



Bereich Ordnungswesen
Az:
Datum: 20.09.2007

2007/256
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 1 (Ausschuss für Öffentliche Ordnung, Sport und Kultur)	10.10.2007	

Betreff

Bahnübergang Obere Münsterstraße

Finanzielle Auswirkungen

☐ keine haushaltsmäßige Berührung

☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Betriebsausschuss 1 beschließt, den Bahnübergang Obere Münsterstraße in Fahrtrichtung Biesenkamp zu sperren.

E c k h a r d t

Sachverhalt

Um die komplette Schließung des Bahnüberganges Obere Münsterstraße sowie den Bau einer Unterführung abzuwenden und im Rechtsstreit mit der Deutschen Bahn eine verbesserte Ausgangsposition zu erlangen, erwägt die Verwaltung eine deutliche Verkehrsberuhigung des Kreuzungspunktes.

Bahnübergänge mit mehr als 2.500 Überquerungen in 24 Stunden haben nach der Definition des § 11 Absatz 13 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung „*starken Verkehr*“. Bahnübergänge mit 100 bis 2.500 Überquerungen werden mit „*mäßigem Verkehr*“ eingestuft.

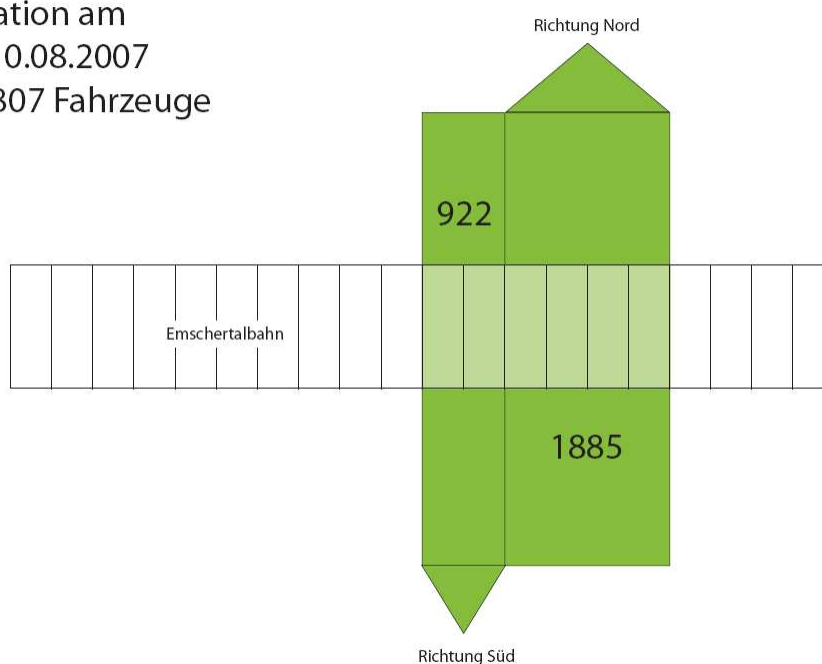
Es ist daher das Ziel der Verwaltung, den Verkehr nachhaltig auf unter 2.500 Querungen zu reduzieren, um den Nachweis einer nur „mäßigen“ Verkehrsbelastung am Kreuzungspunkt zu führen. Verkehrszählungen über den Zeitraum von 24 Stunden haben folgende Ergebnisse erbracht:

Verkehrszählungen am Bahnübergang:

	Datum	Fahrzeuge Gesamt	Fahrzeuge Fahrtrichtung Nord	Fahrzeuge Fahrtrichtung Süd
Mo/Di	12./13.02.07	2.677	1739	938
Mi/Do	8./9.08.07	2.461	1636	825
Do/Fr	9./10.08.07	2.807	1885	922

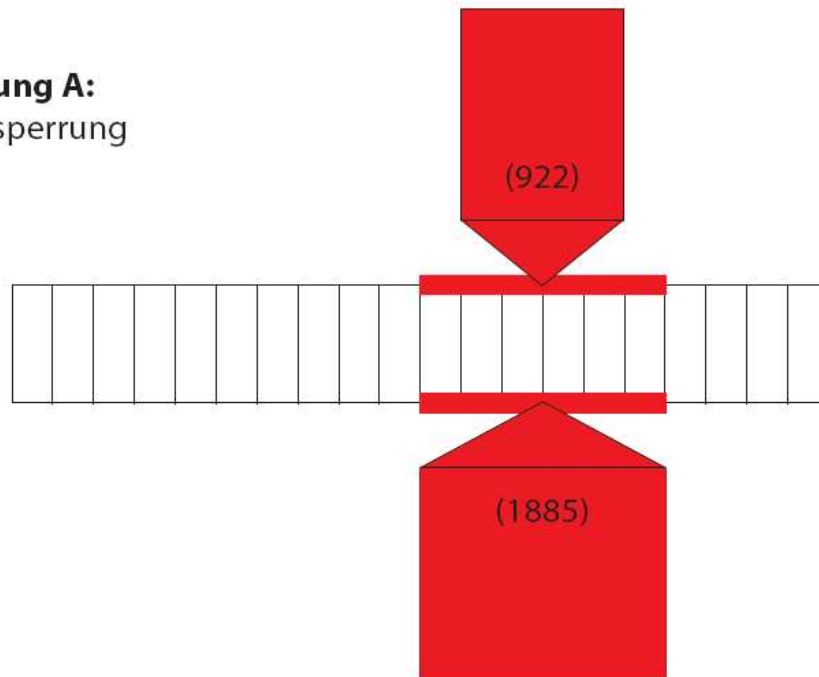
Maßstab der Überlegungen und verschiedenen Varianten/ Lösungsvorschläge ist die Zählung vom 9./ 10.08.2007:

Situation am
9. / 10.08.2007
= 2.807 Fahrzeuge



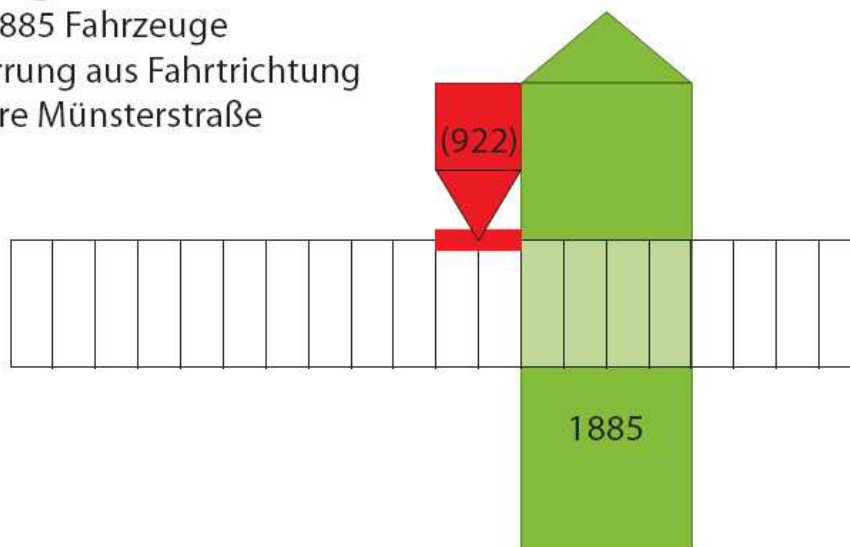
Um den Verkehr nachhaltig zu reduzieren, sind mehrere Varianten denkbar. Nachfolgend aufgezeigte „Lösung A“ ist beispielhaft als Vollsperrung dargestellt und sollte nicht weiter verfolgt werden.

Lösung A:
Vollsperrung



Die „Lösung B“ sieht die Vollsperrung aus Richtung Obere Münsterstraße mittels Verkehrszeichen vor. Der Verkehr würde um 922 Fahrzeuge reduziert, so dass noch 1885 Fahrzeuge den Übergang in Richtung Altstadttring befahren können. Dies hätte zur Folge, dass der Verkehr auf der Thomasstraße in Richtung Dortmunder Straße entsprechend zunehmen würde.

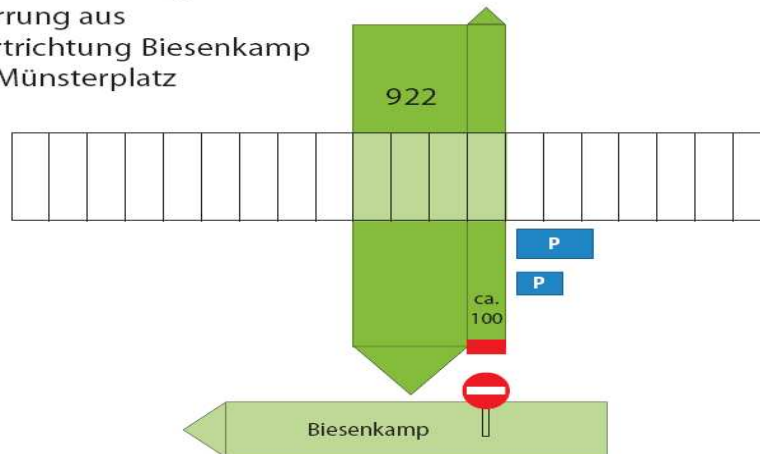
Lösung B:
ca. 1885 Fahrzeuge
Sperrung aus Fahrtrichtung
Obere Münsterstraße



Bei der „Lösung C“ wird die Einmündung Biesenkamp/ Münsterplatz in Fahrtrichtung Obere Münsterstraße/ Altstadttring gesperrt. Die Durchfahrtmöglichkeit in Richtung Biesenkamp bliebe bestehen, so dass auch die südlich des Bahnüberganges liegenden Parkplätze weiterhin aus dieser Richtung angefahren werden könnten. Bei dieser Lösung würden täglich ca. 1.000 Fahrzeuge den Bahnübergang weiterhin befahren. Eine Öffnung der Thomasstraße in Höhe der Kolpingstraße in Fahrtrichtung Bahnübergang ist bei dieser Variante zu prüfen, da den dortigen Anliegern eine weitere Zufahrtsmöglichkeit zu ihren Geschäften oder Wohnungen genommen wird.

Lösung C:

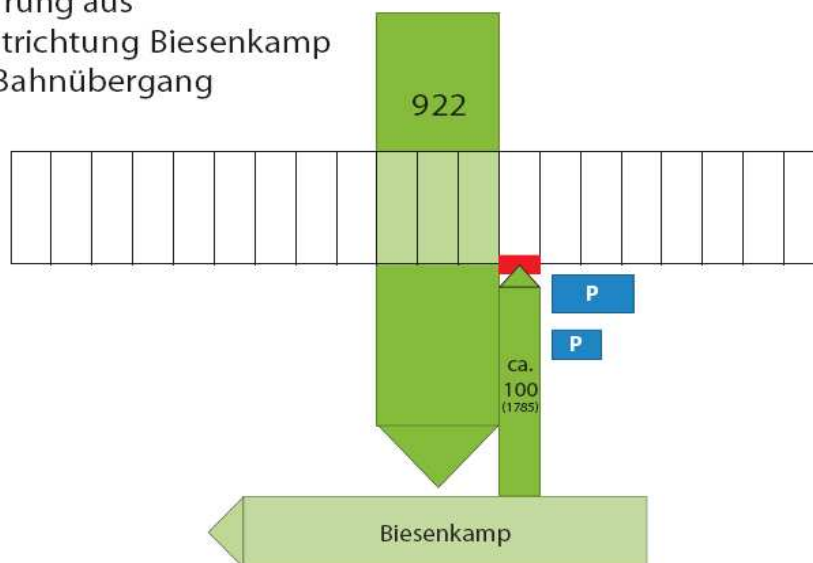
ca. 1022 Fahrzeuge
Sperrung aus
Fahrtrichtung Biesenkamp
am Münsterplatz



Die „Lösung D“ unterscheidet sich nur minimal von der „Lösung C“. Die Sperrung in Fahrtrichtung Obere Münsterstraße/ Altstadttring befände sich unmittelbar vor dem Bahnübergang, so dass tatsächlich nur noch die aus Richtung Obere Münsterstraße fahrenden 922 Fahrzeuge verbleiben würden. Die Parkplätze am Münsterplatz könnten nur aus Richtung Biesenkamp angefahren werden. Wie bei der „Lösung C“ wäre auch hier zu prüfen, die Thomasstraße für beide Fahrrichtungen zu öffnen.

Lösung D:

ca. 922 Fahrzeuge
Sperrung aus
Fahrtrichtung Biesenkamp
am Bahnübergang



Am 28. August 2007 fand für alle interessierten Mitbürgerinnen und Mitbürger, Gewerbetreibende und Grundstückseigentümer der Altstadt Castrop eine Bürgerversammlung statt, in der über die vorgestellten Lösungsmöglichkeiten diskutiert wurden.

Aus der recht lebhaften Diskussion konnte zwar kein einheitliches Meinungsbild gewonnen werden, jedoch kristallisierten sich folgende Trends heraus.

Die Schließung des Bahnüberganges (BÜ) sollte unter allen Umständen verhindert werden. Lediglich der „Arbeitskreis bürgerfreundliche Altstadt“ ist für die Schließung bei gleichzeitigem Bau eines Tunnels für Fußgänger und Radfahrer mit Aufzug für Behinderte. Außerdem sollte der BÜ nicht als Einzelmaßnahme behandelt werden, sondern in ein „Gesamtkonzept Altstadt“ im Rahmen des Masterplanes Mobilität einfließen.

Der Vorstandssprecher des Altstadtmarketings sprach sich für Variante B aus, wonach der Verkehr vom Biesenkamp kommend den BÜ überqueren darf und der Verkehr vom Altstadtring entweder über die Thomasstraße abfließt oder wendet und zurück zum Altstadtring fährt.

In diesem Zusammenhang wurde auch der Wunsch geäußert, die Thomasstraße wieder für den Verkehr in alle Richtungen zu öffnen und das „Verbot der Einfahrt“ an der Kreuzung Thomasstraße/ Kolpingstraße aufzuheben. Eine entsprechende Änderung sollte nach Auffassung der Verwaltung erst dann in Betracht gezogen werden, wenn mehr Erfahrungswerte über die Belastung der Thomasstraße nach erfolgter Verkehrsberuhigung am Kreuzungspunkt Emschertalbahn vorliegen.

Insgesamt tendierte die Versammlung zum „kleinsten verkehrlichen Übel“, das in der Variante B dargestellt wird. Die Verwaltung schließt sich dieser Auffassung an und schlägt daher die Lösung B vor, da durch diese Maßnahme der Kreuzungsverkehr weniger als 2.000 Fahrzeuge beträgt und damit nachhaltig zum gewünschten Erfolg führt.

Erforderliche Haushaltsmittel in Höhe von ca. 250,- Euro für die Beschaffung von Verkehrszeichen stehen in der Haushaltsstelle 63000.520000 zur Verfügung.

Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen –

Vorlage zum Tagesordnungspunkt

I. Gesamtkosten:

davon

	Vermögens-HH	Verwaltungs-HH
Gesamtkosten der Maßnahme:	€	250,00 €
- Einnahmen von Dritten:	€	€
= Städtischer Eigenanteil:	€	250,00 €

Die benötigten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:

JA ☒ Haushaltsstelle: 63000 520000
NEIN ☐ Siehe Erläuterungen

Erläuterungen:

Bei Maßnahmen des Vermögens-HH:

- ☐ Die Maßnahme ist in die vom Rat zu beschließende Dringlichkeitsliste aufzunehmen.
☐ Die Maßnahme ist in die vom Rat beschlossene Dringlichkeitsliste zusätzlich aufzunehmen und zur Genehmigung bei der Aufsichtsbehörde anzumelden.

II. Folgekosten:

	einmalig	jährlich	bis 2012 (HSK-Planung)
Personalkosten	€	€	€
Sachkosten	€	€	€
Erlöse	€	€	€
Mindereinnahmen	€	€	€
Summe	€	€	€

Die Finanzierung der Folgekosten ist im Rahmen des Bereichs-Budgets

im laufenden Jahr

- ☐ gesichert
☐ nicht gesichert

im Finanzplanungszeitraum

- ☐ gesichert
☐ nicht gesichert

III. Es handelt sich um eine Maßnahme, die unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 81 GO NRW notwendig und unabweisbar ist.