

Bereich Stadtentwicklung
Az: 12
Datum: 09.09.2011

2011/271
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 1 (Ausschuss für Öffentliche Ordnung, Sport und Kultur)	28.09.2011	
Betriebsausschuss 2 (Ausschuss für Jugend, Schule und Soziales)	29.09.2011	
Betriebsausschuss 3 (Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr)	29.09.2011	4
Haupt- und Finanzausschuss	04.10.2011	12
Rat der Stadt	06.10.2011	11

Betreff

Soziale Stadt Habinghorst (SSH)

Finanzielle Auswirkungen

☐ keine haushaltsmäßige Berührung

☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

1. Der Rat nimmt den Sachverhalt zur Kenntnis
2. Der Rat beschließt das in der Anlage 1 beigefügte Maßnahmen- und Finanzierungskonzept.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der dargestellten Finanzierungsbedarfe für 2012 bis 2014 die entsprechenden Städtebauförderungsanträge beim Land NRW unter der Voraussetzung einer mindestens 80%igen Förderung zu stellen.
4. Über die dargestellten Finanzierungsbedarfe wird im Rahmen der Beratungen zur Investitionsliste 2012 entschieden.

J. Beisenherz
Bürgermeister

Glöß
Erste Beigeordnete

Eckhardt
Beigeordneter

Dobrindt
Technischer Beigeordneter

Sachverhalt

Auf der Grundlage der städteräumlichen und sozialen Analyse für den Stadtteil Habinghorst hat der Rat der Stadt Castrop-Rauxel am 28.04.2009 die Verwaltung beauftragt, ein „integriertes Handlungs- und Finanzierungskonzept“ zu erstellen und die Voraussetzungen in das Landesprogramm „Soziale Stadt NRW“ zu schaffen (Vorlage 2009/084).

Mit Beschluss des Rates am 17.09.2009 (Vorlage 2009/207) ist das integrierte Handlungskonzept beschlossen worden.

In einer nachfolgenden Sitzung des interministeriellen Arbeitskreises sind einzelne Bausteine des Konzeptes ergänzt worden, so dass die Gesamtkosten mit 3.470.800,00 € festgelegt wurden. Dem erweiterten Konzept hat der Rat der Stadt Castrop-Rauxel in seiner Sitzung am 04.02.2010 (Vorlage 2010/013) einstimmig bei zwei Stimmenthaltungen zugestimmt.

Auf der Grundlage des erweiterten Konzeptes erfolgten zwei Zuwendungsbescheide der Bezirksregierung Münster am 16.12.2010. Hierdurch wurde die Verwaltung offiziell ermächtigt, Arbeiten bzw. Vorarbeiten zur Durchführung verschiedenen Maßnahmen einzuleiten. In der Sitzung des HFA am 01.02.2011 erfolgte ein mündlicher Sachstandsbericht (Vorlage 2011/027).

Im März 2011 konnte nach erfolgter europaweiter Ausschreibung das Stadtteilmanagement und das Büro Stern endlich die Arbeit aufnehmen und die Workshops zu den einzelnen baulichen Maßnahmen vorbereiten. Parallel wurden entsprechend qualifizierte Planungsbüros ausgesucht und mit der Genehmigungsplanung mit der baulichen Maßnahmen beauftragt (Vorlage 2011/136).

Die Verwaltung hat wiederholt dargestellt, dass auf Grund der hohen formalen Rahmenbedingungen der Förderbescheide, hier im Besonderen Mittel aus dem EFRE-Programm und auch der entsprechenden Vorgaben gemäß Vergaberecht und HOAI das Gesamtprojekt „Soziale Stadt Habinghorst“ bereits 14 Monate Arbeitszeit verloren gegangen sei, die Fertigstellung aller Maßnahmen aber bis zum 31.12.2014 erfolgen muss (letzte Rechnungsstellung schon Ende September 2014!). Gleichwohl haben Verwaltung und Stadtteilmanagement und in einem unerwartet hohem Maße die Bürgerschaft aus dem Stadtteil Habinghorst aktivieren können. In den dann folgenden Workshops gemeinsam mit den beauftragten Architekten die Planungen erarbeitet für

- Umgestaltung Lange Straße einschließlich Lichtkonzept
- Umgestaltung der Schulhöfe
- Spielorte- und Möglichkeiten
- Stadtteileingänge
- Grüne Achse Habinghorst

Innerhalb der Workshops, Arbeitsgespräche und Rundgänge ist seitens der Verwaltung immer wieder und deutlich der Hinweis gegeben worden, dass alle geplanten baulichen Maßnahmen aufgrund der Kostenansätze aus 2010 finanziell „gedeckt“ sind. Im Ergebnis aller Workshops wurde schnell deutlich, dass die Planungsergebnisse die bisherigen und genehmigten Kostenansätze nicht einhalten. In Folgendem fanden deshalb Gespräche mit der Bezirksregierung Münster und dem Städtebauministerium des Landes NRW statt. Seitens der übergeordneten Behörden wurde attestiert, dass der dynamische Prozess der Bürgerbeteiligung in den Workshops zu sehr guten Ergebnissen geführt habe und die Mehrkosten seitens des Landes als für den Erfolg des Gesamtpro-

jektes unabdingbar und zwingend gesehen werden. Der Stadt Castrop-Rauxel wurde empfohlen, die entsprechenden Städtebauförderungsanträge mit den erhöhten Kosten fristgerecht zu melden. In der Folge wurden weitere Fachgespräche zwischen der Verwaltung und der Bezirksregierung geführt und die einzelnen Maßnahmen auf ihre Förderfähigkeit abgesichert. Im Ergebnis stellen sich die (Mehr)-Kosten wie folgt dar:

1. Umgestaltung der Lange Straße einschließlich des Lichtkonzeptes

Ursprüngliche Gesamtkosten: 1.166.000,00 €.

Neue Gesamtkosten: 2.478.212,45 €.

Räumlich erstrecken sich die geplanten Maßnahmen entlang der Lange Straße zwischen der Henrichenburger / Habinghorster Straße (B235) im Westen und dem Postplatz im Osten auf einer Länge von ca. 600m. Weiterhin werden die Übergänge in die Querstraßen der Lange Straße entlang dieses Abschnitts in die Planungen einbezogen.

