltestellen Hunsrückstraße) sollen als Busbuchthaltestellen angelegt werden.

Allen Haltestellen ist in unmittelbarer Nähe eine Querungshilfe für Fußgänger über die Horster Straße zugeordnet. Ebenso sind an allen Haltestellen Fahrgastwartehallen mit Sitzplätzen und Fahrplanauskunft vorgesehen. Die Länge der Haltekanten ist mit jeweils ca. 18,00 m auf den Betrieb mit Gelenkbussen ausgelegt.

In der Vergangenheit war im Zusammenhang mit den Planungen für das Schulzentrum Kortenkamp die Anregung vorgebracht worden, unmittelbar vor dem Schulzentrum in der Horster Straße eine zusätzliche Bushaltestelle einzurichten. Die Verwaltung hatte dazu ihre grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, dieser Anregung zu folgen.

Im Rahmen des Planungsprozesses hatte die Vestische jedoch Bedenken gegen eine zusätzliche Haltestelle vor dem Schulzentrum angemeldet. Als Begründung für die Ablehnung der zusätzlichen Haltestelle werden der dadurch für eine CE-Linie entstehende sehr geringe Haltestellenabstand und bereits bestehende Fahrzeitprobleme - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - angeführt. Für CE-Linien wird üblicherweise ein Haltestellenabstand von 500 – 600 m angestrebt (300 m Einzugsradius um eine Haltestelle). Durch die zusätzlich geplante Haltestelle "Kortenkamp" würde sich dieser Abstand auf ca. 180 bzw. 190 m in Richtung Haltestelle "Hunsrückstraße" und ca. 240 m in Richtung Haltestelle "Münsterländer Straße" verringern.

Die Verwaltung hat den Einwand der Vestischen geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass aus rein fachlicher Sicht die Bedenken der Vestischen gegen eine zusätzliche Haltestelle geteilt werden müssen. Der bestehende Abstand der vorhandenen Haltestellen "Hunsrückstraße" und "Münsterländer Straße" liegt mit ca. 390 m auf der Nordseite und ca. 440 m auf der Südseite bereits deutlich unterhalb der angestrebten Haltestellenabstände. Eine nochmalige Verkürzung dieses Abstands ist fachlich nicht zu begründen. Eine Prüfung der Fußweglängen hat zudem ergeben, dass bei einem Verzicht auf die neue Haltestelle "Kortenkamp" keine unzumutbaren Wegelängen für Fahrgäste entstehen. Der fußläufige Abstand zu den beiden vorhandenen Haltestellen beträgt ca. 150 m zur HS Hunsrückstraße und ca. 250 m zur HS Münsterländer Straße. Die Haltestelle "Kortenkamp" würde fast nur zu einer direkten Erschließung des Schulzentrums dienen. Weitere Fahrgastpotenziale würden durch die geplante Haltestelle nicht erschlossen, weil alle anderen Ziele im Umfeld durch die vorhandenen Haltestellen "Münsterländer Straße" und "Hunsrückstraße" bereits sehr gut abgedeckt sind.

In diesem Zusammenhang schlägt die Verwaltung vor, die Richtungshaltestelle "Münsterländer Straße" an der Nordseite um ca. 50 m nach Osten, unmittelbar hinter die Kreuzung mit der Münsterländer Straße / Heringstraße zu verschieben. Die Haltestelle soll als Busbuchthaltestelle vorgesehen werden. Die vorgeschlagene Verschiebung des Haltestellenstandorts würde die Erreichbarkeit sowohl des Marktplatzes Rosenhügel als auch des Schulzentrums Kortenkamp weiter verbessern.

Abschnitt Kortenkamp bis Breuker Straße

(Anlagen 5 und 6)

Die heute vorhandene Fußgängerampel zwischen dem Kortenkamp und der Hunsrückstraße ist aus Sicht der Verwaltung nach einem Umbau der Horster Straße grundsätzlich nicht mehr erforderlich. Stattdessen bietet der durchgehende Mittelstreifen auf der gesamten Länge der Horster Straße sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Die Entwurfsplanung beinhaltet die heute vorhandene Fußgängerampel daher nicht mehr.

Im Abschnitt zwischen Kortenkamp und Breuker Straße wird heute im nördlichen Seitenraum auf dem Gehweg in Senkrechtaufstellung geparkt. Bei den Nutzern handelt es sich zum großen Teil um Beschäftigte aus benachbarten Geschäften, Lokalen und Praxen sowie um ansässige Pflegedienste. Die Praxis, im Gehwegbereich zu parken, hat sich über Jahre entwickelt, wird aber nach einem Umbau der Straße so nicht mehr möglich sein. Parkmöglichkeiten werden zukünftig nur noch in den Parkstreifen entlang der Fahrbahnen bestehen. Um das Stellplatzangebot speziell für Kunden und Besucher zu erhöhen, sollte auf der Südseite der Horster Straße vor den Geschäften die Parkzeit durch eine Parkscheibenregelung zeitlich befristet werden. Auf der Nordseite könnten bei Bedarf auf den angrenzenden privaten Grundstücken von den Anliegern zusätzliche Stellplätze angelegt werden. Zum Teil liegen dafür schon seit Jahren entsprechende Genehmigungen vor. Möglicherweise notwendige Grundstückszufahrten sind in der Entwurfsplanung bereits berücksichtigt.

Private Stellplätze vor den Häusern Wiesmannstraße Nr. 1 – 21 an der Nordseite

(Anlagen 6, 7 und 8)

An der Nordseite der Wiesmannstraße vor den Häusern Nr. 1 – 21 sind in den siebziger Jahren auf den privaten Grundstücken, unmittelbar an der Grenze zum Straßenraum, Senkrechtstellplätze angelegt worden. Die einzelnen Stellplätze können nur über den Radweg und den Gehweg der Wiesmannstraße angefahren werden. Radweg und Gehweg müssen bei der An- und Abfahrt jeweils als Rangierfläche genutzt werden. Die Anlage der Stellplätze wurde seinerzeit weder beantragt noch genehmigt. Nur für das Haus Nr. 11 und 11a wurde im Jahr 1976 im Rahmen eines Umbaus die Herstellung von 8 Stellplätzen auf dem Grundstück gefordert. Diese Stellplätze sind entsprechend der damaligen Auflage nicht unmittelbar an der Grundstücksgrenze angelegt worden und nur über eine Zufahrt an die Wiesmannstraße angebunden.

Die insgesamt 63 Stellplätze an den Grundstücksgrenzen zum Straßenraum werden von den Anwohnern der Häuser 1 – 21 eher gering genutzt. Trotzdem werden auch vor diesen Häusern die Gehwegflächen noch zum Parken in Anspruch genommen.

Auch in diesem Abschnitt wird nach einem Umbau der Straße das Parken im Gehwegbereich nicht mehr möglich sein. Zusätzlich muss die An- und Abfahrt zu den privaten Stellplätzen geändert werden. Eine direkte Anfahrt der einzelnen Stellplätze über Radweg und Gehweg kann nicht mehr ermöglicht werden. Die Entwurfsplanung sieht daher für die einzelnen Grundstücke jeweils eigene Grundstückszufahrten vor. Die An- und Abfahrt der Stellplätze muss dann auf den privaten Grundstücken neu organisiert werden. Ob dazu neue Stellplätze auf den Grundstücken geschaffen werden müssen oder ob mit einer anderen Anfahrt die bestehenden Stellplätze weiter genutzt werden können, muss in Gesprächen mit dem Grundstückseigentümer geklärt werden. Die Gebäude Wiesmannstraße 1 – 21 befinden sich im Eigentum einer Wohnungsbaugesellschaft, der auch schon mehrere Gebäude im IV. BA gehörten. Die notwendigen Gespräche mit dem Eigentümer sollen im Rahmen der durchzuführenden Bürgerbeteiligung geführt werden.

Einmündung Horster Straße / Breuker Straße / Wiesmannstraße

(Anlagen 7 und 9)

Die Einmündung der Breuker Straße in die Horster Straße / Wiesmannstraße stellt sich heute als überdimensionierter und für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtlicher Verkehrsknoten dar. Gleichzeitig markiert der Einmündungsbereich städtebaulich den Übergang von der Horster Straße als Geschäfts- und Erschließungsstraße für die unmittelbar angrenzenden Grundstücke in die Wiesmannstraße mit ihrer vorrangigen Funktion als Verbindungsstraße nach Gelsenkirchen-Horst.

Für den Einmündungsbereich sind grundsätzlich zwei Planungsvarianten denkbar. Neben einer Beibehaltung als vorfahrtgeregelte Einmündung wäre auch ein Umbau in einen Kreisverkehrsplatz möglich. Eine Signalisierung der Einmündung ist aufgrund der Verkehrsbelastung der Einmündung nicht erforderlich.

Als Planungsalternative (Anlage 9) ist eine bestandsorientierte, vorfahrtgeregelte Einmündung dargestellt. Dabei würde der Verkehr aus der Breuker Straße über eine Gehwegüberfahrt an die Wiesmannstraße herangeführt und auf zwei Abbiegespuren nach rechts und links aufgeteilt. Die heute vorhandene freie Rechtsabbiegespur aus der Horster Straße in die Breuker Straße ist insbesondere mit Blick auf die Sicherheit der Radfahrer nicht mehr vorgesehen. Radfahrer in Richtung Gelsenkirchen werden über die Gehwegüberfahrt im Seitenraum über die Einmündung der Breuker Straße geführt. Für Fußgänger sind jeweils vor und hinter der Einmündung Breuker Straße Querungshilfen im Zuge des Mittelstreifens über die Horster Straße vorgesehen. Problematisch an dieser Lösung ist aus der Sicht der Verwaltung die verbleibende Situation im Bereich der Einmündung Breuker Straße / (abgebundene) Horster Straße. Der Rückstaubereich in der Breuker Straße vor der Wiesmannstraße ist nur sehr kurz und würde - wie bereits heute - in den Zufahrtbereich aus der Horster Straße ragen. Schwierig ist vor diesem Hintergrund auch die Situation für Linksabbieger aus der Breuker Straße, die aus der Wiesmannstraße kommend in die Horster Straße abbiegen möchten. Erschwerend hinzu kommt ein extrem hohes Fußgänger- und Radfahreraufkommen zwischen dem von Westen kommenden Fußweg und der Horster Straße mit dem hier angesiedelten Lebensmittelmarkt.

Die Entwurfsplanung (Anlage 6) sieht – anstelle der zuvor beschriebenen Planungsalternative - einen Umbau der heutigen Einmündung in einen Kreisverkehrsplatz vor. Um neben der Horster Straße und der Wiesmannstraße auch die Breuker Straße und den abgebundenen Teil der Horster Straße direkt an den Kreisverkehr anschließen zu können, ist ein großer Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von ca. 40,00 m notwendig. Unter dieser Voraussetzung ist der Umbau der Kreuzung in einen gut funktionierenden Kreisverkehr möglich. Alle zuführenden Straßen können rechtwinklig und damit geschwindigkeitsdämpfend auf den Kreismittelpunkt zugeführt werden. Der Kreis bietet auch für Radfahrer und Fußgänger eine sehr sichere und komfortable Führung. Gestalterisch bietet eine Kreisverkehrslösung an dieser Stelle zudem die Möglichkeit, einen städtebaulichen Akzent an der Einfahrt in das Stadtgebiet zu setzen und auch Aufenthaltsflächen in den Seitenräumen zu schaffen. Grunderwerb ist für den Kreisverkehrsplatz nur an zwei Stellen in geringem Umfang (ca. 120 qm) notwendig.

Im Vergleich mit einer konventionellen Einmündungslösung stellt der Umbau in einen Kreisverkehr einen höheren baulichen und finanziellen Aufwand dar. Dem gegenüber steht aus der Sicht der Verwaltung mit einem Kreisverkehr eine für alle Verkehrsteilnehmer sehr sichere und gestalterisch anspruchsvolle Lösung. Zudem würden mit dem Kreisverkehr auch Teile der Breuker Straße und der abgebundenen Horster Straße erneuert, für die die Stadt Gladbeck sonst ausschließlich Eigenmittel einsetzen müsste.

Vor dem dargestellten Hintergrund favorisiert die Verwaltung den Umbau der Einmündung entsprechend der Entwurfsplanung in einen Kreisverkehr.

Abschnitt von der Breuker Straße bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen

(Anlagen 2, 3, 7, 8, 9 und 10)

Ein wesentliches Kriterium für die Planung des letzten Teilabschnitts der Umbaumaßnahme von der Breuker Straße bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen ist der Umgang mit der vorhandenen Baumreihe (23 Linden) an der Südseite der Wiesmannstraße. Die Bäume stehen heute in deutlich zu kleinen Baumbeeten im Gehwegbereich. Erhebliche Wurzelaufrüche machen insbesondere den Gehweg für Fußgänger kaum noch nutzbar. Eine detaillierte Begutachtung der Baumreihe durch den ZBG hat ergeben, dass die Bäume grundsätzlich erhaltenswert sind und bei entsprechender Planung auch erhalten werden können. Eine abschließende verbindliche Beurteilung ist aber erst nach Erstellung der Höhenplanung im Rahmen der Ausführungsplanung möglich. Bis dahin geht die Verwaltung davon aus, dass die Bäume erhalten werden können. Ebenso sollte der vorhandene Mittelstreifen in der Wiesmannstraße aus ökonomischen und grüngestalterischen Gründen prinzipiell beibehalten und der hier vorhandene Aufwuchs erhalten werden.

Verkehrlich wird die heutige Vierspurigkeit der Wiesmannstraße für die Abwicklung der auftretenden Verkehrsmengen nicht benötigt. Das Verkehrsaufkommen liegt hier bei ca. 12.000 Kfz-E / Tag und weicht damit nicht von der Verkehrsbelastung im restlichen Verlauf der Horster Straße ab. Die Entwurfsplanung geht daher nur noch von jeweils einer Richtungsfahrbahn in der Wiesmannstraße aus. Ein weiteres wesentliches Kriterium ist die Führung des Radverkehrs in diesem Teil der Umbaumaßnahme.

Aus einer Reihe möglicher Straßenraumquerschnitte blieb aus Sicht der Verwaltung nur eine empfehlenswerte Lösung übrig. Danach soll auf der Südseite der Wiesmannstraße eine insgesamt 5,50 m breite Richtungsfahrbahn vorgesehen werden, von der ein 1,50 m breiter Schutzstreifen für Radfahrer sowie ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen abmarkiert werden. Der südliche Gehweg zwischen Fahrbahnraum und der vorhandenen Baumreihe hat eine Breite von 2,50 m. Die heute deutlich zu kleinen einzelnen Baumscheiben der Linden könnten dann zu einem durchgehenden Grünstreifen in einer Breite von ca. 3,50 m – ca. 4,00 m zusammengefasst werden. Die nördliche, heute zweispurige Fahrbahn aus Richtung GE-Horst soll ebenfalls auf eine Breite von 5,50 m zurückgenommen werden. Auch hier werden ein 1,50 m breiter Schutzstreifen für Radfahrer und ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgetrennt. An den Fahrbahnraum schließt sich ein 2,30 m breiter kombinierter Park- und Grünstreifen an. Die Gehwegbreite variiert zwischen ca. 3,00 m und 4,00 m. In der Entwurfsplanung (Anlagen 2, 7 und 8) ist die beschriebene Ausbauvariante mit dem Erhalt der vorhandenen Baumreihe dargestellt.

Für den Fall, dass die vorhandene Baumreihe nach einer Überprüfung im Rahmen der Höhenplanung nicht erhalten werden kann, ist in der Planungsalternative (Anlagen 3, 9 und 10) für die Südseite der Wiesmannstraße eine andere Aufteilung des Seitenraumes dargestellt. Danach würde sich unmittelbar an den Fahrbahnraum eine neue 2,30 m breite Baumreihe mit durchgehendem Grünstreifen oder einzelnen Stellplätzen und ein ca. 3,30 m breiter Gehwegbereich anschließen. Die Fahrbahnraumaufteilung würde der Entwurfsplanung entsprechen.

Um unnötige Umwegfahrten zu vermeiden, wird vorgeschlagen, die bisher von der Wiesmannstraße abgebundene Bodenbacher Straße über eine Gehwegüberfahrt wieder an die Wiesmannstraße anzuschließen und zumindest die direkte Ausfahrt in Richtung Gelsenkirchen zu ermöglichen. Um unerwünschte Fremdverkehre zu vermeiden, soll eine direkte Zufahrtmöglichkeit von der Wiesmannstraße in die Bodenbacher Straße nicht vorgesehen werden.

Grünflächen- und Parkplatzbilanz

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

Bestand Entwurfsplanung

Teilabschnitt 1 Hahnenbach bis Heringstraße

Grünflächen	-	ca. 800 qm
Straßenbäume		
davon: Bestand	16	-
Neuplanung	-	38
Parkplätze im Fahrbahnraum	42	28

Teilabschnitt 2 Heringstraße bis Kortenkamp

Grünflächen	ca. 930 qm	ca. 720 qm
Straßenbäume		
davon: Bestand	11	-
Neuplanung	-	18
Parkplätze im Fahrbahnraum	18	26

Teilabschnitt 3 Kortenkamp bis Breuker Straße

Grünflächen	ca. 790 qm	ca. 2140 qm
Straßenbäume		
davon: Bestand	8	4
Neuplanung	-	44
Parkplätze im Fahrbahnraum	20	23

Teilabschnitt 4 Breuker Straße bis Stadtgrenze GE

Grünflächen	ca. 1410 qm	ca. 2260 qm
Straßenbäume		
davon: Bestand	33	25
Neuplanung	-	20
Parkplätze im Fahrbahnraum	20	21

Gesamtumbaustricke

Grünflächen	ca. 3130 qm	ca. 5920 qm
Straßenbäume		
davon: Bestand	68	29
Neuplanung	-	120
Parkplätze im Fahrbahnraum	100	98

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	5.423.900
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	3.906.200
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	2.818.600
Beiträge Dritter	1.087.600

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Haushaltsmittel stehen in der Laufzeit der mittelfristigen Finanzplanung noch nicht in vollem Umfang zur Verfügung.

I. Investitionskosten

Im Investitionsplan 2011 ist der V. BA der Horster Straße mit insgesamt 4.550.000,--€ enthalten. Dieser Ansatz teilt sich wie folgt auf.

2012:	170.000,- €
2013:	1.500.000,- €
2014:	2.330.000,- €
2015 ff:	<u>550.000,- €</u>

4.550.000,- €

Ein von der Verwaltung beauftragtes Ingenieurbüro hat auf der Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung die Kosten für den Umbau des V. Bauabschnitts der Horster Straße aktuell mit insgesamt ca. 5.324.175,--€ ermittelt. Zuzüglich Planungskosten und Grunderwerb ergibt sich ein Gesamtaufwand von 5.423.900,--€. Auf dieser Grundlage würden sich KAG-Beiträge in einer Höhe von ca. 1.087.600,--€ ergeben. Bei einer 65%-igen Förderung der Gesamtmaßnahme nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) kann mit einer Zuwendung von ca. 2.818.600,--€ gerechnet werden. Der Eigenanteil für die Stadt Gladbeck liegt dann bei ca. 1.517.700,--€.

Die Beiträge Dritter (KAG-Beiträge) werden erst ca. 3 Jahre nach Abschluss der letzten Baumaßnahmen erhoben. Bis dahin fallen für die Stadt Gladbeck zusätzlich Vorfinanzierungskosten in noch nicht bezifferbarer Höhe an. Ähnliches gilt für die zu erwartenden Fördermittel, die vom RP Münster üblicherweise nicht in voller Höhe zu Beginn einer Maßnahme ausgezahlt werden, sondern in mehreren Raten über eine Reihe von Jahren nach Beginn der Maßnahme an die Antragsteller überwiesen werden.

Gegenüber den im Investitionsplan 2011 vorgesehenen Umbaumitteln erhöht sich nach der konkreten Kostenschätzung der Finanzbedarf um ca. 873.900,--€. Der Grund dafür liegt u.a. in der Verlängerung der Umbaustrecke um ca. 180 m bis zur Stadtgrenze GE. Zu Beginn der Umbauarbeiten an der Horster Straße im Jahr 1996 ist die Stadt Gladbeck von einem Umbau bis zur Einmündung Breuker Straße ausgegangen. Mit Beginn der Planungen für den V. BA wurde festgestellt, dass auch der Abschnitt zwischen Breuker Straße und Stadtgrenze GE tiefbautechnisch in einem sehr schlechten Zustand ist. Insbesondere für Radfahrer und Fußgänger ist der betroffene Abschnitt teilweise kaum noch nutzbar. Daher musste der ursprünglich vorgesehene Umbauabschnitt bis zur Stadtgrenze verlängert werden.

II. Folgekosten

Betriebskosten (jährlich)	Bestand	Entwurfsplanung
a. Pflege der Grünflächen und Bäume	ca.8.800,--€	ca.18.000,--€
b. Straßenraumbelichtung	ca.6.750,--€	ca.10.500,--€
	<u>ca.15.550,--€</u>	<u>ca.28.500,--€</u>

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 Betriebskostenermittlung für die Straßenraumbelichtung wurde auf der Grundlage des zwischen der Stadt Gladbeck und der ELE abgeschlossenen Straßenbeleuchtungsvertrages vorgenommen. Danach fallen aktuell je Leuchtstelle pro Jahr ca. 150,-€ an.

Weiteres Vorgehen

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

Anlagen

1. Regelquerschnitt Entwurfsplanung, Abschnitt Hahnenbach bis Breuker Straße
2. Regelquerschnitt Entwurfsplanung, Abschnitt Breuker Straße bis Stadtgrenze GE
3. Regelquerschnitt Planungsalternative, Abschnitt Breuker Straße bis Stadtgrenze GE

4. Lageplan Alternative 1, Blatt 1/5, Abschnitt Hahnenbach bis Heringstraße
5. Lageplan Alternative 1, Blatt 2/5, Abschnitt Heringstraße bis Kortenkamp
6. Lageplan Alternative 1, Blatt 3/5, Abschnitt Kortenkamp bis Breuker Straße
7. Lageplan Alternative 1, Blatt 4/5, Abschnitt Kreuzung Breuker Straße
8. Lageplan Alternative 1, Blatt 5/5, Abschnitt Breuker Straße bis Stadtgrenze

9. Lageplan Planungsalternative, Blatt 4/5, Abschnitt Kreuzung Breuker Straße
10. Lageplan Planungsalternative, Blatt 5/5, Abschnitt Breuker Straße bis Stadtgrenze

Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung über die Planungen zum Umbau des V. Bauabschnitts der Horster Straße zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt der von der Verwaltung empfohlenen Entwurfsplanung zu.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Entwurfsplanung eine Bürgerinformation durchzuführen und den Ausschuss zeitnah über das Ergebnis der Bürgerinformation zu unterrichten.

Der Bürgermeister
i.V.

Tum
Stadtbaurat

In der Sitzung des

☒ _____-Ausschusses

☒ Rates

☒ Haupt- und Finanzausschusses

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