



Castrop
Rauxel

Der Bürgermeister

Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 18.05.2022

2022/147

öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	14.06.2022	8
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	15.06.2022	
Rat der Stadt	23.06.2022	

Betreff

Sanierung Altstadttring

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt die weiterentwickelte Ausführungsplanung zur Umgestaltung des Altstadt-rings (Anlage 1 + 2) mit neuen Radverkehrsanlagen zur Übergabe an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW, mit dem Ziel der Umsetzung durch Straßen.NRW.

K r a v a n j a
Bürgermeister

L e n o r t
Stadtbaurätin

Sachverhalt

Der Altstadttring ist eine kategorisierte Landesstraße am westlichen Rand der Castrop-Rauxeler Altstadt. Der für Bundes- und Landesstraßen zuständige Straßenbaulastträger Straßen.NRW plant dort eine umfangreiche Brückensanierung und eine Fahrbahndeckensanierung ohne Erneuerung der Nebenanlagen, ein Vollausbau des Altstadttrings seitens Straßen.NRW ist nicht vorgesehen. Insofern sollen die bestehenden Hochbordanlagen weitestgehend beibehalten werden. Die Baumaßnahme erstreckt sich dabei über die gesamte Länge des Altstadttrings zwischen dem Engelsburgplatz und der Bochumer Straße.

Mit der Vorlage 2021/222 hat der Rat der Stadt Castrop-Rauxel im September 2021 mehrheitlich beschlossen das vom Planungsbüro ABVI erarbeitete Planungskonzept zur Umgestaltung des Altstadttrings mit neuen Radverkehrsanlagen weiter auszuarbeiten. Das gemeinsam mit Straßen.NRW entwickelte Planungskonzept sieht dabei vor, ein deutlich verbessertes Angebot für den Radverkehr zu schaffen. Dazu soll der heute vierspurig ausgebaute Straßenabschnitt auf zwei Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr ummarkiert und zugunsten des Radverkehrs mit breiten Radfahrstreifen ausgestattet werden. Die dem Planungskonzept zu Grunde liegende Entwurfsplanung wurde in ihren Details weiter ausgearbeitet. Dies auch unter der Würdigung der eingegangenen Hinweise und Anregungen aus der Bürgerschaft (s. Anlage 3), der Politik und den Trägern öffentlicher Belange (u.a. Straßen.NRW, EUV Stadtbetrieb, Verkehrsbetriebe, Polizei, Feuerwehr). Nachfolgend werden die Grundzüge und weiteren Ausarbeitungen erläutert.

Planung

Die durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW vorgesehene Deckensanierung des Altstadttringes bietet die Möglichkeit die Aufteilung des Straßenraumes auf dem Altstadttring im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität weiter zu entwickeln und den Anforderungen an die Nahmobilität Rechnung zu tragen. Ein Handlungsbedarf wird ebenfalls im Nahmobilitätskonzept der Stadt Castrop-Rauxel festgestellt. Neben der Empfehlung einer veränderten Flächenaufteilung mit einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn wird im Nahmobilitätskonzept auch auf die heute nicht barrierefrei nutzbaren Mittelinseln und Lichtsignalanlagen hingewiesen, welche ebenfalls im Rahmen der anstehenden Baumaßnahme angepasst werden sollen. So sehen die Grundzüge der Planung eine Reduzierung der Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr auf je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung vor, um für den Radverkehr großzügig bemessene Radfahrstreifen einzurichten. Die Radspuren werden auf der gesamten Länge, bis auf die Teilbereiche der Bushaltestelle rot eingefärbt. Die Roteinfärbung wird ebenfalls für die Radfuhrten in den Kreuzungsbereichen angewendet. Durch die zusätzliche visuelle Markierung wird für alle Verkehrsteilnehmer in Bezug auf die Fahrradspur zusätzliche Aufmerksamkeit geschaffen. Aufgrund der topographischen Verhältnisse nimmt die Geschwindigkeit der Radfahrenden im Steigungsbereich deutlich ab und im Gefällebereich deutlich zu, so dass die rote Markierung auch diesen Bereich deutlich hervorhebt. Da der Radverkehr nicht mehr auf dem Hochbord in der Nebenanlage geführt wird, entsteht somit auch für den bisher oft untermaßigen Fußweg zusätzlicher Raum, so wird zugleich der Fußverkehr gestärkt.

Im Rahmen der Planung wurde ein Leistungsfähigkeitsnachweis erstellt. Die Leistungsfähigkeit kann für alle Knotenpunkte sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze nachgewiesen werden. Zusätzlich zu dem Leistungsfähigkeitsnachweis wurde die Angebotsqualität der Strecke als ergänzendes Kriterium ermittelt. Auch die Angebotsqualität kann weitestgehend nachgewiesen werden. So ist die Angebotsqualität in Fahrtrichtung Süd sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze gegeben, ebenso wie in der Morgenspitze in Fahrtrichtung Nord. Die Angebotsqualität in Fahrtrichtung Nord ist in der Abendspitze als eingeschränkt zu bewerten. Im gesamten

Streckenabschnitt Altstadttring reduziert sich in der Abendspitze allerdings lediglich die durchschnittliche Streckengeschwindigkeit im Rahmen der Angebotsqualität von 50 km/h auf 48 km/h.

Grundlage der Planung ist die Maßgabe von Straßen.NRW im Rahmen der Deckensanierung eine Planung im Bestand. Somit findet kein Vollausbau des Altstadttringes statt. Dies hat ebenfalls zur Folge, dass die Knotenpunkte nicht grundsätzlich neu strukturiert werden können. Die Planungen zu den einzelnen Knotenpunkten werden nachfolgend die Knotenpunkte erläutert.

Knotenpunkt Altstadttring / Bochumer Straße / Karlstraße:

Das Ausbauende des Altstadttringes befindet sich am Knotenpunkt Bochumer Straße. Der Radverkehr wird auf der Bochumer Straße im Bestand auf der Straße geführt, durch die Beschilderung „Gehweg/ Radfahrer frei“ kann ab der Viktoriastraße bei Bedarf die Nebenanlage genutzt werden. Um diese Radfahrenden gesichert auf die Bochumer Straße und den Altstadttring zu führen, wird vor dem Knotenpunkt der Radfahrende auf einen Schutzstreifen geführt. Die Zufahrten Altstadttring und Karlstraße bekommen in Höhe der Haltelinien Aufstellbereiche für Radfahrende, so dass der Radverkehr von den motorisierten Verkehrsteilnehmern besser gesehen wird.

Haltestellenbereich Am Wiedehagen/ Erin-Park

Die Haltestellen Am Wiedehagen/ Erin-Park werden in der Karlstraße barrierefrei ausgebaut. Die ehemalige Busbucht am Altstadttring wird derzeit als Stellplatzfläche genutzt und bleibt in dieser Funktion erhalten.

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 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 durch den separaten Linksabbieger verschlankt werden muss. Für linksabbiegende Radfahrende werden Aufstelltaschen im Kreuzungsbereich für das sogenannte ‚indirekte Linksabbiegen‘ markiert. Linksabbiegende Radfahrer stellen sich hier auf und bekommen mit einer gesonderten Radfahrerampel die Freigabe zur gefahrlosen Überquerung des Kreuzungssignals. Grundsätzlich bleibt für Radfahrende 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 zu den jeweils von links kommenden Verkehrsteilnehmern verbessern. Dazu wird auch die Vorfahrtssituation 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 auf dem Altstadttring wird jeweils – analog zur Regelung am Knotenpunkt Altstadttring / Widumer Straße / Erinstraße – das indirekte Linksabbiegen mittels Aufstelltaschen und separater Radsignalisierung angeboten. Die Linksabbiegenden auf dem Altstadttring

in die Obere Münsterstraße und die Holzstraße erhalten separate Abbiegespuren. Durch die Weiterentwicklung der Planung gegenüber dem Entwurfsstand (Vorlage: 2021/222), in der keine separaten Linksabbieger vorgesehen waren, konnte die Überstauung der Rampe Herner Straße in der Abendspitze auf Einzelfälle reduziert werden.

Haltestellengestaltung Engelsburgplatz

Die Haltestellengestaltung Engelsburgplatz ist gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben erörtert und abgestimmt worden. Dabei ist die Führung des Radverkehrs hinter der Haltestelle gemeinschaftlich ausgeschlossen worden und von den Verkehrsbetrieben die Variante einer Haltestelle am Fahrbahnrand mit dem Haltebereich auf der Fahrradspur (gegenüber einer Busbucht) favorisiert worden. Im Rahmen der Prüfung der beiden Varianten hat sich die Haltestelle am Fahrbahnrand mit Aufstellbereich für den Bus auf dem Radfahrstreifen als die geeignete Variante herauskristallisiert. Diese Lösung bittet deutlich bessere Sichtverhältnisse, ermöglicht ein einfacheres Ein-/Ausfädeln und birgt nicht die Gefahr des toten Winkels. Eine Busbucht ist darüber hinaus auch aus bautechnischen Gegebenheiten in der Örtlichkeit nicht umsetzbar. Um das erforderliche Regelmaß für die Busbucht und die Schleppkurven einhalten zu können, wären Eingriffe in den Böschungsbereich und das (Fußgänger-) Unterführungsbauwerk erforderlich.

Einfahrt Engelsburgstraße:

Die Engelsburgstraße ist vom Altstadtring für den Kraftfahrzeugverkehr als Einbahnstraße zu befahren. Für den Radverkehr gilt ein Beidrichtungsverkehr. Die bestehende Mittelinsel ist nicht barrierefrei. Im Zuge der Maßnahme Altstadtring wird die vorhandene Mittelinsel umgestaltet und in Teilen zurück gebaut, so dass eine barrierefreie Querung der Engelsburgstraße zukünftig möglich sein wird.

Knotenpunktbereich Altstadtring / Engelsburgplatz / Bahnhofstraße / Ringstraße:

Nach Prüfung verschiedener Planungsvarianten wird der Radverkehr zukünftig auf der Fahrbahn geführt und erhält in Richtung der südlichen Ringstraße einen rot eingefärbten Schutzstreifen, 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. Der eigentliche Ausbau endet an der Ringstraße. Um jedoch den Radverkehr auch im Anschluss in nördliche Fahrtrichtung zur Habinghorster Straße führen zu können, kann durch eine Ummarkierung Raum für einen 1,50 m breiten Schutzstreifen erzeugt werden. Vor der nördlichen Lichtsignalanlage wird der Radfahrende über ein herzustellendes abgesenktes Bord auf die Nebenanlage geführt. Für eine ausreichende Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges ist die Pflasterung auf einer Breite von 1,2 m und einer Länge von 16 m in die Grünfläche zu erweitern. Die bestehenden Bäume bleiben davon unberührt und werden erhalten. Ergänzend wird der Gehweg entlang der Ringstraße im Bereich Engelsburgplatz für den Radverkehr freigegeben, somit besteht ein Angebot auf dem Gehweg auszuweichen, eine Benutzungspflicht besteht nicht.

Im nördlichen Bereich des Knotenpunktes von der Habinghorster Straße kommend, werden ebenfalls eine separate rot eingefärbte Radspur für die links abbiegenden Radfahrenden in Richtung Altstadt eingerichtet. Die rechtsabbiegenden Radfahrenden in Richtung Bahnhof erhalten einen rot eingefärbten Schutzstreifen.

Feuerwehrausfahrt

Das Konzept der integrierten Signalsteuerung für den Einsatzfall der Feuerwehr, welches die Außenzufahrten zum Engelsburgplatz sperrt und den Innenring räumt, soll weiterhin beibehalten werden. Für den Radverkehr wird in Abstimmung mit der Feuerwehr eine Signalschild „Feuerwehrausfahrt“ mit Warnleuchte für den Einsatzfall installiert. Ferner wird im gesamten Streckenabschnitt die vorhandene Straßenbeleuchtungsanlage (Hochkette) durch eine beidseitig positionierte Mastaufstellung mit LED-Ausstattung erneuert.

Weiteres Vorgehen

Mit Beschluss der vorliegenden weiterentwickelten Ausführungsplanung zur Umgestaltung des Altstadtrings erfolgt die Übergabe der Planung an den Straßenbaulastträger. Straßen.NRW wird die Planunterlagen im Weiteren abschließend prüfen und auditieren. Im Anschluss wird die Baumaßnahme durch den Straßenbaulastträger ausgeschrieben und beabsichtigt somit eine Umsetzung in 2023.

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

Anlagen

1. Lagepläne Altstadtring (Ausführungsplanung)
2. Erläuterungsbericht
3. Liste der öffentlichen Eingaben

Beteiligte Bereiche	32	37	EUV
Kurzzeichen/ Datum	digitale Mitzeichnung 30.05.2022	digitale Mitzeichnung 25.05.2022	digitale Mitzeichnung 24.05.2022