



Castrop
Rauxel

Der Bürgermeister

Bereich Stadtentwicklung und Statistik
Az:
Datum: 12.05.2025

2025/098

öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	24.06.2025	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	26.06.2025	
Rat der Stadt	03.07.2025	

Betreff

Sachstandsbericht (Juni 2025) zum Bahnübergang Obere Münsterstraße/ Bahnhof Süd

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel nimmt den fortgeschriebenen Sachstandsbericht zum Bahnübergang Obere Münsterstraße zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung:

1. die DB InfraGo AG aufzufordern, dass die sog. *Interimslösung* (Bahnsteiglage westlich und provisorischem höhengleichen Fuß- und Radübergang) weiterverfolgt wird,
2. ersatzweise, die Variante 1-D (Überführung mit westlicher Rampe) weiterzuverfolgen, sofern die Umsetzung der *Interimslösung* technisch oder rechtlich unmöglich ist und
3. eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der DB InfraGo AG abzuschließen.

K r a v a n j a
Bürgermeister

L e n o r t
Stadtbaurätin

Sachverhalt

In Anknüpfung an die Vorlage 2023/181 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 InfraGo AG (vormals 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, 2023/073 und 2023/181 sind die bis zum März 2023 erfolgten Meilensteine dargestellt worden. Diese Darstellung der Meilensteine wird mit der vorliegenden Vorlage (ab Juli 2023) weitergeführt, um die wesentlichen Aspekte des Prozesses zu verdeutlichen.

Meilensteine seit Juli 2023

- 07/2023: gemeinsames Abstimmungsgespräch DB Netz AG, DB Station & Service AG und Stadt Castrop-Rauxel zur Erläuterung der Prüfvarianten aus Januar 2023 als Grundlage der bahnseitigen Überprüfung der Lage und Planung der Bahnsteige
- 08/2023: Vorlage 2023/181 zum Sachstand der Gespräche zwischen der DB Netz AG und DB Station & Service AG und der Variantenuntersuchung durch nts Ingenieurgesellschaft mbH
- 11/2023: Abstimmungsgespräch mit DB InfraGo AG (zuvor DB Netz AG und DB Station & Service AG) zur Terminlage der Bahnsteigprüfung und -planung, zur bahnseitigen Ausschreibung der Planungsleistung der Bahnsteige bis zum Vorentwurf im I. Quartal 2024 inkl. der ergebnisoffene Prüfung der Lage und Planung der Bahnsteige, der bahnseitigen Prüfung der Bahnsteige als notwendige Planungsgrundlage für den weiteren städtischen Planungsfortgang und zur baldigen Übersendung eines Entwurfes der Planungsvereinbarung
- 01/2024: Zusendung des Vereinbarungsentwurfs DB InfraGo AG
- 05/2024: Abstimmungsgespräch mit DB InfraGo AG zu abgeschlossener Vermessung, begonnener planerische Überprüfung der Bahnsteige gem. städtischer Prüfstränge sowie einer weiteren Bahnsteigvariante einer rein technischen DB-seitigen Betrachtung der Bahnsteige in diagonalen Lage ohne direkte Verbindung untereinander, die einer städtebaulichen integralen Überprüfung bedarf und von der Stadt geprüft wird
- 09/2024: schriftliche Mitteilung seitens der Stadt Castrop-Rauxel, dass die diagonale Lage der Bahnsteige aus städtebaulich integraler Sicht mit Verbindung untereinander nicht umsetzbar ist
- 10/2024: Zusendung der städtischen Anmerkungen zum Vereinbarungsentwurf
- 11/2024: Abstimmungsgespräch mit DB InfraGo AG zu der Bewertung der diagonalen Lage der Bahnsteige mit der einvernehmlich Entscheidung diese Variante zu verwerfen, eine gemeinsame Bewertungsmatrix mit bahntechnischen und städtebaulichen Belangen zu erstellen und zur bahnseitigen Zeitplanung der Entwurfsplanung für die Bahnsteige bis Ende 2025

- 01/2025: Übersendung einer westlich verlagerten Bahnsteigvariante unter temporärer Beibehaltung des Bahnübergangs (nachfolgend Interimslösung genannt, vgl. Anlage 2, S. 4) durch das Planungsbüro der DB InfraGo AG mit der Bitte um Bewertung der städtebaulichen Auswirkungen
- 02/2025: Abstimmungsgespräch mit DB InfraGo AG und VRR zu dem bahnseitigen Ziel eine Planungsvariante festzulegen und die im Raum stehende Interimslösung zu verwerfen (ohne Begründung) und zu der nach städtischer Auffassung weiterhin bestehenden Notwendigkeit einer umfänglichen Bewertungsmatrix als Grundlage für eine politische Grundsatzentscheidung
- 02/2025: schriftliche Mitteilung DB InfraGo AG, dass eine Planungsvereinbarung nicht mehr erforderlich sei, unter Verweis auf die ursprüngliche Kreuzungsvereinbarung und Auffassung über eine Einigung zur Lage der Bahnsteige
- 03/2025: schriftliche Mitteilung der Stadt Castrop-Rauxel, dass keine Varianteneinigung erzielt wurde, da dafür eine umfängliche Bewertungsmatrix und eine politische Grundsatzentscheidung erforderlich ist, sowie dass die Interimslösung eine vielversprechende Variante darstellt und ein neuer Entwurf einer Planungsvereinbarung diskutiert werden sollte

Sachdarstellung zu den Varianten und der Bewertungsmatrix

Mit der Vorlage 2023/181 wurde zudem die systematische Variantenuntersuchung für ein alternatives Planungskonzept zur barrierefreien Querung für den Fuß- und Radverkehr unter Berücksichtigung aktueller städtebaulicher Maßstäbe dargestellt. Diese Variantenuntersuchung ist durch das Planungsbüro nts Ingenieurgesellschaft mbH in 2022/2023 erarbeitet worden, um aufgrund der Gespräche in 2022 mit der Deutschen Bahn und der Darstellung der Sachlage bei Herrn Staatssekretär Theurer eine Planungsvariante in Abgrenzung zur Planung aus 2013 zu erarbeiten, die den heutigen Regelwerken entspricht, technisch umsetzbar ist, die städtebauliche Situation berücksichtigt und den heutigen Ansprüchen an die Barrierefreiheit Rechnung trägt. Aus der Variantenuntersuchung sind zwei Prüfstränge entstanden, die mit unterschiedlichen Lagen der Bahnsteige verbunden sind. Für eine Variantenentscheidung ist eine Überprüfung der Lage der Bahnsteige durch die DB InfraGo AG maßgeblich. Seit 2023 hat die DB InfraGo AG wie oben unter den Meilensteinen dargestellt die Lage der Bahnsteige überprüft. Dabei ist zum einen in der Zwischenphase DB-seitig eine weitere Bahnsteigvariante mit einer rein technischen Betrachtung der Bahnsteige in diagonalen Lage ohne direkte Verbindung untereinander erarbeitet worden, die aufgrund einer städtebaulichen integralen Überprüfung einvernehmlich verworfen wurde.

Zum anderen hat das Planungsbüro der DB InfraGo AG eine Interimslösung entwickelt, die den BÜ Obere Münsterstraße für den Fuß- und Radverkehr temporär offenhalten würde, um die Bahnsteige in 2028 im Endzustand herstellen und eine Überführung zu einem späteren Zeitpunkt errichten zu können. So würden in 2028 die Bahnsteige mit neuer Nutzlänge zur vorgesehenen Einführung der neuen Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Zur objektiven Bewertung der unterschiedlichen Varianten ist als Entscheidungsgrundlage eine Bewertungsmatrix erstellt worden (s. Anlage 1). Dabei wurden aus den zwei mit der Vorlage 2023/181 vorgestellten Prüfsträngen die Varianten 1-D und 2-E mit der Interimslösung und (der Vollständigkeit halber) einer Tunnelvariante gegenübergestellt.

Kurzdarstellung Variante 1-D (s. Anlage 2, S. 1)

Der südliche Bahnsteig verbleibt an seiner heutigen Lage, wird aber nach Westen über die Achse der Oberen Münsterstraße hinaus auf 215 m verlängert. Der nördliche Bahnsteig wird auf die Ostseite der Straße verlegt. Die Fuß-/Rad-Brücke liegt deshalb leicht östlich versetzt. Südlich führt eine 3,5 m breite barrierearme Rampe in einem leichten Bogen zwischen Bahnsteig und Nachbarbebauung hinauf, nördlich verläuft Rampe und Aufzug unmittelbar an der Häuserkante. Aufzüge, Treppen und Rampen sind als reine Stahlskulptur ausgeführt und über Seilkonstruktionen vollständig berankbar; zusätzliche Gebäudekubaturen entfallen. Ein direkter Steg-Anschluss an den im Rahmen des Projekts „nordwestliche Innenstadt“ entwickelten potenziellen Mobilitäts-Hub (Parkplatz Herner Straße) lässt sich perspektivisch optional herstellen. Vorteilhaft sind die Wegelängen: Die Rampenfußpunkte liegen genau dort, wo heute Schranken und Umlaufsperrn stehen.

Kurzdarstellung Variante 2-E (s. Anlage 2, S. 2)

Beide 215 m langen Bahnsteige werden westlich der Oberen Münsterstraße parallel angeordnet und geringfügig verschoben, um Platz für eine Brücke direkt an der Stelle des derzeitigen Bahnübergangs zu schaffen. Alle Zugänge (zwei Aufzüge, Treppe, Rampe) sind damit auf einen „Knotenpunkt“ konzentriert. Die barrierearme Rampe beschreibt eine 180-Grad-Kehre. Mit 3,5 m Breite und 100 - 130 m Länge erreicht sie die erforderliche Höhe bei maximal 6 % Gefälle. Die Aufzugstürme stehen bewusst etwas westlich außerhalb der Sichtachse, Treppen- und Rampenkonstruktion bleiben unverkleidet.

Kurzdarstellung Variante Tunnel (s. Anlage 2, S. 3)

Der Vollständigkeit halber wurde die in der Variantenunteruntersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH in 2023 entwickelten Tunnelvariante im Rahmen der Bewertungsmatrix mit gegenübergestellt. Unter der heutigen Querungsstelle entsteht eine großzügige Unterführung. Südlich wird das Gelände nur moderat abgesenkt, sodass diese Variante ohne einen erheblichen Eingriff in den oberirdischen städtebaulichen Kontext einhergeht. Lediglich die Türme der Aufzüge ragen etwas aus dem Boden heraus. Diese wurden bewusst aus der Sichtachse herausgeschoben. So bleibt der Blick über die Obere Münsterstraße weitestgehend frei. Die Rampenlängen verkürzen sich aufgrund der örtlichen Höhensituation gegenüber der Längen von Brückenlösungen. Jedoch müsste an der Variante dahingehend nachgesteuert werden, dass die Bahnsteige derzeit nur über die Aufzüge zu erreichen sind, erschließende kleine Rampen wären im Weiteren auszuarbeiten. Durch eine deutliche Verbreiterung des Tunnels an sich, gelangt mehr Licht in den Tunnel

und der potenzielle Angstrom kann gegenüber der Planung aus 2013 gemildert werden. Demnach stellt die Untertunnelung eine realisierbare Alternative zu einer Brücke dar, die zwar oberirdisch das Stadtbild frei von Brückensilhouetten hält, jedoch den Bau-, Entwässerungs- und Leitungsverlege-Aufwand sowie Folgekosten (Pumpwerk, Betrieb) erheblich steigen lässt.

Kurzdarstellung Variante Interimslösung (s. Anlage 2, S. 4)

Wie oben beschreiben hat die DB InfraGo AG im Verlauf des Planungsprozesses für die Bahnsteige eine Interimslösung entwickelt. Diese Interimslösung ist durch die DB InfraGo AG ohne weitere Begründung nicht weiterverfolgt worden. Dennoch ist diese Variante aus städtischer Sicht vielversprechend und wird somit mit in die Bewertungsmatrix einbezogen. Diese Interimslösung verzichtet vorerst auf eine große bauliche Lösung und setzt stattdessen darauf, den bestehenden Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer vorerst offen zu halten. Um dies zu ermöglichen, sah die Deutsche Bahn eine Verlagerung der Bahnsteige nach Westen vor, weg vom Bahnübergang. Durch diese Bahnsteigverschiebung bliebe der niveaugleiche Übergang vorerst erhalten, allerdings nur für den Umweltverbund Rad/Fuß (kein Kfz-Verkehr). Diese Interimslösung versteht sich als Zwischenlösung: Die Stadt erhielte Zeit, um entweder eine bessere Finanzierungsbasis oder eine weitere Planungsalternative zu entwickeln, während für Fußgänger und Radfahrer die direkte Wegebeziehung bestehen und auch der Bahnsteigwechsel möglich blieben. Die Variante erfordert ebenfalls Investitionen (technische Sicherungen und Angleichmaßnahmen), ist aber in Summe deutlich günstiger und schneller umsetzbar als die zuvor genannten Varianten. Zudem könnten die Bahnsteige im Endzustand bereits vor Herstellung eines Brückenbauwerks hergestellt werden. Ein höhengleicher Bahnübergang würde zunächst weiterhin bestehen bleiben.

Bewertungsmatrix zu den Varianten

Zur objektiven Beurteilung der o. g. Varianten hat die Verwaltung anhand der vorliegenden Daten zu den Varianten eine Bewertungsmatrix (s. Anlage 1) erarbeitet. Das Instrument dient der Entscheidungsfindung im Sinne einer validen Abwägung, indem es die Vor- und Nachteile der jeweiligen Lösungen anhand definierter Kriterien transparent gegenüberstellt. Bewertet wurde nach verschiedenen Indikatoren aus folgenden Kategorien: verkehrliche Aspekte (z. B. Wegequalität und -dauer für Fuß/Rad, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Auswirkungen auf Rettungswege und Schülerverkehre, Verkehrsführung während der Bauzeit), städtebauliche Aspekte (Integration ins Stadtbild, Beeinträchtigung von Sichtachsen, soziale Sicherheit im Raum, Akzeptanz in Bevölkerung und Politik, Flächenkonflikte, rechtliche Umsetzbarkeit), wirtschaftliche Aspekte (Baukosten, Folgekosten für Betrieb/Instandhaltung, Energiebedarf, erwartbare Lebensdauer der Bauwerke) sowie Klima- und Umweltaspekte (z. B. Versiegelung, Eingriff in Grünflächen, Ressourcenverbrauch, Emissionen während Bau und Betrieb) und technische Risiken (bauliche Machbarkeit hinsichtlich Statik umliegender Gebäude und Ver- bzw. Entsorgungsleitungen). Jede Variante wurde systematisch nach diesen Kriterien bewertet. Das Endergebnis der Bewertung ist in Anlage 1 dargestellt.

Die Ergebnisse zeigen eindeutig, dass alle drei baulichen Varianten (1-3) in Abstufungen mit (erheblichen) Kompromissen und negativen Auswirkungen verbunden sind. Die Interimslösung erhielt in der Bewertungsmatrix durchweg positive Bewertungen. Aus städtischer Sicht überzeugt diese Option insbesondere in den Kategorien Verkehr (kurze, direkte Wege für Fuß/Rad, uneingeschränkte Barrierefreiheit, keine Höhendifferenz und bauzeitliche Führung), Stadtbild (keine neuen Bauwerke, somit keine negativen Auswirkungen auf Sichtachsen oder das Sicherheitsgefühl im Raum), Wirtschaftlichkeit (vergleichsweise geringe Kosten und schnelle Umsetzung, sehr günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis) und technische Machbarkeit (geringe bauliche Risiken, da nur Bahnsteiganpassungen erforderlich sind). Dabei muss jedoch herausgestellt werden, dass die DB InfraGo AG diese Variante als Übergangslösung mit einer späteren Beseitigung des BÜ entwickelt hat und Stand heute nicht weiterverfolgt. Gleichwohl bietet diese Variante die Chance, bis zur Realisierung einer abschließenden Lösung die fuß- und radläufige Verbindung in gewohnter Qualität aufrechtzuerhalten.

Die Bewertungsmatrix zeigt weiterhin, dass die Variante 1-D in Bezug auf die Flächeninanspruchnahmen, die Entwässerung und Überflutungsgefahr, eines geringen Angstraumrisikos und aufgrund der einfachen Bauweise das Kostenrisiko positiv zu beurteilen sind. Sowohl die Betriebs- als auch die Herstellungskosten sind im Variantenvergleich ebenso neutral zu beurteilen, wie die Flächeninanspruchnahme, die bauzeitliche Führung und der Energie- und Ressourceneinsatz. Aufgrund der Rampenlängen, der zu überwindenden Höhendifferenz, der städtebaulichen Auswirkungen und ggf. erhöhter Lärm- und Lichtemissionen ist die Variante negativ zu beurteilen. Im Vergleich der beiden nachfolgenden Varianten 2-E und Tunnel ist die Variante 1-D die Variante die unter den „baulichen“ Varianten als am geeignetsten erscheint.

Die Variante 2-E fällt in den Kriterien Verkehr, städtebauliche Einbindung Flächeninanspruchnahme, der baulichen Prägung der Bahnsteigantritte und der höher kalkulierten Baukosten gegenüber der Variante 1-D negativ ab. Die Kriterien Klima & Umwelt, technische Umsetzbarkeit und Betriebskosten sind mit der Variante 1-D vergleichbar. Im Ergebnis ist somit die Variante 2-E schlechter als die Variante 1-D zu bewerten.

Die Tunnelvariante ist zwar in Bezug auf die Rampenlänge und die Höhendifferenz sowie städtebauliche Wirkung positiver zu bewerten, jedoch in Bezug auf das Angstraumrisiko den Energie- und Ressourceneinsatz etwas schlechter zu bewerten. In Bezug auf die Entwässerung und Einstaugefahr sowie erheblichen Baukosten im zweistelligen Millionenbereich ist die Tunnelvariante deutlich negativ zu beurteilen. Diese Bewertung unterstützt die Haltung, dass eine Tunnelvariante die Variante ist, die am wenigsten umsetzbar erscheint.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit besteht bei allen drei „baulichen“ Varianten (1-D, 2-E, Tunnel) ein Zielkonflikt: aufgrund unterschiedlicher Vorgaben (Gefälle und Zwischenpodeste) können die Rampen nicht gleichzeitig barrierefrei und als richtlinienkonforme Radwege ausgelegt werden.

Im Ergebnis spricht die Bewertung im Rahmen der Matrix für eine weitere Verfolgung der Interimslösung, da sie für die Stadt Castrop-Rauxel derzeit das geringste Risiko und die höchste Funktionalität bietet. Alle drei baulichen Varianten sind mit derartig gewichtigen Nachteilen (finanzieller, technischer und städtebaulicher Art) behaftet, dass sie im Vergleich zur Interimslösung nicht favorisiert werden können. Sollte die Interimslösung bahnseitig nicht zum Tragen kommen

können, würde sich im Weiteren die Variante 1-D als Vorzugsvariante aus der Bewertungsmatrix hervorheben.

Finanzielle Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten

Die Umsetzung einer dauerhaften Kreuzungsmaßnahme am Bahnübergang Obere Münsterstraße ist nicht nur technisch, sondern auch finanziell herausfordernd. Die Stadt Castrop-Rauxel hat keinen genehmigungsfähigen Haushalt, alle Investitionen im Rahmen des Projekts bedürfen der Genehmigung durch die Kommunalaufsicht. In den Gesprächen mit DB InfraGo AG wurde deutlich, dass aus Sicht der Stadt Castrop-Rauxel vor einer Objektplanung für ein Brückenbauwerk eine verbindliche Planungsvereinbarung erforderlich ist, um insbesondere die Kostenaufteilung zu klären.

Für den Bau eines Querungsbauwerkes können grundsätzlich Fördermittel von Land, Bund oder VRR akquiriert werden, die bislang aber weder beantragt noch zugesichert sind. Die Beantragung von Fördermitteln setzt eine belastbare Variantenentscheidung und Planungsreife voraus. Ein großer Eigenanteil ist für die Stadt derzeit kaum leistbar und mit der Kommunalaufsicht abzustimmen, worauf die Stadt Castrop-Rauxel in den Gesprächen mit der DB INfraGo AG mehrfach hingewiesen hat.

Wird die Interimslösung weiterverfolgt, reduzieren sich die unmittelbaren Kosten auf überschaubare Planungsleistungen und provisorische Maßnahmen. Eine endgültige Lösung (z. B. Brücke oder Tunnel) könnte zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.

Zeitplan und weiteres Vorgehen

Für das Jahr 2028 hat die DB InfraGo AG eine längere Sperrpause auf der betroffenen Bahnstrecke beantragt. Die DB InfraGo AG avisiert in diesem Zeitfenster die neuen Bahnsteige herzustellen. Die Sperrpause 2028 ist für die Deutsche Bahn eine wichtige terminliche Vorgabe, da größere Eingriffe im Gleisbereich nur zu solchen fest geplanten Zeiten möglich sind, ohne den Zugverkehr langfristig zu beeinträchtigen. Zudem sind für 2028 durch den Verkehrsträger neue Züge bestellt, die längere Bahnsteige benötigen.

Die DB InfraGo AG strebt an, Ende 2025 das Planfeststellungsverfahren für die Maßnahme am Bahnhof Castrop-Rauxel Süd einzuleiten. Die DB InfraGo AG rechnet mit einer Dauer von ca. 1,5 bis 2 Jahren bis zum Planfeststellungsbeschluss, wobei hier sämtliche Unwägbarkeiten nicht mitberücksichtigt sind. Teil des Planfeststellungsverfahrens ist ein Anhörungsverfahren, in dem die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme bekommen.

Vor diesem Hintergrund besteht aus Sicht der DB InfraGO AG ein hoher Zeitdruck, sich auf ein Vorgehen zu verständigen. Seitens der Stadt Castrop-Rauxel und zur Wahrung der städtischen Interessen ist daher zeitnah (bis spätestens Herbst 2025) eine politische Grundsatzentscheidung anzustreben.

Anlagen

1. Bewertungsmatrix
2. Renderings der Planungsvarianten

Beteiligte Bereiche	EUV
Kurzzeichen/ Datum	digital Werner 02.06.2025