



Castrop
Rauxel

Der Bürgermeister

Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 09.02.2024

2024/040
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	11.04.2024	
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	16.04.2024	

Betreff

Planungsvarianten einer Fahrradstraße auf der Schillerstraße

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Betriebsausschuss 3 und der Ausschuss für Klima- und Umweltschutz

1. nehmen die Variantenentwürfe zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schillerstraße zur Kenntnis,
2. beauftragen die Verwaltung, die ausgearbeiteten Planungsvarianten im Rahmen einer Bürgerbeteiligung der Öffentlichkeit vorzustellen,
3. beauftragen die Verwaltung, eine Vorzugsvariante zu erarbeiten und diese dem Rat der Stadt Castrop-Rauxel zur Beschlussfassung vorzulegen und
4. beauftragt die Verwaltung einen entsprechenden Förderantrag nach den Förderrichtlinien Nahmobilität bei der Bezirksregierung Münster unter Fristwahrung und Vorbehalt des gem. Nr. 3 zu fassenden Ratsbeschlusses einzureichen.

Lenort
Stadtbaurätin

Sachverhalt

Mit Beschluss vom 22.04.2021 hat der Rat der Stadt Castrop-Rauxel (Vorlage 2021/096) das Nahmobilitätskonzept für die Stadt Castrop-Rauxel als strategische Grundlage der Mobilitätsplanung für eine gesamtstädtische Förderung der Nahmobilität beschlossen; in Ergänzung ist am 01.09.2022 der Beschluss des Umsetzungskonzepts (Vorlage 2022/212), in dem die Einzelmaßnahmen seitens der Verwaltung zeitlich priorisiert wurden.

Als eine der zur kurzfristigen Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen ist die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schillerstraße gefasst. Beginnend am Knotenpunkt Altstadttring / Widumer Straße am Rande der Castroper Altstadt, durchquert die Schillerstraße den Stadtgarten und endet in Obercastrop am Knotenpunkt Cottenburgstraße. Im weiteren Verlauf könnte mit einer Fortführung in der Christinenstraße und dem nachfolgenden Wirtschaftsweg bis zur Lothringentrasse eine Veloroute entstehen. Damit könnte die wichtige Nord-Süd-Verbindung von Merklinde bis zur Innenstadt für den Radverkehr als durchgehende Verkehrsachse parallel zur B 235 – Wittener Straße und L 739 – Bochumer Straße im Nebennetz entwickelt werden. Durch Ihre Lage hat die Strecke für die künftige Radverkehrskonzeption eine herausragende Bedeutung. Eine parallel zur Bochumer Straße und zur B 235 parallel verlaufende Radwegeverbindung ist derzeit nicht in hinreichender Qualität vorhanden. Zur Fortführung der Verbindung Schillerstraße ist im Weiteren eine planerische Betrachtung vorgesehen.

Die Schillerstraße weist entlang der Planungsgrenzen eine differenzierte Streckencharakteristik auf, weshalb eine Planung in mehreren Streckenabschnitten und verschiedenen Querschnitten erforderlich ist. Im Nord-Süd-Verlauf überquert die geplante Fahrradstraße die Viktoriastraße und die Glückaufstraße. Bislang genießt der Radverkehr an diesen Knotenpunkten keine Vorfahrtsregelung.

Weiterhin sind die sensiblen Einrichtungen entlang der Strecke zu beachten: Im nördlichen Abschnitt befindet sich das Adalbert-Stifter-Gymnasium. Die Sicherheit der Schulwege wird grundsätzlich von der Einrichtung einer Fahrradstraße profitieren, wobei ein weiterer Fokus auch auf den Schüler*innen liegt, die die Schule zu Fuß erreichen. Insbesondere an der Kreuzung der Viktoriastraße besteht schon seit längerem der Bedarf an einer sicheren Quermöglichkeit für Fußgänger*innen.

Im Bereich am Stadtgarten grenzt zudem ein Seniorenheim an die Schillerstraße. Auch hier ist ein besonderes Augenmerk auf die Sicherung der Gehwege und die Verträglichkeit zwischen Fuß- und Radverkehr zu legen. Der bestehende Weg westlich des Stadtgartens, der nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben ist, stellt derzeit einen natürlichen modalen Filter dar, der beibehalten werden soll. Zugleich ist es beabsichtigt, die Verträglichkeit zwischen Rad- und Fußverkehr sowie die fußläufigen Zugänge zum Stadtpark langfristig zu sichern.

Aufgrund der Bestandssituation und der Anforderungen an die Planung ergibt sich der Bedarf einer umfassenderen planerischen Auseinandersetzung, die über das Anfertigen von Markierungsplänen hinausgeht. Im Dezember 2023 hat die Stadt hierzu einen Planungsauftrag an ein externes Büro vergeben. Dieser Auftrag umfasst neben der Verkehrsanlagenplanung, einschließlich einer detaillierten Variantenuntersuchung, auch die Erstellung einer Parkraumuntersuchung im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebiets.

Die Parkraumerhebung im Nahbereich der Schillerstraße ist bereits abgeschlossen. Die Ergebnisse werden im Rahmen der weiteren Planungsschritte für die Verkehrsanlagen berücksichtigt.

1. Methodik der Parkraumuntersuchung

Das Untersuchungsgebiet für die Parkraumuntersuchung umfasst nicht nur die Schillerstraße, sondern auch jene Stellplätze, die sich in den direkt anliegenden Straßen in kurzer fußläufiger Erreichbarkeit befinden. Erhoben wurden alle Parkstände im öffentlichen Raum sowie öffentlich zugängliche private Stellplätze. Die Erhebung erfolgte den Stand der Technik berücksichtigend gemäß dem FGSV-Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) mittels einer Kennzeichenerfassung.

Um genaue Aussagen zum Parkdruck in den verschiedenen Abschnitten zu treffen, wurden insgesamt 48 verschiedene Parkbereiche unterschieden. Die darauf aufbauende Analyse des Parkraumangebotes berücksichtigt darüber hinaus differenziert die räumliche und zeitliche Auslastung verschiedener Parkbereiche, die Parkdauerverteilung sowie die Frequentierung unterschiedlicher Nutzergruppen (Anwohner, Beschäftigte, Kunden) anhand einer Differenzierung von Kurz-, Mittel- und Dauerparkern. Die Erhebungen erfolgten am 22. Januar 2024 (Normalwerktag) zwischen 7.00 und 18.00 Uhr sowie am 20. Januar 2024 (Samstag) zwischen 7.00 und 14.00 Uhr.

2. Ergebnisse der Parkraumuntersuchung

Anlage 1 enthält den detaillierten Ergebnisbericht zur Parkraumuntersuchung an der Schillerstraße. Der Ergebnisbericht zeigt auf, dass im Untersuchungsraum und über den Erhebungszeitraum gemittelt im Bereich der Schillerstraße bislang lediglich ein „geringen Parkdruck“ vorherrscht. Die Unterschiede der Auslastung sind im Tagesverlauf zudem sehr klein. Zu beachten ist jedoch, dass sich der lokale Parkdruck in den verschiedenen Parkbereichen zum Teil deutlich unterscheidet. Während einige wenige, meist kleine Parkbereiche überlastet sind, bestehen in anderen Bereichen deutliche Stellplatzreserven (z.B. Am Stadtgarten und Brucknerstraße).

Aus der Untersuchung zur Parkdauerverteilung geht hervor, dass der Anteil der Fahrzeuge, die mehr als 6 Stunden geparkt haben, sehr gering ist. Insgesamt zeigen sich vornehmlich Parkdauern aus dem mittleren Bereich nahe der 4 Stunden. Dies deutet darauf hin, dass es sich beim Nutzerkreis der Stellplätze vornehmlich um Beschäftigte und Anwohnende handelt und es nur wenige Fremd- und Kurzzeitparker gibt.

In der Gesamtbetrachtung ist festzuhalten, dass es derzeit im Untersuchungsgebiet einen geringen Parkdruck und keine großräumigen Überlastungen gibt. Lokal hohen Auslastungen stehen im Nahraum deutliche Stellplatzreserven gegenüber.

Gemäß der gutachterlichen Beurteilung sind bei einer Inanspruchnahme von einigen derzeitigen öffentlichen Parkflächen zum Zwecke der Einrichtung der Fahrradstraße aufgrund der bestehenden Reserven negative verkehrliche Auswirkungen (wie lange Fußwege und erhöhter Parksuchverkehr) nicht zu erwarten. Auf der Schillerstraße sind die Stellplätze den Tag über nie komplett

belegt und es sind weitere Kapazitäten in den anliegenden Straßen vorhanden, welche die wenigen wegfallenden Parkplätze auffangen können. Die Detailbetrachtung kann der angehängten Parkraumanalyse entnommen werden.

Eine Prognose zur genauen Veränderung der Parkraumauslastung im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße wird durch das Büro erarbeitet, sobald die Variantenwahl abgeschlossen ist.

3. Planung der Fahrradstraße auf der Schillerstraße

Die Stadt Castrop-Rauxel ist seit dem vergangenen Jahr 2023 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen. Ebenfalls im Jahr 2023 gab die AGFS den „Leitfaden Fahrradstraßen“ heraus, in welchem für alle NRW-Kommunen erstmalig einheitliche Bemessungs- und Gestaltungsstandards definiert wurden. Für die Stadt Castrop-Rauxel stellt der Leitfaden der AGFS die Planungsgrundlage für zukünftige Fahrradstraßen dar. Der Leitfaden sieht unter anderem vor, bei Parkständen einen Sicherheitsabstand von 0,75 m zur Fahrgasse einzuplanen. Dies hat sich in Hinblick auf die Verkehrssicherheit zur Vermeidung von Dooring-Unfällen bewährt.

Für die einzelnen Streckenabschnitte der Schillerstraße wurden auf der Vorentwurfsebene verschiedene Planungsvarianten erarbeitet. Diese bilden die Grundlage der politischen sowie der öffentlichen Beteiligung, um im Rahmen eines Abwägungsprozesses eine Vorzugsvariante zu entwickeln. Dabei werden zunächst die Grundzüge der Planungsvarianten aufgezeigt. Detailpläne werden bei der nachfolgenden Erarbeitung der Vorzugsvarianten erstellt.

Nördlicher Abschnitt Schillerstraße

Die Planungen des nördlichen Abschnitts der Schillerstraße sind in Anlage 2 dargestellt. Hierfür wurden drei Varianten entwickelt. Variante I zum nördlichen Abschnitt der Schillerstraße entfallen auf der westlichen Seite insgesamt sieben Parkplätze. Die vorhandenen Breiten lassen es nicht zu, die Schillerstraße in diesem Bereich bei gleichzeitigem Erhalt aller Parkplätze zu einer Fahrradstraße umzugestalten. Für einen Erhalt aller Stellplätze wäre es notwendig, den nördlichen Abschnitt zwischen der Widumer Straße und der Viktoriastraße mit einer Einbahnstraßenregelung, wahlweise in nördliche, oder in südliche Richtung, zu versehen. Hierbei würde die Freigabe des Radverkehrs in beide Fahrtrichtungen erfolgen (vgl. Variante II+III). Da die Parkräume in diesem Bereich jedoch nicht ausgelastet sind, ist der Erhalt dieser Stellplätze nicht zwingend erforderlich. Die Variante I mit Wegfall der Stellplätze stellt daher die bisherige Vorzugsvariante dar.

Knotenpunkt Schillerstraße / Viktoriastraße

Für den Knotenpunkt Schillerstraße / Viktoriastraße wurden zwei Varianten erarbeitet, welche in Anlage 2 dargestellt sind. In der Variante I wird die Schillerstraße bevorrechtigt. Der ÖPNV auf der Viktoriastraße wird dementsprechend wartepflichtig. In der Variante II+III bleibt die Viktoriastraße bevorrechtigt und die Fahrradstraße auf der Schillerstraße wird unterbrochen. Aus Sicht

des Radverkehrs ist eine durchgehende Fahrradstraße von Vorteil, um den Radverkehr attraktiver zu gestalten. In Bezug auf die Bevorrechtigung der Schillerstraße und die sich daraus ergebende Wartepflicht des ÖPNV an der Viktoriastraße ist eine Abstimmung mit den Verkehrsbe trieben erforderlich.

Abschnitt Viktoriastraße – Glückaufstraße

In Anlage 3 ist der Abschnitt zwischen der Viktoriastraße und der Glückaufstraße dargestellt. Dort werden die gleichen Variantenansätze gewählt wie im nördlichen Abschnitt der Schillerstraße. Durch das Einrichten einer Fahrradstraße müssen ca. 8 Stellplätze auf der westlichen Seite entfallen (vgl. Variante II). Diese können nur durch das Einführen einer Einbahnstraßenregelung erhalten bleiben (vgl. Variante I). Die Glückaufstraße hat die Funktion einer Erschließungsstraße für die Anwohnenden, sodass hier hauptsächlich Anwohnende parken. Insofern könnte die Glückaufstraße unter Berücksichtigung der Einbahnfahrtrichtung der Straße am Stadtgarten unter Erhalt der Stellplätze als Einbahnstraße (Radverkehr frei) ausgebildet werden.

Knotenpunkt Glückaufstraße / Schillerstraße

Am Knotenpunkt Glückaufstraße / Schillerstraße (Anlage 3: Übergang zwischen der Schillerstraße zum Weg am Stadtgarten) ist derzeit unabhängig von der Planung der Fahrradstraße eine Aufpflasterung im Kurvenbereich geplant, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Diese könnte mittels einer Roteinfärbung im Rahmen einer Fahrradstraße Schillerstraße (vgl. Variante I) weiter erhöht werden.

Weg westlich des Stadtgartens

Der im Bestand als gemeinsamer Geh-/Radweg ausgebildete Abschnitt (Anlage 4) wird im Bestand sowohl von Zufußgehenden, als auch Radfahrenden intensiv genutzt. Da in diesem Abschnitt der Fußverkehr auf gleicher Hierarchieebene wie der Radverkehr verbleiben soll, wird hier bewusst auf die Ausweisung einer Fahrradstraße verzichtet. Der Abschnitt kann zum einen gemäß Variante II weiterhin ein gemeinsamer Geh- und Radweg verbleiben, oder wie in Variante I als getrennter Geh- und Radweg ausgebildet werden. Bei getrennter Führung würden dem Fußverkehr 2.25 m und dem Radverkehr 2.75 m zugeschrieben werden. Hierbei handelt es sich jedoch um Mindestmaße. Aus diesem Grund wäre nach Auffassung der Verwaltung sowie nach Einschätzung des Planungsbüros ein gemeinsamer Geh- und Radweg als attraktiver und sicherer anzusehen.

Knotenpunkt Schillerstraße/Cottenburgstraße/Christinenstraße

Am Knotenpunkt Schillerstraße/Cottenburgstraße/Christinenstraße wird derzeit, unabhängig von der Planung der Fahrradstraße, der Umbau zu einer signalisierten Kreuzung geplant. Dort entsteht ein vierarmiger lichtsignalisierter Knotenpunkt, welcher an der versetzten Kreuzung die Schillerstraße mit der Christinenstraße verbindet. Ziel ist es, den Fuß- und Radverkehr künftig

beidseitig über eine Vorrangschaltung zügig und sicher von der Schillerstraße auf die Christinenstraße und umgekehrt zu führen. Die beauftragten Büros befinden sich hierzu in enger Abstimmung. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts sowie die Lage der Haltelinien sind derzeit noch als vorläufig zu betrachten.

4. Weiteres Vorgehen

Die Planung einer Fahrradstraße über eine Länge von ca. 700 m ist als eine umfangreiche Maßnahme einzustufen. Gemäß dem Ratsbeschluss zum Nahmobilitätskonzept ist daher im Planungsprozess eine entsprechende Bürgerbeteiligung durchzuführen. Das seitens der Stadt Castrop-Rauxel beauftragte Büro hat hierzu die dargestellten Planungsvarianten entworfen. Die öffentliche Beteiligung ist für das II. Quartal 2024 anvisiert.

Im Anschluss an die Bürgerbeteiligung wird die Vorzugsvariante bis zur Entwurfsplanung ausgearbeitet. Die Planung, welche dann samt Erläuterungsbericht und einer Kostenberechnung zur Verfügung steht, wird daraufhin dem Rat der Stadt Castrop-Rauxel zur Beschlussfassung vorgelegt. Vorbehaltlich eines Ratsbeschlusses, ist zur Finanzierung der baulichen Umsetzung beabsichtigt, einen Antrag auf Gewährung einer Förderung nach den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) zu stellen. Der maßgebliche Fördersatz für finanzschwache Kommunen beträgt derzeit 85 %. Der Förderantrag ist bis zum 01.06.2024 bei der Bezirksregierung Münster zu stellen. Mit dem Fördermittelgeber ist abgestimmt worden, dass der im Antragsverfahren erforderliche Ratsbeschluss über das Vorhaben nachgereicht werden kann.

Es ist geplant, die vollständige Entwurfsplanung unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung dem Rat der Stadt Castrop-Rauxel noch im Sommer 2024 zur Beschlussfassung vorzulegen. Die bauliche Umsetzung ist abhängig von der Gewährung der Zuwendung. Der Zuwendungsbescheid wird im Jahr 2025 erwartet.

Anlagen

1. Parkraumuntersuchung (wird nachgesendet)
2. Nördlicher Abschnitt Schillerstraße
3. Viktoriastraße / Glückaufstraße
4. Glückaufstraße / Stadtgarten / Cottenburgstraße
5. Bewertungsmatrix

Beteiligte Bereiche	32 Waldert	EUV Werner
Mitzeichnung	gez. digital 25.03.2024	gez. digital 21.03.2024