Die Lange Straße präsentiert sich heute als in die Jahre gekommene Geschäftsstraße. Die ehemals beliebte Einkaufs- und Flaniermeile leidet durch das schlechte optische Erscheinungsbild der Straße selbst und einer Veränderung der Geschäftsstruktur mit Leerständen, Billigläden und Spielhallen unter einem anhaltenden Attraktivitätsverlust. Die in den 80er Jahren als Fußgängerzone gestaltete Straße wurde in den letzten Jahren schrittweise für den motorisierten Individualverkehr geöffnet. Lediglich die Kreuzung zur B235 ist für PKW gesperrt. Die Kombination aus Fußgängerzonengestaltung und Befahrung durch Busse und PKW führt zu erheblichen Bauschäden und durch die Uneindeutigkeit teilweise zu Konflikten in der Begegnung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

Vorgaben

Als Grundlage für die Bürgerwerkstatt und den weiteren Entwurfsprozess wurden von Seiten der Stadt Castrop-Rauxel klare Vorgaben bezüglich der verkehrlichen Erschließung der Lange Straße getroffen. Die bestehenden Buslinien bleiben in der Anzahl und der Linienführung in der Lange Straße erhalten. Für den motorisierten Individualverkehr ist vom Status quo auszugehen, d.h. die Lange Straße kann weiterhin von PKW befahren werden mit der Ausnahme, dass die Ein- und die Ausfahrt von der Kreuzung B235 nicht gestattet ist.

Ergebnis Bürgerwerkstatt

Das Förderprogramm „Soziale Stadt NRW“ ist mit einer intensiven Bürgerbeteiligung verbunden. Dieser Beteiligungsprozess hat auch im Programmgebiet Castrop-Rauxel Habinghorst mit verschiedenen Veranstaltungen stattgefunden. So wurde die Bürgerwerkstatt durch einen Infoabend, einen runden Tisch, einer gemeinsamen Ortsbegehung intensiv vorbereitet. Die Bürgerwerkstatt selbst fand dann unter großer Beteiligung am 07.05.2011 in der Friedhof-Nansen-Realschule statt. In vier Arbeitsgruppen wurden verschiedene Konzepte erstellt und präsentiert. Das Konzept der AG 1 hat in der anschließenden Abstimmung unter den Bürgern den größten Zuspruch erhalten und dient damit als Grundlage für den weiteren Entwurfsprozess.

Die Quintessenz aus der Bürgerwerkstatt ist in den folgenden Stichpunkten zusammengefasst:

- § Motto ‚Verweile in der grünen Meile‘
- § Straße entrümpeln
- § Flächen für Gastronomie und Aufenthalt
- § Spielpunkte an Haltestellen
- § Stellplätze besser organisieren aber nicht mehr
- § Bäume und Stellplätze auf der Südseite, Bäume ersetzen
- § Barrierefreiheit (Bus, Querung der Straße)
- § Sicherheit + Licht
- § Wunsch nach dem Besonderen

Grundstruktur

Die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt wurden von den beauftragten Planern geprüft, geordnet und geschärft. Der so entstandene Entwurf wird von drei Grundgedanken geprägt:

- § *Rhythmus schaffen*: Die bestehende Stadtstruktur wird aufgegriffen und die Lange Straße über fünf Abschnitte rhythmisiert. Durch den leichten Versatz der Fahrspur um 1.0m bzw. 1.5m zwischen den Abschnitten wird dieser Effekt verstärkt.
- § *Kreuzungspunkte betonen*: Die Kreuzungspunkte werden durch eine besondere Gestaltung betont, dienen als optische Bremse und reduzieren die Fahrgeschwindigkeiten.
- § *Mitte ausbilden*: Der Abschnitt zwischen der Hugostraße und der Kampstraße wird als kommunikative Mitte ausgebildet und trägt dem Motto ‚Verweile in der grünen Meile‘ in besonderem Maße Rechnung. Zudem liegt hier auch der Schnittpunkt mit der „Grünen Achse“.

Grundprinzipien Verkehrsraum

Die vier Grundprinzipien Entrümpeln, Separation, Optionsstreifen, Businseln werden sowohl die Funktion als auch die Gestalt der Lange Straße zukünftig bestimmen.

- § *‘Entrümpeln’*: Der heutige Straßenraum der Lange Straße wird von einer Vielzahl von Einbauten wie Hochbeeten, Schotterbeeten, Sitzmauern, Pollern, Fahrradständern, Verkehrsschildern, Straßenleuchten etc. geprägt, die zu einer Einschränkung der Übersichtlichkeit, Nutzungs- und Quermöglichkeiten führen. Mit dem ‚Entrümpeln‘ entsteht ein aufgeräumter Verkehrsraum, der bessere Orientierung und Quermöglichkeit bietet sowie für mehr Sicherheit und Sauberkeit sorgt.
- § *Separation*: Durch die Ausführung der Fahrspur und der übrigen Verkehrsflächen in zwei unterschiedlichen Materialien, die durch ein Orientierungsbord getrennt werden, wird eine weiche, d.h. barrierefreie, Separation der Verkehre erreicht.
- § *Optionsstreifen*: Mit dem Optionsstreifen wird ein flexibles System in der Lange Straße eingeführt, das sich an zukünftige Anforderungen anpassen kann. Durch ein bodengleiches Plattenband im ansonsten einheitlichen Belag wird dieser Optionsstreifen vom Gehweg getrennt und durch neue Baumpflanzungen geglie-

dert. Stellplätze, Möglichkeiten zum Verweilen, Außengastronomie, Warenauslagen und Aktionsstände finden hier Platz und halten den Gehweg frei.

- § *Businseln:* Die drei bestehenden Bushaltestellen werden zu barrierefreundlichen Businseln umgebaut. Ein ca. 16cm hoher Buskapstein erleichtert zusammen mit dem Absenken des Busses das Einsteigen in diesen. Da dies die Straßenquerung an dieser Stelle erschwert, werden die Haltestellen beider Fahrtrichtungen genau gegenüber gelegt, um diesen Bereich möglichst kurz zu halten.

Die besonderen Orte

Durch die Gestaltung der Kreuzungspunkte als Begegnungsfelder, der kommunikative Mitte und des offenen, multifunktional nutzbaren Postplatzes entstehen die besonderen Orte entlang der Lange Straße. Sie werden sich auf der mentalen Stadtkarte der Habinghorster einprägen und die Lange Straße zu einer besonderen Straße machen.

