



Castrop
Rauxel

Der Bürgermeister

Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 22.07.2024

2024/151
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	03.09.2024	16
Betriebsausschuss 1 (Kultur, Ordnung, Ausländerwesen und Feuerwehr)	04.09.2024	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	05.09.2024	9
Rat der Stadt	12.09.2024	

Betreff

Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schillerstraße in Castrop-Rauxel

Finanzielle Auswirkungen

☐ keine haushaltsmäßige Berührung

☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel:

1. nimmt die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zur Schillerstraße zur Kenntnis,
2. beschließt die Planung zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schillerstraße,
3. beauftragt die Verwaltung, die weitere Detailplanung zu erarbeiten, die Planung zu auditieren und
4. beauftragt die Verwaltung, die Maßnahme im Rahmen der Haushaltsplanung bzw. Investitionsdringlichkeitsliste für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 zu berücksichtigen.

Kravanja
Bürgermeister

Eckhardt
Beigeordneter/
Stadtkämmerer

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) erfolgt, 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 würde 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 verlaufende Radwegeverbindung ist derzeit nicht in hinreichender Qualität vorhanden. Zur Fortführung der Verbindung über die Christinenstraße ist eine gesonderte 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 Vorfahrt. 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 weiterhin 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 ergab sich der Bedarf einer umfassenden planerischen Auseinandersetzung, die über das Anfertigen von Markierungsplänen hinausgeht. Hierzu hat die Stadt 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. Über die vorläufigen Ergebnisse, einschließlich der unterschiedlichen Pla-

nungsvarianten, wurden der Ausschuss für Klima- und Umweltschutz und der Betriebsausschuss 3 im April 2024 mit der Vorlage 2024/040 informiert. Die ausgearbeiteten Planungsvarianten wurden am 03. Juni 2024 in einer Bürgerversammlung vorgestellt und diskutiert. Die Bürgerversammlung wurde durch eine Online-Beteiligung auf der städtischen Beteiligungsplattform (mitmachen.castrop-rauxel.de) flankiert.

Ebenfalls wurde zur Finanzierung der baulichen Umsetzung entsprechend der erarbeiteten Vorzugsvariante (siehe Anlage 4) im Juni 2024 fristgerecht ein Förderantrag nach den Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) bei der Bezirksregierung Münster gestellt, dessen Bewilligung noch aussteht und unter Vorbehalt des gemäß dieser Vorlage noch zu fassenden Ratsbeschlusses steht.

1. Ergebnisse der Parkraumuntersuchung

Das Untersuchungsgebiet für die Parkraumerhebung 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.

Anlage 5 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 „geringer 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 Bürgerversammlung wurde hierzu angemerkt, dass es nach Beobachtungen der Anwohner jedoch durchaus auch Kurzzeitparker geben soll, die die kostenfreien Stellplätze nutzen, um in die Altstadt zu gelangen. In der Gesamtbetrachtung ist festzuhalten, dass es derzeit im Untersuchungsgebiet einen nur geringen bis mittleren Parkdruck und keine

großräumigen Überlastungen gibt. Lokal hohen Auslastungen stehen im Nahraum deutliche Stellplatzreserven in den Nebenstraßen gegenüber. Gemäß der gutachterlichen Beurteilung wären selbst bei einer Inanspruchnahme von einigen derzeitigen öffentlichen Parkflächen zum Zwecke der Einrichtung der Fahrradstraße aufgrund der bestehenden Reserven negative verkehrliche Auswirkungen nicht zu erwarten. Die Detailbetrachtung kann der angehängten Parkraumanalyse entnommen werden.

2. Grundsätze der Planung und Beteiligungsverfahren

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 (siehe Vorlage 2024/040). Diese bildeten die Grundlage der politischen sowie der öffentlichen Beteiligung, um im Rahmen eines Abwägungsprozesses eine Vorzugsvariante zu entwickeln.

