



Castrop
Rauxel

Der Bürgermeister

Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 19.10.2023

2023/255

öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	21.11.2023	9
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	23.11.2023	
Haupt- und Finanzausschuss	05.12.2023	
Rat der Stadt	07.12.2023	

Betreff

ISEK Merklinde: Sachstand zum ISEK-Prozess, zur Maßnahme Lückenschluss Lothringentrasse/Grüne Acht und Antrag zum Stadterneuerungsprogramm (STEP) 24

Finanzielle Auswirkungen

☐ keine haushaltsmäßige Berührung

☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

1. Der Rat nimmt den Sachstand zum ISEK Merklinde (Abschnitt I) zur Kenntnis.
2. Der Rat beschließt die vorgestellten Planungen zu I.1., I.2., I.3., beauftragt die Verwaltung diese bei der Städtebauförderung einzureichen sowie bei Fördermittelzuteilung umzusetzen.
3. Der Rat nimmt den Sachstand zur ISEK-Maßnahme „Lothringentrasse“ (Abschnitt II.) zur Kenntnis.

4. Der Rat beschließt die Umsetzung der Inhalte unter II. und beauftragt die Verwaltung die Kostenentwicklung für die Haushaltsplanungen 2024ff zu berücksichtigen.

K r a v a n j a
Bürgermeister

E c k h a r d t
Beigeordneter/
Stadtkämmerer

L e n o r t
Stadtbaurätin

Sachverhalt

Die Maßnahmen des ISEK Merklinde befinden sich seit 2021 in der Umsetzung. Es sind bereits drei Teilanträge für die Aufnahme in die Städtebauförderung gestellt worden (Stadterneuerungsprogramm (STEP) 21, 22, 23, vgl. u. a. 2022/138, 2022/084, 2021/279).

Für das Förderjahr 2023 (STEP 23) sind drei Maßnahmen zur Förderung angemeldet worden (2022/208):

- Einrichtung von generationenübergreifenden Spiel-/Sport-/Freizeitorten im Quartier (A11)
- Aufwertung und Neuordnung im Bereich Haltepunkt Merklinde (A3)
- Barrierearmer Umbau und Gestaltung eines neuen Fußweges am Sparkassenberg (C1)

Den Förderbescheid für das STEP 23 hat die Stadt Castrop-Rauxel im Sommer erhalten, die nächsten Schritte im Hinblick auf die Umsetzung der drei Maßnahmen sind eingeleitet worden.

I. Maßnahmen für das STEP 24

Für das STEP 24 sind drei für die Städtebauförderung verbliebene Maßnahmen eingereicht worden.

- Qualitativ hochwertige Nachnutzung einer zentral gelegenen mindergenutzten Fläche (A4, ehemaliger Getränkemarkt Harkortstraße)
- Markierung der Eingangssituationen des Quartiers (A12)
- Evaluation (D1)

Nachfolgend werden die Planungsstände zu den Maßnahmen erläutert.

I. 1. Qualitativ hochwertige Nachnutzung einer zentral gelegenen mindergenutzten Fläche (A4, ehemaliger Getränkemarkt Harkortstraße)

Der ehemalige Getränkemarkt sowie dessen unmittelbares Umfeld im Herzen der Harkortsiedlung (Harkortstr. 20a) sind stark vernachlässigt (s. a. Anlage 2). Um dem dringenden Handlungsbedarf gerecht zu werden, ist der Eigentümer bestrebt die Fläche zum Zwecke einer wohnbaulichen Nutzung zu veräußern. Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt ein Baufeld mit der Nutzung eines allgemeinen Wohngebietes fest. Insofern entspricht die Entwicklungsabsicht den planerischen Grundzügen der Stadt Castrop-Rauxel. Um eine Entwicklungsfähigkeit des Grundstückes mit dem aufstehenden Gebäude zu generieren, wurden Beratungsgespräche zum Maß der baulichen Nutzung geführt. Sollte sich trotz der Bemühungen des Eigentümers keine Entwicklung des Grundstückes abzeichnen, ist mit Hilfe der Städtebauförderung ein Lösungsansatz möglich. Hierzu wird auf die Ausführungen im nicht öffentlichen Teil verwiesen.

I. 2. Markierung der Eingangssituationen des Quartiers (A12)

Durch einen fließenden Übergang zwischen den Stadtteilen sind die Eingänge des Quartiers Merklinde nicht deutlich wahrnehmbar. Lediglich die üblichen unauffälligen Ortsschilder weisen auf den Übergang zwischen den Stadtteilen und damit den Eingang in das Quartier hin.

Besonders auf der B 235 (Wittener Str.) ist der Übergang zwischen Merklinde und den angrenzenden Stadtteilen (bzw. der Stadt Dortmund) fließend. Wegen der verkehrstechnischen Bedeutung als Bundesstraße würde eine Markierung/Gestaltung hier besondere Wirkung entfalten. Anbieten würden sich die Mittelinseln im Süden und Norden des ISEK-Gebiets.

Der Bereich an der Gerther Straße stellt den Anschluss des Stadtteiles zu den östlich gelegenen Bochumer Stadtteilen her. Zudem ist es denkbar, in diesem Bereich die „Lothringentrasse“ über die Gerther Straße mit dem städtischen Radwanderweg „Grüne Acht“ zu verbinden.

Die Straßensituation wird im Bestand als unsicher wahrgenommen, da hier die aus Merklinde herausführenden Gehwege abrupt enden und in ungesteuerten Trampelpfaden weitergeführt werden.

Ziel der Maßnahme ist es, die Eingangssituationen im Stadtteil neu zu ordnen und Wiedererkennungsmerkmale zu schaffen, welche den Stadtteil deutlich markieren. Die auffälliger Markierung der Eingangssituationen macht sichtbar, welcher Bereich zu Merklinde gehört. Ortsansässige nehmen stärker wahr, dass sie „ihren“ Stadtteil betreten. Auch Personen, die den Stadtteil durchfahren, realisieren deutlicher, dass sie in Merklinde sind. Das kann dazu beitragen, dass das Gebiet wirksamer als Ganzes, als zusammenhängendes Quartier, wahrgenommen wird und das Zugehörigkeitsgefühl der Menschen vor Ort steigern. Außerdem trägt die Markierung zu einer gestalterischen Aufwertung des Quartiers bei. Schließlich kann zudem ein Beitrag zur Entschärfung von als unsicher wahrgenommenen Verkehrssituationen geleistet werden.

Ein Fachbüro hat hierzu ein Konzept erarbeitet (s. Anlage 3 Erläuterungsbericht und Plankonzept). Vorgesehen ist ein System aus Raumelementen („Identifikationselemente“ für den Stadtteil), die modulartig kombiniert werden können. Die Elemente können in Gruppen zusammengefasst, oder als Einzelelemente eingesetzt werden. Die Elemente sollen an den Eingangsorten des Stadtteils gebündelt auftreten und hier die Übergänge in den Stadtteil gestalten. Auch innerhalb von Merklinde verteilt, können die Module besondere Orte kennzeichnen oder Flächen bespielen. Ziel ist es, durch die weiterführende Anordnung der Elemente innerhalb des Stadtteils gezielt Identifikationsorte zu markieren und aufzuwerten.

Es werden jeweils zwei ökologische und zwei bauliche Elemente vorgeschlagen, die frei kombiniert werden können.

Ökologische Elemente

Alle Bereiche des Plangebiets sind von funktionalem Straßenbegleitgrün geprägt. Sowohl in den Mittelinseln der Straßen als auch in den seitlichen Baumbeeten und Grünstreifen sind flächige Grasflächen vorherrschend, die extensiv bis intensiv gepflegt werden. Auch im weiteren Quartier sind flächige, gemähte Rasenbereiche sowohl in städtischen Flächen als auch im Bereich der großen Wohnkomplexe vorherrschend.

