

**Vorlage Nr. 13/0228**

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Harter	Entscheidung	13.06.2013	<b>6</b>

öffentliche Sitzung

**Projekt "Stadtverträgliche Lkw-Navigation" in der Metropole Ruhr  
Entwicklung eines Lkw-Vorrangroutennetzes für das Stadtgebiet Gladbeck**

**Begründung:**

Die Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH (wmr) hat unter Beteiligung der RVR-Kommunen das Projekt "Stadtverträgliche Lkw-Navigation in der Metropole Ruhr" initiiert. Ziel des Projektes ist es, durch ein ruhrgebietsweites Lkw-Vorrangroutennetz und die Zusammenarbeit mit Navigationskartenherstellern die Inanspruchnahme des kommunalen Straßennetzes auf das notwendige Maß zu reduzieren. Die Erstellung von Lkw-Vorrangrouten (Lkw-Routenplänen) ist als Pflichtaufgabe im Luftreinhalteplan Ruhr festgeschrieben. Emissionsminderungen können aber nur dann erreicht werden, wenn die Lkw-Vorrangrouten auch dem internationalen Verkehrsgewerbe kommuniziert werden. Dies soll das Projekt leisten, indem eine dauerhafte Schnittstelle zwischen den Interessen der Städte zur Verkehrslenkung in ihren Netzen und den Anforderungen internationaler Navigationshersteller geschaffen wird.

Aufgabe der teilnehmenden Kommunen ist es, die für die Navigationssysteme notwendigen Daten zu liefern. Hierzu gehören u.a. Informationen über Höhenbegrenzungen, Gewichtsbegrenzungen, Breiten- und Längenbegrenzungen oder Lkw-Durchfahrtsverbote. Diese Informationen enthalten herkömmliche Navigationssysteme nicht. Darüber hinaus sollen die Städte aber auch Lkw-Vorrangrouten festlegen und politisch abstimmen.

Aus der Sicht der Stadt Gladbeck ist das Projekt positiv zu bewerten, weil es dazu beitragen kann, die mit dem notwendigen Lkw-Verkehr verbundenen Belastungen im Stadtgebiet zu reduzieren. Die Stadt Gladbeck hat daher im Juni 2012 gegenüber der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH ihre Teilnahme an dem Projekt verbindlich zugesagt. Eine finanzielle Verpflichtung ist außer der Bereitstellung der Personalressourcen für die Projektbearbeitung mit der Teilnahmevereinbarung für die Stadt Gladbeck nicht verbunden. Die "Vereinbarung für die Projektbeteiligung" ist dieser Vorlage als Anlage 1 beigelegt.

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

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

Wesentliches Element des Projekts "Stadtverträgliche Lkw-Navigation" ist die Festlegung eines Lkw-Vorrangroutennetzes für das jeweilige Stadtgebiet durch die Kommunen. Ziel der kommunalen Vorrangroutennetze soll der Schutz von Wohngebieten und sensiblen Orten vor Lkw-Durchgangsverkehren sein. Gleichzeitig sollen alle Gewerbegebiete und große Verkehrserzeuger wie zum Beispiel große Firmen oder Veranstaltungszentren zur Reduzierung von Luftemissionen möglichst effektiv an das überörtliche Netz angebunden werden. Dabei gilt es nicht unbedingt, die kürzesten Routen zu wählen, sondern Hindernisse für den Lkw-Verkehr auszuschließen.

Von wesentlicher Bedeutung für den Erfolg des Projekts "Stadtverträgliche Lkw-Navigation" ist die langfristige Konstanz und politische Akzeptanz der Vorrangrouten. Daher soll nach dem Projektentwurf der metropoluhr die Politik mindestens über den zuständigen Fachausschuss beteiligt werden.

Die Stadt Gladbeck verfügt bisher über kein beschlossenes Vorrangnetz. Dies gilt sowohl für den Kfz-Verkehr im Allgemeinen, als auch speziell für den Lkw-Verkehr. Die Verwaltung hat daher als Grundlage für die Hinterlegung in die Navigationssysteme einen Vorschlag für ein zukünftiges Lkw-Vorrangroutennetz für das Stadtgebiet Gladbeck erarbeitet. Der Vorschlag ist dieser Vorlage als Anlage 8 beigefügt.

Zum besseren Verständnis des Planungsvorschlags soll kurz dargelegt werden, welche Grundlagen, Überlegungen und Abstimmungsprozesse dem Planungsvorschlag zugrunde liegen.

## **1. Bestandsituation: Beschränkungen für den Lkw-Verkehr und Schwerverkehrsanteile im städtischen Straßennetz**

Für die Bearbeitung des Projekts durch die Verwaltung wurden zunächst alle für den Lkw-Verkehr relevanten Verkehrsrestriktionen (Höhen-, Gewichts-, Durchfahrtsbeschränkungen usw.) auf der Grundlage von Vorort-Erhebungen im Gladbecker Straßennetz erfasst. Die Restriktionen wurden dann in eine vom RVR bereitgestellte webbasierte Benutzeroberfläche eingegeben. Ein verkleinerter Ausdruck des sich daraus ergebenden Bestandsplans mit Darstellung der vorhandenen Beschilderung im Straßenraum ist dieser Vorlage als Anlage 2 beigefügt.

Um eine Übersicht zu erhalten, welche Größenordnung Lkw-Verkehre im Gladbecker Straßennetz aktuell haben, hat die Verwaltung vorliegende Verkehrszählungen aus den letzten 10 Jahren ausgewertet und die Anteile des Schwerverkehrs in verkehrswichtigen Straßen ermittelt. Eine Liste mit tabellarischer Darstellung der Zählergebnisse ist dieser Vorlage als Anlage 3 beigefügt. Die Tabelle zeigt in den erfassten Straßen die genaue Zählstelle, das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen, sowie die Anteile des Schwerverkehrs. Als Schwerverkehr wurden in den Zählungen alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t erfasst. Die Schwerverkehrsanteile werden in der Tabelle einmal mit und einmal ohne Berücksichtigung des ÖPNV dargestellt. Dies erscheint aus der Sicht der Verwaltung deshalb sinnvoll, weil der Schwerverkehrsanteil in einer Reihe von Straßen (z.B. Tunnelstraße, Helmutstraße, Sandstraße) maßgeblich vom Linienverkehr bestimmt wird. Über die Lkw-Navigation und die darin enthaltenen Vorrangrouten kann – und soll – aber nur die Routenwahl des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs beeinflusst werden.

Die Schwerverkehrsanteile ohne ÖPNV in den einzelnen Straßen zeigen, dass in Gladbeck – gemessen am jeweiligen Gesamtverkehrsaufkommen - nur wenige Straßen einen erhöhten Lkw-Verkehrsanteil aufweisen. Der Schwerverkehrsanteil lag nur an acht erfassten Zählstellen über 3 v.H. Alle Straßen mit einem SV-Anteil über 3 v.H. liegen direkt in Gewerbegebieten oder sind

wichtige Verbindungsstraßen zum überregionalen Autobahnnetz. Der hier festgestellte, erhöhte SV-Anteil entspricht also durchaus der Funktion dieser Straßen.

Insgesamt wird das festgestellte Schwerverkehrsaufkommen in Gladbeck von der Verwaltung nicht als problematisch eingeschätzt. Es liegen insbesondere keine Erkenntnisse über signifikante Schleichverkehre in dafür nicht geeigneten Straßen vor. Daher ist aus den vorliegenden Zählergebnissen ein aktueller Handlungsbedarf speziell in Gladbeck nicht abzuleiten.

Die Teilnahme der Stadt Gladbeck an dem Projekt "Stadtverträgliche Lkw-Navigation" erscheint dennoch sinnvoll, weil hier ein regionaler Ansatz für einen planerischen Umgang mit der Gesamtproblematik Lkw-Verkehr gewählt wurde und so eine flächendeckende Verbesserung für die Lenkung von Lkw-Verkehren im Ruhrgebiet und damit auch in Gladbeck erreicht werden kann.

## **2. Vorliegende Planungen zum Straßenverkehrsnetz**

Wie bereits erwähnt, existiert für die Stadt Gladbeck kein beschlossenes Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr. Daher wurde zunächst geprüft, welche sonstigen, möglicherweise zu berücksichtigenden Planungsunterlagen für den Kfz-Verkehr vorliegen. Folgende straßenbezogenen Pläne liegen vor:

### *Klassifiziertes Straßennetz*

#### *(Anlage 4)*

Zum klassifizierten Straßennetz zählen alle Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen. Das klassifizierte Straßennetz dient in erster Linie als übergeordnetes Grundgerüst für ein städtisches Straßenverkehrsnetz. Die Klassifizierung der einzelnen Straßen ist oft historisch bedingt und spiegelt daher nicht immer die heute noch aktuelle Verkehrsbedeutung einer Straße wieder (z.B. Umlandstraße Kreisstraße K 39). Umgekehrt können auch nicht klassifizierte Straßen (z.B. Beisenstraße, Schützenstraße) eine wesentliche Bedeutung im Straßennetz einer Stadt haben.

### *Flächennutzungsplan: Darstellung des Straßenverkehrsnetzes*

#### *(Anlage 5)*

Im Flächennutzungsplan der Stadt Gladbeck sind "Flächen für örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsstraßen" dargestellt. Sie bilden das sog. Vorbehaltsnetz der Stadt Gladbeck. Das Vorbehaltsnetz dient der primären Kfz-Erschließung der Stadt Gladbeck. Es hat nach dem Erläuterungsbericht zum FNP die Aufgabe, die innerörtlichen Verkehre zwischen den Stadtteilen aufzunehmen und die auf Gladbeck bezogenen Ziel- und Quellverkehre auf möglichst kurzem Weg vom/zum überregionalen Verkehrsnetz zu führen.

### *Gefahrgutnetz*

#### *(Anlage 6)*

Nach § 35 Abs. 3 GGVSEB (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB) bestimmen die kreisfreien Städte und Kreise durch Allgemeinverfügungen Fahrwege für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern. Der Kreis Recklinghausen hat mit Datum vom 22.06.2010 für das Kreisgebiet eine entsprechende Allgemeinverfügung bekannt gemacht.

Fahrwege des Gefahrgutnetzes sind die zum Positivnetz nach Nummer 2.2 der Allgemeinverfügung zählenden Straßen und, soweit erforderlich, sonstige geeignete Straßen. Ausgeschlossen

als Fahrwege sind Straßen des Negativnetzes nach Nummer 2.4 der Allgemeinverfügung. Der Kreis RE hat darauf verzichtet ein Negativnetz zu bestimmen. Die zum Positivnetz zählenden Straßen sind in dem als Anlage 6 beigefügten Plan Gefahrgutnetz gem. § 35 Abs. 3 GGVSEB dargestellt.

### **3. Entwurf für ein Lkw-Vorrangroutennetz**

Aus der Sicht der Verwaltung erfüllt keines der o.g. Netze vollständig die von der metropoleruhr definierten Kriterien für ein Vorrangroutennetz. Die Verwaltung hat daher als Weiterentwicklung bzw. als Ergänzung zu den oben aufgeführten, bestehenden Netzen einen eigenständigen Vorschlag für ein Lkw-Vorrangroutennetz in Gladbeck erarbeitet ( Anlage 8).

Zielsetzung des Netzes ist eine flächendeckende Abdeckung des Stadtgebiets zur Führung des Lkw-Verkehrs über leistungsfähige Straßenverbindungen. Das Lkw-Vorrangroutennetz soll dabei ermöglichen, Lkw-Verkehre möglichst nah an Verkehrserzeuger wie z.B. Gewerbegebiete heranzuführen. Ziel ist nicht die adressengenaue Hinführung von Lkw-Verkehren zu einzelnen Betrieben. Dies soll ausgehend vom Lkw-Vorrangroutennetz durch die geplante Lkw-Navigation erfolgen.

Im Rahmen dieser Vorlage kann nicht jede vorgeschlagene Vorrangroute im Netz explizit erläutert und begründet werden, dennoch soll hier auf berücksichtigte Auswahlkriterien für die Vorrangrouten und einzelne Strecken kurz eingegangen werden.

Das Vorrangroutennetz wird im Wesentlichen gebildet von den klassifizierten Straßen. So sind die beiden Autobahnen A 2 und A 31, die Bundesstraße B 224 sowie alle Landesstraßen vollständig als Vorrangstrecken vorgesehen. Damit ist ein Grundgerüst vorhanden, das durch weitere Straßenzüge ergänzt wird, die als Kreisstraßen ebenfalls zum klassifizierten Straßennetz gehören oder mit Ausnahme der Helmutstraße, eines Teils der Welheimer Straße und der Boystraße alle im Flächennutzungsplan als überörtliche bzw. örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt sind. Weitere Kriterien für die Auswahl der Vorrangrouten waren u.a. Lage im Netz, Ausbauzustand, tatsächlich verfügbare Fahrbahnbreite, Gewichtsbegrenzungen, Randnutzungen und städtebauliches Umfeld.

Zu einzelnen Routenvorschlägen sollen hier kurz einige Hinweise gegeben werden:

#### ***Bülser Straße / Scheideweg / Tunnelstraße***

Über die Bülser Straße nördlich der Konrad-Adenauer-Allee und den Scheideweg / Tunnelstraße soll insbesondere der nördliche Teil von Zweckel im Vorrangroutennetz abgedeckt werden. Die Bülser Straße ist im FNP ebenso wie der Scheideweg und die Tunnelstraße als überörtliche bzw. örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der Scheideweg / Tunnelstraße ist als Kreisstraße K 03 zusätzlich Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes. In beiden Straßen gelten keine Beschränkungen für den Lkw-Verkehr. Die im März 2013 vorgenommene Fahrbahneinengung im Bereich der Brücke der Bülser Straße über die Bahnlinie soll bis zur Sanierung bzw. dem Neubau der Brücke lediglich den Begegnungsverkehr von Lkw auf der Brücke vermeiden. Eine Fahrbeschränkung für den Lkw-Verkehr stellt diese Maßnahme nicht dar.

Als Alternative zur vorgeschlagenen Route über die Bülser Straße und die Tunnelstraße wäre auch die Feldhauser Straße ( K 37 ) von der Konrad-Adenauer-Allee bis zum Kreisverkehr mit der Beethovenstraße und der Dorstener Straße in Frage gekommen. Allerdings hätte diese Route den Nachteil, dass größere Teile des nördlichen Stadtgebiets dann nicht über das Lkw-Vorrangroutennetz abgedeckt wären und insbesondere die Weiterführung ab dem Kreisverkehr

schwierig wäre. Die Brücke Beethovenstraße musste wegen Brückenschäden bereits für Verkehre über 16 t gesperrt werden, so dass sie nur noch eingeschränkt für Lkw-Verkehre zur Verfügung steht. Eine Einbeziehung der Dorstener Straße oder der Feldhauser Straße zwischen Kreisverkehr und Tunnelstraße wurde von den beteiligten Fachdienststellen mit Blick auf das städtebauliche Umfeld dieser Straßen als nicht geeignet erachtet.

Im Vergleich der beiden beschriebenen Routenalternativen haben die Fachdienststellen daher den Straßenzug Bülser Straße / Scheideweg / Tunnelstraße favorisiert.

### ***Erschließung Gewerbepark Brauck***

Der Flächennutzungsplan stellt für die Erschließung des Gewerbeparks Brauck im Wesentlichen die Europastraße / Brüsseler Straße und in ihrer Verlängerung nach Süden bis zur Brauckstraße eine neu zu bauende Straßenverbindung dar. Da die im FNP vorgesehene neue Straßenverbindung südlich der Brüsseler Straße aufgrund der bestehenden Eigentums- und Nutzungsverhältnisse nicht mehr umzusetzen ist, musste für das Lkw-Vorrangroutennetz eine modifizierte Erschließung entwickelt werden. So ist die Roßheidestraße ( L 629 ) vom Kreisverkehr mit der Horster Straße bis zur Brauckstraße nach dem vorliegenden Entwurf jetzt Teil des Vorrangnetzes. Um Verbindungen zwischen der Anschlussstelle zur B 224 sowie der Europastraße / Brüsseler Straße und der Horster Straße als der zentralen Erschließungs- und Verbindungsachse im Gladbecker Süden zu schaffen, wurden auch die Helmutstraße, die Welheimer Straße und die Boystraße in das Lkw-Vorrangroutennetz aufgenommen. Durch die Einbeziehung aller drei Straßen sollen unzumutbare Konzentrationen des Lkw-Verkehrs auf eine Straße vermieden und gleichzeitig die Fahrwege für Lkw im städtischen Netz möglichst kurz gehalten werden.

Soweit die Kurzbeschreibung des Planungsvorschlags für das Stadtgebiet Gladbeck.

## **4. Abstimmung mit den Nachbarstädten Bottrop und Gelsenkirchen sowie mit der IHK Nord Westfalen**

Nach der Vereinbarung über die Projektbeteiligung sollen die einzelnen Kommunen im direkten Dialog mit den Nachbarkommunen sicherstellen, dass die eigenen Lkw-Vorrangrouten nicht an der Stadtgrenze enden, sondern sinnvoll weitergeführt werden. Die Verwaltung hat schon während des Erarbeitungsprozesses für das Lkw-Vorrangroutennetz in ständigem Kontakt mit den beiden Nachbarstädten Bottrop und Gelsenkirchen gestanden, so dass hier schon frühzeitig eine Abstimmung der Planungsarbeit stattfand.

### ***Stadt Bottrop***

Die Stadt Bottrop hat auf Bitten der Stadt Gladbeck ihr vorgesehenes Vorrangroutennetz um die Dorstener Straße ( L 618 ) im Abschnitt zwischen der Stadtgrenze Gladbeck und der Feldhauser Straße ( K 8 ) auf Bottroper Stadtgebiet ergänzt. Dieser Straßenabschnitt war von der Stadt Bottrop ursprünglich nicht als Vorrangstrecke vorgesehen. In den Abstimmungsprozessen konnte aber die Bedeutung dieser Verbindung für Lkw-Verkehre von und zu den Gewerbestandorten im Norden der Stadt Gladbeck dargestellt werden, so dass die Stadt Bottrop ihr Vorrangnetz entsprechend ergänzt hat. Damit wird die Verbindung von der Huyssenstraße ( K 3 ) und der Frentroper Straße ( L 618 ) in Gladbeck zur Autobahnanschlussstelle "Kirchhellen" an die A 31 in der Lkw-Navigation ebenfalls als Vorrangroute hinterlegt.

Im Entwurf für ein Lkw-Vorrangroutennetz für die Stadt Bottrop ist die Gladbecker Straße ( L 511 ) nicht enthalten. Die Stadt Bottrop möchte an dieser Planung festhalten. Für das Vor

rangnetz in Gladbeck bedeutet dies, dass die Bottroper Straße sinnvoller Weise nur bis zur Hornstraße in das Vorrangroutennetz aufgenommen werden sollte. Über die Verbindung mit der Beisenstraße oder alternativ über die L 623 (ehemals B 223 in Bottrop) ist für Verkehre aus den Bereichen Wiesenbusch, Hegestraße und Hornstraße immer noch eine leistungsfähige Anbindung an das überörtliche Autobahnnetz mit den Anschlussstellen Ellinghorst und Bottrop an der A 2 gegeben.

Ebenfalls nicht im Konzeptentwurf der Stadt Bottrop enthalten ist die Rentforter Straße L 615 (Verlängerung der Kirchhellener Straße auf Gladbecker Gebiet). Aus der Sicht der Stadt Bottrop besteht von Kirchhellen kein Bedarf für eine Vorrangstrecke zur Anschlussstelle Gladbeck an der Autobahn A 31, da mit der weiter nördlich gelegenen AS Kirchhellen eine geeignetere Anbindung an die A 31 existiert. Nach dem Entwurf für das Stadtgebiet Gladbeck ist die Kirchhellener Straße in Gladbeck Teil des Vorrangroutennetzes. Mit Blick auf die Bottroper Planung reicht die Vorrangstrecke dann aber nicht bis zur Stadtgrenze, sondern endet an der AS Gladbeck an der A 31.

### **Stadt Gelsenkirchen**

Die Stadt Gelsenkirchen hat in einer schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf für die Stadt Gladbeck erklärt, dass keine Bedenken gegen die dargestellten Anschlüsse von Gladbeck an das Stadtgebiet Gelsenkirchen bestehen. Ein mittlerweile vorliegender Entwurf für das Stadtgebiet Gelsenkirchen greift die jeweils von Gladbeck kommenden Vorrangstrecken ohne Ausnahme in Gelsenkirchen auf.

Eine Besonderheit stellt der Scheideweg ( K 03) dar. Für den Scheideweg besteht im Bereich der gemeinsamen Stadtgrenze auch eine gemeinsame Straßenbaulast der Städte Gladbeck und Gelsenkirchen. Die Stadtgrenze verläuft hier in der Mitte des Straßenraums. Die Stadt Gelsenkirchen hat auf Wunsch der Stadt Gladbeck und der IHK den Scheideweg ( K 03 ) westlich der Nienkampstraße entlang der Stadtgrenze auch für Gelsenkirchen in das Vorrangnetz aufgenommen, obwohl der Scheideweg für das Vorrangnetz der Stadt Gelsenkirchen keine Bedeutung hat.

### **IHK Nord Westfalen**

Die zuständige IHK Nord Westfalen hat mit Schreiben vom 17. April 2013 Stellung zum Entwurf für ein Lkw-Vorrangroutennetz für die Stadt Gladbeck genommen. Die Stellungnahme ist dieser Vorlage als Anlage 7 beigefügt.

Im Wesentlichen regt die IHK an, den Entwurf der Stadt Gladbeck für das Lkw-Vorrangroutennetz um sechs weitere Vorrangrouten zu ergänzen. Da den Ergänzungsvorschlägen der IHK im Einzelnen keine Begründung beigefügt war, hat die Verwaltung im Rahmen einer telefonischen Nachfrage die Hintergründe für die einzelnen Streckenwünsche der IHK erfragt. Vor dem Hintergrund dieser Informationen nimmt die Verwaltung zu den Ergänzungswünschen der IHK wie folgt Stellung:

#### **1. Buersche Straße von Krusenkamp bis Schillerstraße**

Die Strecke Buersche Straße von Krusenkamp bis Schillerstraße wurde von der IHK vorgeschlagen, weil sie die kürzeste Verbindung vom Nordring und der daran anschließenden Anschlussstelle an die B 224 in Gelsenkirchen zur Gladbecker Innenstadt darstellt. Aus Sicht der Verwaltung bietet das vorgeschlagene Netz mit der Konrad-Adenauer-Allee und der Zweckeler Straße eine leistungsfähige Verbindung auf der von der IHK angesprochenen Relation an. In der Projektbeschreibung wird auf Seite 4 unter Punkt 2 "Aufstellung Lkw-Vorrangrouten" ausdrücklich ausgeführt, dass es nicht unbedingt gilt, die kürzesten Routen zu wählen, sondern Hindernisse für den Lkw-Verkehr auszuschließen. Gleichzeitig sollen

Wohngebiete und sensible Orte möglichst vor Lkw-Durchgangsverkehr geschützt werden. Vor diesem Hintergrund hatten sich die beteiligten Fachdienststellen schon im Rahmen der Entwurfserarbeitung dafür ausgesprochen, die Buersche Straße nicht in das Vorrangnetz aufzunehmen. Auch nach erneuter Prüfung des IHK-Vorschlags hält die Verwaltung an dieser Empfehlung fest. Es wird daher vorgeschlagen, die Buersche Straße nicht in das Lkw-Vorrangnetz aufzunehmen.

2. Schillerstraße zwischen dem Kreisverkehr Humboldtstraße/Buersche Straße und der Zweckeler Straße

Der Vorschlag der IHK, die Schillerstraße zwischen dem Kreisverkehr Humboldtstraße/Buersche Straße und der Zweckeler Straße in das Vorrangnetz aufzunehmen ist nur im Zusammenhang mit dem gleichzeitigen Vorschlag für die Buerschen Straße zu sehen. Die Verwaltung bleibt daher auch für diese Strecke bei der Empfehlung, sie nicht in das Lkw-Vorrangroutennetz aufzunehmen.

3. Grabenstraße von der Wilhelmstraße bis zur Einmündung mit der Ringeldorfer Straße

Der Vorschlag der IHK, die Grabenstraße von der Wilhelmstraße bis zur Einmündung mit der Ringeldorfer Straße aufzunehmen, zielt darauf ab, insbesondere die Betriebe in der Straße Bramsfeld und in der Ringeldorfer Straße an das Lkw-Vorrangnetz anzubinden. Aus der Sicht der Verwaltung bestehen gegen diesen Vorschlag der IHK keine Bedenken. Die Grabenstraße ist zwischen der Wilhelmstraße und der Ringeldorfer Straße daher in den Entwurf für ein Lkw-Vorrangroutennetz aufgenommen worden (Anlage 8).

4. Kampstraße

Mit der Einbeziehung der Kampstraße möchte die IHK die Erschließung des Gewerbegebiets Haldenstraße sicherstellen. Aus der Sicht der Verwaltung eignet sich die Kampstraße aufgrund der bestehenden Randnutzungen (in erster Linie Wohnen) aber besonders wegen der in großen Teilen mit ca. 5,60 m nur sehr geringen nutzbaren Fahrbahnbreite nicht zur Aufnahme in das Vorrangnetz. Nach den einschlägigen Richtlinien (RASt 06) sollte für den Begegnungsfall Lkw / Lkw ein Verkehrsraum von 6,35 m bzw. 5,90 m bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen vorgesehen werden.

5. Hegestraße zwischen Kampstraße und Sandstraße

In direktem Zusammenhang mit der Kampstraße steht der Vorschlag der IHK, auch die Hegestraße in das Lkw-Vorrangroutennetz aufzunehmen. Die Verwaltung hält auch die Hegestraße weder mit Blick auf die angrenzenden Nutzungen noch von ihrem Ausbau her für geeignet, grundsätzlich als Lkw-Vorrangstrecke aufgenommen zu werden. Um dennoch dem Anliegen der IHK, die Anbindung des Gewerbegebiets Haldenstraße an das Vorrangroutennetz sicherzustellen, entgegen zu kommen, schlägt die Verwaltung vor, die Hegestraße im Abschnitt von der Haldenstraße bis zur Sandstraße als Vorrangstrecke in die Lkw-Navigation einzugeben. Der entsprechende Streckenabschnitt ist in den Entwurf für das Lkw-Vorrangroutennetz bereits aufgenommen (Anlage 8).

6. Bottroper Straße zwischen Hornstraße und Stadtgrenze Bottrop

Die IHK schlägt vor, die Bottroper Straße ( L 511 ) zwischen der Hornstraße und der Stadtgrenze Bottrop in das Lkw-Vorrangroutennetz aufzunehmen. Die Stadt Bottrop hält auch nach Anfrage der Stadt Gladbeck an ihrem Konzept fest, wonach die Gladbecker Straße ( L 511 ) auf dem Stadtgebiet Bottrop nicht in das Lkw-Vorrangroutennetz einbezogen werden

soll (siehe auch Pkt. 4 dieser Vorlage). Vor diesem Hintergrund erscheint eine Berücksichtigung des Vorschlags der IHK nicht sinnvoll.

Anlagen:

1. "Vereinbarung für die Projektbeteiligung" der Stadt Gladbeck
2. Straßenverkehrsnetz, Bestand: Beschränkungen für den Lkw-Verkehr
3. Tabelle: Verkehrsbelastung und Schwerverkehrsanteile in Straßen des vorgeschlagenen Lkw-Vorrangroutennetzes
4. Klassifiziertes Straßennetz, Bestand
5. Straßenverkehrsnetz, Darstellung im Flächennutzungsplan
6. Gefahrgutnetz gem. § 35 Abs. 3 GGVSEB
7. Stellungnahme der IHK Nord Westfalen zum Entwurf für ein Lkw-Vorrangroutennetz vom 17. April 2013
8. Lkw-Vorrangroutennetz für das Stadtgebiet Gladbeck, Entwurf

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

**Ergebnisrechnung**

<b>Ertrag</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

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

**investiver Finanzplan**

<b>Einzahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

<b>Auszahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:

zur Verfügung

nicht zur Verfügung

**Beschlussentwurf:**

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung über das Projekt "Stadtverträgliche Lkw-Navigation" in der Metropole Ruhr zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Lkw-Vorrangroutennetz als Grundlage für die Hinterlegung in die Navigationssysteme für das Stadtgebiet Gladbeck zu.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das vorgeschlagene Vorrangroutennetz für die Stadt Gladbeck in die vom RVR bereitgestellte Benutzeroberfläche einzugeben.

Der Bürgermeister  
I.V.

---

Harter  
Stadtbaurat

---

In der Sitzung des

☒ \_\_\_\_\_-Ausschusses

☒ Rates

☒ Haupt- und Finanzausschusses

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