



Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 27.03.2023

2023/076

öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	18.04.2023	
Ausschuss für Generationen und Inklusion	19.04.2023	4
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	20.04.2023	
Haupt- und Finanzausschuss	25.04.2023	
Rat der Stadt	27.04.2023	

Betreff

ISEK Merklinde - Lückenschluss Grüne Acht und Lothringentrasse
- Förderantrag im Programm „Förderung der Nahmobilität“

Finanzielle Auswirkungen

- ☐ keine haushaltsmäßige Berührung
- ☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel nimmt die Abwägung der Varianten für den Verlauf eines Fuß- und Radweges entlang der Lothringentrasse zur Kenntnis.
2. Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel beschließt die Planungen der Variante 4 und 4a, „Schwatter Weg“, fortzuführen, weiter auszuarbeiten und die Abstimmungsbedarfe bis zur Antragsfrist am 1. Juni zu klären.
3. Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel beauftragt die Verwaltung die unter 2 genannten Planungsinhalte für eine Förderung aus dem Programm „Förderung der Nahmobilität“ anzumelden und bei Fördermittelzuteilung umzusetzen.

4. Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel nimmt die Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahme zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung die notwendigen Mittel und Eigenanteile im Rahmen der Haushaltsplanung für den Haushalt 2024 ff. anzumelden.
5. Die Ausarbeitung der Variante 4/ 4a, die Ergebnisse noch abzustimmender Bedarfe sowie eine aktualisierte Kostenberechnung werden dem Rat der Stadt erneut zur Beschlussfassung vorgelegt.

K r a v a n j a
Bürgermeister

L e n o r t
Stadtbaurätin

K l e f f
Erste Beigeordnete/Beigeordnete für Soziales

Sachverhalt

Die Stadtverwaltung Castrop-Rauxel ist mit den Beschlüssen des Rates (2019/167 u. 2020/239) mit der Umsetzung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) Merklinde beauftragt worden.

Ein wichtiger und zentraler Baustein im Handlungsfeld C „KLIMASCHUTZ & -ANPASSUNG, FREIRAUM“ des ISEK ist die Maßnahme „Lückenschluss und Aufwertung der Radwege Grüne Acht und Lothringentrasse“ (Nr. C3 im ISEK-Katalog). Räumlich beziehen sich Lückenschluss und Aufwertung auf den Bereich zwischen der Stadtgrenze zu Bochum-Gerthe und der Wittener Straße/B 235.

Für die Realisierung dieser Maßnahme ist die Antragstellung an das Programm zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität, FöRi-Nah) vorgesehen.

Ausgangssituation und Bestand – Grüne Acht und Radwege in der Umgebung

Das Projektgebiet des ISEK Merklinde ist für den Radverkehr an die Gesamtstadt Castrop-Rauxel und benachbarte Städte durch Straßen- und Wegeverbindung in unterschiedlichem Ausbauzustand angebunden.

Aus Norden führt der Radweg „Grüne Acht“ über die Gerther Straße aus Richtung des NSG Wagenbruch in das Siedlungsgebiet Merklinde. Die „Grüne Acht“ ist einer der wichtigsten Radwege der Stadt Castrop-Rauxel. Der Nord- und Südteil der Stadt werden über teils grüne und landschaftlich reizvolle Radwegeverbindungen der Grünen Acht angebunden.

An der L 654 schwenkt der Verlauf der Grünen Acht östlich in Richtung Wittener Straße/B 235.

Der derzeitige Verlauf der Grünen Acht entlang der Gerther Straße/L654 ist nicht optimal und durch vielfältige Konflikte gekennzeichnet. Fuß- und Radverkehr werden gemeinsam auf einem Bürgersteig geführt. Die Breite des Radweges (ca. 80 cm) auf dem Gehweg an der Gerther Straße entspricht nicht den aktuellen Anforderungen an eine qualitative Radwegeverbindung. Der unzureichende Begegnungsraum birgt Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Viele Gefahrenstellen ergeben sich außerdem durch die zahlreichen Hofeinfahrten entlang des Weges. Insofern ist die Herstellung einer alternativen Radwegeverbindung geboten.

