

der freigeben zu können. Auf einen Umbau des Einmündungsbereiches und die Markierung wurde im Hinblick auf die notwendigen Sanierungsmaßnahmen an der Schuldenbrücke zunächst verzichtet.

In der Vergangenheit wurde die Verkehrsabwicklung auf dem Brückenbauwerk und in den unmittelbar angrenzenden Kreuzungen mit der Frentroper Straße / Im Dorffelde und der Händelstraße / Arenbergstraße wiederholt kritisiert. Durch die notwendige Sanierung der Schuldenbrücke mit Wegnahme des vorhandenen Fahrbahnteilers ergibt sich jetzt die Möglichkeit, die Situation zu überprüfen und - in begrenztem Maße - bauliche Anpassungen auf der Brücke vorzunehmen.

Die Verwaltung hat daher für die Schuldenbrücke und die angrenzenden Kreuzungsbereiche eine Entwurfsplanung für die Wiederherstellung des Straßenraums nach Abschluss der Brückenbauarbeiten erarbeitet. Diese Planung soll dem Ausschuss im Folgenden vorgestellt und erläutert werden.

Bestandssituation

siehe beigefügten Bestandsplan Anlage 1

Die Schuldenstraße und die Frentroper Straße gehören als klassifizierte Landesstraße L 618 ebenso wie die Händelstraße zum Kfz-Vorbehaltsnetz der Stadt Gladbeck. Alle drei Straßen sind im Flächennutzungsplan der Stadt Gladbeck als überörtliche bzw. örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Im Radverkehrskonzept der Stadt Gladbeck ist der Straßenzug Schuldenstraße / Arenbergstraße als überregionale Alltagsroute und die Frentroper Straße und die Händelstraße jeweils als kommunale Alltagsrouten eingeordnet.

Damit haben sowohl die zuführenden Straßen als auch die Brücke Schuldenstraße und die unmittelbar angrenzenden Kreuzungen eine erhebliche Bedeutung für das Straßen- und Wegenetz der Stadt Gladbeck.

Für alle Straßen nördlich und südlich der Brücke gilt mit Ausnahme der Straße Im Dorffelde (Tempo 30-Zone) die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Schuldenstraße hat von Süden kommend eine Kernfahrbahnbreite von ca. 5,00 m. Der Radverkehr wird auf daneben angelegten Schutzstreifen (Breite jeweils ca. 1,35 m) ebenfalls im Fahrbahnraum geführt. Für aus Richtung Süden kommende Fahrzeuge weitet sich der Fahrbahnraum im Bereich der Mittelinsel südlich der Einmündung Frentroper Straße / Im Dorffelde für die Richtungsfahrbahn nach Norden auf ca. 7,00 m (5,70 m Kernfahrbahn plus 1,30 m Schutzstreifen) auf und ermöglicht damit ab diesem Punkt ein Nebeneinanderfahren von Kfz. In Höhe der Einmündung selbst kommt im Schatten der Mittelinsel eine Aufstellfläche für Linksabbieger in die Frentroper Straße dazu. Auch aus Richtung Norden von der Arenbergstraße / Händelstraße ist aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite von ca. 6,90 m (5,40 m Kernfahrbahn plus 1,50 m Schutzstreifen) ein mehrspuriges Einfahren in den Kreuzungsbereich mit der Frentroper Straße möglich. Diese Mehrspurigkeit in der

Schultenstraße sowohl in die nördliche wie die südliche Fahrtrichtung machen die Kreuzung insbesondere für Linksabbieger:innen aus der Frentroper Straße in Richtung Norden sehr unübersichtlich und schwer einschätzbar.

Die Frentroper Straße verfügt in der Zufahrt auf die Schultenstraße jeweils über eine eigene Rechts- und Linksabbiegespur für Kfz. Das Queren der Kreuzung geradeaus in die Straße Im Dorffelde ist für Kfz durch entsprechende Beschilderung (VZ 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts oder links) untersagt. Von diesem Gebot sind Radfahrer:innen ebenfalls durch entsprechende Beschilderung (VZ 1022 Radfahrer frei) ausgenommen. Radfahrende werden auf einem eigenen ca. 1,50 m breiten Radfahrstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr in den Kreuzungsbereich geführt. Fußgänger:innen werden heute sehr unkomfortabel (steile Gehwegabsenkung insbesondere an der Nordseite) über einen nur 2,20 m breiten Fahrbahnteiler über den Einmündungsbereich der Frentroper Straße geführt.

Aus der Straße Im Dorffelde sind für alle Verkehrsteilnehmer:innen alle Fahrtrichtungen (auch geradeaus) zugelassen. Die große Aufweitung des Einmündungstrichters Im Dorffelde führt zu langen Querungswegen für Fußgänger:innen im Verlauf der Schultenstraße.