Die Planung schlägt als ökologische Elemente eine extensive Staudenpflanzung sowie eine Baumart mit Wiedererkennungswert (*Liquidambar styraciflua*, Amberbaum) vor, die als Auftakt- und Identifikationselemente verwendet werden könnten.

Für die Staudenpflanzung wird eine Mischung für trockene Bereiche vorgesehen, welche auch in Baumscheiben eingesetzt werden kann. Die Stauden sollen im Bereich der an der Wittener Straße und der Gerther Straße gelegenen Grünstreifen eingesetzt werden. Hier markieren sie als aspektbildende, flächige Pflanzungen den Auftakt des Stadtteils und stellen in allen Jahreszeiten einen besonderen Blickfang dar. Durch die Staudenmischung entstehen besonders biodiverse und ökologisch wertvolle Vegetationsbestände. Die Staudenmischungen werden so ausgewählt, dass sie extensiv gepflegt werden können.

Die beiden Module können an den Eingängen im Bereich der Baumscheiben behutsam eingesetzt werden. Hier markieren sie im Verlauf der Wittener Straße den Auftakt des Quartiers. Während im Winter, Frühling und Sommer die Staudenmischungen das Bild dominieren, setzen die Baumpflanzungen im Herbst einen besonderen Akzent.

Sowohl die Staudenmischung als auch der Signaturbaum können im gesamten Stadtteil eingesetzt werden. So kann der Baum besondere Orte wie bspw. den Steigerplatz, den Spielplatz Dinnedahlstraße, den Auftakt der Lothringentrasse und weitere besondere Orte markieren. Ergänzend kann die Staudenmischung verschiedene Grünräume aufwerten. Sie kann z. B. die biodiverse Aufwertung der großen Wohnquartiere ermöglichen.

Es gibt darüber hinaus Synergien zur bereits im STEP 22 bewilligten Maßnahme „Umgang mit Emissionen im Quartier“ (A8). Auch hier sind Straßengrün/Pflanzungen als Beitrag zur Reduzierung der Emissionen vorgesehen.

Bauliche Elemente

Als bauliches Element, das die ökologischen Module ergänzt, wird ein Pflasterbelag aus einem sandfarbenen Klinker im Fischgrätverband vorgeschlagen. Dieser „Merklinder Teppich“ wird als Pflasterintarsie im Bereich der Zuwegungen in den Stadtteil vorgesehen. Hier wird er jeweils an der rechten Straßenseite angeordnet und markiert somit die Schwelle in den Stadtteil hinein. An der Wittener Straße wird er zusätzlich mit einer Betonschwelle versehen, welche die Prägung „Merklinde“ erhält.

Der Pflasterteppich kann durch eine Sitzbank ergänzt werden, die im Rahmen der kommunalen Vorgaben für Möblierung für Merklinde ausgewählt werden kann. Die baulichen Elemente sollen als Ergänzung zu den biodiversen/ökologischen Maßnahmen fungieren. Auch hier wird der Fokus auf einen Wiedererkennungswert gelegt, sowohl die Pflasterfläche als auch die Sitzbank können als Markierungselemente im Stadtteil mehrfach eingesetzt werden.

Wittener Straße (Norden und Süden)

Die Module können entlang der Wittener Straße in den Eingangsbereichen eingesetzt werden. An jedem Eingangsbereich werden die Mittelinseln mit der Staudenmischung bepflanzt. Hierdurch entsteht eine identifikationsfähige, wiedererkennbare Gestaltung. Die Überstellung der Mittelinseln mit dem Signaturbaum ist dargestellt, es gilt jedoch, die Bepflanzung noch dezidiert mit dem Landesbetrieb abzustimmen. Für den fußläufigen Verkehr wird auf der westlichen Straßenseite der Merklinder Teppich eingesetzt, in dem eine Schwelle den Eingang markiert. Das Modul kann durch eine Sitzbank ergänzt werden.

Gerther Straße

An der Gerther Straße werden die Staudenmischungen südlich und nördlich der Gerther Straße eingesetzt. Nördlich der Straße werden zudem Amberbäume eingesetzt. Die Pflanzungen stellen eine visuelle Verbindung zum künftigen Zugang zur Lothringentrasse her. Südlich der Gerther Straße wird der Gehweg durch den Merklinder Teppich bis zur Zufahrt Lothringentrasse verlängert.

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen können die Eingangsbereiche des Stadtteils Merklinde entlang der Wittener Straße als Identifikationsorte gestaltet werden. Zudem können die Module im gesamten Stadtteil weiterverwendet und somit weitere identitätsstiftende Merkmale geschaffen werden.

An der Gerther Straße kann zudem ein Beitrag zur Entschärfung der unübersichtlichen Verkehrssituation geleistet sowie ein Bogen zur Lothringentrasse geschlagen werden.

Eine Abstimmung mit den in den Einzugsbereichen lebenden Menschen, Verkehrs- und Ordnungsbehörden, insbesondere Straßen.NRW, wird bei der Umsetzung des Projektes berücksichtigt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen etwa 54.000 Euro. Die erforderlichen Mittel sind bereits in der Buchungsstelle 50120/510601/0491002/10033 (s. IDL 2024 „Umgang mit Emissionen im Quartier“ und „Markierung der Eingangssituationen des Quartiers“, Ansatz 2024 + HH-Rest 2023) erfasst, die Kostenentwicklung wird berücksichtigt. Folgekosten können in der jetzigen Projektphase noch nicht abschließend quantifiziert werden. Es bestehen Ansätze für (Grün-)Pflege und Unterhaltung auf öffentlichen Flächen, die ggf. angepasst werden.

I. 3. Evaluation (D1)

(Selbst-)Evaluation ist ein verpflichtender Bestandteil im Prozess der ISEK-Umsetzung. Ziel ist es, Ergebnisse und Wirkungszusammenhänge aufzuzeigen und somit Lernprozesse in der Verwaltung bzw. bei den Akteuren vor Ort in Gang zu setzen. Besonders eine prozessbegleitende Evaluation kann dazu dienen, die Programmumsetzung und -steuerung auf kommunaler Ebene zu verbessern und Anpassungen im Vorgehen oder bei Projekten zu ermöglichen. Dazu sollte regelmäßig überprüft werden, was in den einzelnen Projekten umgesetzt wurde und inwieweit es den Prozess und die im ISEK festgelegten Ziele für das Gebiet unterstützt.

Das Quartiersmanagement (QM) nimmt prozessbegleitend und regelmäßig eine Selbstevaluation vor und koppelt die Erkenntnisse mit der Verwaltung und der Steuerungsgruppe rück. Dadurch kann bereits ein Einstieg in die Gesamtevaluation erfolgen, die nicht nur die Arbeit des QM in den Blick nimmt, sondern auch die am Anfang des Prozesses formulierten Ziele betrachtet.

Die Kosten für die Gesamtevaluation werden auf 25.000 Euro geschätzt (5.000 Euro bzw. 20 % kommunale Mittel). Die Mittel werden für die Begleitung durch ein Fachbüro eingesetzt. Ein Ansatz für diese konsumtiven Ausgaben wird unter der Buchungsstelle 50120/510601/5272000 berücksichtigt.

Maßnahmen im STEP 24 – Kostenübersicht

Investive Ausgaben

Projekt	Bisheriger Kostenansatz		Aktueller Kostenansatz	
	Gesamtkosten 100%	davon Eigenanteil	Gesamtkosten 100%	davon Eigenanteil
Markierung der Eingangssituationen des Quartiers (+ HH-Reste aus Ansatz 2023) zzgl. Nutzung der Mittel aus Maßnahme Umgang mit Emissionen	40.000,00 €	8.000,00 €	54.000,00 €	10.800,00 €
Summe	40.000,00 €	8.000,00 €	54.000,00 €	10.800,00 €

Konsumtive Ausgaben

Projekt	Bisheriger Kostenansatz		Aktueller Kostenansatz	
	Gesamtkosten 100%	davon Eigenanteil	Gesamtkosten 100%	davon Eigenanteil
Evaluation [D1]	25.000,00 €	5.000,00 €	25.000,00 €	5.000,00 €
Summe	25.000,00 €	5.000,00 €	25.000,00 €	5.000,00 €

II. Sachstand Lothringentrasse

Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel hat den Beschluss gefasst, die Maßnahme „Lückenschluss und Aufwertung der Radwege Grüne Acht und Lothringentrasse“ umzusetzen (2023/076). Die Verwaltung ist beauftragt worden einen Antrag auf Förderung für die Maßnahme an das Programm „Förderung der Nahmobilität“ zu stellen. Ebenso ist die Stadtverwaltung mit der weiteren Ausarbeitung der Planungsvarianten beauftragt worden.

Der Lückenschluss ist ein wichtiger und zentraler Baustein im Handlungsfeld C „KLIMASCHUTZ & -ANPASSUNG, FREIRAUM“ des ISEK Merklinde. Zudem besteht für die Maßnahme ein interkommunaler Bezug.

Die Stadt Bochum befindet sich mit der Planung des Wegeausbaus auf der ehemaligen Lothringentrasse in einem fortgeschrittenen Stadium. Die Planung des Weges im Bereich der Stadtgrenze wird derzeit und fortwährend abgestimmt.

Die noch ausstehenden Konkretisierungen zum Planungsstand des Wegebaus auf Merklinder Seite aus März/April 2023 ergaben sich hauptsächlich in Bezug auf die Flächenverfügbarkeiten der geplanten Trassenverläufe, die Ergebnisse der Untersuchung auf Bodenbelastungen und die Führung des Radverkehrs auf der Lothringer Straße. Die angepassten Planungsinhalte sind der Öffentlichkeit sowie Anliegerinnen und Anliegern erneut im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 18. Oktober 2023 vorgestellt worden. Das Protokoll der Veranstaltung befindet sich in der Anlage 6.

Flächenverfügbarkeiten

Für die Realisierung des Rad- und Fußweges auf bzw. entlang der ehemaligen Bahntrasse sind Flächenankäufe bzw. die Gestattung der Nutzung der Flächen für den Fuß- und Radweg notwendig.

Die Verhandlungen für die Gestattung der Nutzung einer Teilfläche an der Stadtgrenze zu Bochum sind fortgeschritten, der Zugriff steht in Aussicht. Bis zum Vorlagenschluss lag die Unterzeichnung eines Gestattungsvertrages noch nicht vor.

Für den Bereich östlich der Bövinghauser Straße sind Verhandlungen über den Erwerb eines Teils der landwirtschaftlichen Fläche entlang des sog. „Schwatten Weges“ aufgenommen worden. Die

Verhandlungen über den Ankauf sind nicht zu einem einvernehmlichen Abschluss gelangt. Im Planungsprozess wurde daher die alternative Variante (s. Variante 4a der Vorlage 2023/076) weiter ausdifferenziert. In diesem Teilstück wird der Fuß- und Radweg nicht auf dem Feldweg im Bestand, sondern auf dem eigentlichen Gleisverlauf geführt und über eine barrierefreie Wegeneigung (3 %, Rampe“) wieder auf den Verlauf des Feldweges entlang des Sportplatzes geführt. Die Anbindung der Bewegungsstationen am SuS Merklinde (s. ISEK-Maßnahme A 11, 2022/208) gelingt auch in diesem Szenario.

Bodenbelastungen

Teile des Plangebietes der Lothringentrasse werden als altlastenverdächtige Fläche bei der Unteren Bodenschutzbehörde geführt. Die Probenentnahmen/Bohrungen für die Erstellung eines Bodengutachtens erfolgten ab dem 27. März 2023. Der geplante Fuß- und Radweg entsteht teilweise entlang des südlichen Böschungsfußes der alten Bahntrasse sowie auf der Böschungskrone des Bahndammes. Die Aufschlussbohrungen zur Entnahme von Bodenproben wurden daher sowohl entlang des Böschungsfußes als auch auf dem Bahndamm abgeteuft.