- § *Begegnungsfelder:* Das Besondere der Begegnungsfelder ist die große, einheitliche Fläche mit den farbigen Linien. Das richtungslose Muster schafft Aufmerksamkeit und verlangsamt zusammen mit dem Versatz der Fahrspur zwischen den Abschnitten den motorisierten Verkehr. Durch das große, einheitliche Begegnungsfeld, auf das alle Verkehrsteilnehmer treffen, wird eine gleichberechtigte Begegnung aller Verkehrsteilnehmer gefördert.
- § *Mitte:* Die besonderen Bäume, dieselbe Art wie in den übrigen Abschnitten, aber als Formgehölz, prägen den mittleren Abschnitt der Lange Straße. Dieser wird zur kommunikativen Mitte: vielseitige Sitzmöglichkeiten, eine Litfasssäule als Treffpunkt und Informationsträger für den Stadtteil und eine Aktionsfläche vor der Sparkasse leisten dazu ihren Beitrag. Da der Aspekt des Verweilens hier im Vordergrund steht, wird es in dem mittleren Abschnitt keine Stellplätze geben.
- § *Postplatz:* Der Postplatz wird südlich der Fahrspur als offene, multifunktionale Platzmitte ausgebildet. Damit wird der Umzug der Marktnutzung vom Habinghorster Markt in die Lange Straße ermöglicht, die in einem deutlich aufgewerteten Umfeld auch wieder wachsen kann. Stellplätze werden an der Westseite des Platzes in der Nähe zu den Arztpraxen und der Filiale der Volksbank angeboten. Während der Marktnutzung bleiben die drei Längsparkplätze auf der Nordseite weiter nutzbar.

Anschluss Querstraßen

Im Bereich der Anschlüsse der Querstraßen ist das Ziel das behutsame Ordnen und Optimieren und das Vereinheitlichen der Beläge und kein flächiger Umbau. In der Nordstraße können durch eine Umstellung von Schräg- zu Senkrechtaufstellung drei Stellplätze hinzugewonnen werden.

Materialwahl

Die Materialwahl ist unter den Gesichtspunkten Robustheit und Langlebigkeit getroffen worden und gewährleistet damit einen wirtschaftlichen Entwurf. Die Fahrspur (Bauklasse III) wird in Asphalt und über die komplette Länge mit einer Breite von 6.0m ausgeführt. Im mittleren Abschnitt wird der Asphalt nach dem Einbau gestrahlt und die hellen Zuschläge freigelegt. Der Begegnungsfall Bus – Bus ist überall möglich, das besonders beanspruchende Einspurfahren der Gelenkbusse im mittleren Abschnitt entfällt damit.

Die Businseln werden auch optisch über eine Ort betonfläche mit Besenstrich zusammengefasst, die den hohen Kräften der abbremsenden und anfahren den Busse am besten standhält.

Durch ein helles Orientierungsbord von der Fahrspur getrennt, werden die Gehwege und Optionsstreifen (Bauklasse IV) einheitlich in einem kleinformatigen Betonsteinpflaster im Ellebogen oder Fischgrätverband gelegt.

Die genannten Materialien werden sowohl den hohen verkehrlichen Belastungsansprüchen gerecht als auch den gestalterischen Ansprüchen, einen ruhigen und einheitlichen Straßenraum zu schaffen.

Baumwahl

Zur Zeit stehen in der Lange Straße ohne Querstraßen 42 Bäume, die überwiegend in Hochbeeten stehen. Die Arten setzen sich aus *Alnus cordata* und *Robinia pseudoacacia* „Umbraculifera“ im Bereich Lange Straße und *Sorbus intermedia* und *Tilia cordata* im Bereich Postplatz zusammen. Die bestehenden Bäume weisen teilweise eine geringe Vitalität und Stammschäden auf. Des Weiteren verursachen sie zum Teil nicht unerhebliche Bauschäden am Gehwegbelag und an den Einfassungen der Hochbeete. Zudem wurde bei der Bürgerwerkstatt von den Bürgern der Wunsch geäußert, die Bäume zu ersetzen, da insbesondere die Erlen durch den sehr hoch aufgeasteten Stamm kein Grün im Sichtfeld bieten.

Die Planer schlagen daher vor, die bestehenden Bäume innerhalb der Lange Straße komplett zu ersetzen und *Carpinus betulus* „Frans Fontaine“ neuzupflanzen. Die Baumart ist wegen ihrer Widerstandsfähigkeit, der Schattentoleranz und ihrer Herbstfärbung ausgewählt sowie wegen ihrer kompakten Wuchsform für den engen Straßenraum der Lange Straße sehr gut geeignet. Der Kronenansatz wird durch den kompakten Wuchs bei 2.3 m Höhe bleiben können und der Baum auch aus der Fußgängerperspektive ein erlebbares, grünes Element sein. Baumquartiere mit überbaubarem Baumsubstrat im Gehwegbereich und einem Gesamtvolumen von 12 m³ werden den neugepflanzten Bäumen gute Wuchsbedingungen ermöglichen und Bauschäden künftig vermeiden.

Die Hainbuchen werden als Säulenform einreihig auf der Südseite stehen und im mittleren Abschnitt eine Doppelreihe aus kastenförmigen Hainbuchen bilden. Es entsteht eine Einheit in Blattform und -farbe und doch der besondere Akzent durch die unterschiedlichen Kronenformen.

Im Bereich des östlichen Postplatzes werden die bestehenden *Tilia cordata* durch weitere *Tilia cordata* ergänzt.

In der Bilanzierung stehen dem Herausnehmen von 42 bestehenden Bäumen das Neupflanzen von 47 Bäumen gegenüber.

Ausstattung

Bei der Auswahl der Ausstattung ist das Thema Sitzen sehr stark im Fokus der Diskussion. Hier gilt es, auf der einen Seite die Ansprüche an qualitativ hochwertige Verweilmöglichkeiten und Orte der Kommunikation zu erfüllen und gleichzeitig keine Plätze zu schaffen, die zu nächtlichen Trinkgelagen mit entsprechender Ruhestörung der Anwohner animieren. Einflussmöglichkeiten bestehen durch die Auswahl des Bankmodells und die bewusste Platzierung.

Im Bereich des mittleren Abschnittes sind Bankmodule vorgesehen, die durch die große Tiefe und die asymmetrische Mittellehne vielseitig und in alle Richtungen besitzbar sind. Zusammen mit der Aktionsfläche an der Sparkasse und der Litfaßsäule bilden die Bankmodule unter den Kastenbäumen die kommunikationsfördernden Elemente der Lange Straße. Hier ist durch die hohe Passantenfrequenz und die Bushaltestelle zum einen der größte Bedarf für das Verweilen in der grünen Meile, zum anderen besteht hier aber auch die größte soziale Kontrolle.

Ergänzt wird das Sitzangebot durch Zweisitzer in den südlichen Optionsflächen und nördlich der Begegnungsfelder in der Lange Straße und Drehhocker am Postplatz, die ein kurzes Verweilen auf dem Weg ermöglichen und damit der alternden Gesellschaft und den zahlreichen Gesundheitsdienstleistern und Ärzten in der Lange Straße Rechnung tragen.

Alle Bushaltestellen sollen je Richtung einen schlichten Fahrgastunterstand, 3 Felder mit Sicherheitsglas und alle Bushaltestellen jeweils 3 Einzelsitzer erhalten (Förderbindungen aus ÖPNV).

Zwei Aktionspunkte schaffen in der Mitte und am Postplatz ein Angebot, auf dem täglichen Weg kurz innezuhalten, beim Einkauf eine Pause einzulegen oder beim Warten auf den Bus der Phantasie freien Lauf zu lassen.

Die Stellplätze werden in den Optionsflächen über wieder lösbare Elemente gekennzeichnet und können bei Bedarf in der Lage verändert werden. Von Pollern und Schildern wird abgesehen.

Hinweis:

Mit der Umgestaltung der Lange Straße werden auch die drei vorhandenen Bushaltestellen behindertengerecht und barrierefrei ausgebildet. Diese Maßnahmen sind gemäß Städtebauförderungsrichtlinien nicht förderfähig. Der Bereich Straßeninfrastruktur beim EUV wird die Errichtung der Bushaltestelle mit Buskapsteinen und Wartehallen in den Jahren 2012 und 2013 parallel zu den Umgestaltungen der Lange Straße durchführen. Die Kosten in Höhe von 150.297,00 € werden von dort als ÖPNV-Maßnahme nach GVFG zur Förderung beantragt. Wichtig: Diese Kosten sind im neuen Gesamtförderantrag der Stadt Castrop-Rauxel und in der Kostenzusammenstellung (siehe Anlage 1) nicht mehr enthalten.

Über die genaue Zuordnung (investiv oder konsumtiv) wird im Rahmen der Beratung zur Investitionsliste 2012 noch entschieden.

Hinweis:

Im mittleren Bereich der Lange Straße (Abschnitt 3) ist die Sanierung der Busspuren aus Gründen der Verkehrssicherheit vordringlich zu leisten. Diese Maßnahme ist nicht förderfähig im Landesprogramm Soziale Stadt Habinghorst und somit im Gesamtförderantrag bzw. Kostenübersicht (siehe Anlage 1) nicht enthalten. Der EUV wird im Abschnitt 3 die reinen Fahrbahnflächen ohne Rinnenbahn und Tiefboard im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen wieder herstellen. Die Kosten hierfür sind mit 53.371,50 € ermittelt.

Über die genaue Zuordnung (investiv oder konsumtiv) wird im Rahmen der Beratung zur Investitionsliste 2012 noch entschieden.

Hinweis:

Im Rahmen der Umgestaltung der Lange Straße sind zukünftig 35 Stellflächen dargestellt. Die Bezirksregierung Münster weist auf die Problematik hin, dass Flächen, die eventuell auch zukünftig einer Parkraumbewirtschaftung unterliegen können, nicht förderfähig sind. Die Stadt Castrop-Rauxel wird aber einen Antrag auf Bewilligung dieser Kosten stellen und eine Ausnahme von den Förderrichtlinien beantragen. Die Kosten für die dargestellten 35 Stellflächen sind mit 36.324,75 € ermittelt worden. In der Kostenübersicht (siehe Anlage 1) sind die dargestellten Kosten noch enthalten, da die Verwaltung von einem positiven Bescheid ausgeht und diese Kosten somit förderfähig sind.

Hinweis:

Die geplanten Maßnahmen zur Umgestaltung der Lange Straße sind durch den Stadtbetrieb EUV hinsichtlich einer möglichen Beitragserhebung gemäß § 8 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Nordrhein Westfalen (KAGNW) geprüft worden. Die dargestellten Maßnahmen lösen keine Beitragspflicht der Anwohner aus. Insoweit sind die Umbaumaßnahmen der Lange Straße für die Anwohner und Gewerbetreibenden kostenneutral.

Hinweis:

Lichtplanung Lange Straße

Im Rahmen des Gesamtprojektes ‚Soziale Stadt Habinghorst wurde für den Bereich der Lange Straße im Zentrum des Stadtteils Habinghorst, unter Beachtung wirtschaftlicher und ökologischer Aspekte ein Lichtkonzept erarbeitet, das in Abschnitten bis zum Jahr 2014 umgesetzt werden soll.

Ziel der Planungen ist es, für den Straßenraum eine Beleuchtungsanlage zu entwickeln, welche über die gültigen Normen hinaus im Straßenraum eine angenehme Atmosphäre schafft. Der Raum wird mit Licht gestaltet und hierarchisiert. Im nächtlichen Straßenraum hebt die gleichmäßige helle Beleuchtung Angsträume auf und trägt zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl bei. Dem Tagbild wird ein Nachtbild an die Seite gestellt, in dem die besonderen Qualitäten und Strukturen ablesbar mit Licht hervor gearbeitet werden.

Auf Grundlage der Ergebnisse des Bürgerworkshops zur Lange Straße am 07.05.2011 wurde ein Beleuchtungskonzept in 3 Ebenen entwickelt. Die Ebene 1 stellt die notwendige Allgemeinbeleuchtung des Straßenraums sicher, in der Ebene 2 werden besondere Elemente der Straßenraumgestaltung mit Licht betont und in der Ebene 3 die bestehenden Qualitäten der angrenzenden Bebauungen durch eine Beleuchtung der gestalteten Fassaden in Szene gesetzt. Die Ebenen 1 und 2 sind im Zuge der anstehenden Tiefbauarbeiten in den jeweiligen Straßenabschnitten umzusetzen. Fassadenbeleuchtungen der Ebene 3 sind durch die Eigentümer durchzuführen.

In der ersten Ebene werden zur Allgemeinbeleuchtung gebäudenah Mastleuchten aufgestellt. Der Straßenraum bleibt frei und steht für andere Nutzungen wie Außengastronomie oder für Parkplätze zur Verfügung. Aufgrund der bestehenden Vordächer ergeben sich unterschiedliche Abstände zwischen den Leuchten. Daher werden Moduleuchten verwendet, z.B. Hess City Elements, die durch angepasste Bestückung und Drehung so ausgerichtet werden das der mehrfach geäußerte Wunsch der Bürger nach hellerer und gleichmäßigerer Ausleuchtung des Straßenraums erreicht wird. Die Leuchten werden mit dimmbaren Leuchtmitteln bestückt, wodurch ein stufenweises Abdimmen in den Nachtstunden gemäß den Forderungen der ‚Integrierte Lichtleitplanung Castrop-Rauxel, Teilraum Habinghorst‘ von Herrn Köhler ermöglicht wird. Durch diese hocheffizientere Beleuchtungsanlage lässt sich trotz der höheren Beleuchtungsstärke

und besseren Gleichmäßigkeit eine jährliche Energieeinsparung von 5 % gegenüber der Bestandsanlage erzielen. Die Leuchten werden mit Stromanschluss und Halter für Klemmbefestigung der Weihnachtsbeleuchtung ausgestattet.

Als besondere Elemente der Ebene 2 werden einzelne Bäume, die Stadteingänge zur B235 und Postplatz sowie die Kreuzungen/Einmündung der querenden Straßen mit Licht gestaltet. Zur Anstrahlung von Bäumen werden einzelne Modulleuchten mit zusätzlichen Strahlermodulen ausgestattet. Der Postplatz wird durch Modulleuchten in Baumachse flächig ausgeleuchtet, ergänzt mit Spotmodulen für Bäume und Brunnen. Eingangselemente zur B235 werden mit Licht gestaltet. An den Kreuzungen wechselt die Beleuchtung und es werden mittig über den Kreuzungen Überspannungsleuchten abgehängt. Blendfreie Leuchten in Sekundärreflektortechnologie in unterschiedlichen Lichtstärken hierarchisieren die unterschiedlich ausgeprägten Kreuzungen und strukturieren den Straßenraum.

Zur Ebene 3 sind in der Planung gestaltete Fassaden und Fassadenensembles ausgewählt, die das Bild der Straße prägen. Mit einer Fassadenbeleuchtung können diese Gebäude während der Dunkelheit in den Blickpunkt gerückt werden. Diese für Nutzer und Eigentümer identitätsstiftende Beleuchtung wertet einerseits die Immobilie auf, zum anderen wird das Lichtbild der Straße vervollständigt und bestehende Qualitäten sichtbar gemacht. Diese Aufwertungen der Gebäude sind durch die Eigentümer durchzuführen, eine Bezuschussung der Maßnahmen aus öffentlichen Mitteln wird empfohlen und ist zu prüfen.

2. Schulhöfe

Ursprüngliche Gesamtkosten: 170.000,00 €.

Neue Gesamtkosten: 265.910,00 €..

Schulhof Fridtjof-Nansen-Realschule

Momentan präsentieren sich die Außenanlagen der Fridtjof-Nansen-Realschule als ein Puzzle einzelner Teilflächen, die in ihrer Nutzung entsprechend der Zusammenlegung der Schulstandorte nach und nach zusammengeführt wurden.

Die Neuplanung verbindet diese Teilflächen im Schulhofbereich folgerichtig zu einem großen Ganzen.

Durch die Öffnung der zentralen Grünfläche, heute durch einen umzäunten Fahrrad-Abstellplatz und einen Graben mit Baumbestand für den Pausenbetrieb blockiert, wird aus den Einzelflächen ein großer, als Einheit wahrnehmbarer Schulhof mit verschiedensten Nutzungsmöglichkeiten. Unter anderem wird es auf dem umgebauten Schulhof eine Kletterwand an der Turnhalle, einen neuen Schulgarten und einen Bolzplatz geben.

Eine großzügige Sitztreppenanlage, die vom Hof zum Gebäudeeingang hinaufführt wird wie gewünscht reichlich Sitz- und Ablage-Gelegenheiten bieten.

Im natürlich gestalteten Randbereich des östlichen Hofes ist eine Arena mit Sitzstufen vorgesehen, die vielfältig für schulische Zwecke einsetzbar ist.

Erklärtes Ziel der Planung ist es, das auf den weitläufigen Asphaltflächen anfallende Niederschlagswasser komplett auf dem Gelände zu versickern. Hierzu werden zwei naturnah gestaltete Sickermulden angelegt. Die östliche dieser Mulden erfüllt gleichzeitig die Funktion eines Abstandshalters zum benachbarten Grundstück, auch dies ein

Wunsch der beteiligten Bürger. Zusätzlich wird der Schulhof zum Nachbargrundstück durch Baumpflanzungen um die Mulde abgeschildert.

Dem Problem des ausgeprägten Vandalismus und der starken Verschmutzung des Schulhofes – besonders nach den Wochenenden- wird mit der Umzäunung des Schulhofgeländes begegnet. Dies war ist ein vorrangiges, wiederholt eingebrachtes Anliegen der Schüler, Lehrer und Eltern der Fridtjof-Nansen-Schule.

Schulhof Erich-Kästner-Schule

Auf dem Schulhof der EKS ist es Planungsziel mit wenigen, kleinen Eingriffen viel zu Erreichen. Ein kostengünstiges „Multifunktions-Möbel“ aus einer einfachen Holzkonstruktion wird im Bereich des Schulhofes als Bank eingesetzt und behebt so den Mangel an Sitzgelegenheiten. Der hintere grüne Teil des Schulhofs wird belebt indem dort die Holz-Konstruktion als Balancier-Parcour und Sitzrund aufgestellt wird.

Klettergriffe an der Fassade der Turnhalle, ein neues Spielgerät und eine neue Nestschaukel erweitern das Bewegungsangebot für die Grundschüler. Eine Baumreihe aus alten Eiben zwischen Hof und westlichen Gebäudeteil wird gerodet, womit dieser wegen seiner Giftigkeit umstrittene Baum vom Schulhof verschwindet und mehr Licht und Weite in den überschaubaren Hof kommen.