Der Parkway EmscherRuhr (Nord-Süd-Verbindung) und der Emscherweg (West-Ost-Verbindung) schließen die Stadt auch an das überörtliche Radwegenetz an. Hinzu kommen interkommunale Radwege, teilweise auf ehemaligen Bahntrassen (z. B. König-Ludwig-Trasse), die ebenfalls eine schnelle Radverbindung in die Nachbarstädte ermöglichen.

Ausgangssituation und Bestand – Lothringentrasse

Die Lothringentrasse ist auf Bochumer Stadtgebiet in einem ersten Abschnitt zwischen der Straße „Auf der Bochumer Landwehr“ (Nähe Anschlussstelle BO-Harpen) und dem Gewerbegebiet Bochum-Gerthe Nord (Gebiet der ehemaligen Zeche Lothringen III) überwiegend in Form eines asphaltierten Radweges mit 3,5 Metern Breite (zzgl. Bankette) ausgebaut. Zu einem großen Teil wird der Radverkehr hier auf dem Verlauf der ehemaligen Zechenbahn geführt. Im Frühjahr 2023 sind seitens der Stadt Bochum bereits Rondungsarbeiten für den Ausbau des nächsten Abschnitts bis zur Stadtgrenze von Castrop-Rauxel gestartet. Der Radweg soll auf einer Breite von 3,5 m mit einer hellen Asphaltdecke sowie mit Beleuchtung im Bereich südlich des Bövinghauser Hellwegs bis zur Stadtgrenze Castrop-Rauxel ausgestattet werden. Der Beginn der Bauarbeiten zur Herstellung des Radwegs ist für den Sommer 2023 geplant.

Zum Betrachtungsraum der Lothringentrasse auf dem Gebiet der Stadt Castrop-Rauxel bis zur B 235 gehören die eigentliche ehemalige Bahnanlage (Bahndamm, Schwellen, Gleise, teilw. Signalanlagen) und ein informeller Feldweg südlich neben dem Bahndamm, der sog. „Schwatte Weg“.

Ab Stadtgrenze Bochum verlaufen die Gleise der Trasse südlich der Gerther Straße entlang landwirtschaftlich genutzter Flächen und der Endbereiche von Gärten der Häuser an der Gerther Straße. Im Bereich des Sportplatzes baut sich der Bahndamm mit einer Höhe von ca. 4 m auf und flacht entlang des Jägerwegs und der Lothringer Straße bis Beginn des Fußweges wieder nahezu auf das Niveau der Wittener Straße ab. Die Gleise und (Holz-) Schwellen sind nicht zurückgebaut. Sie sind teilweise auf dem Bahndamm sichtbar, teilweise sind Gleise und Schwellen überwuchert. Punktuell befinden sich im westlichen Teilbereich Erweiterungen von Gartenflächen auf dem Gleisverlauf. Zu diesen Erweiterungen liegen der jetzigen Eigentümerin des Bahndamms, der RAG AG, keine schriftlichen Gestattungen, Verträge o. ä. vor.

Ab der östlichen Bövinghauser Straße beginnt der Feldweg („Schwatte Weg“). Nordöstlich des Parkplatzes SuS Merklinde, weitet sich der Feldweg zu einer teilweise unbefestigten Wegeverbindung in Richtung Lothringer Straße auf. Über diese Wegeverbindung werden die Häuser Jägerweg 2 und Jägerweg 2a angebunden. Die Lothringentrasse verläuft parallel zur Lothringer Straße. Das Teilstück der Trasse endet am Gehweg entlang der Wittener Straße. Direkt gegenüber befindet sich eine Querungsstelle.

Zielsetzung und Beteiligungsprozess

Ziel der Maßnahme ist die Aufwertung des städtischen Radweges „Grüne Acht“ durch eine verbesserte Wegeführung und die Schaffung einer leistungsfähigen, überörtlichen Radwegeverbindung (Lückenschluss Lothringentrasse) als qualitative alternative Radwegeverbindung entlang der Gerther Straße. Zudem kann mit der Planung eine wichtige Rad- und Fußwegeverbindung aus dem Stadtteil zum SuS Merklinde geschaffen werden. Für die Erreichung dieser Zielstellung sind versch. Varianten nach planerischen, ökologischen, ökonomischen und weiteren Gesichtspunkten durchgespielt worden.

Die Herstellung einer Wegeverbindung (Fuß- und Radverkehr) bzw. die Aufwertung und Verbesserung des Trassenbereiches (beinhaltet „Schwatter Weg“) zwischen Bochum und B 235 ist seit Jahren ein starker Wunsch der örtlichen Bevölkerung, der über die Prozesse „Nachhaltigkeit nimmt Quartier“ (2016 – 2019) und die Erstellung des ISEK Merklinde bereits mehrfach erfasst wurde und weiterhin regelmäßig vorgebracht wird. Mit den Zuschüssen aus dem Programm Förderung der Nahmobilität besteht die Möglichkeit, die wichtige Fuß- und Radwegeverbindung im Süden von Castrop-Rauxel herzustellen.

Ein Zwischenstand des Abwägungsprozesses ist der Öffentlichkeit und den Anliegerinnen und Anliegern am 15. März 2023 im Rahmen einer Infoveranstaltung (unter Teilnahme von Vertreter*innen versch. Fraktionen) im Vereinsheim des SuS Merklinde vorgestellt worden. Die Veranstaltung war mit ca. 60 Teilnehmenden sehr gut besucht. Für den weiteren Abwägungs- und Planungsprozess sind in einer sehr konstruktiven Atmosphäre verschiedene Hinweise von den Teilnehmenden eingebracht worden. Insbesondere die Hinweise zu den Alltagsverkehren auf der Lothringer Straße sind wertvoll für die weiteren Planungen.

Das Protokoll der Veranstaltung befindet sich in Anlage 3.

Variantenprüfung

Zwischen der Stadtgrenze Bochum und der Wittener Straße sind in einem planerischen Abwägungsprozess unterschiedliche Varianten mit Vor- und Nachteilen geprüft worden. Die wesentlichen Problemstellungen und Lösungsansätze sind nachfolgend kurz zusammengefasst. Eine eingehende Variantendiskussion befindet sich im Erläuterungsbericht in Anlage 2.

Die größten Unterschiede bei der Variantenbetrachtung beziehen sich auf den Verlauf ab der östlichen Bövinghauser Straße bis zur Wittener Straße. Bei allen Varianten sind neben der finanziellen Machbarkeit auch die Eingriffe in den Baumbestand erwogen worden. Hinzu kommt der Einfluss von Restriktionen wie bspw. die Verfügbarkeit von Flächen, der Umgang mit dem Bestand (Gartenerweiterungen auf dem Bahndamm), die Abwägung von Auswirkungen auf Anliegerinnen und Anlieger der Trasse sowie der Umgang mit Belastungen im Boden. Ebenso ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der Trasse, insbesondere im Bereich Lothringer Straße, betrachtet worden. Schließlich gilt es, die Planungen einer anderen Maßnahme des ISEK Merklinde, die Errichtung von Bewegungsstationen entlang des Sportgeländes SuS Merklinde, sinnvoll an den neuen Wegeverlauf anzubinden. *Hinweis: Die Bezeichnung der Varianten in dieser Vorlage und im Erläuterungsbericht (Anlage 2) des Planungsbüros sind unterschiedlich.*

Variante 1 (s. Anlage 2 – Abb. 3 im Bericht)

Der Verlauf der Lothringentrasse aus Bochum wird aufgenommen. Die neue Verbindung führt auf der Bahntrasse (ca. 177 m) bis zur östlichen Bövinghauser Straße und mündet

dort auf den Feldweg („Schwatter Weg“). Nach etwa 110 Metern schwenkt der Wegeverlauf auf den Bahndamm und mündet am vorläufigen Ende der Trasse auf den Gehweg an der Wittener Straße. Die Anbindung der geplanten Bewegungsstationen erfolgt in dieser Betrachtung über einen Stich bzw. einen Abstieg südlich des Bahndamms. Diese Anbindung ist nicht barrierefrei. Die Spurweite der Gleise bzw. die Breite der Dammkrone sind nicht ausreichend für die angedachten 3,5 Metern (zzgl. Bankette) des neuen Weges. Ist die Ausnutzung der Topographie im westlicheren Bereich noch möglich, sodass die angestrebte Wegebreite noch ohne größere Aufschüttungen bzw. Abtragungen machbar ist, sind im weiteren Verlauf Abtragungen des Damms notwendig. Ein Großteil der Vegetation müsste über nahezu dem gesamten Abschnitt des Trassenverlaufs gerodet werden.

