

Vorlage Nr. 18/0284

Federf. Stadamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Entscheidung	17.09.2018	7

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Neuentwicklung des ZOB Oberhof und Bahnhof Ost

- a) Bericht der Verwaltung zum weiteren planerischen Vorgehen
- b) Maßnahmen zur Verbesserung der derzeitigen ZOB-Zwischenlösung

Begründung:

Zuletzt beriet der Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung in seiner Sitzung am 02.05.2018 über die Entwicklungsperspektiven des Gesamtprojektes Oberhof. Nach einem ausführlichen Bericht zum aktuellen Sachstand folgte die Diskussion mehrerer Fragestellungen. Der Ausschuss beauftragte die Verwaltung mit der Prüfung von Lösungen zur Verbesserung der derzeitigen ZOB-Zwischenlösung in der Grabenstraße.

Außerdem beschloss der Ausschuss, dass „die aktuelle ebenerdige Planung des Bahnübergangs Gladbeck-Ost [...] nur dann fortgesetzt [wird], wenn das ausstehende Gespräch mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) ein positives Ergebnis erzielt. Parallel beauftragt[e] der Ausschuss die Verwaltung mit der Anpassung der vorhandenen Planung zum neuen Oberhof unter Berücksichtigung einer neuen Unterführung oder Brücke. Über das Gespräch mit dem EBA [...] [wünschte] der Ausschuss in seiner nächsten Sitzung informiert“ zu werden.

Zwischenzeitlich hat neben dem angekündigten Gespräch beim EBA eine Vielzahl an weiteren Abstimmungsgesprächen mit wesentlichen Akteuren stattgefunden.

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

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

a) Bericht der Verwaltung zum weiteren planerischen Vorgehen

Ende Juni 2018 fand ein Gespräch zwischen der Verwaltung, der DB Netz AG und dem EBA in dessen Außenstelle Essen statt. Ergebnis des Termins war, dass die Lösung des höhengleichen Überwegs (BÜ) nach Ansicht der Bahn allenfalls eine theoretisch mögliche ist. Um sie zu begründen, bedürfe es einer dezidierten Auseinandersetzung mit allen Lösungen der Gleisquerung (Brücke, BÜ, Tunnel). Nur wenn das Ergebnis einer solchen Machbarkeitsstudie ergäbe, dass alle anderen Lösungen neben dem durch die Stadt beabsichtigten höhengleichen Überweg aus zwingenden eisenbahnbetrieblichen Gründen ausscheiden, wäre diese Variante denkbar. Wirtschaftliche, städtebauliche und baukonstruktive Gründe sind zwar inhaltlich nachvollziehbar, sie spielen aber bei der Entscheidung des Eisenbahn Bundesamtes eine weit nachrangige und deutlich untergeordnete Rolle.

Eine Antragstellung für eine Gleisquerung durch die Stadt ist rechtlich nicht möglich. Es kommen hierfür nur die Betriebe der Bahn in Betracht. Die Bahn muss als Vorhabenträger das Konzept eines höhengleichen Überwegs daher den möglichen weiteren Varianten begründet vorziehen. Der Entwurf müsse so überzeugend und planerisch besser als die anderen Varianten sein, dass die Bahn die Lösung mitträgt. Die größte Herausforderung für die eisenbahnbetriebliche Argumentation liegt hierbei beim Prüfkriterium der Sicherheit. Es werden hierbei die Varianten unabhängig von weiteren Argumenten bzgl. ihrer Sicherheit gegenübergestellt. Dabei sei die Sicherheit planfreier Lösungen stets höher als die einer direkten Kreuzung mit dem Schienenverkehr.

Es muss berücksichtigt werden, dass die Bahn grundsätzlich bestrebt ist, planfreie Kreuzungen zu realisieren und bestehende höhengleiche Gleisquerungen durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen. Die Gründe hierfür liegen in der stets höheren Sicherheit einer solchen Lösung.

Zu Fragen der rechtlichen Zulässigkeit und Durchsetzbarkeit eines höhengleichen Bahnübergangs wird die Stadtverwaltung durch die Kanzlei Baumeister Rechtsanwälte, Münster, beraten. Ein Vertreter der Kanzlei nahm auch am Gespräch mit dem EBA teil. Nach einer rechtlichen Bewertung der Kanzlei besteht keine Aussicht auf eine rechtliche Durchsetzbarkeit der Bahnquerung mittels eines Klageverfahrens. Auch die Möglichkeit von Schadensersatz für bereits geleistete Arbeiten wird als nicht erfolversprechend eingeschätzt.

Für das weitere Vorgehen hat die Stadtverwaltung das im Bereich der Planung von Vorhaben im Bahnbereich sehr erfahrene Unternehmen Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit eisenbahntechnischen Planungs- und Beratungsleistungen beauftragt. Als Grundlage für eine erneute Abstimmung mit der DB und der Ausschreibung weiterer Planungsleistungen erstellt das Unternehmen zunächst bis Jahresende eine Machbarkeitsstudie (Planung in Anlehnung an die Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI für die Verkehrsanlagen Schiene) zu Varianten der Querung des Gleises. Untersucht werden die Varianten „Brücke“, „Neuer Personentunnel“ und „Höhengleicher Übergang“. Trotz der als äußerst gering eingeschätzten Chance für die Realisierung eines höhengleichen Bahnübergangs wird diese Variante vergleichend mit untersucht, um ggf. neue Argumente für dessen Umsetzung zu gewinnen.

Nach Festlegung auf eine Variante kann die Planung auf Basis der Machbarkeitsstudie fortgesetzt und ein Detailterminplan für die Planungs- und Genehmigungsprozesse erstellt werden. Bis zur abschließenden Herstellung einer neuen Bahnquerung ist insbesondere im Fall einer neuen Tunnellösung von einem mehrjährigen Prozess auszugehen.

b) Maßnahmen zur Verbesserung der derzeitigen ZOB-Zwischenlösung

Die Haltestelle Oberhof wird als zentraler Busbahnhof genutzt. Dies bedeutet, dass die meisten Linien des Innenstadtbereiches hier verknüpft werden. Unterschiedliche Linien können in bestimmten Haltebereichen aufeinander warten, wodurch eine Abstimmung der Takte aufeinander erreicht und Umstiege untereinander erleichtert werden. Es werden außerdem Service-, Informations- und Dienstleistungsangebote für die Kundschaft an zentraler Anlaufstelle angeboten. Für die Nahverkehrsbedienteten stehen Aufenthalts- und Arbeitsräume zur Verfügung.

Der Oberhof ist ursprünglich durch die spezielle Anordnung von Bussteigen auf der Decke der Tiefgarage den genannten Funktionen entsprechend gebaut worden. Erforderliche Wendefahrten der Busse konnten hierauf erfolgen. Das im Werkstattverfahren entwickelte neue Konzept des Oberhofes sieht eine lineare Anordnung des Busbahnhofes mit seinen Haltekanten in der Zweckeler Straße/Grabenstraße vor.

Nachdem der Busbahnhof aufgrund der festgestellten baulichen Mängel von der Tiefgaragendecke verlagert wurde, setzte man die Grundidee der linearen Anordnung des Busbahnhofes in der Zweckeler Straße/Grabenstraße bereits provisorisch um. Als Übergangslösung wurde der Straßenraum soweit umgestaltet, dass Wartehallen in den seitlichen Gehwegbereichen aufgestellt und eine provisorische Querungshilfe eingerichtet wurden. Die Haltekanten sind zunächst an den bestehenden Gehsteigen eingerichtet worden.

Obwohl sich diese Lösung aus Sicht der Verwaltung und der Vestischen Straßenbahnen GmbH -trotz der für eine Zwischenlösung typischen Einschränkungen- grundsätzlich bewährt hat, wird die Gesamtsituation häufig als unkomfortabel und subjektiv unsicher empfunden. Insbesondere im Bereich jener Haltekanten, die an den Enden liegen, kommt es zu direkten Querungen der Grabenstraße durch Fahrgäste. Teilweise wird deshalb auch zwischen den noch haltenden Bussen die Straße betreten und überquert. Bisher kam es hierbei nach Auskunft der Polizei noch zu keinen Unfällen, ebenso wie keine auffällige Häufung der Überschreitung der maximal zulässigen Geschwindigkeit festgestellt wurde. Trotzdem wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, Maßnahmen zur Erhöhung des Fahrgastkomforts und Verbesserung der Verkehrssicherheit am gegenwärtigen ZOB-Provisorium vorzunehmen. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass aufgrund der Verzögerungen in der Umsetzung des neuen Oberhofes noch mit einem längeren Bestand der jetzigen Lösung zu rechnen ist.

Hierdurch sollen folgende Ziele verfolgt werden:

1. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, insb. für den Fußverkehr.
2. Komfortsteigerung für die Fahrgäste beim Aufenthalt und fußläufigen Queren der Zweckeler Straße/Grabenstraße.
3. Aufwertung der Straßenraumgestalt sowie der Aufenthaltsqualität im Bereich der Haltestelle Oberhof.

Es sind mehrere Varianten durch die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der Vestischen intensiv geprüft und diskutiert worden. Als Ergebnis wird vorgeschlagen, durch organisatorische Maßnahmen im Betrieb sowie bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation vor Ort zu erreichen. Das Maßnahmenbündel wird dem Ausschuss in der Sitzung präsentiert.

1 Organisatorische Maßnahmen im Busbetrieb

Mit der Vestischen wurden verschiedene Möglichkeiten durchgearbeitet, um die Situation am Oberhof zu verbessern. Insbesondere wurde die Verlagerung von Linien überprüft, um den Oberhof zu entlasten. Da eine umfassende Verlagerung zwangsläufig mit der Einrichtung neuer Warteplätze für Busse an der Humboldtstraße (Haltestelle Goetheplatz) und einem damit verbundenen umfassenden Entfall von Parkplätzen einhergehen würde, wurde davon Abstand genommen.

Vorgeschlagen wird aber die Verlagerung von Endhaltepunkten bestimmter Linien im Bereich der zentralen Haltestellen in der Gladbecker Stadtmitte, um die oben genannten Ziele zu verfolgen.

- Die bisher bis zum ZOB Oberhof verkehrenden Linien 255 und 257 sollen künftig die Haltestelle „Goetheplatz“ anfahren und dort enden. Die Anzahl der Abfahrten würde hierdurch an der Haltestelle „Oberhof“ in der Hauptverkehrszeit um 6 Fahrten pro Stunde reduziert. Hierdurch kommt es zu einer geringeren Fahrgastzahl am Oberhof mit den einhergehenden, verringerten Querungen im Umstiegsbetrieb. Eine Verknüpfung mit den Umsteigelinien ist für die Fahrgäste nach Auskunft der Vestischen auch an der Haltestelle „Goetheplatz“ gewährleistet. Für die veränderte betriebliche Abwicklung wird ein Pausenplatz für Busse in der Abfahrtrampe von der Buerschen Straße zur Zweckeler Straße am rechten Fahrbahnrand vor der Einmündung Kolpingstraße eingerichtet.
- Weiterhin werden seitens der Vestischen die Haltepositionen der Buslinien überprüft, um die Linien mit einem hohen Ein-, Aus- und Umstiegsaufkommen näher an die Querungshilfe zu verlegen. Hierdurch soll der Anreiz zur Nutzung der Querungshilfe erhöht werden.

- Die bisher in der Grabenstraße haltenden Reisebusse sollen von hier verlagert werden, da es insbesondere beim Be- und Entladen dieser Busse zu einem Betreten der Fahrbahn durch die Fahrgäste kommt.

II Bauliche Maßnahmen in der Zweckeler Straße/Grabenstraße

Die Erneuerung von Fahrbahndecken im Bereich der Bushaltebuchten in der Zweckeler Straße/Grabenstraße zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist bereits beauftragt. Die Verwaltung schlägt vor, den für eine Überarbeitung vorgesehenen Bereich bis zu den angrenzenden Knotenpunkten auszuweiten, um im Zuge dessen eine eindeutige und aufgeräumte Verkehrsabwicklung zu erreichen.

- Im Zusammenhang mit der Maßnahme werden die Straßenmarkierungen erneuert und teilweise ergänzt bzw. geändert. Die Längen der Busspuren würden hierdurch angepasst, die maximal zulässige Geschwindigkeit durch die aufmarkierte „30“ verdeutlicht und auf alle Verkehrsarten in diesem Raum eindeutig hingewiesen. Durch diese neue Markierung wird den Verkehrsteilnehmenden eine klare Verkehrsregelung verdeutlicht. Die Aufmerksamkeit wird durch die Erneuerung und Ergänzungen erhöht.
- Die Querungshilfe soll überarbeitet und baulich hergestellt werden. In einer Lösung mit in die Fahrbahn vorgezogenen Gehwegbereichen wäre es möglich, die Absenkung des Gehsteigs auf Straßenniveau barriereärmer herzustellen. Die Querungshilfe wird so besser begehbar, deutlicher erkennbar und baulich abgegrenzt. Zugleich wird durch diese Maßnahme eine optische Aufwertung des Provisoriums erzielt und -in einem gewissen Rahmen- eine erhöhte Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs erwartet.
- Die Aufenthaltsbereiche zwischen den Wartehallen auf der östlichen Seite sollen erweitert und gepflastert werden. Das Niveau des Gehweges soll aufgegriffen und die vorhandene Kante beseitigt werden. Mit der DB Netz steht die Verwaltung im Gespräch, um eine solche Lösung auch nördlich der vorhandenen Querungshilfe umzusetzen und dort ebenfalls Wartehallen mit großzügigeren, gepflasterten Wartebereichen herzustellen.

Prüfergebnis zur Rückverlagerung auf die Tiefgaragendecke

Weiterhin geprüft wurde eine mögliche Rückverlagerung weiterer Busse auf die Tiefgaragendecke. Die mit der Überwachung der Tiefgarage beauftragte Dr. Mertens Ingenieurgesellschaft mbH wurde hierzu um eine Stellung gebeten, unter welchen Voraussetzungen dies ggf. möglich und mit welchen Folgen zu rechnen sei. Die entsprechende Stellungnahme ist beigefügt.

Bekanntermaßen ist der bauliche Zustand der Tiefgarage äußerst schlecht. Die Deckenplatte weist eine außerordentlich schlechte Betonqualität auf. Die Bewehrung dieser Platte („Stahleinlagen“) ist durch Korrosion geschwächt. Dies zeigt sich in zahlreichen Rissen auf der Unterseite der Deckenplatte.

Derzeit ist nur ein Bussteig im Betrieb. Dieser liegt am Rand der Tiefgarage bzw. direkt über der äußeren Tiefgaragenwand. Die Ausfahrt (derzeitige „Busspur“) wird im Raster von 1,20 m x 1,20 m mit Holzstützen im Querschnitt 14 cm x 14 cm abgestützt, da die Standsicherheit der Decke ohne Abstützung und unter Verkehr nicht mehr gewährleistet war.

Alle drei Monate wird der Zustand des Bauwerks vor Ort begutachtet. Leider ist es seitdem dennoch zu einer fortlaufend schneller werdenden Verschlechterung des baulichen Zustands gekommen. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Nutzungsdauer der Tiefgaragendecke nicht mehr als zwei bis vier Jahre beträgt.

Von einer Wiedernutzung der Tiefgaragendecke wird aus fachlicher Sicht aus den genannten Gründen dringend abgeraten. Auch der Einbau weiterer und ggf. enger stehender Stützen würde die Restnutzungsdauer lediglich marginal verlängern. Zum einen würden sich die bereits beobachteten Schadensmechanismen auf dem neu abzustützenden Teil wiederholen. Zum anderen würde die bereits jetzt abgestützte Busspur der Ausfahrt deutlich höher belastet, was zu einer exponentiellen Schadenszunahme und deutlicher Reduzierung der Restnutzungszeit führen würde. Die Kosten einer zusätzlichen Abstützung werden auf etwa 250.000 € geschätzt. Vor dem Hintergrund einer zeitlich sehr begrenzten Nutzbarkeit wird von einer derartigen Maßnahme sowohl aus technischen als auch aus Wirtschaftlichkeitsgründen dringend abgeraten.

Eine Verfüllung der Tiefgarage wird seitens des Sachverständigen auf grobe Kosten von 780.000 Euro geschätzt. Einer späteren Bebauung würde die eingebrachte Verdämmung entgegenstehen. In diesem Fall müsste neben den Resten der Tiefgarage auch der Dämmer gelöst, geladen und als Bauschutt entsorgt werden. Die hohen Rückbau- und Entsorgungskosten würden das Grundstück dann praktisch wertlos und eine wirtschaftliche Nachnutzung unmöglich machen.

Anlage:

- Bestandsplan
- Stellungnahme Dr. Mertens Ingenieurgesellschaft mbH

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	39.805,50
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Die benannten Kosten beziehen sich auf die beauftragten eisenbahntechnischen Planungs- und Beratungsleistungen. Die Berechnung der Kosten des Maßnahmenpakets erfolgt aktuell durch ein beauftragtes Ingenieurbüro. Sie werden in der Sitzung des Ausschusses für integrierte Innenstadtentwicklung präsentiert.

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung der Stadt Gladbeck beschließt wie folgt:

1. Der Bericht der Verwaltung über die zurückliegenden Abstimmungsgespräche und das weitere planerische Vorgehen wird zur Kenntnis genommen. Nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie ist der Ausschuss über dessen Ergebnis und das geplante weitere Vorgehen zu informieren.
2. Zur Verbesserung der Situation der derzeitigen ZOB-Zwischenlösung wird die Verwaltung beauftragt, das vorgeschlagene Maßnahmenpaket in Abstimmung mit den weiteren beteiligten Akteuren möglichst zeitnah umzusetzen.

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: