

Vorlage Nr. 20/0020

Federf. Stadamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Kenntnisnahme	11.02.2020	6

öffentliche Sitzung

Betrifft:

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

Begründung:

Zuletzt informierte die Verwaltung die Mitglieder des Ausschusses für integrierte Innenstadtentwicklung in seiner Sitzung am 25.06.2019 über den Stand des Gesamtprojektes „Oberhof“. Vertreter des von der Stadt beauftragten Ingenieurbüros Schübler-Plan berichteten über Zwischenergebnisse der durchgeführten Machbarkeitsstudie. Diese Studie ist mittlerweile abgeschlossen. Die Ergebnisse und das weitere Vorgehen werden im Folgenden zusammengefasst und in der Sitzung des Ausschusses für integrierte Innenstadtentwicklung zur Kenntnis gegeben.

Die Studie untersucht und bewertet die unterschiedlichen Varianten der Querung der Gleisanlagen. Innerhalb des Gesamtprojektes „Oberhof“ ist dieser Baustein eine grundsätzliche Basis. Von dieser Lösung hängen die weiteren Bausteine ab. So ist es für die genauere Planung der Verlagerungen des Haltepunktes „Gladbeck Ost“ als auch des neuen Busbahnhofes erforderlich zu wissen, ob künftig ohne Tunnel geplant werden kann oder nicht. Auch für das Rückbaukonzept der Tiefgarage ist diese Klarheit notwendig. All diese Bestandteile müssen geklärt sein, um auch für das Umfeld und die Entwicklung künftig freier Flächen als letzten Baustein die Planungen abzustimmen. Dies verdeutlicht die Relevanz des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie und der Schlussfolgerungen hieraus.

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

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Machbarkeitsstudie

Die Ingenieure des Unternehmens Schübler-Plan verglichen die favorisierte Lösung der höhengleichen Querung der Gleise in Form eines Bahnüberganges bzw. eines Reisendenüberganges mit Varianten einer Personenunterführung (Tunnel) sowie einer Personenüberführung (Brücke). Für alle Möglichkeiten wurden Entwürfe erarbeitet und bewertet. Sie wurden in der oben genannten Ausschusssitzung am 25.06.2019 im damaligen Planungsstand.

Im Ergebnis liegen die Varianten der ebenerdigen Querung mit sehr großem Abstand vor den Varianten einer Brücke oder eines neuen Tunnels. Bei Betrachtung nahezu aller Kriterien ist demnach eine höhengleiche Gleisquerung vorzuziehen. Nach Rücksprache mit der DB Netz AG wird allerdings der Reisendenübergang als nicht genehmigungsfähig eingeschätzt, da anzuwendende Richtlinien des Bahnrechtes dagegen sprechen. Im vorliegenden Fall des Gladbecker Oberhofes wäre ein technisch gesicherter Bahnübergang vorzusehen.

Mit dem Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung wurde nachgewiesen, dass ein solcher technisch gesicherter Bahnübergang baulich sinnvoll und seitens der DB Netz AG auch als regelungskonform angesehen wird.

Abstimmung

Wie bereits in der o. g. Sitzung dargestellt, erfolgte die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie unter Beteiligung der wesentlichen Akteure. So sind die Ergebnisse insbesondere der DB Netz AG und der DB Station & Service AG bekannt. Diese Akteure sind potenzielle Antragsteller für Eisenbahnanlagen gem. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Die Stadt Gladbeck ist nicht befugt, solche Genehmigungsanträge beim Eisenbahnbundesamt zu stellen. Die für die Machbarkeitsstudie erstellten Varianten sind in ihrer grundsätzlichen Regelungskonformität bestätigt worden. Die DB Netz AG ist bereit, gemeinsam mit der Stadt Gladbeck den Genehmigungsantrag für einen technisch gesicherten Bahnübergang zu erarbeiten, beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Genehmigung vorzulegen und den Antrag mitzutragen. Die Genehmigung obliegt letztlich dem EBA als Genehmigungsbehörde, von deren Seite keine weitergehende Einschätzung ohne formalen Genehmigungsantrag zu erwirken ist.

Das EBA stellte in einer schriftlichen Antwort dar, dass basierend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie die Ausarbeitung einer Genehmigungsplanung und die Einreichung eines Antrages gem. § 18 AEG möglich sei. Hierbei wird insbesondere auch die Sicherheit des Bahnüberganges darzustellen sein.