Einige kleinere Flurstücke im nordöstlichen Böschungsbereich des Bahndamms sind zudem von der RAG AG bereits veräußert worden und befinden sich im Privatbesitz. Für diese Randbereiche der Böschung müssten Gestattungen/Dienstbarkeiten geschlossen werden, sodass der Damm dauerhaft für die Nutzung als Fuß- und Radweg verfügbar bleibt. Alternativ müsste der Ankauf erfolgen.

Die hohen Kosten aufgrund der massiven Tiefbauaufwendungen für die steile, nicht barrierefreie Anbindung am SuS-Sportplatz und Abtragungen des Damms auf einem Teil der Strecke, die drastischen Eingriffe in den Vegetationsbestand, Bedenken der Anliegerinnen und Anlieger in Bezug auf ihre Privatsphäre sowie zu erwartende Komplikationen bei der Flächenverfügbarkeit (nördl. Böschungsbereiche) führen dazu, weitere Verläufe einer neuen Verbindung zu prüfen.

Variante 2 (s. Anlage 2 – Abb. 1 im Bericht)

Wie bei der Variante 1 wird hier der Verlauf der Trasse ab der Stadtgrenze aufgenommen. Ebenso wird dann auf den „Schwatten Weg“ ab der östl. Bövinghauser Straße geführt. Anders als in Variante 1 bleibt der Verlauf südlich neben der Trasse auf dem „Schwatten Weg“ bis zu den geplanten Bewegungsstationen am Sportplatz des SuS Merklinde und schwenkt dort über eine langgezogene Rampe in der Böschung des Bahndamms auf den eigentlichen Gleisverlauf der Trasse. Der Verlauf mündet, wie Variante 1, auf den Gehweg an der Wittener Straße.

Diese Variante 2 beinhaltet ebenfalls verschiedene Problematiken, die nicht verträglich gelöst werden können. Es gelingt zwar die Anbindung der Bewegungsstationen aus westlicher Richtung, der Schwenk auf die Dammkrone erfordert allerdings eine längere Rampenanlage. Im angedachten Bereich baut sich der Damm etwa vier Meter auf. Um den Höhenunterschied zu überwinden ist ein massiver Tiefbau inkl. kostenintensiver Entsorgung mutmaßlich belasteten Bodenmaterials nötig. Ist der obere Damm erreicht, sind weitere große bauliche Aufwendungen notwendig. Wie bereits bei Variante 1 beschrieben, sind die Spurweite der Gleise bzw. die Breite der Dammkrone nicht ausreichend für die geplanten 3,5 Meter Breite (zzgl. Bankette) des neuen Weges. Weitere Abtragungen des Damms wären die Folge. Ein großer Teil der Vegetation müsste auch bei dieser Variante gerodet werden. Der Umstand zur Flächenverfügbarkeit der Flurstücke im nördl. Böschungsbereich liegt hier ebenfalls vor.

Die hohen Kosten aufgrund der massiven Tiefbauaufwendungen für Rampenanlage und Abtragungen, die drastischen Eingriffe in den Vegetationsbestand sowie zu erwartende Komplikationen bei der Flächenverfügbarkeit (nördl. Böschungsbereiche) führen dazu, weitere Verläufe einer neuen Verbindung zu prüfen.

Variante 3 (s. Anlage 2 – Abb. 4 im Bericht)

Bis zur östl. Bövinghauser Straße ist die Variante identisch mit den vorhergehenden Betrachtungen. Hinzu käme eine deutlichere Markierung einer Trassenverbindung über die Bövinghauser Straße. In diesem Fall wird ab dort allerdings nicht auf den Feldweg geführt, sondern direkt dem Verlauf der Trasse gefolgt. Der Gleisverlauf ist dort teilweise nicht sichtbar, da überwuchert und/oder von Gartenerweiterungen abgedeckt. Nach ca. 165 Metern Verlauf auf der Bahntrasse schwenkt der Weg aus der beginnenden Damm-lage hinunter in Richtung Feldweg/Schwatter Weg. Etwa im Bereich der Vereinsgebäude liegt der geplante Weg wieder komplett auf Niveau des Feldwegs. Von hier geht es weiter auf die Lothringer Straße. Ein erneuter Schwenk auf den Bahndamm ist aus den bereits genannten Gründen (Tiefbau, Kosten) nicht realisierbar.

Auf der Lothringer Straße verläuft der Radverkehr im Mischverkehr im Straßenraum, der Fußverkehr über den bestehenden Gehweg im Bestand. Insgesamt kann der Bestand der Lothringer Straße für die Aufnahme der Verkehre genutzt werden. Behutsame Verbesserungen für den Radverkehr, bspw. Erhöhung der Sichtbarkeit durch Piktogramme und/oder Markierungen/Roteinfärbungen, sind denkbar und im weiteren Prozess zu prüfen.

Am Ende der Lothringer Straße kann der ebenerdige Teilbereich des Bahndamms zur Aufweitung des Gehweges genutzt werden, sodass eine größere Aufstellfläche und bessere Einfahrt für Radfahrende auf die Lothringer Straße bzw. über die Querungsstelle an der Wittener Straße möglich ist.

Diese Variante 3 ist aufgrund geringerer Aufwendungen für den Tiefbau (kleinere Rampe, weniger Abtragungen der Dammkrone) günstiger als die vorgestellten Varianten 1 und 2. Der Bedarf für Dienstbarkeiten/Gestattungen oder Kauf von Flächen im nördl. Böschungsbereich ist deutlich geringer. Allerdings treten auch bei der Betrachtung der dritten Variante Probleme auf. Die Führung des neuen Weges über den Bahndamm ab Bövinghauser Straße wirft die Frage nach dem Umgang mit den Bestandsgärten auf dem Bahndamm auf. Es liegen keine schriftlichen Verträge/Gestattungen o. ä. mit der RAG AG, jetziger Eigentümerin, vor.

Obwohl die Aufwendungen für den Tiefbau geringer als bei anderen Varianten sind, ist in der vorliegenden Erwägung ebenfalls wieder eine massive Entnahme der Vegetation/Bäume erforderlich. Die Anbindung der Bewegungsstationen ist gerade eben möglich, kann allerdings nicht in vernünftiger Weise in der bislang angedachten Form entstehen. Folge wäre eine Verschiebung der Stationen in Richtung Parkplatz und evtl. die Reduzierung der Flächengröße der Stationen. Bei der Verschiebung geht der Kontakt zur Wiesenfläche des SuS verloren. Der Verein befindet sich derzeit in Überlegungen, die Wiesenfläche stärker zum Schwatten Weg bzw. zum Gesamtquartier zu öffnen und nutzbar zu machen.

Die Abwägung der Vor- und Nachteile der Variante führt dazu, weitere Verläufe einer neuen Verbindung zu prüfen.

Variante 4 (s. Anlage 2 – Abb. 5 u. 9 im Bericht)

Variante 4 beginnt wie die übrigen drei Varianten an der Stadtgrenze und verläuft über die Bahntrasse.

Ab der östl. Bövinghauser Straße führt der neue Weg ausschließlich auf den gesamten Verlauf des Schwatten Wegs bis zur Lothringer Straße. Auf der Lothringer Straße findet PKW- und Radverkehr gemischt statt, Fußverkehre folgen dem Gehweg. Auch hier kann am Ende der Lothringer Straße die Hinzunahme eines Bereiches des Bahndamms erfolgen und die Fläche am Gehweg Wittener Straße ausgeweitet und sogar platzartig gestaltet werden.

Die Variante 4, mit einem Verlauf überwiegend auf dem Schwatten Weg und der Lothringer Straße, ist nach jetzigem Planungsstand eine valide Lösung. Mit dieser Variante werden gleich mehrere Ansprüche erfüllt bzw. Problemstellungen/Herausforderungen gelöst:

- nahtloser Lückenschluss der Lothringentrasse zwischen Bochum und Castrop-Rauxel
- verbesserte Wegeführung und Aufwertung des innerörtlichen Radwegs Grüne Acht (Abkehr von Gerther Straße)
- Ertüchtigung des sog. Schwatten Weges zu einem beleuchteten und asphaltierten Fuß- und Radweg
- direkte und ebenerdige Anbindung der in der ISEK-Maßnahme „Spiel-, Sport- und Freizeitorte im Quartier“ geplanten Bewegungsstationen entlang des Streifens zwischen Sportplatz SuS Merklind und „Schwatter Weg“
- Baumfällungen bzw. Eingriffe in den Bewuchs sind geringer als bei ausschließlichen/überwiegendem Verlauf auf Bahndamm und gemischten Verläufen
- Chance, die sog. „Natur auf Zeit“, die auf dem Bahndamm entstanden ist, umzuwidmen und nachhaltig zu schützen
- Eingriffe in teilw. belasteten Bahndamm minimal
- Verlauf überwiegend neben Bahndamm auf heutigem Feldweg
- wirtschaftlich tragbare Variante

Inhalte der Variante 4 sind bereits in der Maßnahme STR_441 im Nahmobilitätskonzept (NMK) empfohlen worden.

Abstimmungsbedarfe bei der Variante 4

Für die Variante 4 bestehen noch Abstimmungsbedarfe, die im Weiteren einer Klärung bedürfen.

Umgang mit Mischverkehr auf der Lothringer Straße

Der Verlauf der Vorzugsvariante wird in östliche Richtung nach Ende des Feldweges über den Jägerweg auf die Lothringer Straße geführt. Für den Jägerweg im Bereich der Adressen 2 und 2a kann der Bestand durch den neuen Fuß- und Radweg verbessert werden (s. a. Maßnahme STR_442_KNT_1 im Radkataster NMK). Bislang führt eine teilbefestigte Zufahrt zu den dortigen Haus- und Hofeinfahrten. Die Durchfahrt in Richtung Parkplatz am SuS Merklinde ist verboten und durch Hindernisse verstellt, dennoch wird von falsch abbiegenden und rangierenden PKW auf dem kleinen Teilstück des Jägerwegs berichtet. Mit einer adäquaten Beschilderung und Markierung kann bereits im Übergang von der Lothringer Straße auf Jägerweg Aufmerksamkeit erzeugt und eine Entspannung ermöglicht werden.

Auf der Lothringer Straße galt es zu prüfen und abzuwägen, in wie weit der bestehende Straßenraum für den Lückenschluss verbessert werden kann (s. a. Abb. 6. 7. 8 im Bericht in Anlage 2).

Die Verbreiterung des Straßenquerschnitts, um eine vollwertige Fahrradstraße nach dem allgemeinen Standard auf der Lothringer Straße einzurichten, wurde geprüft. Bei der Prüfung ist auch die Verbreiterung des Gehweges von 1,4 auf 2,5 Meter berücksichtigt worden. Die Stellplätze entlang der Lothringer Straße könnten im geprüften Querschnitt größtenteils erhalten werden. Die Prüfung ergab, dass ein breiter Streifen der südl. Dammböschung abgetragen werden muss. Dies ruft wiederum massive Eingriffe in den Baum- und Vegetationsbestand hervor. Zudem ist der Aufwand, der für den Straßenbau betrieben werden muss ebenfalls sehr hoch. Die Kosten für eine Fahrradstraße unter Beibehaltung der Parkstände und Verbreiterung des Gehweges auf 2,5 Meter auf der Lothringer Straße würden deutlich im mittleren sechsstelligen Bereich liegen. Angesichts der drastischen Eingriffe und der Kosten wurde auch geprüft, ob zumindest der Gehweg ohne eine Vergrößerung des Straßenquerschnitts auf die Dammböschung verträglich erfolgen kann. Hierbei schlagen die Kosten mit min. 100.000 Euro zusätzlich zu Buche. An schmaleren Stellen der Straße, müssten auf einer Breite von 4,40 Metern PKW- und Radverkehr sowie ruhender Verkehr nebeneinander abgewickelt werden. Dies könnte zu weiteren Konflikten führen.

Aus der Abwägung empfiehlt sich, den Bestand (mit Erhalt aller Stellplätze) zunächst mit verschiedenen Stellschrauben (z. B. Beschilderung, Markierungen) für die Lothringentrasse nutzbar zu machen.

Bei der Infoveranstaltung am 15. März 2023 ist aus der Bürgerschaft zudem angeregt worden, die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Lothringer Straße oder auch die Widmung als verkehrsberuhigten Bereich zu prüfen. Diese Hinweise werden im weiteren Planungsprozess überprüft.

Grunderwerb/Gestattungen

Für die Realisierung der Varianten sind Flächenankäufe bzw. die Gestattung der Nutzung der Flächen für den Fuß- und Radweg nötig. Zunächst gilt es, eine Teilfläche unmittelbar an der Stadtgrenze zu Bochum für den neuen Weg verfügbar zu machen. Östlich der Bövinghauser Straße wird ein Teil der landwirtschaftlichen Fläche entlang des Schwatten Weges benötigt.

Mit beiden Eigentümern bestehen bereits Kontakte bzgl. des Ankaufs bzw. der Gestattung eines Wegerechtes, die erforderlichen Flächenzugriffe (Ankauf oder Gestattung) stehen in Aussicht. Sofern eine oder beide Flächen nicht verfügbar sind, haben Verwaltung und Planungsbüro eine alternative Variante (4a) ausgearbeitet, die ebenfalls verträglich zu realisieren ist. Die alternative Route führt wahlweise über die Bövinghauser Straße oder die Gerther Straße auf die Trasse. Ab der östlichen Bövinghauser Straße führt die alternative Variante über den Gleisverlauf und mündet nach ca. 170 Metern auf den Feldweg.

Bodenbelastungen

Teile der Lothringentrasse werden als altlastenverdächtige Fläche bei der Unteren Bodenschutzbehörde geführt. Die Probenentnahmen/Bohrungen für die Erstellung eines Bodengutachtens erfolgten ab dem 27. März. Ab Mitte April werden erste Ergebnisse zur Belastung erwartet. Das Gutachten liegt Mitte Mai vor. Aufgrund der Tatsache, dass die Variante 4 auf dem Feldweg neben dem Bahndamm verläuft, sind nur geringe Eingriffe in den Dammkörper zu erwarten. Auch bei einer alternativen Wegeführung auf einem Teil des Bahndamms (Variante 4a) ist keine Abtragung der Dammkrone notwendig. In der Kostenschätzung für die Variante 4 ist zudem bereits ein Ansatz für die Entsorgung von belastetem Boden enthalten.

Ausstattung des Fuß- und Radwegs (Beleuchtungsmöglichkeiten und Oberflächenmaterial)

Der Lückenschluss liegt größtenteils im Außenbereich. Hier ist keine bis wenige diffuse und/oder künstliche Beleuchtung vorhanden bzw. zu erwarten. Das Teilstück der Lothringentrasse auf Bochumer Seite, welches nach Castrop-Rauxel führt, wird mit Beleuchtung ausgestattet. Es wird empfohlen, Beleuchtungsmöglichkeiten auf der Lothringentrasse in Castrop-Rauxel bis zur Lothringer Straße zu berücksichtigen.

Die Oberfläche des Radweges auf dem Abschnitt in Bochum wird mit einem hellen Asphalt ausgestattet sein. Aufgrund des günstigeren Albedo-Effektes und im Sinne eines sinnvollen Übergangs an der Stadtgrenze wird die Aufnahme eines hellen Asphalts auf Castrop-Rauxeler Seite und die weitere enge Abstimmung mit der Stadt Bochum empfohlen. Zudem wird auf die Empfehlungen zu Beleuchtung und Oberflächenbeschaffenheit im NMK (Kap. 7.1.3) verwiesen. Gemäß Beschluss des NMK ist eine Asphaltierung im Außenbereich im Einzelfall zu prüfen. Aufgrund der wichtigen Wegeverbindung aus dem Stadtteil zum SuS Merklind und der überörtlichen Bedeutung, wird eine Asphaltierung für zielführend erachtet. Die Oberflächenbeschaffenheit von Asphalt ist für Radfahrende bedeutsam, wird dadurch im Vergleich zu anderen Oberflächen doch ein bequemes und zügigeres Vorankommen ermöglicht. Ebenso ist die Gefahr von Verschmutzungen in Form von nicht abfließendem Niederschlag (Pfützen) geringer. Die behutsame Beleuchtung bis zum Übergang an der Lothringer Straße kann die Attraktivität der neuen Verbindung für den Rad- und Fußverkehr ebenfalls in hohem Maße fördern. Zusätzlich wird die Gefahr der Entstehung von Angsträumen verringert. Es wird zudem auf die Empfehlungen im Erläuterungsbericht des Planungsbüros (s. Anlage 2 Kap. 3.4.5) und des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags verwiesen (s. Anlage 4, Kap. 3.3).

Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LPF) und Artenschutzvorprüfung (ASP I)

Die erforderlichen Untersuchungen im Beobachtungsraum sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden. Die Untersuchung ist im Frühjahr 2023 durch das Büro NEOGRÜN erfolgt. Der Bericht befindet sich in Anlage 4.

Im Beobachtungsraum liegen nach Abfrage bei den Fachverbänden und weiterer Stellen keine planungsrelevanten Arten vor. Die Eingriffe, die bei Realisierung der Variante 4 möglichst gering ausfallen, können kompensiert werden. Ein entsprechender Ansatz zur Kompensation ist in der Kostenschätzung berücksichtigt.

Kostenschätzung

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 (dabei werden Planungskosten pauschal mit 10 % der Baukosten gefördert).

Die derzeitigen Kosten (abhängig von den Ergebnissen des Bodengutachtens) für die Realisierung des Vorhabens sind nachfolgend tabellarisch dargestellt (Summen gerundet).

Kostenart	Förderanteil (85 %)	Eigenanteil (15 %)	Gesamtkosten
Baukosten*	691.900,00 €	122.100,00 €	814.000,00 €
Planungskosten**	81.400,00 €	38.600,00 €	120.000,00 €
Bodengutachten	12.750,00 €	2.250,00 €	15.000,00 €
Umweltgutachten	6.800,00 €	1.200,00 €	8.000,00 €
Grunderwerb	25.925,00 €	4.575,00 €	30.500,00 €
Komp.maßnahmen	0,00 €	13.000,00 €	13.000,00 €
Gesamtkosten	818.775,00 €	181.725,00 €	1.000.500 €
* Baukosten zzgl. Inflationsaufschlag (Baubeginn frühestens 2024; Annahme +7,9 %, Ø Inflation 2022)			
** Planungskosten sind förderfähig zu 10 % der Baukosten; bereinigte Gesamtförderquote entspricht ca. 82 %			

Die Kosten für die alternative Variante 4a liegen um ca. 150.000 Euro höher. Die Folgekosten für die Unterhaltung des neuen Wegeverlaufs werden im weiteren Planungsfortschritt beziffert und bei Realisierung für die Folgejahre berücksichtigt.

Ausblick

Die offenen Abstimmungsbedarfe werden bis zur Antragsfrist geklärt. Die Antragsfrist für das Förderprogramm ist am 1. Juni 2023. Der aktuelle Sachstand der Planungen nebst Status der Fördermittelbeantragung und der Kostenberechnung werden dem Rat vsl. in der Sitzungsfolge im Juni zur Beschlussfassung vorgelegt. Ein Zuwendungsbescheid wird für die erste Jahreshälfte 2024 erwartet. Ein Baubeginn ist bei erfolgter Zuwendung ebenfalls für 2024 vorgesehen.

Anlagen

1. Finanzielle Auswirkungen
2. Erläuterungsbericht mit Variantenprüfung und Planungskonzeption Variante 4 (Skizze zu Variante 4a), Büro Landschaft planen + bauen, Lena Fohs
3. Präsentation und Mitschrift der Öffentlichkeitsinformation und Beteiligung vom 15. März 2023
4. Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LPF) und Artenschutzvorprüfung (ASP I), Büro NEOGRÜN, Benjamin Schleemilch

Beteiligte Bereiche	20	61	EUV
Kurzzeichen/ Datum	Brenk dig. Mitzeichnung 30.03.2023	Röhnert dig. Mitzeichnung 29.03.2023	Werner dig. Mitzeichnung 30.03.2023

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:	€

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