Die Ergebnisse der physikalischen und chemischen Untersuchung sowie die gutachterliche Stellungnahme sind im Sommer 2023 fertiggestellt worden.

Im Gutachten (s. Anlage 4) wird dargelegt, dass im Bereich des geplanten Trassenverlaufs des neuen Weges kein unmittelbares (sofortiges) Sanierungserfordernis aufgrund einer Schutzgutgefährdung über die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser unter Berücksichtigung des künftigen Vorhabens besteht. Veränderungen der oberflächennahen Situation aufgrund der künftig geplanten Baumaßnahmen und Nutzung als asphaltierter Fuß- und Radweg sind in die Beurteilung der Gefährdungssituation eingeflossen. Darüberhinausgehende Maßnahmen oder Untersuchungen sind aus Sicht des Gutachters daher nicht erforderlich. Die Kosten für den Umgang mit belasteten Bodenteilen sind in der aktuellen Kostenberechnung erfasst und berücksichtigt. Die Untere Bodenschutzbehörde (UBB) des Kreises Recklinghausen ist bereits beteiligt worden, das Bodengutachten liegt der Behörde vor. Den Aussagen des Gutachtens zu den Wirkungspfaden wird gefolgt. Im Planungsfortschritt wird ein Bodenmanagementkonzept erstellt und die UBB fortwährend beteiligt.

Umgang mit dem Fuß-, Rad- und PKW-Verkehr auf der Lothringer Straße

In Bezug auf die Führung des Radverkehrs in der Lothringer Straße wurde eine Vielzahl von Planungsvarianten geprüft. Hierzu gehörten u. a. die Verbreiterung des gesamten Straßenraums auf den Bahndamm und die Einrichtung einer Fahrradstraße. Ebenso wurde die Verbreiterung des bestehenden Gehweges geprüft. Die Maßnahmen können aufgrund der Eingriffe in den Bahndamm und hoher Kostenbelastung nicht umgesetzt werden.

Bei der ersten Informations- und Beteiligungsveranstaltung im Frühling 2023 wurde aus der Bürgerschaft noch angeregt, die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Lothringer Straße oder auch die Widmung als verkehrsberuhigten Bereich zu überprüfen. Die Prüfung liefert folgende Ergebnisse:

- Verkehrsberuhigung der Lothringer Straße: Vorteile der Verkehrsberuhigung wären, dass der Radverkehr sich vom Auftaktplatz im Osten sicher in die verkehrsberuhigte Straße einfädeln kann, während sich die Wegeführung für den PKW-Verkehr nicht verändert. Die Prüfung der Variante ergab, dass zur angrenzenden Bundesstraße ein Abstand von 15m bis 25m als Übergangsbereich einzuhalten ist. Dieser wiederum steht dem sicheren Einfädeln des Radverkehrs in den Verkehrsberuhigten Bereich entgegen. Zudem hätte diese Variante größere Umbauten der Straße zur Folge, da in diesem Fall eine ebene Mischverkehrsfläche geschaffen werden müsste. Diese Zusatzkosten belaufen sich auf ca. 200.000 Euro.
- Führung der Lothringer Straße als Einbahnstraße: Geprüft wurde die Möglichkeit, die Lothringer Straße als Einbahnstraße vom Jägerweg in Richtung Bundesstraße/Wittener Straße zu führen. Die Einfahrt von der Wittener Straße ist in diesem Falle für den KFZ-Verkehr untersagt. Diese Maßnahme führt zur Beruhigung des KFZ-Verkehrs in der Lothringer Straße und erhöht damit die Sicherheit für die Radverkehrsteilnehmenden unter Beibehaltung des bestehenden Straßenquerschnittes. Im Falle einer Zweibahnführung wird der bestehende Querschnitt unter Beibehaltung der Stellplätze sowie der zu erwartenden Erhöhung des Radverkehrs als zu eng eingestuft. Für die Einbahnführung hingegen sind keine baulichen Anpassungen in der Straße notwendig. Lediglich die Asphaltmarkierungen auf der heutigen Linksabbiegerspur der Wittener Straße müssen angepasst werden. Hierzu ist bereits die Kontaktaufnahme mit Straßen.NRW erfolgt, der Prozess wird fortwährend abgestimmt. Für den Radverkehr ist die Einfahrt aus beiden Richtungen weiter freigegeben. Die Anlage eines Schutzstreifens von 1,5 m für den entgegenkommenden Radverkehr ist in diesem Zusammenhang geprüft worden. Bei einer angenommenen Fahrbahnbreite von 3 m für den einseitig geführten PKW-Verkehr, sowie des Erhalts der Stellplätze am Fahrbahnrand genügt die bestehende Breite der Lothringer Straße in der westlichen Hälfte nicht. Hier wäre ein Einschnitt von rund 1,50 m in die Böschung des Bahndamms mit einer Sicherung durch eine Mauer notwendig. Durch Eingriff und Tiefbau ist hier eine erhöhte Kostenbelastung zu erwarten.

Aus diesem Grund und da die PKW-Stellplätze auf der Lothringer Straße erhalten bleiben sollen, kann kein Schutzstreifen angelegt werden. Die Fahrbahnbreite entspricht zudem im Bereich der Engstelle der westlichen Lothringer Straße durchgehend mindestens 3,5 m und besitzt somit genug Raum für Ausweichmöglichkeiten. Auch gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sollen Schutzstreifen für den entgegenkommenden Radverkehr in Tempo-30-Bereichen erst bei einem Verkehrsaufkommen von mehr als 400 KFZ/h zum Einsatz kommen. Dieses Verkehrsaufkommen ist in der Lothringer Straße nicht zu erwarten. Markierungen (bspw. Piktogramme), welche die Aufmerksamkeit für den Radverkehr auf der Lothringer Straße erhöhen und verbessern können, werden im Planungsfortschritt geprüft.

Schließlich hat die Einbahnführung für den KFZ-Verkehr den Vorteil, dass der PKW-Verkehr nicht mehr von der B 235 kommend auf den späteren Radweg zufährt. Die Wahrscheinlichkeit, dass der Radweg und die privaten Einfahrten am Jägerweg unzulässig mit PKWs befahren werden, wird verringert.

Durch den Ausbau der Lothringentrasse und Führung im Teilstück der Lothringer Straße, ist an dieser Stelle mit erhöhtem Radverkehr zu rechnen. Es sind Maßnahmen notwendig, die die Sicherheit des Radverkehrs weiterhin gewährleisten.

Da es sich bei der Lothringer Straße bereits heute um eine eher ruhig gelegene Wohnstraße handelt, welche nicht von starken KFZ-Durchfahrtsverkehren geprägt ist, kann die Straße durch eine Umwandlung in eine Einbahnstraße noch eine zusätzliche Beruhigung erfahren.

Die Umwandlung in eine Einbahnstraße wird aufgrund der zusätzlichen Beruhigung der Straße vom beauftragten Planungsbüro empfohlen und ließe sich ohne kostenintensive bauliche Umbaumaßnahmen realisieren. Durch die Einbahnführung der Straße, das geringe (PKW-)Verkehrsaufkommen und die bestehende Fahrbahnbreite von mehr als 3,50 m ist eine sichere Führung für alle Verkehrsteilnehmenden zu erwarten (s. a. Anlage 5).

Kostenentwicklung

Die Maßnahmen sind nach der Förderrichtlinie zur Förderung der Nahmobilität förderfähig. Das Programm gewährt einen Zuschuss von 80 %. Für Fördermaßnahmen in strukturschwachen Gebieten wird ein Zuschlag von 5 % gewährt, sodass die Förderquote für Castrop-Rauxel bei 85 % liegt.

Die derzeitige Kostenentwicklung für die Realisierung des Vorhabens ist nachfolgend tabellarisch dargestellt. Insbesondere für die Baukosten ist die zu erwartende Baukostensteigerung (Grundlage ist jährlicher Baukostenindex seit 2020) für einen Baubeginn in 2024/25 bereits berücksichtigt. Die erforderlichen Mittel sind unter den Buchungsstellen 50120/510601/0451002/I0033 (Planung und Bau) sowie unter 50120/510601/0231002/I0033 (Grunderwerb) erfasst.

Kostenart	Förderanteil (85 %)	Eigenanteil (15 %)	Gesamtkosten
Baukosten	836.039,85 €	147.536,44 €	983.576,29 €
Planungskosten*	98.357,63 €	61.819,94 €	160.177,57 €
Bodengutachten	0,00 €	12.690,36 €	12.690,36 €
Umweltgutachten	0,00 €	8.000,00 €	8.000,00 €
Grunderwerb	22.525,00 €	3.975,00 €	26.500,00 €
Komp.maßnahm.	16.058,57 €	2.833,87 €	18.892,44 €
Gesamtkosten	972.981,05 €	236.855,61 €	1.209.836,66 €

** Planungs- und Gutachterkosten sind förderfähig zu 10 % der Baukosten; bereinigte Gesamtförderquote entspricht ca. 80 %.*

Durch notwendige bilanzielle Abschreibungen ist nach Fertigstellung von einer zusätzlichen Netto-Belastung des Haushalts in Höhe von rd. 7.900 € p. a. über einen Zeitraum von 30 Jahren auszugehen. Zudem entstehen zusätzliche Unterhaltungsaufwendungen, die nach „M FinStra-Kom“ (Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen) ca. 1,5 % der Herstellungskosten p. a. betragen.

Ausblick

Der Antrag auf Förderung ist im Juni 2023 gestellt worden. Ein Zuwendungsbescheid wird für die erste Jahreshälfte 2024 erwartet. Der Beginn der Arbeiten zur Umwandlung der Trasse ist (abhängig vom Erhalt des Zuwendungsbescheides) ab 2025 vorgesehen.

Anlagen

1. Finanzielle Auswirkungen
2. Zustand ehemaliger Getränkemarkt und Umfeld im Juli 2023, Lageplan
3. Kurzbericht und Plankonzept zur Markierung der Eingangssituationen
4. Gutachterliche Stellungnahme und chemische/physikalische Analysen zur Bodenbeschaffenheit an der Lothringentrasse
5. Erläuterungsbericht und Planungsstand zur Lothringentrasse
6. Mitschrift der Infoveranstaltung vom 18.10.2023

Beteiligte Bereiche	20	32	61	EUV
Kurzzeichen/Datum	Brenk dig. Mitzeichnung 07.11.2023	Waldert dig. Mitzeichnung 03.11.2023	Röhnert dig. Mitzeichnung 30.10.2023	Werner dig. Mitzeichnung 02.11.2023

Anlage 1 - Finanzielle Auswirkungen –

Entfällt, s. Sachverhalt

I. Mittelbedarf:

davon

Ergebnisplan

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

davon

Finanzplan

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

(Daten zur Investitionsmaßnahme
siehe Anlage 2)

Die benötigten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:

JA ☐ Kontierung(Sachkonto/Kostenträger/Kostenstelle):
NEIN ☐ Siehe Erläuterungen / Angabe von Deckungsvorschlägen

Erläuterungen / Angabe von Deckungsvorschlägen:

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	2023	2024	2025	2026	insgesamt
Personalaufwendungen	€	€	€	€	€
Sachaufwendungen	€	€	€	€	€
Zinsaufwendungen	€	€	€	€	€
Aufwendungen für Abschreib.	€	€	€	€	€
Zusätzliche Erträge	€	€	€	€	€
Mindererträge	€	€	€	€	€
Summe	€	€	€	€	€

Die Finanzierung ist innerhalb der mittelfristigen Haushaltsplanung für die Produktgruppe

☐ gesichert ☐ nicht gesichert