



Für alle drei Teilmaßnahmen

1. Umbau der Kreuzung mit der Josefstraße und der Berliner Straße in einen Kreisverkehrsplatz
2. Änderung der Radverkehrsführung durch Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer im Fahrbahnraum zwischen den Kreuzungen mit der Josefstraße/ Berliner Straße und der Hegestraße/Marcq-en-Baroeul-Straße
3. Umbau und Neuaufteilung der Fahrspuren in der Zufahrt zur Kreuzung mit der Hegestraße und der Marcq-en-Baroeul-Straße

hat die Verwaltung bereits im Mai 2020 auf der Grundlage einer vorläufigen Vorentwurfsplanung einen Zuschussantrag nach den "Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus" (FöRi-kom-Stra) bei der Bezirksregierung Münster eingereicht. Die Bezirksregierung hat zwischenzeitlich die Bewilligung der beantragten Zuwendungen auf der Grundlage der eingereichten Planungen signalisiert.

Die Verwaltung hat die im Jahr 2020 kurzfristig erstellten Planungen für die Kirchhellener Straße mittlerweile noch einmal überarbeitet und eine mit allen betroffenen Fachdienststellen der Stadt Gladbeck sowie dem Landesbetrieb Straßen NRW, der Polizei und der Vestischen abgestimmte, aktualisierte Vorentwurfsplanung für die Kirchhellener Straße erstellt.

Die Planung wurde zudem im Runden Tisch Nachhaltige Mobilität am 28. Juni 2022 erläutert und diskutiert. Dabei wurden die Verbesserungen der Situation für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen begrüßt. Im Nachgang zur Sitzung wurde seitens der Fraktion „Die Linke“ sowie des ADFC die vorgeschlagene Lösung als noch unzureichend bewertet.

Die derzeitige Verkehrssituation in der Kirchhellener Straße sowie die überarbeitete Vorentwurfsplanung werden nachfolgend ausführlich beschrieben und erläutert.

### **Situationsbeschreibung und Darstellung der Verkehrsverhältnisse**

Die Landesstraße L 615 durchquert als wichtigste diagonale Verkehrsachse des Kfz-Verkehrs im Straßennetz der Stadt Gladbeck das Stadtgebiet Gladbeck von der nordwestlichen Stadtgrenze zum Bottroper Stadtteil Kirchhellen bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen im Südosten auf einer Länge von ca. 8,8 km. Sie dient im städtischen Straßennetz sowohl als wichtige Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen, als auch als bedeutende Verbindung zu den angrenzenden Städten Bottrop (Stadtteil Kirchhellen) und Gelsenkirchen (Stadtteil Horst). Als "U 51" ist sie Teil der Bedarfsumleitung für die BAB A31.

Entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung ist die L 615 Teil des städtischen Vorbehaltsnetzes. Im Flächennutzungsplan der Stadt Gladbeck ist der gesamte Straßenzug L 615 durchgängig als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Nach den Ergebnissen der letzten Verkehrszählung aus dem Jahr 2017, liegt die Kfz-Verkehrsbelastung der Kirchhellener Straße zwischen der Anschlussstelle der BAB A 31 und der Kreuzung mit der Berliner Straße und der Josefstraße bei ca. 10.500 Kfz/Tag. Östlich der Kreuzung sinkt die Verkehrsbelastung nur geringfügig auf ca. 10.000 Kfz/Tag. Die Berliner Straße hat ein Kfz-Aufkommen von ca. 6.900 Kfz/Tag und die Josefstraße von ca. 7.200 Kfz/Tag. Als wichtige innerstädtische Verkehrsverbindung ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Kirchhellener Straße auf 50 km/h begrenzt.

Die Randnutzung in der Kirchhellener Straße ist zwar überwiegend von Wohnnutzung geprägt, es gibt aber auch eine Reihe gewerblicher Ansiedlungen. Dazu gehören eine Apotheke mit mehreren angeschlossenen Arztpraxen, ein Systemhaus für Bürotechnik, ein Lebensmitteldiscounter, eine Bäckerei, ein Imbiss- und ein Kioskbetrieb, ein Friseur, ein Pflegedienst sowie weitere kleinere Firmen. Die Vielzahl der aufgezählten Betriebe führt dazu, dass die Kirchhellener Straße Kund:innen auch aus angrenzenden Bereichen und Stadtteilen anzieht.

Die Straßenbaulast der Stadt Gladbeck für die Kirchhellener Straße beginnt unmittelbar westlich der Kreuzung mit der Josefstraße/Berliner Straße an der Grenze der Ortsdurchfahrt **(Anlage 1)**. Am Übergang von der freien Strecke der L 615 zur Ortsdurchfahrt befindet sich die lichtsignalgeregelte Kreuzung mit der Josefstraße und der Berliner Straße. Der heutige Kreuzungsausbaustand stammt noch aus den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts und ist in erster Linie auf die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Eine eindeutige Führung des Radverkehrs insbesondere in der Kirchhellener Straße fehlt. Der Radverkehr wird außerhalb der Ortsdurchfahrt auf beidseitigen Mehrzweckstreifen geführt. Im Übergang zur Ortsdurchfahrt existiert keine eindeutige Radverkehrsführung, so dass Radfahrer:innen sowohl den Fahrbahnraum, als auch den deutlich zu schmalen Seitenraum nutzen. Die Lichtsignalanlage ist durch entsprechende Streuscheiben (Kombischeiben) darauf ausgerichtet, Radfahrer:innen über abgesetzte Furten im Seitenraum über die Einmündungen der Josefstraße und der Berliner Straße zu führen.

Östlich der Kreuzung mit der Josefstraße hat die Kirchhellener Straße eine durchgängige Regelfahrbahnbreite von 8,00 m **(Anlagen 2 und 4)**. An die Fahrbahn schließen sich bis zur Einmündung der Lohstraße beidseitig durchgehende Parkstreifen in einer Breite von ca. 2,30 m an. Die Lohstraße ist beidseitig nur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen direkt an die Kirchhellener Straße angebunden. Für den Kfz-Verkehr besteht durch bauliche Absperrungen ebenso wie an der Lötzener Straße und am Birkenweg keine Zufahrtmöglichkeit zur Kirchhellener Straße.

Der Seitenraum an der Südseite der Kirchhellener Straße ist hier insgesamt ca. 5,45 - 5,75 m breit. Er gliedert sich auf in einen ca. 2,75 m breiten Streifen mit Standorten für Straßenbäume und die Straßenraumbelichtung sowie einen 2,70 m breiten, asphaltierten Bereich für Fußgänger:innen, von dem in der Vergangenheit durch entsprechende Markierung ein ca. 1,00 m breiter Radweg abgegrenzt wurde. Die Benutzungspflicht für diesen Radweg wurde bereits vor mehreren Jahren aufgehoben. Die Markierung für den Radweg ist zwar nicht mehr sehr deutlich erkennbar, führt aber dennoch dazu, dass der ehemalige Radweg von Radfahrer:innen weiterhin als "anderer Radweg" genutzt wird. Nutzungskonflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sind bei den geringen Flächenbreiten kaum vermeidbar.

Auf der Nordseite der Kirchhellener Straße schließt sich an den durchgehenden Parkstreifen ein ca. 3,00 m breiter, teilweise befestigter Bereich mit Baumstandorten an. Die an der Nordseite gelegenen privaten Grundstücke werden über eine parallel zur Kirchhellener Straße (L 615) verlaufende Ortsfahrbahn erschlossen. Die Ortsfahrbahn ist Teil einer Tempo-30-Zone. Der stadtauswärts fahrende Radverkehr nutzt heute sowohl den klassifizierten Teil (Fahrbahn) der Kirchhellener Straße, als auch die tempobeschränkte Ortsfahrbahn. Dies führt dazu, dass an der Kreuzung mit der Berliner Straße zwei Radverkehrsführungen ankommen, die hier gesichert werden müssen.

Auch östlich der Lohstraße bis zur Hegestraße beträgt die Regelfahrbahnbreite 8,00 m (**Anlagen 3 und 5**). Beidseitig schließen sich ca. 2,30 m breite Parkstreifen an, die hier aber durch Baumstandorte unterbrochen bzw. gegliedert sind. Die Seitenräume haben Breiten von ca. 3,50 m auf der Südseite und ca. 2,45 m auf der Nordseite. Durch Laternenstandorte wird die nutzbare Breite allerdings in regelmäßigen Abständen weiter eingeschränkt. Auch hier wurden in der Vergangenheit durch entsprechende Markierungen Radwege in einer Breite von ca. 1,00 m abgetrennt. Die ehemalige Radwegebenutzungspflicht wurde hier ebenfalls aufgehoben und damit die Nutzung der Fahrbahn für Radfahrer:innen gestattet. Dennoch sind die ehemaligen Radwegmarkierungen teilweise noch erkennbar, so dass Radfahrer:innen diese Bereiche als "andere Radwege" nutzen. Auch hier reichen die Seitenraumbreiten für eine gemeinsame Nutzung durch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht aus.

Rund 100 m vor der Kreuzung mit der Hegestraße endet auf der Südseite der Parkstreifen und der Fahrbahnraum weitet sich für eine zusätzliche Geradeaus- und Linksabbiegespur für den Kfz-Verkehr auf (**Anlage 3**). Radfahrer:innen werden ohne weitere Sicherungseinrichtungen im Fahrbahnraum oder wahlweise über den ehemaligen Radweg im Seitenraum auf die Lichtsignalanlage für die Kreuzung zugeführt. Die Signalisierung für Radfahrer:innen über die Einmündung der Hegestraße erfolgt zusammen mit der Kfz-Signalisierung über eine von der Kfz-Fahrsspur abgesetzte Furt für den Radverkehr. Östlich der Kreuzung wird der Radverkehr zusammen mit dem Fußgängerverkehr auf einem benutzungspflichtigen, getrennten Rad- und Gehweg (VZ 241-30) im Seitenraum der Sandstraße weitergeführt.

Aus Richtung Innenstadt kommt der Radverkehr auf einem benutzungspflichtigen, getrennten Rad- und Gehweg (VZ 241-30) von Osten auf die Kreuzung mit der Marq-en-Baroeul-Straße/Hegestraße zugefahren. Im Anschluss an den Kreuzungsbereich besteht für den Radverkehr die Möglichkeit, die Kirchhellener Straße sowohl im Fahrbahnraum als auch im Seitenraum über den ehemaligen Radweg in Richtung Westen zu befahren. Sicherungseinrichtungen für den Radverkehr bestehen im Fahrbahnraum nicht.

Vom Beginn der Ortsdurchfahrt an der Grenze zur freien Strecke bis zur Kreuzung mit der Hegestraße/Marq-en-Baroeul-Straße befinden sich heute in jeder Fahrtrichtung jeweils vier Richtungshaltestellen für den ÖPNV. Die Haltestellen haben unterschiedliche Ausbaustandards. Jeweils drei Haltestellen wurden bereits in den Jahren 1993 – 1999 nach den seinerzeitigen Qualitätsstandards als Buskaphaltestellen mit angepassten Einstiegshöhen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste umgebaut. Einrichtungen für sehbehinderte Fahrgäste fehlen. Die beiden Richtungshaltestellen "Josefstraße" verfügen über keine barrierefreien Einrichtungen.

Für querende Fußgänger:innen sind unmittelbar an den beiden Haltestellen "Birkenweg" und "Lohstraße" jeweils Mittelinseln als Querungshilfen in die Fahrbahn eingebaut. Die Mittelinsel an der Straße Birkenweg/Mesterfeld ist zusätzlich mit einer Anforderungsampel für Fußgänger:innen ausgestattet. Beide Mittelinseln haben keine Einrichtungen (taktile Leitelemente u.ä.) für sehbehinderte Verkehrsteilnehmer:innen.

Die Kirchhellener Straße ist zwischen den Kreuzungen Josefstraße/Berliner Straße und Hegestraße/Marq-en-Baroeul-Straße nach §47 a Landschaftsgesetz NRW als gesetzlich geschützte Allee (AL-RE-0246) in das Alleenkataster des Landes eingetragen.

## **Vorentwurfsplanung**

Der geplante Umbau der Kirchhellener Straße erstreckt sich über eine Länge von ca. 1.065 m. Auf dieser Strecke sind abschnittsweise bauliche Veränderungen mit z.T. sehr unterschiedlicher Eingriffstiefe (Vollumbau, Fahrbahndeckenerneuerung, punktuelle bauliche Anpassungen usw.) vorgesehen. **Anlage 6** zeigt in einem Übersichtsplan die unterschiedlichen, geplanten Maßnahmen in der Kirchhellener Straße.

### **1. Umbau der lichtsignalgeregelten Kreuzung mit der Josefstraße und der Berliner Straße in einen Kreisverkehr**

#### **(Anlage 7)**

Die Vorentwurfsplanung zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Kirchhellener Straße sieht vor, als Auftaktelement aus der freien Strecke die Kreuzung mit der Josefstraße/Berliner Straße in einen Kreisverkehr umzubauen.

Der Kreisverkehr soll nicht nur eine eindeutige und sichere Führung des Radverkehrs im aus heutiger Sicht stark überdimensionierten Kreuzungsbereich ermöglichen, sondern auch das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs bei der Einfahrt aus der freien Strecke in die angebaute Ortsdurchfahrt deutlich verringern.

Sowohl die Kreuzungsgeometrie als auch die zur Verfügung stehenden Straßenraumflächen bieten sehr gute Voraussetzungen für den Umbau in einen Kreisverkehr. Die Stadt Gladbeck hat daher schon im Zusammenhang mit der Fördermaßnahme zum Umbau der Josefstraße im Jahr 2000 einen Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehr verfolgt. Aus haushaltstechnischen Gründen mussten diese Überlegungen aber immer wieder zurückgestellt werden.

Die aktuelle Vorentwurfsplanung sieht für den Kreisverkehr einen Durchmesser von 34,00 m vor. Damit kann sowohl eine ausreichende Ablenkung als Voraussetzung für die angestrebte Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs insbesondere aus der freien Strecke sichergestellt, als auch die notwendige Leistungsfähigkeit des Knotens hergestellt werden. Der Entwurf für den Kreisverkehr orientiert sich an den Vorgabe aus dem "Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren" sowie den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" der FGSV aus dem Jahr 2006. So sind in allen Kreiszufahrten Fahrbahnteiler mit Fußgängerüberwegen vorgesehen. Die Kreisfahrbahn wird durch Grünflächen von den Seitenräumen getrennt. Der Radverkehr wird ebenfalls in allen vier Zufahrten im Fahrbahnraum auf die Kreisfahrbahn zugeführt. Die Kreiseinfahrten und Kreisausfahrten sind mit 3,50 m bzw. 4,00 m so bemessen, dass sie jeweils nur von einem Kfz oder einer Radfahrer:in befahren werden können. Damit ist eine sichere Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs sichergestellt.

Im Zusammenhang mit dem Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehr soll auch die heute außerhalb der Ortsdurchfahrt gelegene Bushaltestelle "Josefstraße" (Fahrtrichtung Bot-Kirchhellen) verlagert und unmittelbar gegenüber der stadteinwärts führenden Richtungshaltestelle in Höhe des Hauses Nr. 92 angeordnet werden. Die heutige Lage der Haltestelle berücksichtigt den Einzugsbereich der Fahrgäste nur unzureichend. Zudem ist die Haltestelle für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kaum nutzbar, weil sie in keiner Weise barrierefreie Kriterien erfüllt. Auch bei einem Neubau wäre die Haltestelle an ihrem aktuellen Standort kaum barrierefrei herzustellen. Deshalb soll der neue Haltestellenstandort in Richtung Osten in den Bereich der heutigen Ausfahrt aus der Ortsfahrbahn vor das Haus Nr. 92 verlagert werden. Hier könnten mit einem Neubau der Haltestelle alle erforderlichen Kriterien für eine barrierefreie Haltestelle berücksichtigt werden. Allerdings müssten an diesem Standort für die neue Haltestelle zwei Bäume aus der vorhandenen Baumreihe entfernt werden. Zudem wird sich mit dem neu vorgesehenen Haltestellenstandort der Abstand zwischen den beiden Richtungshaltestellen "Birkenweg" und "Josefstraße" von aktuell 310 m auf zukünftig 160 m verringern.

Als Ersatz für die entfallende Ausfahrt aus der Ortsdurchfahrt in Höhe des Hauses Nr. 92 sollen zwei Ersatzausfahrten jeweils in Höhe der Häuser Nr. 74 sowie Nr. 98 geschaffen werden (**Anlage 7**). Die Ausfahrt vor Haus Nr. 74 bietet sich an, weil hier die vorhandene Baumreihe unterbrochen ist und deshalb für die erforderliche Ersatzausfahrt keine Bäume entfernt werden müssen. Die vorhandene Sackgasse am Ende der Ortsfahrbahn stellt wegen fehlender Wendemöglichkeiten aktuell insbesondere für Fahrzeuge des ZBG (Müllabfuhr) eine problematische Situation dar. Daher ist vorgesehen, am Ende der Ortsfahrbahn, in Höhe des Hauses Nr. 98 unmittelbar vor dem Kreisverkehr eine weitere Ausfahrt aus der Ortsfahrbahn anzulegen. Die Ausfahrt soll aus Sicherheitsgründen nur nach rechts in Richtung Kreisverkehr zugelassen werden. Für die vorgeschlagene neue Ausfahrt muss ein Baum aus der vorhandenen Baumreihe (Allee) entfernt werden.

Auch die stadteinwärts führende Richtungshaltestelle "Josefstraße" erfüllt heute das Kriterium der Barrierefreiheit nicht. Daher soll die Haltestelle im Zusammenhang mit dem Kreuzungsumbau ebenfalls erneuert und die genaue Lage der Haltestelle an die zukünftig veränderte Führung des Radverkehrs im Fahrbahnraum angepasst werden.

## **2. Änderung der Radverkehrsführung durch Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer:innen im Fahrbahnraum zwischen den Kreuzungen mit der Josefstraße/Berliner Straße und der Hegestraße/Marcq-en-Baroeul-Straße**

**(Anlagen 7, 8, 9, 10,11 und 12)**

Östlich des geplanten Kreisverkehrs mit der Josefstraße/Berliner Straße soll der Radverkehr zukünftig auf Schutzstreifen für Radfahrer:innen sicher im Fahrbahnraum geführt werden. Die Fahrbahn hat aktuell eine Breite von 8,00 m mit jeweils einer durch eine Mittelmarkierung getrennten Fahrspur in jede Richtung.

Der Fahrbahnraum soll zukünftig durch Neumarkierung in eine 5,00 m breite Kernfahrbahn und beidseitig jeweils 1,50 m breite Schutzstreifen für Radfahrer:innen gegliedert werden (**Anlagen 10 und 11**). Für den Abschnitt zwischen den Kreuzungen ist daher vorgesehen, die Fahrbahndecke auf einer Länge von ca. 660 m grundhaft zu sanieren um im Anschluss an einen neuen Fahrbahndeckenüberzug eine Neumarkierung der Schutzstreifen für Radfahrer:innen zu ermöglichen.

Die vorhandenen beidseitigen Parkstreifen werden unverändert beibehalten. Die 2,30 m breiten Parkstreifen ermöglichen einen räumlichen Sicherheitsabstand zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Radverkehr im Fahrbahnraum. In die Parkstreifen sind zurzeit jeweils am Übergang zur Fahrbahn drei weiß eingefärbte Pflasterstreifen in einer Breite von jeweils 10 cm eingebaut, die zusammen mit dem zum Parkstreifen zählenden Flachbord (16 cm) einen gut sichtbaren Trennstreifen zwischen den geplanten Schutzstreifen für Radfahrer:innen in der Fahrbahn und den vorhandenen Parkstreifen von insgesamt knapp 50 cm ergeben (**Anlage 12**).

Dazu erweitert die Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand (26 cm) diesen baulichen Trennstreifen nochmals optisch, auch wenn diese technisch bereits zum Schutzstreifen dazugechnet wird.

Dieser Querschnitt berücksichtigt sowohl die Vorgabe, ohne einen Vollumbau der Kirchhellener Straße eine Radverkehrsführung einzupassen, als auch die Vorgaben der geltenden technischen Regelwerke für die Wahl der Radverkehrsführung umzusetzen. Nachvollziehbar ist die Frage, ob nicht auch ein Trennprinzip durch einen Sonderweg, also einen Radfahrstreifen, realisierbar ist. Neben der Mindestbreite von 1,85 m erfordern Radfahrstreifen angrenzend Fahrstreifen mit einer Mindestbreite von 2,75 m. Damit ergäbe sich eine Mindestbreite von 9,20 m zwischen den Borden, zzgl. dem erforderlichen Sicherheitstrennstreifen (s.u.). Die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite von 8,00 m schließt eine solche Radverkehrsführung daher aus. Eine asymmetrische Führung ist für eine überregionale Alltagsroute des Radverkehrs ebenfalls auszuschließen. Die parallel verlaufende Ortsfahrbahn der Kirchhellener Straße stellt nur für einen kurzen Abschnitt eine weiterhin bestehende Alternative für Radfahrer:innen dar.

Der nördliche Parkstreifen (Fahrtrichtung Kirchhellen) zwischen der Einfahrt in die Ortsfahrbahn und der bestehenden Ausfahrt wird seit einiger Zeit vermehrt als dauerhafte Abstellfläche für quartiersfremde Lkw (Vermietungsfahrzeuge), Wohnwagen, Wohnmobile, Motorräder und fast ausschließlich Werbezwecken dienenden Kfz-Anhängern genutzt. Insbesondere die abgestellten Lkw und Wohnwagen/Wohnmobile würden wegen ihrer Breite zukünftig den Bewegungsraum von Radfahrer:innen auf dem Schutzstreifen unnötig einengen. Daher schlägt die Vorentwurfsplanung vor, das Parken auf dem Parkstreifen zwischen der Ein- und der Ausfahrt der Ortsfahrbahn zukünftig nur noch für Pkw (VZ 314 mit Zusatz 1040) zu gestatten. Die gleiche Regelung wurde aufgrund von Bürger:innenbeschwerden bereits im Jahr 2017 für den Parkstreifen in Fahrtrichtung Innenstadt zwischen der Josefstraße und der Ampelanlage Mesterfeld angeordnet und umgesetzt.

Die Lötzener Straße ist für den Kfz-Verkehr baulich von der Kirchhellener Straße abgebunden. Radfahrer und Fußgänger sind davon nicht betroffen. Da der Radverkehr in der Kirchhellener Straße zukünftig ausschließlich auf Schutzstreifen im Fahrbahnraum geführt wird, muss für Radfahrer aus der Lötzener Straße eine Bordabsenkung bzw. Rampe zwischen dem Seitenraum und dem Parkstreifen sowie eine Parkstreifenunterbrechung vorgesehen werden.

In den Einmündungsbereichen zum Hövelweg, der Lötzener Straße sowie zur Ortsfahrbahn und der stark frequentierten Parkplatzeinfahrt zum Lebensmittelmarkt im Haus Nr. 46 sollen die Schutzstreifen zusätzlich eine Roteinfärbung erhalten, um hier die Aufmerksamkeit ab- und einbiegender Autofahrer:innen in die Kirchhellener Straße für den Radverkehr noch einmal zu erhöhen.

Mit der Führung des Radverkehrs im Fahrbahnraum erhöht sich die Notwendigkeit für ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeugführer:innen und Radfahrer:innen als wesentliches Sicherheitskriterium. An einmündenden Straßen (Hövelweg) und stark frequentierten Grundstückszufahrten (Ärztehaus/Apotheke Haus Nr. 45, Lebensmittelmarkt Haus Nr. 46) sollen daher punktuell durch bauliche Maßnahmen (Baumpflanzungen, Grünflächen) die erforderlichen Sichtfelder von sichtbehindernden, parkenden Kraftfahrzeugen frei gehalten werden.

