

Klimaangepasste Neuaufteilung der Verkehrsfläche, Hans-Böckler-Straße

Bürgerversammlung zum Straßenausbau der Hans-Böckler-Straße

Am 16.06.2026 fand in der Aula des Heinrich-Heine-Gymnasiums in Bottrop – Mitte, Gustav-Ohm-Straße 65, 46236 Bottrop, eine Bürgerversammlung statt. Beginn 18:00 Uhr.

Protokoll

Teilnehmer waren:

Herr Müller, Technischer Beigeordneter

Herr Jonek, Fachbereich (66)

Herr Lohbeck, Fachbereich (66/2)

Frau Herrmann Fachbereich (66/2)

Vertreter von Presse und Politik

sowie ca. 60 Bürgerinnen und Bürger.

Begrüßung

Herr Müller begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Danach stellt er die Vertreter der Verwaltung vor und erläutert, dass die heutige Veranstaltung dazu dient, Anregungen und Bedenken zur Entwurfsplanung abzufragen und anschließend auszuwerten.

Herr Müller erklärt den Anwesenden den geplanten Ablauf der Informationsveranstaltung. Zunächst wird Frau Herrmann die Planung anhand einer Power-Point-Präsentation erläutern. Nach dem Vortrag können dann Fragen und Anregungen zur Planung vorgetragen werden.

Erläuterungen zum Ausbau der Hans-Böckler-Straße

Frau Herrmann erläutert den Entwurfsvorschlag der Verwaltung anhand einer Power-Point-Präsentation.

Die Klimaangepasste Neuaufteilung der Verkehrsfläche der Hans-Böckler-Straße soll im Bereich zwischen der Osterfelder Straße und der Eichendorffstraße umgesetzt werden. Die drei geplanten Bauabschnitte werden zu Beginn vorgestellt. Nachfolgend werden die Randbedingungen und Grundlagen zum ersten Bauabschnitt erörtert.

Folgende Grundlagen und Randbedingungen zum Ausbauentwurf des ersten Bauabschnittes wurden den Anwesenden mitgeteilt und erläutert:

- Funktion: Landstraße des Vorrangnetzes
- Ausbaufäche: ca. 10.700 m²
- Gesamtlänge: ca. 700 m
- Breite: ca. 21 m und ca. 25 m
- Schaffung einer in weiten Abschnitten durchgängigen blau-grünen Mittelinsel
- Komplette Kanalerneuerung erforderlich

Die Mischwasserkanalisation des ersten Bauabschnittes, stammt aus dem Jahr 1930 und 1968 und weist einen schlechten Zustand auf. Die Verkehrsfläche wurde in den 1960-er Jahren ausgebaut und bis heute im Zuge von diversen Baumaßnahmen ertüchtigt. In der gesamten Zeit wurde die Verkehrsfläche vom Fachbereich Tiefbau instandgehalten und bei Bedarf erneuert.

Die Power-Point-Präsentation dient als Grundlage für die ausführliche Beschreibung der einzelnen gebildeten Abschnitte des Lageplans sowie der zugehörigen Straßenquerschnitte. Zusätzlich dazu werden in den entsprechenden Plandarstellungen Details zu den öffentlichen Stellplätzen, Bepflanzungen sowie die Aufteilung der Verkehrsflächen präsentiert. Ebenfalls werden auf weiteren Bildern die zukünftige Beleuchtung und Bepflanzung mit den entsprechenden Baumarten aufgezeigt.

Wesentliche Ziele einer Neuplanung sind:

- Schaffung blau-grüne Infrastruktur
- Erhöhung der Wohn- und Verkehrsqualität
- Neuordnung der Verkehrsfläche
- Optimale Ausnutzung der vorhandenen Verhältnisse unter Berücksichtigung der verschiedenen Belange
- Schaffung einer Radwegeverbindung der beiden Fahrradstraßen (Parkstraße und Gustav-Ohm-Straße)
- Pflanzung von standortgerechten Bäumen zur Durchgrünung der Straße

Farbliche Darstellungen auf dem Lageplan:

- hellgraue Flächen: Fahrbahn aus Asphalt
- dunkelgraue Flächen: anthrazitfarbenes Betonsteinpflaster als Parkflächen

