



Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 29.07.2021

2021/222
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	24.08.2021	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	26.08.2021	
Rat der Stadt	02.09.2021	

Betreff

Sanierung Altstadtring

Finanzielle Auswirkungen

- ☒ keine haushaltsmäßige Berührung
- ☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt das Planungskonzept zur Umgestaltung des Altstadtrings mit neuen Radverkehrsanlagen und beauftragt die Verwaltung, die Planungen in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW zur Vorbereitung der Umsetzung weiterzuführen.

Sachverhalt

Der Altstadtring ist eine kategorisierte Landesstraße am westlichen Rand der Castrop-Rauxeler Altstadt. Der für Bundes- und Landesstraßen zuständige Straßenbaulastträger Straßen.NRW plant dort ab Frühjahr des kommenden Jahres eine umfangreiche Brückensanierung und eine Fahrbahndeckensanierung. Die Baumaßnahme erstreckt sich dabei über die gesamte Länge des Altstadtrings zwischen dem Engelsburgplatz und der Bochumer Straße.

Der Stadtverwaltung wurde eine anstehende Sanierung der Fahrbahndecke bereits vor einigen Jahren angekündigt. Unmittelbar wurde dabei dem Landesbetrieb Straßen.NRW von Seiten der Stadt Castrop-Rauxel der Wunsch mitgeteilt, im Zuge dieser Maßnahme das Angebot für Radfahrer*innen auf diesem Streckenabschnitt zu verbessern. Die daraufhin entwickelten Planungsvarianten, meist unter (teilweiser) Beibehaltung der Vierstreifigkeit der Fahrbahnen fanden aufgrund von Sicherheitsbedenken und der Anwendung von Minimalbreiten für die Fahrstreifenanteile keine Zustimmung. Die weitere Entwicklung der einzelnen Planungsschritte hat im Jahr 2020 dazu geführt, dass ein externes Planungsbüro mit der Aufgabe betraut wurde, die Rücknahme des vierstreifigen Ausbaus unter den Gesichtspunkten der Ausbauqualität und der Leistungsfähigkeit zu prüfen und komfortable Radverkehrsanlagen einzuplanen. Eingeschränkt ist diese Planung durch die Vorgabe des Landesbetriebes, die bestehenden Hochbordanlagen weitestgehend beizubehalten, da es sich bei der Baumaßnahme um eine Fahrbahndeckenerneuerung ohne Erneuerung der Nebenanlagen und nicht um einen Vollausbau des Altstadtrings handelt.

Planung

Der nun vorliegende Entwurf des Planungsbüros ABVI aus Bochum sieht vor, den Straßenquerschnitt des Altstadtrings neu aufzuteilen. Der heute vierspurig ausgebaute Straßenabschnitt soll dabei auf zwei Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr ummarkiert und zugunsten des Radverkehrs mit breiten Radfahrstreifen ausgestattet werden. Die großzügig bemessenen Radspuren unterstützen auch die Anforderungen an den Radverkehr hinsichtlich der topografischen Verhältnissen am Altstadtring, wo an Steigungsbereichen langsam und Gefällebereichen zum Teil sehr schnell gefahren wird. An den Knotenpunkten sind jedoch individuelle Anpassungen für einen leistungsfähigen und vor allem sicheren Verkehrsablauf notwendig:

Knotenpunkt Altstadtring / Bochumer Straße / Karlstraße

Die Zufahrten Bochumer Straße und Karlstraße bekommen in Höhe der Haltelinien Aufstellbereiche für Radfahrende. So wird das Linksabbiegen erleichtert und der Radverkehr wird von den motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen besser gesehen. An der Zufahrt des Altstadtrings wird ebenfalls der Haltebalken des Radfahrstreifens zur besseren Sichtbarkeit vorgezogen und in der Karlstraße in einen Schutzstreifen überführt, der anschließend dort ausläuft. Aufstellbereiche und Abschnitte des Radfahrstreifens werden zur Erhöhung der Aufmerksamkeit wie im Plan dargestellt in Teilen rot eingefärbt.

Knotenpunkt Altstadttring / Widumer Straße / Erinstraße

Die Zufahrt der Erinstraße erhält im Zuge der Umgestaltung eine separate Rechtsabbiegespur. Die Maßnahme resultiert aus gesonderten Ergebnissen der Unfallkommission, die im Zuge dieser Baumaßnahme mit umgesetzt wird. An den Zufahrten des Altstadttrings aus südlicher und nördlicher Richtung werden die Haltebalken für den Radverkehr vor den Kraftfahrzeugverkehr gezogen, wobei die Spur aus südlicher Richtung aufgrund der Platzverhältnisse verschlankt werden muss. Für linksabbiegende Radfahrer*innen werden Aufstelltaschen im Kreuzungsbereich für das sogenannte ‚indirekte Linksabbiegen‘ markiert. Linksabbiegende Radfahrer*innen stellen sich hier auf und bekommen mit einer gesonderten Radfahrerampel die Freigabe zur gefahrlosen Überquerung des Kreuzungssignals. Grundsätzlich bleibt für Radfahrer*innen zudem die Möglichkeit, die Kreuzung über die Nebenanlagen schiebend zu queren.

Rampenanschlüsse Altstadttring / Herner Straße

Die Zuführungen der Rampen von der Herner Straße werden orthogonaler als bislang auf den Altstadttring geführt. Vorteil ist dabei, dass sich die Sichtverhältnisse der Einbiegenden verbessern. Dazu wird auch die Vorfahrssituation an diesen Stellen geändert. Während bislang die Verkehrsteilnehmer von der Herner Straße aus in einen neuen Fahrstreifen eingeschleust werden, sind diese zukünftig untergeordnet und haben Vorfahrt zu gewähren.

Knotenpunkt Altstadttring / Holzstraße / Obere Münsterstraße

In den Zufahrtsbereichen der Holzstraße und der Oberen Münsterstraße sind Schutzstreifen für den Radverkehr vorgesehen, die zum Haltebalken hin in einer Radaufstellfläche münden. Für linksabbiegende Radfahrer*innen auf dem Altstadttring wird jeweils – analog zur Regelung am Knotenpunkt Altstadttring / Widumer Straße / Erinstraße – das indirekte Linksabbiegen mittels Aufstelltaschen und separater Radsignalisierung angeboten. Wie auch an den zuvor genannten Knotenpunkten werden wesentliche Konfliktflächen der Radverkehrsanlagen rot eingefärbt.

Knotenpunktbereich Altstadttring / Engelsburgplatz / Bahnhofstraße / Ringstraße

Für den Engelsburgplatz in Fahrtrichtung B235 wurden im Vorfeld verschiedene Planungsvarianten geprüft. Als verkehrssicherste und dennoch funktionale Variante wurde die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bewertet. Dazu erhält der Abbiegekeil in Richtung der südlichen Ringstraße einen Radschutzstreifen, der nach Überführung der Fußgängerfurt als Ende der Umbaumaßnahme ausläuft. Für linksabbiegende Radfahrende wird ein Radfahrstreifen markiert, dessen Breite sich durch die Reduzierung von derzeit drei auf zukünftig zwei Rechtsabbiegespuren für den Kraftfahrzeugverkehr ergibt. Im Zuge der erforderlichen Änderungen der Signalisierung erhält der Radverkehr eine vom Kraftfahrzeugverkehr getrennte Signalisierung. Der Übergabepunkt der Planung im südlichen Bereich des Engelsburgplatzes auf die Ringstraße B235 ist in der

weiteren Planung zu klären. In und aus Richtung der Bahnhofstraße werden die vorhandenen Radfahrstreifen an die neu geplanten Radverkehrsanlagen angepasst.

Das Konzept der integrierten Signalsteuerung für den Einsatzfall der Feuerwehr, welches die Außenzufahrten zum Engelsburgplatz sperrt und den Innenring räumt, stellt sich als praktikabel dar und soll weiterhin beibehalten werden. Eine zusätzliche Signalisierung Der Fußgänger*innen ist lt. Feuerwehr nicht erforderlich. Im Rahmen der detaillierten Signalplanung wird die Feuerwehr nochmals beteiligt.

Bushaltestellen

Die im Planungsbereich liegenden Bushaltestellen „Am Wiedehagen / Erinpark“ und „Engelsburgplatz“ werden im Zuge der Baumaßnahme barrierefrei ausgebaut. Die neu geplanten Radverkehrsanlagen werden an diesen Stellen zur besseren Sichtbarkeit ebenfalls rot eingefärbt, um die Sicherheit zwischen Rad- und Busverkehr zu erhöhen.

Nahmobilitätskonzept

Auch das im April 2021 vom Rat beschlossene Nahmobilitätskonzept für die Stadt Castrop-Rauxel greift eine erforderliche bauliche Anpassung des Altstadtrings auf. Das Konzept stellt einerseits die erheblichen Oberflächenmängel auf dem Straßenabschnitt fest und empfiehlt zudem die Markierung von Radfahrstreifen. Auch auf die heute nicht barrierefrei nutzbaren Mittelinseln und Lichtsignalanlagen wird hingewiesen, welche ebenfalls im Rahmen der anstehenden Baumaßnahme angepasst werden sollen. Die Vorschläge aus dem Nahmobilitätskonzept sind als eine Planungsalternative in den Planungsprozess eingeflossen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung, die interfraktionelle Runde und die Beschlussvorlage unterstreichen die Bedeutung der Sanierungsmaßnahme, die ebenfalls durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW gestützt werden.

Beteiligung

Die Anregungen zum Planungskonzept aus der frühzeitigen Beteiligung des ADFC als Interessenverband haben Eingang in den Planungsprozess gefunden.

Weiterhin sind die vorliegenden Entwürfe zur Umgestaltung des Altstadtrings vom 20.07.2021 bis zum 08.08.2021 auf der Bürgerbeteiligungsplattform CONSUL veröffentlicht und können kommentiert werden. Zum Zeitpunkt des Vorlagenschlusses war die öffentliche Beteiligung noch nicht abgeschlossen. Zu den eingegangenen Hinweisen, Anregungen und Änderungswünsche erfolgt ein mündlicher Bericht.

Im Rahmen der interfraktionellen Runde am 19. Juli 2021 sind die Grundzüge des Planungskonzeptes den politischen Vertreter*innen im Vorgriff der vorliegenden Beschlussvorlage ebenfalls vorgestellt worden. Die grundsätzliche Stärkung des Radverkehrs erfuhr eine breite Zustimmung.

Weiteres Vorgehen

Mit Beschluss des vorliegenden Entwurfs zur Umgestaltung des Altstadtrings und anschließender Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage einschließlich Durchführung eines Sicherheitsaudits durch den Landesbetrieb Straßen.NRW wird das beauftragte Planungsbüro (vorbehaltlich der abschließenden Freigabe durch Straßen.NRW) die detaillierte Ausführungsplanung als Grundlage für die Ausschreibung der Baumaßnahme entwickeln. Zudem ist die durch den EUV Stadtbetrieb vorgesehene Beleuchtungsplanung (Mastleuchten mit Auslegern) neu zu berechnen. Das Vergabeverfahren für die Baumaßnahme wird voraussichtlich im 4. Quartal diesen Jahres erfolgen, so dass die Bautätigkeiten durch Straßen.NRW im Frühjahr 2022 beginnen können.

Im Zuge der Deckensanierung des Altstadtrings wird auch ein Teil der Karlstraße vom Landesbetrieb Straßen.NRW erneuert. In einem weiteren Bauabschnitt wird im Anschluss an die Baumaßnahme des Altstadtrings auf die Karlstraße von der Einmündung Altstadtring / Bochumer Straße / Karlstraße in Richtung Stadtgrenze Herne bis mindestens in Höhe der Haus-Nr. 89 eine neue Fahrbahndecke aufgebracht. Zudem soll die Bushaltestelle Karlstraße 77 ausgebaut werden.

Anlage

1. Entwurfsplanung zum Altstadtring

Beteiligte Bereiche	32	37	EUV
Kurzzeichen/ Datum	04.08.2021 (digitale Mitzeichnung)	03.08.2021 (digitale Mitzeichnung)	05.08.2021 (digitale Mitzeichnung)