3. Spielorte- und Möglichkeiten

Ursprüngliche Gesamtkosten: 155.000,00 €.

Neue Gesamtkosten: 292.600,00 €.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung durch mehrere “ Runde Tische” sind in Zusammenarbeit und auf Wunsch der Bürger zwei neue Kinder- bzw. Jugendspielorte entwickelt worden, an denen es im Stadtteil Habinghorst mangelt.

Im Bereich Ecke Oskarstrasse / Kampstrasse entsteht auf einer vorh. Wiesenfläche ein Kleinkinderspielplatz der zum Klettern und Balancieren animiert und diese speziellen Fähigkeiten auch schult. Es wurden spezielle Spielgeräte ausgewählt, die nicht bereits in den Gärten der Anwohner vorkommen. Ebenso sind Sitzbänke für die Mütter vorgesehen. Dieser Spielort eignet sich zum kurzfristigen Verweilen und soll die zahlreichen Kleinkinder der näheren Umgebung samt ihrer Mütter ansprechen. In diesem Bereich des Stadtteils gibt es derzeit keinen öffentlichen Spielplatz.

Im Bereich Stadtteilpark Habinghorst Ecke Lange Straße / Wartburgstraße entsteht ein Spiel- und Aufenthaltsbereich vor allem für die Jugendlichen des Stadtteils. Zentrale Inhalte der Planung sind ein Skatepark, ein überdachter Treffpunkt sowie ergänzende Angebote für Sport und Spiel. Der Schwerpunkt der Gestaltung liegt dabei ausdrücklich auf der Verwirklichung des Skateparks, der in den weiteren Planungsphasen unter Beteiligung der örtlichen Skaterszene weiterentwickelt und umgesetzt werden soll.

Im Stadtteil Habinghorst gibt es derzeit, abgesehen von den vorh. Schulhofflächen mit ebenfalls nur unzureichenden Angeboten, keine Möglichkeiten eines qualifizierten Aufenthalts für Jugendliche im öffentlichen Raum. Die Lage des Stadtteilparks Habinghorst ist dazu sehr gut geeignet, da dieser in unmittelbarer Nähe des Realschulkomplexes und des Jugendcafes liegt.

Für beide Bereiche liegen detaillierte Entwurfsplanungen vor. Mit diesen Planungen werden die beiden Bevölkerungsgruppen Kleinkinder und Jugendliche räumlich getrennt

voneinander gezielt angesprochen. Sie spiegeln den Zeitgeist einer modernen Spielanlage. Speziell beim Stadtteilpark haben sich die Jugendlichen planerisch engagiert eingebracht, so dass die Identifikation mit diesem Aufenthaltsbereich sehr stark ist und daher von einer hohen Nutzung und Wertschätzung der Anlage ausgegangen werden kann.

4. Gestaltung der Stadtteileingänge

Ursprüngliche Gesamtkosten: 100.000,00 €.

Neue Gesamtkosten: 100.000,00 €.

Der im Rahmen dieses Workshops erarbeitete Entwurf mit „wachsenden“ Stelen im Kreuzungsbereich B235/Lange Straße und Lange Straße/Römerstraße wurde vom Kunst- und Gestaltungsbeirat und den nachfolgenden Betriebsausschüssen nicht mitgetragen. Es sind daher noch mehrheitsfähige Gestaltungsentwürfe zu entwerfen und zur Beschlussfassung den zuständigen Ausschüssen vorzustellen. Dabei wird davon ausgegangen, dass die ursprünglichen Gesamtkosten fest eingehalten werden.

5. Grüne Achse Habinghorst

Ursprüngliche Gesamtkosten: 315.000,00 €.

Neue Gesamtkosten: 454.100,00 €.

Die Grüne Achse Habinghorst erstreckt sich im Verlauf der Kampstraße von der Römerstraße bis zur Klöcknerstraße. Ziel ist es, eine Grünverbindung mit Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, die die bestehende Grünfläche des Nordlagers mit dem südlich an Habinghorst angrenzende Grünzug des Deinighauser Baches verbindet. Wesentliches Mittel hierzu ist ein einseitig durchgehender breiter Grünstreifen der mit Goldrobinien bepflanzt wird. Das durchgängige grüne Rasenband wird dabei zusammen mit dem leuchtend gelbgrünen Laub der Bäume die Grüne Achse als eine neue Orientierungslinie im Stadtteil markieren. Insgesamt werden durch den Umbau im Verlauf der Kampstraße 54 Stellplätze entfallen. 52 Neue Bäume werden gepflanzt, sechs Bäume müssen gefällt werden.

In der Umsetzung werden die einzelnen Abschnitte der Kampstraße dabei differenziert behandelt:

Kampstraße zwischen Römerstraße und Querstraße: Hier verläuft das Grüne Band mit einer Breite von 2,3 m auf der Westseite der Straße. Das Straßenprofil wird zu Gunsten des Rasenbandes auf 4,85 m verengt. Der Gehweg auf der Westseite wird auf 2,75 m verbreitert. Dieser Abschnitt der Kampstraße soll im Einrichtungsverkehr mit einer Einfahrtmöglichkeit von der Römerstraße aus befahren werden. Aufgrund der Maßnahme entfällt in diesem Bereich 1 Stellplatz, 14 neue Bäume werden gepflanzt.

Kampstraße im Bereich des Habinghorster Markts: Im Bereich des zukünftigen Baufeldes auf der Marktplatzfläche wird das Grüne Band lediglich über die Pflanzung von drei Goldrobinien im zukünftigen Gehwegbereich fortgeführt.

Kampstraße zwischen Habinghorster Markt und Kampstr. 12: Hier verläuft das Grüne Band auf der Ostseite der Straße im Bereich der bestehenden Parkplatzflächen und hat somit eine Breite von 5,1 m. Das Straßenprofil wird in diesem Bereich nicht verändert. Die Zufahrten zu den anliegenden Gebäuden und zum Parkplatz des Supermarktes

bleiben selbstverständlich erhalten. Aufgrund der Maßnahme entfallen in diesem Bereich 30 Stellplätze. Es werden 10 neue Bäume gepflanzt

Kampstraße zwischen Kampstraße 12 und Lange Straße: Auch hier verläuft das Grüne Band ebenfalls auf der Ostseite der Straße und erhält eine Breite von 4,0 m. Das Straßenprofil wird in diesem Bereich nicht verändert. Die Zufahrten zu den anliegenden Gebäuden und zum Parkplatz des Supermarktes bleiben selbstverständlich erhalten. Die 18 zurzeit senkrecht angeordneten Stellplätze entfallen zugunsten von zwei behindertengerechten Stellplätzen in Längsaufstellung. In diesem Abschnitt werden sechs neue Bäume gepflanzt

Kampstraße zwischen Lange Straße und Oscarstraße: In diesem Bereich wird das Grüne Band in einer Breite von 2,7 m auf der Ostseite der Straße fortgeführt. Das Straßenprofil wird in diesem Bereich auf 4,75 m verengt. Aufgrund der Maßnahme entfallen in diesem Bereich sieben Stellplätze um für neun neue Bäume Platz zu schaffen.

Zwischen Oscarstraße und Klöcknerstraße

Im Bereich des Tiefgrabens wird die bestehende Wegeverbindung auf drei Meter breite ausgebaut. An der Oscarstraße entsteht ein kleiner mit Goldrobinien überstandener Eingangsplatz. Eine weitere Goldrobiniengruppe markiert den Eingang an der Ohmstraße und im Kreisverkehr an der Klöcknerstraße. Begleitend zu dem zurzeit vom THW genutzten Lagergebäude gibt eine Hecke aus Goldholunder dem Freiraum eine klare Kante. Die Mulde des Tiefgrabens selbst wird in Ihrer Form umgestaltet, begleitend wird eine einfache BMX-Fahrradstrecke durch das Gelände geführt und will von jungen, sportlichen Radfahren erobert werden.

6. Bauspielplatz

Ursprüngliche Gesamtkosten: 0,00 €.

Neue Gesamtkosten: 97.000,00 €..

Die Altersgruppe der sechs – bis vierzehnjährigen Kinder bevorzugt diese Plätze eindeutig gegenüber den herkömmlichen Spielanlagen. Dabei spielen die Erlebnisvielfalt, die selbständigen Gestaltungsmöglichkeiten sowie die Chance zur Kontaktaufnahme mit Erwachsenen, auf die kindlichen Bedürfnisse bereitwillig eingehenden Bezugspersonen, eine entscheidende Rolle. Lerneffekte ergeben sich vor allem im kreativen und sozialen Bereich. In den Voraussetzungen für vielfältige Formen des Konzeptions- und Rollenspiels liegt die eigentliche pädagogische Bedeutung dieser Plätze. Beim Bau ihrer Hütten und Türme sind die Kinder zusätzlich auf Kooperation angewiesen.

Dabei ist der Ernstcharakter des Spielvorgangs eine wesentliche Motivation.

Die pädagogische Betreuung lässt ihnen einen breiten Spielraum zur Selbstorganisation und bietet ihren Rat nur in solchen Konfliktsituationen an, deren Bewältigung von den Kindern noch nicht erwartet werden kann. Dass allgemeine Spielangebot wird in Einzelfällen durch eine sozialpädagogische Gruppenarbeit ergänzt, in der die Kinder zusätzliche Hilfe bei ihrer individuellen und sozialen Entwicklung erhalten. Schließlich bietet die vielfach erreichte Einbeziehung der Eltern die Möglichkeit, Erziehungsnormen und Verhalten in familiären- und freizeitpädagogischen Bereichen aufeinander abzustimmen wie auch die Chance, das Engagement der Erwachsenen an der Gestaltung ihrer Umwelt im Sinne der Gemeinwesenarbeit zu fördern. Die vielfach gefürchtete Gefährdung der Kinder beim Umgang mit Werkzeugen und Feuer oder durch einstützende Hütten

und Höhlen hat sich als unbegründet erwiesen. Die Zahl der ernsthaften Unfälle ist nicht größer als auf herkömmlichen Spielplätzen.

Mit pädagogisch und sozialwissenschaftlich registrierbarem Erfolg wurden Bauspielplätze vor allem dort eingerichtet, wo soziale Brennpunkte zu verzeichnen sind. Das ist insbesondere in den Stadtgebieten der Fall, in denen die Kinder- und Jugendkriminalität sehr hoch zu sein scheint. Gleichfalls wurden Bauspielplätze in anderen soziografischen Bereichen mit Brennpunktcharakter eingerichtet. Da Kinder auch in den Wohnungen von Einfamilien- oder Reihenhäusern kaum noch die Gelegenheit zur Entwicklung differenzierter Initiativen und wenig Anregung ihrer Phantasie erhalten, weil dort z. B. handwerkliche Arbeiten wie Sägen, Hobeln, Hämmern, Pflastern kaum noch durchgeführt werden, wird das Kind mit den für seine Entwicklung der Persönlichkeit notwendigen Fähigkeiten und Fertigkeiten kaum oder gar nicht vertraut gemacht. Der Bauspielplatz ist daher für alle Kinder von Vorteil.

Wenn die Konzeption des Bauspielplatzes erfolgreich verwirklicht werden soll, dann muss eine pädagogische Fachkraft eingesetzt werden, die ihre Arbeit auf dem Spielplatz nach folgenden Prinzipien gestaltet:

1. Der Spielplatz gehört in die selbständige Verwaltung der Kinder.
2. Amtlich ist der pädagogische Betreuer für den Spielplatz verantwortlich, er trägt ebenso volle Verantwortung für die Kinder.
3. Es ist Aufgabe des pädagogischen Betreuers, soziale und solidarisches Verhalten und Denken bei den Kindern zu fördern, d. h. also, dass das Recht des Stärkeren auf diesem Spielplatz nicht gelten kann.
4. der pädagogische Betreuer darf sich auf diesem Spielplatz grundsätzlich nicht autoritär verhalten.
5. Die Aggressivität der Kinder soll nicht unterdrückt, sondern vielmehr kontrolliert und, wenn nötig, gedämpft werden. Dabei ist sie so zu lenken, dass sie sich für andere nicht schädlich auswirkt.
6. In Konflikten sollten pädagogische Betreuer ruhig bleiben, auf eine rasche Parteinahme verzichten und die Lösung nach Entwicklungsstand der Kinder angegangen werden.
7. Von diesen allgemeinen Grundsätzen ausgehend, sollte der Betreuer gemeinsam mit den Kindern eine Spielplatzordnung erstellen.

Der Bauspielplatz sollte folgendermaßen ausgestattet sein:

1. Räumlichkeiten: Schlechtwetterraum, Lagerraum, Toilettenanlage, Raum für Materialausgabe, Raum für Putzmaterial (diese Räume müssten abschließbar sein; Strom-, Telefon- und Wasseranschlüsse sind unerlässlich).
2. Allgemeines Platzmaterial: Umzäunung mit Tor, Putzmaterial, Papierkörbe, Abfallsäcke, Anhänger oder Leiterwagen, Gartenschlauch, sichere Feuerstellen, Feuerlöscher, Feldbett, Sitzgelegenheiten und Tische.

3. Bodenbeschaffenheit: Ein Bauspielplatz sollte Flächen verschiedener Bodenbeschaffenheit aufweisen, z. B. Rasen, Hartplatz und Asphalt. Ebenso sollte der Platz im Idealfall über Hügel und Senken verfügen.
4. Umzäunung und Einteilung: Der Platz muss durch Zäune, Hecken, Bäume und Wälle nach außen abgeschlossen und durch Hecken und Bäume unterteilt sein.
5. Spielmaterial: Verschiedene Baumaterialien wie Wasser, Sand, Kies, Erde, Steine, Lehm, Zement, Gips, Bausteine, Holz, Sparren, Kanthölzer, Bauhölzer, Bretter, Fässer, Rohre, Schläuche, Kessel, Büchsen, Autoreifen, die passenden Werkzeuge aus Schreinereien, Zimmereien und Malmaterialien.

Einrichtung eines Bauspielplatzes in Habinghorst für alle Kinder des Stadtgebietes.

Kinder haben heute kaum Möglichkeiten, sich Freiräume anzueignen und selbst zu gestalten. Vorhandene Spielplätze, Schulhöfe, Gärten und Parkanlagen sind oft weniger hierfür geeignet. Unter dem Motto „Ein Platz für alle“ soll in Habinghorst ein Bauspielplatz entstehen, um Kindern die Erprobung ihrer Fähigkeiten und Fertigkeiten zu ermöglichen und kreativem Spiel einen Raum zu geben.

Der Beschluss zur Umsetzung eines Bauspielplatzes erfolgte in der Sitzung des Rates der Stadt Castrop-Rauxel am 31.03.2011 im Handlungskonzept „Familienfreundliches Castrop-Rauxel 2011 bis 2015“ (Vorlage 2011/036).

Ein Bauspielplatz könnte in Kooperation mit der evangelischen Kirchengemeinde auf dem Gelände hinter dem Café Q an der Wartburgstraße/Lange Straße realisiert werden.

Allgemeine Hinweise

Die darüber hinaus anfallenden Kostenansätze für sozial-flankierende Maßnahmen bzw. die Einrichtung des Stadtteilbüros, des Haus der Begegnung und die Kosten für das begleitende Stadtteilmanagement (Büro Stern) bleiben unverändert bzw. es ergeben sich Minder-Ausgaben aufgrund des Wegfalls der Bausteine.

- Zukunftswerkstatt Quartier Klöckner / Augustastraße (hier waren 15.000,00 € eingeplant. Die Maßnahme wird nicht durchgeführt, da ein Bauleitplanverfahren eingeleitet worden ist).
- Ideenwettbewerb Habinghorster Markt (hierbei waren 5.000,00 € eingeplant, die aufgrund der dortigen Entwicklung, d. h. Teilverkauf und Bebauung des nördlichen Teils, nicht mehr benötigt werden).

In den dargestellten Gesprächen in Münster und Düsseldorf hat die Verwaltung darauf hingewiesen, dass die Stadt Castrop-Rauxel weiterhin davon ausgeht, dass wie bisher eine Förderung in Höhe von 90% ausgesprochen wird. Seitens der Behörden wurde dargelegt, dass ein Anspruch auf eine 90%ige Förderung nicht besteht, sondern im Einzelfall und unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel entschieden wird. Die Verwaltung hat gleichwohl bei den Städtebauförderungsanträgen, die fristgerecht im August 2011 einzureichen waren, den Antrag auf eine 90%ige Förderung gestellt. In der Anlage 1 sind die Kosten sowohl bei einer 80%igen bzw. 90%igen Förderung darge-

stellt. Die Beschlusslage nimmt aber vorerst Bezug auf eine mindestens 80%ige Förderung.

In den Sitzungen des Umweltausschusses bzw. in den Betriebsausschüssen im Juli 2011 sind abweichende Beschlüsse aufgrund des Antrages der Ratsfraktion SPD und Bündnis 90/Die Grünen beschlossen worden (siehe Anlage 2). In den Gesprächen mit den übergeordneten Behörden und Zuschussgebern wurde auch erörtert, wie ein „abgespeckter“ Maßnahmenkatalog auf der Grundlage der seinerzeit beschlossenen Haushaltsansätze aussehen könnte. Seitens der Zuschussgeber wurde aber deutlich gemacht, dass für den Gesamterfolg der Sozialen Stadt Habinghorst die Maßnahmen, wie sie in den Workshops mit der Bürgerschaft erarbeitet worden sind, in vollem Umfang umzusetzen sind, da ansonsten der nachhaltige Impuls für den Stadtteil nicht gegeben sei. Die Verwaltung hat daher auf die weitere Erarbeitung eines „Alternativmodells“ verzichtet, da mit den alten Haushaltsansätzen z. B. in der Lange Straße lediglich punktuell eine bauliche Verbesserung hätte nicht umgesetzt sondern erreicht werden können. Nur mit dem jetzt vorgelegten Gesamtkonzept wird sichergestellt, dass für einen Zeitraum von ca. 25 Jahren die Lange Straße nachhaltig und zukunftsfähig aufgestellt werden kann.

Eine Übersicht über alle Maßnahmen und Kosten ist in der Anlage 1 beigefügt. Dabei wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der erhöhten Baukosten zwangsläufig gemäß HOAI die Kosten für Planungsleistungen sich ebenfalls erhöhen. Diese erhöhten Planungskosten sind in der Gesamtkostenübersicht (Anlage 3) enthalten.

Beteiligte Bereiche	12	EUV	20
Kurzzeichen			