

**Vorlage Nr. 19/0214**

Federf. Stadamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Entscheidung	13.06.2019	8

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

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

- 1. Bericht der Verwaltung über die durchgeführte Bürgerinformation**
- 2. Beschluss zur Erarbeitung der Ausführungsplanung**

**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 zuletzt in seiner Sitzung am 15.11.2018 (Vorlage Nr. 18/0409) mit dem geplanten Umbau des Straßenzugs befasst. Für die Sitzung hatte die Verwaltung eine Vorentwurfsplanung erarbeitet und dem Stadtplanungs- und Bauausschuss zur Beratung vorgelegt. Ihr wurde grundsätzlich zugestimmt. Die Verwaltung erhielt den Auftrag, auf dieser Grundlage eine Bürgerbeteiligung durchzuführen (Beschluss 48/2018).

**1. Anregungen zur Vorentwurfsplanung aus der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 15.11.2018**

In der o.g. Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses wurde darauf hingewiesen, dass es an der Einmündung der Vehrenbergstraße in die Marienstraße immer wieder zu Rückstausituationen kommt. Es wurde in Frage gestellt, ob die von der Verwaltung vorgeschlagene neue Kreuzungslösung Verbesserungen für einbiegende Verkehre aus der Vehrenbergstraße in Richtung Innenstadt erbringe und ob die vorgeschlagene Gestaltung der Einmündung zukünftig ausreichend leistungsfähig sei. Als Möglichkeit zur Erhöhung der

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

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

Leistungsfähigkeit wurde eine zusätzliche Rechtsabbiegespur aus der Vehrenbergstraße in die Marienstraße oder vorzugsweise der Umbau der Einmündung in einen Kreisverkehr vorgeschlagen. In der Sitzung wurde eine Prüfung dieser Hinweise und Anregungen zugesagt.

### 1.1. Überprüfung Leistungsfähigkeit

#### Anlage 1

Zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit des gegenwärtigen und des von der Verwaltung vorgeschlagenen Ausbaus des Einmündungsbereichs wurde ein qualifiziertes Ingenieurbüro mit der Erstellung einer entsprechenden Verkehrsuntersuchung beauftragt. Das Gutachten ist dieser Vorlage als Anlage 1 beigelegt.

Es wurde eine videobasierte 24 stündige Erhebung des Straßenverkehrs durchgeführt. Für die Auswertung wurden daraus die Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde ermittelt und für die weitere Bearbeitung betrachtet. Unter Verwendung der Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) – Einmündung ohne Lichtsignalanlage – wurde die Verkehrsqualität der Einmündung Marienstraße / Vehrenbergstraße, sowie der einzelnen Verkehrsströme für den Bestand ermittelt. Die Einteilung der Qualitätsstufen reicht von A (Wartezeit < 10 Sekunden) bis F (Knotenpunkt ist überlastet). Ziel ist es, die Qualitätsstufe D, mit einer maximalen Wartezeit von 45 Sekunden, zu erreichen.

Insgesamt bewertet das Gutachten den bestehenden Ausbau der Einmündung mit der Qualitätsstufe B in der Morgenspitze und der Qualitätsstufe C in der Nachmittagspitze. Maßgebender Verkehrsstrom ist der linksabbiegende Verkehr aus der Vehrenbergstraße. Alle weiteren Verkehrsströme wurden mit der Qualitätsstufe A bewertet. Demnach kann die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nahezu ungehindert die Einmündung passieren. Die durchschnittliche Wartezeit liegt bei allen Strömen unter 7 Sekunden, einzig der Linksabbieger aus der Vehrenbergstraße hat eine mittlere Wartezeit von 14,3 Sekunden (Morgenspitze) bzw. 20,1 Sekunden (Nachmittagspitze) und für den maßgeblichen Mischstrom Vehrenbergstraße 8,4 bzw. 11,4 Sekunden.

Durch den von der Verwaltung vorgeschlagenen Umbau der Einmündung verändern sich die Verkehrsqualitäten nicht, lediglich die Wartezeiten für die Zufahrt Vehrenbergstraße ändern sich marginal. Die Wartezeit in der Zufahrt Vehrenbergstraße erhöht sich in der Morgenspitze von 8,4 auf 13,6 Sekunden, in der Nachmittagspitze von 11,4 auf 19,9 Sekunden.

Die in der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 15.11.2018 angeführten Rückstausituationen konnten im beauftragten Gutachten zur Leistungsfähigkeit des Einmündungsbereichs nicht bestätigt werden. Aus den Ergebnissen ist eine Notwendigkeit zum Umbau der Einmündung Vehrenbergstraße in die Marienstraße in einen Kreisverkehr nicht abzuleiten. Die für den von der Verwaltung vorgeschlagenen Ausbau der Einmündung ermittelten Qualitätsstufen B und C lassen auch für die Zukunft eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung an der genannten Einmündung erwarten.

## 1.2. Darstellung Kreisverkehr

### Anlage 2

Neben der Überprüfung der Leistungsfähigkeit wurde von der Verwaltung auch die Umgestaltung des Einmündungsbereichs Marienstraße / Vehrenbergstraße in einen Kreisverkehrsplatz untersucht. Dazu wurde ein möglicher Kreisverkehr für die Einmündung zeichnerisch umgesetzt und dargestellt. Die Darstellung ist dieser Vorlage als Anlage 2 beigelegt.

Die Planungen für einen Kreisverkehr sind davon ausgegangen, dass auf Grunderwerb aus privatem Besitz verzichtet werden soll. Aus der Sicht der Verwaltung eignet sich die Geometrie des Einmündungsbereichs nicht für die Anlage eines Kreisverkehrs. Die unmittelbar an der westlichen Straßenraumbegrenzung der Marienstraße stehenden Gebäude Nr. 44 bis 48 lassen einen mittig in der Flucht der Marienstraße angeordneten Kreisverkehr nicht zu. Der Kreismittelpunkt müsste nach Osten in Richtung Vehrenbergstraße verschoben werden. Dazu könnte ein Teil des städtischen Grundstücks Nr. 92 in Anspruch genommen werden. Grunderwerb aus Privatbesitz wäre nicht erforderlich. Die beiden Kreiszufahrten der Marienstraße müssten zum zukünftigen Kreismittelpunkt hin abgekröpft werden. Die Kreiszufahrt der Vehrenbergstraße könnte wegen der vorhandenen Bushaltestellen nicht mit einem Fahrbahnteiler ausgestattet werden. Auch die Zu- bzw. Abfahrten zu den privaten Grundstücken Nr. 44 bis 48 mit den dortigen Garagenhöfen sowie zur Tankstelle und zum ehemaligen Lebensmittelmarkt wären mit einem Kreisverkehr nicht optimal zu gewährleisten. Schließlich spricht aus der Sicht der Verwaltung auch die unmittelbare Nähe zum vorhandenen Kreisverkehr mit der Horster Straße gegen einen weiteren Kreisverkehr an der Einmündung mit der Vehrenbergstraße.

Die Verwaltung empfiehlt daher losgelöst von der Frage der Leistungsfähigkeit, den Einmündungsbereich Marienstraße / Vehrenbergstraße nicht in einen Kreisverkehrsplatz umzubauen.

### **Vorentwurfsplanung Straßenumbau**

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde die vorgestellte Planung zum Umbau der Marienstraße im Großen und Ganzen begrüßt. Grundsätzliche Kritik oder wesentliche Änderungswünsche, die die Grundzüge der Planung (z.B. Regelquerschnitt oder Kreuzungspunkte) berührt hätten, wurden nicht vorgetragen. Im Einzelnen wurden Anwesenden folgende Punkte angesprochen:

## 2. Beteiligung AWO und Kindertagesstätte

### Anlagen 3 und 4

Eine markante und aus Verkehrssicherheitsgründen wichtige Stelle im Verlauf der Marienstraße ist die Situation vor der AWO-Kindertageseinrichtung. Die Neugestaltung dieses Bereichs sollte wegen der besonderen Betroffenheit in enger Abstimmung mit der Einrichtung erfolgen. Die Verwaltung hat daher im Vorfeld der eigentlichen Bürgerbeteiligung Kontakt mit der AWO-Kindertagesstätte aufgenommen und in zwei Gesprächsterminen mit

einer Vertreterin der AWO als Träger der Einrichtung und der Leitung der Tagesstätte sowie mit dem Elternbeirat die geplante Neugestaltung des Straßenraums vor dem Kindergarten erläutert und diskutiert. Die Gesprächsvermerke zu den beiden Terminen sind dieser Vorlage als Anlagen 3 und 4 beigefügt.

Inhaltlich lassen sich die Ergebnisse der beiden Gespräche wie folgt zusammenfassen:

### 2.1. Verschiebung der Bushaltestellen

Die Einschätzung der Verwaltung, dass kaum ein Kind mit dem ÖPNV zum Kindergarten gebracht wird und die Bushaltestellen zu einer spürbaren Unübersichtlichkeit im Zugangsbereich des Kindergartens führen, wurde von den Gesprächsteilnehmern bestätigt. Die geplante Verschiebung der beiden Richtungshaltestellen aus dem unmittelbaren Zugangsbereich zum Kindergarten wurde daher ausdrücklich begrüßt.

### 2.2. Einrichtung einer Mittelinsel

Die geplante Einrichtung einer Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger vor dem Kindergarten wurde ebenfalls ausdrücklich begrüßt, weil sie neben einer Verbesserung der Querungsmöglichkeit auch ein geschwindigkeitsreduzierendes Element für den Kfz-Verkehr sei.

Vor diesem Hintergrund bestanden auch keine Bedenken gegen die Inanspruchnahme eines ca. 1,00 m breiten Streifens aus dem Kindergartengelände für die symmetrische Anlage der Mittelinsel.

### 2.3. Verzicht auf Fußgängerüberweg

In beiden Gesprächen wurde von den Vertreterinnen der Kindertageseinrichtung berichtet, dass es am vorhandenen Fußgängerüberweg immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Autoverkehr und querendem Fußverkehr kommt, weil nicht alle Autofahrende den Vorrang des Fußverkehrs am Fußgängerüberweg (FGÜ) beachten. Vor diesem Hintergrund gab es in beiden Gesprächen keine Bedenken gegen den von der Verwaltung geplanten Verzicht auf den bisher vor dem Kindergarten vorhandenen FGÜ.

### 2.4. Räumliche Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Aus den Reihen des Elternbeirats wurde angeregt, den heute nur relativ kurzen Abschnitt mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h räumlich auszudehnen. Die Verwaltung sagte eine Prüfung dieses Vorschlags im Rahmen der weiteren Planungen für die Marienstraße zu.

## 3. Anregungen zur Vorentwurfsplanung aus der Bürgerbeteiligung

Anlage 5

Am 09.04.2019 wurde die Vorentwurfsplanung für die Marienstraße im Abschnitt zwischen der Horster Straße und der Klarastraße in einer Informationsveranstaltung in der AWO-Kindertageseinrichtung, Marienstraße 55, allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern

vorgelegt und erläutert. Zusätzlich bestand bis zum 03.05.2019 die Möglichkeit, sich mit Fragen, Anregungen und Bedenken an das Amt für Planen, Bauen, Umwelt zu wenden.

Die Information über die Bürgerbeteiligung erfolgte durch entsprechende Veröffentlichungen in der lokalen Presse, Hauswurfzettel an alle Haushalte im betroffenen Abschnitt der Marienstraße sowie durch persönliche Anschreiben an alle unmittelbar betroffenen Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer. Zu der Informationsveranstaltung kamen ca. 60 Interessierte. Die Niederschrift über die Veranstaltung ist dieser Vorlage als Anlage 5 beigelegt.

Die Diskussion der Vorentwurfsplanung mit den Bürgerinnen und Bürgern in der Bürgerinformationsveranstaltung ist in ihrem chronologischen Verlauf nicht wiederzugeben. Daher werden im Folgenden einzelne Themenkomplexe und Mehrfachnennungen von Kritikpunkten, Bedenken, Vorschlägen und Forderungen aus der Veranstaltung zusammengefasst dargestellt:

Grundsätzliches:

Die Diskussion der Straßenplanung konzentrierte sich fast ausschließlich auf den Straßenabschnitt der Marienstraße zwischen dem AWO-Kindergarten und der Klarastraße. Dies war offensichtlich dadurch begründet, dass die Veranstaltungsbesucher in ihrer großen Mehrheit aus diesem Teil der Marienstraße und speziell von der östlichen Straßenseite kamen.

### 3.1. Zukünftige Geschwindigkeitsregelung

Von einer Anwohnerin wurde mit Hinweis auf eine erhöhte Verkehrssicherheit angeregt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im gesamten Verlauf der Marienstraße zukünftig auf 30 km/h zu begrenzen.

Von der Verwaltung wurde noch einmal darauf hingewiesen, dass der Straßenzug Graben,- Land,- Marienstraße durchgängig den Status einer Hauptverkehrsstraße inne hat. Die Straße ist Teil des städtischen Vorbehaltsnetzes mit einer entsprechenden Bedeutung für den stadtteilübergreifenden Verkehr. Auf Straßen dieses Netzes ist eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h angemessen und sinnvoll.

Ungeachtet davon, soll im Bereich des AWO-Kindergartens auch zukünftig die zulässige Höchstgeschwindigkeit entsprechend der seit dem 30.05.2017 in Kraft getretenen Änderung der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)" auf einer Länge von ca. 200 m auf 30 km/h beschränkt bleiben.

### 3.2. Parkplätze mit Ladestationen für Elektro-Autos

Ein Bürger regte an, einen oder mehrere der geplanten Stellplätze im Parkstreifen für Elektro-Autos zu reservieren und mit Ladestationen auszustatten.

Aus der Sicht der Verwaltung eignen sich Parkstreifen parallel zu Fahrbahnen nur in Ausnahmefällen (Bottroper Straße: verkehrsberuhigter Bereich) für die Ausstattung mit Ladestationen für Elektro-Autos. Es könnte immer nur der erste Stellplatz in einer Parktasche

mit einer Ladestation ausgestattet werden. Zudem müsste dieser Stellplatz für E-Autos reserviert und damit anderen Nutzern vorenthalten werden. Da nicht bekannt ist, in welchen Abschnitten von Straßen E-Autos vorhanden sind oder angeschafft werden sollen, wäre eine konkrete Standortfestlegung für Ladestationen eher zufällig.

Die Verwaltung schlägt daher vor, auf Ladestationen im Zuge von Parkstreifen zu verzichten, und stattdessen zentral gelegene Standortmöglichkeiten zu suchen.

### 3.3. Wechsel des Park- und Grünstreifens auf die Ostseite der Straße

In der Bürgerinformationsveranstaltung wurde von einem Bürger gefordert, den vorgesehenen Park- und Grünstreifen im Abschnitt zwischen dem AWO-Kindergarten und der Klarastraße nicht wie bisher an der Westseite, sondern an der Ostseite der Straße vorzusehen. Als Begründung wurde angeführt, dass der heute vorhandene ca. 3,60 m breite Gehweg vor seinem Haus an der Ostseite der Straße zukünftig auf eine Breite von 2,50 m reduziert werden soll. Dadurch würden die Gefahren für Fußgänger und speziell für Schulkinder auf dem östlichen Gehweg zukünftig deutlich erhöht. Die Sicherheit der Schulkinder auf dem östlichen Gehweg würde durch eine bauliche Trennung – durch den Park- und Grünstreifen – von der Fahrbahn spürbar erhöht werden. Zudem würde die Schadstoffbelastung durch den Kfz-Verkehr durch Straßenbäume für Anwohner auf der Ostseite der Marienstraße besser gefiltert. Ein weiterer Anwohner von der Ostseite der Marienstraße unterstützte den Vorschlag und gab an, dass zudem an der Ostseite der Straße mehr Stellplätze als an der Westseite angelegt werden könnten.

Aus der Veranstaltung meldete sich daraufhin der Eigentümer mehrerer Wohnhäuser an der Westseite der Straße. Er wies darauf hin, dass in den von ihm vermieteten Wohnungen ebenfalls Familien mit kleinen Kindern wohnen. Das Argument einer erhöhten Sicherheit für Kinder durch den Park- und Grünstreifen gelte also auch für die westliche Seite der Straße. Er widersprach ausdrücklich der Forderung seiner Vorredner, den Park- und Grünstreifen auf die Ostseite der Straße zu verlagern.

Aus der Sicht der Verwaltung ist kein nachvollziehbarer Grund erkennbar, den vorgesehenen Park- und Grünstreifen von der westlichen auf die östliche Straßenseite zu wechseln. Die Verwaltung hält daher an ihrem bisherigen Planungsvorschlag mit einem Park- und Grünstreifen an der Westseite der Straße fest.

### 3.4. Verzicht auf Straßenbäume zugunsten zusätzlicher Stellplätze

Von mehreren Bürgerinnen und Bürgern wurde gefordert, im Abschnitt zwischen dem AWO-Kindergarten und der Klarastraße zugunsten zusätzlicher Stellplätze auf Baumpflanzungen im geplanten Park- und Grünstreifen zu verzichten. Dieser Forderung wurde von anderen anwesenden Bürgerinnen und Bürgern explizit widersprochen. Insbesondere die geplanten Baumpflanzungen an den Ausfahrten der Stellplatzanlagen an der Westseite wurden ausdrücklich begrüßt, weil durch sie die Sichtmöglichkeiten für ausfahrende Fahrzeuge und damit die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werde. Andere Bürger begrüß-

ten generell die Anpflanzung von Straßenbäumen im Straßenraum und widersprachen der Forderung auf Baumpflanzungen zugunsten zusätzlicher Parkmöglichkeiten zu verzichten.

Aus der Sicht der Verwaltung ist festzustellen, dass die Herausnahme einzelner Bäume nicht automatisch zu einem erhöhten Stellplatzangebot führt. Baumbeete sind in aller Regel kleiner als Stellplätze, so dass es hier nicht zu einem 1:1-Tausch kommen kann. Weiterhin erfüllen Bäume einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas. Die unveriegelten Baumscheiben stellen eine potenzielle Verdunstungsfläche dar, die Baumkronen spenden Schatten und eine Bepflanzung filtert in einem bestimmten Maß auch Schadstoffe des motorisierten Verkehrs aus der Luft. Dies ist angesichts der dringend erforderlichen Berücksichtigung der Klimaschutz- und -anpassungsbelange von hoher Relevanz. Insbesondere in einer Abwägung zwischen den zweifelsohne wichtigen Belangen des ruhenden Besucherverkehrs, für den Stellplätze im öffentlichen Straßenraum überwiegend vorgesehen, ist auf Klimabelange ein höheres Gewicht zu legen. Für das weitere Verfahren empfiehlt die Verwaltung daher, in der Planung nicht auf Baumstandorte zugunsten weiterer Stellplätze zu verzichten.

### 3.5. Schaffung zusätzlicher Senkrechtstellplätze auf privaten Grundstücken

Von mehreren Bürgerinnen und Bürgern wurde nachgefragt, ob auf den privaten Grundstücken vor bzw. zwischen den Gebäuden Stellplätze in Senkrechtaufstellung unmittelbar an der Grenze zum Straßenraum angelegt werden können. An einigen Stellen in der Marienstraße und im übrigen Stadtgebiet existierten heute bereits solche Stellplätze.

Aus der Sicht der Verwaltung führt die Anlage von Senkrechtstellplätzen vor bzw. zwischen Gebäuden dazu, dass im Straßenraum weder öffentliche Stellplätze angelegt, noch Straßenbäume vorgesehen werden können, weil Zufahrten freizuhalten wären. In letzter Konsequenz würden damit der Allgemeinheit Park- und Begrünungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zugunsten privatisierter, nur eingeschränkt verfügbarer Stellplätze entzogen. Zudem ist mit an der Grundstücksgrenze angelegten Senkrechtstellplätzen eine nicht unerhebliche Verkehrsgefährdung durch rückwärts in den Fahrbahnraum ausparkende Fahrzeuge verbunden. Dies gilt besonders mit Blick auf den zukünftig im Fahrbahnraum der Marienstraße geführten Radverkehr.

Nach der Bauordnung NRW ist die Anlage von nicht überdachten Stellplatzanlagen auf privaten Grundstücken bis zu einer Größe von insgesamt 100 qm genehmigungsfrei (vgl. § 62 Abs. 1 Nr. 14c). Jedoch muss für eine notwendige Bordsteinabsenkung zwischen der Fahrbahn und dem Seitenraum eine entsprechende Genehmigung eingeholt werden.

Einige Grundstückseigentümer kündigten trotz der von der Verwaltung dargestellten Nachteile für die Allgemeinheit entsprechende Genehmigungsanträge für Senkrechtstellplätze auf ihren privaten Grundstücken an. Ein erster Antrag liegt der Verwaltung mittlerweile vor.

### 3.6. Zusätzliche Querungshilfe unmittelbar südlich der Klarastraße

Ein unmittelbar an der Einmündung zur Klarastraße wohnhafter Anwohner forderte, südlich der Klarastraße eine weitere Querungshilfe (Mittelinsel) in die Marienstraße einzubauen. Als Begründung führte er an, dass seine Kinder an dieser Stelle die Marienstraße auf dem Weg zur Schule überqueren müssten. Nach dem Hinweis der Verwaltung, dass durch den Einbau einer weiteren Mittelinsel gleich mehrere geplante Stellplätze entfallen würden, zog der Bürger seine zuvor geäußerte Forderung nach mehr Stellplätzen an dieser Stelle zurück.

Für die Verwaltung ist an dieser Stelle unmittelbar südlich der Klarastraße außer der angeführten persönlichen Betroffenheit des unmittelbaren Anwohners kein allgemeiner Querungsbedarf für Fußgänger zu erkennen. Die Verwaltung empfiehlt daher, dem Vorschlag für eine weitere Mittelinsel südlich der Klarastraße nicht zu folgen.

Unmittelbar nördlich der Einmündung Klarastraße befindet sich heute die Bushaltestelle "Klarastraße". Hier sollte im weiteren Planungsverfahren für den nächsten Bauabschnitt der Graben,- Land,- Marienstraße die Möglichkeit einer weiteren Querungshilfe geprüft werden. Da sich an der vorhandenen Haltestelle der Straßenraum für einen kurzen Abschnitt aufweitet, sind die räumlichen Rahmenbedingungen für eine weitere Querungshilfe hier deutlich besser als südlich der Einmündung. Auch kann im direkten Umfeld der Haltestelle von einem erhöhten Querungsbedarf durch Fußgänger ausgegangen werden.

### 3.7. Zusätzliche Ausstattung der Mittelinsel vor dem AWO-Kindergarten mit einer Fußgängerampel

Von einer Anwohnerin der Marienstraße wurde vorgeschlagen, die geplante Mittelinsel vor dem AWO-Kindergarten zusätzlich mit einer Fußgängerbedarfsampel auszustatten. Als Begründung für ihren Vorschlag führte die Bürgerin eine allgemeine Verbesserung der Verkehrssicherheit an.

Im Zuge der Erarbeitung der Vorentwurfsplanung haben die beteiligten Fachdienststellen der Verwaltung und der Polizei intensiv die zukünftige Sicherung der Fußgängerquerung unmittelbar vor dem AWO-Kindergarten diskutiert. Dabei wurde die Einrichtung der geplanten Mittelinsel einvernehmlich als angemessene und sichere Querungshilfe angesehen und beschlossen. Eine zusätzliche Ausstattung der Mittelinsel mit einer Fußgängerampel ist in diesem Zusammenhang nicht in Betracht gezogen worden.

Die Verwaltung ist nach wie vor der Überzeugung, dass die vorgesehene Mittelinsel eine sichere Möglichkeit für Fußgänger bietet, die Fahrbahn der Marienstraße zu überqueren. Es wird daher empfohlen, auf die zusätzliche Ausstattung der Mittelinsel mit einer Fußgängerampel zu verzichten.

#### 4. Entwurfsplanung

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung hat die Verwaltung die bisherige Vorentwurfsplanung noch einmal überprüft. Änderungen an der bisherigen Planung haben sich aufgrund der Hinweise aus Bürgerbeteiligung nicht ergeben. Die einzelnen Abwägungen zu den Hinweisen aus der Bürgerbeteiligung sind unter den Punkten 1, 2 und 3 dieser Vorlage ausführlich beschrieben und dargestellt.

Die Entwurfsplanung mit den Lageplänen 1 und 2 ist dieser Vorlage als Anlagen 6 und 7 beigefügt.

**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

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. 9450 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 75 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 liegt noch nicht vor.

**Anlagen:**

1. Verkehrsgutachten zur Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die Einmündung Marienstraße / Vehrenbergstraße
2. Plan: Darstellung eines Kreisverkehrs für die Einmündung Marienstraße / Vehrenbergstraße
3. Gesprächsvermerk vom 31.01.2019; AWO und Leitung Kindertagesstätte
4. Gesprächsvermerk vom 11.02.2019; Elternbeirat AWO-Kindertagesstätte
5. Niederschrift über die Bürgerinformationsveranstaltung am 09.04.2019
6. Entwurfsplanung Lageplan Blatt 1
7. Entwurfsplanung Lageplan Blatt 2

**Beschlussentwurf:**

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur durchgeführten Bürgerinformation über die Vorentwurfsplanung für den Umbau der Marienstraße von der Horster Straße bis zur Klarastraße zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt dem Abwägungsergebnis der Verwaltung über die Anregungen und Bedenken der Bürger zur Vorentwurfsplanung zu.
3. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss beschließt die von der Verwaltung vorgeschlagene Entwurfsplanung entsprechend den Anlagen 7 und 8 dieser Vorlage.
4. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage der beschlossenen Entwurfsplanung die Ausführungsplanung zum Umbau der Marienstraße zu erarbeiten.

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: