



Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Az: 61-91-04/c
Datum: 24.02.2015

2015/059
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	17.03.2015	
Betriebsausschuss 1 (Kultur, Ordnung, Ausländerwesen und Feuerwehr)	18.03.2015	
Betriebsausschuss 3	19.03.2015	
Rat der Stadt	26.03.2015	

Betreff

Bericht zum Vorbereitungsstand des Verkehrskonzeptes Altstadt mit Kosten- und Maßnahmenplan

Finanzielle Auswirkungen

☐ keine haushaltsmäßige Berührung

☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel nimmt den Bericht der Verwaltung zur Umsetzung eines Verkehrskonzeptes für die Castrop-Rauxeler Altstadt entgegen und beschließt den daraus abgeleiteten Kosten- und Maßnahmenplan als weitere Arbeitsgrundlage.

Über die tatsächliche Realisierung der einzelnen Teilmaßnahmen in den folgenden Haushaltsjahren entscheidet der Rat durch Bereitstellung der jeweils erforderlichen konsumtiven und investiven Mittel im Rahmen der Beschlussfassungen über die jährlichen Haushaltssatzungen unter Berücksichtigung der jeweils zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen sowie der Vorgaben insbesondere des Stärkungspaktgesetzes.

Beisenherz
Bürgermeister

Eckhardt
Beigeordneter

Dobrindt
Technischer Beigeordneter

Sachverhalt

Auf Grundlage eines am 30.01.2014 in den B3 eingebrachten Antrages von SPD und Bündnis 90/ Die Grünen wird die Verwaltung beauftragt, einen Kosten- und Maßnahmenplan zur Umsetzung eines gesamtheitlich wirkenden Verkehrskonzepts für die Castrop-Rauxeler Altstadt zu erarbeiten.

Hierzu wird eine Reihe von Vorschlägen unterbreitet, die im westlichen Bereich der Altstadt in ausgewogener Weise Verbesserungen für alle Verkehrsarten erbringen sollen. Dabei soll die Altstadt möglichst gut zu erreichen sein, unnötiger motorisierter Individualverkehr aber vermieden werden. Die Verkehrsströme sollen so gelenkt werden, dass kurze Wege zur Zielerreichung entstehen und negative Auswirkungen weitgehend unterbleiben. Im besonderen Fokus stehen dabei auch Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer in Bezug auf sichere und komfortable Übergänge in die zentralen Bereiche der Altstadt und zum ÖPNV.

Ein wesentlicher Grundgedanke des Konzepts besteht darin, Zielverkehre zur Altstadt zunächst über die äußeren Zubringerstraßen, um die Altstadt herum, zu den am Rande der Altstadt gelegenen Parkplätzen zu leiten. Von hier aus soll auch die Möglichkeit bestehen, auf kurzem Weg diese Parkplätze wieder zum umgebenden Straßennetz zu verlassen. So können unnötige Fahrten innerhalb der Altstadt vermieden werden. Diese Rahmenbedingungen sind heute für die Parkplätze „Herner Straße“ und „Im Ohr“ nicht erfüllt. Die an der westlichen Peripherie der Altstadt gelegenen Parkplätze können heute vom westlichen Straßennetz entweder nicht angefahren werden (Parkplatz „Herner Straße“) oder nicht auf direktem Weg dorthin wieder verlassen werden (Parkplatz „Im Ohr“), wodurch Biesenkamp und Lönsstraße bei Nutzung dieser Parkplätze zwangsläufig durchfahren werden müssen. Dies gilt es zu ändern.

Es sollen aber auch mehrere Parkplätze bzw. Ziele innerhalb der Altstadt auf kurzem Weg nacheinander ansteuerbar sein, was durch das heute verhinderte Abbiegen vom Biesenkamp in die Lönsstraße nicht gegeben ist. Diese durch den HFA seit dem Jahr 2000 beschlossene Forderung scheiterte bisher immer an der Befürchtung, hiermit unerwünschte Belastungssteigerungen in der Lönsstraße zu erzeugen, weshalb dies nur in Kombination mit Maßnahmen, die einer signifikanten Belastungssteigerung entgegen wirken, konsensfähig erschien.

Zur Umsetzung dieser Grundgedanken soll im deltaförmigen Einfahrbereich zur Lönsstraße ein Rondell gebaut werden, das sowohl das Abbiegen für PKW in die Lönsstraße als auch die direkte Anbindung der beiden peripheren Parkplätze „Herner Straße“ und „Im Ohr“ über die westliche Herner Straße in Hin- und Gegenrichtung gestattet und zusätzlich verbesserte Zugänge zur Altstadt bzw. zum ZOB für Fußgänger und Radfahrer mit beinhaltet. Die heutige gesonderte Buszufahrt zum ZOB wird hierbei nicht angetastet.

Da hierbei mit einer prognostizierten Verkehrssteigerung in der Lönsstraße um ca. 800 bis 1.000 Pkw/Tag zu den heute vorhandenen 3.700 Kfz/Tag zu rechnen ist, soll zur Minderung bzw. Kompensierung dieses Effektes, zum direkten Erreichen der EKZ-Parkplätze und des Marktplatzes aus Richtung Westen, die Verbindung über die Widumer Straße zur Altstadt eine höhere Priorität erhalten und als Hauptverbindung ausgewiesen werden.

Dies soll durch eine wegweisende Beschilderung zu diesen zentralen Zielpunkten bereits ab Kreisverkehr Herner Straße / Westring über die Erinstraße und an der Einmündung Herner Straße / Auffahrt Altstadttring geschehen.

Hier werden außerdem bauliche Veränderungen in Form einer gesonderten Rechtsabbiegespur zur besseren Ableitung des Verkehrs auf den Altstadttring statt zur Lönsstraße vorgeschlagen.

Das Parkleitsystem zur Altstadt ist auf die vorgesehenen Änderungen neu auszurichten und soll dahingehend überprüft bzw. geändert oder erneuert werden. Um an Markttagen den Verkehr direkt zu dem dann hierfür überwiegend genutzten Parkplatz „Viehmarkt“ zu leiten, sollte auch eine Wegweisung dorthin ab Erinstraße über die südwestliche Viktoriastraße erfolgen, um die Mühlenstraße damit zu entlasten.

Zur besseren Querbarkeit der Lönsstraße und der Mühlenstraße sollen am ZOB in der Fußwegflucht zu den EKZ-Parkdecks und am Marktplatz in Höhe Leonhardstraße Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vorgesehen werden.

