Der Altstadtring wird im Rahmen einer Deckensanierung durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW erneuert. In diesem Zuge soll die Verkehrssicherheit sowie das Angebot der Nahmobilität verbessert werden. Dazu wurde im Rahmen einer Bürgerbeteiligung das grundsätzliche Konzept zur Neuaufteilung des Straßenquerschnitts vorgestellt. Der heute vierspurig ausgebaute Altstadtring soll dabei auf zwei Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr ummarkiert und zugunsten der Fahrradfahrer*innen mit breiten Radfahrstreifen ausgestattet werden. Dadurch stehen zukünftig die Nebenanlagen gänzlich dem Fußverkehr zur Verfügung.

Anregungen, Hinweise und weitere Ideen zu dem Planungskonzept konnten auf der Beteiligungsplattform CONSUL (mitmachen.castrop-rauxel.de) vom 20. Juli 2021 bis zum 08. August 2021 geäußert werden.

	Anregungen, Hinweise und weitere Ideen	**Beantwortung**
1	**VB** • 2021-08-08 17:47:29 Meines Ansicht nach ist der Altstadtring, bis auf die marode Fahrbahn, in der Verkehrsführung so gut wie er ist, den wie schon in einem anderen Kommentar geschrieben reicht für die geringe Nutzung von Fahrradfahrer und Fußgänger die derzeitige Situation aus, denn über die Obere Münster Straße kommt man, vom Norden, wesentlich schneller ans Ziel. Für mich macht eine andere Verkehrsführung die Altstadt endgültig unattraktiv. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Die heutige Situation am Altstadtring weißt in der Nebenanlage sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr ein nicht adäquates Angebot mit untermaßigen Rad- und Gehwege auf. Im Rahmen der beabsichtigten Deckensanierung des Straßenbaulastträger Straßen.NRW ist gemeinsam ein Planungskonzept im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität und zur Stärkung der Nahmobilität entwickelt worden. Dies entspricht ebenfalls den Zielsetzungen des Nahmobilitätskonzeptes.
2	**AV** • 2021-08-08 14:07:07 Wie erfolgte die Berücksichtigung des Nahmobilitätskonzeptes vom März 2021? In den Detailstufien zu den Stadteilen sind für Rauxel auf S. 68-73 der Engelsburgplatz betrachtet: Umbau in Kreisverkehr zu prüfen!! Radverkehr MUSS in die Signalisierung einbezogen wrrden: Aufstellflächen und Anpassung Ampel (LSA)	Im Rahmen der beabsichtigten Deckensanierung des Straßenbaulastträger Straßen.NRW ist gemeinsam ein Planungskonzept im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität und zur Stärkung der Nahmobilität entwickelt worden. Dies entspricht ebenfalls den Zielsetzungen des Nahmobilitätskonzeptes. Dabei sind die einzelnen Maßnahmenvorschläge als eine Möglichkeit zu betrachten und nicht alternativlos. Die Planungsvorgabe des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW ist eine Planung im Rahmen

	Wofür gibt es diese Studien und MUSS-Vorgaben, wenn diese nicht weiter betrachtet werden? 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0	einer Deckensanierung, ein Vollausbau liegt der Planungsvorgabe nicht zu Grunde.
3	**AV** • 2021-08-08 13:48:28 Beispiele für Kreuzungen mit Radwegen beim ADFC: https://www.adfc.de/artikel/kreuzungsdesign-aus-den-niederlanden Alle sind Stand der Technik und rechtlich zuläsdig bei uns. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Die Planung ist in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, dem EUV, Straßen.NRW, mit Beteiligung der Polizei, Feuerwehr, Verkehrsbetriebe und dem ADFC entwickelt worden.
4	**AV** • 2021-08-08 13:46:47 Kreuzung Erinstr: Wenn kein Kreisverkehr, dann beide Seiten einheitlich links schmalerer Grünstreifen und regulärer Radstreifen wie rechte Seite der Kreuzung 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0	Der Knotenpunkt wurde anhand der räumlichen Gegebenheiten und der jeweiligen Breiten im Sinne des Planungsgrundprinzips geplant.
5	**AV** • 2021-08-08 13:42:43 Durchgängige Markierung des Radweges aus Hegner Str. nicht nur gestrichelt Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	In den Anschlussbereichen der Rampen Herner Straße sind bis zum Ausbauende Schutzstreifen vorgesehen.
6	**AV** • 2021-08-08 13:40:02 Übergang Radstreifenmarkierung in Ringstraße fehlt Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Im Übergang vom Altstadtring auf die Ringstraße (B 235) wird ein separater Linksabbieger für den Radverkehr vorgesehen. Auf der Ringstraße kann durch Ummarkierung ein Schutzsteifen installiert werden, der vor der nördlichen Lichtsignalanlage auf die Nebenanlage geführt wird.
7	**AV** • 2021-08-08 13:38:55 Radstreifen unklar in Abbiegung B235 rechts aufBahnhofstr. besser durchgehend gestrichelt Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Aufgrund der Breiten wird in der nördlichen Spange des Engelsburgplatzes für den rechts auf die Bochumer Straße abbiegenden Radverkehr ein Schutzstreifen vorgesehen.
8	**AV** • 2021-08-08 13:33:35	Im Übergang vom Altstadtring auf die Ringstraße (B 235) wird ein separater Linksabbieger für den Radverkehr vorgesehen. Auf der

	Übergang Radweg B235 unklar: Radweg geht auf Fußweg dort weiter? Dieser ist sehr schmal dort. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Ringstraße kann durch Ummarkierung ein Schutzstreifen installiert werden, der vor der nördlichen Lichtsignalanlage auf die Nebenanlage geführt wird. Die vorgelagerte Engstelle auf der Nebenanlage (vor den Gebäuden) kann somit passiert werden. Als optionales Angebot wird der Gehweg für den Radverkehr freigegeben, eine Benutzungspflicht besteht damit nicht.
9	**AV** • 2021-08-08 13:31:49 Aufstellfläche für Radfahrer in Erin-, Widumer Str. und Altstadtring (Bochumer Str.) fehlen. In Holzstr. und Wasserwerkstr wurde sie eingeplant. 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0	Im Rahmen der Planungen sind an den Kreuzungen die Sicherheitsaspekte für den Radverkehr intensiv im Rahmen der Ausbaugrenzen mit eingeflossen. Auf dem Altstadtring erhalten Radfahrende eine eigene Radspur. Das Linksabbiegen ist über einen indirekten Linksabbieger möglich. Weiter besteht an der Zufahrt Erinstraße laut Verkehrskommission eine Unfallhäufungsstelle, die nun mit der abgestimmten Planung beseitigt wird. Im Anschlussbereich der Bochumer Straße konnte ein Schutzstreifen zur sicheren Überführung in den Altstadtring eingeplant werden.
10	**AV** • 2021-08-08 13:29:18 Linksabbiegung Engelsburgplatz: zu wenig Platz für Aufstellung auf Bürgersteig, besser eigene Radspur neben Fußgängern, die vor oder nach den linksabbiegenden Autos automatisch grün bekommt. So können sich die Radfahrer auf ihre Spuren einsortieren. 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0	Für den Radverkehr sind am Engelsburgplatz separate (eigene) Radspuren auch als Linksabbiegende vorgesehen.
11	**AV** • 2021-08-08 13:25:13 Leider sind außer die eine Abbiegung am Engelsburgplatz keine Machbarkeitsstudien bzw. Varianten für die Kreuzungen durch den Planer entwickelt worden. Gerade in den Kreuzungsbereichen wäre dies wichtig. Auch sollte der Engelsburgplatz als gesamtes betrachtet werden auch, wenn der bezeichnet der B235 erst in einer späteren Erneuerung (2. Bausstufe) umgebaut wird.	Die grundlegenden Planungsprämissen und Planungsgrundlagen sind durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW definiert. Dies umfasst auch die grundsätzliche Sanierung zwischen den Borden der Nebenanlagen und der Mittelstreifen. Daher ist eine grundsätzliche Neustrukturierung der Gesamtplanung und der Knoten weitestgehend nur in dem Rahmen vorhandener Borde möglich. Dies trifft auch auf den Engelburgplatz zu.

	Unklar ist mir hierbei die Vorgabe des Auftraggebers (Stadt jedoch Land): Ziel mehr Radfreundlichkeit, Kreuzungen sollen dabei bleiben? Sonst hat der Planer hier leider nicht genug Leistung erbracht. 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0	Im Rahmen der Planungen sind an den Kreuzungen die Sicherheitsaspekte für den Radverkehr intensiv mit eingeflossen. So ist aus Sicherheitsgründen z.B. an den Knotenpunkten Erinstraße/ Widumer Straße und Holzstraße/Obere Münsterstraße indirekte Linksabbieger eingefügt worden, bei dem Radfahrende in einem rot markierten Bereich auf das Grünsignal des Querverkehrs warten und anschließend geschützt mit dem Querverkehr abbiegen können. Alternativ können die Radfahrenden absteigen und über die Fußgängersignalisierung die Straße überqueren.
12	**AV** • 2021-08-08 12:40:18 Hallo, wo kann ich Skizzen und Kommentare zu den veröffentlichten Plänen hochladen bzw. wem diese zusenden? Textkommentare zu großformatigen Entwurfsplänen bei einer Zeichenbegrenzung ist doch naturgemäß etwas schwierig. Danke für eine Info oder einen Ansprechpartner der Stadt. 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0	Die angesprochene Skizze/Kommentare sind der Stadtverwaltung ergänzend per Email zugegangen: s. unten ab Seite 12 nach der tabellarischen Darstellung
13	**Olli2011** • 2021-08-08 11:38:10 Hallo, wir wohnen hier direkt Bochumer Straße Ecke Altstadtring. Der Schwere Lkw Verkehr sollte hier erheblich eingeschränkt werden. Was hier am Tag herfährt darf man sich nicht wundern das die Straße kaputt ist. Nämlich eine Berg und Tal Fahrt. Seid es vermehrt E- Biker und E- Roller gibt haben wir die Erfahrung gemacht das es für viele keine Verkehrsregeln gibt. Der Fahrradweg ist breiter als der für Fußgänger. Vor Jahren als die Ampelanlage erneuert wurde hatten wir den Vorschlag gemacht einen Kreisverkehr einzurichten. Würde auch den Lärm verringern. Nein wäre 3 mal so teuer. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Bei dem Altstadtring handelt es sich um eine kategorisierte Landesstraße und Teil des Hauptstraßennetzes der Stadt, welches für sämtliche Verkehre, darunter auch LKW-Verkehre, vorgehalten wird. Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine Fahrbahndeckensanierung des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW unter der Maßgabe die Borde weitestgehend zu erhalten. Ein Vollausbau mit einer grundsätzlichen Umstrukturierung der Knotenpunkte z.B. in Form von Kreisverkehren wird von Straßen.NRW nicht mitgetragen, so dass ein Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz in diesem Umfang nicht möglich ist. Das Planungskonzept sieht

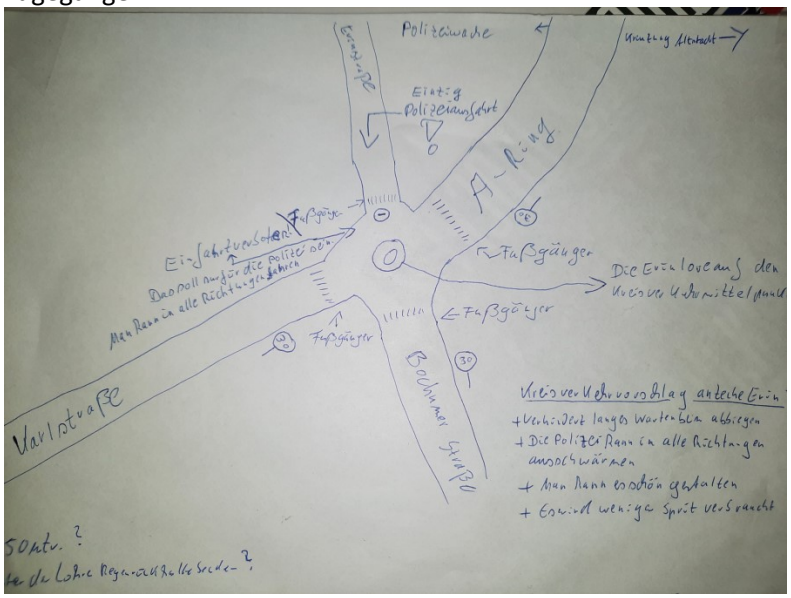
		daher eine neue Straßenraumaufteilung mittels Markierung zwischen den bestehenden Bordanlagen vor.
14	**Carsten Salomon** • 2021-08-03 06:10:11 Die Idee von Herrn Geesmann (Kreisverkehr auf Höhe der Holzstraße) kann ich nur unterstützen. Bereits jetzt (bei 2 Spuren) kommt es häufig zu Rückstaus insbesondere auf der Linksabbiegerspur. Dies ist u.a. der derzeitigen Ampelschaltung geschuldet: kein Linksabbiegergrün aus Bochum kommend, dafür zumeist erst dann grün, wenn aus der Gegenrichtung gerade die dritte Welle anrollt, was zum Teil ein Abbiegen von nur zwei oder drei Fahrzeugen emöglicht. Bei lediglich noch einer Spur ist ein zeitweiliger Rückstau bis zum Erinpark zu vermuten. Ein Kreisverkehr wäre hier die optimale Lösung. 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0	Die grundlegenden Planungsprämissen und Planungsgrundlagen sind durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW definiert. Dies umfasst auch die grundsätzliche Sanierung zwischen den Borden der Nebenanlagen und der Mittelstreifen. Daher ist eine grundsätzliche Neustrukturierung der Gesamtplanung und der Knoten weitestgehend nur in dem Rahmen vorhandener Borde möglich. Ein Vollausbau mit einer grundsätzlichen Umstrukturierung der Knotenpunkte z.B. in Form von Kreisverkehren wird von Straßen.NRW nicht mitgetragen, so dass ein Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz in diesem Umfang nicht möglich ist. Das Planungskonzept sieht daher eine neue Straßenraumaufteilung mittels Markierung zwischen den bestehenden Bordanlagen vor.
15	**Theo Geesmann** • 2021-08-02 16:06:28 Sehr geehrte Damen und Herren. Dass der Altstadtring dringend einer Sanierung bedarf, steht sicherlich außer jeder Diskussion. Allerdings verwundert mich, dass die Vorplanung aus einer funktionierenden Verkehrsstruktur, Fahrbahnen, Radweg und ein Fußweg sind vorhanden, diese zugunsten von Radfahrern verändern will. Das mag bei einem hohen Zweiradverkehr auch sinnvoll sein, nach meinen Beobachtungen im Laufe vieler Jahre wird der Altstadtring aber kaum von Radfahrern und noch weniger von Fußgängern frequentier. Radfahrer und Fußgänger dürften in diesem Bereich im niedrigen Promillebereich, gemessen am Gesamtverkehr,	Die heutige Situation am Altstadtring weißt in der Nebenanlage sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr ein nicht adäquates Angebot mit untermaßigen Rad- und Gehwege auf. Im Rahmen der beabsichtigten Deckensanierung des Straßenbaulastträger Straßen.NRW ist gemeinsam ein Planungskonzept im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität und zur Stärkung der Nahmobilität entwickelt worden. Dies entspricht ebenfalls den Zielsetzungen des Nahmobilitätskonzeptes. Durch die veränderte Verkehrsführung und Straßenraumaufteilung werden die Sichtbeziehungen aller

	vorkommen. Sollten der Planungsbehörde andere Zahlen aufgrund einer amtlichen Verkehrszählung vorliegen, so lasse ich mich gerne eines Besseren belehren. Wenn der Radweg neu und eindeutig gekennzeichnet würde, dürften für die Benutzer kaum Probleme entstehen. 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0 **Theo Geesmann** 2021-08-02 16:06:54 Teil Zwei meiner Antwort auf Grund Textbeschränkung. Einzige Ausnahme: An den zwei Abbiegungen zur Herner Straße müssten für Autofahrer eindeutige Hinweise auf den weiter verlaufenden Radweg platziert werden! (Eventuell eine Druckampel oder elektrische Hinweise wie oft vor Schulen) Würde der Altstadtring eine einspurige Straße, käme es mit Sicherheit zu erheblichen Rückstaus durch Linksabbieger im Bereich der Ampel Erinpark und Holzstraße. Einige Kommentatoren vor mir brachten auch schon Kreisverkehre ins Gespräch. Meiner Meinung nach eine gute Idee, weil Kreisel den Verkehr verlangsamen, ihn aber gleichzeitig flüssig halten. Mit freundlichen Grüßen Theo Geesmann 2 Stimmen | Ich stimme zu 2 Ich stimme nicht zu 0 1 Antwort (Kollaps) **AV** • 2021-08-08 13:15:22 Hallo Herr Geesmann, um Radverkehr zu stärken sollte nicht der Status Quo behalten sondern geprüft werden, was geändert werden muss. Aktuell teilen sich ab Engelsburgplatz Radfahrer den Fußweg mit den Fußgängern, wobei der gekennzeichnete Radweg zu schmal gerade im Ampelbereich	Verkehrsteilnehmenden im Bereich der Auf- und Abfahrten der Herner Straße deutlich verbessert. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Planung sind an den Knotenpunkten Erinstraße/ Widumer Straße und Holzstraße/ Obere Münsterstraße separate Linksabbiegespuren eingefügt worden. Die zur Planung gehörende Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Knotenpunkte beurteilt eine gute bis ausreichende Verkehrsqualität in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten. Auch die als ergänzendes Kriterium betrachtete Angebotsqualität kann weitestgehend nachgewiesen werden. So ist die Angebotsqualität in Fahrtrichtung Süd sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze gegeben, ebenso wie in der Morgenspitze in Fahrtrichtung Nord. Die Angebotsqualität in Fahrtrichtung Nord ist in der Abendspitze als eingeschränkt zu bewerten. Die grundlegenden Planungsprämissen und Planungsgrundlagen sind durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW definiert. Dies umfasst auch die grundsätzliche Sanierung zwischen den Borden der Nebenanlagen und der Mittelstreifen. Daher ist eine grundsätzliche Neustrukturierung der Gesamtplanung und der Knoten weitestgehend nur in dem Rahmen vorhandener Borde möglich. Ein Vollausbau mit einer grundsätzlichen Umstrukturierung der Knotenpunkte z.B. in Form von Kreisverkehren wird von Straßen.NRW nicht mitgetragen, so dass ein Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz in diesem Umfang nicht möglich ist. Das Planungskonzept sieht

	ist. Auch die Wegeführung an den Abfahrten/Ausfahrten Herner Str. benachteiligt den Radfahrer. Ein zügiges und vor allem sichere Wegeführung als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sieht anders aus als im Bestand. Gerade Kinder und ältere Personen werden durch fehlende Radwege von einer Nutzung des Rades abgehalten. Wenn Radverkehr auch in Castrop gefördert werden soll, ist eine Änderung notwendig. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	daher eine neue Straßenraumaufteilung mittels Markierung zwischen den bestehenden Bordanlagen vor.
16	**Jens Evers** • 2021-07-27 18:10:09 Sehr geehrte Damen und Herren, die Idee von Ch. Kirchhelle, an der Kreuzung Altstadtring/Bochumer Str./Karlstr. einen Kreisverkehr einzurichten, finde ich klasse! Auch an den Kreuzungen des Altstadtrings mit der Erinstr./Widumer Str. sowie insbes. Holzstr./Wasserwerkst. würden Kreisverkehre m.E. verkehrstechnisch sehr viel Sinn machen und durch entsprechende Gestaltung auch optisch zu einem schönen Stadtbild beitragen. Viele Grüße Jens Evers 2 Stimmen | Ich stimme zu 2 Ich stimme nicht zu 0 1 Antwort (Kollaps) **AV** • 2021-08-08 13:18:50 Hallo an beide Herren, zwei Kreisverkehre mindestens an den beiden kleineren Kreuzungen befürworte ich auch! Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Die grundlegenden Planungsprämissen und Planungsgrundlagen sind durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW definiert. Dies umfasst auch die grundsätzliche Sanierung zwischen den Borden der Nebenanlagen und der Mittelstreifen. Daher ist eine grundsätzliche Neustrukturierung der Gesamtplanung und der Knoten weitestgehend nur in dem Rahmen vorhandener Borde möglich. Ein Vollausbau mit einer grundsätzlichen Umstrukturierung der Knotenpunkte z.B. in Form von Kreisverkehren wird von Straßen.NRW nicht mitgetragen, so dass ein Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz in diesem Umfang nicht möglich ist. Das Planungskonzept sieht daher eine neue Straßenraumaufteilung mittels Markierung zwischen den bestehenden Bordanlagen vor.
17	**Le** • 2021-07-26 17:01:37	Die Anregungen zu den anschließenden Straßen Karlstraße, Bochumer Straße und B235 sind im Sinne der

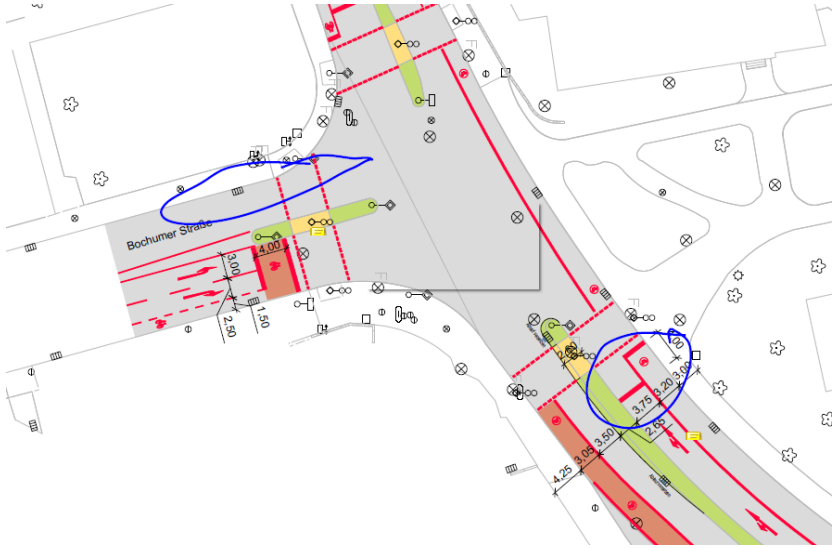
	Es freut mich sehr, dass die angedachte Umgestaltung des Altstadtrings nun eine Gleichberechtigung des Rad- mit dem Autoverkehr vorsieht. Wichtig wäre, dass auch die sich anschließende Karlstraße und die Bochumer Str auf der einen Seite und die B 235 auf der anderen Seite einen gut ausgebauten Radfahrstreifen erhalten. Am besten wäre eine durchgängige Einfärbung der neuen Radspur in rot (vgl. Dortmunderstr. oder zB die Praxis in Münster). Umbau des Engelburgplatzes in einen mehrspurigen Kreisverkehr wäre prüfenswert. 2 Stimmen | Ich stimme zu 2 Ich stimme nicht zu 0	Radverkehrsförderung grundsätzlich nachvollziehbar. Die Planung und die Deckensanierung umfasst jedoch den Altstadtring mit dem Ausbauende an den Knotenpunkten. Daher kann die Planung nicht die angesprochenen Bereiche umfassen. Die weitere Ausarbeitung der Planung sieht eine Roteinfärbung der Radspuren auf der gesamten Länge vor (bis auf die Teilbereiche der Bushaltestelle Engelsburgplatz). Die grundlegenden Planungsprämissen und Planungsgrundlagen sind durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW definiert. Dies umfasst auch die grundsätzliche Sanierung zwischen den Borden der Nebenanlagen und der Mittelstreifen. Daher ist eine grundsätzliche Neustrukturierung der Gesamtplanung und der Knoten weitestgehend nur in dem Rahmen vorhandener Borde möglich. Ein Vollausbau mit einer grundsätzlichen Umstrukturierung der Knotenpunkte z.B. in Form von Kreisverkehren wird von Straßen.NRW nicht mitgetragen, so dass ein Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz in diesem Umfang nicht möglich ist. Das Planungskonzept sieht daher eine neue Straßenraumaufteilung mittels Markierung zwischen den bestehenden Bordanlagen vor.
18	**Bernd Goerke** • 2021-07-26 14:52:17 Sehr geehrte Damen und Herren, Gut gedacht ist nicht gut gemacht. Es wurde zwar vielleicht aus Sicht der Radfahrer gedacht; aber dabei der Verkehrsmix mit dem ÖPNV total vernachlässigt. Aber der Reihe nach: Abschnitt A: Der Radweg aus der Karlstraße über die Abzweigung Bochumer Straße sollte unbedingt auch in rot eingefärbt werden, um	Die weitere Ausarbeitung der Planung sieht eine Roteinfärbung der Radspuren auf der gesamten Länge vor (bis auf die Teilbereiche der Bushaltestelle Engelsburgplatz). Die Roteinfärbung wird ebenfalls für die Radfuhrten in den Kreuzungsbereichen angewendet.

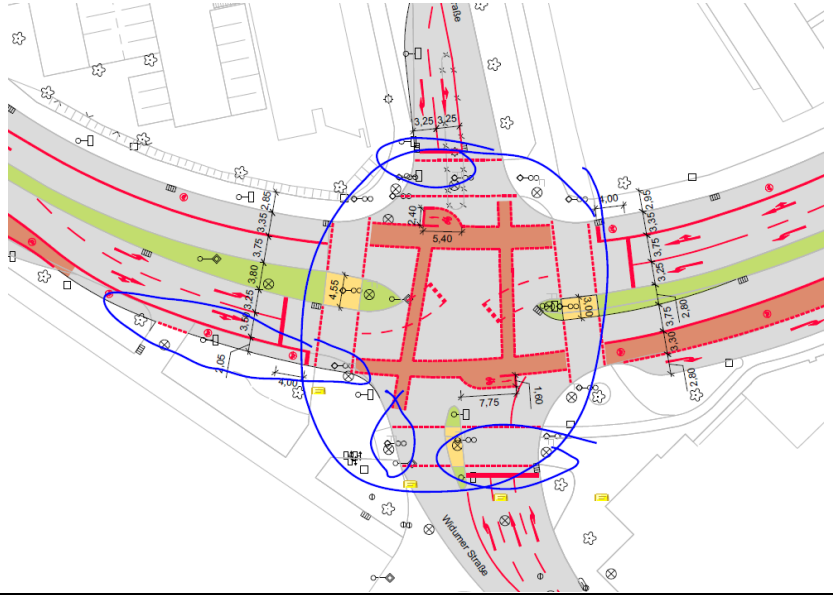
	für abbiegende Autofahrer die Radspur deutlich zu haben. Die Bushaltestelle sollte in die Karlstraße vorgezogen werden, damit die Busse nicht beim an- und wegfahren jeweils die Radspur kreuzen müssen. Abschnitt B: Eine ganze Reihe von Buslinien fährt hier vom Altstadtring ab oder auf; diese müssen nun eine Fahrradspur kreuzen, sich in den einspurigen MIV einfädeln... hier sehe ich neue Konfliktsituationen und für die Busfahrer eine sehr hohe Belastung. Teil Zwei folgt. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0 Keine Rückmeldungen **Bernd Goerke** • 2021-07-26 14:56:56 Teil Zwei meiner Antwort auf Grund Textbeschränkung. Abschnitt C: Die Bushaltestellen "Engelsburgplatz" sollen jeweils mit queren der Radwege an- und abgefahren werden; dazu in nördlicher Richtung noch unter umständen bremsende PKW, die in die Engelsburgstraße einbiegen wollen. Zum einen sind zurückliegende Haltestellen am Fahrbahnrand keinesfalls mehr zeitgemäß; zum anderen werden hier erbehebliche Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer erzeugt. Hier sollen der Radverkehr unbedingt hinter dem Ein- und Ausstieg gerührt werden und die Haltestelle somit an die heutige rechte Spur herangezogen werden. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Die Bushaltestellen Am Wiedehagen/ Erin-Park werden in der Karlstraße barrierefrei ausgebaut. Angesprochen wird hier die Auffahrt der Herner Straße über die Zufahrtsrampen. Die Verkehrsführung wird in der Form verändert, dass die Zufahrt der Rampen orthogonaler auf den Altstadtring geführt werden, so dass dich die Sichtverhältnisse zum Verkehr auf dem Altstadtring verbessern. Die Verkehre von der Herner Straße kommend, werden untergeordnet und haben Vorfahrt zu gewähren. Diese Situation ist mit den ÖPNV-Betreibern abgestimmt worden. Mit den ÖPNV-Betreibern ist die Situation der Haltestellen Engelburgplatz intensiv abgestimmt worden. Gemäß der favorisierten Lösung der Verkehrsbetriebe in Form einer Haltestelle am Fahrbandrand mit dem Haltebereich auf der Radspur ist diese Lösung in die Planung übernommen worden. Diese Variante bittet deutlich besser Sichtbeziehungen und erleichtert die An- und Abfahrvorgänge gegenüber einer Busbucht. Eine Radverkehrsführung hinter der Haltestelle wurde auch von den Verkehrsbetrieben ausgeschlossen.
20	**Mücke75** • 2021-07-21 17:02:54 Sehr geehrte Damen und Herren,zum Bauabschnitt A am Altstadtring habe ich folgenden Vorschlag:Von der Bochumer Straße aus abgehend einen Kreisverkehr gen Karlstraße und Altstadtring	Die grundlegenden Planungsprämissen und Planungsgrundlagen sind durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW definiert. Dies umfasst auch die grundsätzliche Sanierung zwischen den Borden der Nebenanlagen und der Mittelstreifen. Daher ist eine

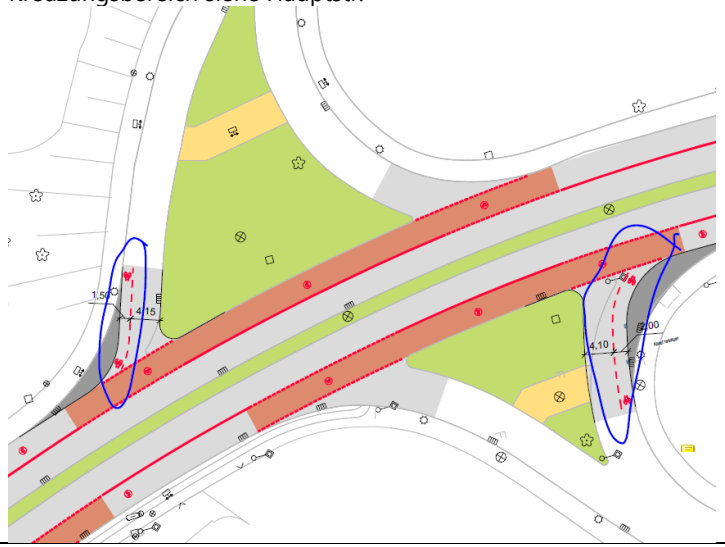
	einrichten.Die vierte Ausfahrt dient als Einsatzausfahrt der Polizei.Damit wird die andere Kreuzung entlastet. Zu diesem Kreisverkehr habe ich noch weitere Vorschläge,die ich Ihnen gerne persönlich mitteilen würde.Ich habe eine Skizze entworfen,die ich hier nicht senden kann. Mit der Bitte um Rückantwort unter kirchhelle75@gmx.de Mit freundlichen Grüßen, Ch.Kirchhelle 1 Stimme | Ich stimme zu 1 Ich stimme nicht zu 0 1 Antwort (Kollaps) **AV** • 2021-08-08 12:45:27 Hallo Herr Kirchhelle, haben Sie bereits eine Antwort bzgl. Einrichtung Skizze erhalten? Ich habe ebenfalls Interesse. VG A.V. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0 1 Antwort (Kollaps) **AV** • 2021-08-08 12:47:21 Im Impressum steht nur mailto: stadtverwaltung@castrop-rauxel.de Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	grundsätzliche Neustrukturierung der Gesamtplanung und der Knoten weitestgehend nur in dem Rahmen vorhandener Borde möglich. Ein Vollausbau mit einer grundsätzlichen Umstrukturierung der Knotenpunkte z.B. in Form von Kreisverkehren wird von Straßen.NRW nicht mitgetragen, so dass ein Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz in diesem Umfang nicht möglich ist. Das Planungskonzept sieht daher eine neue Straßenraumaufteilung mittels Markierung zwischen den bestehenden Bordanlagen vor. Die angesprochene Skizze ist der Stadtverwaltung per Email zugegangen: 

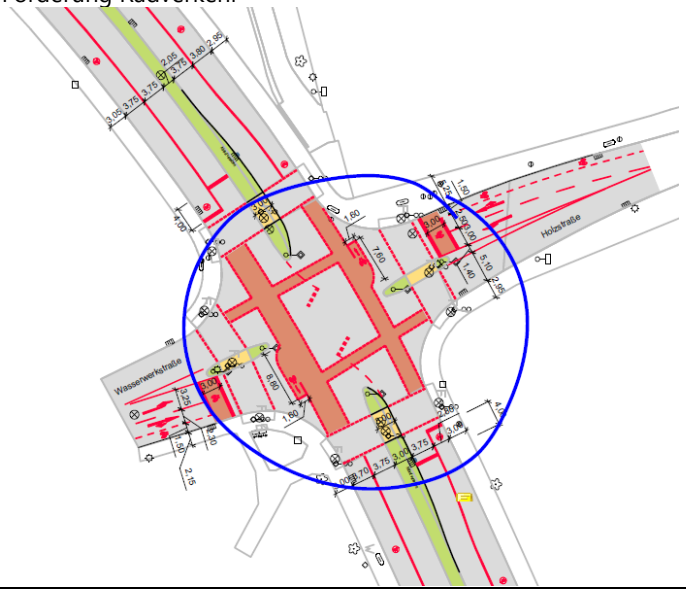
21	**Ulrich Vogel** • 2021-07-21 14:49:27 Im Folgenden ein Beitrag zur Ampelsteuerung an der Alarmausfahrt der Feuer- und Rettungswache am Engelsburgplatz: Die Ampelsteuerung hat sich in den vergangenen Jahren im Sinne der Verhältnismäßigkeit in der Praxis gut bewährt. Ausrückende Einsatzfahrzeugen sind von Fußgängern durch den Gebrauch von "Blaulicht" und Sondersignal (Horn) visuell wie auch akustisch gut wahrnehmbar. Die zusätzliche Errichtung einer Fußgängerampel auf dem Gehweg vor der Alarmausfahrt würde m.E. zu keiner nennenswerten Erhöhung der Sicherheit führen. Darüber hinaus besteht die Absicht, den Wachstandort aufzugeben. Keine Bewertungen | Ich stimme zu 0 Ich stimme nicht zu 0	Die Steuerung der Lichtsignalanlage für den Einsatzfall wird in die Planung wie im Bestand übernommen. Dem Hinweis entsprechend wird von einer zusätzlichen Fußgänger-Lichtsignalanlage abgesehen. In Abstimmung mit der Feuerwehr wird ein Signalschild „Feuerwehrausfahrt“ mit Warnleuchte für den Einsatzfall installiert.

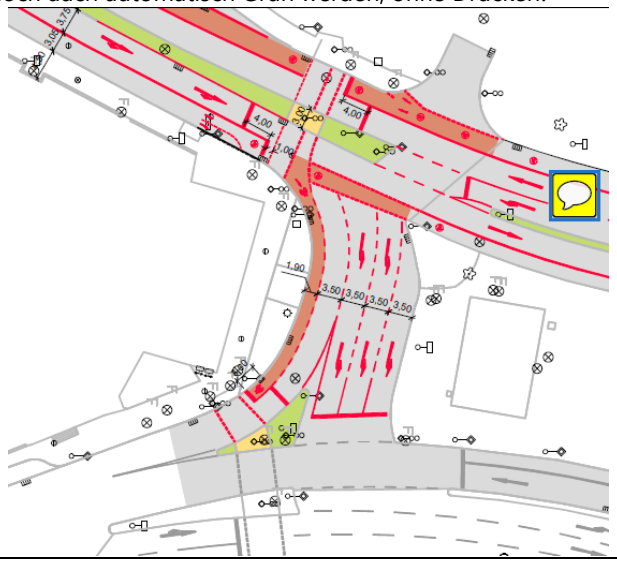
Von Absender „AV“ unter Punkt 12 angesprochene Skizze/Kommentare sind der Stadtverwaltung ergänzend per Email zugegangen:

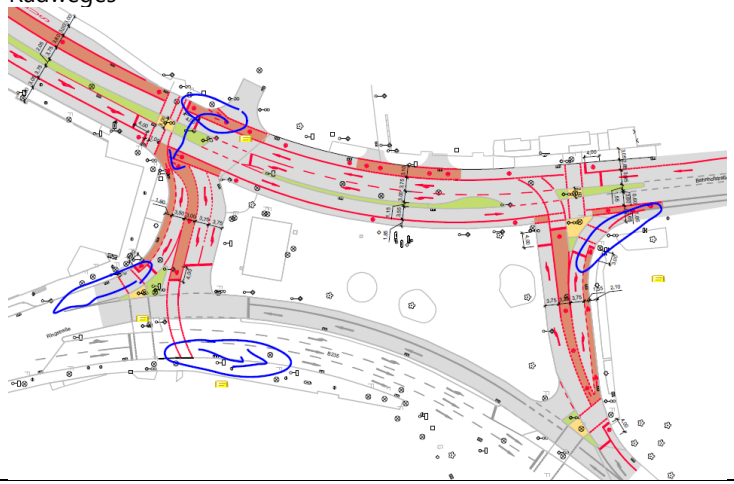
	Anregungen, Hinweise und weitere Ideen	**Beantwortung**
	a. Radstreifen fehlt b. Aufstellfläche linksabbiegende Radfahrer fehlt, analog Anschluss Bochuner Str. Indirektes Abbiegen über die Karlstr. sollte dringend vermieden werden, da Hauptverkehrsfluss in die Bochumer Str 	a. Aufgrund der Straßenbreiten im Bestand kann Radstreifen oder ein Schutzstreifen nach dem Ausbauende nicht eingerichtet werden. b. Eine separate Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrende ist aufgrund des Straßenquerschnittes nicht möglich. Hier ist ein indirektes Linkabbiegen oder mit dem Verkehrsfluss möglich.
	c. Weshalb Radstreifen schmaler? Mittelweg schmaler analog andere Seite der Kreuzung d. Wurde eine Variante Kreisverkehr geprüft/erarbeitet? Hier sind anerkannt die Sicherheit für alle Verkehrsbeteiligten am höchsten! Durch Wegfall der	c. Siehe Beantwortung Haupttabelle Nr. 4 d. Die grundlegenden Planungsprämissen und Planungsgrundlagen sind durch den Straßenbaulastträger

	Ampelanlage sind hierbei auch Instandhaltungs- und Erneuerungskosten geringer. Hierbei sind durch entstehende Einspurigkeit der Erin- & Widumer Str. auch vollwertige Radwege dort möglich = Förderung Radverkehr e. Geschützte Kreuzung oder Kreisverkehr (Vorbild Niederlande) örtlich umsetzbar / geprüft? =Stand der Technik und rechtlich zulässig, siehe ADFC https://www.adfc.de/artikel/kreuzungsdesign-aus-den-niederlanden f. Der Altstadtring ist eine der Hauptverbindungen durch die Stadt und eine Zubringerachse in die Altstadt. Eine Verbesserung der Sicherheit wird daher maßgeblich zur Stärkung des Radverkehres in Castrop beitragen. g. Angedeutete Fortführung Radweg bis Ende Erneuerungsbereich h. Aufstellfläche Radfahrer fehlt, siehe Holzstr. & Wasserwerkstr  	Straßen.NRW definiert. Dies umfasst auch die grundsätzliche Sanierung zwischen den Borden der Nebenanlagen und der Mittelstreifen. Daher ist eine grundsätzliche Neustrukturierung der Gesamtplanung und der Knoten weitestgehend nur in dem Rahmen vorhandener Borde möglich. e. Die Platzverhältnisse am Altstadtring lassen diese Lösung nicht zu. Dennoch entspricht die Planung der deutschen Regelwerke und Planungsgrundlagen. Der Planung liegt die Förderung des Radverkehrs unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte zugrunde. f. Siehe Beantwortung unter e. g. Die Markierte Radfurt endet an der querende Fußgängerfuhrt. h. Siehe Beantwortung Haupttabelle Nr. 9

	i. Die Gestaltung bzw. Abtrennung des Radweges in allen Plänen ist unklar: reine Markierung des Radstreifens, geschützter Radstreifen oder Radweg? siehe Publikation ADFC Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden, Kap. 3.1, S. 12 https://www.adfc.de/artikel/publikation-zur-radverkehrsfoerderung-in-kommunen	i. Die Plandarstellung entspricht den Regelwerken. Grundsätzlich wird ein Radfahrstreifen mit einer durchgezogenen Linie markiert, ein Schutzstreifen mit einer Leitlinie („gestrichelt“). Die Radverkehrsanlagen entsprechen den jeweilig erforderlichen und möglichen Breiten/ Querschnitten). Radfahrstreifen an z.B. Zufahrten oder Überwegen dürfen überfahren werden und sind in diesen Fällen in einem anderen Verhältnis unterbrochen, als die Schutzstreifen.
	j. Möglichst durchgehende Radwege planen (hier nur gestrichelt) Breite von 1,50 m bzw. 2,00 m sollte nach StVO ausreichend sein. Verkleinerung der Grünfläche, wenn Breite nicht ausreicht bzw. Nutzung des dunkelgrauen Bereiches: vollwertige und durchgehend markierte Radwege im Kreuzungsbereich siehe Hauptstr. 	j. Siehe Beantwortung Haupttabelle Nr. 5

	k. Wurde eine Variante Kreisverkehr geprüft/erarbeitet? Hier sind anerkannt die Sicherheit für alle Verkehrsbeteiligten am höchsten! Durch Wegfall der Ampelanlage sind hierbei auch Instandhaltungs- und Erneuerungskosten geringer. Hierbei sind durch entstehende Einspurigkeit der Holz- & Wasserwerkstr. auch vollwertige Radwege dort möglich = Förderung Radverkehr  	k. Siehe Beantwortung unter d.
	l. Um Radverkehr zu fördern, sollte soviel eigenständiges Radwegenetz wie möglich errichtet werden. Es sollte nicht dem Autoverkehr nachgelagert werden sondern mindestens gleichberechtigt = direktes Abbiegen. Bei Wegeführung auf dem Fußweg sind Konflikte vorprogrammiert und eine flüssige Fahrt nicht möglich! Bitte nehmen Sie sich ein Beispiel an den Niederlanden!	l. Der Radverkehr wird hier auf einem separaten Radfahrstreifen geführt und nicht wie im Bestand auf der Nebenanlage. Aus Sicherheitsaspekten ist hier ein indirektes Linksabbiegen in Richtung südliche Ringstraße vorgesehen.

	Das Planungsbüro sollte mindestens eine Variante zur Stärkung des Linksabbiegenden Radverkehres erarbeiten. Das hier ist Status Quo keine Verbesserung. Der Platz für linksabbiegende Radfahrer auf dem Fußweg zur Aufstellung bei Ampelanforderung ist nicht ausreichend (Planung=Ist). Besser: Verkleinerung des mittigen Grünstreifens und eigenständige Linksabbiegespur, die vor ode nach den Autos Grün bekommt. Diese Spur geht dann in die geplante Radspuren über. Vor/nach den Autos, damit es keine Konflikte mit den Autos und den versch. Abbiegespuren zur B235 gibt. Es sollte jedoch auch automatisch Grün werden, ohne Drücken! 	
	m. angedeutete Fortführung des Radweges (bspw. gestrichelt) damit Autofahrern klar ist, daß der Radfahrer auf der Straße regulär weiterfährt. n. Wie sollen Radfahrer hier weiterfahren? Der Engelsburgplatz muss gesamthaft geplant und dann stufenweise umgesetzt werden, da die B235	m. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung wurde das Ausbauende etwas verschoben, so dass ein angedeuteter Schutzstreifen zum Übergang in die Ringstraße möglich ist. n. Siehe Beantwortung Haupttabelle Nr. 6 und 8

	jetzt nicht erneuert wird. Es sollte jedoch sinnvoll zusammen passen. Radfahrer fahren hier nicht auf dem Gehweg sondern auf der Straße weiter. o. Fußweg zu eng, wenn dort auf die Ampel zum Linksabbiegen gewartet werden soll p. Durchgehende Markierung und Färbung des nach rechts abbiegenden Radweges 	o. Die Platzverhältnisse lassen keine Aufweitung zu. Die vorgeschlagene Lösung wird als bester Kompromiss an dieser Stelle bewertet. p. Aufgrund der Fußgängerfurt ist der rot eingefärbte Schutzstreifen unterbrochen.
	q. Erfolgte ein expliziter Auftrag zur Verbesserung und Stärkung des Radverkwhrs? Wurde bspw. der ADFC oder ein Radbeauftragter der Stadt in der Planung beteiligt? Die Anfrage an die Bürger zur Mitwirkung ist mit einer sehr kurzen Frist verbunden. Jedoch sehr gut, dass es überhaupt stattfindet!	q. Die heutige Situation am Altstadtring weißt in der Nebenanlage sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr ein nicht adäquates Angebot mit untermaßigen Rad- und Gehwege auf. Im Rahmen der beabsichtigten Deckensanierung des Straßenbaulastträger Straßen.NRW ist gemeinsam ein Planungskonzept im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität und zur Stärkung der Nahmobilität entwickelt worden. Dies entspricht ebenfalls den Zielsetzungen des Nahmobilitätskonzeptes.

		Die Planung ist in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, dem EUV, Straßen.NRW, mit Beteiligung der Polizei, Feuerwehr, Verkehrsbetriebe und dem ADFC entwickelt worden.