

Vorlage Nr. 25/0324

Federf. Stadtamt: Dezernat V

Vorlage für den	Berichterstatter:in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Entscheidung	28.08.2025	5

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Gladbeck Mitte | Sachstand Gesamtprojekt Oberhof und Nachnutzung für die ehemalige Busbahnhofsfläche

Begründung:

Ausgangslage und Zielsetzung

Das Projekt „Gladbeck Mitte“ ist eine bedeutende innerstädtische Entwicklungsmaßnahme. Mit dem Rückbau des nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll sanierbaren Oberhof-Tunnels und der maroden Tiefgarage ergibt sich die Chance, zentrumsnahe Flächen in eine moderne, multifunktionale und attraktive Stadtstruktur zu überführen.

Ziel ist es, im Bereich Grabenstraße/Zweckeler Straße ein funktionales Stadtquartier mit klarem Fokus auf städtebaulicher Qualität, nachhaltiger Mobilität und wirtschaftlicher Belebung zu etablieren.

Aktueller Projektstand Mobilitätsknotenpunkt

Die Umgestaltung des Mobilitätsknotenpunktes Oberhof bietet große städtebauliche Chancen für die Entwicklung der östlichen Innenstadt und ist ein konkretes Projekt, um die Mobilitätswende umzusetzen. Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über den Sachstand der Teilbausteine gegeben.

Neubau Bahnübergang für Fußgänger:innen und Radfahrende

Mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts für den neuen ebenerdigen Bahnübergang (Dezember 2023) ist der planungsrechtliche Weg für die Schaffung eines leistungsfähigen ÖPNV-Knotens frei.

Mitzeichnungen				
Bürgermeisterin:	Erster Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Stadtkämmerin/ Beigeordnete:	Beigeordnete:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Mit den für diese Anlagen zuständigem Geschäftsbereich Fahrwege der DB InfraGO befindet sich die Stadt Gladbeck in Abstimmung über die Umsetzung. Aufgrund der beschränkten Kapazitäten von DB InfraGO soll eine vertragliche Regelung abgeschlossen werden, nach der die Stadt für die DB InfraGO die Leistungen mit Auftragnehmern erbringen kann, um den fertiggestellten Bahnübergang dann an die DB zu übergeben. Da der Bahnübergang auf Verlangen der Stadt Gladbeck hergestellt wird, sind von hier auch die Kosten zu tragen. Es besteht aber der Zugang zu einer Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW als vom Landtag beschlossenes Vorhaben von besonderem Landesinteresse (100% Baukostenförderung zzgl. Planungskostenpauschale). Die Vertragsgestaltung zwischen dem Geschäftsbereich Fahrwege und der Stadt Gladbeck wird aktuell verhandelt. Die Abstimmung mit dem VRR als Fördermittelgeber läuft.

Neubau des Bahnsteig Gladbeck Ost in neuer Lage und Rückbau der bestehenden Verkehrstation in Gladbeck Ost in aktuell bestehender Lage

Die Verlagerung des Bahnhofs Gladbeck Ost auf die Westseite der Gleise in Höhe des zukünftigen Bahnübergangs erhöht dessen Erreichbarkeit erheblich. Der neue Bahnsteig kann nur durch den Geschäftsbereich Personenbahnhöfe der DB InfraGO geplant und gebaut werden. Auch für den in den nächsten Jahren geplanten Einsatz neuer Fahrzeuge auf der Linie RB 43 ist der Neubau sinnvoll, da andernfalls umfassende Anpassungen am bestehenden Haltepunkt erforderlich gewesen wären. Es besteht außerdem für den Neubau ebenfalls der Förderzugang zu Mitteln des § 13 ÖPNVG NRW. Da auch die Stadt Gladbeck anteilig nach dem Neubau des Bahnhofs verlangt, ist aktuell eine Beteiligung an Planungskosten Gegenstand der Verhandlung. Die Vertragsgestaltung zwischen dem Geschäftsbereich Personenbahnhöfe und der Stadt Gladbeck wird aktuell verhandelt.

Neubau Busbahnhof

Um den öffentlichen Personennahverkehr an dieser Stelle optimal zu verknüpfen, wird der Busbahnhof künftig nicht zurück auf den Bereich der Tiefgarage verlagert, sondern im Straßenraum der Zweckeler Straße verbleiben. Es wird ein Kombinationsbahnsteig angestrebt, an dem sich auf der westlichen Seite die Bushaltepunkte befinden und auf der östlichen, dem Gleis zugewandten Seite, der neue Außenbahnsteig in Gladbeck Ost. Es besteht auch hierfür der Förderzugang zu Mitteln des § 13 ÖPNVG NRW. Die Errichtung wird im Zusammenhang mit dem Bahnhaltepunkt angestrebt.

Neubau einer Park&Ride-Anlage sowie von Ausstattungsbestandteilen einer Mobilstation

Eine neue Park&Ride-Anlage sowie eine Mobilstation, die auch eine B+R-Anlage enthalten wird, werden auf der östlichen Seite der Gleisanlage entstehen. Durch den neuen Bahnübergang sind sie künftig an den Kombibahnsteig sowie die anliegenden Bussteige angebunden. Die Park&Ride-Anlage wird teilweise in einem Bereich liegen, in dem sich noch Teile der alten Unterführung am Bahnhof Gladbeck Ost befinden. Eine Park&Ride-Anlage sowie Mobilstationen sind förderfähig nach § 12 ÖPNVG. Aktuell wird geprüft, ob die Park&Ride-Anlage ggf. in zwei Abschnitten gebaut wird, so dass mit einem ersten Abschnitt, der unabhängig vom Tunnelrückbau wäre, eventl. früher gestartet werden kann.

Nachnutzung ehemaliger Busbahnhof

Der Verkauf und die bauliche Nachnutzung der Flächen des ehemaligen Busbahnhofs war immer zentraler Bestandteil des Gesamtprojekts. Damit sollen einmalige und vor allem regelmäßige Einnahmen erzielt werden (Verkaufspreis, Grundsteuer, Gewerbesteuer), aber auch zu einer Belebung der östlichen Innenstadt beigetragen werden. Nach dem Planfeststellungsbeschluss zum Bahnübergang wurde ein Reifegrad erreicht, der eine Umsetzung ermöglicht. Die in Herne ansässige E-Gruppe hat Interesse daran, das Grundstück von der Stadt Gladbeck zu erwerben und zeitnah (angetriebener Baubeginn in 2026) dort eine gemischt genutzte Immobilie mit etwa 6.000 qm Geschossflächen zu errichten. Eine erste Vorstellung des Investors erfolgte in der letzten Sitzung des Wirtschaftsförderungs- und Bauausschusses am 3.7.2025 (Vorlage 25/0265).

Seitens des Investors liegen mit der Verwaltung abgestimmte Konzeptskizzen vor, die ein gemischt genutztes Gebäudeensemble vorsehen, das nicht nur Raum für Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen bietet, sondern auch die Ansprüche der Gladbecker Bürgerschaft nach Aufenthaltsqualität und Begrünung berücksichtigt. Die Planung fügt sich in den §34-konformen Rahmen des BauGB ein – langwierige Bebauungsplanverfahren können entfallen.

Die Stadtverwaltung hat vorab die öffentlichen Anforderungen an die Neuentwicklung an Interessierte kommuniziert. Sie sind als Anlage dieser Vorlage beigefügt und werden durch das vorliegende Konzept erfüllt. Herauszuheben sind für die Nutzung folgende Vorgaben:

- Das Bauvorhaben soll einen lebendigen Auftakt in die Fußgängerzone darstellen. Daher sind insbesondere für die Erdgeschosszone belebende Nutzungen anzustreben.
- Als Nutzung besonders gewünscht sind Einrichtungen der Freizeitwirtschaft, da hier ein Bedarf gesehen wird. Erstrebenswert ist auch Gastronomie mit Außenflächen zur Hochstraße.
- Mögliche Nutzer können aus dem gewerblichen Bereich kommen, ebenso sind Dienstleistungen und Büros (vorrangig in den Obergeschossen) vorstellbar.
- Auch eine Wohnnutzung ist denkbar, sollte sich aber unterordnen (max. 50% der Bruttogeschossfläche).
- Zwingend sind Flächen für die Vestischen Straßenbahnen GmbH vorzusehen (Kundencenter).
- Einzelhandel ist auf ein Minimum zu begrenzen. Lebensmitteleinzelhandel bis 1.000 qm Verkaufsfläche ist möglich, wenn sichergestellt ist, dass auch weitere belebende Nutzungen im Erdgeschoss vorhanden sind.

In einer Vorentwurfsstudie wurde in Abstimmung mit der Stadt ein Bebauungskonzept entwickelt, das der zentralen Innenstadtlage in seiner Dichte gerecht wird und sich zugleich städtebaulich einfügt. Angestrebt wird ein Nutzungsmix aus der Freizeitwirtschaft (überwiegend in den Obergeschossen mit Antritt im Erdgeschoss zur Hochstraße), einem Lebensmittelbetrieb (im Erdgeschoss, von der Hochstraße aus gesehen in 2. Reihe hinter Gastronomie und Kundencenter Vestische), Dienstleistung (insb. Richtung Grabenstraße), gewerblichen Flächen (insb. Richtung Bachstraße), Gastronomie (an der Hochstraße) und Wohnen (insb. im Staffelgeschoss). Die Vestische soll im Neubau weiterhin mit einem Kundencenter an der Hochstraße vertreten sein. Neben einigen oberirdischen Stellplätzen soll der Parkraum in einer Tiefgarage bereitgestellt werden.

Das Gebäude sieht eine geschlossene Bebauung Richtung Hochstraße, zurückgesetzt vom heutigen Tunnel, entlang der Straße Oberhof sowie an der Grabenstraße vor. Richtung Südosten, Ecke Grabenstraße/Bachstraße, öffnet sich der Block. Von der Grabenstraße ist ein Durchgang in den Innenhof vorgesehen. Die Geschosshöhen orientieren sich an der Umgebung. Am höchsten ist das Gebäude Richtung Hochstraße und Grabenstraße (3 Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss). Entlang der Ostseite treppt das Gebäude sich ab auf zunächst drei und dann zwei Geschosse. Im Innenhof besteht zum Teil eine eingeschossige Bebauung (Lebensmittler). Sämtliche Dachflächen sind zu begrünen und sollen durch die angrenzenden Geschosse als Außenflächen mitgenutzt werden. Ansichten und Schnitte sind der Anlage zu entnehmen.

Weiteres Vorgehen

Soweit ihr Vorhaben seitens der politischen Gremien unterstützt wird, möchte die E-Gruppe sich am Standort Gladbeck engagieren, indem die ehemaligen Busbahnhofflächen erworben und zügig baulich entwickelt werden. Der Rückbau der vorhandenen Tiefgarage würde durch den Investor erfolgen. Durch die Investition eines deutlich zweistelligen Millionenbetrags könnte damit ein deutlicher Beitrag zur Stärkung der Innenstadt geleistet und der private Teilbaustein des Projekts Gladbeck Mitte frühzeitig realisiert werden. Die Öffentlichkeit soll regelmäßig über den Planungsstand informiert werden.

Das Grundstück liegt innerhalb des Bebauungsplans Nr. 185, Gebiet: Horster Straße/ Hochstraße/ Wilhelmstraße/ Grabenstraße. Dieser beinhaltet Vorgaben zur Dachbegrünung. Weitere Vorgaben zu Art und Maß der Bebauung sowie zur Bauweise sind nicht über einen Bebauungsplan festgesetzt. Die Bebaubarkeit richtet sich deshalb nach dem im Umfeld vorhandenen Rahmen (§ 34 BauGB) des prägenden Siedlungszusammenhangs. Es ist davon auszugehen, dass sich die vorliegende Planung in das Umfeld einfügt und somit planungsrechtlich ohne zeitaufwändiges Bebauungsplanverfahren kurzfristig – und somit ggf. als erster Bauabschnitt des Projekts "Mobilitätsknotenpunkt Gladbeck Mitte" – umsetzbar ist.

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

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:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität

1. nimmt den aktuellen Sachstand zur Kenntnis,
2. begrüßt die erzielten Fortschritte und beauftragt die Verwaltung, die Planungsprozesse konsequent weiterzuführen,
3. befürwortet die Vorbereitung einer vertraglichen Bindung mit dem in Aussicht stehenden Projektentwickler unter Berücksichtigung städtebaulicher, ökologischer und wirtschaftlicher Interessen.

Die Bürgermeisterin
i.V.



- Dr. Volker Kreuzer -
Erster Beigeordneter/Stadtbaurat

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

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