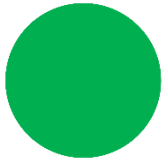


Hierzu hat die Stadt Gladbeck verschiedene Voruntersuchungen durchführen lassen. Im Ergebnis soll ein aus mehreren Teilen zusammengesetztes Gesamtprojekt entwickelt werden.

Das Gesamtprojekt Oberhof besteht aus sieben Teilprojekten.

Bahnübergang:



Der Neubau des Bahnübergangs ist zentrales Element des Gesamtprojekts Oberhof. Als Ersatz für den zurückgebauten Tunnel ermöglicht er erst die weiteren Teilprojekte. So sind Busbahnhof und Schienenhaltepunkt grundsätzlich anders zu planen, sollte der Bahnübergang nicht kommen. Es wurde durch den Planungs- und Bauausschuss am 16.09.2021 beschlossen, dass deshalb die Planung und damit die Investitionen für die weiteren Teilprojekte zunächst ausgesetzt werden, bis die Genehmigung des Bahnübergangs absehbar ist. Die Kosten für den Neubau des Bahnübergangs sollen mit in die Kosten der Verlagerung des Schienenhaltepunkts eingerechnet werden und dementsprechend auch mit in den Förderantrag hierfür eingebracht werden.

Für den Bahnübergang ist eine Genehmigung nach § 18 AEG durch das Eisenbahnbundesamt (im Folgenden EBA) erforderlich. Antragsberechtigt sind beim EBA lediglich Bahnkonzerne. Deshalb wurde die Planung für den Antrag (LPh 1-4) durch das Büro Schübler-Plan als Auftragnehmerin der Stadt Gladbeck erstellt und dann der DB Netz AG zur Erstprüfung und Einreichung des Antrags übergeben. Dies erfolgte im März 2022.

Die Rückmeldung nach erster Prüfung war, dass ein landschaftspflegerischer Begleitplan aufgestellt und landschaftsplanerische Aspekte noch abgehandelt werden mussten. Eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde nicht festgestellt. Der Auftrag zur Erstellung der nachgeforderten Unterlagen wurde umgehend erteilt. Jedoch war eine Verzögerung der weiteren Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt hierdurch absehbar. Am 08.12.2022 ist diese Prüfung dann durch offiziellen Eingang beim Eisenbahnbundesamt (EBA) gestartet worden. Laut Erfahrungsberichten der Bahnbetriebe sowie des Büros Schübler-Plan kann ein solches Genehmigungsverfahren mitunter mindestens ein Jahr und damit bis mindestens in die zweite Jahreshälfte 2023 dauern.

Bereits Ende Januar erfolgte eine EBA-Rückmeldung, mit der diverse Nachfragen und Nachforderungen mitgeteilt wurden. Die Auftragnehmerinnen der Stadt Gladbeck kamen diesen nach.

Die Kosten werden von der Stadt Gladbeck zu tragen sein. Nach Schätzung im Rahmen der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2020 werden sich diese auf 2.113.000 € belaufen. Hierfür wird eine Förderung (100% + Planungskostenpauschale) beantragt werden. Die Stadt ist dann Fördermittelempfänger und leitet die Mittel an die DB Netz AG weiter, da nur diese Bahnübergänge planen, beantragen und bauen darf. Eine entsprechende Vereinbarung wird im Laufe des ersten Halbjahrs 2023 verhandelt.

Haltepunktverlagerung:



Durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) werden ab 2025 gemeinsam mit dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mehrere Linien vom bisherigen Dieselbetrieb auf batterieelektrische Triebzüge umgestellt. Unter den sieben Linien ist auch die RB 43 (Dortmund – Herne – Dorsten), die am Bahnhof Gladbeck Ost hält. Bis Dezember 2028 sollen hier die neuen Fahrzeuge in Betrieb gehen. Hierzu werden alle Bahnhaltepunkte auf moderne Belange hin überarbeitet: Bahnsteige werden - wenn nötig - verlängert und für einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg erhöht. In diesem Zusammenhang möchte die zuständige DB Station & Service AG nicht den Bestandshaltepunkt Gladbeck Ost überarbeiten, sondern direkt den neuen verlagerten Haltepunkt bauen. Diese Entwicklung kommt der Stadt Gladbeck in dreierlei Hinsicht sehr entgegen: Erstens sind die neuen Fahrzeuge bereits bestellt, wodurch ein Zeitfenster definiert wird, dessen Einhaltung durch den VRR forciert wird. Zweitens wird die Strecke künftig mit Personenzügen befahren, die wesentlich leiser sind und lokal weniger CO2 emittieren. Drittens werden hohe Beträge in die Linie RB 43 investiert, wodurch sich eine Langfristperspektive für den Betrieb abzeichnet.

Da ein Kombinationsbahnsteig geplant ist, auf dessen westlicher Seite Busse halten und auf der östlichen Seite Züge, muss die Planung von Busbahnhof und Haltepunktverlagerung simultan und extrem gut aufeinander abgestimmt laufen. Auch die Zeitschienen für die Planung müssen aufeinander abgestimmt werden. Dies bedeutet sowohl für die Stadt als auch für die DB Station & Service, dass von der ursprünglichen Strategie, keine Investitionen zu tätigen, bevor nicht die Sicherheit eines genehmigten Bahnübergangs besteht, in Teilen abgerückt werden muss.

Mit der DB Station & Service laufen Verhandlungen, wer jene Kosten trägt, die über die zuwendungsfähigen Bauausgaben und die 13% Planungskostenpauschale hinausgehen. Insbesondere die Planungskosten übersteigen regelmäßig die 13%.

Busbahnhof:



Die bisherige Zeitplanung der DB Station & Service für die Haltepunktverlagerung wurde der Stadt Gladbeck übermittelt. Hieraus geht hervor, dass im Juli 2028 eine Teilinbetriebnahme des neuen Haltepunkts erfolgen soll. Hieraus lässt sich die städtische Zeitplanung für den Busbahnhof zurückrechnen. Es muss dementsprechend spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 mit der Bauausführung begonnen werden, damit im Juli 2028 eine Teilinbetriebnahme des Kombinationsbahnsteigs möglich ist.

Sowohl Busbahnhof Oberhof als auch der Schienenbahnhof Gladbeck Ost sind über die sogenannte Groschek-Liste zu „ÖPNV-Maßnahmen im besonderen Landesinteresse“ deklariert worden. Dies bedeutet, dass der Stadt Gladbeck deshalb überaus attraktive Förderbedingungen zur Verfügung stehen.

Es steht eine 100% Förderung in Aussicht. In einer ersten Kostenermittlung in der o.g. Machbarkeitsstudie (noch nicht DIN-konform) ist mit Gesamtkosten von rund 7.600.000 € zu rechnen. Hier ist auch ein neuer Kreisverkehr im Bereich der einmündenden Bachstraße in die Grabenstraße eingerechnet, da dieser als notwendige Wendemöglichkeit der Busbahnhofsnutzung eingeschätzt wird.

Außerdem besteht die Möglichkeit für einen Planungskostenvorschuss für die Busbahnhofsplanung der Stadt (13% der Baukosten). Ein Antrag für diese Planungskosten ist Anfang Februar 2023 gestellt worden. Laut dem VRR kann mit einer schnellen Bewilligung gerechnet werden.

Rückbau Tiefgarage und Tunnel:



Ein Rückbaukonzept wurde bereits erstellt. Eine Kostenberechnung seitens des Auftragnehmers hierfür liegt vor. Danach sind für den Rückbau des Tunnels rund 915.000 € und für die Tiefgarage rund 815.000 € einzuplanen. Große Anteile des Tunnelrückbaus werden mit den Fördermitteln für den Busbahnhof bzw. später für Park&Ride-Anlage mit Mobilstation als Baufeldfreimachung eingerechnet.

Bei beiden Rückbaukonzepten wurde davon ausgegangen, dass der Rückbau von Tunnel und Tiefgarage in einem Zug erfolgt. Eine zeitliche Trennung wäre hingegen mit erhöhten Rückbaukosten verbunden. Die Kosten für die Baustelleneinrichtung fielen doppelt an, ebenso für den Teil der Baugrubensicherung für den Bereich in dem Tunnel und Tiefgarage nebeneinander liegen. Außerdem müssten die Sperrung einer Spur der Grabenstraße und die Wiederherstellung der Fahrbahn zweimal erfolgen. Deshalb sollte auch hier eine Übereinstimmung der Zeitpläne erfolgen, um Kosten zu sparen.

Park&Ride-Anlage mit Mobilstation:



Eine neue Park&Ride-Anlage sowie die Mobilstation werden auf der östlichen Seite der Gleisanlage entstehen. Hierfür stehen pauschale und gedeckelte Fördermittel nach dem ÖPNVG NRW zur Verfügung. Die Park&Ride-Anlage liegt teilweise in einem Bereich, in dem sich noch Teile der alten Unterführung am Bahnhof Gladbeck Ost befinden. Auch hier wird der Rückbau als Baufeldfreimachung mit in den Förderantrag eingebracht. Es wurde eine grobe Kostenermittlung durchgeführt, die sich für diese Bestandteile auf rund 1.900.000 € beläuft.

Straßenbau:



Durch den Rückbau von Tunnel und Tiefgarage werden Straßenräume neu zu planen und herzustellen sein. Hierzu zählen die Bachstraße und die Straße „Am Sägewerk“. Die Kosten hierfür werden unter anderem durch die Veräußerung des frei werdenden Baufelds im Bereich der zurückgebauten Tiefgarage gegenfinanziert werden müssen.

Neubebauung freier Flächen:



Anstelle der dann abgerissenen Tiefgarage soll ein moderner Hochbau den östlichen Innenstadtrand vervollständigen. Hier können im Erdgeschoss die zu einem modernen Mobilitätsknotenpunkt gehörenden Angebote Platz finden. Außerdem kann hier ein neues Kundencenter der Vestischen ermöglicht werden. Auch weitere Busbahnhofsfunktionen wie Pausen- und Sanitärräume sollen hier unterkommen.

Die Vorbereiche und vor allem der neu entstehende Eingangsbereich zur Fußgängerzone erfahren eine völlig neue räumliche Qualität durch den Abriss des Tunneleingangs. Der „Oberhof“ wird dann einen neu entstehenden trichterförmigen Platz bezeichnen.

Für das Baufeld und den Platzbereich soll im Gesamten ein städtebaulicher Wettbewerb mit integrierter Grundstücksvergabe (Konzeptvergabe) erfolgen. Derart können auch planerische Qualitäten als Vergabekriterien erhalten. Zur Begleitung des Wettbewerbsverfahrens soll in 2023 ein Auftrag vergeben werden.

Gesamtkoordination und –aufwand:

Das Gesamtprojekt Oberhof wird den östlichen Rand des Bezirks Mitte I sowie den Übergang zum Bezirk Mitte II grundlegend umgestalten. Es wird mit temporären Einschränkungen im Verkehrssystem der Innenstadt durch die Bauausführung zu rechnen sein. Am nachvollziehbarsten ist die Verlagerung der Bushaltepunkte sowie der Buslinienführung für die acht Linien SB36, 188, 189, 252, 253, 254, 258 und 259. Aber auch Fuß- und Radverkehr müssen für die Bauphase umgeleitet werden. Für Autos und Transporter (MIV) wird die Achse Graben-/Zweckeler Straße zumindest in jeweils einer Fahrtrichtung gesperrt werden müssen. Angesichts dieser Einschränkungen sind früh genug Provisorien zu planen und zu bauen.

Angesichts der Tatsache, dass mit dem Umbau des Willy-Brandt-Platzes am westlichen Ende der Fußgängerzone ein weiteres Großbauvorhaben geplant ist, das ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrssystem haben wird, ist eine Koordinierung der Zeitpläne aller Innenstadtprojekte von enorm hoher Relevanz. Neben diesen technischen und organisatorischen Belastungsproben werden auch die personellen und finanziellen Ressourcen der Stadt sehr beansprucht.

Weiteres Vorgehen:

Es bedarf einer Zustimmung zur teilweisen Abkehr von der Strategie zunächst auf die Genehmigung des Bahnübergangs zu warten, bevor andere Planungsaufträge vergeben werden.

Mit der DB Netz AG ist eine Vereinbarung für die Kostentragung (=Fördermittelweiterleitung) für den Bahnübergang zu schließen. Mit der DB Station & Service ist eine Vereinbarung für die Kosten zu schließen, die die Fördermittel übersteigen.

Sobald Fördermittel für Planungskosten (Busbahnhof) durch den VRR bewilligt sind, ist das Vergabeverfahren für die Planungsaufträge einzuleiten.

Für den Hochbau und die vorgelagerte Platzfläche ist spätestens in der zweiten Hälfte des Jahres 2023 die Vorbereitung eines städtebaulichen Wettbewerbs einzuleiten.

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 (wurden beantragt)	879.694
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	-1.353.377
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Die aufgeführten finanziellen Auswirkungen (Auszahlung) betreffen zunächst die Planungskosten für den Busbahnhof (Fahrbahnflächen mit Busbuchten, Nebenflächen mit Warteflächen, Kreisverkehr). Die Schätzung dieser Kosten erfolgte mit der Machbarkeitsstudie aus 2020 zzgl. einer Kostensteigerung von 20%. Als Planungskosten wurden 20% der zuwendungsfähigen Baukosten berechnet. Gefördert werden lediglich Planungskosten von pauschal 13%. Für weitere Schritte, insb. konkrete Baumaßnahmen, werden zu gegebener Zeit Beschlüsse mit konkretisierten finanziellen Auswirkungen zu schließen sein.

Klimarelevante Auswirkungen:

keine wesentliche Klimarelevanz
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).

keine negative oder eine positive Klimawirkung
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).

eine negative Klimawirkung
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Beschlussentwurf:

1. Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Das vorgestellte Gesamtprojekt soll mit seinen Teilprojekten weiter verfolgt werden.
3. Investitionen für die Planung, die mit Fördermitteln gegenfinanziert werden können, sollen, sofern es für eine zügige Entwicklung des Gesamtprojektes förderlich ist, auch bereits vor Genehmigung des Bahnübergangs durch das Eisenbahnbundesamt getätigt werden.

Die Bürgermeisterin
i.V.



Dr. Volker Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

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