Die Bürgerversammlung zur Fahrradstraße Schillerstraße fand am 03.06.2024 um 18 Uhr in den Räumlichkeiten des Marcel-Callo-Hauses statt. Anwesend waren ca. 50 Bürgerinnen und Bürger. Nachdem die Grundzüge der Planung von Vertreter*innen der Stadt und des Planungsbüros vorgestellt wurden, hatten die Anwesenden die Gelegenheit, an Thementischen zu den einzelnen Abschnitten ihre Anregungen und Änderungsvorschläge anhand der Karte niederzuschreiben. Ebenso wurden die Anregungen aus der Online-Beteiligung ausgewertet und beantwortet. Die Ergebnisse der Beteiligungsformate finden sich in Anlage 6.

3. Vorzugsvariante der Verwaltung

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurde für die jeweiligen Abschnitte eine Vorzugsvariante entwickelt, die Grundlage des Förderantrags (vorbehaltlich der Beschlussfassung) ist. Im Nachfolgenden wird die Vorzugsvariante und der entsprechende Abwägungsprozess zu der Variantenauswahl erläutert (Pläne siehe Anlage 4). Auf Grundlage der Entwurfsplanung der Vorzugsvariante wird eine für die Ausführung notwendige Detailplanung erarbeitet, für die auch ein Audit über den geplanten Streckenverlauf mitsamt den Knotenpunkten in Bezug auf die Sicherheitsaspekte durch ein qualifiziertes Büro erfolgen soll. Sollten sich aus der Auditierung Änderungen ergeben, sind diese im Detail zu verarbeiten. Eine vorherige Durcharbeitung der detaillierten Planung mit nachgelagerter Auditierung und anschließender Beschlussfassung ist aus Kostengründen nicht effizient.

Nördlicher Abschnitt Schillerstraße

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden drei Varianten erarbeitet, die in der Bürgerbeteiligung zur Diskussion gestellt wurden. Zwei Varianten sahen die Einrichtung einer Einbahnstraße unter Erhaltung der Stellplätze entweder in Fahrtrichtung Nord oder in Fahrtrichtung Süd und eine weitere Variante die Beibehaltung des gegenläufigen KfZ-Verkehrs und dem Wegfall von sieben Stellplätzen vor.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde vielfach der Wunsch geäußert, die bestehenden Stellplätze zu erhalten und damit eine Einbahnstraße für Kfz einzurichten, also den Beidrichtungsverkehr für den Kfz-Verkehr aufzuheben. Die Einbahnstraße wird für Radfahrende in beide Richtungen geöffnet. Darüber hinaus wurde eine Unterbindung bzw. Reduzierung des Durchgangsverkehrs gewünscht, um eine Verkehrsberuhigung zu erzielen und Schleichverkehre zu reduzieren. Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße kann die Anzahl der durchfahrenden Kfz reduziert werden. Da der Aufstellbereich am Knotenpunkt Altstadtring Widumer Straße relativ kurz und heute schon kritisch zu beurteilen ist, ist dieser für die ausfahrenden Kfz bei einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Nord nicht ausreichend. Im Rahmen der Abwägung sieht die Vorzugsvariante eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süd vor, um einen langen Rückstau in der Schillerstraße zu vermeiden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde angeregt, dass die Stellplatzanlage des ASG und Marcel-Callo Hauses über eine „unechte Einbahnstraße“ weiterhin von der Widumer Straße erschlossen werden könnte. Da im nördlichen Abschnitt zwischen dem ASG und der Widumer Straße keine Stellplätze vorhanden sind, kann in diesem kurzen Abschnitt eine „unechte Einbahnstraße“ realisiert werden. So können die von der Stellplatzanlage kommenden Fahrzeuge weiterhin in beide Fahrtrichtungen abfließen, was auch den Vorteil bietet, dass die Verkehrsbelastung für die Anwohnenden weiter reduziert wird.

Die Vorzugsvariante sieht demnach die Einrichtung einer Einbahnstraße für den KfZ-Verkehr in Fahrtrichtung Süd unter Erhalt der Stellplätze vor. Die „unechte Einbahnstraße“ ermöglicht dennoch den Abfluss der von der Stellplatzanlage ASG/ Marcel-Callo Haus kommenden Fahrzeuge in Richtung Widumer Tor, während Schleichverkehre von der Viktoriastraße zur Widumer Straße / Altstadtring unterbunden werden.

Knotenpunkt Schillerstraße / Viktoriastraße

Für den Knotenpunkt Schillerstraße / Viktoriastraße wurden drei Varianten erörtert, welche sich hinsichtlich der Vorfahrtregelungen unterscheiden. Aus konzeptioneller Sicht ist es grundsätzlich zu bevorzugen, eine Fahrradstraße durchgängig an Knotenpunkten zu bevorzugen. Da jedoch die Viktoriastraße über deutlich größere Verkehrsaufkommen verfügt und zudem eine wichtige ÖPNV-Verbindung darstellt, wurde diese Lösung mit zwei Alternativvarianten abgewogen.

Eine Bevorrechtigung der Schillerstraße an dem Knotenpunkt wird sowohl seitens der Bürger*innen, als auch seitens der Verwaltung und der Verkehrsbetriebe an dieser Stelle nicht befürwortet. Erfahrungen aus anderen Städten haben zudem gezeigt, dass es häufig zu Missachtungen der Vorfahrt und damit zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit kommt.

Im Rahmen der Gesamtabwägung fiel der Vorzug auf die Planungsvariante, welche eine rechtsvor-links-Regelung vorsieht. Diese stellt einen Kompromiss dar, welcher die Radwegeverbindung

attraktiver gestaltet, ohne den fließenden Verkehr auf der Cottenburgstraße und die dortigen ÖPNV-Linien zu stark zu beeinträchtigen. Durch die ebenfalls vorgesehene Anhebung des gesamten Knotenpunkts auf Bordniveau werden die gefahrenen Geschwindigkeiten effektiv gesenkt, was einen deutlichen Sicherheitsgewinn im Vergleich zu einer lediglich auf Beschilderung basierenden Lösung bietet. Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist, dass gemäß Nahmobilitätskonzept perspektivisch auch ein Ausbau der Viktoriastraße als Fahrradstraße vorgesehen ist und die gleichberechtigte Regelung hierfür bereits ebenfalls eine adäquate Lösung im Sinne einer vorausschauenden Netzplanung bereitstellen würde.

Dem vielfach geäußerten Wunsch nach einer Erhöhung der Sicherheit für den Fußverkehr am Knotenpunkt wird durch den Neubau von zwei Fußgängerüberwegen ebenfalls Rechnung getragen.

Abschnitt Viktoriastraße – Glückaufstraße

In Anlage 4 (mittlerer Teil) ist der Abschnitt zwischen der Viktoriastraße und der Glückaufstraße dargestellt.

Die vorhandene Fahrbahnbreite lässt es in diesem Abschnitt ohne annähernden Vollausbau nicht zu, die Schillerstraße bei gleichzeitigem Erhalt aller Parkplätze zu einer Fahrradstraße umzugestalten. Daher wurden analog zum nördlichen Abschnitt der Schillerstraße ähnliche Variantenansätze erstellt, welche einen Wegfall von ca. acht Stellplätzen zugunsten einer beidseitigen Befahrbarkeit oder Einbahnstraßenregelungen wahlweise in nördlicher sowie in südlicher Richtung unter Erhalt der Stellplätze vorsehen. Auch für diesen Abschnitt wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung allgemein gewünscht, die bestehenden Stellplätze zulasten einer beidseitigen Befahrbarkeit zu erhalten.

Die Schillerstraße grenzt im zweiten Abschnitt südlich an die Glückaufstraße und den Stadtgarten. Die Glückaufstraße hat die Funktion einer Erschließungsstraße, sodass dort hauptsächlich Anwohnende parken. Wird die Schillerstraße in diesem Abschnitt als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Süd ausgebildet, könnten Fahrzeuge von der Glückaufstraße nicht mehr über die Schillerstraße und Viktoriastraße abfließen. Die Folge wäre entweder eine Sackgasse ohne Wendemöglichkeit gewesen, oder die Glückaufstraße müsste ebenfalls als Einbahnstraße in gleicher Richtung ausgestaltet werden. Da beide Optionen mit großen Nachteilen für Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit verbunden wären, wurde diese Variante verworfen und stattdessen die Einbahnregelung mit Fahrtrichtung Nord als Vorzugsvariante gewählt. Durch die Einbahnstraßenregelung kommt es teilweise zu etwas längeren Pkw-Anfahrtswegen (Differenz von ca. 590 m) für einige Anwohnende u.a. im westlichen Stich der Glückaufstraße und dem Teilstück der Schillerstraße (entspricht ca. 0,3-0,4 % der Castrop-Rauxeler Einwohner*innen). Ausfahrten werden durch die Regelung wiederum nicht beeinträchtigt. Auch Einsatzfahrzeuge können ungeachtet der Einbahnregelung aufgrund der Sonderrechte alle Anwohnende auf direktem Wege erreichen. Bei Kirmesveranstaltungen kann die Schillerstraße temporär in beide Fahrtrichtungen freigegeben werden.

Im Gesamtkonstrukt des ersten und zweiten Abschnitts entstehen somit gegenläufige Einbahnstraßen, die den Kfz-Verkehr in die Viktoriastraße einleiten und als sogenannte „modale Filter“

wirken, welche das motorisierte Verkehrsaufkommen zukünftig reduzieren können. Insgesamt kann eine Einbahnregelung die Sicherheit für den geradeausfahrenden Radverkehr vom Stadtgarten kommend (keine linksabbiegenden Kfz in die Glückaufstraße) deutlich erhöhen, ergänzt wird dies durch die beabsichtigten Aufpflasterung/ Erhöhung des Kreuzungsbereiches und den vorgesehenen wartepflichtigen Querverkehren aus der Glückaufstraße.

Knotenpunkt Glückaufstraße / Schillerstraße

Am Knotenpunkt Glückaufstraße / Schillerstraße ist derzeit unabhängig von der Planung der Fahrradstraße eine Aufpflasterung im Kurvenbereich geplant, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierdurch kann der Radverkehr zudem bevorrechtigt auf den Geh- und Radweg im Bereich des Stadtgartens geführt werden. Die Wartepflicht für den KFZ-Verkehr wird neben der geplanten Aufpflasterung durch zusätzliche Haltelinien verdeutlicht. Der Knotenpunkt soll gemäß dem Votum in der Bürgerbeteiligung rot eingefärbt werden.

Weg westlich des Stadtgartens

Der im Bestand als gemeinsamer Geh-/Radweg ausgebildete Abschnitt (Anlage 4 unterer Teil) 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 bewusst auf den Umbau des Weges am Stadtgarten zu einer Fahrradstraße verzichtet.

Für die künftige Ausgestaltung des Weges wurden zwei Varianten geprüft: Die Beibehaltung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs sowie eine Ausführung im Trennprinzip. Eine Trennung von Rad- und Fußverkehr wäre jedoch nur zu den jeweiligen Mindestmaßen möglich; diese Kombination ist in Hinblick auf die Verkehrssicherheit äußerst kritisch zu sehen. Zudem fördert eine Trennung tendenziell hohe Fahrgeschwindigkeiten.

Die Bestandssituation mit einem Geh- und Radweg wird dagegen als attraktiver und sicherer angesehen und daher bewusst weiterverfolgt. Die gemeinsame Nutzung soll künftig durch in engen Abständen anzubringende Bodenpiktogramme noch einmal verdeutlicht werden. Ziel ist eine Gleichberechtigung und gegenseitige Rücksichtnahme des Rad- und Fußverkehrs.

Abschnitt Stadtgarten – Cottenburgstraße

In dem kurzen Abschnitt zwischen dem Stadtgarten und der Cottenburgstraße (Anlage 4 unterer Teil) wird die Schillerstraße als Fahrradstraße weitergeführt. Die markierten Stellplätze nahe der Cottenburgstraße können erhalten werden. Auf Höhe des Parkplatzes Rüttershof ist im Seitenraum eine brachliegende städtische Fläche vorhanden. In Abstimmung mit den dortigen Anliegern soll hier noch eine planerische Lösung für die zukünftige Nutzung der Fläche gefunden werden, welche anschließend im Rahmen der Detailplanung konkretisiert wird. Der Knotenpunkt Schillerstraße / Cottenburgstraße / Christinenstraße wird künftig unabhängig von der vorliegenden Planung zu einem signalisierten Knotenpunkt ausgebaut.

4. Barrierefreiheit

Die Gewährleistung der Barrierefreiheit im Straßenraum stellt ein Kernziel für die gesamte Planung der Schillerstraße dar. Im Bestand fehlen dort derzeit Bodenleitsysteme und stellenweise auch Absenkungen (z.B. am Widumer Tor), wodurch es mobilitätseingeschränkten Menschen bislang erheblich erschwert wird, sich sicher und zügig im Straßenraum zu bewegen.

Während des gesamten Planungsprozesses für die Schillerstraße werden daher die Grundlagen für barrierefreies Bauen gemäß DIN 18024-1 berücksichtigt. Obgleich die Gehwege nicht grundlegend erneuert oder ausgebaut werden, sieht die Planung vor, an den Knotenpunkten Widumer Straße, Viktoriastraße und Cottenburgstraße taktile und kontrastierte Bodenleitsysteme mit differenzierten Bordhöhen zu installieren. Durch die vorgesehene Markierung der Stellplätze wird eine nutzbare Gehwegbreite an Engstellen von mindestens 1,50 m dauerhaft gesichert. Im Ergebnis werden durch den Ausbau der Schillerstraße zur Fahrradstraße deutliche Verbesserungen für den Fußverkehr erzielt.

5. Weiteres Vorgehen

Die Planung der Verkehrsanlagen wird im Rahmen einer Detailplanung bis zur Baureife ausgearbeitet. In diesem Zuge wird ebenfalls das Sicherheitsaudit durchgeführt, Ergebnisse daraus sind im Weiteren zu berücksichtigen.

Parallel hierzu werden dem Fördermittelgeber der hier zu fassende Ratsbeschluss und ggf. weitere Unterlagen nachgereicht. Der Erhalt des Zuwendungsbescheides wird Mitte des Jahres 2025 erwartet. Nach Erhalt des Zuwendungsbescheids kann die Ausschreibung der Bauleistungen voraussichtlich im 2. Halbjahr 2025 erfolgen, sodass die Umsetzung der Maßnahme in Abhängigkeit der Wintertemperaturen in 2026 beginnen können. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt vorbehaltlich der Bewilligung des Förderantrags nach den Förderrichtlinien Nahmobilität (Föri-Nah) durch die Bezirksregierung Münster sowie der Bereitstellung der städtischen Eigenmittel.

6. Finanzielle Auswirkungen

Im Rahmen des Planungsprozesses wurde für das Gesamtvorhaben eine Kostenschätzung nach DIN 276 durchgeführt. Die Stadt Castrop-Rauxel hat zur Umsetzung der Maßnahme einen Antrag auf Förderung nach den Förderrichtlinien Nahmobilität (Föri-Nah) unter Vorbehalt des Ratsbeschlusses gestellt. Die Einrichtung von Fahrradstraßen wird neben der regulären Landesförderung zusätzlich durch Bundesmittel im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gefördert. Da die Stadt Castrop-Rauxel weiterhin zu den strukturschwachen Kommunen NRWs gehört, ergibt sich ein maßgeblicher Fördersatz von 95 %. Die Kosten für die Detailplanung inkl. Sicherheitsaudit, welche pauschal mit 10 % der anrechenbaren Baukosten ebenso gefördert werden können, können hierdurch voraussichtlich vollständig abgebildet werden. Hierdurch beläuft sich der städtische Eigenanteil an den weiteren Planungskosten und der baulichen Umsetzung auf insgesamt etwa 13.900 EUR (inkl. MwSt.).

Position	Gesamt	Förderung (95 %)	Städt. Eigenanteil (5%)
Baukosten	252.523 EUR	239.897 EUR	12.626 EUR
Planungskosten*	25.252 EUR	23.989 EUR	1.263 EUR
Gesamt	277.775 EUR	263.886 EUR	13.889 EUR

* pauschal 10 % förderfähig, entspricht der Schätzung für die Detailplanung nach HOAI

Die Aufwendungen für die Detailplanung und die Baukosten müssen noch Eingang in die Haushaltsplanung finden. Gemäß der zeitlichen Planung (siehe Kapitel 5) teilen sich die Gesamtkosten der Maßnahme wie folgt auch die Haushaltsjahre 2025 und 2026 auf:

Position	HH 2025	HH 2026	Gesamt
Planungskosten	17.629 EUR	7.623 EUR	25.252 EUR
Baukosten	50.505 EUR	202.018 EUR	252.252 EUR
Gesamt	68.134 EUR	209.641 EUR	277.775 EUR

Die genannten Ausgaben müssen über die Haushaltsplanung für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 berücksichtigt werden und in die Investitionsdringlichkeitsliste aufgenommen werden. Dafür ist zudem eine Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2025 für das Haushaltsjahr 2026 in Höhe von 209.641 EUR vorzusehen.

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden über die gesamte Nutzungsdauer abgeschrieben. Dem gegenüber stehen die Fördermittel, die ebenfalls über die gesamte Nutzungsdauer gegengerechnet werden. Es ergibt sich der oben aufgeführte städtische Eigenanteil, der ebenfalls über diesen Zeitraum abgeschrieben wird. Die hieraus resultierende jährliche Belastung des Ergebnishaushalts fällt so marginal aus, dass sie auch unter Berücksichtigung der Haushaltslage der Stadt Castrop-Rauxel vertretbar erscheint. Entsprechendes gilt auch für anteilige Zinslasten, da Investitionsbedarfe auch in den Folgejahren zum Teil durch Neuaufnahme von Krediten finanziert werden müssen.

Die laufenden Kosten für die künftige Unterhaltung der Fahrradstraße werden maßgeblich durch das Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen (M FinStraKom) bestimmt. Da kein Ausbau der bestehenden Verkehrsanlagen erfolgt, erfolgt die Abschätzung der Folgekosten über den pauschalen Ansatz von 1,5 % der Baukosten pro Jahr. Demnach belaufen sich die regelmäßigen Folgekosten für die Unterhaltung und Instandhaltung auf 4.167 € pro Jahr. Diese Aufwendungen können aus den vorhandenen bzw. bereits für die Folgejahre geplanten Ansätzen für die Straßeninfrastrukturunterhaltung getragen werden und führen nicht unmittelbar zu einer Ansatzerhöhung.

Da die Maßnahme nicht die strengen gesetzlichen Anforderungen des § 82 GO NRW erfüllt, ist vor der Umsetzung eine Abstimmung mit der Kommunalaufsichtsbehörde erforderlich und von dort eine entsprechende „Freigabe“ einzuholen.

7. Fazit

Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schillerstraße trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Förderung des Radverkehrs in Castrop-Rauxel bei. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sowie der Parkraumuntersuchung wurde die Vorzugsvariante entwickelt. Der nördliche Abschnitt der Schillerstraße zwischen Widumer Straße und Viktoriastraße wird als Einbahnstraße in südlicher Fahrtrichtung ausgestaltet und alle bestehenden Parkplätze bleiben erhalten. Im südlichen Abschnitt zwischen Viktoriastraße und Stadtgarten wird eine Fahrradstraße mit nördlicher Fahrtrichtung und Erhalt der Parkstände ausgebildet. Die Anpassung der Knotenpunkte Schillerstraße/Viktoriastraße und Schillerstraße/Glückaufstraße zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger*innen ist ebenfalls Teil der Planung.

Anlagen

1. Finanzielle Auswirkungen
2. Lage des Vorhabens
3. Erläuterungsbericht
4. Übersichtsplan Vorzugsvariante
5. Parkraumuntersuchung
6. Auswertung der Bürgerbeteiligung

Beteiligte Bereiche	32	EUV	20
Kurzzeichen/ Datum		Werner digitale Mitzeichnung 13.08.2024	Brenk digitale Mit- zeichnung 23.08.2024

Anlage 1 - Finanzielle Auswirkungen –

siehe Sachdarstellung in Kapitel 6

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