Insgesamt muss die aktuelle Situation im Kreuzungsbereich Schultenstraße / Frentroper Straße / Im Dorffelde als unbefriedigend beurteilt werden. So hat es in der Vergangenheit auch immer wieder Kritik sowohl von Bürger:innen, als auch aus der Politik an der bestehenden Kreuzungssituation gegeben.

Auf dem Brückenbauwerk über die Gleisanlage der INEOS / BP sind die beiden Richtungsfahrbahnen durch einen schmalen Fahrbahnteiler baulich getrennt. Die Einmündung Brückenbauwerk / Händelstraße ist als abknickende Vorfahrt (VZ 306 mit Zusatzzeichen 1002-22) geregelt. In Fahrtrichtung Norden stehen dem Kfz-Verkehr zwei Fahrspuren jeweils für Rechtsabbieger in die Händelstraße und den Geradeausverkehr in die Arenbergstraße zur Verfügung. Zwischen den Fahrspuren für den Kfz-Verkehr ist auch hier für geradeausfahrende Radfahrer ein ca. 1,50 m breiter Radfahrstreifen angelegt. Allerdings müssen Radfahrer mit dem Ziel Arenbergstraße vor Erreichen des Radfahrstreifens die Rechtsabbiegespur für Kfz in Richtung Händelstraße kreuzen. Für rechts abbiegende Radfahrer wird der Schutzstreifen aus der südlichen Schultenstraße über die Brücke in die Händelstraße in einer Breite von 1,20 m fortgeführt. Für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr verbleibt außerhalb des Schutzstreifens nur noch eine Fahrspurbreite von 2,20 m.

Aus der Händelstraße wird der Radverkehr im Zuge der abknickenden Vorfahrt auf einem ca. 1,50 m breiten Schutzstreifen über die Brücke nach Süden in die Schultenstraße und die Frentroper Straße geführt.

Insgesamt ist die bestehende Fahrbahnraumaufteilung im Bereich des Brückenbauwerks bedingt durch die Lage des Fahrbahnteilers eher ungünstig. Insbesondere in Fahrtrichtung Norden mussten bei der Anordnung und der Breite der Fahrspuren für Kfz und Radfahrende spürbare Kompromisse in Kauf genommen werden.

Die Arenbergstraße trifft von Norden kommend als untergeordnete Straße mit Stoppregelung (VZ 206 Halt. Vorfahrt gewähren.) auf die vorfahrtberechtigte, abknickende Händelstraße. Der Radverkehr in der Arenbergstraße wird aktuell sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum abgewickelt. Im Seitenraum ist noch schwach die farblich abgesetzte Pflasterung der ehemaligen Radwege zu erkennen. Die Benutzungspflicht für diese Radwege musste schon vor längerer Zeit wegen zu geringer Breiten der sowohl der Radwege als auch der Gehwege aufgehoben werden.

Im Ergebnis nutzen Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch die im Seitenraum noch vorhandenen "anderen Radwege". Im unmittelbaren Einmündungsbereich der Arenbergstraße in die Händelstraße wird der geradeaus fahrende Radverkehr über einen kurzen Radfahrstreifen im Fahrbahnraum auf den Schutzstreifen der Händelstraße geführt. Links abbiegende Radfahrer müssen zusammen mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn nutzen. Insgesamt muss insbesondere die unklare Radverkehrsführung in der Arenbergstraße kritisch angemerkt werden.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Mängel im Umfeld der Brücke Schultenstraße hat die Verwaltung die nachfolgend skizzierte Entwurfsplanung erarbeitet.

Entwurfsplanung

siehe beigefügten Entwurfsplan Anlage 2

Die Planung sieht vor, Kfz-Verkehre aus der südlichen Schultenstraße nur noch einspurig in den Kreuzungsbereich Frentroper Straße/Im Dorffelde zu führen. Dazu wird die Fahrbahn für Kfz durch eine Verbreiterung bzw. einen Neubau der vorhandenen Mittelinsel auf 3,00 m sowie die Überführung des von Süden kommenden Schutzstreifens in einen, einschließlich Markierung ca. 1,85 m breiten Radfahrstreifen auf nur noch 3,25 m reduziert. Der Radfahrstreifen und die Kfz-Fahrbahn können bis zur Händelstraße geradlinig nach Norden fortgesetzt werden. Unmittelbar nördlich der Einmündung Im Dorffelde müssen Kraftfahrer mit dem Ziel Händelstraße den Radfahrstreifen queren um auf eine hier ansetzende Rechtsabbiegespur zu gelangen. Die Rechtsabbiegespur muss mit Blick auf die zukünftige Radverkehrsführung in der Händelstraße (Ersatz der Schutzstreifen durch Fahrbahnpliktogramme analog der Lösung in der Beethovenstraße) gemeinsam von Kfz- und Radverkehr genutzt werden. Um diese Lösung zu ermöglichen, muss der Fahrbahnsteiler auf der Brücke in Richtung Westen verschoben und gleichzeitig verbreitert werden.

In Gegenrichtung wird der Kfz-Verkehr über die abknickende Vorfahrt der Händelstraße ebenfalls nur noch einspurig auf einer 3,25 m breiten Fahrbahn über die Brücke in die südliche Schultenstraße geführt. Parallel dazu ist ab der Einmündung Mozartstraße ein durchgängiger Radfahrstreifen (1,85 m) bis über die Mittelinsel südlich der Frentroper Straße hinaus in der Schultenstraße vorgesehen.

In der Frentroper Straße soll zukünftig auf den eigenständigen Radfahrstreifen für links abbiegende und geradeaus fahrende Radfahrer:innen verzichtet werden. Der Radverkehr

soll ab der Einmündung Fußstraße zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf gemeinsamen Fahrspuren an die Schultenstraße herangeführt werden. Diese neue Führung ermöglicht zum einen eine Verbreiterung des für querende Fußgänger erforderlichen Fahrbahnteilers und zum anderen auch die Fahrtrichtung geradeaus für Kfz freizugeben.

Die heute sehr weit gefasste Einmündung der Straße Im Dorffelde soll baulich eingengt werden, um den Querungsweg für Fußgänger zu verringern und die geradlinige Führung des Radfahrstreifens in der Schultenstraße und auf der Brücke zu sichern.

Für die Arenbergstraße sieht die Entwurfsplanung vor, den Radverkehr im Abschnitt zwischen der Händelstraße und der Berkenstockstraße zukünftig ausschließlich in der Fahrbahn zu führen. Um die noch vorhandenen "anderen Radwege" aufzuheben, sollen die Seitenräume als Gehwege (VZ 239) beschildert werden. Die ausschließliche Führung des Radverkehrs im Fahrbahnraum macht die bisher erforderliche doppelte Regelung für den Radverkehr bei der Einfahrt in die abknickende Einmündung Händelstraße entbehrlich. Ansonsten bleibt die bestehende Vorfahrtregelung an der Einmündung beibehalten.

Zur Verbesserung der Fußverkehrsführung sind alle Querungsstellen im gesamten Knotenpunktbereich als barrierefreie, höhendifferenzierte Übergänge (Breite: 4,00 m) mit Leitstreifen für seheingeschränkte Menschen angelegt.

Anlagen:

1. Brücke Schultenstraße Lageplan Bestand
2. Brücke Schultenstraße Entwurfsplanung

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	600.000
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

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

Auszahlung	€
einmalig	400.000
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Die Ausschreibungsergebnisse der letzten Monate zeigen, dass Bau- und Materialpreise extremen Schwankungen unterliegen. Insofern können aufgrund der aktuellen Konjunkturlage die Kosten nur sehr grob geschätzt werden.

Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:

keine

folgende

Im Zuge der vorgesehenen Brückensanierung sowie der geplanten Anpassungsmaßnahmen in den unmittelbar angrenzenden Knotenpunkten Frentroper Straße / Im Dorffelde und Händelstraße / Arenbergstraße wird insbesondere der Radverkehr deutlich sicherer und komfortabler geführt. Damit leisten die geplanten Maßnahmen einen weiteren Beitrag zur Förderung des Radverkehrs in Gladbeck.

Nach der Entwurfsplanung werden im Rahmen der geplanten Maßnahmen in den Straßenräumen - abzüglich erforderlicher Bord- und Einfassungsanlagen - ca. 300 qm neue Grünflächen geschaffen. Die Grünflächen bieten vorbehaltlich der Überprüfung vorhandener Leitungstrassen Platz für bis zu 10 zusätzliche Baumstandorte. Ob die beiden Bestandsbäume in der Mittelinsel südlich der Einmündung Frentroper Straße erhalten werden können, oder durch Neupflanzungen ersetzt werden müssen, kann erst im Rahmen der Bauarbeiten abschließend entschieden werden.

Die Schaffung zusätzlicher Grünflächen und Baumstandorte im Straßenraum trägt zur Verbesserung der klimatischen Bedingungen im Stadtgebiet bei.

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität nimmt den Bericht der Verwaltung zur geplanten Sanierung der Brücke Schultenstraße sowie zur Entwurfsplanung für die Knotenpunktbereiche Frentroper Straße / Im Dorffelde und Händelstraße / Arenbergstraße zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beschließt die von der Verwaltung vorgeschlagene Entwurfsplanung entsprechend der Anlage 2 dieser Vorlage.
3. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage der beschlossenen Entwurfsplanung die Ausführungsplanung zur Wiederherstellung der Knotenpunktbereiche Frentroper Straße / Im Dorffelde und Händelstraße / Arenbergstraße zu erarbeiten.

Die Bürgermeisterin
i.V.



Dr. Volker Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

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