

**Vorlage Nr. 19/0240**

Federf. Stadamt: Ingenieuramt

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Kenntnisnahme	25.06.2019	5

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**

**Neuentwicklung des ZOB Oberhof und Bahnhof-Ost  
Sachstandsbericht der Verwaltung**

**Begründung:**

Zuletzt informierte der Stadtbaurat die Mitglieder des Ausschusses für integrierte Innenstadtentwicklung in seiner Sitzung am 26.03.2019 über den Stand der Planung für das Projekt Gesamtprojekt „Oberhof“. In der zurückliegenden Zeit wurden weitere Etappen erreicht und Planungen neu erstellt bzw. überarbeitet. Ziel ist es zu erreichen, das Eisenbahnbundesamt (EBA) davon zu überzeugen, dass die Lösungsvariante des ebenerdigen Bahnübergangs mit großem Abstand die Vorzugsvariante mit dem höchsten Zielerreichungsgrad darstellt. Der aktuelle Zwischenstand der Planung soll dem Ausschuss in der Sitzung des Ausschusses für integrierte Innenstadtentwicklung zur Kenntnis gegeben werden.

Machbarkeitsstudie

Das Ingenieurbüro Schüßler-Plan erarbeitete in Abstimmung mit den Ämtern des Baudezernats im Zuge einer Machbarkeitsstudie verschiedene Lösungsvarianten ausgehend von unterschiedlichen Zugangsformen des Gleises. Hierbei wurden neben der favorisierten Lösung des ebenerdigen Bahnübergangs auch die Varianten einer Personenunterführung (Tunnel) sowie einer Personenüberführung (Brücke) erarbeitet. Diese vollständige Betrachtung aller denkbaren Verbindungsmöglichkeiten ist erforderlich, um eine objektive Bewertung durchführen zu können. Zu Beginn der Machbarkeitsstudie wurden die Ziele definiert:

<b>Mitzeichnungen</b>					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordnete	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: \_\_\_\_\_

*Der Bushaltepunkt „Oberhof“ soll mit dem Bahn-Haltepunkt „Gladbeck Ost“ enger verknüpft werden. Dabei ist von einer möglichen Verlagerung des Bahn-Haltepunkts auszugehen, um diesen näher an den Bus-Haltepunkt zu rücken. Das Gleis soll durch den Fuß- und Radverkehr gekreuzt werden, um Reisenden sowohl aus der westlichen wie auch aus der östlichen Innenstadt einen leichten und attraktiven Zugang zum Bus- und zum Bahn-Haltepunkt zu ermöglichen. Insgesamt ist eine deutliche Attraktivitätssteigerung für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Dies bedeutet, dass sowohl eine Park&Ride- als auch eine Bike&Ride-Anlage vorzusehen sind, um einen zukunftsfähigen Mobilitätsknotenpunkt für die Gladbecker Stadtmitte zu erreichen.*

Die Ingenieure des beauftragten Büros haben für jede der denkbaren Kreuzungen der Gleisanlage einen Entwurf erstellt. Diese Entwürfe durchlaufen sodann eine fachliche Bewertung für vorab definierte Kriterien:

#### Verkehr

- Verknüpfung ÖPNV: Bus / Schiene (Wahrnehmbarkeit, Wegelängen...)
- Verknüpfung Auto / Schiene (Wahrnehmbarkeit, Wegelängen...)
- fußläufige Erreichbarkeit Bahnsteig (Wegelängen, Komfort...)
- barrierefreie Erschließung (Nutzbarkeit / Komfort, Zeitaufwand / Länge...)
- Wartezeiten / Wegezeiten
- Flächenverfügbarkeit für P+R und B+R
- Konfliktpotenzial zwischen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern
- Verträglichkeit mit Radverkehr

#### Rückbau

- Rückbaumaßnahmen städt. Anlagen (Tiefgarage...) als Aufbereitung des potenziellen Baufeldes

#### Technische Umsetzung / Kosten

- Länge der Bauzeit
- Höhe der Herstellkosten (Bau+Planung)
- Höhe der Unterhaltungskosten
- Schwierigkeiten der Herstellung des Bauwerks (erforderliche techn. Verfahren)
- Bauzeitlicher Eingriff in den Betrieb der Straße / Schiene (Sperrzeiten)
- Bauliche Eingriffe in sonstige bestehende Anlagen (z.b. P+R-Anlage)
- Straßenanpassungen

### Städtebau und Öffentlichkeit

- Akzeptanz bei Nutzern (Angsträume, Wegeaufwand, Einsehbarkeit, Licht, Fluchtmöglichkeit)
- Nachnutzungspotenzial ehem. ZOB-Fläche
- Betroffene (Lärm, Verkehr) Anlieger durch Bauzeit
- Betroffene (Lärm, Verkehr) Anlieger durch Betrieb
- Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes / Gestaltungsqualität
- Berücksichtigung vorhandener Wegebeziehungen nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer (Stadtteilverbindung, FGZ, Bus...)
- Betroffenheit von Umweltschutzgütern (Mensch, Luft, Wasser, Boden, ...)
- Möglicher Grünflächenanteil
- Klimaresilienz (Starkregenmanagement, Hitzeanfälligkeit)

Bei der Erarbeitung der Varianten wurden die Rahmenbedingungen auf ihre Aktualität hin überprüft, zur Vervollständigung neu erhoben und zusammengetragen. Von besonderer Relevanz war dabei vor allem die gering bemessenen Platzverhältnisse zwischen den Gleisen, der Grabenstraße/ Zweckeler Straße sowie der Bahnhofstraße/ Schürenkampstraße und den bestehenden Gebäuden. Es wurden deshalb auch Anpassungen an bisherigen Planungen in Betracht gezogen. Es war erforderlich z.B. die Form der Bushaltekanten, die Lage der Bahnhaltekante und die bisher geplanten Kreisverkehrsanlagen sowie die Planung der Verkehrsanlagen dahingehend zu prüfen, ob sie in ihrer bisherigen Form das Optimum darstellten. Außerdem war es erforderlich genauere Informationen über die bestehenden Ingenieurbauwerke zu Grunde zu legen.

### Tunnelzustand

Bereits zur Tiefgarage wurde die Einschätzung des Zustands des Bauwerks durch einen Sachverständigen vorgenommen. Die Ergebnisse wurden in der Sitzung des Ausschusses am 17.09.2018 vorgestellt. Es stellte sich heraus, dass eine Ertüchtigung oder Sanierung der Tiefgarage nicht wirtschaftlich darstellbar ist.

Tiefgarage und Tunnel sind ursprünglich in einem Zug geplant und auch gebaut worden. Dementsprechend wurde für die Einschätzung des Tunnels ein weiterer Auftrag vergeben.

Als wesentliches Ergebnis dieser fachlichen Einschätzung des Sachverständigen Prof. Mertens lässt sich zusammenfassen, dass die Kosten einer Instandsetzung des Tunnels die Kosten eines Abrisses und Neubaus überschreiten würden. Dies gilt auch für mögliche Anpassungen durch Einkürzungen oder Öffnungen. Insgesamt wird nur eine geringe Restlebensdauer von zehn bis fünfzehn Jahren bei steigendem Unterhaltungsaufwand benannt. Es lässt sich also festhalten, dass bei der Machbarkeitsstudie aus wirtschaftlichen Gründen ein Neubau des Tunnels dem bevorzugten ebenerdigen Bahnüberweg gegenübergestellt werden muss und dass angesichts des baulichen Zustands ein gewisser zeitlicher Handlungsdruck besteht. Eine Anpassung des vorhandenen Tunnels ist als unwirtschaftlich anzusehen.

### Weiteres Vorgehen

Der genaue Ablauf sowie die Zwischenergebnisse der Variantenplanung werden in der Sitzung des Ausschusses durch die Verwaltung und Ingenieure des Büros Schüßler-Plan vorgestellt. Nach der oben beschriebenen Bewertung anhand der Kriterien sind sie im Weiteren noch mit den beteiligten und betroffenen Akteuren abzustimmen. Zu diesen Akteuren gehören

- die DB Netz AG
  - o Grund-Eigentümerin
  - o Antragstellerin beim Eisenbahnbundesamt (EBA)
  
- die DB Station&Service AG
  - o Zuständig für den Haltepunkt Gladbeck-Ost
  
- der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
  - o Planer des neuen Bahn-Haltespunktes Gladbeck-Ost
  - o Fördermittelgeber
  
- der Vestischen Straßenbahnen GmbH
  - o Haupt-Betreiber des Busverkehrs am Bus-Haltepunkt „Oberhof“

Mit Vertretern der Vestischen Straßenbahnen GmbH wurden bereits Abstimmungsgespräche geführt. Anpassungen an der bisherigen Planung des Bushaltespunktes „Oberhof“ werden mitgetragen. Die beabsichtigte Lösung wurde ausdrücklich begrüßt. Auch die Vestische zieht die Lösung des ebenerdigen Bahnübergangs den anderen Varianten eindeutig vor. Mit den weiteren Akteuren lauf Abstimmungen bzw. sind zeitnah vorgesehen.

Nach Abstimmung mit den genannten Akteuren wird das Gespräch mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) geführt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

**Ergebnisrechnung**

<b>Ertrag</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

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

**investiver Finanzplan**

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

<b>Auszahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:

zur Verfügung  nicht zur Verfügung

**Beschlussentwurf:**

Der Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung und der Ingenieure des Büros Schübler-Plan zur Kenntnis.

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: