



Castrop
Rauxel

Der Bürgermeister

Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 23.07.2023

2023/181

öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	15.08.2023	
Ausschuss für Generationen, Inklusion und Diversität	16.08.2023	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	17.08.2023	
Rat der Stadt	24.08.2023	

Betreff

Sachstandsbericht (Juli 2023) zum Bahnübergang Obere Münsterstraße/ Bahnhof Süd

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel nimmt den Sachstand zur Beseitigung des Bahnübergangs „Obere Münsterstraße“/ Bahnhof Süd zur Kenntnis.

K l e f f
Erste Beigeordnete/
Beigeordnete für Soziales

L e n o r t
Stadtbaurätin

Sachverhalt

In Anknüpfung an die Vorlage 2023/073 erfolgt ein aktueller Sachstandsbericht zu der Umsetzung der Kreuzungsvereinbarung aus 1973/ 1974 mit Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Obere Münsterstraße/ Bahnhof Süd. Wie seit März 2022 dargestellt ist die DB Netz AG bestrebt die Kreuzungsvereinbarung umzusetzen und hat dazu die Gespräche mit der Stadt Castrop-Rauxel und dem EUV Stadtbetrieb intensiviert (zur Vereinfachung nachfolgend Stadt Castrop-Rauxel). Mit den Vorlagen 2022/082 und 2023/073 sind die bis zum März 2023 erfolgten Meilensteine dargestellt worden. Diese Darstellung der Meilensteine wird mit der vorliegenden Vorlage (ab März 2023) weitergeführt, um die wesentlichen Aspekte des Prozesses zu verdeutlichen.

Meilensteine seit März 2022

- 03/2022: Auftrag an die Verwaltung zur Entwicklung eines alternativen Planungskonzeptes zur barrierefreien Querung für den Fuß- und Radverkehr (möglichst auch für den motorisierten Individualverkehr) unter Berücksichtigung aktueller städtebaulicher Maßstäbe und zur Weiterführung der Gespräche mit der DB Netz AG (vgl. Vorlagen nebst Beschlüsse 2022/082, 2022/128 und 2022/130)
- 03/2022: Beauftragung des Planungsbüros nts Ingenieurgesellschaft mbH aus Münster mit einer konzeptionellen Variantenprüfung zum Bahnübergang Obere Münsterstraße
- 04/2022- 03/2023: Erarbeitung der Rahmenbedingungen und Grundlagen im Rahmen einer Bestandsaufnahme, einer schematischen Variantenentwicklung sowie Restriktionen und daraus folgend Entwicklung von Prüfvarianten mit entsprechenden Untervarianten (vgl. Anlage 1: Erläuterungsbericht) durch das Planungsbüro in Abstimmung mit der Verwaltung
- 05/2022: Gespräch mit dem parlamentarischen Staatssekretär Herrn Theurer beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und den Bundestagsabgeordneten Herrn Breilmann und Herrn Schwabe sowie Herrn Bürgermeister Kravanja in Berlin mit dem Ergebnis einer erneuten Variantenprüfung und der grundsätzlichen Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs
- 08 und 09/2022: schriftliche Korrespondenz zwischen Herrn Bürgermeister Kravanja und Herrn Staatssekretär Theurer zum Sachstand und weiteren Austausch zwischen der DB Netz AG und der Stadt Castrop-Rauxel
- 11/2022: Vorabstimmung zwischen dem Konzernbevollmächtigten der DB Netz AG NRW und Herrn Bürgermeister Kravanja zum Zwischenstand Bahnübergang Obere Münsterstraße
- 01/2023: Abstimmungsgespräch zum Sachstand mit Darstellung von Prüfvarianten zwischen DB Netz AG und Stadt Castrop-Rauxel
- 01/2023: mündliche Berichterstattung zum Sachstand mit Darstellung von Prüfvarianten in einer interfraktionellen Runde mit Angebot zur Erläuterung in den Fraktionen
- 05/2023: Vorabstimmung zwischen DB Netz AG und DB Station & Service zu den im Januar 2023 seitens der Stadt Castrop-Rauxel bei der DB Netz AG vorgestellten Prüfvarianten (als DB-Konzern interne Vorbereitung auf ein Abstimmungsgespräch DB Netz AG, DB Station & Service und Stadt Castrop-Rauxel)
- 07/2023: gemeinsames Abstimmungsgespräch DB Netz AG, DB Station & Service und Stadt Castrop-Rauxel zur Erläuterung der Prüfvarianten aus Januar 2023

Kurzdarstellung des bisherigen Prüfschemas für eine Alternativvariante

Die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Obere Münsterstraße/ Bahnhof Süd ist gemäß der Kreuzungsvereinbarung und der höchstrichterlichen Entscheidung umzusetzen. Im Rahmen der neuerlichen Gespräche mit der Deutschen Bahn und der Darstellung der Sachlage bei Herrn Staatssekretär Theurer wurde die in 2013 erarbeitete Planung thematisiert. In der Folge sind eine Überprüfung und Fortentwicklung eines Planungskonzeptes möglich.

Daraus folgend findet eine systematische Variantenuntersuchung statt, um ein alternatives Planungskonzeptes zur barrierefreien Querung für den Fuß- und Radverkehr unter Berücksichtigung aktueller städtebaulicher Maßstäbe entwickeln zu können. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine Unter- oder Überführung für den motorisierten Verkehr aufgrund der notwendigen erheblichen räumlichen Auswirkungen nicht im Bestand abgewickelt werden kann. Insofern bezieht sich die systematische Variantenuntersuchung auf eine Querung für den Fuß- und Radverkehr. Der detaillierte Prüfprozess kann der Anlage 1: Erläuterungsbericht entnommen werden. Nachfolgend wird der Prozess der Variantenuntersuchung zusammenfassend dargestellt.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme zur Ermittlung der Planungsgrundlagen wurden das städtebauliche Umfeld und die Verkehrsbeziehungen betrachtet. Neben der Auswertung der Höhendaten bilden vorhandene Verkehrsdaten und eine zusätzliche Drohnenbefliegung sowie Erkenntnisse aus Begehungen und Abstimmungen mit den verwaltungsinternen Fachämtern die fachbezogene Grundlage.

Im ersten Schritt der Variantenuntersuchung sind zunächst übergeordnete schematische Varianten betrachtet worden, um die potenzielle Bandbreite der möglichen Varianten identifizieren zu können. Darauf aufbauend sind die schematischen Varianten mit den Restriktionsflächen (wie z.B. Feuerwehraufstellflächen, Gefahrenbereich der Gleistrasse und den notwendigen Sicherheitsbereichen) und den Höhendaten verschnitten worden, um die Varianten zu identifizieren, die konkret im Bestand umsetzbar sein können. Diese Analyse zeigt, dass eine Vielzahl der schematischen Varianten nicht der weiteren Betrachtung dienen können, sodass im Ergebnis im zweiten Schritt zwei Prüfvarianten verbleiben. Im dritten Schritt erfahren die beiden Prüfvarianten jeweils Ausdifferenzierungen, um im Rahmen von Untervarianten die konkreten städtebaulichen Wirkungen beurteilen zu können.

Grundsätzlich sind die räumlichen Restriktionen beiden Varianten gemein. Dies führt vor allem dazu, dass eine Rampe die zugleich den Fuß- und Radverkehr aufnehmen kann, aufgrund der dann erforderlichen Breiten nicht im Bestand abgewickelt werden kann. Unter der These, dass die Sicherstellung der Barrierefreiheit alleinig mittels einer Aufzugsanlage nicht ausreicht, da im Defektfall eine barrierefreie Querung nicht mehr möglich wäre, wird für die spätere Vorzugsvariante eine barrierefreie normgerechte Rampe angehalten. Dies impliziert, dass eine Radfahrrampe nicht darstellbar sein wird. Um die je nach Variante etwa 250-300 m lange Wegstrecke zur Querung der Bahngleise dennoch zu verkürzen, wäre eine ergänzende Aufzugsanlage möglich, deren Herstellung und Unterhaltung nach derzeitigem Gesprächsstand mit der Deutschen Bahn jedoch alleinig von der Stadt Castrop-Rauxel zu tragen wäre. Die Prüfvarianten und deren Ausdifferenzierungen können auf den städtischen Flächen und den Flächen des Konzerns Deutsche Bahn abgewickelt werden.

1. Prüfvariante mit westlich gelegener Brücke (vgl. Anlage 1 Seiten 51 und 56 ff.)

Dem Strang der ersten Prüfvariante liegt eine Brückenkonstruktion zugrunde, die sich westlich des heutigen Bahnübergangs anordnet und die Querung etwa auf Höhe der Stellplatzanlage Herner Straße stattfindet. Die Antritte/ Fußpunkte der Rampen liegen am heutigen Bahnübergang. Die nördliche Rampe verläuft entlang der Denkmalstraße, die südliche Rampe verläuft entlang

der Stellplatzanlage Herner Straße und nördlich der Gebäude Herner Straße 2-6 und Münsterplatz 5-7. Die Bahnsteige wären bei dieser Prüfvariante nach Osten zu verlegen. Im Rahmen der Abstimmungen zwischen DB Netz AG und DB Station und Service sowie der Stadt Castrop-Rauxel ist eine Verlagerung der Bahnsteige nach Osten nicht grundsätzlich ausgeschlossen worden. Um die grundsätzliche Machbarkeit zu prüfen und konkretere Aussagen zur genaueren Lage machen zu können, wird DB Station & Service im Herbst 2023 eine Untersuchung im Sinne eines Vorentwurfes einer Objektplanung für die Bahnsteige anstoßen und geht von einem Ergebnis der Untersuchung im 2. Halbjahr 2024 aus. Diese Untersuchung ist für die weitere Variantenentscheidung von grundlegender Bedeutung.

Die Untervarianten zeigen am heutigen Bahnübergang für eine ergänzende direkte Querung eine Treppen- und Aufzugsanlage. Dabei kann diese eingehaust werden und kleinteiligere Nutzungen (wie z.B. Fahrkartenautomat, ServicePoint, Kiosk oder untergeordnet Radabstellanlagen) aufnehmen. Eine „Einhausung“ würde das städtebauliche Gesicht deutlich verändern und die heutige Sichtachse der Oberen Münsterstraße verstellen. Daher ist eine Untervariante identifiziert worden, die sich in der städtebaulichen Wirkung im Bereich des heutigen Bahnübergangs deutlich zurücknimmt und offen mit einer Eingrünung gestaltet wird.

Die Prüfvariante hat langfristig das Potenzial einen Anschluss an die Herner Straße herzustellen. Hintergrund ist, dass im Prozess der nordwestlichen Innenstadt (vgl. Vorlagen 2021/102 und 2023/072) im Rahmen der Neuordnung langfristig eine Gebäudekubatur mit Mobilitätspunkt an der Herner Straße entstehen könnte.

2. Prüfvariante mit westlich gelegener Brücke (vgl. Anlage 1 S. 52 und 65 ff.)

Die zweite Prüfvariante wickelt sich mit einer Querung der Bahntrasse an der Stelle des heutigen Bahnübergangs ab. Um auch den Antritt/ Fußpunkt am heutigen Bahnübergang anzuordnen und somit die vorhandenen Wegebeziehungen aufnehmen zu können, sind die Rampen nicht gradlinig ausgebildet, sondern einmal gewunden. Die nördliche Rampe liegt in der Thomasstraße auf den Flächen der heutigen Stellplätze. Die südliche Rampe befindet sich in heutiger Lage des Bahnsteiges Richtung Dortmund und ebenfalls auf den Flächen von Stellplätzen. Beide Rampen können auch in dieser Variante barrierefrei und normgerecht hergestellt werden. Allerdings ist ebenso wie bei der Prüfvariante 1 aufgrund der Platzverhältnisse eine Radfahrrampe nicht möglich. Die Bahnsteige befinden sich bei dieser Prüfvariante in der Lage, wie sie bereits in der Planung 2013 vorgesehen waren.

Ebenso wie bei der Prüfvariante 1 zeigen die Untervarianten am heutigen Bahnübergang für eine ergänzende direkte Querung eine Treppen- und Aufzugsanlage. Dabei kann auch diese eingehaust werden und kleinteiligere Nutzungen (wie z.B. Fahrkartenautomat, ServicePoint, Kiosk oder untergeordnet Radabstellanlagen) aufnehmen. Auch hier würde eine „Einhausung“ das städtebauliche Gesicht deutlich verändern und die heutige Sichtachse der Oberen Münsterstraße verstellen. Um der Gesamtanlage eine weitere Funktion zuzuordnen, kann auf der Brücke ein kleiner Aufenthaltsbereich mit extensiver Grünstruktur entstehen. Eine weitere Untervariante zeigt eine offene Gestaltung mit Grünstruktur. Durch die grundsätzliche Lage in der Sichtachse, bleibt hier die Sichtbeziehung der Oberen Münsterstraße jedoch weiterhin eingeschränkt.

In der Vorlage 2022/082 wurden die städtebaulichen und technischen Auswirkungen einer Unterführung in der Planungsvariante 2013 beschrieben. Im Rahmen der systematischen Variantenbetrachtung ist eine weiterentwickelte Tunnelvariante entstanden, die eine Ausdifferenzierung der Prüfvariante 2 darstellt. Insofern wickeln sich die Rampen ebenfalls östlich des heutigen Bahnübergangs ab. Durch die Verbreiterung der Unterführung auf ein deutlich breiteres Maß als in der Planung 2013 entsteht eine deutlich offenere Unterführung mit mehr Lichteinfall. Eine ergänzende

Treppenanlage würde ähnlich eines kleinen Atriums in den Tunnel führen, eine ergänzende Aufzugsanlage würde sich in der westlichen Gebäudeflucht befinden. In dieser Variante würde die Sichtbeziehung der Oberen Münsterstraße weitestgehend erhalten bleiben.

Kostenannäherung

Zum derzeitigen Zeitpunkt kann eine erste Annäherung an die Kosten erfolgen, da auf der Ebene der Variantenuntersuchung keine konkrete Objektplanung erfolgt, die die Grundlage einer Kostenschätzung darstellt. Zudem ist durch die Ausdifferenzierung der Untervarianten das Spektrum relativ breit. So kann für die Prüfvarianten 1 je nach Untervariante eine Preisspanne von 6-8,5 mio € angegeben werden und für die Prüfvariante 2 eine Preisspanne von 7,5-10,5 €. Die weiterentwickelte Tunnelvariante wird im Rahmen der Preisannäherung mit ca. 13 € (brutto-Baukosten 2022/23, zzgl.- Planungs- und Gutachterkosten und jährlichen Kostensteigerungen) benannt. In der Kostenannäherung sind derzeit sowohl eine ergänzende Treppen- als auch Aufzugsanlage umfasst. Da sich die Kostenteilung von je ein Drittel (Stadt, Deutsch Bahn und Bund) auf ein rein technisches Bauwerk bezieht, unterliegen die Gesamtkosten (vermutlich) nicht dem Prinzip der Kostenteilung. Die konkrete Aufteilung der Kosten und damit auch die notwendigen Eigenmittel der Stadt Castrop-Rauxel können erst mit einer Vorzugsvariante dargestellt werden. Zudem kann derzeit auf Grundlage des Sachstandsberichtes noch keine Aussage über potenziell einzuwerbende Fördermittel getroffen werden.

Weiteres Vorgehen

Mit dem vorliegenden Sachstandsbericht sind zwei Stränge von Prüfvarianten ausgearbeitet worden. Aus den bisherigen Gesprächen (März 2022 bis Juli 2023) ging eine Ausarbeitung und einvernehmliche Festlegung einer Vorzugsvariante in 2023 seitens der DB Netz AG hervor. Das jüngst im Juli 2023 geführte Gespräch zwischen DB Netz AG, DB Station & Service und Stadt Castrop-Rauxel hat aufgezeigt, dass die Festlegung einer Vorzugsvariante erst in 2024 erfolgen kann, wenn die planerische Prüfung seitens DB Station & Service zur Lage der Bahngleise auf der Vorplanungsebene der Objektplanung stattgefunden hat. Dieses Prüfergebnis bildet eine wesentliche Grundlage für die Umsetzbarkeit der Prüfstränge und ist somit entscheidungserheblich. Im Rahmen der technischen Machbarkeit erfolgt die Festlegung der Vorzugsvariante auf kommunaler Ebene unter Einbindung der Öffentlichkeit und Beteiligung der Politik.

Weitere Abstimmungsgespräche zwischen DB Netz AG, DB Station & Service und der Stadt Castrop-Rauxel sind vereinbart worden. Die DB Netz AG wird der Stadt Castrop-Rauxel einen Entwurf für eine Planungsvereinbarung zusenden. Im späteren Verlauf nach Festlegung der Vorzugsvariante ist eine konkrete Kreuzungsvereinbarung zu schließen bzw. die Vorhandene anzupassen.

Anlagen

1. Erläuterungsbericht
2. Zusammenstellung der Renderings/ Visualisierungen

Beteiligte Bereiche	EUV
Kurzzeichen/ Datum	digitale Mitzeichnung 27.07.2023