- ockerfarbene Flächen: graues Betonsteinpflaster als Gehwege
- grüne Flächen mit blauer Füllung: grün-blaue Infrastruktur, z.B. als Mulden-Rigolen-System zur Aufnahme des Niederschlagswassers der Verkehrsfläche
- orangefarbene Fläche: gemeinschaftlicher Geh- und Radweg
- rote Flächen: rotfarbenedes Betonsteinpflaster als Radweg

In weiteren Schaubildern wird der zukünftige Ausbau im Straßenquerschnitt und abschnittsweise im Lageplan vorgestellt. Erklärungen im Hinblick auf öffentliche Stellplätze, Bepflanzungen und Verkehrsflächenaufteilungen werden zu den einzelnen Plandarstellungen vorgetragen. Ebenfalls werden auf weiteren Bildern die zukünftige Beleuchtung und Bepflanzung (Zerr-Eiche, Gemeine Hopfenbuche, Südlicher Zürgelbaum, Winter-Linde, Sommer-Linde und Spitzahorn) aufgezeigt. Um die Schaffung der blau-grünen Infrastruktur zu erklären, werden zwei Beispiele von fertigen Maßnahmen aus umliegenden Städten genannt.

Zum weiteren zeitlichen Ablauf wird den Anwesenden mitgeteilt, dass die in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Planung auf Grund der Wünsche und Anregungen der Bürger überarbeitet und abschließend der Bezirksvertretung Bottrop-Mitte und dem Bau- und Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung des Straßenausbauprogramms vorgelegt wird. Anschließend erfolgt die Ausführungsplanung und die Ausschreibung der Maßnahme, so dass mit einem Ausbaubeginn im Mai 2027 zu rechnen ist.

Baukosten

- Baukosten Kanal: ca. 4.118.000, -
- Baukosten Straße: ca. 5.220.000, -

Die gesamte Baumaßnahme ist bei mehreren Fördertöpfen angemeldet.

Erläuterungen zu den anfallenden Kosten

Durch eine Gesetzesänderung hat das Land NRW beschlossen, dass die Erhebung von Beiträgen für Straßenbaumaßnahmen von den Anliegern ausgeschlossen ist. Das Verbot der Beitragserhebung gilt für Straßenbaumaßnahmen, die nach dem 01. Januar 2024 von dem zuständigen Gremium beschlossen werden oder die mangels eines gesonderten Beschlusses, frühestens im kommunalen Haushalt des Jahres 2024 aufgeführt sind.

In der Veranstaltung wird den Anwesenden mitgeteilt, dass eventuell dennoch Kosten für Eigentümer entstehen können, aber nicht zwingend entstehen werden. Dies ist abhängig von dem Zustand der Grundstücksanschlussleitung an den Abwasserkanal in der Straße. Im Vorhinein der Baumaßnahme wird die Stadt Bottrop alle Grundstücksanschlussleitungen zwischen öffentlichem Kanal und der Grundstücksgrenze mit einer

Kamera befahren. Nach der Entwässerungssatzung der Stadt Bottrop ist diese Grundstücksanschlussleitung, auch wenn sie in der öffentlichen Fläche liegt, in der Unterhaltungslast des jeweiligen Grundstückseigentümers. Die Kosten für die Befahrung und Auswertung der Befahrung werden durch die Stadt Bottrop getragen. Sollte sich im Zuge der Auswertung herausstellen, dass die Grundstücksanschlussleitung im öffentlichen Raum schadhaft ist und erneuert werden muss, sind diese Kosten durch den jeweiligen Eigentümer zu tragen. Hintergrund der Befahrung ist, dass die Stadt Bottrop die neu hergestellte Verkehrsfläche nicht unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme aufgrund schadhafter Grundstücksanschlussleitungen öffnen möchte. Die Kontrolle der Grundstücksanschlussleitungen schließt einen möglichen Schaden dieser Leitungen im öffentlichen Raum aus. Sollte die Befahrung der Hausanschlussleitung auch im privaten Bereich gewünscht sein, muss sich der jeweilige Eigentümer mit dem Unternehmen, welches die Befahrung umsetzt, eigenständig in Verbindung setzen. Die Kontaktdaten des zuvor in einer Ausschreibung ermittelten Unternehmens werden den Eigentümer in einem gesonderten Schreiben mitgeteilt.

Nach Abschluss des Vortrages gibt Herr Müller den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit ihre Fragen und Anregungen zu äußern.

Diskussion

Im weiteren Verlauf werden die Fragen und Anmerkungen der anwesenden Bürger von der Verwaltung aufgenommen bzw. beantwortet.

1. *Warum wird die Kanalisation nicht direkt als Trennsystem ausgeführt?*

Eine Erneuerung der Kanalisation im Trennsystem ist nicht vorgesehen, um die Kosten für private Anlieger im Bauabschnitt gering zu halten. Zudem ist eine Erneuerung der Kanalisation nach Landeswassergesetz nicht zwingend erforderlich. Die Möglichkeit sein privates Grundstück zu entkoppeln und eine Anschlussleitung an den geplanten Regenwasserkanal zu erhalten besteht jedoch, wenn dies der Stadt frühzeitig mitgeteilt wird.

2. *Ist eine Querung der blau-grünen Mittelinsel für jede Grundstückszufahrt möglich?*

Eine Querung der blau-grünen Mittelinsel für jede Grundstückszufahrt kann nicht eingeplant werden. Es wird geprüft, ob Wendemöglichkeiten in den Knotenpunkten Am Lamperfeld und Parkstraße vorgesehen werden können.

3. Kann der geplante Fußgängerüberweg näher zur Josefstraße angeordnet werden bzw. die Hol- und Bringzone Richtung Knotenpunkt Am Lamperfeld versetzt werden?

Die Anlage eines Fußgängerüberwegs setzt voraus, dass dieser frühzeitig für den Fahrzeugführer zu erkennen ist und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer eingehalten ist. Die eingeplante Position des Fußgängerüberwegs entspricht der Mindestentfernung vom Knotenpunkt Am Lamperfeld für die Erkennbarkeit und Sicht, welche durch das technische Regelwerk vorgesehen ist. Das Versetzen der Hol- und Bringzone in Richtung Am Lamperfeld ist aufgrund der Lage des Fußgängerüberwegs nicht sinnvoll. Da ebenfalls hierfür Sichtbeziehungen und -abstände greifen.

4. Die vorgesehenen 62 Stellplätze sollten nicht reichen. Insbesondere bei Sportveranstaltungen würden deutlich mehr Fahrzeuge abgestellt, als in den Erhebungen berücksichtigt worden sind.

Die Anzahl der parkenden Fahrzeuge wurde mehrfach zu unterschiedlichen Tageszeiten und an unterschiedlichen Wochentagen erfasst. Die Zählungen erfolgten sowohl tagsüber als auch in den Abendstunden, um ein möglichst repräsentatives Bild der tatsächlichen Parksituation zu erhalten. Es wurden mehr Stellplätze eingeplant, als für den täglichen Gebrauch notwendig sind.

5. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist ein Rückstau von der Straße Am Lamperfeld bis mittig des Sportplatzes zu erwarten, dies ist für den Fußgängerüberweg gefährlich. Zudem werden pro Richtung zwei Fahrspuren benötigt.

Vor Beginn der Planung wurde eine Verkehrszählung beauftragt und in die Entwurfsplanung eingearbeitet. Im Zuge des Ausbaus können die Fahrspuren auf eine Fahrspur je Richtung gekürzt werden. Hierzu werden in Kreuzungsbereichen ausreichend Linksaufsteller vorgesehen und die Schaltung der gesamten Lichtsignalanlagen überplant. Hierdurch soll ein Rückstau über den geplanten Fußgängerüberweg ausgeschlossen werden.

6. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der geplanten Einspurigkeit wird befürchtet, dass die umliegenden Straßen (Parkstraße, Josefstraße und Gustav-Ohm-Straße) als Ausweichstrecken genutzt werden.

Vor Beginn der Planung wurde bereits eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Lösung in der vorgesehenen Form funktioniert.

Das bedeutet, bei der aktuell geplanten Anordnung ist nicht davon auszugehen, dass es in relevantem Umfang zu Ausweichverkehr über die Gustav-Ohm-Straße, Josefstraße oder Parkstraße kommt.

7. Kann die Bushaltestelle vor Hausnummer 69 nach der Gustav-Ohm-Straße gegenüber der Bushaltestelle stadtauswärts positioniert werden?

Um einen reibungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten wurde die Lage der Bushaltestelle vor dem Knotenpunkt gewählt.

Würde die Haltestelle auf die andere Seite des Knotenpunkts verlegt, würde ein haltender Bus dort den Geradeausverkehr auf der Hans-Böckler-Straße blockieren. Dadurch könnte der Verkehr nicht mehr ungehindert aus dem Knotenpunkt abfließen. Es bestünde dann die Gefahr, dass sich der Verkehr bis in den Kreuzungsbereich zurückstaut.

Zwar ist richtig, dass an der heutigen Lage auch der Rechtsabbieger mit betroffen ist. Insgesamt ist diese Beeinträchtigung aber weniger kritisch, als wenn hinter dem Knotenpunkt der gesamte Geradeausverkehr aufgehalten wird.

Zudem wird so verhindert, dass sich durch den haltenden Bus ein Ausweichverkehr in die umliegenden Straßen ausbildet.

8. Wie wird der Bereich der abgesetzten Parkstraße in den Ausbau integriert? Besonders durch den Radverkehr entstehen zurzeit gefährliche Situationen.

Die abgesetzte Parkstraße bleibt für den Durchgangsverkehr abge bunden. Um eine Radwegeverbindung zwischen den Fahrradstraßen (Parkstraße und Gustav-Ohm-Straße) zu ermöglichen, wird der Radverkehr auf der Fahrbahn der abgesetzten Parkstraße geführt. Die Geh- und Radwege werden in den vorgeschriebenen Mindestbreiten bzw. in komfortablen Breiten über das Mindestmaß hinaus ausgeführt. Im Bestand erzeugt ein Baum zwischen Fahrbahn und Hausecke eine Engstelle. Der Baum wird versetzt, um die entsprechenden Breiten zu erhalten.

9. Werden im Rahmen der Baumaßnahme auch die Versorgungsunternehmen beteiligt?

Sämtliche Versorgungsträger werden frühzeitig in die Planungen einbezogen. Die Entscheidung über eine mögliche Erneuerung oder Erweiterung der Leitungen liegt jedoch beim jeweiligen Versorgungsunternehmen. Nach Rücksprache mit der Iqony Fernwärme wird den Anwohnerinnen und Anwohnern empfohlen, sich bei Interesse direkt an den Fernwärmeanbieter zu wenden. Die Kontaktdaten können aus der Präsentation entnommen werden.

10. Wie lange ist die Bauzeit vorgesehen? Findet eine Vollsperrung statt?

Es ist eine Bauzeit von über 2 Jahren vorgesehen. Die Baumaßnahme wird nicht als Vollsperrung durchgeführt, sodass immer eine Fahrtrichtung geöffnet bleibt.

Die Anwohner werden von der zukünftigen Baufirma über den Baubeginn und die Vorgehensweise informiert.

Das Erreichen der Grundstücke zu Fuß ist jederzeit möglich. Mit Fahrzeugen sind die Grundstücke im Regelfall ebenfalls zu erreichen, außer die Arbeiten finden unmittelbar vor dem Grundstück statt. Auch können Abstimmungen direkt mit der ausführenden Firma erfolgen, falls ein größeres Fahrzeug eine Lieferung (z.B. Möbeltransport) erwartet wird. Die Baufirma wird ebenfalls auf die Zuwegung für Rettungsdienste eingehen und ein Erreichen im Rettungsfall ermöglichen. Dasselbe gilt für die Müllentsorgung.

11. Die Stellplätze sind viel zu schmal dargestellt. Auch existiert kein Sicherheitsabstand zum Radweg.

Neben dem Ziel der Schaffung einer blau-grünen Mittelinsel wurden alle restlichen Flächen in den nach den technischen Regelwerken erforderlichen Mindestbreiten bzw. in komfortablen Breiten eingeplant. Damit sind die Stellplätze in einer komfortablen Breite von 2,10 m eingeplant. Das Mindestmaß nach technischem Regelwerk beträgt 2,00 m. Neben dem Parkstreifen ist eine Fläche von 0,75 m breite als Sicherheitsabstand zum Radweg eingeplant. Das Mindestmaß hier beträgt 0,50 m.

12. Der Radweg soll gepflastert werden. Wieso wird kein Asphalt eingebaut?

Im Bereich von Wohnbebauungen liegen Versorgerleitungen unter der Pflasterdecke. Im Falle eines Schadensfalles der Versorgerleitungen können Pflastersteine problemlos entfernt und wiedereingebaut werden. Es wird geprüft, ob im zweiten Bauabschnitt die Radwege in Asphaltbauweise ausgeführt werden können.

13. Wieso wird vor den Wohngebäuden der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen geführt und nicht auch auf einem Radweg? Diese Bauart entspricht der, der Peterstraße und ist sehr gefährlich für den Radfahrenden.

Auf der Peterstraße wird der Radverkehr in einem Angebotsstreifen geführt. Das ist ein markierter Teil der Fahrbahn. Eingeplant für die Hans-Böckler-Straße ist ein Radfahrstreifen. Hierbei handelt es sich um einen Fahrradweg, der sich auf gleichem Niveau mit der Fahrbahn befindet, jedoch mit einem durchgezogenen Strich abgetrennt und mit Fahrrad-Piktogrammen gekennzeichnet. Durch die Trennung sind sie kein Bestandteil der Fahrbahn. Im Rahmen der weiteren Planung wird seitens der Verwaltung geprüft, ob auch im Bereich der Wohnbebauung die Radverkehrsführung über einen Radweg geführt werden kann. Ein Radweg befindet sich auf Gehwegniveau und ist baulich von der Fahrbahn durch ein Hochbord getrennt.

14. Ist es möglich einen Bypass für den rechtsabbiegenden Radfahrer im Knotenpunkt Gustav-Ohm-Straße einzurichten?

Diese Möglichkeit wird seitens der Verwaltung geprüft.

15. Es gibt keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zum Radfahrenden im Bereich der Hol- und Bringzone gegenüber der Parkstraße.

Im Rahmen der Prüfung, ob ein Radfahrstreifen oder ein Radweg auf dieser Fahrbahnseite entsteht, wird ebenfalls der Sicherheitsabstand überprüft werden.

16. Der rechtsabbiegende in die Parkstraße kann den Radfahrer auf dem Radweg durch den ruhenden Verkehr nur sehr schwer sehen.

In Knotenpunkten soll der Radverkehr auf Fahrbahnniveau gebracht werden, dies wird im weiteren Verlauf der Planung angepasst. Dadurch werden ebenfalls die Stellplätze in diesem Bereich angepasst und die Sichtbarkeit der Radfahrenden verbessert.

17. Die Aufstelllänge der Linksabbiegespuren sehen sehr gering aus.

Diese Anmerkung wird seitens der Verwaltung geprüft.

18. Bis wann können noch Änderungen an der Planung vorgenommen werden?

Nach der Bürgerveranstaltung werden die Anregungen und Wünsche der Anwesenden geprüft und die Planung soweit es die technischen Regelwerke erlauben angepasst. Das Straßenausbauprogramm soll im September 2026 nach Vorberatung durch die Bezirksvertretung Bottrop-Mitte durch den Bau- und Verkehrsausschuss beschlossen werden. Danach wird die Ausführungsplanung und Ausschreibung der Maßnahme bis Ende 2026 erstellt.

19. Im Bereich der Gustav-Ohm-Straße ist eine orangefarbene Fläche eingezeichnet. Was bedeutet diese?

Um eine Radwegeverbindung der Fahrradstraßen zu gewährleisten, wurde der bestehende Geh- und Radweg auf der Ecke Gustav-Ohm-Straße und Hans-Böckler-Straße mit in die Planung aufgenommen. Die orangefarbene Fläche kennzeichnet den im Bestand vorhandenen Geh- und Radweg.

20. Es werden je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren benötigt, da sich sonst zu viel Rückstau bildet. Kann eine Simulation einer Fahrspur je Fahrtrichtung vorgenommen werden?

Es wird seitens der Verwaltung geprüft wie hoch die Kosten für eine Simulation auf der gesamten Länge (Osterfelder Straße bis Eichendorffstraße) ausfallen wird. Die vorliegende Verkehrszählung bestätigt, dass mit ausreichend Aufstellmöglichkeiten für den Linksabbiegenden und einer Überarbeiteten der Lichtsignalschaltung eine Fahrspur je Fahrtrichtung ausreichend ist.

Mit einem Dank an die Zuhörer für eine leidenschaftliche und rege Diskussion beendet Herr Müller die Bürgerinformationsveranstaltung um 19:40 Uhr.

Im Anschluss an die Veranstaltung wurden noch individuelle Gespräche über die Planung und die Baudurchführung geführt.

gez. Herrmann