

Vorlage Nr. 26/0097

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr

Vorlage für den	Berichterstatter:in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Entscheidung	05.03.2026	6

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Entwicklung des Bahnhofs West sowie des Bahnhofumfeldes / Landesprogramm „Bauland an der Schiene“

Begründung:

Rückblick / Sachstand

Die städtebauliche Struktur des Bahnhofsumfeldes ist in der heutigen Form in den 1960er-Jahren mit dem Bau des Bahnhofsvorplatzes, der Sand- und Mühlenstraße und der Europabrücke entstanden und seitdem in weiten Teilen unverändert. Zwischenzeitlich wurde lediglich das Bahnhofsgebäude durch die Stadt Gladbeck erworben, der Bahnsteig modernisiert sowie die Fahrradstation in den 1990er-Jahren errichtet. Im Gegensatz dazu hat sich die verkehrliche Bedeutung des Bahnhofs sukzessive erhöht. Mit den in den letzten Jahren entstandenen Fahrplangergänzungen (15-min-Takt in Richtung Essen; neue Verbindung via Herten nach Recklinghausen) ist hier ein sehr gutes SPNV-Angebot entstanden.

Sowohl gestalterisch als auch funktional können der Bahnhof und die Umfeldgestaltung nicht mehr die Ansprüche an einen zeitgemäßen Verkehrsknotenpunkt und an einen attraktiven Ankunftsort in Gladbeck erfüllen:

- Die Verbindung in Richtung Innenstadt ist gerade für Fußgänger:innen unattraktiv (fehlende Barrierefreiheit, Trampelpfad als meistbegangener Weg).
- Die Radstation ist sichtlich in die Jahre gekommen und kann aus Sicht des Betreibers so nicht dauerhaft weiterbetrieben werden (geringe Dimensionierung, fehlende Sozial- und WC-Räume für die Angestellten, fehlender automatisierter Zugang in Randzeiten, kraftraubendes Aufhängesystem für Räder, jährliches Defizit).

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

- Die in den 1950er-Jahren entstandenen Wohnhäuser der GWG zwischen Bahnhofsvorplatz und Mühlenstraße weisen einen Sanierungsstau auf und sind auch gestalterisch mit sehr schlichter Architektur wenig vorteilhaft für das Erscheinungsbild der Stadt Gladbeck.
- Die P+R-Anlage ist unterdimensioniert bzw. entlang der Bahntrasse nur als „wildes“ P+R mit Duldung der DB vorhanden.
- Das Bahnhofsgebäude bietet zwar ein Basisangebot für Reisende (stundenweise geöffneter Kiosk, WC-Anlage, Warteraum) kann aber als sehr einfacher und weitgehend baulich nicht modernisierter Bau ebenfalls nicht heutigen Ansprüchen genügen. Gemeinsam mit der Radstation verdeckt es außerdem die Sicht auf den Bahnsteigzugang und schafft so einen Angstraum.

In den vergangenen Jahrzehnten hat es verschiedene Initiativen zur Aufwertung gegeben, die aus unterschiedlichen Gründen gescheitert bzw. zurückgestellt wurden.

Zuletzt wurde 2020/2021 in einem aufwändigen Prozess im Rahmen des Landesprogramms „Bauland an der Schiene“ ein Rahmenplan für das Bahnhofsumfeld entwickelt. In der Begründung zum Rahmenplan heißt es:

„Die erste Fläche "Bahnhof Gladbeck West" mit einer Größe von rund fünf Hektar soll perspektivisch zu einem modernen Bahnhofsareal als attraktiver Ankunftsort entwickelt werden. Der Rahmenplan sieht ein gemischt genutztes Quartier mit Wohnen, Gewerbe, Büros und Dienstleistungen vor. Diese Nutzungen werden ergänzt durch ein neues Bahnhofsgebäude mit einem Hotel, Gastronomie, eine neue Radstation sowie ein Parkhaus als Quartiersgarage. Bei den Wohnnutzungen sind auch studentisches und altengerechtes Wohnen berücksichtigt. [...]

Angedacht ist eine kompakte und flächensparende Bebauung mit überwiegend drei bis fünf Geschossen. Ein zentrales Element des Entwurfes ist ein attraktiver Bahnhofsvorplatz, 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.“

Diese Rahmenplanung wurde dem StUKM in der Sitzung vom 27.01.2022 vorgelegt (VL 22/0005) und ist demnach Richtschnur für die weitere Planung.

Aktuelle Entwicklung / Zielstellung

Aus Sicht der Verwaltung bietet sich nun ein Gelegenheitsfenster, eine umfassende Entwicklung in Gang zu setzen. Unterstützt wird die Stadt dabei von der BEG NRW, die im Auftrag des MHKBD NRW Kommunen bei der Bahnhofsentwicklung begleitet und als unbedingt benötigter Vermittler zwischen DB InfraGo und Stadt dient. Um schnell sichtbare Erfolge zu erzielen, soll das „Großprojekt“ zur Realisierung der Rahmenplanung in handhabbare Einzelprojekte untergliedert werden, die größtenteils auch unabhängig voneinander realisiert werden können:

- P+R und B+R-Anlage:

Die DB hat sich 1993 im sogenannten S9-Vertrag dazu verpflichtet, entlang dieser Strecke diverse P+R-Anlagen zu errichten. Dies umfasst auch den Bahnhof West. Es besteht nun hohes Interesse seitens der DB und des VRR, die Verpflichtungen des Vertrages abzuwickeln und die Anlage zeitnah zu planen und zu bauen. Vorgesehen sind rund 140 Pkw-Stellplätze sowie 40 Fahrrad-Stellplätze im Bereich der heutigen Güterhalle sowie entlang der Bahntrasse Richtung Süden. Gemäß S9-Vertrag übernimmt die Stadt Gladbeck zukünftig den Betrieb der Anlage. Im Vergleich zu älteren P+R-Anlage wird gemäß der aktuellen Förderrichtlinie eine Zugangskontrolle einzurichten sein, damit sichergestellt ist, dass nur ÖPNV-Nutzer die Anlage nutzen. Hier wird die Herausforderung in der Auswahl einer „robusten“ Anlage liegen, um hohe Wartungskosten für die Stadt zu verhindern. Eine entsprechende Durchführungsvereinbarung zwischen Stadt und DB soll im März unterschrieben werden. Der Bau könnte 2027/2028 erfolgen. Vorgesehen ist zunächst eine ebenerdige Anlage, die so geplant und ausgeführt werden soll, dass eine künftige Aufstockung möglich bleibt.

- Wohnungsneubau der GWG:

Die GWG prüft derzeit, ob die bestehenden Wohnhäuser durch Neubauten ersetzt werden könnten. Durch eine Vergrößerung des verfügbaren Grundstücks sowie eine höhere Dichte könnte so eine deutliche größere Zahl moderner Wohnungen als heute entstehen. Voraussetzung wäre eine Finanzierung im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus. Da die Fläche Teil des Landesprogramms „Bauland an der Schiene“ ist, bestehen gute Finanzierungschancen. Auf Grund des sogenannten Bauturbos ist hier voraussichtlich eine Entwicklung ohne Änderung des Bebauungsplans möglich. Die GWG vermietet in den Gebäuden bereits keine leerstehenden Wohnungen mehr weiter, um eine möglichst sozial verträgliche Entwicklung (ggf. in zwei Bau-abschnitten) sicher zu stellen.

- Radstation 2.0:
Da die Radstation massiven Erneuerungsbedarf aufweist, der sich nicht im Bestand realisieren lässt und der Standort einem baulich sinnvoll geschnittenem neuen Bahnhofsgebäude „im Weg steht“, soll an anderem Standort (Ostseite des Bahnhofsvorplatz) eine neue größere Radstation mit verbessertem Angebot errichtet werden. Der Bau der Radstation ist vrsf. gem. ÖPNVG förderfähig (80-90 % der förderfähigen Kosten). Der Betrieb wird künftig jedoch nicht mehr für die Stadt kostenneutral möglich sein. Der heutige Betreiber hat deutlich gemacht, dass er nicht dauerhaft dazu bereit sein wird, das jährlich anfallende Defizit zu tragen. Auch in anderen Kommunen im Umfeld wird der Betrieb finanziell durch die Städte unterstützt. Hierfür wäre nach Fertigstellung der Anlage eine Ausschreibung des Betriebs erforderlich.
- Neues Bahnhofsgebäude:
Der Rahmenplan sieht ein neues „Bahnhofsgebäude“ in leicht versetzter Lage vor. Als Nutzung ist ein Hotel angedacht, grundsätzlich wären aber auch diverse andere gewerbliche Nutzungen (insbes. Büroflächen) denkbar. Durch die neue Lage des Gebäudes würde ein neuer offener Zugangsbereich zu den Bahnsteigen entstehen. In jedem Fall sollte an diesem Zugangsbereich ein Angebot durch eine Bäckerei mit Café o.ä. entstehen. Zu diskutieren wäre, ob auch künftig wieder öffentlich nutzbare WC-Anlagen entstehen sollen oder ob diese Funktion sinnvoll mit der Bäckerei verknüpft werden kann („Nette Toilette“). Weitere „klassische“ Bahnhofsfunktionen scheinen nicht mehr notwendig zu sein. Zur Sicherstellung der baulichen und funktionalen Qualität könnte eine Konzeptvergabe geeignet sein. Die Unterbringung der gemäß Stellplatzsatzung notwendigen Stellplätze für das Vorhaben ist eine noch zu lösende Herausforderung für die sich anschließende Planung.
- Öffentliche Verkehrsflächen:
Nach Abschluss der o.g. Abschnitte können die öffentlichen Verkehrsflächen (Wegeverbindung Bahnhof zur Kreuzung Sandstraße/Mühlenstraße, Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie der Hanseemannstraße) entsprechend der Rahmenplanung umgesetzt werden. Da diese Flächen sowohl besondere verkehrliche Nutzungen als auch städtebauliche Funktionen erfüllen müssen, wird zur Finanzierung voraussichtlich ein Mix aus Mitteln des ÖPNVG, der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) sowie der Städtebauförderung in Frage kommen.
- optional: Umnutzung der Gewerbefläche Hanseemannstr. 12:
Das Grundstück ist untergenutzt und die heutige Baustruktur wenig attraktiv. Perspektivisch ist hier eine Neubebauung entsprechend der Rahmenplanung wünschenswert. Derzeit ist der Eigentümer jedoch nicht verkaufsbereit. Zur Wahrung der städtischen Interessen existiert für diesen Bereich eine Vorkaufsrechtssatzung. Die Realisierung der übrigen Projektbausteine kann jedoch unabhängig von diesem Grundstück erfolgen.

Bei allen Planungen muss berücksichtigt werden, dass es nicht ausgeschlossen ist, dass für die Sicherung der sanierungsbedürftigen Europabrücke u.a. für Baustelleneinrichtungsflächen auf Teile der Grünfläche zwischen Sandstraße und Bahnhofsvorplatz zurückgegriffen werden muss. Daher wird die Verwaltung eine Grenze definieren, bis zu der die bauliche Entwicklung reichen darf (Radstation; Neubauten GWG).

Für die Bausteine „Neues Bahnhofsgebäude“ sowie „Radstation 2.0“ ist zudem die Änderung des bestehenden Bebauungsplans bzw. die Überlagerung mit einem neuen Bebauungsplan erforderlich.

Im Zuge der weiteren Entwicklung sind eigentumsrechtliche Fragestellungen zu klären. So läuft derzeit ein Freistellungsantrag für die Entlassung notwendiger Grundstücke aus der Zuständigkeit der Bahn. Zudem wird die Verlagerung oder anderweitige Erschließung eines im Hinterland gelegenen Gerüstbau-Betriebes angestrebt, um keine Einschränkungen in der Nutzbarkeit der P+R Anlage zu haben.

Die Projektbausteine sollen im Zuge einer Weiterbeauftragung des Planungsbüros Reicher Haase Assoziierte (rha) zur Anpassung der bestehenden Rahmenplanung näher ausgearbeitet werden. Die Beauftragung wird 2026 durch die BEG NRW erfolgen und wird seitens des MHKBD NRW zu 50 % gefördert. Im Haushalt 2026 sind hierfür entsprechende Mittel eingeplant.

Für das Vorhaben bietet sich nun wie beschrieben ein Gelegenheitsfenster, die Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfelds mit externer fachlicher Unterstützung maßgeblich voranzutreiben und an dieser Stelle ein ansprechendes Entrée in die Stadt zu schaffen.

Ein Vertreter der BEG NRW wird die Unterstützung bei der Projektsteuerung in der Sitzung näher erläutern.

Anlagen:

Übersichtsplan mit Maßnahmen

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	10.000
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	x
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Die hier genannten finanziellen Auswirkungen umfassen zunächst nur die erforderlichen Mittel für die Überarbeitung der Rahmenplanung. Die finanziellen Folgen des Betriebes der P+R-Anlage lassen sich erst mit Vorliegen einer Entwurfsplanung genauer beziffern. Zu den übrigen Projektbausteinen erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt gesonderte Beschlussvorlagen.

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.

Durch die geplante Entwicklung erhöht sich der Versiegelungsgrad gegenüber dem Bestand voraussichtlich nur unwesentlich. Die hieraus resultierenden Kompensationsmaßnahmen für die klimatischen Auswirkungen (Dachbegrünung u. ä.) werden im Zuge einer vertraglichen Regelung fixiert werden.

Im Zuge des Vorhabens sind Baumfällungen erforderlich. Der Nachweis von Ersatzpflanzungen gemäß der Baumschutzsatzung ist zu erbringen.

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen nimmt den Bericht zum Vorgehen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die beschriebenen weiteren Schritte zur Entwicklung des Bahnhofs West einzuleiten.

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: