

Vorlage Nr. 18/0175

Federf. Stadtamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Entscheidung	02.05.2018	5

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Entwicklungsperspektiven für den ZOB Oberhof/Bahnhof Ost

Begründung:

1. Sachstand

Bekanntermaßen soll der Oberhof im Rahmen eines städtebaulichen Gesamtkonzepts mit einem neuen Busbahnhof, dem zu verlegenden Haltepunkt Gladbeck-Ost, einer verbesserten Anbindung der Oststadt sowie einer Aufwertung des angrenzenden Umfelds neu gestaltet werden. Mindergenutzte Flächen sollen reaktiviert und die bestehenden Nutzungen am Oberhof als Nahmobilitätsknotenpunkt zum Eingangstor in die Innenstadt neu gestaltet werden. Hierzu sollen der Haltepunkt Gladbeck-Ost verlagert, der ZOB Oberhof neu geordnet, Schiene und Bus funktional verknüpft und die anliegenden Freiflächen aufgewertet werden. Die einzelnen Projektbausteine des bekannten Konzepts sind der Neubau des ZOB Oberhof in der Grabenstraße, die Verlagerung des Bahnhaltepunktes Gladbeck-Ost zum Oberhof und Verknüpfung mit dem ZOB, Rückbau der Tiefgarage, Neubau eines ebenerdigen Bahnübergangs für Fußgänger und Radfahrer, Schließung und Rückbau des Oberhoftunnels und Aufwertung der Freiflächen. Ein zentrales Element ist die Schaffung des ebenerdigen Bahnübergangs.

Die Genehmigungsfähigkeit eines höhengleichen Bahnübergangs für Radfahrer und Fußgänger an dieser Stelle wurde durch ein Schreiben der DB Netz AG vom 21.06.2013 bestätigt (siehe Anlage). Zwar dürfen nach § 2 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) keine neuen höhengleichen Kreuzungen (Bahnübergänge) geplant werden, sondern nur bestehende erneuert werden. Allerdings gibt es gemäß § 2 Abs. 2 EKrG einen Ausnahmetatbestand für die Planung von Übergängen für den Fuß- und Radverkehr.

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

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Dies gilt insbesondere bei schwachem Verkehr. Auf der Aussage der DB Netz AG basierten auch die Vorgaben zum 2014 durchgeführten Werkstattverfahren mit dem wesentlichen und rahmensetzenden Entwurfselement der ebenerdigen Querung.

Zwischen der Stadt Gladbeck und der DB Netz AG war es Konsens, dass die Bahn ein Büro mit der Erarbeitung einer genehmigungsfähigen Planung für den ebenerdigen Bahnübergang beauftragt und die Stadt Gladbeck die anfallenden Kosten für die Planung trägt. Seitens der DB Netz AG wurde dann erstmalig im Februar 2017 auf mögliche Schwierigkeiten bei der Genehmigung hingewiesen, diese jedoch nicht explizit ausgeschlossen. Die Verhandlungen über eine Planungsvereinbarung wurden in der Folge fortgesetzt.

Im Januar 2018 teilte die DB Netz AG in einem Abstimmungsgespräch final mit, dass sie die Planungsvereinbarung mit der Stadt Gladbeck nach konzerninterner Prüfung nicht unterzeichnen wird. Nach Aussage der DB Netz AG herrscht mit dem heutigen Tunnel der sicherste Zustand und eine niveaugleiche Querung würde die Sicherheit verringern. Das Genehmigungsrisiko wurde von Seiten der DB nun höher als bisher eingestuft. Deshalb würde die DB Netz AG bei der Planung der ebenerdigen Querung nicht mehr als treibende Kraft federführend auftreten wollen.

Trotzdem wurde eine Unterstützung der Stadt Gladbeck bei ihrer weiteren Planung der ebenerdigen Querung zugesagt. Statt der vereinbarten Planungsvereinbarung schlug die DB Netz AG aber vor, dass die Stadt die Planung selbst beauftragt und zusätzlich die DB Netz AG im Rahmen einer Kostenübernahmeerklärung mit Beraterleistungen (fachliche Begleitung der Vergabe und der Planung des Bahnübergangs) beauftragt.

In einem weiteren Abstimmungsgespräch mit der DB Netz AG Ende Februar 2018 wurde von Seiten der DB Netz AG eine Genehmigungsfähigkeit zunächst sogar grundsätzlich ausgeschlossen. Die Erfüllung des Ausnahmetatbestands nach § 2 Abs. 2 EKrG reiche nicht für die Genehmigung. Es wurde deutlich, dass nicht mehr von der erforderlichen Unterstützung durch die DB Netz AG bei einer höhengleichen Querung ausgegangen werden konnte.

Im Anschluss folgte daher eine Kontaktaufnahme zu den geschäftsführenden Bundesministern für Verkehr, zu dessen Geschäftsbereich das Eisenbahnbundesamt (EBA) zählt, und Umwelt den für Gladbeck zuständigen Bundes- und Landtagsabgeordneten. Die ablehnenden Antwortschreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) und des Konzernbevollmächtigten der DB sind als Anlagen beigefügt. Am 23.4.2018 ging zudem das als Anlage ebenfalls beigefügte Schreiben der DB Netz AG ein.

Verwiesen wird auf die ablehnende Haltung des EBA, das hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit deutliche Skepsis signalisiert hätte. Erschwerend kommt hinzu, dass das EBA nicht direkt mit den Kommunen kommuniziert. Die Genehmigungsfähigkeit wird erst auf Basis einer Planung einschließlich Signaltechnik bis zur Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) geprüft. Nur auf der Grundlage solch einer vollständigen Genehmigungsplanung trifft das EBA eine verbindliche Aussage. Vorgezogene Aussagen – vergleichbar dem Bauvorbescheid im Bauordnungsrecht – sieht das Eisenbahnrecht nicht vor.

Durch die genannten Schreiben und Gespräche wurde die fehlende Unterstützungsbereitschaft seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die eindeutig negative Positionierung des Konzern DB deutlich. Unter diesen Rahmenbedingungen wird eine weitere Verfolgung des Ziels ebenerdiger Bahnübergang seitens der Stadtverwaltung als nicht erfolgversprechend angesehen. Um weitere Verzögerungen im Prozess und unnötige Finanzaufwendungen zu vermeiden, soll eine Umplanung mit einer nicht ebenerdigen Querung erfolgen. Die Überprüfung rechtlicher Mittel auf Basis der vorliegenden Zusage aus 2013 und dessen spätere Rücknahme bleiben hiervon unbenommen.

2. Weiteres Vorgehen

2.1 Erarbeitung von Planungsalternativen

Die vorhandenen Planungen müssen auf die neue Situation angepasst werden. Hierbei sind verschiedene Planungsalternativen zu prüfen und zu entwickeln. Alle Varianten müssen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und einer städtebaulichen Bewertung unterzogen werden.

Das Grundprinzip des Ergebnisses des Werkstattverfahrens ist weiterzuverfolgen. Insbesondere sollen ein neuer attraktiver ZOB in Verknüpfung mit dem verlegten Bahnhaltepunkt Gladbeck-Ost errichtet, eine barrierefreie Querung der Gleise möglich sein, die Wegelängen für Fußgänger und Radfahrer so kurz wie möglich gehalten, Angsträume vermieden, die verbleibenden freien Flächen einer baulichen Folgenutzung zugeführt und die Freiflächen gestalterisch aufgewertet werden. Durch die neue Form der Bahnquerung sind Veränderungen am damaligen Entwurf aber unumgänglich. Hier ist eine Anpassung der Planung notwendig, dessen genauer Umfang erst nach dessen Abschluss feststeht.

Darüber hinaus hat die Verwaltung die Kanzlei Baumeister Rechtsanwälte damit beauftragt zu prüfen, ob und inwiefern die ebenerdige Bahnquerung in einem rechtlichen Verfahren erzwungen werden kann. Festzuhalten ist, dass auf Basis der heute vorliegenden Informationen die Stadt Gladbeck in 2014 die Rahmenbedingungen für das Werkstattverfahren anders definiert hätte. Die Entwicklung des vorliegenden Konzepts basierte maßgeblich auf der schriftlichen Einschätzung der DB Netz AG. Inwieweit sich hieraus Forderungen seitens der Stadt Gladbeck ableiten lassen, soll überprüft werden.

2.2 Prüfung von Maßnahmen zur Verbesserung des derzeitigen ZOB-Provisoriums

Das heutige Provisorium an der Grabenstraße wird vielfach als unkomfortabel und unsicher empfunden. Gespräche mit der Vestischen haben ergeben, dass diese Einschätzung dort geteilt wird, da z. B. Wartebereiche fehlen und es keine guten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Grabenstraße gibt.

Daher wird derzeit in enger Abstimmung mit der Vestischen geprüft, welche Möglichkeiten es für eine Verbesserung des temporären ZOB-Verknüpfungspunktes gibt, bis eine finale Lösung für die Neugestaltung des gesamten Bereichs rund um den Oberhof umgesetzt werden kann.

Eine erste Möglichkeit wäre es, temporär das Konzept des einzelnen zentralisierten Busbahnhofes am Oberhof derart anzupassen, dass die Funktionen auf die Haltestellen Goetheplatz und Oberhof aufgeteilt werden. Die Haltestelle Goetheplatz würde übergangsweise als Verknüpfungspunkt gestärkt. Nach Auskunft der Vestischen kommt den beiden Haltestellen Oberhof und Goetheplatz bereits heute hinsichtlich der Einstiegszahlen der Fahrgäste eine vergleichbare Bedeutung zu. Die wesentlichen Buslinien (hierunter auch die zwei Schnellbuslinien) werden bereits über die Humboldtstraße abgewickelt. Hinzu kommt, dass die dort bestehenden zwei Kreisverkehre für den Betriebsablauf an der Haltestelle Goetheplatz der Vestischen einen deutlichen Vorteil gegenüber der heutigen Situation in der Grabenstraße in Zusammenhang mit der Haltestelle Oberhof bieten. Eine solche Verteilung der Funktionen des Busbahnhofes hätte auch den Vorteil, dass perspektivisch im Zuge des Umbaus des Oberhofs die Baustellenabwicklung deutlich vereinfacht würde.

Eine zweite Möglichkeit wäre es, den Busbahnhof temporär an den alten Standort auf der Tiefgarage zurückzuverlagern. Als Voraussetzung für solch eine Rückverlagerung wären jedoch weitere Sicherungsarbeiten an der Tiefgarage erforderlich. Konkret bedeutet dies, dass zusätzliche Holzstützen in den zu befahrenen Bereichen der Tiefgarage eingebaut werden müssen. Bisher wurden nur in Teilen der Tiefgarage Holzstützen installiert, um zwei Bussteige auf dem Dach nutzen zu können und den Bussen eine Wendemöglichkeit zu geben. Die Decke der Tiefgarage – und hier insbesondere der abgestützte Bereich – wird laufend beobachtet, um Veränderungen im Rissbild der Decke frühzeitig zu erkennen. Sollten die Risse sich zu stark vergrößern, wäre eine Verdichtung der Abstützung erforderlich. Eine Wieder-Inbetriebnahme stellt insofern keine dauerhafte Lösung dar, sondern könnte nur ein Provisorium bis zum endgültigen Bau des neuen Busbahnhofes sein. Ausgehend von den Kosten der letzten Abstützung erscheinen Kosten in Höhe von ca. 200.000-250.000 Euro hierfür realistisch. Sobald es zu Umbauarbeiten am Oberhof kommt, müsste allerdings wiederum eine Ausweichlösung für diese Zeit gefunden werden. Da die Tiefgarage bis unter die Grabenstraße reicht, ist es nicht möglich, erst den Busbahnhof vollständig in der Grabenstraße zu bauen und anschließend die Tiefgarage abzureißen.

Die Umsetzungen beider Lösungen wären aus Sicht der Vestischen frühestens zum Fahrplanwechsel im Januar 2019 realisierbar, da hieraus wesentliche Änderungen am Betriebsablauf resultieren.

Unabhängig von einer neuen temporären Lösung für den Busbahnhof wird weiterhin an der langfristigen Lösung mit einem ZOB am Oberhof festgehalten, der die Zielsetzung einer komfortablen Verknüpfung zwischen Schiene und Bus umsetzt.

Anlagen

1. Schreiben der DB Netz AG vom 21.06.2013
2. Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs des BMVI vom 23.03.2018
3. Schreiben des Konzernbevollmächtigten der DB AG für NRW vom 10.04.2018
4. Schreiben der DB Netz AG vom 20.04.2018

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

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

Durch die Überarbeitung der vorliegenden Konzepte für den neuen Oberhof entstehen Planungskosten, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können.

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung beauftragt die Verwaltung mit der Anpassung der Planungen zum neuen Oberhof.
3. Der Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung beauftragt die Verwaltung mit der Prüfung von alternativen Lösungen zur Verbesserung des derzeitigen ZOB-Provisoriums in der Grabenstraße.

Der Bürgermeister
I.V.



Dr. Volker Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

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