

Vorlage Nr. 17/0180

Federf. Stadamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

| Vorlage für den | Berichterstatter | Zuständigkeit | Sitzung am | Punkt |
|---------------------------------|-------------------------|---------------|------------|-------|
| Stadtplanungs- und Bauausschuss | Stadtbaurat Dr. Kreuzer | Entscheidung | 19.10.2017 | 11 |

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Umbau des Straßenzugs Landstraße (einschl. Graben- / Marienstraße)

- 1. Vorschlag zur Bildung von Bauabschnitten**
- 2. Vorschlag für einen ersten Bauabschnitt**
- 3. Vorentwurfsplanung Regelquerschnitt**

Begründung:

Der Straßenzug Grabenstraße, Landstraße, Marienstraße (K 37) weist erhebliche verkehrliche, tiefbautechnische und gestalterische Mängel auf. Eine Erneuerung und Neugestaltung des Straßenraums wurde in der Vergangenheit insbesondere wegen der Haushalts-situation der Stadt Gladbeck und wegen des Umbaus der parallel verlaufenden Horster Straße (L 615) zurückgestellt. Die verkehrlichen Verhältnisse in der Straße lassen einen weiteren, langfristigen Aufschub dringend notwendiger Erneuerungsmaßnahmen aber nicht länger zu. Die Stadt Gladbeck beabsichtigt daher, den Straßenzug zu erneuern und gleichzeitig entsprechend den heutigen Anforderungen an eine verkehrswichtige Straße umzubauen.

Für den Umbau des Straßenzugs beabsichtigt die Stadt Gladbeck, wie bei der Horster Straße, bei der Bezirksregierung Münster einen Zuschuss nach den Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra) zu beantragen. Der Fördersatz für derartige Maßnahmen liegt aktuell bei 60 v.H. der anrechenbaren Kosten. Bei der Überplanung des Straßenzuges sind dementsprechend die Fördervoraussetzungen der Richtlinie zu beachten.

| Mitzeichnungen | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Bürgermeister: | Erster Beigeordneter: | Stadtkämmerer: | Beigeordnete | Stadtbaurat: | Rechtsamt: |
| Datum: _____ | Datum: _____ | Datum: _____ | Datum: _____ | Datum: _____ | Datum: _____ |

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Eine Ausfinanzierung der Umgestaltung für einen ersten Bauabschnitt ohne Förderung wurde im Rahmen der letzten Haushaltsberatung beschlossen und ist im Haushalt abgebildet.

1. Vorschlag zur Bildung von Bauabschnitten

Der Straßenzug der Graben-, Land- und Marienstraße beginnt im Norden an der Kreuzung mit der Wilhelmstraße. Über die Stadtteile Butendorf und Brauck führt die Straße auf einer Gesamtlänge von ca. 2,5 km bis zu ihrer südlichen Einmündung in den Kreisverkehr mit der Horster Straße (siehe Anlage 1).

Die Erneuerung und der Umbau des ca. 2,5 km langen Straßenzugs ist eine so umfangreiche Maßnahme, dass ihre Umsetzung sowohl aus organisatorischen wie auch aus finanziellen Gründen nur in Abschnitten durchgeführt werden kann. Dabei wird von möglichen Abschnittslängen von etwa 500 m ausgegangen.

2. Vorschlag für den ersten Bauabschnitt

Anlage 1: Übersicht Gesamtstrecke und Vorschlag für einen ersten Bauabschnitt

Für die Frage, in welchem Abschnitt mit einem Umbau der Straße begonnen werden soll, muss aus rein fachlicher Sicht geprüft werden, ob es Gründe für oder gegen bestimmte Abschnitte gibt, oder ob Bereiche existieren, in denen z. B. tiefbautechnisch ein besonders dringender Handlungsbedarf besteht.

Berücksichtigung anderer Planungen im Umfeld des Straßenzugs

Eine langfristig zu berücksichtigende Maßnahme ist die Planung für den Bau der A 52. Da sich diese noch in einem frühen Stadium befindet und die zukünftige Gestaltung eines möglichen Teilanschlusses der A 52 an die Grabenstraße noch nicht endgültig festgelegt ist, scheidet aus Sicht der Verwaltung der Bereich zwischen der Wilhelmstraße und der Ringeldorfer Straße für einen zeitnahen Straßenumbau aus. Der Umbau dieses Teils der Grabenstraße kann sinnvoll erst im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahme A 52 erfolgen.

Ein weiteres größeres Projekt im Umfeld der Landstraße wird das Baugebiet Bramsfeld (ehem. Möbelhaus Tacke) sein. Nach dem Abriss des ehem. Möbelhauses sollen hier Wohnungen für unterschiedliche Nutzergruppen entstehen. Eine Überschneidung von baulichen Maßnahmen am Bramsfeld und an der Landstraße in unmittelbarer Nähe sollte aus Sicht der Verwaltung nach Möglichkeit vermieden werden.

In den Jahren 2015 und 2016 sind in der Landstraße im Abschnitt zwischen der Ringeldorfer Straße und der Butendorfer Straße durch die RWW und die ELE eine vorhandene Wasserleitung sowie zwei Gasleitungen erneuert worden. Die entsprechenden Leitungstrassen befinden sich überwiegend im östlichen Seitenraum der Straße. Nach Abschluss der Leitungsarbeiten wurden die Leitungstrassen wieder verschlossen und mit einem neuen Deckenabschluss (Asphaltbelag) versehen. Zumindest der östliche Seitenraum befindet sich daher im genannten Abschnitt tiefbautechnisch in einem vergleichsweise guten Zustand.

Aktuell liegen der Verwaltung keine Planungen der Versorgungsträger für weitere Leitungserneuerungen (aufgrund überschrittener Liegedauern der Leitungen) vor. Es ist aber davon auszugehen, dass die Versorgungsunternehmen im Vorfeld anstehender Straßenerneuerungsarbeiten durch die Stadt Gladbeck ihre Leitungen überprüfen und im Bedarfsfall vorher erneuern. Entsprechende Gespräche werden durch die Verwaltung geführt.

Kanalbau im Straßenzug

Der vorhandene Entwässerungskanal (Mischsystem) befindet sich in einem durchgängig guten Zustand. Einzelne Kanalabschnitte sind erst im Jahr 1990 oder später erneuert worden. Eine Ausnahme bildet der Kanal in der Marienstraße im Abschnitt zwischen der Vehrenbergstraße und der Stargarder Straße. Im Zuge des Straßenumbaus wird dieser Kanalabschnitt mit erneuert werden.

Im Rahmen des Abwasserbeseitigungskonzeptes ist zusätzlich vorgesehen, von der Straße "Im Linnerott" bis zur B 224 einen Regenwasserkanal zu verlegen. Diese Maßnahme wird sukzessive mit dem Straßenneubau durchgeführt werden.

Baulicher Zustand einzelner Abschnitte im Verlauf des Straßenzugs

Bis auf den Bereich zwischen der Ringeldorfer Straße und der Butendorfer Straße bestehen keine gravierenden Unterschiede in Bezug auf den baulichen Zustand in einzelnen Abschnitten des Straßenzugs. Die Seitenbereiche sind insbesondere in unmittelbarer Nachbarschaft zu den vorhandenen Bäumen durch Wurzelaufbrüche durchgängig in keinem guten baulichen Zustand. Die Fahrbahn weist spürbare Unebenheiten nach Aufbrüchen für Leitungsarbeiten und Hausanschlüssen sowie an Reparaturstellen auf.

Das Ingenieuramt hat den Straßenzug daher kurzfristig noch einmal mit Blick auf die Frage, wo ein möglicher Baubeginn vorrangig erfolgen sollte, überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass insbesondere die Fahrbahn und der östliche Gehweg im südlichen Abschnitt der Marienstraße erhebliche bauliche Defizite aufweisen. Mit Blick auf diese Beurteilung des baulichen Zustands des Straßenraums erscheint es tiefbautechnisch sinnvoll, mit einem ersten Bauabschnitt am südlichen Ende des Straßenzugs in der Marienstraße zu beginnen.

Vorschlag für einen 1. Bauabschnitt

Unter Berücksichtigung aller dargestellten Kriterien schlägt die Verwaltung vor, mit dem Umbau des Straßenzugs in der südlichen Marienstraße am Kreisverkehr mit der Horster Straße zu beginnen. Der erste Bauabschnitt wird dann voraussichtlich bis zur Einmündung der Klarastraße reichen. Die weiteren Bauabschnitte sollen sich nach heutigem Stand von Süden nach Norden anschließen.

3. Vorentwurfsplanung Regelquerschnitt

Der gesamte Straßenzug von der Wilhelmstraße bis zur Horster Straße hat mit geringen Abweichungen eine fast durchgängige Straßenraumbreite von ca. 15,00 m. Damit besteht auch grundsätzlich die Möglichkeit, für den Straßenzug einen durchgängigen Regelquerschnitt für die zukünftige Straßenraumaufteilung zu entwickeln.

Darstellung der Bestandssituation

Anlage 2: Regelquerschnitt Bestand (in Höhe Landstraße Haus Nr. 111; nördl. Wielandstraße)

Der Straßenzug ist als klassifizierte Kreisstraße (K 37) und entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung Teil des Gladbecker Vorbehaltsnetzes. Der gesamte Straßenzug ist im Flächennutzungsplan der Stadt Gladbeck als Hauptverkehrsstraße dargestellt. Im städtischen Verkehrsnetz dient sie sowohl als wichtige Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen Mitte, Butendorf und Brauck, als auch als wichtige Anbindung der südlichen Stadtteile an die Gladbecker Innenstadt.

Die Kfz-Verkehrsbelastung der Straße liegt, nach allerdings schon älteren Zählungen, zwischen ca. 14.000 Kfz/Tag im nördlichen Abschnitt und ca. 10.000 Kfz/Tag im südlichen Teil. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 4,0 v.H. Insgesamt zählt die Straße damit zu den am stärksten befahrenen Straßen im Stadtgebiet.

Im Verlauf des Straßenzugs ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit unterschiedlich festgesetzt. In den zurückliegenden Jahren ist die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h in großen Abschnitten mit unterschiedlichen Begründungen (allgemeine Gefahrenlagen, unebene Fahrbahn, Lärmschutz, Schutz sozialer Einrichtungen) auf 30 km/h abgesenkt worden.

Der Straßenzug ist städtebaulich geprägt durch eine fast durchgängige Straßenrandbebauung, die im nördlichen Abschnitt in weiten Teilen aus einer ehemaligen Bergarbeiter-siedlung besteht. Die Gebäude werden überwiegend als reine Wohngebäude mit entsprechender Störempfindlichkeit genutzt.

Der Straßenraum selbst hat eine fast durchgängige Breite von ca. 15,00 m. Die Fahrbahn nimmt mit ca. 7,55 m mehr als die Hälfte des heutigen Straßenraums ein. An die Fahrbahn schließt sich in weiten Abschnitten wechselseitig ein ca. 1,00 m breiter Grünstreifen mit unterschiedlich altem Baumbestand an. Die Seitenräume werden von ca. 1,20 – 1,50 m breiten "anderen Radwegen" und ca. 1,40 – 2,00 m breiten Gehwegen gebildet. Eigenständige Kfz-Stellplätze sind heute im Straßenraum nicht vorhanden. Es wird fast durchgängig wechselweise am östlichen oder am westlichen Fahrbahnrand geparkt. Dies führt dazu, dass für den fließenden Verkehr nur noch eine tatsächlich nutzbare Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m zur Verfügung steht.

Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997 musste die bis dahin bestehende Radwegebenutzungspflicht in der Straße aufgehoben werden. Die vorhandenen Radwege genügten nach der StVO-Novelle den geänderten Anforderungen weder hinsichtlich der lichten Breite noch hinsichtlich der baulichen Beschaffenheit. Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen seither sowohl die ehemaligen Radwege als auch die Fahrbahn benutzen. Die Lage der Straße im Netz der Stadt Gladbeck führt dazu, dass die Straße trotz mangelnder Flächenangebote sowohl von Radfahrerinnen und Radfahrern als auch von Fußgängerinnen und Fußgängern intensiv genutzt wird. Dies führt sowohl im Fahrbahnraum als auch in den Seitenräumen zu Konflikten zwischen einzelnen Nutzergruppen, die nur durch eine Neuordnung der Verkehrsabwicklung im Straßenraum gelöst werden kann.

Die Landstraße wird heute durchgängig von der Buslinie 258 (im 20-Minuten-Takt) und in Teilen von der Buslinie 252 (im 30-Minuten-Takt) befahren. Es gibt heute insgesamt sechzehn Richtungshaltestellen in der Straße, die alle als Buskap-/ bzw. Fahrbahnrandhaltestellen angelegt sind. Über Fahrgastwarteallen und damit über einen Wetterschutz verfügen neun Richtungshaltestellen. Das Kriterium der Barrierefreiheit erfüllt keine Haltestelle.

Querungshilfen für Fußgängerinnen und Fußgänger existieren an der Einmündung zur Ringeldorfer Straße (einseitige Fahrbahneinengung), zur Kiebitzheidestraße (Fußgängerbedarfsampel), zur Lukasstraße (Fußgängerbedarfsampel) und vor dem AWO-Kindergarten nördlich der Stargarder Straße (Fußgängerüberweg).

Planungsziele

Das oberste Ziel eines möglichen Straßenumbaus der Graben-/ Land-/ Marienstraße ist die **Erhöhung der Verkehrssicherheit**.

Der Straßenzug wird auch zukünftig eine wichtige Bedeutung als Hauptverkehrsstraße im Straßennetz der Stadt Gladbeck haben. Daher wird eine wesentliche Vorgabe für die Überplanung die leistungsfähige Abwicklung der auftretenden Verkehrsmengen sein (**Leistungsfähigkeit**). Die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit bezieht sich aber nicht nur auf den Kfz-Verkehr, sondern muss auch den Radverkehr mit berücksichtigen. Daher ist eine Entscheidung für die zukünftige Führung des Radverkehrs im Straßenraum auch unter diesem Gesichtspunkt zu beurteilen.

Neben dem Kfz-Verkehr ist die Landstraße auch für viele nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine wichtige Verkehrsverbindung. Der Straßenzug ist heute für den Fußverkehr und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen nur mit Einschränkungen zu nutzen. Ein wesentliches Ziel für einen Umbau der Straße muss daher die **Barrierefreiheit**, also die verkehrssichere Nutzungsmöglichkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sein. Der Straßenumbau muss weiter die Anforderungen und Bedürfnisse der unmittelbar angrenzenden Nutzungen an den Straßenraum berücksichtigen. Für die Anliegergrundstücke ist die Straße auch unmittelbare Erschließung. Daher muss die Straße unter Berücksichtigung dieser Anforderungen auch zukünftig funktionieren (**Funktionalität**). Konkret muss die Straßenplanung auch das Bedürfnis nach Parkmöglichkeiten im Straßenraum beachten.

Für das Wohlfühlempfinden, aber auch für die sachgerechte Nutzung von Straßenräumen spielt die Gestaltung und die damit zusammenhängende Aufenthaltsqualität eine wesentliche Rolle. Diese beiden Kriterien können wesentlich durch eine angemessene **Begrünung der Straßenräume** beeinflusst werden. Daher gilt, dass versucht werden muss, die Straße unter Berücksichtigung aller anderen Anforderungen an den räumlich begrenzten Straßenraum so intensiv wie möglich durch Baumpflanzungen zu begrünen. Diese tragen auch zur Verbesserung der kleinklimatischen Situation bei. Die Klimaanalyse der Stadt Gladbeck empfiehlt daher ausdrücklich Straßenbäume entlang der Landstraße.

Grundannahmen für die Planung

Auf der Grundlage der beschriebenen Planungsziele hat die Verwaltung eine Vorentwurfsplanung für eine zukünftig mögliche Straßenraumaufteilung (Regelquerschnitt) erarbeitet. Neben den genannten Planungszielen ist die Verwaltung bei der Vorentwurfsplanung von folgenden Grundannahmen ausgegangen:

- vollständiger Neubau der Straße (einschl. Unterbau)
- Wegfall der Bestandsbäume und Neupflanzungen
- zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (Fördervoraussetzung)

Vorentwurfsplanung Regelquerschnitt

Anlagen 3, 4 und 5

Der Querschnittentwurf sieht mit Blick auf das hohe Verkehrsaufkommen eine 5,00 m breite Kernfahrbahn (wie in der Schultenstraße) sowie jeweils 1,25 m breite Schutzstreifen für Radfahrer vor. Einseitig ist ein Grün- und Parkstreifen mit 2,30 m Breite angeordnet. Der Grün- und Parkstreifen kann alternierend, jeweils an die unmittelbare städtebauliche Situation angepasst, sowohl auf der Ostseite wie auf der Westseite vorgesehen werden. Die Gehwege haben beidseitig entsprechend dem Kriterium der Barrierefreiheit eine Breite von min. 2,50 m.

Ob die vorgesehene Breite der Schutzstreifen für den Radverkehr von 1,25 m ausreicht oder eventuell auf 1,50 m verbreitert werden muss, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend geklärt werden. Dies muss im Zuge einer Planungskonkretisierung untersucht werden, würde aber nicht zu einer wesentlichen Veränderung der Straßenraumaufteilung führen.

In den Anlagen 4 und 5 ist die prinzipiell mögliche Gestaltung von Mittelinseln mit Querungshilfen für Fußgänger sowie von Bushaltestellen bei diesem Regelquerschnitt dargestellt.

Weitere Erläuterungen zur Vorentwurfsplanung können in der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses gegeben werden.

Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden von der Verwaltung eine ganze Reihe weiterer Regelquerschnitte entwickelt und geprüft. Im Ergebnis zeigte sich, dass kein anderer Querschnitt die geschilderten Planungsziele derzeit weitgehend erfüllte. Die Verwaltung wird in der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses die weiteren, geprüften Querschnitte kurz vorstellen und erläutern.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Folgende

Ergebnisrechnung

| Ertrag | € |
|---------------|----------|
| einmalig | |
| jährlich | |

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

investiver Finanzplan

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

| Auszahlung | € |
|-------------------|----------|
| einmalig | |
| jährlich | |

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Die Erarbeitung der Entwurfsplanung erfolgt hausintern mit vorhandenen Mitteln.

Anlagen:

1. Übersichtsplan und Vorschlag für einen ersten Bauabschnitt
2. Bestand Regelquerschnitt
3. Vorentwurfsplanung Regelquerschnitt Strecke
4. Vorentwurfsplanung Regelquerschnitt Mittelinsel / Querungshilfe
5. Vorentwurfsplanung Regelquerschnitt Bushaltestellen

Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur bestehenden Situation des Straßenzugs Landstraße (einschl. Graben- / Marienstraße) zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zu, mit einem ersten Bauabschnitt zum Umbau des Straßenzugs am Kreisverkehr Marienstraße mit der Horster Straße zu beginnen.
3. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Vorentwurfsplanung für einen zukünftigen Regelquerschnitt zur Kenntnis.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, für einen ersten Bauabschnitt, beginnend am Kreisverkehr mit der Horster Straße, eine Entwurfsplanung zu erarbeiten und dem Ausschuss zur Freigabe für die Bürgerbeteiligung vorzulegen.

Der Bürgermeister
I.V.



Dr. Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

- _____-Ausschusses
- Rates
- Haupt- und Finanzausschusses

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