



Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 12.03.2021

2021/096
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	13.04.2021	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	15.04.2021	
Rat der Stadt	22.04.2021	

Betreff

Nahmobilitätskonzept der Stadt Castrop-Rauxel

Finanzielle Auswirkungen

- ☒ keine haushaltsmäßige Berührung
- ☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

- 1.) Der Rat beschließt das Nahmobilitätskonzept der Stadt Castrop-Rauxel als strategische Grundlage der Verkehrsplanung für eine gesamtstädtische Förderung der Nahmobilität.
- 2.) Der Rat beauftragt die Verwaltung, das Nahmobilitätskonzept samt Maßnahmenkatalog bei anstehenden verkehrlichen Maßnahmen für eine kontinuierliche Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs als Handlungsleitfaden zu verwenden.
- 3.) Der Rat beauftragt die Verwaltung, auf Basis des Nahmobilitätskonzeptes eine Bewerbung zur Mitgliedschaft bei der AGFS einzureichen.

K r a v a n j a
Bürgermeister

L e n o r t
Stadtbaurätin

Sachverhalt

Mit Beschluss des Umweltausschusses vom 17.04.2018 und der nachfolgenden Mittelbereitstellung aus dem Energiefonds hat die Verwaltung die Planungsgemeinschaft Planersocietät / VIA mit der Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes sowie der Vorbereitung einer Bewerbung für die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden [AGFS] beauftragt.

Die Mitgliedschaft in der AGFS soll die verkehrspolitische Ausrichtung der Stadt Castrop-Rauxel konkretisieren, um verstärkt Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr sowie dem Umweltverbund zu unterstützen. Durch die Mitgliedschaft wird zudem der Zugang zu Landeszuschüssen u.a. gemäß den Richtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) für investive als auch nicht-investive Maßnahmen unterstützt.

Wesentliche Ziele, die hierfür zu erfüllen sind, liegen in der Bestrebung, allgemein die Nahmobilität zu fördern und hierbei insbesondere den Radverkehrsanteil im Modal Split deutlich zu erhöhen. Zudem soll eine gesamtstädtische Konzeption nahmobilitätsfördernder Maßnahmen als Leitfaden für zukünftige Planungen entwickelt werden.

Vorgehen

Für die Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes wurde sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr eine umfangreiche Grundlagenermittlung samt detaillierter Unfallanalyse durchgeführt. Im Radverkehr sind anschließend sämtliche Haupt-, Neben- und touristische Strecken befahren und dokumentiert worden. Die zu untersuchenden Bereiche im Fußverkehr wurden ressourcenbedingt auf die stärker frequentierten Ortsteile der Innenstadt, des Hauptbahnhofes, des Stadtmittelpunktes und des Ickerner Zentrums als größtes Stadtteilzentrum begrenzt.

Im Anschluss an die Analyse ist ein jeweiliges Maßnahmenprogramm mit spezifischen Schwerpunkten entwickelt worden. In der Fußverkehrsplanung wurde der Fokus auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und auf Schnittstellen in der Stadtentwicklung gesetzt, bei der Radverkehrsplanung auf Verkehrssicherheit und eines Netzzusammenschlusses gelegt.

Der Projektverlauf ist durch unterschiedliche Beteiligungsformate begleitet worden. Für den Abstimmungsprozess wurde bereits in einer frühen Phase ein Facharbeitskreis, bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, der Polizei, sämtlicher Straßenbaulastträger, der politischen Parteien, dem ADFC und dem Seniorenbeirat gebildet. Ergänzend haben verschiedene Veranstaltungen in Form einer Bürgerwerkstatt, einer Bürgerradtour, eines Planungsspaziergangs und einer Online-Beteiligung die Mitwirkung der Bürger*innen ermöglicht. So sind zahlreiche ergänzende Hinweise und Anregungen fortwährend geprüft und in die Bearbeitung eingeflossen.

Abschließend hat der eingerichtete Facharbeitskreis die Gesamtkonzeption begutachtet.

Zusammenfassung

Die Ergebnisse des Nahmobilitätskonzeptes für die Stadt Castrop-Rauxel lassen sich in Ziele und Maßnahmen für den Fußverkehr und den Radverkehr gliedern.

Das Fußverkehrskonzept verfolgt das übergeordnete Ziel, Castrop-Rauxel als Stadt der kurzen Wege weiterzuentwickeln, um den Fußverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Dieses

Ziel ist auch als Element der Gesundheitsförderung zu sehen. Große Beachtung soll dabei das Thema Verkehrssicherheit insbesondere mit dem ergänzenden Schwerpunkt der Verbesserung der Barrierefreiheit erhalten.

Vorrangiges Ziel des Radverkehrskonzeptes ist die Bildung eines geschlossenen, gesamtstädtischen, alltagstauglichen Radwegenetzes. Wesentliche Bestandteile dafür sind die Schließungen von vorhandenen Netzlücken, die Anbindung sämtlicher Stadtteile, die Anbindung wichtiger Verkehrsziele sowie die Anschlüsse an die Nachbarstädte.

Für beide Konzepte, sowohl im Fuß- als auch im Radverkehr sind umfangreiche Kartenwerke entwickelt worden, die Bestandsdaten und Maßnahmenvorschläge visualisieren. Ergänzt wird dies durch jeweilige Maßnahmenkataloge, die detaillierte Vorschläge u.a. priorisiert nach Kriterien der Schulwegrelevanz, der Verkehrssicherheit, der Netzzusammenhänge und nicht zuletzt der Bürgerwünsche auflisten.

Hierbei ist allerdings hervorzuheben, dass sämtliche Maßnahmenvorschläge im Fuß- und Radverkehr je eine Möglichkeit für eine Verbesserung der jeweiligen gegenwärtigen Situationen aufzeigen, diese jedoch vor einer Umsetzung im Detail geprüft werden müssen. Die Maßnahmenempfehlungen sind daher nicht als alternativlos zu sehen.

Im Zuge der Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes sind zudem Leitprojekte definiert worden, die zusätzliche Impulse der Nahmobilitätsförderung auch hinsichtlich einer Mitgliedschaft in der AGFS liefern sollen. Folgende Leitprojekte sind dazu ausgewählt worden:

- Umwandlung von untermaßigen Schutzstreifen in Piktogrammketten
- Vorfahrt für Radfahrende an Knotenpunkten
- Alternativen im grünen Netz im Radvorrangrouten-Standard zur Führung an Hauptstraßen
- Barrierefreiheit in der Altstadt
- Umgestaltung des Münsterplatzes
- Markierung des Kfz-Parkens auf der Fahrbahn zur verträglicheren Abwicklung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und zum Freiräumen der Gehwege
- Vereinheitlichung der Führung des Fuß- und Radverkehrs an Kreisverkehren.

Mit der Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes hat die Verwaltung neben der textlichen Ausarbeitung insbesondere mit den Themenkarten und den Maßnahmenkatalogen ein Werkzeug zur Verfügung gestellt bekommen, um zukünftige verkehrliche Entwicklungen im Sinne der Nahmobilitätsförderung umzusetzen. Der politische Beschluss des Nahmobilitätskonzeptes beauftragt die Verwaltung, die Vorschläge des Konzeptes grundsätzlich bei zukünftigen Planungen und Überlegungen einzubeziehen.

AGFS-Bewerbung

Die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Bewerbung in die AGFS wurden bereits vor der Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes erörtert und Beratungsangebote mit der Geschäftsstelle der AGFS sowie mit der zuständigen Abteilung des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wahrgenommen.

Grundvoraussetzung bildet die Bestrebung hin zu einer fuß- und fahrradfreundlichen Stadtentwicklung. Mit Beschluss des vorliegenden Nahmobilitätskonzepts würde die Verwaltung kurzfristig dieses zusammen mit den formellen Antragsunterlagen bei der AGFS zur Beantragung der Mitgliedschaft einreichen.

Eine erfolgreiche Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft ist zunächst auf eine Dauer von sieben Jahren begrenzt. Der weitere Verbleib darin ist abhängig von der systematischen Weiterentwicklung von Maßnahmen der bei Nahmobilität bzw. deren Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen. Entsprechend kann der Titel „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ auch wieder aberkannt werden.

Neben den eigentlichen Aufnahmekriterien der AGFS ist für die Umsetzung der Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes erforderlich, eine*n Radverkehrsbeauftragte*n als Ansprechpartner*in und Koordinator*in als zusätzliche Stellenbesetzung in die Verwaltung zu integrieren.

Mit einer konsequenten Umsetzung des Nahmobilitätskonzept könnten nach 10 bis 15 Jahren das Maßnahmenprogramm umgesetzt sein. Dies würde allerdings auch die Bereitstellung eines jährlichen Haushaltsansatzes erfordern. Die Gutachter haben auf Grundlage einer ersten Kostenermittlung bei einem Umsetzungszeitraum von 15 Jahren einen Finanzierungsbedarf für die in städtischer Baulast befindlichen Straßen von 11 Mio. € ermittelt. Rein rechnerisch würde dies einen jährlichen Ansatz von 750.000 € bedeuten. Dabei könnten mögliche Förderzugänge, die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des regulären Bauprogramms und eine Prioritätensetzung den Mittelbedarf reduzieren.

Anlagen:

1. AGFS – Bewerbung Castrop-Rauxel
2. Nahmobilitätskonzept
(2021-03 NMK Endbericht)
3. Maßnahmenkatalog Rad

B32	Per E-Mail 15.03.2021
B67	Per E-Mail 22.03.2021
EUV	Per E-Mail 19.03.2021