Ebenso ist aus Verkehrssicherheitsgründen eine Neuorganisation (Parallelaufstellung) der vor dem Haus Nr. 45 (Apotheke, Ärztehaus) eingerichteten Schrägstellplätze erforderlich. Aus den Schrägstellplätzen zurücksetzende Fahrzeugführer:innen hätten kaum eine Chance Radfahrer:innen auf dem Schutzstreifen rechtzeitig wahrzunehmen. Dies gilt im Übrigen auch für den fließenden Kfz-Verkehr. Daher sollen die als Schrägstellplätze angelegten 5 Parkplätze (4 Stellplätze und ein Behindertenstellplatz) in zwei Behindertenstellplätze in Parallelaufstellung umgewandelt werden. Um ein für bewegungseingeschränkte Menschen sicheres und bequemes Anfahren der Behindertenstellplätze zu ermöglichen, sollen die Stellplätze jeweils 7,00 m lang und 1,50 m vom Fahrbahnrand entfernt angelegt werden **(Anlage 8)**.

Die im Abschnitt zwischen den beiden Kreuzungen vorhandenen vier Richtungshaltestellen ("Birkenweg" und "Lohstraße") sollen mit Elementen zur Barrierefreiheit (insbesondere taktile Leitelemente) nachgerüstet werden. Ebenso sollen die im unmittelbaren Umfeld der beiden Haltestellen vorhandenen Mittelinseln mit bisher fehlenden, taktilen Leitelementen für Sehbehinderte im Zuge der Fördermaßnahme ausgestattet werden.

### **3. Umbau und Neuaufteilung der Fahrspuren im Einmündungsbereich der Kirchhellener Straße in die Kreuzung mit der Hegestraße und der Marcq-en-Baroeul-Straße**

#### **(Anlagen 9 und 11)**

Die Neuorganisation der Radverkehrsführung im Fahrbahnraum auf Schutzstreifen für Radfahrer:innen kann von Westen (Kirchhellen) kommend in der vorhandenen Straßenraumaufteilung bis zum Haus Nr. 23 (Fahrschule) bzw. 24 (Pflegedienst) fortgeführt werden. Bis hierhin reicht zur Verbesserung der Radverkehrsführung eine Sanierung der Fahrbahndecke mit anschließender Neumarkierung der Schutzstreifen aus. Ab dem Haus Nr. 23 bzw. 24 verändert sich die Breite des Fahrbahnraums. Um ab hier eine sichere Radverkehrsführung im Zulauf auf die Kreuzung mit der Hegestraße und die Marq-en-Baroeul-Straße gewährleisten zu können, müssen der vorhandene Fahrbahnraum und die Seitenräume einschließlich der hier vorhandenen beiden Richtungshaltestellen ("Hegestraße") umgebaut werden **(Anlage 9)**.

Die neue Radverkehrsführung erfordert in Fahrtrichtung Osten (Stadtmitte) eine neue Fahrspuraufteilung mit zusätzlichen Flächen für einen verbreiterten Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen. So können Radfahrer:innen im Fahrbahnraum über einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen gesichert bis an die LSA in der Einmündung zur Hegestraße herangeführt werden. Mit der geplanten neuen Fahrspuraufteilung im Kreuzungsbereich werden geradeausfahrende Radfahrer:innen an die Ostseite der Kreuzung in den Seitenraum mit Benutzungspflichtigem Radweg (VZ 241-30) geleitet. Für linksabbiegende Radfahrer:innen ist eine sowohl ein direktes, als auch ein indirektes Abbiegen möglich. Der Übergang vom Schutzstreifen zum Radfahrstreifen wurde so angelegt, dass Radfahrer:innen vor der Kreuzung die Wahl haben, direkt mit dem Kfz-Verkehr auf die kombinierte Geradeaus- und Linksabbiegespur zu wechseln, oder weiter auf dem Radfahrstreifen geradeaus über die Kreuzung zu fahren und hier mit Hilfe einer Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer:innen im Fahrbahnraum indirekt in die Marq-en-Baroeul-Straße abzubiegen. Die Aufstellfläche für links abbiegende Radfahrer:innen ist so angeordnet, dass eine Behinderung geradeausfahrender Radfahrer:innen in Richtung Stadtmitte vermieden wird.

Aus Fahrtrichtung Osten (Stadtmitte) kommend wird der Radverkehr zukünftig aus dem Seitenraum von einem benutzungspflichtigen Radweg (VZ 241-30) durch entsprechende Neumarkierung in den Fahrbahnraum und weiter in der Kirchhellener Straße auf einen hier beginnenden, 1,85 m breiten Radfahrstreifen geführt. Der Radfahrstreifen endet an der zukünftigen Bushaltestelle "Hegestraße". Danach wird der Radverkehr auf dem schon beschriebenen Schutzstreifen weitergeführt. Wegen der für die Schutz- und Radfahrstreifen notwendigen Verbreiterung des Fahrbahnraumes müssen die bisher an der Nordseite der Fahrbahn vorhandenen 11 Stellplätze für Kfz im Fahrbahnraum zukünftig ersatzlos entfallen. Ersatzflächen für die wegfallenden Stellplätze stehen im Straßenraum nicht zur Verfügung.

Für linksabbiegende Radfahrer:innen aus Richtung Stadtmitte ist hier nur eine indirekte Führung mit einer Aufstellfläche im Fahrbahnraum vorgesehen. Eine direkte Abbiegemöglichkeit für linksabbiegende Radfahrer:innen in die Hegestraße ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vorgesehen.

Im Zuge der erforderlichen Neuordnung und Erweiterung des Fahrbahnraumes ist auch ein Neubau der beiden Bushaltestellen "Hegestraße" unvermeidlich. Es ist insgesamt vorgesehen, die Kirchhellener Straße im Abschnitt von Haus Nr. 23 bzw. 17 bis zur westlichen Grenze der Kreuzung mit der Hegestraße vollständig umzubauen.

Für den Kreuzungsbereich selbst ist eine Sanierung der Fahrbahndecke mit anschließender Neumarkierung der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr und der neuen Radverkehrsführung geplant.

**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	2.380.000
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

<b>Auszahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	3.200.000
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:  zur Verfügung  nicht zur Verfügung

Die Verwaltung hat für den bereits erwähnten Zuschussantrag bei der Bezirksregierung Münster im Mai 2020 eine grobe Kostenschätzung der geplanten Maßnahmen in der Kirchhellener Straße vorgenommen. Danach wurden dem Zuschussantrag Gesamtkosten von ca. 3.200.000€ zugrunde gelegt. Der beantragte Fördersatz nach der Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau beträgt 75 % der Gesamtkosten. Die Ausschreibungsergebnisse der letzten Monate zeigen, dass Bau- und Materialpreise extremen Schwankungen unterliegen. Insofern können aufgrund der aktuellen Konjunkturlage die Kosten nur sehr grob angegeben werden.

Nach Prüfung der aktuellen Rechtslage durch die Verwaltung kann der geplante Umbau der Kirchhellener Straße nach § 8 KAG voraussichtlich nicht abgerechnet werden. Demnach würden keine Straßenbaubeiträge für die Anlieger der Kirchhellener Straße anfallen.

**Klimarelevante Auswirkungen:**

- keine wesentliche Klimarelevanz**  
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- keine negative oder eine positive Klimawirkung**  
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- eine negative Klimawirkung**  
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

**Beschlussentwurf:**

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität nimmt den Bericht der Verwaltung über die Vorentwurfsplanung für die Kirchhellener Straße vom Beginn der Ortsdurchfahrt bis zur Kreuzung mit der Hegestraße/Marq-en-Baroeul-Straße zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität stimmt der von der Verwaltung erarbeiteten Vorentwurfsplanung grundsätzlich zu.
3. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung mit der Entwurfs- und Ausführungsplanung zu beginnen und zu gegebener Zeit eine Bürgerinformation durchzuführen.

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: