

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Beigeordneter Dr. Wilk	10.01.2013	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Bundesstraße B 224, bestandsverbessernde Maßnahmen

hier: Sachstandsbericht der Verwaltung zu den vorgelegten politischen Anträgen

Begründung:

Am 25. März 2012 fand die Abstimmung in der Gladbecker Bürgerschaft über das Autobahnprojekt A 52 statt. In dem Ratsbürgerentscheid sprach sich eine klare Mehrheit gegen die vorgelegte Autobahnplanung u.a. mit einem ca. 1,5 km langen Tunnel im Innenstadtbereich aus. Das Ergebnis wurde dem Bundesverkehrsministerium und dem Landesverkehrsminister schriftlich mitgeteilt. Als Konsequenz aus dem Abstimmungsergebnis wurde von Seiten der Stadt nun auf die Notwendigkeit hingewiesen, gemeinsam mit den anderen Städten der Emscher-Lippe-Region und dem Kreis Recklinghausen eine Verbesserung der Situation auf und an der Bundesstraße B 224 zu erreichen.

Die Ratsfraktionen von SPD und Grüne sowie von der Sozialen Liste haben sich in Anträgen für die Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 26. April 2012 für bestandsverbessernde Maßnahmen entlang der B 224 sowie für die Entwicklung einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik in Gladbeck ausgesprochen. Insgesamt umfasste die Auflistung 18 verschiedene Vorschläge.

Im Einzelnen handelte es sich um folgende Punkte:

Maßnahmen an der B 224

- Geschwindigkeitsbegrenzung verschärfen und ausdehnen
- Geschwindigkeitsüberwachung
- Luftreinhalte-Messstelle/ Einbeziehung in Umweltzone
- Maut für die A 52 und die B 224
- Herausnahme der B 224 aus dem Bundesverkehrswegeplan

Zusätzliche Maßnahmen:

- Einrichtung eines 20 Minutentaktes auf der S 9 nach Essen
- Einführung eines 30 Minutentaktes auf der RB 43 zwischen Dorsten und Wanne-Eickel
- Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Gladbeck-Herten-Recklinghausen für den Personennahverkehr
- Verlängerung der U 11 von Gelsenkirchen-Horst nach Gladbeck-Mitte

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Kurzfristige Maßnahmen:

- Umgehende Instandsetzung des ZOB Oberhof
- Verknüpfung des Haltepunktes Gladbeck-Ost mit dem ZOB Oberhof

Weitere Maßnahmen:

- Flüsterasphalt auf der A2 auf Gladbecker Gebiet
- Lärmschutzwand A2/Wittringen
- Entwicklung eines Güter-Logistik-Konzeptes mit dem Vorrang Schiene
- Reaktivierung des Güterzuggleises am Bahnhof West für Güterstückgutverkehr
- Prüfung eines anderen Autobahnkonzeptes für die A 52 (ausländisches Beispiel)
- Weitere Bürgerversammlung unter Einbeziehung der Initiativen und Einzelpersonen (weitere Mobilitätswerkstatt)
- Umgehende Neubesetzung der Baudezernentenstelle

In der Sitzung wurden die Vorschläge nicht einzeln beraten, die Verwaltung wurde vielmehr beauftragt, „Vorschläge für eine weitere Vorgehensweise bezüglich bestandsverbessernder Maßnahmen entlang der B 224 unter Einbeziehung der Vorschläge der Fraktionen und weiterer sinnvoller Maßnahmen so schnell wie möglich zu prüfen und zu erarbeiten“ (Beschluss 27 / 2012).

In der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 30. August 2012 hat die Verwaltung auf Grund eines Antrags der Ratsfraktion der Sozialen Liste einen kurzen mündlichen Zwischenbericht über die bislang veranlassten Maßnahmen in der Angelegenheit abgegeben.

In der Zwischenzeit hat sich die Verwaltung zunächst den aufgeführten Vorschlägen gewidmet, die unmittelbar die Bundesstraße B 224 betreffen. Hierzu wurden die verschiedenen Dienststellen angeschrieben (die Stellungnahmen der jeweiligen Behörden sind beigelegt).

Im Folgenden wird zu den einzelnen Vorschlägen entsprechend der o. g. Auflistung der Sachstand dargestellt bzw. Stellung genommen.