Neben diesen Kernpunkten werden noch eine Reihe anderer Punkte und Begleitmaßnahmen im verfolgten Verkehrskonzept zur verwaltungsseitigen Prüfung angeführt, auf die im Anschluss an den Vorbereitungsstand zu den Hauptpunkten ergänzend eingegangen wird.

Zur Abrundung des Maßnahmenpektrums werden seitens der Verwaltung ergänzende Vorschläge, insbesondere zum Fußgänger- und Radverkehr, geprüft und bei positiver Bewertung in das Gesamtkonzept aufgenommen. Erforderliche Planungsabläufe und fördertechnische Hürden und Zwänge werden aufgezeigt.

Vorbereitungsstand zu den Kernpunkten

1. Rondell mit Radweg zum Münsterplatz:

Neben dem Rondell als Verteiler zu den beiden benachbarten Parkplätzen und der neuen Einfahrt in die Lönsstraße wird auch ein Radweg entgegen der Einbahnstraßenrichtung bis zum Münsterplatz nördlich des ZOB mit vorgesehen. Zur Aufnahme in das Förderprogramm nach Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau wurde dieses Teilobjekt im Mai 2015 auf Basis der vom Bereich 61 erstellten Vorentwürfe und einer vom EUV vorgenommenen Grobkostenschätzung zur Förderung bei der Bezirksregierung angemeldet. Der Fördersatz liegt z.Z. bei 65%. Diese Anmeldung bildet die Grundlage für das weitere Verfahren zur Bewilligung von Fördergeldern. Um diese zu erhalten, muss in einer zweiten Stufe ein Bewilligungsantrag jeweils bis 1. Juni des der Förderung vorangehenden Jahres gestellt werden. Hierfür ist eine ausführungsfähige Planung mit entsprechend genauer Kostenermittlung zu Grunde zu legen, die allerdings noch nicht vorliegt, da diese erst nach Freigabe der Mittel aus der Investitions-Dringlichkeitsliste durch die Kommunalaufsichtsbehörde beauftragt werden kann.

Um eine Förderung ab 2016 zu ermöglichen, muss demnach die Planung durch den EUV in 2015 zeitnah gesichert werden, damit bis 1. Juni 2015 der darauf basierende Zuschussantrag gestellt werden kann. In der Investitions-Dringlichkeitsliste für 2015 sind Aufwendungen für die Planungen in Höhe von 60.000 € vorgesehen.

Da in den diesjährigen Einplanungsgesprächen zwischen BR Münster und dem zuständigen Landesministerium die Maßnahme unberücksichtigt geblieben ist, sollte bei der Antragstellung nochmal auf die Bedeutung und Dringlichkeit des Vorhabens hingewiesen werden, um noch eine Förderung für 2016 zu erreichen.

In der mittelfristigen Finanzplanung ist für das Jahr 2016 bislang eine vollumfängliche Finanzierung durch die Stadt Castrop-Rauxel vorgesehen, so dass die Finanzierung eines zu erbringenden Eigenanteils im Falle der Förderung durch das Land als gesichert angesehen werden kann (vgl. hierzu auch Investitions-Dringlichkeitsliste 2015, Liste 2, Prioritätsziffer 2). Auf die weiteren Darstellungen unter „*Haushaltswirtschaftliche und haushaltsrechtliche Restriktionen*“ wird verwiesen.

2. Radabstellanlagen am Münsterplatz für ZOB, RB43 und Altstadt:

Der vom Rondell zum Münsterplatz geführte Radweg endet hier. Zur funktionellen Aufwertung des Radverkehrs als Zubringer für den ZOB, die RB43 und die Altstadt sind am Münsterplatz ca. 35 neue, größtenteils überdachte Fahrradabstellplätze geplant und wurden zeitgleich mit dem Rondell zur Förderung angemeldet. Eine weiterführende Radfahrverbindung ist nur zur Oberen Münsterstraße und Thomasstraße sowie, in festgelegten fußgängerschwachen Zeiten, durch die Fußgängerzonen der Altstadt möglich. Eine Weiterführung in Gegenrichtung der Einbahnstraße Biesenkamp gibt der vorhandene Straßenquerschnitt mit Busbetrieb und beidseitigen Parkbuchten nicht her. Das würde allen Planungsrichtlinien widersprechen und wird auch durch die Polizei vehement abgelehnt. Die Umgestaltung des heute äußerst unaufgeräumt und provisorisch gegliederten Einmündungsbereichs zur Oberen Münsterstraße ist Bestandteil des Gesamtkonzeptes mit einer abgestimmten Schnittstelle zu den später sich anschließenden Maßnahmen zur Bahnübergangsbeseitigung am Bahnhof Süd.

Zur Sicherung der zeitnahen Umsetzung gelten die gleichen Voraussetzungen hinsichtlich Ausführungsplanung, Förderung und Eigenanteilssicherung wie für das Rondell (vgl. vorstehende Ziffer 1). Die Sicherung des Eigenanteils könnte dabei aus den Mitteln, die im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung aktuell bei der Maßnahme „*Altstadtkonzept Rondell Lönsstraße*“ vorgesehen sind, dargestellt werden. Die Förderung soll hier jedoch über die neue Förderrichtlinie Nahmobilität erfolgen. Auch hier wird auf die weiteren Darstellungen unter „*Haushaltswirtschaftliche und haushaltsrechtliche Restriktionen*“ verwiesen.

3. Rückbau Pflaster-Radweg Biesenkamp und Ersatz durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn:

Dieses Teilvorhaben wurde, wie die beiden vorangegangenen, ebenfalls zur Förderung angemeldet. Eine Förderung soll ebenfalls über die neue Förderrichtlinie Nahmobilität erfolgen. Es handelt sich um eine konsumtive Maßnahme, die entsprechend über den Ergebnishaushalt abzubilden wäre bzw. seinen Niederschlag in der Ergebnisrechnung finden würde. Auf die weiteren Darstellungen unter „*Haushaltswirtschaftliche und haushaltsrechtliche Restriktionen*“ wird verwiesen.

Dieses Teilvorhaben soll bei Einreichung des Zuschussantrags noch um die Ausweisung einer Radwegeführung vom Marktplatz zum Biesenkamp bzw. zur Straße Am Bennertor ergänzt werden. Da eine direkte Führung zur Einmündung Biesenkamp/Markt gegen die Einbahnstraßeneinfahrt nicht möglich ist, soll eine mit Markierungssteinen und Piktogrammen verdeutlichte Führung über die Fußgängerfläche bis zum Zebrastreifen bzw. bis gegenüber „Am Bennertor“ ausgewiesen werden.

4.a Fußgängerüberweg Lönsstraße / ZOB:

Diese Maßnahme wurde bereits unabhängig vom Altstadtkonzept im letzten Jahr vom Bereich 32 angeordnet, ist aber wegen der damit im Zusammenhang stehenden Beleuchtungsanforderungen und daraus erwachsendem erhöhten Aufwand bisher nicht

umgesetzt worden. Eventuell ergibt sich jetzt eine Finanzierungsmöglichkeit über die neue Förderrichtlinie Nahmobilität, was z.Z. noch recherchiert wird. Die Fördersätze hierzu liegt bei 75 %. Allerdings besteht hierfür eine Bagatellgrenze von 20.000 €. Deshalb soll versucht werden, mehrere Querungsstellen im Rahmen des Altstadtkonzeptes als einen Maßnahmekomplex zusammenzufassen bzw. darzustellen. Auch hier handelt es sich um eine konsumtive Maßnahme, die entsprechend über den Ergebnishaushalt abzubilden wäre bzw. seinen Niederschlag in der Ergebnisrechnung finden würde. Auf die weiteren Darstellungen unter „*Haushaltswirtschaftliche und haushaltsrechtliche Restriktionen*“ wird verwiesen.

4.b Fußgängerübergang Viktoriastraße östlich Schillerstraße

Wegen der hier vorhandenen Schulen sollte an dieser Stelle schon seit längerem eine gesicherte Querungsstelle eingerichtet werden. Da ein dem letzten Sturm zum Opfer gefallener Baum hier eine übersichtlichere Situation hinterlassen hat, die nun die erforderlichen Sichtverhältnisse für einen Fußgängerüberweg erlaubt, soll dies nun im Rahmen des Altstadtkonzeptes in Ergänzung zu 4.a mit vorgesehen werden und über die neue Förderrichtlinie mit angemeldet werden.

Hier handelt es sich ebenfalls um eine konsumtive Maßnahme, die entsprechend über den Ergebnishaushalt abzubilden wäre bzw. seinen Niederschlag in der Ergebnisrechnung finden würde. Auf die weiteren Darstellungen unter „*Haushaltswirtschaftliche und haushaltsrechtliche Restriktionen*“ wird verwiesen.

4.c Querungshilfe Wittener Straße Höhe St. Rochus-Hospital

Mit der Neubausituation gegenüber des Krankenhauses mit zahlreichen Arztpraxen und sonstigen medizinischen Versorgungseinrichtungen ergeben sich hier neue Wegebeziehungen zum Krankenhaus und der davor liegenden Bushaltestelle. Deshalb soll hier eine Querungshilfe als Mittelinsel zwischen den beiden Fahrstreifen installiert werden. Der verschlissene Haltestellenbereich soll in den kommenden Jahren mit über die ÖPNV-Förderung des VRR laufen. Die Querungshilfe soll als 3. Teilmaßnahme für Fußgänger Bestandteil der Nahmobilitätsförderung werden und entsprechend vom EUV beantragt werden.

Eine Planung hierzu liegt bereits beim EUV vor.

Letztlich handelt es sich auch hier um eine konsumtive Maßnahme, die entsprechend über den Ergebnishaushalt abzubilden wäre bzw. seinen Niederschlag in der Ergebnisrechnung finden würde. Auf die weiteren Darstellungen unter „*Haushaltswirtschaftliche und haushaltsrechtliche Restriktionen*“ wird verwiesen.

4.d Fußgängerüberweg Lönsstraße / Leonhardstraße:

Diese Maßnahme soll mit als Bestandteil der Marktplatzumgestaltung mit Zielsetzung 2016 finanziert und umgesetzt werden. Inhaltlich wird hier auf die detaillierten Darstellungen in der Vorlage 2014/358 zur Ratssitzung vom 11.12.2014 verwiesen.

5. Behindertengerechte Sägezahn-Busbuchten am Marktplatz und Radfahrverbindung Marktplatz - Biesenkamp:

Die Planung der Busbuchten erfolgt mit im Zuge des Marktplatzes, die Finanzierung soll über den ÖPNV-Fördermitteltopf erfolgen, wofür eine Anmeldung durch den EUV statt-

gefunden hat. Die Umsetzung ist für 2016 geplant. Auch hierzu wird inhaltlich auf die detaillierten Darstellungen in der Vorlage 2014/358 zur Ratssitzung vom 11.12.2014 verwiesen.

Eine direkte Radverbindung vom Marktplatz entgegen der Zufahrt vom Biesenkamp ist wegen der engen Verhältnisse zwischen Stützelementen, insbesondere bei Anliefer- und Marktbeschickungsverkehr zu gefährlich. Hier soll eine andere Lösung durch Führung des Radverkehrs mit kurzem Verschwenk bis vor den Zebrastreifen angestrebt werden. Dies würde nur geringe Kosten verursachen und könnte mit an die Fördermaßnahme zu 3. angehangen werden.

6. Aufwertung der Altstadtzuführung über Erinstraße - Widumer Straße:

Die vom Westring / A42 und aus Richtung Herne kommenden Fahrzeuge mit Zielrichtung Altstadt sollen diese möglichst über die Widumer Straße anfahren, um die Lönsstraße zu entlasten. Der direkte Weg über den südlichen Westring und die Erinstraße zur Widumer Straße wird heute schon gut genutzt. Da aber die Erinstraße an der Kreuzung mit dem Altstadtring nur eine Fahrspur aufweist, kommt es hier oft zu Rückstauerscheinungen, die einer Aufwertung als Zulaufstrecke zur Altstadt entgegen stehen. Um das zu ändern, wurden mit Straßen.NRW als Baulastträger des Altstadtrings Möglichkeiten hierzu erörtert. Diese werden in einer Erweiterung der Einmündung Erinstraße um eine Fahrspur sowie in signaltechnischen Verbesserungen gesehen. Da hier wegen einer aufgetretenen Unfallhäufungsstelle ohnehin Handlungsbedarf besteht, erscheint eine zeitnahe Umsetzung möglich. Ein signaltechnisches Kurzgutachten, das Leistungsfähigkeitsverbesserungen ausweist, wurde bereits durch die Stadt erstellt. Der Abstimmungsprozess mit Straßen.NRW wird auf dieser Basis fortgeführt. Die ausführungsfähige Planung für die zusätzliche Spur ist aller Wahrscheinlichkeit nach von der Stadt zu liefern und wäre durch den EUV zu sichern. Die kurze Rechtsabbiegespur plus Inselbeseitigung wäre durch die Stadt zu finanzieren und baulich umzusetzen. Hierfür werden 25 T€ investiv veranschlagt. Davon wären 5 T€ für die Planung durch den EUV extern zu sichern.

Zur Aufwertung der Verbindung Westring- Erinstraße wurde diese bereits im Masterplan Mobilität als wichtige ortsteilbezogene Verbindungsstraße dargestellt. Um dies zu unterstreichen, soll an der Kreuzung Erinstraße (vor dem Förderturm) die bislang hier geltende Rechts-vor-Links-Regelung durch eine abknickende Vorfahrt für die Hauptrichtung der Erinstraße abgelöst werden. Dies ist bereits angeordnet aber noch nicht vollzogen.

7. Aufwertung der Altstadtzuführung über Herner Straße - Altstadtring - Widumer Straße:

Der Hauptzufluss zur Altstadt aus deren westlichem Umfeld verläuft heute über die in Baulast des Kreises stehende Herner Straße, die kurz nach der Unterquerung des Altstadtrings direkt in die Lönsstraße mündet. Die Zufahrten zum Altstadtring sind signalisiert und untereinander koordiniert, so dass ein relativ ungehinderter Durchfluss von der Herner Straße zur Lönsstraße möglich ist. Dies macht die Einfahrt in die Lönsstraße komfortabel. Ein Rechtsabbiegen auf den Altstadtring, um dann als Linksabbieger über die Widumer Straße die Altstadt zu erreichen, ist deshalb weniger attraktiv, insbesondere auch deshalb, weil nur eine Mischspur an der Herner Straße vor der Auffahrt zum Altstadtring vorhanden ist. Dies könnte durch eine gesonderte Rechtsabbiegespur erheblich verbessert werden und käme auch der gesamten signaltechnischen Abwicklung zu Gute. Auf Basis einer Vorentwurfsskizze wurden hierfür vom EUV Kosten einschließlich signaltechnischer Umrüstung in Höhe von 189.000 € ermittelt. Diese liegen unter der Bagatellgrenze für eine Bezuschussung nach der Förderrichtlinie kommunaler Stra-

ßenbau. Da der Kreis Recklinghausen als Straßenbaulastträger der Herner Straße die Stadt als Verursacher der Maßnahme sieht, wird von dort eine Finanzierung abgelehnt, so dass die Kosten sowohl für die Planung als auch für die bauliche Umsetzung nach dem Verursacherprinzip allein von der Stadt hierfür zu tragen wären. Auch Straßen.NRW als Baulastträger des Altstadtrings und der dieser Straße zugeordneten Anschlussknotenpunkte einschließlich Signalanlagen sieht sich für eine solche Rechtsabbiegespur nicht in der Verantwortung.

Hieraus ergibt sich folgende Schlussfolgerung: Entweder wird die Finanzierung durch die Stadt eigenständig sichergestellt und eine Planung und Umsetzung zeitnah vorangetrieben oder die Maßnahme wird bis zur Fertigstellung des Rondells und anderer Begleitmaßnahmen des Altstadtkonzeptes zurückgestellt, um erst die daraus resultierenden Wirkungen, z.B. Belastungssteigerungen in der Lönsstraße, abzuwarten und dann über die Dringlichkeit zu entscheiden. Ersteres wäre zwar aus verkehrlicher Sicht im Sinne des verfolgten Gesamtkonzeptes zu bevorzugen; mit Blick auf den Haushalt, den Haushaltssanierungsplan und die restriktiven Vorgaben der Kommunalaufsichtsbehörden auf Grundlage des Stärkungspaktgesetzes (bei der „Zuwendung“ an den Kreis würde es sich zudem um eine freiwillige Leistung handeln) stellt sich eine Realisierung aber aktuell als unrealistisch dar, da es zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung des Ergebnishaushaltes kommen würde.

Eine zusätzliche Verbesserung im Sinne des verfolgten Gesamtkonzeptes könnte eine moderate Verbreiterung der Kleinen Lönsstraße im Einmündungsbereich zur Herner Straße erbringen, sodass hier eine gesonderte Rechtsabbiegespur im Rückstaubereich zur signalisierten Kreuzung entsteht. Dies wurde bereits im Zuge eines signaltechnischen Gutachtens aus dem Jahre 2004, für den Fall, dass das Gesamtgebiet nördlich der Kleinen Lönsstraße / Dammstraße voll bebaut ist, vorgeschlagen, um den Knotenpunkt zur Anbindung der Herner Straße und des Altstadtrings leistungsfähiger zu gestalten. Nach weitgehendem Abschluss der Bautätigkeit in dem Gebiet werden nun Forderungen nach einer Sperrung der Dammstraße als Verbindung zur Herner Straße immer lauter, die für Baustellenverkehre offengehalten wurde, aber letztlich nur für Fußgänger und Radfahrer im B-Plan vorgesehen ist. Diese Verbindung wird natürlich auch von Pkw rege genutzt. Bei Schließung würde sich dieser Verkehr zwangsläufig zur Kleinen Lönsstraße verlagern. Deshalb sollte diese relativ kleine und unkomplizierte Maßnahme spätestens im Rahmen der Rechtsabbiegespur Herner Straße bei signaltechnischer Gesamtanpassung mit umgesetzt werden. Ein Vorentwurfsplan hierzu existiert bereits seit längerem. Auch diese gesonderte Rechtsabbiegespur würde die Fahrtrichtung über den Altstadtring zur Widumer Straße aufwerten.

Wegen einer erforderlichen signaltechnischen Gesamtanpassung macht eine Umgestaltung nur als Gesamtmaßnahme des Doppelknotenpunktes Sinn, was aber aus o. g. Finanzierungssicht momentan nicht möglich ist. Deshalb sollte die Maßnahme zurückgestellt werden.

8. Überarbeitung / Anpassung Vorwegweisung und Parkleitsystem:

Die entsprechend den letzten beiden Punkten anzustrebende Lenkung der Verkehrsströme zur Altstadt über die Widumer Straße muss sinnvollerweise durch eine entsprechende wegweisende Hinweisbeschilderung unterstützt werden. Diese muss für die Route über die Erinstraße bereits am Kreisverkehr Westring /Herner Straße beginnen und an der Kreuzung Erinstraße/Altstadtring/Widumer Straße wiederholt werden. Auch an der Einmündung von der Herner Straße zum Altstadtring soll deutlicher auf die beabsichtigte Hauptzufahrt über die Widumer Straße hingewiesen werden. Dies soll durch die Beschilderung zum „Zentrum“ oder „Zentrum/Altstadt“ bekräftigt werden. Eine sol-

che Hervorhebung als Hauptzufahrtstrecke zum zentralen Altstadt kern, worunter der weitläufige Bereich um den Marktplatz zu verstehen ist, macht natürlich nur Sinn, wenn der Streckenwiderstand der ausgeschilderten Anfahrroute gering ist und keine größeren Hemmnisse enthält. Deshalb wäre es wenig zielführend, auf Leistungsfähigkeitsverbesserungen (zusätzliche Spuren) an den beiden betreffenden Signalknotenpunkten zu verzichten und nur durch Beschilderung zu versuchen den Verkehr über die Wunschstrecken zu leiten. Deshalb sollte eine bauliche, gekoppelt mit einer signaltechnischen Verbesserung, an den beiden genannten Punkten im Vordergrund stehen und die wegweisende Beschilderung möglichst erst danach erfolgen.

Die geänderte Hinweisbeschilderung auf das „Zentrum“ wäre dann auch vor anderen Altstadtzugängen und deren Vorfeld gleichlautend zu installieren. Hierzu wird durch Bereich 32 in Verbindung mit dem Kreis Recklinghausen als Straßenbaulastträger die vorhandene Wegweisung überplant.

Das bestehende Parkleitsystem ist bereits so angelegt, dass Altstadtbesuchern über die umgebenden Hauptverkehrsstraßen mittels großer Übersichtstafeln zunächst die Wegeführung zu den Einfahrbereichen „Süd“, „Ost“ und „West“ angeboten wird und dann ein Kette von Hinweisschildern den Verkehr dort hin leitet, z.B. mit den Schriftzug „Altstadt West“. Das soll auch so beibehalten werden. Lediglich auf den großen Übersichtstafeln soll die Überschrift „Parken Altstadt“ durch „Parken Altstadt / Zentrum“ ersetzt bzw. ergänzt werden. Anpassungen des Parkleitsystems, die sich aus den Umbaumaßnahmen zum Verkehrskonzept ergeben, z.B. durch geänderte oder neue Schilderstandorte oder neue Verkehrsführungen zu den Parkplätzen, sind über diese Einzelmaßnahmen mit zu planen und zu finanzieren.

Abwägungsergebnisse zu weiteren Vorschlägen und Anregungen:

Zur Abrundung der oben dargestellten straßenverkehrlichen Kernpunkte des Altstadt-konzeptes sollen abschließend noch eine Reihe erhobener Forderungen und Anregungen zur besseren Funktionalität der Altstadt in Bezug auf ÖPNV / SPNV, Fußwegebeziehungen und Fahrraddurchlässigkeit abgehandelt werden:

Der **Verknüpfungspunkt ZOB-RB43** steht hierbei im Vordergrund. Eine Namensgleichheit des ZOB Münsterplatz und des Bahnhof Castrop-Rauxel Süd zur besseren Darstellung als Verknüpfungspunkt bzw. in elektronischen Fahrplänen als Reisekette wäre hierbei hilfreich. Eine Namensänderung des wenig Zentrumsnähe ausdrückenden Bahnhofs Süd wurde im Rahmen des Planungs-und Abstimmungsprozesses mit der DB und dem VRR zur Bahnhofsumgestaltung im Zuge des zu beseitigenden Bahnübergangs bereits thematisiert. Auf Grund des eingeschätzten Kostenumfangs von ca. 50.000 €, den die Stadt als Verursacher tragen müsste, wurde dieser Punkt hierbei zunächst nicht weiter verfolgt. Er könnte aber im weiteren Verlauf der Planungen wieder aufgegriffen werden. Diese sehen vor, die Bahnsteige zu verlängern und behindertengerecht auszubauen. Der südliche Bahnsteig soll außerdem auf die westliche Seite des künftigen Fg-Tunnels rücken. Zurzeit sind die Planungen ins Stocken geraten, da die DB zunächst das erarbeitete Planungskonzept mit dem Eisenbahnbundesamt abstimmen muss, wovon die weiteren Verfahrensschritte abhängen. Alle mit dem Verknüpfungspunkt zusammenhängenden Einzelmaßnahmen können deshalb sinnvoll nur im Zusammenhang mit diesen Planungen erfolgen. Auch wären diese vordergründig im Aufgabenspektrum des Nahverkehrsplanes zu verankern.

Bezüglich der Forderung nach einem Kundencenter im Bereich des ZOB wurden über den Bereich12 die Verkehrsgesellschaften hierzu angesprochen, mit dem Ergebnis,

dass von dort keine Initiative hierzu zu erwarten ist und deshalb dies nicht weiter verfolgt wird.

Zu **Fußwegeverbindungen** gab es neben den oben abgehandelten Fußgängerüberwegen bzw. Querungsstellen den Vorschlag, die Verbindung vom Parkdeck des EKZ zum ZOB in der Form aufzuwerten, dass z.B. durch einen Aufzug die Nutzbarkeit verbessert wird und dabei gleichzeitig die hier noch vorhandenen Reserven für den ruhenden Verkehr besser ausgeschöpft werden könnten. Die Koppelung mit anrechenbaren Kosten von Parktickets beim Einkauf im gesamten Altstadtbereich wurde ebenfalls vorgeschlagen.

Zwischenzeitlich wurde die Möglichkeit einer zeitlich begrenzten kostenfreien Nutzung für alle eingeräumt.

Zur **Verbesserung des Radfahrverkehrs** gab es die Überlegung, in der Fußgängerzone der Altstadt umfassend Radverkehr zuzulassen. Dies ist heute bereits in fußgängerschwachen Zeiten (bis 10:00 Uhr und ab 19:00 Uhr) der Fall. Eine Ausweitung wird sowohl vom ADFC als auch von der Polizei abgelehnt. Inwieweit dennoch eine Ausweitung erfolgen soll, bleibt der politischen Abwägung vorbehalten. Um vom Marktplatz mit dem Rad zum Biesenkamp zu gelangen, soll eine kurze Verbindung hierhin ermöglicht werden. Hierbei ergab eine Schleppkurvenüberprüfung, dass dies im Einfahrtbereich wegen der ausgeschöpften Breite bei Anlieferverkehren und durch Marktbeschicker u. ä. im Gegenverkehr zur Einbahnstraße nicht möglich sein wird. Deshalb soll vor der Zufahrt vom Biesenkamp eine mit Markierungs- und Piktogrammsteinen versehene Führung bis zum linken Rand des Zebrastreifens am Biesenkamp vorgesehen werden. Eine Weiterführung südlich des Biesenkamps bis zur Einmündung Am Bennertor soll zusätzlich die Verbindung über den Brückenweg zur Dortmunder Straße und zur neu zu errichtenden Brücke über die Emschertalbahn zur Thomasstraße und Kolpingstraße ermöglichen. Dies könnte noch mit in die Bezuschussung der neuen Regelung für den Radverkehr am Biesenkamp gemäß 3. mit einfließen.

Weitergehende an die Verwaltung herangetragene Vorstellungen im Biesenkamp Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung zuzulassen oder ihn gar als Fahrradstraße umzufunktionieren, wurden im Rahmen einer Verkehrsschau am 04.11.2014 insbesondere durch die Polizei vehement abgelehnt.

Eine Freigabe der ZOB-Flächen für den Radverkehr einschließlich der Gehwege wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls abgelehnt. Dem schließen sich die hier verkehrenden Verkehrsgesellschaften in einer schriftlichen Stellungnahme an.

Beim künftigen Ausbau der maroden Glückaufstraße zwischen Stadtgarten und Witte-ner Straße ist Radverkehr entgegen der Einbahnstraße vorgesehen, um u.a. das Kath. Krankenhaus per Rad auf kurzem Weg erreichen zu können und besser zur signalisierten Querungsstelle an der B235 zu gelangen.

Neben den vorgesehenen Fahrradabstellanlagen am Münsterplatz sollen auch im Zuge der Planungen zum Marktplatz Fahrradständer mit vorgesehen werden.

Ladestationen für Elektrofahrräder sind bei heute üblicher Ladeleistung für 60 bis 70 km im Stadtverkehr eigentlich nicht notwendig. Da aber ein landesweiter Radweg durch die Altstadt den Markt tangiert und zum Aufenthalt einlädt, wäre eine Ladestation aus dieser Sicht hier schon sinnvoll. Es sollte aber bevorzugt ein Sponsor (z.B. die Sparkasse) hierfür gesucht werden.

Ein **Pflanzkonzept** für den Gesamtbereich der Altstadt ist, gekoppelt an den Ausbau des Rondells, nicht möglich. Im Rahmen dieser Maßnahme können nur Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Baumschutzsatzung mit eingeplant und umgesetzt werden. Die Erarbeitung eines Konzepts zur Aufwertung des Baumbestandes in der gesamten Innenstadt sprengt den Rahmen eines Verkehrskonzeptes und ist auch vom Bereich 67

intern nicht leistbar, sondern müsste von dort an ein externes Planungsbüro vergeben werden. Insofern ist dies als gesondertes Projekt zu betrachten.

Abschließend soll noch darauf aufmerksam gemacht werden, dass verwaltungsseitig im Zuge der Maßnahmenzusammenstellung zur Altstadt auch Fragen zur Schadstoffbelastung der Luft im Altstadtbereich aufgeworfen wurden.

Hierbei ergab ein erster Test für ein Luftscreening nach einem von Verkehrsstärken abhängigen Berechnungsprogramm für zu erwartende Schadstoffbelastungen, dass im Altstadtbereich durchaus mit Überschreitungen zulässiger Werte gerechnet werden kann.

Genauere Untersuchungen hierzu will der EUV zu den hauptsächlichen Straßenzügen der Altstadt im Einzelnen noch durchführen.

Daraus könnten sich ebenfalls noch Konsequenzen zur künftigen Verkehrslenkung und -regulierung ergeben.

Haushaltswirtschaftliche und haushaltsrechtliche Restriktionen

Mit dem vorliegenden „*Bericht zum Vorbereitungsstand des Verkehrskonzeptes Altstadt*“ kommt die Verwaltung wie eingangs dargestellt einem Beschluss des Betriebsausschusses 3 vom 30.01.2014 nach. Es wird an dieser Stelle nochmals betont, dass das zur Beschlussfassung vorliegende Konzept als wesentliche Arbeitsgrundlage für die weitere Planung und Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen dienen soll.

Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass sich die Stadt Castrop-Rauxel weiterhin in einer äußerst prekären Finanzlage befindet und mannigfaltigen Restriktionen unterliegt. Zu nennen sind hier zu förderst die Anforderungen aus dem Stärkungspaktgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, die Verpflichtung der Stadt zur Einhaltung des vom Rat beschlossenen und von der Bezirksregierung Münster genehmigten Haushaltssanierungsplans und insbesondere der ab 2016 gesetzlich zwingend vorgeschriebene Haushaltsausgleich.

Die genannten haushaltswirtschaftlichen und haushaltsrechtlichen Restriktionen haben zur Folge, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen in ihrer Gesamtheit nicht kurzfristig umzusetzen sein werden. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die nur sehr begrenzt vorhandenen investiven Mittel als auch hinsichtlich der im Verkehrskonzept Altstadt enthaltenen konsumtiven Maßnahmen.

Im Hinblick auf die ab 2016 bestehende zwingende Verpflichtung zum Ausgleich des Ergebnisplans und der Tatsache, dass das Land Nordrhein-Westfalen gleichzeitig die jährlichen Konsolidierungshilfen sukzessive reduzieren wird, gilt es zusätzliche Belastungen des Ergebnisplans unbedingt zu vermeiden, wohlwissend, dass die Haushalte im Konsolidierungszeitraum bis 2021 „auf Kante genäht“ sein werden. Dies gilt insbesondere für die Haushaltsjahre 2016 und 2017, in denen das jeweilige Konsolidierungsziel ausweislich der mittelfristigen Finanzplanung voraussichtlich nur knapp und unter großen Anstrengungen zu erreichen sein wird.

Es ist daher wichtig und richtig herauszustellen, dass aus dem vorliegenden Beschluss kein „Automatismus“ hinsichtlich der Umsetzung der genannten Maßnahmen folgt sondern der Rat über die tatsächliche Realisierung der einzelnen Schritte jeweils im Rahmen der jährlichen Haushaltspläne beschließt. Dabei können die Ergebnisse aus gestellten Förderanträgen, aus Verhandlungen mit anderen beteiligten Straßenbaulastträ-

gern (zu nennen sind hier der Kreis Recklinghausen und Straßen.NRW) und aus Abstimmungsprozessen mit den Kommunalaufsichtsbehörden jeweils aktuell und objektkonkret einbezogen werden. Wie bereits in dem Beschlussvorschlag dargestellt, soll das vorliegende „Verkehrskonzept Altstadt“ dabei als wesentliche Arbeitsgrundlage dienen. In diesem Kontext ist auch die **Anlage 4** zu dieser Vorlage zu verstehen, die im Sinne eines schlüssigen Gesamtkonzeptes als Umsetzungsziele die vorgesehenen Maßnahmen 1 bis 8 mit ihren finanziellen bzw. fördertechnischen Rahmenbedingungen auflistet und anzustrebende Zeitabläufe formuliert.

Der Haushaltsplan bzw. die Investitions-Dringlichkeitsliste des Jahres 2015 sieht für das wesentliche Teilprojekt „Rondell Lönsstraße“ für das laufende Haushaltsjahr Planungskosten in Höhe von 60.000 € und in der Umsetzungsplanung für das Jahr 2016 investive Mittel in Höhe von 470.000 € vor. Ausweislich der Darstellungen unter Ziffer 1 und unter Hinweis auf die beigefügten Anlagen ist für die Rondelllösung im engeren Sinne inklusive Radweg zum Münsterplatz in 2016 mit investiven Auszahlungen in Höhe von 235.000 € zu rechnen (Planungskosten in 2015: 55.000 €). Die Errichtung der unter Ziffer 2 beschriebenen Radabstellanlagen würde einen weiteren investiven Auszahlungsbedarf in Höhe von 24.000 € nach sich ziehen (Planungskosten in 2015: 5.000 €). Die erforderlichen Mittel hierfür sind im Haushaltsplan 2015 bzw. der mittelfristigen Finanzplanung 2016 – 2018 grundsätzlich vorgesehen. Die Maßnahmen könnten daher – unbeschadet des Budgetrechts des Rates – als gesichert angesehen werden. Hinsichtlich der „*Errichtung der Radabstellanlagen Münsterplatz*“ ist es allerdings erforderlich, dass der noch einen entsprechenden ausdrücklichen deklaratorischen Beschluss fasst. Die Deckung könnte dabei aus der Position „*Rondell Altstadt*“ dargestellt werden.

Sollten für einzelne Maßnahmen Fördermittel und/oder Kostenbeteiligungen generiert werden können, würde sich dies selbstverständlich positiv auf den Haushalt der Stadt Castrop-Rauxel auswirken bzw. zu entsprechenden Entlastungen führen.

Anlagen:

- Anlage 1a Finanzielle Auswirkungen – Rondell Lönsstraße mit Radweg zum Münsterplatz
- Anlage 1b Finanzielle Auswirkungen Radabstellanlagen Münsterplatz
- Anlage 2a Daten zur Investitionsmaßnahme Rondell Lönsstraße mit Radweg zum Münsterplatz
- Anlage 2b Daten zur Investitionsmaßnahme Radabstellanlagen Münsterplatz
- Anlage 3 Übersichtsplan Maßnahmen Verkehrskonzept Altstadt
- Anlage 4 Kosten- und Maßnahmenplan

20	12	32	EUV
gez. Tesch	gez. Oldengott	gez. Roehl	gez. Werner

Anlage 1a - Finanzielle Auswirkungen – Rondell Lönssstraße mit Radweg zum Münsterplatz

I. Mittelbedarf:

davon

Ergebnisplan*

Aufwendungen:	€
- Erträge von Dritten:	€
= Städtischer Eigenanteil:	€

davon

Finanzplan

Auszahlungen:	290 T€
- Einzahlungen von Dritten:	€
= Städtischer Finanzierungsanteil:	290 T€

(Daten zur Investitionsmaßnahme
siehe Anlage 2a)

Die benötigten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung*:

JA ☒ Buchungsstelle: 54.01/0561.785800
 NEIN ☐ Siehe Erläuterungen / Angabe von Deckungsvorschlägen

Erläuterungen / Angabe von Deckungsvorschlägen:

Es wird zunächst unterstellt, dass die Finanzierung vollumfänglich durch die Stadt Castrop-Rauxel erfolgen muss. Gleichwohl werden entsprechende Fördermittel beantragt. Sollten diese generiert werden können, würde sich dies selbstverständlich positiv auf den „Investitionshaushalt“ auswirken.

Bei Maßnahmen des Finanzplanes:

- ☒ Die Maßnahme ist in der vom Rat beschlossenen Dringlichkeitsliste enthalten.
☐ Die Maßnahme ist in die vom Rat beschlossene Dringlichkeitsliste zusätzlich aufzunehmen bzw. eine Erweiterung der Maßnahme ist vorzunehmen.
☐ Die Maßnahme ist in die vom Rat zu beschließende Dringlichkeitsliste aufzunehmen.

II. Auswirkungen auf die mittelfristige Haushaltsplanung:

Ergebnisplan	2015	2016	2017	2018	insgesamt
Auszahlungen	55 T€	235 T€	€	€	290 T€
Einzahlungen Dritter	€	€	€	€	€
Finanzierungsanteile	55 T€	235 T€	€	€	290 T€
	€	€	€	€	€
	€	€	€	€	€
	€	€	€	€	€
Summe	€	€	€	€	€

Die Finanzierung ist innerhalb der mittelfristigen Haushaltsplanung für die Produktgruppe

☒ gesichert* ☐ nicht gesichert

III. Es wurde geprüft, dass es sich um eine Maßnahme handelt, die unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 82 GO NRW notwendig und unabweisbar ist.

* In 2016 werden voraussichtlich noch Aufwendungen durch Abschreibungen auf die Restbuchwerte der bislang vorhandenen Straßenabschnitte, die durch das Rondell „ersetzt“ werden, entstehen. Diese Aufwendungen werden derzeit noch ermittelt und sind im Rahmen der Haushaltsplanung 2016 entsprechend zu berücksichtigen.

Anlage 1b - Finanzielle Auswirkungen – Radabstellanlagen Münsterplatz

I. Mittelbedarf:

davon

Ergebnisplan

Aufwendungen:	€
- Erträge von Dritten:	€
= Städtischer Eigenanteil:	€

davon

Finanzplan

Auszahlungen:	29 T€
- Einzahlungen von Dritten:	€
= Städtischer Finanzierungsanteil:	29 T€

(Daten zur Investitionsmaßnahme
siehe Anlage 2b)

Die benötigten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:

JA

☐

Buchungsstelle:

NEIN

☒

Siehe Erläuterungen / Angabe von Deckungsvorschlägen

Erläuterungen / Angabe von Deckungsvorschlägen:

Die deklaratorische Aufnahme der Maßnahme in die Investitions-Dringlichkeitsliste durch den Rat ist erforderlich. Die Finanzierung kann durch entsprechende Minderauszahlungen bei der Buchungsstelle „Rondell Lönssstraße“ (54.01/0561.785800) dargestellt werden.

Es wird zunächst unterstellt, dass die Finanzierung vollumfänglich durch die Stadt Castrop-Rauxel erfolgen muss. Gleichwohl werden entsprechende Fördermittel beantragt. Sollten diese generiert werden können, würde sich dies selbstverständlich positiv auf den „Investitionshaushalt“ auswirken.

Bei Maßnahmen des Finanzplanes:

☐ Die Maßnahme ist in der vom Rat beschlossenen Dringlichkeitsliste enthalten.

☒ Die Maßnahme ist in die vom Rat beschlossene Dringlichkeitsliste zusätzlich aufzunehmen bzw. eine Erweiterung der Maßnahme ist vorzunehmen.

☐ Die Maßnahme ist in die vom Rat zu beschließende Dringlichkeitsliste aufzunehmen.

II. Auswirkungen auf die mittelfristige Haushaltsplanung:

Ergebnisplan	2015	2016	2017	2018	insgesamt
Auszahlungen	5 T€	24 T€	€	€	29 T€
Einzahlungen Dritter	€	€	€	€	€
Finanzierungsanteile	5 T€	24 T€	€	€	29 T€
	€	€	€	€	€
	€	€	€	€	€
	€	€	€	€	€
Summe	€	€	€	€	€

Die Finanzierung ist innerhalb der mittelfristigen Haushaltsplanung für die Produktgruppe

☒

gesichert

☐

nicht gesichert

III. Es wurde geprüft, dass es sich um eine Maßnahme handelt, die unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 82 GO NRW notwendig und unabweisbar ist.

Daten zur Investitionsmaßnahme:
(Anlage 2a)

Rondell Lönsstraße mit Radweg zum Münsterplatz

1. Gesamtwerte

Maßnahme/Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellungskosten			Zuwendungen		
Buchungsstelle	Gegenstand	Investive Auszahlung	Akt. Eigen- leistung	Summe	Zuwendungs- geber 1	Zuwendungs- geber 2	Summe
54.01/0561.785800	Planungskosten	55.000 €		55.000 €	0 €	0 €	0 €
54.01/0561.785800	Baukosten	235.000 €		235.000 €	0 €	0 €	0 €
Summe:		290.000		290.000	0 €	0 €	0 €

Maßnahme/Gegenstand							
Buchungs- stelle	Gegenstand	Eigenanteil	Nutzungs- dauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpunkt der Inbetr./Herst.)	Kostenstelle		
54.01/0561.785800	Planungskosten	55.000 €	55	01.01.2017			
54.01/0561.785800	Baukosten	235.000 €	55	01.01.2017			

2. Darstellung der Folgeaufwendungen und /-erträge*

Maßnahme/Gegenstand			Abschreibungen				
			Grundwerte		Abschreibungsbeträge		
	Nutzungs- beginn	Nutzungsende	Abschr. / Jahr	Abschr. / Monat	Abschr. im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr. im letzten Jahr
Rondell Lönsstraße mit Radweg zum Münsterplatz	01.01.2017	31.12.2017	5.273 €	439 €	5.273	284.727 €	5.273 €

Maßnahme/Gegenstand			Erträge aus der Auflösung von Sonderposten				
			Grundwerte		Ertragswerte		
	Nutzungs- beginn	Nutzungsende	Ertrag / Jahr	Ertrag / Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr

3. Finanzielle Auswirkungen der Investitionsmaßnahme

Zeitraum	Finanzplanung		
	Auszahlung	Einzahlung	Saldo
2015	- 55.000		- 55.000 €
2016	- 235.000 €		- 235.000 €
Summe:	- 290.000 €		- 290.000 €

Zeitraum	Ergebnisplanung*		
	Aufwand	Ertrag	Saldo
2017	- 5.273 €		- 5.273 €
2018	- 5.273 €		- 5.273 €
2019 – 2071	- 279.454 €		- 279.454 €
Summe:	- 290.000 €		- 290.000 €

* In 2016 werden voraussichtlich noch Aufwendungen durch Abschreibungen auf die Restbuchwerte der bislang vorhandenen Straßenabschnitte, die durch das Rondell „ersetzt“ werden, entstehen. Diese Aufwendungen werden derzeit noch ermittelt und sind im Rahmen der Haushaltsplanung 2016 entsprechend zu berücksichtigen.

Daten zur Investitionsmaßnahme:
(Anlage 2b)

Radabstellanlagen Münsterplatz

1. Gesamtwerte

Maßnahme/Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellungskosten			Zuwendungen		
Buchungsstelle	Gegenstand	Investive Auszahlung	Akt. Eigen- leistung	Summe	Zuwendungs- geber 1	Zuwendungs- geber 2	Summe
54.01/0596.785800	Planungskosten	5.000 €		5.000 €	0 €	0 €	0 €
54.01/0596.785800	Baukosten	24.000 €		24.000 €	0 €	0 €	0 €
Summe:		29.000 €		29.000 €	0 €	0 €	0 €

Maßnahme/Gegenstand							
Buchungsstelle	Gegenstand	Eigenanteil	Nutzungs- dauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpunkt der Inbetr./Herst.)	Kostenstelle		
54.01/0596.785800	Planungskosten	5.000 €	10	2017			
54.01/0596.785800	Baukosten	24.000 €	10	2017			

2. Darstellung der Folgeaufwendungen und /-erträge

Maßnahme/Gegenstand			Abschreibungen				
			Grundwerte		Abschreibungsbeträge		
	Nutzungs- beginn	Nutzungsende	Abschr. / Jahr	Abschr. / Monat	Abschr. im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr. im letzten Jahr
Radabstellanlage Münsterplatz	01.01.2017	31.12.2026	2.900 €	242 €	2.900 €	26.100 €	2.900 €

Maßnahme/Gegenstand			Erträge aus der Auflösung von Sonderposten				
			Grundwerte		Ertragswerte		
	Nutzungs- beginn	Nutzungsende	Ertrag / Jahr	Ertrag / Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr

3. Finanzielle Auswirkungen der Investitionsmaßnahme

Zeitraum	Finanzplanung		
	Auszahlung	Einzahlung	Saldo
2015	- 5.000 €		- 5.000 €
2016	- 24.000 €		- 24.000 €
Summe:	- 29.000 €		- 29.000 €

Zeitraum	Ergebnisplanung		
	Aufwand	Ertrag	Saldo
2017	- 2.900 €		- 2.900 €
2018	- 2.900 €		- 2.900 €
2019 – 2026	- 23.200 €		- 23.200 €
Summe:	- 29.000 €		- 29.000 €

Anlage 3

Übersichtsskizze zu 1. bis 8.