Technisch gesicherter Bahnübergang als Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante wird im Rahmen der Ausschusssitzung am 11.02.2020 genauer vorgestellt. Sie umfasst den genannten höhengleichen Bahnübergang in der Achse der Straße Am Sägewerk und der Hochstraße. Der Bahnsteig des Haltepunktes „Gladbeck Ost“ ist auf der Westseite der Gleisanlage zur Zweckeler Straße hin und wesentlich näher in Richtung des Bahnüberganges verlagert. Derart ist eine hochwertige Verknüpfung des Bahnhaltepunktes mit dem ZOB, der sich im Straßenzug Grabenstraße - Zweckeler Straße befinden wird, möglich.

Auf der Ostseite wird zwischen der Bahnhofstraße und den Gleisen Raum für eine Park- & Ride-Anlage sein. Auch die Verknüpfung mit dem Radverkehr (Bike & Ride) kann und soll erfolgen.

Der Bahnübergang selbst wird technisch zu sichern sein, da er sich innerstädtisch befindet und als Verbindung von der Innenstadt zu einem Wohngebiet mit einer hohen Benutzerfrequenz zu sehen ist. Die sichere Durchführung des Bahnbetriebes lässt einen Verzicht auf die technische Sicherung beim Bahnübergang nicht zu. Hierzu werden Schrankenanlagen nötig. Für diese wurde eine erste Berechnung der zu erwartenden Schließzeiten vorgenommen: Diese würde für Regelzüge aus Richtung Gelsenkirchen bei ca. 40 Sekunden liegen, aus Richtung Dorsten wäre aufgrund des Haltepunkts mit ca. 120 Sekunden zu rechnen. Diese Zeiträume sind angesichts der derzeit überaus überschaubaren Taktung von einem Personenzug pro Stunde und Richtung sowie der sehr geringen Anzahl an Güterfahrten sehr verträglich. Der Bahnübergang für den Fuß- und Radverkehr an der Söllerstraße in Zweckel ist im Vergleich länger und häufiger geschlossen.

Insgesamt ließe sich so eine sehr hochwertige Verknüpfung des Bahnhaltepunktes mit dem Busbahnhof und der Fußgängerzone sowie mit der östlichen Innenstadt und den hier neu zu bauenden Park- & Ride-Anlagen für motorisierten Individualverkehr (MIV) und Radverkehr mittels des beschriebenen Bahnüberganges erreichen.

Weiteres Vorgehen

Die Gesamtlösung ist nun weiter zu qualifizieren. Das nächste wichtige Etappenziel ist die Antragstellung gem. § 18 AEG für den Bahnübergang, da seine Zulassung durch das EBA die grundlegende Basis für das Gesamtkonzept des Projektes Oberhof ist. Für einen solchen Antrag sind auch abgestimmte Lösungen für die weiteren Projektbausteine und damit die angrenzenden Flächen im Umfeld zu planen. Dies umfasst insbesondere den Busbahnhof und die Verkehrsanlagen auf der östlichen Gleisseite (Bahnhofstraße/Schürenkampstraße). Auch für den Rückbau der Tiefgarage und den Tunnel müssen Konzeptionen so weit entwickelt werden, bis alle Belange, die sich auf die exakte Planung des Bahnüberganges auswirken können, geklärt sind. Mit dann vorliegenden klaren Aussagen zum Umfeld können Vorplanung, Entwurfsplanung und eine Genehmigungsplanung für den Bahnübergang erstellt werden. Ziel ist es, den Antrag innerhalb der nächsten 12 Monate zu erarbeiten.

Insgesamt wurde die Machbarkeit des Gesamtprojektes „Oberhof“ aufgezeigt. Es muss gemeinsam mit den relevanten Akteuren eine sehr hochwertige Lösung zum Ziel definiert werden, die angesichts der möglichen Verknüpfung aller Verkehrsarten mit dem öffentlichen Nahverkehr ein zukunftssicheres multimodales Mobilitätsprojekt für die Stadt Gladbeck in Aussicht stellt. Der Weg wird allerdings bis zur endgültigen Fertigstellung noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Es ist demnach wichtig und gut, dass für die Zwischenzeit eine Übergangslösung in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres realisiert werden konnte.

Übergangslösung

Aufgrund der erkennbar noch länger andauernden Übergangssituation bis zu einer endgültigen Herstellung beauftragte der Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung die Verwaltung damit, bis zur Umsetzung des Gesamtprojektes „Oberhof“ im Bereich der Bushaltestelle Oberhof den Komfort und die Sicherheit für die Fahrgäste deutlich zu verbessern. Zwischenzeitlich sind alle vorgestellten Einzelmaßnahmen umgesetzt.

Im Zuge der Fahrbahnerneuerung der Zweckeler Straße/Grabenstraße im Abschnitt zwischen der Kirchstraße bis zur Brücke Buersche Straße wurden auch die Straßenmarkierungen erneuert, teilweise ergänzt und geändert: Die Busspuren wurden verlängert und Tempo-Markierungen „30“ auf den Asphalt neu aufgebracht, um die maximal zulässige Geschwindigkeit zu verdeutlichen.

Die baulichen Veränderungen haben nicht nur den Straßenraum aufgewertet und eine größere Aufenthaltsqualität im Bereich der Haltestelle Oberhof geschaffen, auch die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer hat sich deutlich erhöht. Dabei spielte auch eine Neuregelung des Radverkehrs eine Rolle. Die Verkehrsregelung wird durch die neuen Markierungen verdeutlicht und eine erhöhte Aufmerksamkeit bei den Verkehrsteilnehmenden verfolgt.

Die Querungshilfe wurde vollständig erneuert. Hierbei wurden Gehwegbereiche in die Fahrbahn vorgezogen und der Gehsteig auf Straßenniveau abgesenkt. Dabei folgte man dem Ziel eines möglichst barrierefreien Ausbaus. Die Mittelinsel sowie die Seitenbereiche sind nun leichter begehbar, deutlicher erkennbar und baulich abgegrenzt. Die Aufenthaltsbereiche zwischen den Wartehallen wurden auf der östlichen Seite vergrößert und neu gepflastert. Das Niveau des Gehweges wurde aufgegriffen und vorhandene Kanten als potenzielle Stolperfallen beseitigt. Auch nördlich der Querungshilfe sind nun großzügige, gepflasterte Wartebereiche entstanden.

Gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben wurde zudem der Fahrplan angepasst, so dass Endhaltepunkte der Linien 255 und 257 verlagert wurden, um die Fahrgastzahl am Oberhof zu verringern und die Straßenquerungen im Umstiegsbetrieb möglichst gering zu halten. So wurde die Anzahl der Abfahrten an der Haltestelle „Oberhof“ in der Hauptverkehrszeit um sechs Fahrten pro Stunde reduziert. Die Linien fahren zukünftig die Haltestelle „Goetheplatz“ an und enden dort. Der Umstieg ist für die Fahrgäste auch an dieser Haltestelle gewährleistet.

Zwar ist durch all diese Maßnahmen noch nicht eine Qualität erreicht, die das oben beschriebene Gesamtprojekt mit sich bringen wird. Allerdings wurden die vom Ausschuss formulierten Ziele des Abbaus von Barrieren, der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verdeutlichung einer klaren Verkehrsregelung und der gestalterischen Aufwertung erreicht. Als Übergangslösung wird dieser Verkehrsraum nun den an ihn gerichteten Ansprüchen nach Auffassung der Verwaltung gerecht.

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	80.000
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Um die Kosten zur Genehmigungsplanung zu berechnen, wird von der Gesamtkostenschätzung des Ingenieurbüros Schüßler-Plan ausgegangen, die rund 2,9 Mio Euro beträgt. Unter einer überschlägigen Anwendung der HOAI ist mit Kosten von rund 80.000 Euro zu rechnen.

Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:

keine

folgende

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für integrierte Innenstadtentwicklung

1. nimmt den Bericht der Verwaltung zu den Ergebnissen der erfolgten Machbarkeitsstudie zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Erarbeitung der erforderlichen Planung für einen Genehmigungsantrag gem. § 18 AEG für den Bahnübergang.
2. beauftragt die Verwaltung, mit der DB Netz AG eine Absichtserklärung für die Antragstellung beim Eisenbahnbundesamt zu vereinbaren.
3. nimmt den Bericht der Verwaltung über die erfolgten Aufwertungsmaßnahmen zur Übergangslösung zur Kenntnis und sieht die im Ausschuss am 17.09.2018 formulierten Ziele erfüllt.

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: