

Die Verbindungsstraße dient darüber hinaus der Verbindung der beiden Halbanchlussstellen an Schützen- und Grabenstraße. Diese sogenannte „Ersatzverpflichtung“ wurde durch die Ingenieurgemeinschaft im Auftrag der Autobahn GmbH geplant, beinhaltet dabei aber nur den Ersatz der aktuell vorhandenen Elemente der B224 (vgl. Anlage 3).

Da dies nicht den Anforderungen einer modernen Straßenraumgestaltung seitens der Stadt Gladbeck entspricht, wurde im Eckpunktepapier von 2015/2016 zwischen dem Land NRW und der Stadt vereinbart, dass „die Ausgestaltung [der Verbindungsstraße] unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte [...] teilweise mit Kreisverkehrsanlagen, sowie mit Gehwegen, Radverkehrsanlagen, Grünbeeten, Beleuchtung, Parkplätzen“ erfolgen soll (vgl. Anlage 1). Die Mehrkosten sowohl für Planung, als auch für den Bau dieser „Variante Stadt“ sind durch die Stadt Gladbeck zu tragen. Eine Förderung seitens des Landes über die üblichen Fördertöpfe ist vorgesehen.

Aktueller Sachstand

Die Ingenieurgemeinschaft hat gemäß der Vereinbarungen zwischen Stadt und Land sowohl die Ersatzverpflichtung als auch die Variante Stadt erarbeitet. Grundlage für die Planung der Variante Stadt bildete der Konzeptplan „Zukunftsraum A52“ einschließlich dreier Ideenskizzen zu den Querschnitten der Verbindungsstraße, der im September 2018 durch den Stadtplanungs- und Bauausschuss zur Kenntnis genommen wurde. Folgende Arbeitsschritte haben sich angeschlossen:

September 2018	Beratung des Konzeptplans im Stadtplanungs- und Bauausschuss
November 2018	Übergabe des Konzeptplans an den Landesbetrieb
Januar 2019	Vergabe des Auftrags durch den Landesbetrieb und Start der Planungen
2019 und 2020	Erarbeitung Leistungsphasen 1 und 2 durch eine Ingenieurgemeinschaft. Abstimmung in ca. 20 Planungsbesprechungen

Die Planung der Variante Stadt bis zum vorliegenden Stand (Vorplanung) wurde in regelmäßiger Abstimmung mit der Stadt vorgenommen. Bevor die Planung in die nächste Leistungsphase 3 (Vorentwurf) weitergeführt wird, ist eine abschließende Prüfung der Vorplanung durch die Stadt Gladbeck vorgesehen, deren Ergebnis als städtische Stellungnahme (s. Anlage 5) an die Autobahn GmbH übermittelt wird. Aufgrund der Bedeutung des Vorhabens für die Stadt Gladbeck erfolgt eine politische Beratung und Beschlussfassung des aktuellen Standes der Planung und der städtischen Stellungnahme.

