

Vorlage Nr. 18/0409

Federf. Stadamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Entscheidung	15.11.2018	12

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Umbau der Marienstraße (K 37) von der Horster Straße (L 615) bis zur Klarastraße

1. Vorstellung der Vorentwurfsplanung

2. Beschluss zur Beteiligung der Bürger an der Planung

Begründung:

Die Stadt Gladbeck beabsichtigt, den Straßenzug Grabenstraße, Landstraße, Marienstraße (K 37) in den nächsten Jahren abschnittsweise zu erneuern und entsprechend den heutigen Anforderungen an eine verkehrswichtige Straße vollständig umzubauen.

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss hat sich bereits in seiner Sitzung am 19.10.2017 (Vorlage Nr. 17/0180) mit dem geplanten Umbau des Straßenzugs befasst. Dabei wurde auf Vorschlag der Verwaltung festgelegt, dass mit einem ersten Bauabschnitt zum Umbau des Straßenzugs am Kreisverkehr der Marienstraße mit der Horster Straße begonnen werden soll. Im ersten Abschnitt ist zunächst ein Umbau von der Horster Straße bis zur Klarastraße vorgesehen. Dieser Bauabschnitt hat eine Länge von ca. 0.570 km.

1. Regelquerschnitt

Anlage 4

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 einen durchgängigen Regelquerschnitt zu entwickeln.

Die Verwaltung hatte bereits für die Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 19.10.2017 einen solchen Regelquerschnitt erarbeitet und dem Ausschuss zur Kenntnisnahme vorgestellt. Zur Herleitung und inhaltlichen Begründung des Querschnitts sowie zu den angestrebten Planungszielen siehe die entsprechende Vorlage der Verwaltung für die o.g. Sitzung (Nr. 17/0180).

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

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Der von der Verwaltung vorgeschlagene Regelquerschnitt sieht eine 5,00 m breite Kernfahrbahn sowie jeweils 1,25 m breite Schutzstreifen für Radfahrer vor. Einseitig ist ein kombinierter 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.

2. Vorentwurfsplanung

Anlagen 5 und 6

Die Verwaltung hat auf der Grundlage des in der Sitzung am 19.10.2017 vorgeschlagenen Regelquerschnitts eine Vorentwurfsplanung erarbeitet. Die Planung sieht eine durchgängige Fahrbahnbreite von 7,50 m einschließlich beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer mit 1,25 m Breite vor. Daraus ergibt sich eine Kernfahrbahnbreite 5,00 m. Dies entspricht der Lösung, die schon in der Schultenstraße umgesetzt wurde.

Die Gehwege sind beidseitig in durchgehenden Breiten von 2,50 m angelegt. Die Planung sieht weiter zwischen der Vehrenbergstraße und der Klarastraße an der Westseite der Fahrbahn einen kombinierten Park- und Grünstreifen in einer Breite von 2,30 m vor. Es wurde diese Straßenseite hierfür vorgesehen, da Anliegerinnen und Anlieger schon heute ausschließlich am westlichen Fahrbahnrand parken. Zudem können so unnötige Fahrbahnquerungen der Bewohnerschaft aus den vorwiegend an der Westseite gelegenen größeren Mehrfamilienhäusern zu ihren abgestellten Fahrzeugen vermieden werden.

Die Einmündungsbereiche der zuführenden Nebenstraßen (Almastraße, Gertrudstraße und Stargarder Straße) sollen als Gehwegüberfahrten ausgebildet werden. Dabei werden die Gehwege auf ihrem sonstigen Höhenniveau über die Einmündungsbereiche geführt. Dies soll die Aufmerksamkeit der Autofahrenden insbesondere gegenüber dem Fußverkehr beim Ein- und Abbiegen erhöhen. Dieses Gestaltungsprinzip wurde auch bei allen Einmündungen untergeordneter Straßen z.B. an der Horster Straße angewandt.

2.1 Einmündungstrichter Vehrenbergstraße

Anlagen 1 und 5

Der Einmündungsbereich der Vehrenbergstraße in die Marienstraße ist aktuell sehr großzügig bemessen. Vermutlich mit Blick auf die Schleppkurven großer Fahrzeuge und dem seinerzeitigen Kriterium einer zügigen Abwicklung des Verkehrs folgend wurde die Einmündung der Vehrenbergstraße seinerzeit mit einem sehr breiten Einfahrtstrichter in die Marienstraße ausgebaut.

Die von der Verwaltung erstellte Vorentwurfsplanung sieht nun, unter Berücksichtigung der erforderlichen Schleppkurven, einen deutlich verkleinerten Einfahrtbereich vor, der zudem rechtwinklig auf die Marienstraße geführt wird. Ein- und Ausfahrt der Vehrenbergstraße werden durch einen Fahrbahnteiler getrennt. Damit können Wegelängen für querenden Fuß- und Radverkehr über die Einmündung deutlich verkürzt und damit auch sicherer gemacht werden. Durch die nun rechtwinklige Anordnung des Einmündungsbereichs der Vehrenbergstraße in die Marienstraße wird zudem die Einsehbarkeit insbesondere für einbiegende Fahrzeugführende aus der Vehrenbergstraße in die Marienstraße verbessert.

2.2 Gestaltung des Einmündungsbereichs der Vehrenbergstraße in der Marienstraße

Anlagen 1 und 5

Die Marienstraße hat heute vom Kreisverkehr mit der Horster Straße ausgehend einen relativ breiten Fahrbahnraum (10,10 m). Dies ergibt sich aus der seinerzeitigen Planung des Kreisverkehrs im Zuge des Umbaus der Horster Straße. Die Neugestaltung der Marienstraße in ihrem heutigen Ausbau war bis zur dargestellten Ausbaugrenze (siehe Anlage 5) Teil der Fördermaßnahme Horster Straße. Die Vorentwurfsplanung für die Marienstraße setzt dementsprechend an der Ausbaugrenze der Maßnahme Horster Straße an.

Für die zukünftige Gestaltung des Einmündungsbereichs mit der Vehrenbergstraße hat die Verwaltung unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten geprüft. In der Abwägung der möglichen Lösungen hat sich die Verwaltung für eine Variante entschieden, die sowohl den Verkehrsfluss auf der Marienstraße sicherstellt, als auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung hat und eine sichere Querung der Fahrbahn für den Fußverkehr im unmittelbaren Einmündungsbereich ermöglicht.

Die Vorentwurfsplanung sieht ein Fläche vor, die zwischen zwei südlich bzw. nördlich der Einmündung Vehrenbergstraße angeordneten Inselköpfen in der Mitte der Fahrbahn liegt. Sie kann als Aufstellfläche außerhalb der Hauptfahrbahnen für Linksabbieger in die Vehrenbergstraße oder zu den Stellplatzanlagen der Wohnhäuser Nr. 46 und 48 genutzt werden. Die nördliche Mittelinsel soll als barrierefreie Querungshilfe mit einer Aufstellfläche für Fußgängerinnen und Fußgänger auf der Insel ausgebildet werden. Für die südliche Insel ist dies wegen zu berücksichtigender Grundstückszufahrten und Schleppkurven nicht möglich. Allerdings können Passanten hier im Schatten der Insel auch ohne barrierefrei ausgebaute Aufstellfläche in der Mitte der Fahrbahn gesichert die Fahrbahn queren.

Für LKW, die vom Kreisverkehr kommend nach rechts in die Vehrenbergstraße abbiegen wollen, müsste der südliche Einfahrttrichter deutlich aufgeweitet werden. Da diese Fahrtbeziehung nach den Beobachtungen der Verwaltung von LKW nur selten genutzt wird und PKW und Lieferfahrzeuge deutlich geringere Einfahrtstradien brauchen, sieht die Vorentwurfsplanung vor, im Einfahrtbereich eine grobe Pflasterfläche anzulegen, die nur von großen Fahrzeugen zu überfahren ist. Pkw und andere Fahrzeuge sollen diese Fläche nicht bzw. nur mit erheblichen Komforteinbußen überfahren können. Mit diesem Vorschlag können die Abbiegegeschwindigkeiten von PKW deutlich verringert und der Querungsweg für den Fußverkehr über die Einmündung der Vehrenbergstraße spürbar verkürzt werden.

2.3 Bushaltestellen und Querungshilfe am AWO-Kindergarten

Unmittelbar in Höhe des AWO-Kindertgartens nördlich der Stargarder Straße ist heute ein Fußgängerüberweg (FGÜ) in Kombination mit zwei Bushaltestellen in der Marienstraße vorhanden. Von der Polizei ist in der Vergangenheit schon mehrfach darauf hingewiesen worden, dass das an FGÜ geltende Überholverbot an dieser Stelle nicht von allen Fahrzeugführenden beachtet wird. Haltende Busse würden trotz des Überholverbots an FGÜ und zusätzlicher, durchgehender Fahrbahnmarkierung (VZ 295) von nachfolgenden Fahrzeugen überholt. Da durch die haltenden Busse die Sicht der rechtswidrig überholenden Fahrzeugführer auf den FGÜ erheblich eingeschränkt sei, ergäben sich immer wieder erhebliche Gefährdungen für querende Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Polizei hatte daher angeregt, die Bushaltestellen aus dem unmittelbaren Zugangsbereich zum Kindergarten zu verschieben.

Diese Anregung der Polizei wird von der Vorentwurfsplanung berücksichtigt, indem die beiden Richtungshaltestellen um ca. 40 m nach Süden vor die Einmündungen mit der Stargarder Straße und der Gertrudstraße verschoben werden. Die beiden Richtungshaltestellen werden barrierefrei ausgebaut und mit Fahrgastwartehallen ausgestattet.

Unmittelbar vor dem AWO-Kindergarten ist heute ein Fußgängerüberweg (FGÜ) über die Fahrbahn der Marienstraße eingerichtet. Dieses Element kann von der Verwaltung an dieser Stelle nicht mehr vorgeschlagen werden, weil die in den entsprechenden Richtlinien genannten Voraussetzungen (Verkehrsaufkommen, Anzahl Fußgängerquerungen) für einen FGÜ hier nicht vorliegen. Daher haben sich im Rahmen der Vorentwurfsplanung alle beteiligten Fachdienststellen für einen Ersatz des FGÜ durch eine Mittelinsel als Querungshilfe für den Fußverkehr ausgesprochen. Die Überquerung der Fahrbahn soll zukünftig durch eine Mittelinsel gesichert werden. Um einen Fahrbahnverschwenk für beide Fahrtrichtungen des KFZ-Verkehrs zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, an der Ostseite der Straße einen ca. 1,00 m breiten Streifen aus dem Gelände des Kindergartens für den Ausbau der Marienstraße in Anspruch zu nehmen. Das Grundstück des AWO-Kindergartens befindet sich im Eigentum der Stadt Gladbeck, so dass grundsätzlich kein Grunderwerb erforderlich wäre. Die Verwaltung hat zwischenzeitlich bereits Kontakt mit der AWO als Träger des Kindergartens aufgenommen. Von der AWO wurde die grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, auf die für eine Verbreiterung des Straßenraums benötigte Fläche zu verzichten. Abschließende Gespräche stehen hier allerdings noch aus.

Die Querungsstelle mit der Mittelinsel soll durch eine besondere, sich von der übrigen Straßenraumbeleuchtung absetzenden Beleuchtung speziell zu dunklen Tageszeiten im Straßenverlauf besonders hervorgehoben werden.

Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich des Kindergartens soll auch nach dem Umbau der Marienstraße beibehalten werden.

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

Eine detaillierte Kostenermittlung für den geplanten Umbau des 1. Bauabschnitts der K 37 (Marienstraße) liegt noch nicht vor. Überschlägig können die zu erwartenden Kosten aber wie folgt geschätzt werden:

Die umzubauende Straßenraumfläche des 1. Bauabschnitts umfasst einschließlich der Einmündungsbereiche angrenzender Nebenstraßen ca. 9.450 qm. Nach den Ausschreibungsergebnissen der zuletzt umgesetzten Straßenbaumaßnahmen in Gladbeck muss von durchschnittlichen Baukosten in Höhe von 200,- €/qm ausgegangen werden. Damit ergeben sich für den ersten Bauabschnitt der K 37 (Marienstraße) überschlägige Umbaukosten in Höhe von ca. 1.890.000,- €.

An dieser Stelle muss ausdrücklich noch einmal auf die zuletzt allgemein bekannt gewordenen Kalkulationsrisiken für Baumaßnahmen im Allgemeinen und Straßenbaumaßnahmen im Besonderen hingewiesen werden. Die gute Konjunktursituation im Bausektor und die gute Auftragslage vieler Firmen haben in jüngster Vergangenheit dazu geführt, dass Ausschreibungsergebnisse deutlich oberhalb der zu erwartenden Preise lagen. Vor diesem Hintergrund kann von der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht verbindlich angegeben werden, ob der oben genannte Kostenrahmen für den Umbau der Marienstraße durch das Ausschreibungsergebnis für die durchzuführenden Baumaßnahmen bestätigt wird.

Die Verwaltung hat auf der Grundlage der überschlägigen Kostenermittlung bei der Bezirksregierung Münster einen entsprechenden Zuwendungsantrag für die geplante Maßnahme eingereicht. Der Fördersatz für die Stadt Gladbeck beträgt aktuell 65 v.H. der anrechenbaren Kosten einer Maßnahme. Als Durchführungszeitraum sieht der Zuwendungsantrag die Jahre 2020 und 2021 vor. Eine Einplanungsmitteilung der Bezirksregierung zum Antrag der Stadt Gladbeck steht noch aus.

Anlagen:

1. Bestand Regelquerschnitt
2. Bestand Lageplan Blatt 1
3. Bestand Lageplan Blatt 2
4. Vorentwurfsplanung Regelquerschnitt
5. Vorentwurfsplanung Lageplan Blatt 1
6. Vorentwurfsplanung Lageplan Blatt 2

Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung über die Vorentwurfsplanung für den Umbau der Marienstraße von der Horster Straße bis zur Klarastraße zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt der von der Verwaltung erarbeiteten Vorentwurfsplanung grundsätzlich zu.
3. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung eine Bürgerbeteiligung durchzuführen.

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: