



Bereich: EUV Stadtbetrieb
Az:
Datum: 17.02.2017

2017/061
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 1 (Kultur, Ordnung, Ausländerwesen und Feuerwehr)	01.03.2017	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	02.03.2017	

Betreff

Temporäres Parkraum-Konzept für die Park- + Ride-Anlage am Hauptbahnhof Castrop-Rauxel

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Die Betriebsausschüsse 1 und 3 nehmen vom aktuellen Sachstand des Projektes

**„Temporäres Parkraum-Konzept für die
Park- + Ride-Anlage am Hauptbahnhof
Castrop-Rauxel“**

Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen sind zum derzeitigen Stand der Planungen noch nicht bekannt.

Eckhardt
Beigeordneter

Werner
Vorstand EUV



***Temporäres Parkraum-Konzept
für die
Park- + Ride-Anlage
am Hauptbahnhof Castrop-Rauxel***

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation im Bereich des Hauptbahnhofes
2. Zukunftsorientierte Weichenstellung bei der Bahn und Folgewirkungen
3. Prognostizierte Auswirkungen auf die innerstädtische Parksituation
4. Lösungsansätze
 - 4.1. Flächenverfügbarkeit
 - 4.1.1. Verlagerung der Parkflächen auf andere Erschließungsanlagen
 - 4.1.2. Verlagerung der Parkflächen auf andere städt. Grundstücke
 - 4.1.3. Verlagerung der Parkflächen auf Fremdstücke
 - 4.2. Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Kreis Recklinghausen
 - 4.3. Beteiligung der Nahverkehrsunternehmen
 - 4.4. Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern
5. Auswirkungen auf den Straßenbaulastträger
 - 5.1. Technische Ausgangslage
 - 5.1.1. Sicherungsmaßnahmen an bestehender Anlage
 - 5.1.2. Planung Temporäre Parkraum-Lösung
 - 5.2. Finanzielle Auswirkungen
6. Informationsaustausch
7. Anlagen

1. Ausgangssituation im Bereich des Hauptbahnhofes

Der Hauptbahnhof Castrop-Rauxel wird seit Jahrzehnten täglich von einer Vielzahl von Pendlern mit dem Kraftfahrzeug, dem Motor- oder Fahrrad angefahren, um von dort eine Weiterbeförderung mit der Deutschen Bahn anzutreten. Bis in die späten 90er-Jahre führten die mitgeführten Pendlere-Fahrzeuge regelmäßig zu großen Problemen in den umliegenden Erschließungsanlagen im Hinblick auf den ruhenden Verkehr.

Zur Entlastung der Anwohner und der innerstädtischen Parksituation wurde zunächst im Jahre 1997 ein Gestattungsvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Castrop-Rauxel über die Errichtung und den Betrieb einer Park- & Ride-Anlage am Hauptbahnhof Castrop-Rauxel geschlossen und baulich umgesetzt.

Die starke Frequentierung der Basis-Anlage machte Erweiterungen im Parkraumangebot dringend erforderlich, so dass ab dem Jahre 2011 das bestehende Angebot um eine zusätzliche Arrondierungsfläche verbessert werden konnte (städt. Flächenerwerb und Gestattungsvertrag mit der DB Netz AG aus 2014).

Die Flächen der P- & Ride-Anlage in den heutigen Flächenausmaßen befinden sich somit je nach Flurstück im Eigentum der DB Netz AG bzw. der Stadt Castrop-Rauxel.

Die Anlagen-Nutzung auf den bahneigenen Grundstücken wird durch die zuvor genannten Vertragswerke geregelt.

Die DB Netz AG ist jedoch bei Vorliegen eines unabwendbaren Eigenbedarfs zur Rücknahme der von ihr zur Verfügung gestellten Grundstücke, ggfls. auch Teilen hiervon, berechtigt.

2. Zukunftsorientierte Weichenstellungen bei der Bahn und Folgewirkungen

Im Rahmen des bis in die 2020er Jahre geplanten RXX-Ausbaus in der Metropolregion Rhein-Ruhr ist durch das Bahnhofsmanagement Essen beabsichtigt, auch die Bahnsteige am Hbf Castrop-Rauxel anzupassen.

Für die Baustelleneinrichtung der Bahn werden zusätzlich Flächen der vorhandenen P- & Ride-Anlage

- in einem Umfang von ca. 2.800 qm im hinteren Erweiterungsbereich der Anlage
- für eine Bauzeit von voraussichtlich 8 Monaten
- im Planungsjahr 2018 benötigt.

Das Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz findet derzeit statt.

Nähere Einzelheiten sind der Stadt Castrop-Rauxel und dem EUV noch nicht bekannt.

Die Stadt Castrop-Rauxel und der EUV stehen im Kontakt zu den bahnseitigen Ansprechpartnern und dem beauftragten Planungsbüro, um frühzeitig weitere Einzelheiten abzustimmen und auf geänderte Anforderungen eingehen zu können.

3. Prognostizierte Auswirkungen auf die innerstädtische Parksituation

Die bahnseitige Baustellen-Einrichtungsfläche von ca. 2.800 qm umfasst derzeit ungefähr 125 tatsächlich vorhandene Einstellplätze.

Eine Kompensierung des Angebot-Wegfalls in Form von Parkraum-Verlagerungen in die umliegenden

- a) gemeindlichen Erschließungsanlagen bzw. „reinen Anliegerstraßen“
- b) in geteilter Straßenbaulast stehenden Verkehrsflächen der Wartburg-, Bahnhof- und Victorstraße

ist aufgrund der vorhandenen Straßenzustände/-aufbauten und aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich.

Zusätzlich zeigte sich, dass

- der auf den Flächen der P- & Ride-Anlage bereitgestellte Parkraum dauerhaft und dringend benötigt wird,
- das Nutzerverhalten sich dahingehend verhält, dass nur in geringer fußläufiger Umgebung und guter Ausleuchtung angebotene *geordnete* Parkflächen angenommen werden und
- ansonsten die Tendenz besteht, *ungeordnete* Abstellmöglichkeiten anzufahren und während eines langen Zeitraumes zu belegen.

Aus vorstehenden Gründen sind daher durch die Stadt Castrop-Rauxel und dem EUV dringend temporäre und alternative geordnete Parkmöglichkeiten zu sondieren.

4. Lösungsansätze

4.1. Flächenverfügbarkeit

4.1.1. Verlagerung der Parkflächen auf andere Erschließungsanlagen

Wie den bisherigen Ausführungen entnommen werden kann, ist dieses nicht möglich und würde auch zu massiven Anwohner-Beschwerden führen.

4.1.2. Verlagerung der Parkflächen auf andere städt. Grundstücke

Die angrenzenden städt. Flächen sind aufgrund der Geländestrukturen nicht geeignet, um temporär parkende Fahrzeug aufzunehmen (z. B. Zuwegung zum Nebentor der Rütgers-Werke mit Geländeeinschnitt).

4.1.3. Verlagerung der Parkflächen auf Fremdgrundstücke

Aus Sicht des Straßenbaulastträgers eignen sich einige Grundstücke in der unmittelbaren Umgebung zur Schaffung von Übergangs-Parkflächen.

Die Stadt Castrop-Rauxel hat Kontakt zum Grundstückseigentümer RAG MI aufgenommen und auf die Dringlichkeit der Angelegenheit hingewiesen. Die Rückmeldung bleibt jedoch zunächst abzuwarten (sh. hierzu auch beiliegenden Lageplan mit Flächen-Priorisierung)

4.2. Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Kreis Recklinghausen

Der EUV hat bereits Kontakt zum Kreis Recklinghausen zur weitergehenden Abstimmung zwischen den beiden Straßenbaulastträgern hergestellt.

4.3. Beteiligung der Nahverkehrsunternehmen

Ob und in welcher Form ggfls. Auswirkungen auf den Nahverkehr entstehen, kann zum jetzigen Zeitpunkt der bahnseitigen Planung nicht abgesehen werden.

4.4. Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern

Ob und in welcher Form ggfls. Auswirkungen auf diesen Nutzerkreis entstehen, kann zum jetzigen Zeitpunkt der bahnseitigen Planung nicht abgesehen werden.

5. Auswirkungen auf den Straßenbaulastträger

5.1. Technische Ausgangslage

5.1.1. Sicherungsmaßnahmen an bestehender Anlage

Bahn-seitige Rückmeldungen bleiben zunächst abzuwarten.

5.1.2. Planung Temporäre Parkraum-Lösungen

Erst bei Vorliegen von Flächenverfügbarkeit kann EUV-seitig mit der Planung begonnen werden.

5.2. Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzungen sind aufgrund der derzeitigen Kenntnislage

*nicht möglich
(Pachtzahlungen, Einrichtungs- und Rückbaumaßnahmen
je nach Flächenverfügbarkeit).
Die Beantragung von Haushaltsmitteln wird zu gegebener Zeit
erforderlich.*

6. Informationsaustausch

Es ist geplant, die Öffentlichkeit und die politischen Gremien laufend über den Stand der Angelegenheit zu unterrichten.

Basierend auf den jeweiligen Bearbeitungsständen wird das vorstehende Konzept nach Bedarf aktualisiert.