

Vorlage Nr. 22/0005

Federf. Stadttamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Entscheidung	27.01.2022	6

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Bauland an der Schiene

Rahmenplanungen Bahnhof Gladbeck West und in Schultendorf Ost

Begründung:

Landesprogramm „Bauland an der Schiene“

In der Sitzung des Ausschusses für integrierte Innenstadtentwicklung am 11.02.2020 (vgl. Vorlage Nr. 20/0021) wurde durch die Verwaltung zuletzt über das Landesprogramm „Bauland an der Schiene“ informiert.

„Bauland an der Schiene“ ist eine Landesinitiative des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Initiative wurde ins Leben gerufen, um bezahlbares Bauland im Einzugsbereich von Haltestellen des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) gezielt zu entwickeln. So sollen zum einen die angespannten Wohnungsmärkte sowie der Verkehrsträger Straße entlastet werden und zum anderen der Vorteil einer guten SPNV-Anbindung für neue Wohnquartiere genutzt werden. Gefördert werden soll so eine nachfragegerechte und zukunftsweisende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Relevant für die Aufnahme ins Programm „Bauland an der Schiene“ sind insbesondere Baulandpotenziale in einem Ein-Kilometer-Suchradius um SPNV-Haltestellen. Darüber hinaus sind Flächen mit einer Mindestgröße von einem Hektar geeignet, wenn Chancen für eine weitere Siedlungsentwicklung bzw. eine Aktivierung im Zuge der Innenentwicklung bestehen.

In dieses Programm wurde die Stadt Gladbeck mit den zwei Flächen „Bahnhof Gladbeck West“ und „Schultendorf Ost“ aufgenommen. Mit der Aufnahme wurde die Erstellung von zwei städtebaulichen Rahmenplanungen vom Land NRW gefördert. Über die städtebaulichen Rahmenplanungen

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

sollten die Perspektiven für eine Siedlungsentwicklung im Umfeld des SPNV-Haltespunktes Gladbeck West konkretisiert werden.

Erstellung von städtebaulichen Rahmenplänen

Bei einem städtebaulichen Rahmenplan handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument ohne Rechtsverbindlichkeit. Mithilfe von Rahmenplänen werden Entwicklungsmöglichkeiten für Stadtteile, Stadtquartiere oder städtische Teilbereiche geprüft und Perspektiven für zukünftige Nutzungen und Gestaltungen aufgezeigt. Hierbei liegt die Bearbeitungstiefe hinsichtlich des Planungsmaßstabes oberhalb eines städtebaulichen Entwurfs, d. h. die Planungsideen und -inhalte werden vereinfacht dargestellt und nur in groben Zügen skizziert. Einer Rahmenplanung schließen sich konkretisierende und qualifizierende Verfahren an.

In Zusammenarbeit mit dem Büro Reicher Haase Assoziierte aus Dortmund wurden im vergangenen Jahr zwei Rahmenpläne für die Untersuchungsbereiche „Bahnhof Gladbeck West“ und „Schulendorf Ost“ erstellt. Hierbei wurden zunächst die Rahmenbedingungen analysiert, die Restriktionen geklärt und die Zielsetzungen definiert. Auf dieser Grundlage wurden dann die Rahmenplanungen unter Berücksichtigung der Aspekte Gestaltung, Städtebau, Freiraum, Nutzungen, Geschossigkeit, Erschließung, ruhender Verkehr und Bauabschnitte erstellt.

Im Folgenden werden kurze Erläuterungen zu den Zielen und Ergebnissen beider Rahmenplanungen getätigt. In der Sitzung werden beide Rahmenpläne detailliert vorgestellt.

Rahmenplan „Bahnhof Gladbeck West“

Die Fläche mit einer Größe von rund 5 ha liegt im Grenzbereich zwischen den Stadtteilen Mitte I und Alt-Rentfort zwischen Sandstraße im Nordosten, Bahngleisen im Nordwesten, Gewerbebereichen im Südwesten und Mühlenstraße bzw. Wiesenstraße im Südosten. Der Bereich ist aktuell durch verschiedene Nutzungen geprägt wie Wohngebäude, Gewerbe, das Bahnhofsgebäude mit Güterhalle und Radstation, den Parkplatz und eine Grünfläche.

Die wesentlichen Ziele einer Überplanung sind die Schaffung eines attraktiven Bahnhofsareals und Ankunftsortes, die Bereitstellung von neuem Wohnraum in einem Mischquartier in Kombination mit Gewerbe und Dienstleistungen. Ferner soll die Weiterentwicklung des Bahnhofes West zu einer Mobilstation berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind insbesondere der deutliche Ausbau des P+R- und B+R-Angebotes und ggf. die Bereitstellung weiterer Angebote zu beachten.

Der erarbeitete Rahmenplan sieht ein Mischquartier bestehend aus Wohnbau- und gewerblichen Flächen vor. Diese Nutzungen werden ergänzt durch ein neues Bahnhofsgebäude mit einem Hotel, Gastronomie, eine neue Radstation, ein Parkhaus als Quartiersgarage sowie Flächen für Büros und Dienstleistungen. Bei den Wohnnutzungen sind auch studentisches und altengerechtes Wohnen berücksichtigt. Im südlichen Plangebiet besteht die Option der Neuordnung der Flächen der Caritas über Gewerbehöfe. Ein Verbleib der Caritas am jetzigen Standort in der Mühlenstraße wird durch die Planung nicht in Frage gestellt. Die Rahmenplanung funktioniert mit verschiedenen Entwicklungsszenarien der Caritas.

Vorgesehen ist eine kompakte und flächensparende Bebauung mit überwiegend drei bis fünf Geschossen. Im nördlichen Bereich handelt es sich größtenteils um eine Blockrandbebauung mit privaten Blockinnenbereichen. Im südlichen Bereich sind Gewerbehöfe vorgesehen. Die baulichen Strukturen bilden einen Lärmschutz zu den westlich liegenden Bahnanlagen. Ein zentrales Element des Entwurfes ist ein attraktiver Bahnhofplatz, der zukünftig einen adäquaten Ankunftsort darstellt

und über die Gebäudestellung eine Sichtbeziehung und somit intuitive Führung für den Fuß- und Radverkehr in Richtung des Knotenpunktes Sandstraße/Mühlenstraße und weiter in Richtung Innenstadt ermöglicht.

Eine bauliche Entwicklung ist unter dem Aspekt der Verfügbarkeit von Flächen modular in verschiedenen Bauabschnitten möglich.

Alle Neubauten sind mit Gründächern geplant. Der große Baumbestand auf der heutigen Grünfläche südwestlich des Knotenpunktes Sandstraße/Mühlenstraße kann teilweise erhalten werden. Eine weitere Begrünung erfährt das neue Bahnquartier durch straßenbegleitende Baumpflanzungen und eine Begrünung des Bahnhofsplatzes. Zusätzlich wird die Idee einer Fassadenbegrünung der Quartiersgarage verfolgt.

Die Erschließung für den motorisierten Verkehr ist im nördlichen Teilbereich flächensparend über eine Sticherschließung von der Mühlenstraße bis zum Bahnhofsplatz vorgesehen. Der Caritas-Gewerbehof wird separat von der Mühlenstraße erschlossen.

Ergänzend zur Quartiersgarage, die sowohl private Stellplätze als auch Stellplätze für P+R und Carsharing beinhalten wird, ist unter einem Baublock eine Tiefgarage geplant. Darüber hinaus werden straßenbegleitend oberirdische begrünte Stellplätze zur Verfügung gestellt. Die Belange einer modernen Mobilstation werden berücksichtigt.

Rahmenplan „Schultendorf Ost“

Die Fläche umfasst rund 9 ha und liegt im Stadtteil Schultendorf zwischen Talstraße im Norden, den Wohngebäuden an der Tauschlagstraße im Nordwesten, der Schultenstraße/Möllerstraße im Südwesten, der Sandstraße im Süden und den Bahngleisen im Südosten. Derzeit befinden sich hier im Wesentlichen Grünflächen mit einer Ruderalvegetation sowie Lager-, Parkplatz- und (teilweise nicht mehr benötigte) Schienenverkehrsflächen.

Ziele für diese Fläche sind die Schaffung von neuem Wohnraum ggf. in Kombination mit Gewerbe und Dienstleistungen. Ferner ist der geplante Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet (RSMR) mit der Streckenführung Gladbeck-Bottrop-Essen unterzubringen, dessen Beginn an der Talstraße vorgesehen ist. Die bestehenden Grünverbindungen sollen erhalten bleiben und gestärkt werden.

Mit der Rahmenplanung wurde aufgrund einer Vielzahl an Restriktionen auch die grundsätzliche Machbarkeit einer baulichen Nutzung geprüft. Im Ergebnis sieht der entwickelte Rahmenplan nur auf der nördlichen Teilfläche eine Bebauung vor. Eine Bebauung auf der südlichen Teilfläche kommt aufgrund der Vielzahl an Restriktionen (u. a. Leitungen, schwierige Erschließung, Grünstrukturen, Haarbach, Topografie, Immissionen Europabrücke) sowie des unterzubringenden Radschnellweges nicht in Betracht.

Ein zentral gelegener kleiner Quartiersplatz schafft Aufenthaltsqualität. Nördlich des Platzes sind v. a. Dienstleistungen vorgesehen, die durch Gewerbe und eine Mobilstation ergänzt werden. Direkt am Platz gelegen ist eine Gastronomie angedacht. Südlich des Platzes soll vorrangig Wohnen in Mehrfamilienhäusern entstehen. Die Wohnnutzungen werden durch weitere Dienstleistungen direkt am Quartiersplatz ergänzt. Durch die Stellung der drei bis viergeschossigen Gebäude wird eine urbane Kante zur Bahn herausgebildet und zugleich dient diese als Lärmschutz.

Alle Neubauten sind mit Gründächern geplant. Um den Gedanken einer linearen Begrünung (grünes Band) umzusetzen, sind sowohl ein begrünter Lärmschutz zu den Gleisen als auch Baumpflan-

zungen parallel zur Erschließung beabsichtigt. Im mittleren, recht schmalen Bereich des Plangebietes ist Platz für einen Spielplatz, Klein-/Kulturgärten, Urban Gardening, einen Obsthain, einen Kiosk und/oder Tiny Houses als Experimentierfeld. Der südliche Bereich des Plangebietes soll, wie bereits erwähnt, als Grünraum erhalten und aufgewertet werden. Eine Renaturierung des Haarbachs und somit ein Erlebbarmachen dieses Gewässers soll geprüft werden.

Die Erschließung für motorisierte Fahrzeuge erfolgt von der Talstraße aus als flächensparende Sticherschließung. In diesem für Kfz befahrbaren Abschnitt, der etwas nördlich des Quartiersplatzes endet, gilt eine Bevorrechtigung des Radverkehrs.

Der Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet (RSMR) beginnt und endet an der Talstraße. Dieser Auftakt soll entsprechend inszeniert werden. Ab der Talstraße wird der RSMR durchgängig durchs Plangebiet geführt, allerdings mit einer unterschiedlichen Ausgestaltung. Im nördlichen Bereich wird er wie beschrieben als Erschließungsstraße mit einer Bevorrechtigung des Radverkehrs geführt. Ab dem Quartiersplatz wird er eigenständig mit dem üblichen Querschnitt ausgebildet.

Für den ruhenden Verkehr der Neubauten ist eine Tiefgarage geplant. Zusätzlich ist die Einrichtung einer Mobilstation mit u. a. Car- und Bikesharing im nördlichen Bereich angedacht. Diese soll die Idee eines weitgehend autofreien Quartiers unterstützen.

Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung beider Projekte steht unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit und Flächenverfügbarkeit bei gleichzeitiger Realisierung städtischer Zielstellungen. In Abstimmung mit den Eigentümer:innen und weiteren Betroffenen soll dies im weiteren Projektlauf untersucht werden. Zudem sollen weitere Fördermöglichkeiten geprüft werden. Sofern die Gespräche und Prüfungen positiv verlaufen, wird die städtebauliche Konzeption weiter ausgearbeitet. Diese Ausarbeitung wird unter Federführung der Stadtverwaltung sowie Beteiligung der politischen Gremien und Öffentlichkeit erfolgen.

Anlagen:

- 1 Grundinformationen zum Programm „Bauland an der Schiene“
- 2 Übersichtsplan der Potenzialflächen
- 3 Rahmenplan „Bahnhof Gladbeck West“
- 4 Rahmenplan „Schultendorf Ost“

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

Eine Innenentwicklung und Nachnutzung für Wohnen von heute bereits teilweise versiegelten Flächen stellt einen nachhaltigen und schonenden Umgang mit Flächen im Stadtgebiet dar, weil hierdurch eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme an anderer Stelle mit voraussichtlich erheblich größeren umweltbezogenen Auswirkungen vermieden werden kann. Gleichwohl wird eine Überplanung in Teilbereichen zu einem Wegfall von heutigen Grünstrukturen und Bäumen führen.

Positiv hervorzuheben ist die Aktivierung von Flächenpotenzialen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes West, was aufgrund der guten Anbindung an den schienengebundenen sowie öffentlichen Personennahverkehr, aber auch aufgrund der direkten Anbindung an den zukünftigen Rad-schnellweg Mittleres Ruhrgebiet einen positiven Einfluss auf ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohnerschaft haben kann und bestenfalls zu einer reduzierten Pkw-Nutzung in den neuen Quartieren führen kann.

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität der Stadt Gladbeck nimmt die Rahmenplanungen „Bahnhof Gladbeck West“ und „Schultendorf Ost“ zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Rahmenplanungen die Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Projektes in Abstimmung mit den Eigentümer:innen und weiteren Betroffenen zu prüfen. Im Falle eines positiven Prüfergebnisses wird die Verwaltung damit beauftragt, die städtebauliche Konzeption weiter auszuarbeiten.

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: