

Vorlage Nr. 17/0332

Federf. Stadamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbourat Dr. Kreuzer	Entscheidung	19.10.2017	10

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Umbau der Horster Straße / Wiesmannstraße (L 615); V. Bauabschnitt, 3. Teil vom Bauende des 2. Teils an der Bushaltestelle „Hunsrückstraße“ bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen

hier: 1. Vorstellung der Vorentwurfsplanung

2. Beschluss zur Durchführung der Bürgerbeteiligung

Begründung:

Im April 2017 wurde mit den Umbauarbeiten am zweiten Teil des V. Bauabschnitts der Horster Straße von der Münsterländer Straße bis zur Bushaltestelle "Hunsrückstraße" begonnen. Diese Arbeiten werden voraussichtlich im Frühsommer 2018 abgeschlossen sein. Um die planerischen Voraussetzungen für eine kontinuierliche Fortführung der Gesamtmaßnahme Horster Straße zu schaffen, hatte die Verwaltung bereits im Jahr 2011 eine Planung für den gesamten V. Bauabschnitt der Horster Straße vom Hahnenbach bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen erarbeitet. Nach der Durchführung einer Bürgerbeteiligung durch die Verwaltung, hat der Stadtplanungs- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 06.11.2014 der Entwurfsplanung der Verwaltung für den Straßenabschnitt vom Hahnenbach bis zur Bushaltestelle "Hunsrückstraße" zugestimmt. Eine Beratung und Beschlussfassung für den letzten Teilabschnitt bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen wurde wegen der noch nicht genau zu bestimmenden zeitlichen Perspektive zunächst zurückgestellt. Die Ausführungsplanung für die beiden Teilabschnitte vom Hahnenbach bis zur Bushaltestelle "Hunsrückstraße" wurden am 05.11.2015 und am 19.01.2017 vom Stadtplanungs- und Bauausschuss beschlossen.

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordnete	Stadtbourat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Um einen zügigen Abschluss der Umbauarbeiten an der Horster Straße / Wiesmannstraße zu ermöglichen, hat die Verwaltung auf der Grundlage der Planungen aus dem Jahr 2011 eine Konkretisierung der Planung für den verbleibenden Abschnitt bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen erarbeitet (siehe Anlage 1). Dabei wurden zwei Planungsalternativen insbesondere in Bezug auf die Radverkehrsführung zwischen der Einmündung Breuker Straße und der Stadtgrenze entwickelt.

Im Folgenden wird die von der Verwaltung erarbeitete Vorentwurfsplanung abschnittsweise kurz erläutert:

Einmündung Horster Straße / Breuker Straße / Wiesmannstraße

Anlagen 2, 3, 5 und 7

Die Einmündung der Breuker Straße in die Horster Straße / Wiesmannstraße stellt sich heute als überdimensionierter und für am alle Verkehr teilnehmenden unübersichtlicher Verkehrsknoten dar (siehe Anlage 2). 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 Verbindungsfunktion nach Gelsenkirchen-Horst.

Planungsalternativen

Für den Einmündungsbereich sind im Jahr 2011 zwei Planungsvarianten erarbeitet worden. Neben einer Beibehaltung als vorfahrtgeregelt Einmündung wurde auch ein Umbau in einen Kreisverkehrsplatz geprüft. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass eine Signalisierung der Einmündung aufgrund der Verkehrsbelastung seinerzeit von der Verwaltung ohne weitere Prüfung als nicht erforderlich und unangemessen eingeschätzt wurde.

In der Bewertung der beiden o.g. Planungsalternativen haben die Fachdienststellen damals einmütig für eine Kreisverkehrslösung plädiert. Auch in der aktuellen Überarbeitung schlägt die Verwaltung aus bereits im November 2011 genannten Gründen einen Kreisverkehrsplatz vor. Eine bestandsorientierte Beibehaltung der vorfahrtgeregelt Einmündung kann aus der Sicht der Verwaltung nicht empfohlen werden. Daher wird auf die Darstellung einer solchen Lösung in dieser Vorlage verzichtet.

Straßenraumaufteilung

Um neben der Horster Straße auch die Wiesmannstraße und die Breuker Straße sowie 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. In der Breuker Straße und in der südlichen Horster Straße müssten dazu die Fahrbahnachsen unmittelbar vor der Zufahrt zum Kreisverkehr leicht verschwenkt werden (siehe Anlagen 3 und 5).

Von der aktuellen Ausbaugrenze des zweiten Teilabschnitts an der Haltestelle "Hunsrückstraße" bis zum geplanten Kreisverkehr an der Einmündung Breuker Straße kann die Straßenraumaufteilung mit durchgehendem Mittelstreifen, zwei Richtungsfahrbahnen, beidseitigen Park- und Grünstreifen, Radwegen und Gehwegen nahtlos fortgeführt werden. Wie an allen anderen Kreisverkehren der neueren Generation in Gladbeck soll auch hier der Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn geführt werden. Über entsprechende "Schleusen" werden die Radfahrer in der Horster Straße vom Radweg im Seitenraum in den Fahrbahnraum und umgekehrt wieder zurück geleitet. Die Fußgängerquerungen über die Kreiszufahrten werden mit Fußgängerüberwegen (FGÜ) ausgestattet. Da sich der Straßenraum kurz vor der Breuker Straße aufweitet, stehen in den beiden Seitenräumen zusätzliche Flächen für eine intensivere Straßenraumbegrünung und für Aufenthaltsangebote zur Verfügung.

Grünflächen und Baumstandorte

Westlich der Breuker Straße stehen heute an der Südseite der Horster Straße sieben sehr große Platanenbäume (siehe Anlage 2). Die Bäume stehen unmittelbar am äußeren Rand einer Grünfläche in deutlich zu kleinen Baumbeeten. Für die Neuplanung des Einmündungsbereichs in einen Kreisverkehr müssten mindestens drei Platanen entfernt werden. Vor diesem Hintergrund macht ein Erhalt der übrigen vier Platanen an dieser Stelle keinen Sinn, zumal nicht sicher beurteilt werden kann, ob das Wurzelwerk der Bäume durch die Straßenbaumaßnahmen nicht zu sehr geschädigt wird. Die Verwaltung schlägt hier also eine Wegnahme der vorhandenen Platanenbäume und eine Neugestaltung der Grünfläche vor.

Die in der südlichen Horster Straße vorhandenen großen Platanenbäume sind von der Straßenbaumaßnahme nicht betroffen und können alle erhalten werden.

Zwischen der südlichen Horster Straße und der Breuker Straße würde sich durch die Kreisverkehrsplanung eine größere Flächen im Seitenraum der beiden Straßen unmittelbar vor dem heutigen Lebensmittelmarkt ergeben. Diese Fläche könnte ebenfalls durch Sitzgelegenheiten (z.B. Rundbank um eine Baumpflanzung) mit Angeboten zum Aufenthalt gestaltet werden.

Grunderwerb

Für einen Umbau des Einmündungsbereichs in einen Kreisverkehrsplatz ist an zwei Stellen Grunderwerb aus privatem Eigentum notwendig. In welchem Umfang genau, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht exakt angegeben werden. Die dafür notwendige Höhenplanung für den Kreisverkehrsplatz sowie die sich daraus ergebenden Böschungsflächen als Höhenausgleich zu privaten Flächen liegt noch nicht vor. Eine exakte Bestimmung der benötigten Flächen ist erst im Rahmen der Ausführungsplanung möglich. In Anlage 7 dieser Vorlage ist der nach jetzigem Planungsstand maximal notwendige Grunderwerb dargestellt. Es handelt sich um zwei Flächen in einer Größenordnung von ca. 100 qm bzw. ca. 90

qm. Die Verwaltung wird im Rahmen der Bürgerbeteiligung Kontakt mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern aufnehmen.

Stellplätze auf angrenzenden Grundstücken

An der Nordseite der Horster Straße / Wiesmannstraße befindet sich in den Häusern Wiesmannstraße Nr. 1 - 21 eine größere Wohnanlage mit 20 Gebäuden und ca. 80 Mietwohnungen. Die Wohnanlage befindet sich im Eigentum eines Wohnungsunternehmens. Auf den Grundstücken der Wohnhäuser Wiesmannstraße 1 – 19 sind in der Vergangenheit Senkrechtstellplätze unmittelbar an den südlichen Grundstücksgrenzen zum öffentlichen Straßenraum angelegt worden. Diese Stellplätze können nur durch Rangierfahrten über den heutigen Rad- und Gehweg angefahren bzw. wieder verlassen werden. Da diese Situation sowohl aus Verkehrssicherheitsgründen als auch aus gestalterischen Gründen nicht beibehalten werden kann, hat die Verwaltung im Rahmen der bisherigen Planungen Kontakt mit dem Wohnungsunternehmen aufgenommen, um eine gemeinsame Lösung für das Problem zu entwickeln. In sehr konstruktiven Gesprächen konnte mit dem Unternehmen die folgende Absprache getroffen werden:

Die vorhandenen Senkrechtstellplätze werden vom Eigentümer zurückgebaut. Je nach Bedarf und Nachfrage aus den Gebäuden sollen Ersatzstellplätze bzw. Garagen auf den nördlichen Teilen der Grundstücke errichtet werden. Der Eigentümer wird für die Errichtung neuer Garagen bzw. Stellplätze im hinteren Bereich der Grundstücke entsprechende Bauanträge bei der Stadt Gladbeck einreichen. Für die Zufahrten zu den Garagen bzw. Stellplätzen wird dann nur noch eine Grundstückszufahrt in der üblichen Breite benötigt. Eine erste Zufahrt zwischen den Häusern Nr. 3 und 5 wurde bereits konkret vereinbart und ist in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Zwischen den Gebäuden 5 und 7 sowie zwischen 7 und 9 werden keine Grundstückszufahrten beantragt. Damit wird der geplante Kreisverkehr von den zukünftigen Stellplatzplanungen des Wohnungsunternehmens nicht tangiert. Weitere Grundstückszufahrten können auf der Grundlage von Bauanträgen für Garagen- oder Stellplatzanlagen im weiteren Planungsprozess für die Wiesmannstraße problemlos berücksichtigt werden.

Abschnitt von der Breuker Straße bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen

Anlagen 3, 4, 5 und 6

Die heutige Vierspurigkeit der Wiesmannstraße wird für die Abwicklung der auftretenden Verkehrsmengen nicht benötigt. Das Verkehrsaufkommen liegt bei ca. 11.500 Kfz / Tag. Die weiteren Planungsüberlegungen gehen daher nur noch von jeweils einer Richtungsfahrbahn für den Kfz-Verkehr in der Wiesmannstraße aus.

Grünflächen und Baumstandorte

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 (22 Linden) an der Südseite der Wiesmannstraße. Die Bäume stehen heute in deutlich zu kleinen Baumquartieren im Gehwegbereich. Erhebliche Wurzelaufbrüche machen insbesondere den Gehweg für Fußgänger kaum noch nutzbar. Im Vorfeld der aktuellen Planungen hat die Verwaltung für die Wiesmannstraße an mehreren Stellen Querprofile des Straßenraums aufgenommen. Danach befinden sich die Bestandsbäume an der Südseite fast durchgängig an der höchsten Stelle im Straßenraum. Es ist davon auszugehen, dass unter diesen Umständen bei einem Vollumbau der Straße eine ausreichende Abdeckung der Baumwurzeln nicht erreicht werden kann. Aus der Sicht der Verwaltung können die Bestandsbäume daher nicht erhalten werden.

In der Mittelinsel findet sich heute eine Mischung aus Zierkirsche, Baumhasel, Götterbaum, Silberahorn und Birke (insgesamt 14 Bäume). Die Lebenserwartung der meisten dieser ca. 40 Jahre alten Gehölze wird von der Fachverwaltung auf weniger als 15 Jahren geschätzt. Die Verwaltung geht daher auch für den Mittelstreifen von einer vollständigen Neube-pflanzung aus.

Seit Dezember 2013 ist die Wiesmannstraße nach § 41 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) als gesetzlich geschützte Allee mit der Nummer AL-RE 0301 in das landesweite Alleenkataster des Landes NRW eingetragen. Aus der damit verbundenen, besonderen Schutzwirkung ergeben sich erhebliche Restriktionen und Bindungen beim Umgang mit Alleebäumen. Die Beseitigung von Alleen sowie alle Maßnahmen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachhaltigen Veränderung führen können, sind nach § 41 Landesnaturschutzgesetz verboten. Maßnahmen, die aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind und für die keine anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt werden können, sind der Unteren Landschaftsbehörde anzuzeigen. Ersatzpflanzungen sind in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde durchzuführen.

Die Verwaltung hat in der Angelegenheit bereits Gespräche mit dem Kreis Recklinghausen als der zuständigen unteren Naturschutzbehörde geführt. Ein abschließendes Ergebnis liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Straßenraumaufteilung

Die Verwaltung hat für den Abschnitt zwischen der Breuker Straße und der Stadtgrenze Gelsenkirchen zwei Planungsalternativen entwickelt. In beiden Planungsalternativen ist die Beibehaltung des durchgängigen Mittelstreifens vorgesehen. Allerdings ist der Mittelstreifen an mehreren Stellen geöffnet, um so Abbiegevorgänge zu ermöglichen und unnötige Umwegfahrten zu vermeiden. Über den Mittelstreifen können sichere Querungshilfen für Fußgänger angelegt werden. In den Seitenräumen sind beidseitig jeweils kombinierte Grün- und Parkstreifen in einer Breite von 2,30 m vorgesehen. Die Gehwege sind in beiden Alternativen mindestens 3,00 m und maximal bis zu 5,00 m breit.

Um die verkehrliche Anbindung der Wohngebäude an der Südseite der Wiesmannstraße zu verbessern, wird vorgeschlagen, die bisher abgebundene Bodenbacher Straße wieder an die Wiesmannstraße anzuschließen. Dadurch könnten bisher notwendige Wendemanöver und Umwegfahrten über die Breuker Straße und die südliche Horster Straße weitgehend vermieden werden. Die Ausfahrt aus der Bodenbacher Straße soll dabei aus Verkehrssicherheitsgründen nur in Richtung Gelsenkirchen ermöglicht werden. Eine Öffnung des Mittelstreifens in Höhe der Bodenbacher Straße wird aus Sicherheitsgründen nicht vorgeschlagen.

Planungsalternativen

Die von der Verwaltung erarbeiteten Planungsalternativen für den Teilabschnitt zwischen der Breuker Straße und der Stadtgrenze GE unterscheiden sich im Wesentlichen durch eine unterschiedliche Führung des Radverkehrs.

In der **Planungsalternative 1** wird der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen auf selbstständigen, 2,00 m breiten Radwegen im Seitenraum geführt. Die Radwegebreite von 2,00 m entspricht der Regelbreite aus den einschlägigen Regelwerken. Im Bereich der Parkplätze ist zum Radweg ein notwendiger Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Breite angeordnet. Die Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt 3,25 m. Ein Überholen oder Vorfahren an langsamen Fahrzeugen (z.B. Müllabfuhr) ist damit im Fahrbahnraum nicht möglich. Hier müssten die Öffnungen des Mittelstreifens genutzt werden. Aus der Sicht der Verwaltung wären mit der Planungsalternative 1 nicht unerhebliche verkehrliche und technische Probleme verbunden, die letztlich zu einer Empfehlung aller beteiligten Fachdienststellen für die Planungsalternative 2 führten. Auf die Darstellung der Alternative 1 sollte an dieser Stelle aber dennoch nicht verzichtet werden, um einen wirklichen Vergleich der beiden Planungsalternativen zu ermöglichen.

In der **Planungsalternative 2** wird der Radverkehr auf 1,50 m breiten Schutzstreifen (Regelbreite) zusammen mit dem Kfz-Verkehr im Fahrbahnraum geführt. Zwischen den Schutzstreifen und den Park- und Grünflächen ist ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen angeordnet. Die Fahrbahnbreite für Kfz beträgt 3,50 m, so dass sich ein insgesamt 5,50 m breiter Fahrbahnraum ergibt. Diese Breite ermöglicht – entsprechend dem auf Schutzstreifen geltenden eingeschränkten Haltverbot – das kurzzeitige Anhalten am Fahrbahnrand (z.B. Müllabfuhr) ohne dass der nachfolgende Verkehr behindert wird. Aus der Sicht der Verwaltung hat sich die Führung des Radverkehrs im Fahrbahnraum generell sehr bewährt. Für die Wiesmannstraße würde eine flexible Verkehrsführung entstehen, ohne dass durch einen hier nicht vorhandenen, hohen Parkdruck ein ständiges Zustellen der Schutzstreifen durch Kfz befürchtet werden muss. Vor diesem Hintergrund haben sich alle beteiligten Fachdienststellen der Verwaltung sowie die Vestische und die Polizei für die Planungsalternative 2 ausgesprochen.

Abstimmung mit der Stadt Gelsenkirchen

Die Verwaltung hat auf der Grundlage der mit den Fachdienststellen abgestimmten Planung bereits Kontakt mit der Stadt Gelsenkirchen aufgenommen.

Ziel der Gespräche ist eine abgestimmte, grenzübergreifende Lösung für die Radverkehrsführung sowie den zukünftigen Ausbau der Bushaltestelle "Hunsrückstraße" insbesondere auf der Nordseite der Wiesmannstraße. Aktuell prüft die Stadt Gelsenkirchen wie unter Berücksichtigung verkehrlicher und finanzieller Aspekte die zukünftige Verkehrsabwicklung in der Wiesmannstraße auf dem Stadtgebiet Gelsenkirchen organisiert werden kann. Die Prüfung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Es gibt das gemeinsame Interesse beider Städte hier eine sinnvolle, grenzübergreifende Lösung zu erarbeiten.

Die Verwaltung geht davon aus, dass ein gemeinsames Ergebnis im Rahmen der überarbeiteten Entwurfsplanung nach der Durchführung der Bürgerbeteiligung präsentiert werden kann.

Grünflächen- und Parkplatzbilanz

Die folgende Übersicht zeigt im Vergleich zwischen der Bestandssituation und den beiden Planungsalternativen 1 und 2 die jeweilige Grünflächen-, Straßenbaum- und Parkplatzbilanz.

Unterabschnitte	Bestand	Planungs- alternative 1 Radweg	Planungs- alternative 2 Schutzstreifen
Unterabschnitt 1			
Haltestelle "Hunsrückstraße" bis Kreisverkehr			
Grünflächen	ca. 600 qm	ca. 790 qm	ca. 790 qm
Straßenbäume	7	19	19
Parkplätze im Fahrbahnraum	N.N. *	5	5
Unterabschnitt 2			
Kreisverkehr zwischen den FGÜ's			
Grünflächen	/	ca. 900 qm	ca. 900 qm
Straßenbäume	/	/	/
Parkplätze im Fahrbahnraum	N.N. *	/	/
Unterabschnitt 3			
Kreisverkehr bis Stadtgrenze GE			
Grünflächen	ca. 1.400 qm	ca. 1.430 qm	ca. 1.620 qm
Straßenbäume	32	49	52
Parkplätze im Fahrbahnraum	N.N. *	31	33
Teilabschnitt 3 gesamt			
Haltestelle "Hunsrückstraße" bis Stadtgrenze GE			
Grünflächen	ca. 2.000 qm	ca.3.120 qm	ca. 3.310 qm
Straßenbäume	39	68	71
Parkplätze im Fahrbahnraum	N.N. *	36	38

* Die heutige Parkregelung in der Horster Str. / Wiesmannstr. ist nicht immer eindeutig, so dass eine genaue Angabe der bestehenden Parkmöglichkeiten nicht erfolgen kann. Generell kann aber festgestellt werden, dass im betroffenen Straßenabschnitt nur sehr wenige Fahrzeuge im Straßenraum abgestellt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	siehe unten
<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	5.423.300 *
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

* Der gesamte V. Bauabschnitt vom Hahnenbach bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen wird mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rd. 5,4 Mio. € geschätzt.

In den beiden ersten Teilabschnitten vom Hahnenbach bis zur Haltestelle "Hunsrückstraße" wurden bisher rd. 3,1 Mio. € eingesetzt. Eine endgültige Schlussrechnung für die beiden Teilabschnitte liegt allerdings noch nicht vor.

Für den letzten Teilabschnitt von der Haltestelle "Hunsrückstraße" bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen stehen damit ausgehend von dem veranschlagten Gesamtvolumen von rd. 5,4 Mio. € noch rd. 2,3 Mio. € zur Verfügung.

Eine konkrete Kostenberechnung auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung liegt für den dritten und damit letzten Teilabschnitt der Horster Straße / Wiesmannstraße noch nicht vor.

Im Haushalt (HHSt. 12.02.01/5114.785200) der Stadt Gladbeck ist der Umbau des 3. Teilabschnitts der Horster Straße / Wiesmannstraße in den Jahren 2018 – 2020 mit insgesamt 2.155.000 € enthalten. Dieser Ansatz teilt sich wie folgt auf:

2018	200.000 €
2019	1.500.000 €
2020	455.000 €
	2.155.000 €

Folgekosten

Die folgende Übersicht zeigt im Vergleich zwischen der Bestandssituation und den beiden Planungsalternativen 1 und 2 die jeweiligen Betriebs- und Pflegekosten für die vorhandenen bzw. geplanten Grünflächen und Bäume im gesamten 3. Teilabschnitt von der Haltestelle "Hunsrückstraße" bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen.

Für die Grünflächen sind die unterschiedlichen Kosten für die drei Pflegeklassen dargestellt. Die Festlegung auf eine bestimmte Pflegeklasse für einzelne Flächen ist noch nicht erfolgt.

Betriebskosten (jährlich)	Bestand	Planungs- alternative 1 Radweg	Planungs- alternative 2 Schutzstreifen
<u>Teilabschnitt 3 gesamt</u>			
Haltestelle "Hunsrückstraße" bis Stadtgrenze GE			
<u>Grünflächen</u>	ca. 2.000 qm	ca.3.120 qm	ca. 3.310 qm
Pflegeklasse 1 1,05 €/qm/Jahr	2.100 €	3.276 €	3.476 €
Pflegeklasse 2 1,65 €/qm/Jahr	3.300 €	5.148 €	5.462 €
Pflegeklasse 3 2,50 €/qm/Jahr	5.000 €	7.800 €	8.275 €
<u>Straßenbäume</u>	39	68	71
je Baum 55,- €/Jahr	2.145 €	3.740 €	3.905 €

Die Betriebskosten für die zukünftige Beleuchtung des Straßenabschnitts können auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung seriös noch nicht dargestellt werden. Die Beleuchtungsplanung für die Straße wird erst im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt.

Nach dem zwischen der Stadt Gladbeck und der ELE abgeschlossenen Straßenbeleuchtungsvertrag fallen aktuell je Leuchtstelle pro Jahr ca. 150 € Betriebskosten an.

Der Ersatz der bisherigen Hängebeleuchtung in der Horster Straße durch eine beidseitige Beleuchtung mit einzelnen Straßenlaternen wird zu einer Erhöhung der Anzahl der Leuchtstellen und damit auch der zukünftige Betriebskosten führen. In der Wiesmannstraße wurden die vorhandenen Doppelleuchten im Mittelstreifen aus Sicherheitsgründen erst vor kurzer Zeit durch die ELE erneuert. Es ist vorgesehen, diese Hochmastleuchten im Mittelstreifen auch nach dem Umbau der Wiesmannstraße zu erhalten. Ob eine zusätzliche Beleuchtung der Seitenräume mit Straßenlaternen erforderlich ist, kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt werden.

Anlagen:

1. Horster Straße / Wiesmannstraße, Übersichtsplan, Lage im städtischen Straßenverkehrsnetz
2. Horster Straße / Wiesmannstraße, Lageplan, Bestand
3. Horster Straße / Wiesmannstraße, Vorentwurfsplanung, Planungsalternative 1, Lageplan
4. Horster Straße / Wiesmannstraße, Vorentwurfsplanung, Planungsalternative 1, Regelquerschnitt
5. Horster Straße / Wiesmannstraße, Vorentwurfsplanung, Planungsalternative 2, Lageplan
6. Horster Straße / Wiesmannstraße, Vorentwurfsplanung, Planungsalternative 2, Regelquerschnitt
7. Horster Straße / Wiesmannstraße / Breuker Straße, Vorentwurfsplanung Kreisverkehr, Grunderwerb

Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung über die Vorentwurfsplanung zum Umbau der Horster Straße / Wiesmannstraße für den letzten Teilabschnitt von der Haltestelle "Hunsrückstraße" bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss schließt sich der Empfehlung der Verwaltung für die Planungsalternative 2 im Abschnitt zwischen der Breuker Straße und der Stadtgrenze Gelsenkirchen an.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung eine Bürgerinformation durchzuführen und den Ausschuss zeitnah über das Ergebnis der Bürgerinformation zu unterrichten.

Der Bürgermeister
I.V.



Dr. Volker Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

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