Entwurf Städtische Verbindungsstraße auf dem Tunnel – Variante Stadt

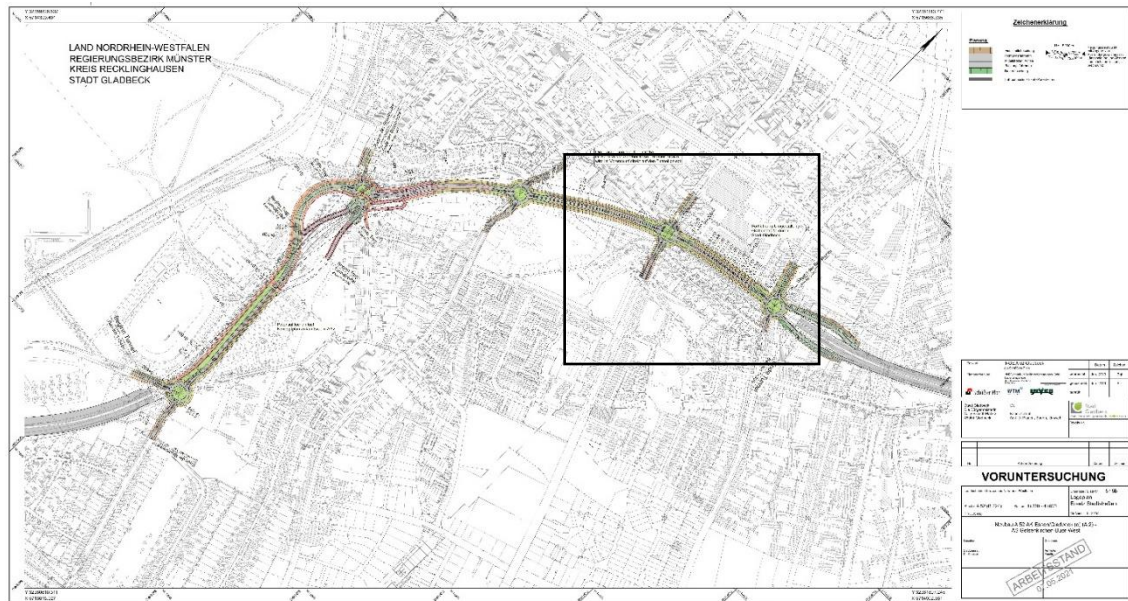
Die Verbindungsstraße wird sowohl als innerstädtische Straße, als auch als Verbindung zwischen den beiden Halbanchlussstellen der A52 funktionieren. Ziel der Planungen ist es, die Funktionalität für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) mit einer Stärkung des Umweltverbundes durch erhebliche Flächenanteile für den Rad- und Fußverkehr zu verbinden. Großzügige Grünstreifen sollen einen positiven Beitrag zur Stadtgestaltung, Klimaresilienz und Mikroklima leisten.

Gleichzeitig bieten die umgesetzten Querschnitte für die weitere Detailplanung eine hohe Flexibilität in der Flächenzuordnung, ermöglichen zusätzliche Erschließungen angrenzender Potenzialflächen und gewährleisten eine möglichst hohe Durchlässigkeit für zu Fußgehende. Die Kreisverkehre stellen zudem eine optimale Knotenpunktsform mit Blick auf die Abwicklung insbesondere des Radverkehrs und auf die Verkehrssicherheit im Allgemeinen dar.

Der Radverkehr wird grundsätzlich auf eigenen Radfahrstreifen parallel zur Fahrbahn geführt, eine Ausnahme bildet der besondere Abschnitt auf Höhe des Freibades / Stadions in Form einer Promenade.

Im Folgenden wird die Vorplanung in der Variante Stadt entlang einzelner Abschnitte erläutert. Ebenso erfolgt eine Kommentierung bzgl. der Ersatzverpflichtung des Bundes. Eine umfangreiche Gegenüberstellung einschließlich Querschnitten ist den Anlagen 4 zu entnehmen.

Goethestraße / Steinstraße bis Grabenstraße / Landstraße



Variante Stadt

Von der Halbanchlussstelle Nord an der Graben- und Landstraße bis zur Kreuzung mit der Goethe- und Steinstraße (als Kreisverkehr) ist die Verbindungsstraße durchgängig mit Rad- und Fußwegen sowie einem flexibel nutzbaren Mittelstreifen (für Baumpflanzungen, ggf. auch Linksabbieger) gestaltet.

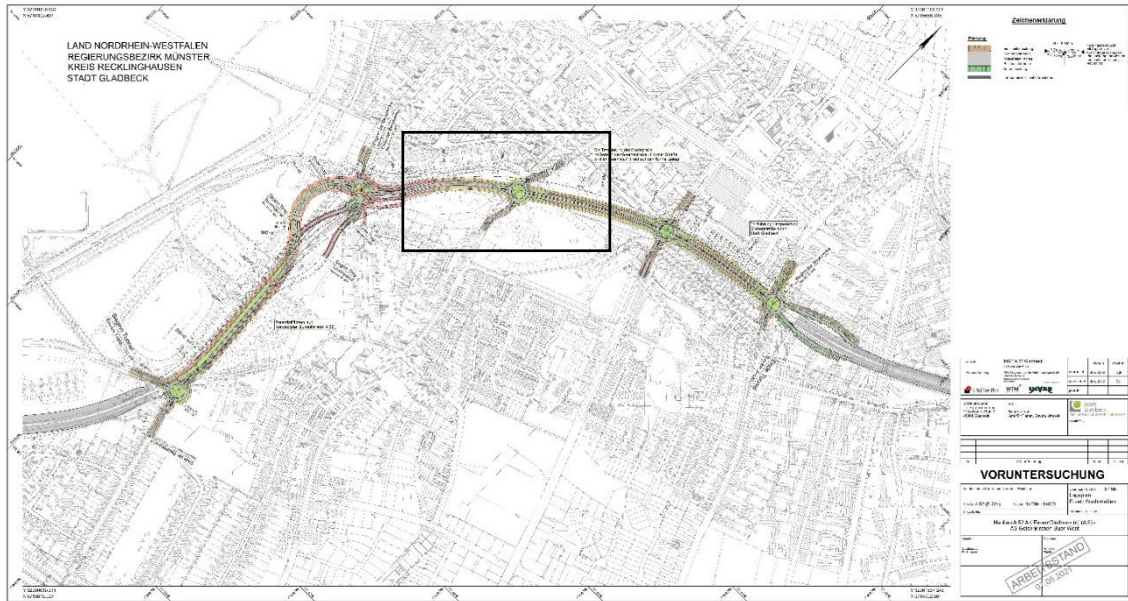
Aus verkehrstechnischen Gründen ist es nicht möglich, die Uhlandstraße an den Kreisverkehr an der Horster Straße anzubinden.

An der Halbanchlussstelle Nord erhält der Kreisverkehr analog zur südlichen Halbanchlussstelle insgesamt fünf Arme (Graben- und Landstraße, neue Verbindungsstraße sowie Auf- und Abfahrt zur Autobahn (vgl. Anlage 4a).

Ersatzverpflichtung

Der Entwurf der Ersatzverpflichtung enthält keine Nebenanlagen (Fuß- oder Radwege), die Knotenpunkte sind als herkömmliche Kreuzung, die ggf. mit Lichtsignalanlagen versehen werden, konzipiert.

Schützenstraße / Halbanschlussstelle Süd bis Goethestraße / Steinstraße



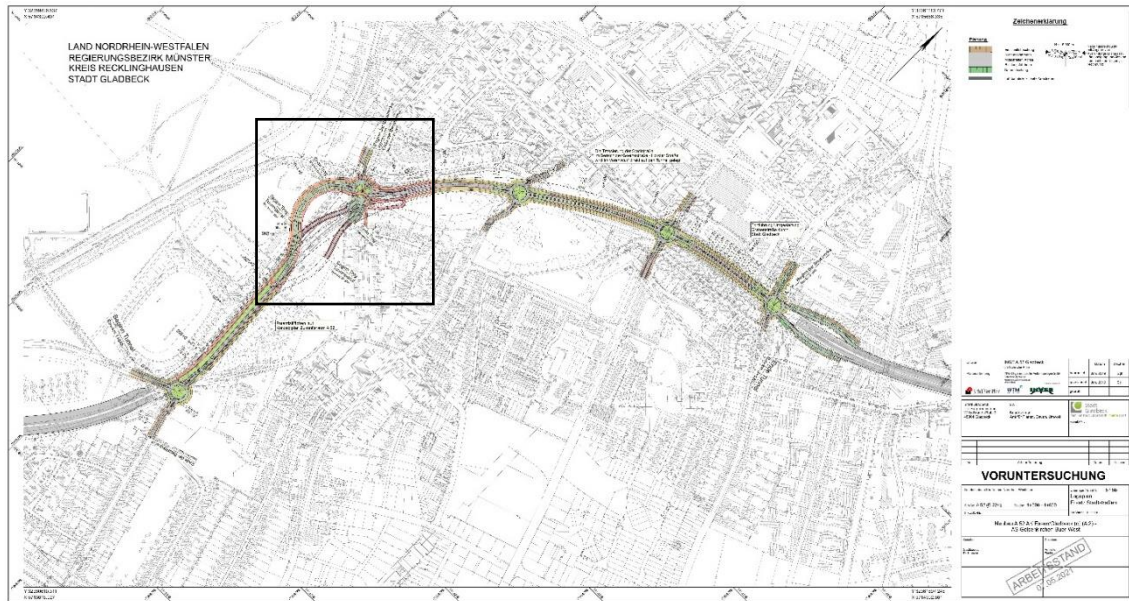
Variante Stadt

Zwischen dem Kreisverkehr an der Halbanchlussstelle Süd und dem Knotenpunkt mit Goethe- und Steinstraße verläuft die Verbindungsstraße mit allen notwendigen Nebenanlagen (Fußweg, Grün-/Parkstreifen, Radweg). Auch der Knoten Goethe- und Steinstraße ist als Kreisverkehr konzipiert. Der Radverkehr wird im Kreisverkehr in der Fahrbahn mitgeführt. Aufgrund der Position dieses Kreisverkehrs ist es notwendig sowohl die Goethe- als auch die Steinstraße in ihrer Führung anzupassen (vgl. Anlage 4b).

Ersatzverpflichtung

In der Ersatzverpflichtung erhält die Verbindungsstraße keine Nebenanlagen. Goethe- und Steinstraße werden über separate T-Kreuzungen angebunden. Für Linksabbieger steht jeweils ein Abbiegestreifen zur Verfügung.

Knotenpunkt Schützenstraße / Halbanschlussstelle Süd



Variante Stadt

Das Freibad gilt aus Sicht der Stadt als Fixpunkt für eine städtebauliche Entwicklung der gegenüberliegenden Potenzialflächen. Aus diesem Grund wurde im Konzeptplan eine breite Fläche angedeutet, in der ein hochwertiger Platz gestaltet werden soll, der sich über die Verbindungsstraße auf die Potenzialflächen erstreckt. In dem vorliegenden Plan ist dies bislang nur verkehrstechnisch angedeutet (Streifen in gelb und rosa) (vgl. Anlage 4d). Eine weitere Konkretisierung muss über folgende gestalterische Detailplanungen erfolgen.

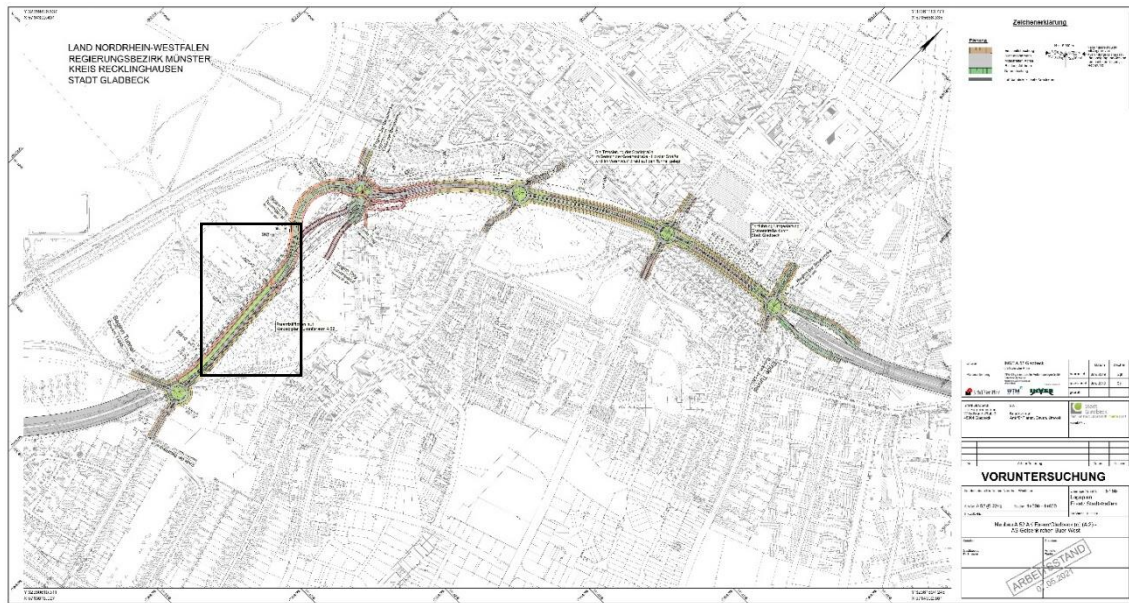
Direkt nördlich des Freibades verschwenkt die Verbindungsstraße nach Westen und verläuft in einem Bogen auf den Kreisverkehr an der Halbanschlussstelle Süd zu. Fuß- und Radweg werden an der Westseite mitgeführt. Diese Führung ermöglicht es, den Fuß- und Radverkehr von den viel genutzten Rampen der A52 zu trennen und stattdessen über Schützenstraße und Verbindungsstraße bis zur Stallhermstraße weiterzuführen (vgl. Anlage 4c).

Ersatzverpflichtung

Die Ersatzverpflichtung sieht hier lediglich straßenbegleitende Radwege an beiden Seiten vor.

In der Ersatzverpflichtung führt die Verbindungsstraße gerade auf den Kreisverkehr zu, der komplett von Anlagen für den Fuß- und Radverkehr umgeben ist. Im Vergleich zur Variante Stadt ist also ein Tausch zwischen der Auffahrtsrampe auf die A52 und der Verbindungsstraße erfolgt.

Phönixstraße / Bohmertstraße bis Schützenstraße / Halbanschlussstelle Süd



Variante Stadt

Entlang des Abschnitts nördlich des Kreisverkehrs Phönixstraße erhält die Straße Nebenanlagen an beiden Seiten: auf der Ostseite ein Fußweg, ein Grün- bzw. Parkstreifen sowie ein Fahrradweg in der Fahrbahn; auf der Westseite ein großzügiger Grünstreifen, ein 2-Richtungsradweg sowie ein Fußweg. (vgl. Anlage 4d).

Ersatzverpflichtung

Die Ersatzverpflichtung sieht hier lediglich straßenbegleitende Radwege an beiden Seiten vor.

Knotenpunkt Phönixstraße / Bohmertstraße



Variante Stadt

Der Anschluss der Verbindungsstraße im Süden an die Bohmertstraße und die Phönixstraße erfolgt über einen Kreisverkehr. Eine zusätzliche Anbindung an den Kreisverkehr zur Erschließung der östlich angrenzenden Potenzialflächen ist möglich.

An den Kreisverkehr angeschlossen ist zudem ein 2-Richtungs-Radweg, der entlang der Sportstätten nach Norden führt (vgl. Anlage 4d).

Ersatzverpflichtung

Die Ersatzverpflichtung sieht hier lediglich eine T-Kreuzung vor. Der Anschluss der Bohmertstraße ist hier untergeordnet.

Kostenschätzung

Die Verbindungsstraße auf dem Tunnel wird eine Stadtstraße sein. Anders als die heutige B224 wird sie also in das Eigentum und die Unterhaltungspflicht der Stadt Gladbeck übergehen. Da der Bund die Kosten für die sogenannte Ersatzverpflichtung zu übernehmen hat, wird die Stadt Gladbeck allerdings lediglich die Investitionskosten für die auf eigenen Wunsch zusätzlichen Mehrleistungen bzw. Mehraufwand übernehmen müssen. Um eine Kostentrennung zwischen der Ersatzverpflichtung des Bundes und der städtischen Wunschvariante herleiten zu können, erfolgte eine Erarbeitung beider Entwürfe. Auf Basis der vorliegenden Entwurfsstände hat die Autobahn GmbH die folgenden Kosten ermittelt:

Kosten (brutto) für den Bau der Verbindungsstraße

Ersatzverpflichtung:	ca. 5.600.000 €
Variante Stadt:	ca. 7.600.000 €
Differenz:	ca. 2.000.000 €

Die Differenz der Kosten zwischen der Ersatzverpflichtung und der Variante Stadt (ca. 2.000.000 Euro nach diesem Stand) wird der Bund nicht im Rahmen des Autobahnbaus übernehmen. Diese Kosten sind von der Stadt zu tragen, wobei im Rahmen des sogenannten Eckpunktepapiers das Land der Stadt eine Förderung dieser Mehrkosten zugesagt hat. Die Förderquote liegt hierbei aktuell bei 75 %, wonach auf Basis dieser Kostenschätzung ein Eigenanteil der Stadt Gladbeck in Höhe von ca. 500.000 Euro verbliebe. Die städtische Verbindungsstraße wird nach der Herstellung in das Eigentum der Stadt Gladbeck übergehen.

Zu dieser Kostenschätzung ist folgendes zu betonen:

- Es handelt sich um eine grobe Kostenschätzung zum Variantenvergleich (Pauschalannahmen pro km, m² oder m³),
- es erfolgen erneute Berechnungen der Kosten für beide Varianten in den kommenden Planungsphasen und
- die Kostenschätzung bezieht sich auf den aktuellen Baupreisindex im Jahr 2021.

Die finalen Baukosten werden daher von dieser Kostenschätzung und den weiteren Kostenberechnungen abweichen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine Aussage der Stadt Gladbeck notwendig, ob mit der Variante Stadt seitens der Autobahn GmbH in den nächsten Leistungsphasen weitergeplant werden soll. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Zustimmung

zur städtischen Variante mit der Konsequenz, dass beim Bau hieraus Eigenanteile resultieren werden. In der Folge werden weitere Bau- und Planungsvereinbarungen zwischen der Stadt Gladbeck und der Autobahn GmbH abzuschließen sein.

Option Radwegebrücke

Eine Untervariante der „Variante Stadt“ beinhaltet eine Brücke für den Radverkehr über den Kreisverkehr an der Schützenstraße (vgl. Anlage 2). Die Planung der „Variante Stadt“ ist grundsätzlich so ausgelegt, dass die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden (u.a. Querung der Trasse durch Fuß- und Radfahrende). Die Brücke ist als ergänzendes optionales Angebot für den Radverkehr zu verstehen, um eine attraktive Route zwischen dem Gladbecker Süden und der Innenstadt zu ermöglichen.

Die Kostenschätzung für ein solches Brückenbauwerk liegt bei ca. 4,9 Millionen Euro, wobei die Möglichkeit zur Einwerbung von Fördermitteln zur Realisierung gesehen wird. Es ist vorgesehen, die weitere Planung der „Variante Stadt“ weiter so zu konkretisieren, dass ein Brückenbauwerk möglich bleibt. Eine abschließende Entscheidung zur Umsetzung kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verlagerung der vielbefahrenen Verkehrsstraße in einen Tunnel ist für die Stadt Gladbeck vor allem eine städtebauliche Chance. Die Barriere zwischen den Stadtteilen Mitte, Butendorf und Ellinghorst wird aufgehoben, untergenutzte Flächen können neuen Nutzungen zugeführt werden. Insgesamt wächst der zentrale Siedlungsbereich der Stadt zusammen. Die Verbindungsstraße erfüllt dabei nicht nur eine verkehrliche Funktion. Die Stadt kann das Zusammenwachsen bei der Ausgestaltung der Straße steuern, dazu den Umweltverbund entscheidend stärken. Wie oben beschrieben erfüllt die Ersatzverpflichtung des Bundes diese Aufgaben nicht.

Es kann, aus Sicht der Verwaltung, nur die Variante Stadt weiterverfolgt werden. Die oben beschriebene Kostendifferenz entspricht den Kosten, die der von der Stadt Gladbeck nach heutigem Stand für die Realisierung einer qualitativ hochwertigen Stadtstraße nach den eigenen Vorstellungen entstehen. Wie bei Um- und Neubau von kommunalen Straßen üblich, stehen Fördermittel auch für den Bau der Verbindungsstraße auf dem Tunnel in Aussicht.

Die Brücke für den Radverkehr wäre ein deutliches Zeichen für den Umweltverbund und die Mobilitätswende an einer zentralen Stelle der Stadt, einem wichtigen Stadteingang.

Eine Realisierung hängt aber grundsätzlich von einer nicht unerheblichen finanziellen Unterstützung aus Fördermitteln ab. Eine Weiterverfolgung der Planung wird empfohlen.

Weiteres Verfahren

Mit einem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Umwelt, Klima und Mobilität geht das Signal an die Autobahn GmbH und die Ingenieurgesellschaft, die Planungen der Variante Stadt in der Leistungsphase 3 (nach HOAI) für den Vorentwurf weiterzuverfolgen. Die Stadt wird weiterhin eng in den Planungsprozess eingebunden sein. Das Ergebnis wird dem Ausschuss erneut zur Beratung vorgelegt.

Anlagen

1. Plan städtische Verbindungsstraße auf dem Tunnel – Variante Stadt in der Fassung vom 7. Mai 2021
2. Plan städtische Verbindungsstraße auf dem Tunnel – Variante Stadt mit Radverkehrsbrücke in der Fassung vom 7. Mai
3. Plan städtische Verbindungsstraße auf dem Tunnel – Ersatzverpflichtung des Bundes in der Fassung vom 3. November 2020
4. Gegenüberstellung der Entwürfe in fünf Abschnitten
 - a. Zusammenwachsen Wittringen – Butendorf
 - b. Kreisverkehr Halbanschlussstelle Süd
 - c. Wittringer Mühlenbach
 - d. Urbanes Zusammenwachsen
 - e. Kreisverkehr Halbanschlussstelle Süd – Gegenüberstellung der Varianten Stadt ohne und mit Brücke für den Radverkehr
5. Städtische Stellungnahme zur Planung der städtischen Verbindungsstraße auf dem Tunnel – Variante Stadt in der Fassung vom 16. Juni 2021

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

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

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	35.000
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:

keine

folgende

Durch die Fortführung des Planungsprozess zur städtischen Verbindungsstraße entstehen zunächst keine direkten klimarelevanten Auswirkungen. Im Falle der Realisierung der städtischen Verbindungsstraße ist neben erheblichen Vorteilen aus der Überdeckung der zukünftigen A52 für das lokale Klima mit einer erheblichen Aufwertung durch die Planung der städtischen Verbindungsstraße in der Variante Stadt zu rechnen, da umfangreiche Grünflächen einschließlich Baumpflanzungen als direkter, sowie großzügige Flächen für den Umweltverbund als indirekter Beitrag zum Klimaschutz vorgesehen sind.

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beschließt, dass die Variante Stadt die Vorzugsvariante darstellt, die im weiteren Planungsprozess durch die Autobahn GmbH weiter verfolgt werden soll.
2. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beschließt, dass die Verwaltung die Stellungnahme zur Vorplanung der Variante Stadt an die Autobahn GmbH übermittelt.
3. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung, eine Baudurchführungsvereinbarung mit der Autobahn GmbH abzuschließen, der die Variante Stadt zu Grunde gelegt wird.
4. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung, die Planung einer Radverkehrsbrücke über die südliche Halbanschlussstelle weiter planerisch zu verfolgen und den Zugang zu Fördermitteln zu prüfen.

Die Bürgermeisterin
i.V.



Dr. Volker Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

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