

- Der neue Bahnsteig wird sich auf der Seite der Innenstadt befinden, sodass ein direkter Umstieg von der Bahn in den Bus möglich ist.
- Parallel zur Grabenstraße bzw. Zweckeler Straße wird der Busbahnhof angeordnet.
- Die Fußgängerquerung an der Grabenstraße wird mit einer Mittelinsel ausgestattet, um für mehr Sicherheit zu sorgen.
- Ein neuer Kreisverkehr soll an der Kreuzung Bachstraße/Grabenstraße errichtet werden, um den Verkehrsfluss zu optimieren und eine Wendemöglichkeit für Busse zu schaffen.
- An der Zweckeler Straße soll unweit des Bahnsteigs eine großzügige Radabstellanlage entstehen.
- Geplant ist, östlich des Gleises im Bereich „Am Sägewerk / Schürenkampstraße“ weitere Elemente einer Mobilstation mit Car-Sharing-Angeboten, Radstation und E-Lade-Säulen zu errichten. Dies kann über den VRR gefördert werden.
- Vor dem Café Zeitlos soll ein kleiner Platz entstehen, der für Außengastronomie genutzt werden kann.
- An der Bahnhofstraße ist eine P&R-Anlage mit über 60 Stellplätzen vorgesehen.

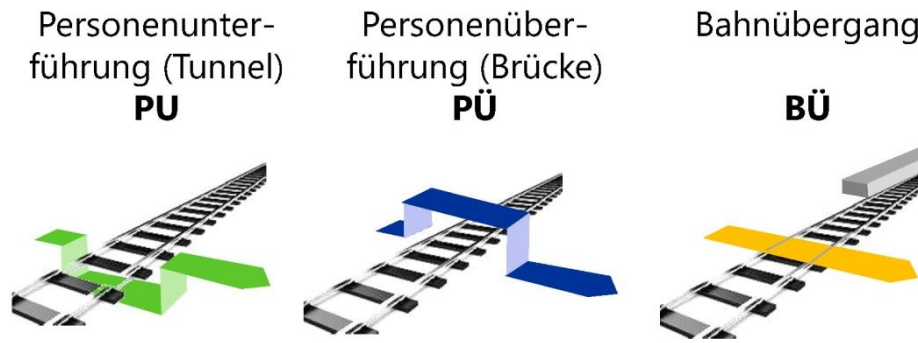
Der erste Schritt auf dem Weg in Richtung dieser Mobilstation in Gladbecks Mitte wird jedoch ein genehmigter Bahnübergang sein müssen.

Der aktuelle Stand der Planung

Die Stadt Gladbeck arbeitet, aufbauend auf den Planungsideen des Werkstattverfahrens Oberhof/ Bahnhofpunkt Gladbeck Ost aus dem Jahr 2014, intensiv an der komplexen Planung für das gesamte Areal. Daran beteiligt sind verschiedene Fachdisziplinen, die sich mit der Verkehrsplanung, der Stadtplanung, dem Tiefbau oder der Freiraumplanung beschäftigen, um ein insgesamt schlüssiges, funktionales und regelkonformes Konzept für den weiteren Abstimmungsprozess vorlegen zu können.

Unterstützt wird die Stadt Gladbeck dabei von dem Ingenieurbüro Schüßler-Plan GmbH, das weitreichende Erfahrungen bei Projekten mit der Deutschen Bahn hat. Das Büro hat 2019-2020 eine Machbarkeitsstudie erstellt. Die Kernfrage dieser Studie war, welche Form der Gleisquerung unter den Aspekten „Funktion“, „Sicherheit“ und „Kosten“ die Vorzugslösung für den Oberhof ist. Von der Frage der Gleisquerung hängen die weiteren Teilprojekte, wie z. B. die konkrete Gestaltung des Busbahnhofs sowie der Flächen am Oberhof und an der Bahnhofstraße, ab. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die oberste Genehmigungsbehörde und zuständig für das gesamte deutsche öffentliche Bahnnetz. Es muss die Gladbecker Lösung genehmigen.

Das Ergebnis des Vergleichs fiel sehr eindeutig aus: Ein ebenerdiger Übergang ist die kostengünstigste und funktional sinnvollste Variante. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass sie von Fuß- und Radverkehr gut angenommen wird. Auch der Flächenverbrauch ist bei dieser Lösung der geringste. Brücke oder Tunnel müssten aufgrund der erforderlichen Barrierefreiheit mit über 130 Meter langen Rampen beidseits der Gleistrasse ausgestattet werden. Entsprechend würden diese Flächen für andere Nutzungen bzw. für eine städtebaulich ansprechende Gestaltung durch Begrünung o.ä. Elemente wegfallen.



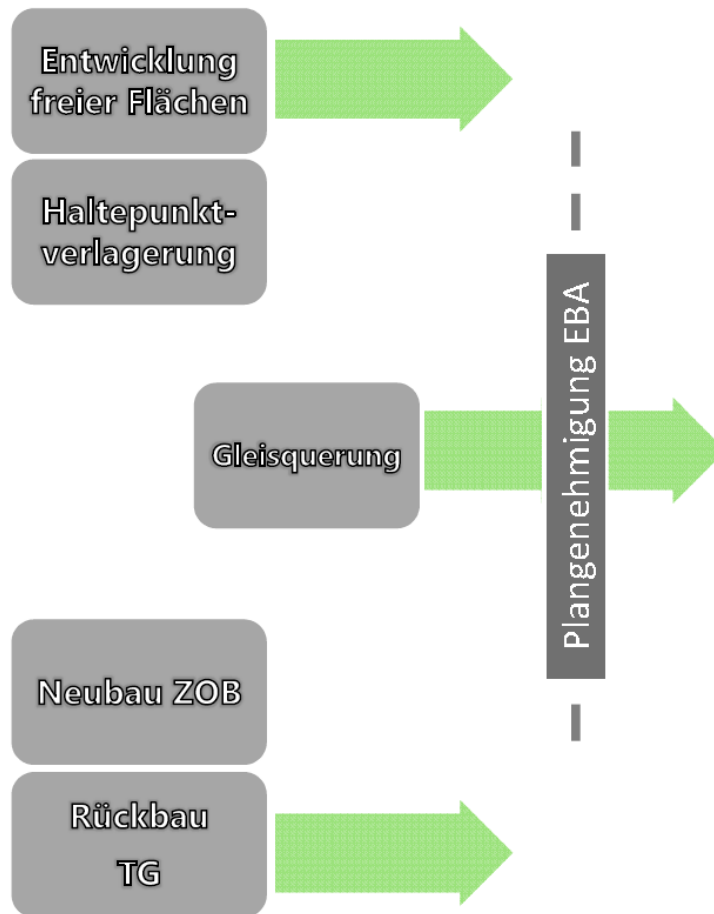
Laut Eisenbahn-Bundesamt sei eine Verschlechterung des Sicherheitsniveaus im Vergleich zum heutigen Bestand nicht genehmigungsfähig. Auf den ersten theoretischen Blick hin erscheint der Tunnel als sicherere Variante. Allerdings geht diese Annahme von einem voll funktionsfähigen und intakten Tunnel aus, der von allen Nutzenden uneingeschränkt angenommen wird. Dies ist aber bei dem Oberhoftunnel nicht der Fall. Zum einen ist er in einem desolaten Zustand und zum anderen führt er zu großen Umwegen im Vergleich zur direkten Gleisquerung. Hieraus resultiert eine überaus niedrige Hemmschwelle, das Gleis widerrechtlich überirdisch zu queren. Trampelfade, zerstörte Zäune und niedergedrückte Vegetation zeigen sehr deutlich, dass diese verbotene Praxis oft geschieht. Der Oberhof-Tunnel funktioniert demnach nicht. Er hält demnach nicht ohne erhebliche Abstriche der zuvor genannten Argumentation des Eisenbahn-Bundesamts stand. Zusätzlich hat ein Gutachten ergeben, dass eine Instandsetzung unwirtschaftlich ist. Die völlige Neuerstellung bei vorangehendem Rückbau des Bestands müsste aus wirtschaftlichen Gründen dem Neubau eines Bahnübergangs gegenübergestellt werden.

Das Ingenieurbüro Schüßler-Plan hat eine Lösung für einen regelkonformen und technisch sicheren Bahnübergang entwickelt. Der Übergang würde mit Schranken technisch gesichert, die maximal zwei Minuten pro Zugdurchfahrt geschlossen sein werden. In dieser Zeit wäre es nicht möglich, durch einen Tunnel oder über eine Brücke in normaler Schrittgeschwindigkeit die andere Seite der Bahngleise zu erreichen. Durch die DB Netz AG ist bestätigt worden, dass ein regelkonformer Bahnübergang geplant wurde, dessen Sicherheitsniveau gegenüber einem Tunnel nicht abfällt.

Die DB Netz AG wird für die Stadt Gladbeck einen Genehmigungsantrag beim Eisenbahn-Bundesamt stellen. Die Stadt kann dies aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht selbst tun. Derzeit wird die dazu nötige Genehmigungsplanung für den ebenerdigen Bahnübergang von der Schüßler-Plan GmbH erarbeitet. Die technische Planung ist unter aktiver Mitwirkung der DB Netz AG abgeschlossen. Es werden noch Ergebnisse einzelner Gutachten (Rückbaukonzept, Lärmschutz, Schadstoffuntersuchung, Prüfung der Umweltbelange, ...) erwartet, die in die Unterlagen zum Antrag eingearbeitet werden. Es kann mit einer Einreichung des Antrags beim Eisenbahn-Bundesamt vor den Herbstferien gerechnet werden.

Die DB Netz AG hat im Rahmen der Genehmigungsplanung sehr konstruktiv mit den Schüßler-Plan Ingenieuren und der Stadt Gladbeck zusammengearbeitet. Dies umfasste die Lieferung von Grundlagendaten, Rückmeldungen zu Zwischenständen, Ratschläge zur Form und eine generelle Bereitschaft sich immer wenn nötig mit den Beteiligten abzustimmen. Dabei wurde die schlüssige zuvor geschilderte Argumentation bestätigt aber stets auch darauf hingewiesen, dass der Antrag zwar durch die DB Netz AG gestellt werde, die Prüfung und Entscheidung jedoch allein beim Eisenbahn-Bundesamt liege.

Neben der intensiven Planung für den Genehmigungsantrag des Bahnübergangs wurde durch die Stadtverwaltung außerdem an den weiteren Projektbestandteilen gearbeitet. Zum Rückbau der Tiefgarage und des Tunnels ist ein Ingenieurbüro mit der Erstellung eines Rückbaukonzepts beauftragt worden. Hierdurch sollen auch die Möglichkeit einer Kostenermittlung erreicht werden. Diese sind erforderlich, um auch die Fördermittelakquise weiterzuführen. Weiterhin ist das Baudezernat in die Prüfung möglicher Vermarktungsoptionen des nach dem Tiefgaragen-Rückbau frei werdenden Grundstücks eingestiegen. Hier werden auch Bewertungskriterien festgelegt, die neben dem finanziellen Erlös eine bedeutende Rolle spielen sollen.



Während einer möglichen Umsetzung der Teilprojekte wird außerdem mit einer temporären Umstrukturierung des Verkehrsnetzes zu rechnen sein. So wird es vor allem für eine Zeit zu einer Verlagerung der Buslinien und -haltepunkte kommen müssen, da Tunnel und Tiefgarage bis unter die Graben-/Zweckeler Straße reichen und ein Befahrung für den Schwerverkehr nicht die gesamte (Rück)Bauphase möglich sein wird.

Außerdem ist für die Gesamtheit der Teilprojekte ein gemeinsamer Konzeptplan aufgestellt worden. Mit dem Fortschritt der Planung wird es zu weiteren Qualifizierungen dieses Plans kommen müssen. Jedoch werden zwei Hauptaspekte bereits deutlich:

Das Gesamtprojekt Oberhof wird ein Vorbild für die Verknüpfung aller Verkehrsarten sein. Alle Kriterien, die eine attraktive und moderne Mobilstation ausmachen, können hier erfüllt werden. Zusätzlich wird ein attraktiver Eingang in die Fußgängerzone Gladbecks geschaffen.

Zum Zweiten hat sich die Komplexität des Gesamtprojekts erneut bestätigt. Es sind viele Akteure (DB Netz, DB Station & Service, DB Regio, VRR, Vestische, Anliegerinnen und Anlieger, Taxiunternehmen, Fußverkehr, Radverkehr, Pkw-Verkehr, Innenstadt-kundschaft, Pendlerinnen und Pendler,

Schülerinnen und Schüler, ...) involviert und betroffen, deren Interessen miteinander in Einklang gebracht werden müssen. Zusätzlich müssen die Teilprojekte untereinander und das Gesamtprojekt im Einklang mit weiteren innenstadtnahen Projekten in Bezug auf Planung und Umsetzung koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. Aus diesen Gründen ist der Aufwand hoch. Angesichts der Vorteile und der möglichen Ergebnisse sollte das Ziel jedoch mit voller Kraft weiter verfolgt werden. Der Mobilitätsknotenpunkt Oberhof – Bahnhof Ost hat konkretere Formen angenommen. Alle bisher beteiligten Akteurinnen und Akteure sind sich einig, dass die bisher gefundene Lösung gut und tragfähig ist. Auch wenn es noch viele Stationen bis zum Ziel sind – die Weichen stehen derzeit alle richtig.

Ausblick

Die nächsten Schritte sind bereits formuliert. Die Antragsunterlagen werden mit den Ergebnissen der unterschiedlichen Gutachten ergänzt und vervollständigt. Bis zu den NRW-Herbstferien wird durch die DB Netz AG der Genehmigungsantrag bei dem Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Es wird parallel ein Rückbaukonzept für den Oberhoftunnel und die Tiefgarage erstellt, sodass es nicht zu Verzögerungen kommt, wenn die finale Genehmigung für den ebenerdigen Gleisübergang vorliegt.

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

Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:

keine

folgende

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität der Stadt Gladbeck nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bürgermeisterin
i.V.



Dr. Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

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