Maßnahmen an der B 224

- Geschwindigkeitsbegrenzung verschärfen und ausdehnen
- Geschwindigkeitsüberwachung
- Luftreinhalte-Messstelle/ Einbeziehung in Umweltzone
- Maut für die A 52 und die B 224
- Herausnahme der B 224 aus dem Bundesverkehrswegeplan

Geschwindigkeitsreduzierung

Zur Klärung der Frage nach einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung und einer entsprechenden stationären Kontrolle hat die Verwaltung den Landesbetrieb Straßen NRW auf dem Dienstweg angeschrieben. In Weiterleitung des städtischen Schreibens haben die Bezirksregierung Münster und die Kreisverwaltung eigene Stellungnahmen zu dem städti-

schen Anliegen gefertigt. Eine Antwort des Landesbetriebs steht trotz Nachfrage bislang aus.

In beiden Stellungnahmen wird zunächst festgestellt, dass für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung nach § 45 StVO auf der B 224 zwischen der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer und der Autobahnauffahrt zur A 2 die Straßenverkehrsbehörde zuständig ist. Für das Gladbecker Stadtgebiet ist das Amt für öffentliche Ordnung zuständig. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Sicherheitsgründen müssen die hierfür erforderlichen Voraussetzungen anhand von Unfallauswertungen und Geschwindigkeitsmessungen dargelegt werden und die zwingende Notwendigkeit einer Beschränkung des fließenden Verkehrs auf 50 km/h auf einer Bundesstraße begründet werden. Die Kreisverwaltung gibt ergänzend hierzu den Hinweis, dass im Rahmen der überörtlichen Unfallkommission derzeit keine geschwindigkeitsbedingten Unfallhäufungen auf der B 224 bekannt sind.

Die Bezirksregierung gibt zusätzlich den Hinweis, dass bei einer Änderung der Geschwindigkeit auch eine komplette Neuberechnung der Zwischenzeiten sowie der Grünen Wellen der betroffenen LSA durchzuführen ist. *„Ob eine Geschwindigkeitsreduzierung letztendlich straßenverkehrsrechtlich überhaupt argumentierbar ist, muss von den bereits vom Kreis RE angesprochenen Untersuchungsergebnissen.... sowie der Untersuchung, welche Luftschadstoffreduzierungen sich überhaupt erreichen lassen und ob diese so signifikant sind, als dass eine merkliche Absenkung eintritt, anhängig gemacht werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, inwieweit sich die Maßnahme andernorts auswirkt.“* (Schreiben der Bezirksregierung Münster vom 26. Juli 2012, Seite 2f)

Da der originär angeschriebene Landesbetrieb noch keine Stellungnahme abgegeben hat, ist von Seiten der Stadtverwaltung eine weitere Prüfung der Angelegenheit auch noch nicht erfolgt.

Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Die Zuständigkeit für die Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungen liegt beim Kreis RE. Das Kreisordnungsamt prüft die Notwendigkeit in Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde Recklinghausen. Aus verkehrspolizeilicher Sicht spielt insbesondere das Unfallgeschehen eine wichtige Rolle bei der Einrichtung einer stationären Messeinrichtung. Entscheidungsrelevant ist daher die Erfordernis auf Grund der Unfallentwicklung. Eine abschließende Beurteilung ist mit den vorliegenden Informationen nicht möglich, die notwendigen Daten zur Verkehrs- und Unfalllage müssten zunächst ermittelt werden.

Unfallauswertung Bundesstraße B 224 in Gladbeck

Nach Einschätzung der Kreispolizeibehörde ist die zurzeit angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h für die B 224 im Abschnitt der Stadt Gladbeck angemessen und erscheint ausreichend. Eine besondere Gefahrenlage i.S. des § 45 Abs. 9 StVO, die eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen, ist nicht erkennbar.

Grundsätzlich wäre allerdings eine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung möglich, da in den zurückliegenden Jahren mehrere Unfallhäufungsstellen festgestellt wurden. Die B 224 wird daher als Gefahrenstelle angesehen, für die eine städtische Radarüberwachung für möglich erachtet wird, sofern entsprechende Aufstellmöglichkeiten für den städtischen Radarwagen vorhanden sind.

Einbeziehung in Umweltzone / Luftreinhalte-Messstelle

Bereits im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet Nord ist die Bezirksregierung Münster der Forderung der Stadt Gladbeck zur Einbeziehung der Bundesstraße B 224 in die Umweltzone Ruhrgebiet nicht nachgekommen. Auch auf die erneute Zuschrift der Stadt Gladbeck teilt die Bezirksregierung mit, dass sich keine neuen Sachverhalte ergeben hätten, die zu einer anderen Beurteilung führen könnten. Eine Einbeziehung der B 224 in die großräumige Umweltzone des LRP Ruhrgebiet ist nach den europarechtlichen verbindlichen Vorgaben, der Sicherstellung eines uneingeschränkten europäischen Warenverkehrs, nicht möglich. Die B 224 wird als Bundesstraße mit Autobahncharakter gewertet, die eine entsprechende Transitbedeutung hat. Vom Übergang der BAB A 52 in die B 224 (östlich von Gladbeck) bis zur Anschlussstelle BAB 42 auf Essener Gebiet wird die B 224 als Lückenschluss zwischen den benachbarten Kommunen gesehen und ist daher - so wie alle übrigen Bundesautobahnen - von der Umweltzone ausgenommen. Erst ab dem Autobahnkreuz Essen Nord (A 42) in südlicher Richtung ist die B 224 Bestandteil der Umweltzone. Somit sind nur Fahrzeuge, die die B 224 als reine Transitstrecke durch das Ruhrgebiet nutzen, von den Umweltzonenregelungen nicht betroffen. Die Fahrzeuge, die die B 224 nutzen, um Ziele innerhalb der großräumigen Umweltzone anzufahren, sind dagegen betroffen, so dass nach Meinung der Bezirksregierung aus für die B 224 ein Belastungsrückgang zu erwarten sei.

Hinsichtlich der von der Stadt Gladbeck vorgetragenen Bitte zur Einrichtung einer kontinuierlichen Messstation an der B 224 teilt die Bezirksregierung Münster mit, dass dem hierfür zuständigen Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) insgesamt landesweit nur drei derartige Messstationen zur Verfügung stehen. Anträge zur Aufstellung weiterer Messstationen werden unter erforderlicher Prioritätensetzung geprüft.

Der Antrag der Stadt Gladbeck wird mit folgender Begründung abgelehnt: Für das kommende Jahr steht dem LANUV nur ein Messcontainer für die Umsetzung an einen neuen Standort zur Verfügung. Die aktuellen Ergebnisse der NO₂-Passivsammlermessung an der Grabenstraße (44 µg/m³ NO₂, vorläufiger Messwert), deuten nach Meinung des LANUV nicht auf eine außergewöhnliche Immissionsbelastung hin, die den Einsatz einer kontinuierlichen Messung rechtfertigt. Der Wunsch nach Aufstellung einer Messstation kann daher nicht erfüllt werden. Die bestehende Passivsammlermessung wird fortgeführt.

(zur Information: Zurzeit gibt es in Gladbeck einen sogenannten Passivsammler, der die Belastung an NO₂ (Stickstoffdioxid) an der Grabenstraße (in der Nähe zur B 224) ermittelt. Dieser Sammler wird vom LANUV unterhalten und ausgewertet. Im Jahr 2011 betrug das Jahresmittel 50 µg/m³ NO₂. Der Grenzwert liegt bei 40 µg/ m³. Dieser Grenzwert wird landesweit an den meisten der bestehenden Messstationen überschritten, teils deutlich höher als am Gladbecker Messpunkt. NO₂ wird vorwiegend durch den Straßenverkehr verursacht.)

Maut für die A 52 und die B 224

In ihrer Beantwortung geht die Bezirksregierung auch auf das Thema „Einbeziehung der B 224 in eine Mautpflicht“ ein. Für die A 52 im Abschnitt zwischen der Stadtgrenze Gladbeck und dem Autobahnkreuz Marl (A 43) gilt bereits seit 2002 eine Mautpflicht für LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Aufnahme von Bundesstraßen in die Liste der mautpflichtigen Strecken durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist jedoch, dass die Straßen autobahnähnlich (zwei oder mehr Fahrstreifen pro Richtung sowie durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen durchgehend getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben), eine Mindestlänge von vier km

aufweisen, keine Ortsdurchfahrt sind und jeweils unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind. Nach Beurteilung der Bezirksregierung erfüllt die B 224 in Gladbeck diese Kriterien nicht, so dass eine Einbeziehung in die mautpflichtigen Strecken eher unwahrscheinlich sein wird. Nach Einschätzung der Bezirksregierung würde die Aufnahme in die Mautpflicht nicht zu signifikanten Verringerungen der Verkehrsbelastung auf der B 224 in Gladbeck führen.

Herausnahme der B 224 aus dem Bundesverkehrswegeplan

Die Bezirksregierung Münster hat Anfang September die Kommunen um Projektanmeldungen gebeten, die aus kommunaler Sicht im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015) seitens des Bundes fachlich untersucht werden sollen. Dabei werden grundsätzlich als bedarfsplanrelevant kapazitätserweiternde Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bundesfernstraßennetz sowie der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen zur Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in den Kommunen erachtet.

Auf Grund dieser Aufforderung hat die Stadt Gladbeck sich gegenüber der Bezirksregierung dafür ausgesprochen, die Bundesstraße B 224 im neuen Bundesverkehrswegeplan nicht mehr zum Ausbau als Autobahn A 52 in dem bislang vorgesehenen Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz A 42 (Essen Nord) und Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer West vorzusehen. Begründet wurde dies mit dem im März 2012 durchgeführten Ratsbürgerentscheid über die mit dem Landesverkehrsministerium ausgehandelte Kompromisslösung zur Führung der Autobahn A 52 im Stadtgebiet. Die bürgerschaftliche Ablehnung des Projektes ist für die Stadt Gladbeck bindend. Eine Chance für die Realisierung der Autobahn A 52 im Stadtgebiet von Gladbeck wird nicht mehr gesehen.

Die Bezirksregierung Münster hat sich dieser Auffassung nicht angeschlossen. Sie schließt sich den Voten der anderen beteiligten Kommunen und der IHK'en an, wonach auf eine erneute Projektanmeldung zur fachlichen Bewertung des Ausbaus dieser wichtigen Verkehrsachse im BAB-Netz nicht von vorne herein verzichtet werden kann.

In einer gemeinsamen Sitzungsvorlage der Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster für die Verbandsversammlung des RVR ist eine Auflistung sämtlicher Projektvorschläge für das RVR-Gebiet erstellt worden. Die A 52 ist darin ab dem Autobahnkreuz Essen Nord in nördlicher Richtung in den bekannten drei Abschnitten enthalten. Als Projektanmelder werden der Kreis Recklinghausen sowie die Städte Bottrop und Recklinghausen aufgeführt. In dem Bemerkungshinweis wird auf das ablehnende Votum der Stadt Gladbeck hingewiesen. Die Verbandsversammlung des RVR hat am 17. Dezember 2012 die Projektliste entsprechend der Aufstellung der Bezirksregierungen mehrheitlich beschlossen.

Zusätzliche Maßnahmen

- Einrichtung eines 20 Minutentaktes auf der S 9 nach Essen
- Einführung eines 30 Minutentaktes auf der RB 43 zwischen Dorsten und Wanne-Eickel
- Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Gladbeck-Herten-Recklinghausen für den Personennahverkehr
- Verlängerung der U 11 von Gelsenkirchen-Horst nach Gladbeck-Mitte

Die unter dem Punkt „Zusätzliche Maßnahmen“ aufgelisteten Vorschläge beziehen sich auf Maßnahmen im Bereich des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs. Nach § 8 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

(ÖPNVG NRW) stellen die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände einen Nahverkehrsplan zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Nach § 5 ÖPNVG sind die Zweckverbände für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zuständig. Für die hiesige Region ist der Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) zuständig. Er hat in 2009 einen Nahverkehrsplan aufgestellt. Nach Maßgabe des Gesetzes sind unter Berücksichtigung der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die hierfür notwendige Finanzierung und die Investitionsplanung festzulegen. U. a. soll auf eine integrierte Verkehrsgestaltung und ein koordiniertes Verkehrsangebot hingewirkt werden.

Zur allgemeinen Information wird hier kurz das bestehende SPNV-Angebot für die Stadt Gladbeck dargelegt. Im Weiteren werden die Aussagen aus dem Nahverkehrsplan des VRR von 2009 für den Raum der Stadt Gladbeck wiedergegeben.

Anbindung der Stadt Gladbeck an das Schienennetz

Das Stadtgebiet von Gladbeck wird von zwei Trassen des öffentlichen Schienenverkehrs durchquert (auf einer Süd-Ost-Achse (Essen-Haltern) und einer Nord-Süd-Achse (Dorsten - Wanne-Eickel bzw. Dorsten – Essen/Oberhausen). Mit drei Bahnhöfen bzw. Haltepunkten (Gladbeck West, Ost und Zweckel) ist die Stadt an dieses Schienennetz angebunden. Es existiert folgendes SPNV Linienangebot:

S-Bahn S 9	Haltern – Wuppertal
Regionalexpress RE 14	Borken – Essen Hbf.
Regionalbahn RB 43	Dorsten – Dortmund
Regionalbahn RB 44	Dorsten - Oberhausen

Die einzelnen Linien verkehren jeweils im Stundentakt. An den Gladbecker Stationen ergeben sich heute folgende Fahrtmöglichkeiten:

SPNV – Verbindungen in Gladbeck

Zug	Bahnhof/ Haltepunkt	Richtung	Fahrtzeit	stdl. zur Min.
RE 14	Zweckel, West	Essen	20 Min.	' 10
		Borken	36 Min.	' 51
S 9	West	Essen	26 Min.	' 55
		Haltern	22 Min.	' 05
RB 44	Zweckel, West	Oberhausen	24 Min.	' 27
		Dorsten	13 Min.	' 30
RB 43	Zweckel, Ost	Dortmund	65 Min.	' 17
		Dorsten	12 Min.	' 40

Angaben : mo-fr. Stand: Dez. 2012, die Fahrzeitangaben beziehen sich auf den markierten Ort

Nahverkehrsplan des VRR

Der zurzeit gültige Nahverkehrsplan des Verkehrsbundes Rhein Ruhr (Planungsraum 19 Städte, 7 Kreise) datiert aus 2009. Aktuell arbeitet der VRR an einer Teil-Überarbeitung.

In dem sehr umfangreichen Planungswerk werden zur Weiterentwicklung im SPNV-Angebot zwei Szenarien entwickelt:

- Kurzfristig zwingend erforderliche Maßnahmen zur Behebung der größten Angebotsdefizite (**Szenario 2015**).
- Langfristige Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung des SPNV-Angebotes für eine Aktivierung erheblicher zusätzlicher Fahrgastpotenziale (**Szenario 2030**).

(Der VRR weist grundsätzlich darauf hin, dass sämtliche beschriebenen Maßnahmen trotz der unbestrittenen verkehrlichen Notwendigkeit unter dem Vorbehalt der Finanzierung stehen.)

Für den Raum Gladbeck enthält der Nahverkehrsplan des VRR folgende Aussagen:

In der Analyse werden zunächst die Defizite im SPNV-Angebot festgestellt. Diese bestehen vor allem aufgrund infrastruktureller Engpässe. *„Durch die eingleisige Linienführung zwischen Essen-Dellwig-Ost und Bottrop-Hauptbahnhof kommt es vor allem bei Verspätungen einzelner Züge zu Folgeverspätungen, da der Streckenabschnitt durch vier Fahrten je Richtung und Stunde sehr stark ausgelastet ist. Erschwert wird die betriebliche Situation durch weitere eingleisige Abschnitte auf dem Linienweg der S 9. Vor allem in der Hauptverkehrszeit sind die Züge der Linien RE 14 und S 9 sehr stark ausgelastet. Eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen vor allem in der Hauptverkehrszeit ist aufgrund der begrenzten Kapazitäten schwer möglich. Aufgrund der hohen Nachfrage von Besuchern des Freizeitparks Movie Park in unmittelbarer Nähe der Station Feldhausen kommt es saisonal zu Kapazitätsproblemen aufgrund starker Ausflugsverkehre. Auf den Linien RE 14 und RB 45 wird abschnittsweise ein Zweistundentakt angeboten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der S-Bahn auf dem Gesamtlaufweg ist mit dem Individualverkehr hier zurzeit nicht konkurrenzfähig“* (NVP VRR 2009, Seite 119f).

Im Rahmen des Szenarios 2015 sieht der VRR folgende Maßnahmen und Planungen vor: Die Linie RB 45 und der Nordast der RB 43 weisen sehr geringe Fahrgastzahlen auf. Die Zukunft bei der Linie wird vor allem vor dem Hintergrund der unklaren finanziellen Rahmenbedingungen intensiv diskutiert. Ziel des VRR und der Anrainerkommunen muss der Erhalt beider Strecken sein. (Über die aktuelle Entwicklung der Regionalbahnstrecke RB 43 wurde in der letzten Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 15. November 2012 berichtet).

Zusätzliche Leistungsausweitungen sind aufgrund der infrastrukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen im Rahmen des Szenarios 2015 nicht vorgesehen.

In dem langfristigen Maßnahmenpaket (Szenario 2030) hält der VRR eine Angebotsausweitung zwischen Dorsten und Essen für sinnvoll. *„Genauere Betriebskonzepte stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Planungen zur Reaktivierung der Hertener Bahn, weiteren Untersuchungen zum S-Bahn-Takt sowie dem zweigleisigen Ausbau im Bereich Essen Dellwig-Ost. Dieser Ausbau setzt allerdings die verbindliche Bestellung zusätzlicher Betriebsleistungen voraus. Für die Linie RB 45 bestehen Planungen zur Umsetzung eines Flügelzugkonzeptes im Bahnhof Dorsten. Die aus Essen kommenden Züge der Linie RE 14 sollen dabei im Bahnhof Dorsten in Richtung Borken und Coesfeld geflügelt werden. Voraussetzung hierfür ist allerdings u. a. die Fertigstellung der entsprechenden Sicherungstechnik im Bahnhof Dorsten sowie die Anpassung der Bahnsteiglängen einiger Unterwegsbahnhöfe.“* (NVP VRR 2009, Seite 135f). Weiterhin hält der VRR eine Verlängerung der RB 44 nach Duisburg für sinnvoll. Um eine deutlich bessere Anschlussituation vor allem in Richtung Düsseldorf zu ermöglichen.

Hertener Bahn

„Zwischen den Städten Recklinghausen, Herten, Gladbeck und Bottrop bestehen starke Verkehrsverflechtungen, die heute im ÖPNV nur durch Busse abgedeckt werden. Die Reisezeiten sind mit dem MIV nicht konkurrenzfähig. Daher gibt es schon seit längerer Zeit Bestrebungen, den im Jahr 1983 für den SPNV stillgelegten Streckenabschnitt wieder zu reaktivieren. Im Rahmen eines Gutachtens aus dem Jahre 1999 wurden unter Berücksichtigung eines stündlichen Angebotes ca. 3.000 Fahrgäste am Tag davon ca. 1.500 Neufahrgäste ermittelt. .“ (NVP VRR 2009, Seite 137)

„Die Hertener Bahn verbindet Bottrop mit Recklinghausen und schließt somit die nordöstliche Emscherregion direkt an den SPNV an. Damit erhält die ca. 60.000 Einwohner zählende Stadt Herten Anschluss in Richtung Recklinghausen an das zentrale Ruhrgebiet. Über eine mögliche Umsetzung dieser Maßnahmen können heute noch keine konkreten zeitlichen Vorstellungen entwickelt werden. Zu gegebener Zeit ist hierzu eine detaillierte Untersuchung über Betriebsprogramm, Infrastrukturbedarf und Investitions- und Betriebskosten erforderlich.“ (NVP VRR 2009, Seite 159).

Zweigleisiger Ausbau Essen-Dellwig

Der VRR befürwortet den durchgehenden zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Essen-Bottrop. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität erwartet.

„...Trotzdem bleibt der eingleisige Abschnitt weiterhin ein Zwangspunkt, der eine Optimierung betrieblicher Abläufe sowie eine Ausweitung des Leistungsangebotes auch mit Blick auf einen möglichen 15 Minuten Grundtakt der S-Bahn verhindert. Eine Umsetzung während der Laufzeit des NVP erscheint aufgrund der hohen Kosten von etwa 46 Mio. € unwahrscheinlich. Grundlage für den Ausbau ist die verbindliche Bestellung zusätzlicher Betriebsleistungen auf der Strecke Essen – Bottrop. Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen ist dies zurzeit nicht möglich.“ (NVP VRR 2009, Seite 156).

Inwieweit sich im Zuge der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplan des VRR Veränderungen an dem bisherigen Konzept des Nahverkehrsplan 2009 ergeben werden, ist noch nicht bekannt. Die anstehenden Beratungen in der VRR-Verbandsversammlung im Frühjahr 2013 sind abzuwarten.

Um aber zum jetzigen Zeitpunkt dennoch eine Einschätzung im Umgang mit den SPNV/ÖPNV-Vorschlägen abzugeben, hat die Verwaltung beabsichtigt, einen Vertreter des VRR zur Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses einzuladen. Die Überarbeitung des VRR Nahverkehrsplans ist zur Zeit jedoch noch nicht abgeschlossen, so dass eine Teilnahme eines VRR-Vertreters zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist. Der VRR hat aber seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses hierüber zu berichten, sofern hierzu der Wunsch besteht.

Kurzfristige Maßnahmen

- Umgehende Instandsetzung des ZOB Oberhof
- Verknüpfung des Haltepunktes Gladbeck-Ost mit dem ZOB Oberhof

Die Vorschläge zu diesem Punkt beziehen sich auf den ZOB Oberhof sowie auf die Verknüpfung des Haltepunktes Gladbeck Ost mit dem ZOB.

Zu diesem Thema ist bereits in den Sitzungen Ausschusses für Integrierte Innenstadtentwicklung am 8. Mai 2012 (TOP 7 „Zukunft des Oberhof –Bericht über das geplante weitere Vorgehen“) sowie des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 15. November 2012 (TOP 5 Antrag der SPD-Ratsfraktion und der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen „Sachstand

zur Verlegung des Bahnhofs Ost“ sowie TOP 12 Antrag CDU Ratsfraktion „Situationsbericht über die Tiefgarage Oberhof und der weiteren Planung im Bezug des ÖPNV“) umfassend berichtet worden, so dass an dieser Stelle auf eine aktuelle Sachstandsdarstellung verzichtet wird.

Weitere Maßnahmen

- Flüsterasphalt auf der A2 auf Gladbecker Gebiet
- Lärmschutzwand A2/Wittringen
- Entwicklung eines Güter-Logistik-Konzeptes mit dem Vorrang Schiene
- Reaktivierung des Güterzuggleises am Bahnhof West für Güterstückgutverkehr
- Prüfung eines anderen Autobahnkonzeptes für die A 52 (ausländisches Beispiel)
- Weitere Bürgerversammlung unter Einbeziehung der Initiativen und Einzelpersonen (weitere Mobilitätswerkstatt)
- Umgehende Neubesetzung der Baudezernentenstelle

Flüsterasphalt auf der A2 auf Gladbecker Gebiet

Lärmschutzwand A2/Wittringen

Die Beantwortung der Frage nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen entlang der Autobahn A 2 ist insbesondere davon abhängig, inwieweit sich ein Erfordernis hierfür auf Grund von gesetzlichen Regelungen begründen lässt. Grundsätzliche Informationen zum Verkehrslärmschutz an Bundes(fern)straßen und Schienenverkehrswegen ist auf der Internetdarstellung des Bundesverkehrsministeriums verfügbar. Die maßgeblichen gesetzlichen Grundlagen für die Beurteilung der Lärmsituation stellen das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) sowie die Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundesimmissionschutzverordnung) dar. Im Falle des Neubaus oder einer wesentlichen Änderung (z.B. Anbau weiterer Fahrstreifen) von Verkehrswegen sind in der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Bürger vor Verkehrslärm festgelegt.

Immissionsgrenzwerte nach BImSchG in dB(A)				
Ort	Lärmvorsorge 1)		Lärmsanierung 2)	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht 22-6 Uhr	Tag (6-22 Uhr)	Nacht 22-6 Uhr
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Erholungsorte	57	47	70	60
reine und allg. Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete	59	49	70	
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	64	54	72	62
Gewerbegebiete	69	59	75	65

1) neue oder wesentlich geänderte Straßen- und Schienenwege
2) Straßen und Schienen in der Baulast des Bundes (nach Maßgabe vorh. finanz. Mittel)

Von Seiten des Bundes existiert das so genannte nationale Verkehrslärmschutzpaket II, das seit 2009 erstmals auch quantitative Lärminderungsziele enthält. Für die Entlastung der Lärmbrennpunkte soll die Lärmbelastung im Bereich des Straßenverkehrs um bis zu 30 % bis zum Jahr 2020 reduziert werden.

Dabei sollen für einen besseren Lärmschutz an Bundesfernstraßen die Werte, die eine Lärmsanierung an Bundesfernstraßen auslösen, um 3 dB(A) gesenkt werden.

Für die Lärmsanierung stehen aktuell im Bundeshaushalt 150 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung (50 Millionen Euro für Bundesfernstraßen, 100 Millionen Euro für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes).

Zu den diesbezüglichen Erfolgsaussichten beim Thema Lärmschutz äußert sich das Bundesverkehrsministerium auf der eigenen Homepage wie folgt: *„Kurzfristige Erfolge sind im Verkehrslärmschutz nicht erreichbar. Dazu sind die technischen Probleme zu komplex und der erforderliche Mittelaufwand zu hoch. Aber langfristig ist die Verkehrspolitik darauf ausgerichtet, die Geräuschbelastung von Bürgerinnen und Bürgern spürbar zu mindern.“*(www.bmvbs.de/ShareDocs/DE/Artikel/Ui/Verkehrslärmschutz.html)

Lärmaktionsplan für die Stadt Gladbeck

In 2002 ist die so genannte Umgebungslärmrichtlinie (EG-Richtlinie 2002/49) in Kraft getreten. Mit ihr soll ein gemeinsames europaweites Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Um diesem Ziel näher zu kommen, sind die Kommunen aufgefordert, Lärmaktionspläne aufzustellen.

In der Sitzung des Umweltausschusses am 27. August 2012 wurde zu diesem Themenfeld umfassend berichtet. Zum weiteren Vorgehen wurde dargelegt, dass der zu erstellende Lärmaktionsplan bis Sommer 2013 fertig zu stellen ist. Ein Maßnahmenplan ist im Vorfeld intensiv mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abzustimmen, da es sich bei den betroffenen Straßen um Autobahnen, die B 224 und Landesstraßen handelt. Bei den Schienenwegen ist die Deutsche Bahn AG zu beteiligen. Im Vorfeld des Beschlusses über den Plan ist die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit durchzuführen. Die nächste Beratung über die Lärmaktionsplanung in Gladbeck ist in der Sitzung des Umweltausschusses am 29. April 2013 vorgesehen.

Maßnahmen entlang der A 2

Der erwähnte Flüsterasphalt stellt heute noch keinen Standardbelag dar. Auf Grund seines erhöhten Mittelbedarfs kann er nur ausnahmsweise nach Vorlage einer Wirtschaftlichkeitsberechnung eingesetzt werden.

Wie der o. g. Tabelle zu den Immissionsgrenzwerten zu entnehmen ist, stellen Freizeitbereiche keine Bereiche dar, für die Lärm-Grenzwerte festgelegt sind. Der Lärmschutz orientiert sich ausschließlich an betroffenen Gebäuden. Um zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) zu gelangen, müssten sehr viele Gebäude betroffen sein.

Vor diesem Hintergrund stellte die mit dem Land erreichte Kompromisslösung zur Führung der Autobahn A 52 mit dem Angebot von lärmarmen / lärmoptimierten Fahrbahnbelägen und gestalteten Lärmschutzwällen im Autobahnkreuz A 2 / A 52 sowie angrenzend auf der Autobahn A 2 bis zur östlichen Stadtgrenze ein Entgegenkommen des Landes auf freiwilliger Basis dar.

Mobilität-Werk-Stadt

Mit dem Koordinationskreis Mobilität-Werk-Stadt haben Mitte 2012 verschiedene Gesprächstermine stattgefunden, dabei hat man sich zum Ziel gesetzt, in Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern, Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft einen Beitrag zur Entwicklung nachhaltiger Mobilität in Gladbeck –als Teil der Region- ohne zu-

sätzliche Autobahn zu leisten. Man hat sich auf die Durchführung einer weiteren Mobilität-Werk-Stadt in Gladbeck im Frühjahr 2013 verständigt. Die Stadt Gladbeck hat dem Koordinationskreis ihre Unterstützung bei der Durchführung der Veranstaltung zugesagt.

Neubesetzung der Baudezernentenstelle

Die Stelle des Baudezernenten ist im Oktober 2012 ausgeschrieben worden. Die Bewerbungsfrist endete am 14. Dezember 2012.

In der Sitzung werden von Seiten der Verwaltung weitere Erläuterungen gegeben.

Anlagen:

- 1.) Antrag der Ratsfraktionen von SPD und Grüne vom 5. April 2012: Bestandsverbessernde Maßnahmen entlang der B 224
- 2.) Antrag der Ratsfraktion Soziale Liste vom 13. April 2012: Entwicklung einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik in Gladbeck
- 3.) Schreiben des Polizeipräsidiums Recklinghausen vom 24. Juli 2012, Bundesstraße 224 in Gladbeck
- 4.) Schreiben der Bezirksregierung Münster vom 26. Juli 2012: Bundesstraße B 224 in Gladbeck
- 5.) Schreiben der Bezirksregierung Münster vom 26. Juli 2012, Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung an der B 224
- 6.) Sitzungsvorlage für die Verbandsversammlung des RVR, der Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster vom 17. Dezember 2012, Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Die Umsetzung der einzelnen Vorschläge zu den bestandsverbessernden Maßnahmen entlang der B 224 sowie zu den weiteren Vorschlägen haben unterschiedliche finanzielle Auswirkungen. Zum jetzigen Zeitpunkt stehen keine Beschlüsse zu konkreten Maßnahmen zur Abstimmung.

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:

zur Verfügung nicht zur Verfügung

Beschlussentwurf:

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Der Bürgermeister
I.V.

Dr. Wilk
Beigeordneter

In der Sitzung des

☒ _____-Ausschusses

☒ Rates

☒ Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: