

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbourat Stojan	24.06.2004	6

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Sachstandsbericht Bahnprojekte in Gladbeck

Begründung:

(ggf. zusätzlich)

Dem nachfolgenden Sachstandsbericht über die Bahnprojekte in Gladbeck liegt folgende Gliederung zugrunde

- **Anlass**
- **Anbindung der Stadt Gladbeck an das Schienennetz**
- **Sachstandsberichte zu den Gladbecker Bahnhöfen West und Zweckel sowie zum Haltepunkt Ost**

Bahnhof West

Vorgeschichte

Derzeitige Situation am Bahnhof Gladbeck West

Radstation

Geplante Maßnahmen

Maßnahmen der DB AG

Maßnahmen der Stadt Gladbeck

Busverknüpfung Europabrücke / Überdachungsbauwerk

Zentrale Haltestelle Gladbeck Bahnhof West

Farb- und Lichtgestaltung Europabrücke

Städtebauliche Aufwertung unter der Europabrücke

Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes / Park and Ride Anlage

Zusammenstellung der Kosten

Aktueller Stand des Verfahrens

Bahnhof Zweckel

Errichtung eines DB-PlusPunktes

Bahnhofsvorplatz

Bahnsteigzuwegungen

Aktueller Stand des Verfahrens

Verlegung des Haltepunktes Gladbeck-Ost

Beschreibung der Neubaumaßnahme Haltepunkt Gladbeck-Mitte

Aktueller Stand des Verfahrens

- **Weitere Haltepunkte im Stadtgebiet**

Mitzeichnungen				
Bürgermeister	Erster Beigeordneter:	Beigeordneter/ Stadtkämmerer:	Beigeordneter/ Stadtbourat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Anlass

Auf Grund eines Dringlichkeitsantrags der CDU-Fraktion wurde das Thema „Modernisierung Bahnhof-West und Verlegung Bahnhof-Ost“ in der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 11. März 2004 behandelt. Konkreter Anlass war die Veröffentlichung des Förderprogramms „Modernisierungsoffensive für mittlere und kleine Bahnhöfe“, in dem die Erneuerung von 87 Stationen an Bahnhöfen in NRW bis zum Jahr 2008 enthalten ist. In der Auflistung sind Bahnhöfe bzw. Haltepunkte der Stadt Gladbeck nicht enthalten.

In der Sitzung hatte die Verwaltung zu dem Thema einen mündlichen Bericht abgegeben und erläutert, dass Maßnahmen an Gladbecker DB-Stationen aufgrund der spezifischen Ausrichtung des Förderprogramms nicht enthalten seien.

Die inhaltliche Zielsetzung der Modernisierungsoffensive für mittlere und kleine Bahnhöfe, für die das Land mit der Bahn unter Beteiligung der Zweckverbände eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen hat, ist der Umbau von Stationen entlang ausgewählter Kursbuchstrecken (KBS). Für den Verkehrsverbund Rhein Ruhr sind im wesentlichen folgende Kursbuchstrecken enthalten : KBS 416 Mönchengladbach – Duisburg, KBS 458 Solingen – Wuppertal sowie KBS 495 Krefeld – Kleve.

Neben diesem streckenbezogenen Förderprogramm existieren weiterhin die ÖPNV / SPNV Jahresprogramme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die Anträge für Maßnahmen an Bahnhöfen oder Haltepunkten enthalten. Es ist allerdings einschränkend festzustellen, dass der hierbei bestehende Finanzierungsspielraum bis zum Jahr 2008 sehr eng ist.

In der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 11. März wurde dem Vorschlag zugestimmt, dass die Verwaltung in der nächsten Sitzung über den Sachstand des Themas berichten soll.

Die Ratsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN hat für die Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 24. Juni beantragt, das Thema „Bahnhofs- und Neuausbauten in Gladbeck“ auf die Tagesordnung zu setzen. In der Begründung hierfür wird u.a. ausgeführt, dass sich die Investitionssituation für die Gladbecker Stationen als schwierig darstellt, da nach Auskunft der Deutschen Bahn AG die Bahn ihre Finanzmittel ausschließlich in die Maßnahmen der Modernisierungsoffensive lenken wird. Mit einem Ausbau von Stationen, die nicht in diesem Programm enthalten sind, sei nicht vor 2008 zu rechnen, selbst dann nicht, wenn der Bahn für solche Projekte Fördermittel bewilligt werden.

Um die Thematik im Fachausschuss zu diskutieren, hat die Verwaltung den nachfolgenden Sachstandsbericht erstellt und ferner den Leiter des Bahnhofsmanagements Essen, Herrn Drews (Station&Service AG) zu der Sitzung eingeladen.

Anbindung der Stadt Gladbeck an das Schienennetz

Das Stadtgebiet von Gladbeck wird von zwei Trassen des öffentlichen Schienenverkehrs durchquert (auf einer Süd-Ost-Achse (Essen-Haltern) und einer Nord-Südost-Achse (Dorsten - Wanne-Eickel). Mit drei Bahnhöfen bzw. Haltepunkten (Gladbeck West, Ost und Zweckel) ist die Stadt an dieses Schienennetz angebunden.

Es existiert folgendes SPNV Linienangebot:

S-Bahn S 9	Haltern – Wuppertal (seit Dez. 03 durchgängig als S-Bahn)
Regionalexpress RE 14	Borken – Essen-Steele Ost
Regionalbahn RB 43	Dorsten – Dortmund
Regionalbahn RB 44	Dorsten - Oberhausen

Die einzelnen Linien verkehren jeweils im Stundentakt. An den Gladbecker Stationen ergeben sich heute folgende Fahrtmöglichkeiten:

SPNV – Verbindungen in Gladbeck

Zug	Bahnhof/ Haltepunkt	Richtung	Fahrtzeit	stdl. zur Min.
RE 14	Zweckel, West	Essen	21 Min.	' 10
		Borken	35 Min.	' 51
S 9	West	Essen	26 Min.	' 55
		Haltern	22 Min.	' 05
RB 44	Zweckel, West	Oberhausen	23 Min.	' 27
		Dorsten	13 Min.	' 30
RB 43	Zweckel, Ost	Dortmund	67 Min.	' 17
		Dorsten	12 Min.	' 40

Angaben : mo-fr. Stand: Dez. 2003, die Fahrtzeitangaben beziehen sich auf den markierten Ort

Sachstandsberichte zu den Gladbecker Bahnhöfen West und Zweckel sowie zum Haltepunkt Ost

Mit den folgenden Berichten wird der Versuch unternommen, den Stand der Angelegenheit an den Bahnhöfen in West und Zweckel sowie am Haltepunkt Ost im Überblick zusammenfassend darzustellen, wobei allerdings auf eine detaillierte Einzelaufstellung sämtlicher Entwicklungsschritte bzw. –hemmnisse, die sich im Laufe der Jahre ergeben haben, verzichtet wurde.

Bahnhof Gladbeck West

Vorgeschichte

Fast 30 Jahre begleitet die Stadt Gladbeck die mitunter kontroversen Diskussionen über die S-Bahn-Linie S 9. In Erwartung der ursprünglich vorgesehenen direkten Anbindung der Gladbecker Innenstadt mittels einer aufwendigen meist in Tunnellage geführten Neubautrasse hat die Stadt Gladbeck Ende der 70er Jahre den zentralen Busbahnhof Oberhof, große Brückenbauwerke und Fußgänger-tunnelanlagen im östlichen Innenstadtbereich realisiert.

Mitte der 80er Jahre wurde dann deutlich, dass diese erheblichen infrastrukturellen Vorleistungen, die sich damals auf ca. 30 Mio. DM beliefen, nicht mit einer zentralen innerstädtischen S-Bahn-Station den sinnvollen städtebaulichen Abschluss erhalten werden.

Die Stadt Gladbeck hat sich daraufhin zu einer S-Bahn-Station am Bahnhof-West bereit erklärt. Die eher periphere Lage dieses Bahnhofs zur Innenstadt begründet allerdings die Notwendigkeit einer deutlichen Verbesserung der Verknüpfung von Bahn- und innerstädtischem Buslinienangebot.

Mit Unterstützung von Bund und Land hat man sich auf eine attraktive Verknüpfung durch eine Verschiebung des Bahnsteigs unter die Europabrücke und den Anbau von Treppen- und Aufzugsbauwerken an die Europabrücke verständigt. Der im Juli 1993 von der Deutschen Bundesbahn und Land Nordrhein-Westfalen unterzeichnete Bau- und Finanzierungsvertrag zur S 9 beinhaltet für die S-Bahn-Station Gladbeck-West u. a. den Neubau eines 150 m langen Inselbahnsteigs mit einer Höhe von 96 cm zwischen heutigem Bahnsteig und der Straßenüberführung Europabrücke sowie den Neubau von zwei behindertengerecht gestalteten Bahnsteigzugängen nördlich und südlich der Europabrücke mit je einer Treppe und einem Aufzug. Ferner ist die Erstellung einer Bike & Ride und Park & Ride - Anlage vorgesehen.

Die Stadt Gladbeck hat für die von der DB AG vorgesehenen Maßnahmen eine ergänzende Planung entwickelt. (siehe unter *Geplante Maßnahmen*)

Die sich anschließenden Jahre sind geprägt von intensiven Abstimmungen mit der DB AG, zeit- und arbeitsaufwendigen Planungen aller Betroffenen und regelmäßig sich verschiebenden Inbetriebnahmeterminen, wobei die Stadt Gladbeck stets versucht hat, die für ihre eigenen Baumaßnahmen am Bahnhof West erforderlichen Förderanträge termingerecht zu stellen.

Ungeachtet des langwierigen Entstehungsprozesses der Gladbecker S-Bahn-Station nimmt die S-Bahn-Linie S 9 im Mai 1998 aufgrund der Einführung des Integralen Taktfahrplans einen Vorlaufbetrieb auf. Dies ist zum einen erfreulich für die Fahrgäste, zum anderen treffen die noch nicht erfolgten Umbauten am Gladbecker Bahnhof auf Unverständnis.

Derzeitige Situation am Bahnhof Gladbeck West

Von den Gladbecker Bahnhöfen weist der Bahnhof Gladbeck West die höchste Verkehrsbedeutung auf.



Der heutige Bahnsteig, nicht behindertengerecht

Weit über 1000 Fahrgäste nutzen täglich das Angebot vom Bahnhof West in Richtung Oberzentrum Essen bzw. ins Münsterland zu gelangen.

Die heutige Situation ist aus Sicht der Fahrgäste unbefriedigend. Die Zuwegung erfolgt für den zwischen den Richtungsgleisen liegenden Bahnsteig über zwei Treppenanlagen. Eine Behindertengerechtigkeit ist nicht gegeben. Die Ausstattung des Bahnsteigs hat sich im Laufe der Jahre nicht geändert. Auf Kritik von Fahrgästen wurde der marode Wetterschutz Anfang 2003 gegen einen neuen Unterstand ausgetauscht.

Radstation Bahnhof West

In 1999 wurde im Zuge der Bahnhofsaufwertungen entlang der Köln-Mindener-Eisenbahnlinie als Projekt der Internationalen Bauausstellung eine Radstation am Bahnhof West eröffnet. Die Empfangshalle des Bahnhofsgebäude wurde komplett umgestaltet, ein Auskunftsschalter für eine zukünftige Bahnagentur sowie eine Toilettenanlage wurden eingebaut. Für das Abstellen der Fahrräder wurden zwei ansprechend gestaltete Baukörper an das Bahnhofsgebäude gesetzt. Den Betrieb der Station hat die Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft im Kreis Recklinghausen (Rebeq) übernommen. Neben dem bewachten Abstellen von Fahrrädern werden Servicearbeiten rund ums Rad angeboten, ferner ein Kurierdienst sowie der Verleih von Fahrrädern. Die personelle Präsenz der Mitarbeiter ist dienlich für Bahnhof und Umfeld. Mit dem Konzept wird ein zukunftsweisender Weg zur innovativen Beschäftigungsförderung und zur attraktiven Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn geleistet.

Geplante Maßnahmen

Die zur Innenstadt abseitige Lage des Bahnhofs (ca 1000 Meter Entfernung zur Innenstadt und ca. 1500 Meter Entfernung zum Busbahnhof) erfordert eine gute Anbindung der neuen S-Bahn Station an das städt. ÖPNV-Netz. Im Zuge der Neugestaltung des ÖPNV Angebotes in Gladbeck im Herbst 2000 (Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen) wurde ein auf das SPNV Angebot

abgestimmter 20 Minuten Grundtakt für die Gladbecker Buslinien eingeführt. Auf der Europabrücke verkehren folgende Buslinien:

CE 56 City-Express Bottrop-Kirchellen - Gelsenkirchen Hauptbahnhof
253 Zweckel/Rentfort - Gelsenkirchen-Horst
254 Zweckel - Oberhof - Butendorf
258 Rentfort - Oberhof
188 Dorsten - Essen-Karnap (im Stundentakt)

In beiden Fahrtrichtungen verkehren an der Haltestelle Gladbeck West Bahnhof stündlich 26 Busse. Neben dem ZOB Oberhof und den drei weiteren Innenstadt Haltestellen Willy-Brandt-Platz, Goetheplatz und Marktstraße handelt es sich daher um eine wichtige zentrale Haltestelle.

Maßnahmen der DB-AG

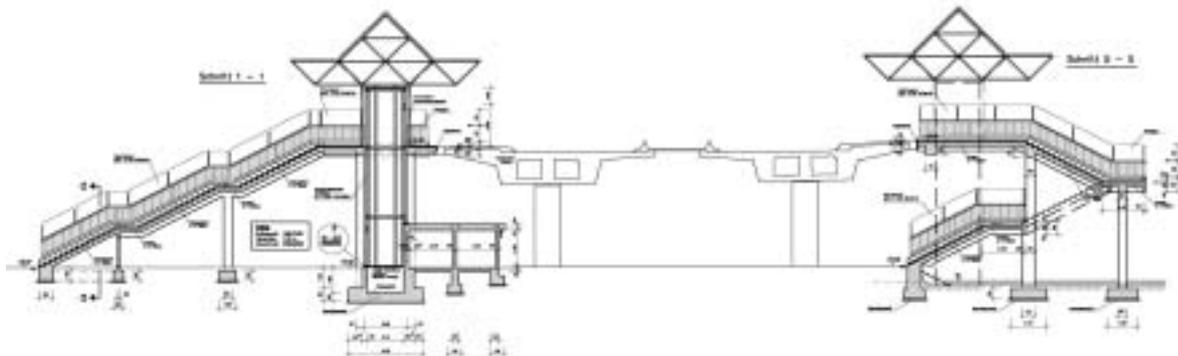
Für die Gladbecker S-Bahn-Station wird die DB AG folgenden Umbau am Bahnhof Gladbeck West vornehmen:

Neubau eines 150 m langen Inselbahnsteiges mit einer Höhe von 0,96 m zwischen dem heutigen Bahnsteig und der Straßenüberführung Europabrücke sowie der Neubau von zwei behindertengerecht gestalteten Bahnsteigzugängen nördlich und südlich der Europabrücke mit je einer Treppe und einem Aufzug. Die vorgesehene Ausstattung der Bahnsteige entspricht dem üblichen S-Bahn-Standard: verglaste Wetterschutzeinrichtung mit Sitzplätzen, Beleuchtung, Uhren, InfoVitrinen sowie Abfallbehältern. Ferner ist die Erstellung einer Park- & Ride-Anlage mit 150 Stellplätzen vorgesehen. Das Investitionsvolumen für die Maßnahmen der DB AG beläuft sich auf ca. 9 Mio. Euro, da aufwändige gleisinfrastrukturelle Veränderungen vorgenommen werden müssen.

Maßnahmen der Stadt Gladbeck

Busverknüpfung Europabrücke / Überdachungsbauwerk

Für die von der DB-AG vorgesehenen Maßnahmen hat die Stadt Gladbeck eine ergänzende Planung entwickelt, die den Bau von zwei städtebaulich prägnanten zentralen Bushaltestellen auf der Europabrücke vorsieht. Die Bushaltestellen sind direkt den Zu- und Abgängen der geplanten Treppen- und Aufzugsanlagen zum Bahnsteig zugeordnet. Die Aufzüge erhalten seitens der Stadt Gladbeck eine Tragwerkkonstruktion, die als Überdachung der Bushaltestellen dienen soll. Es handelt sich um eine Merokonstruktion aus einem trapezförmigen Raumfachwerk, das zum Witterungsschutz mit Sicherheitsverglasung ausgestattet werden soll. Auf der die Aufzüge umgebenden Plattform werden Sitzmöglichkeiten für wartende Fahrgäste untergebracht. Ferner werden Vitrinen für Fahrplan- und Tarifinformation installiert. Für diese Maßnahmen wurden Kosten in Höhe von ca. 317.000 € ermittelt.



Überdachungsbauwerke auf der Europabrücke

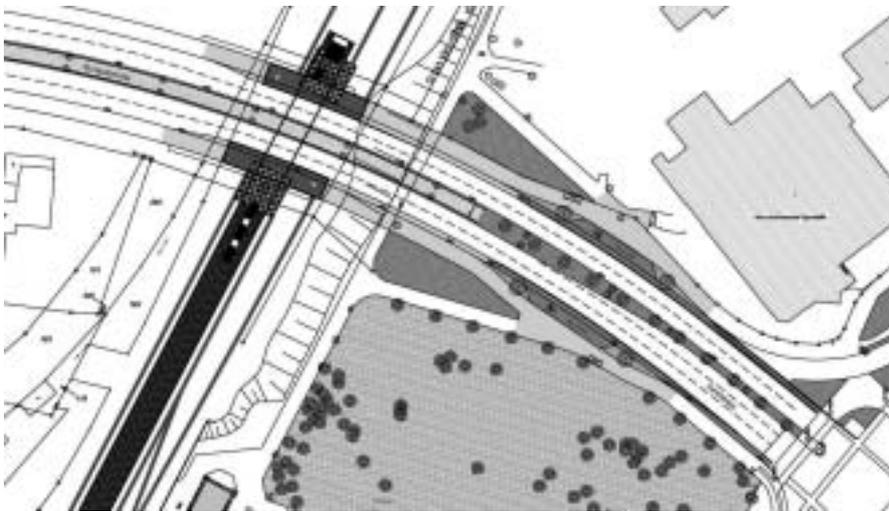
Zentrale Haltestelle Gladbeck Bahnhof West

Im Bereich des Aufzugs- und Treppenbauwerks zu dem Bahnsteig wird auf beiden Seiten der Europabrücke die zentrale Haltestelle „Gladbeck West Bahnhof“ angelegt. Die jeweils zweistreifige Fahrbahn wird insgesamt auf eine Breite von 6 Meter reduziert, um im Seitenraum für die Busfahrer eine ausreichend große Wartefläche anbieten zu können. Dies ist zudem erforderlich, da die Radfahrer auf der Europabrücke im Seitenraum (gem. Geh- und Radweg) geführt werden.

Für die Niederflurtechnik der Busse werden als Haltekanten Sonderbordsteine eingebaut. Die Haltestelle wird durch entsprechende Pflasterung gekennzeichnet.

In unmittelbarer Nähe zu der neuen Haltestelle werden Behinderten-Stellplätze angeboten, die im Bedarfsfall auch als sog. Kiss&Ride Plätze genutzt werden können. Die hierfür beidseitig der Sandstraße vorgesehenen ca. 23m langen Stellplatzbereiche werden durch entspr. Baumpflanzungen eingefasst. Die vorgesehene Stellplatztiefe von 3,5 m ermöglicht ein behindertengerechtes Aussteigen.

Für die Radfahrer werden auf beiden Straßenseiten Radfahrstreifen zwischen der Kreuzung Sandstr. / Konrad Adenauer Allee / Mühlenstraße und den o.g. Stellplatzbereichen angelegt. Für diese tiefbautechnischen Umbauarbeiten werden ca. 103.000 € benötigt.



Bei den Maßnahmen für die Busverknüpfung / Überdachungsbauwerk und den Umbauarbeiten im Fahrbahnraum handelt es sich um Fördertatbestände nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die Stadt Gladbeck hat hierfür im Mai 2002 einen Förderantrag gestellt. Auf die im März 2003 erfolgte Einplanungsmittelteilung der Bezirksregierung Münster hat die Stadt Gladbeck den Hinweis gegeben, dass die von der Stadt Gladbeck beantragten Maßnahmen im direkten Zusammenhang mit den Maßnahmen der DB AG zum Ausbau zur S-Bahn-Station stehen. Sie Stadt hat daher um eine Verschiebung des Beginnjahres für die städtischen Maßnahmen in das Jahr 2005 gebeten.

Farb- und Lichtgestaltung Europabrücke

Mit dem Neubau des S-Bahn-Bahnsteigs zwischen dem vorhandenen alten Bahnsteig und der Europabrücke befindet sich zukünftig ein ca. 30 m langer Abschnitt des neuen S-Bahn-Bahnsteiges unter der Europabrücke. Das Brückenbauwerk hat eine Spannweite von ca. 275 m und verläuft in einer Kurve. Der Bahnsteig befindet sich in der Nähe des östlichen Brückenwiderlagers.

Die Unterseite der Europabrücke entspricht in ihrer Gestaltung einem technischen Betonbauwerk. Es handelt sich um zwei nebeneinander verlaufende Brückenkonstruktionen, die die jeweiligen Richtungsfahrbahnen des Kfz-Verkehrs aufnehmen. Der Raum zwischen den beiden Brücken ist mit Betonplatten abgedeckt.

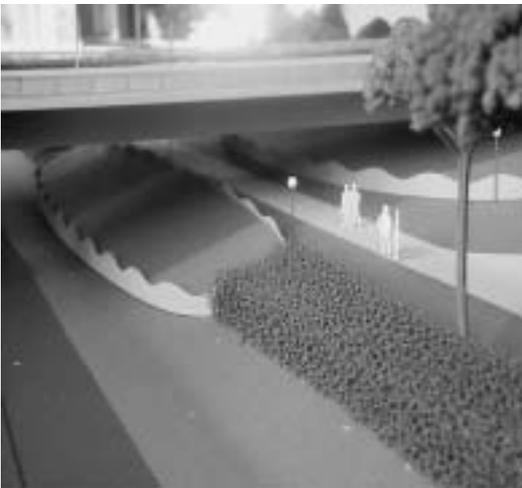
Zur Aufhellung des Raumes unter der Brücke benötigen die nunmehr über 30 Jahre alte Brücke und die Betonstützen einen Farbanstrich. Um den unwirtschaftlichen Raum zudem aufzuwerten, soll dieser in ein künstlerisches Lichtprojekt eingebunden werden.

Die bisherigen Bemühungen für diesen Maßnahmebereich Fördermittel aus der Stadterneuerung zu erhalten sind nicht erfolgreich gewesen., so dass z.Zt. keine Möglichkeit gesehen wird, diese notwendigen Aufwertungsarbeiten finanzieren zu können. Für die Farb- und Lichtgestaltung war ursprünglich eine Summe von ca. 126.000 €uro veranschlagt worden.

Städtebauliche Aufwertung unter der Europabrücke

Durch den Bau der S-Bahn-Station am Bahnhof Gladbeck West wird es im gesamten Umfeld zu Veränderungen kommen. Diese sollen städtebaulich ansprechend gestaltet werden.

Durch die neue S-Bahn erhält der vorhandene Fußweg zwischen Bahnhofsgebäude / Radstation und der östlich der Brücke gelegenen Sporthalle (Radwegeverbindung zur Talstraße) einen deutlich höheren Stellenwert. Sein Erscheinungsbild muss aufgewertet werden. Dies soll durch eine durchgängige Wegebeleuchtung sowie eine Gestaltung der angrenzenden Flächen erreicht werden



Neugestaltung der Flächen unter der Europabrücke

Die Flächen im Bereich des Brückenwiderlagers sowie die Böschung zu den Gleisanlagen sollen gepflastert und mit einer Betonmauer eingefasst werden, deren Oberkante in einer Wellenform verläuft. Durch Farbanstrich und farbige Keramikplatten soll die Mauer eine ansprechende Gestaltung erhalten.

Um auch auf der westlichen Seite der Gleisanlagen eine Raumkante zu erhalten, soll im Bereich unter der Brücke ebenfalls eine Betonmauer in Wellenform errichtet werden. Zu beiden Seiten der Mauer soll sich eine Wildrosenhecke anschließen.

Für den Maßnahmenbereich der städtebaulichen Aufwertung unter der Europabrücke sind 130.000 €uro kalkuliert. Auf die städtische Antragstellung hat die Bezirksregierung Münster Ende 2002 einen Bewilligungsbescheid in Höhe von 105.000 €uro aus Mitteln der Stadterneuerung erteilt.

Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes / Park und Ride Anlage

Bereits heute wird der Umstieg vom Auto zur Bahn intensiv genutzt. Am Bahnhofsvorplatz sowie südwestlich des Bahnhofsgebäudes stehen mehrere Parkplätze zur Verfügung. Sein Gesamterscheinungsbild ist wenig attraktiv.

Im Zuge des Baus der S-Bahn-Station soll auch die P&R - Anlage neu gestaltet und erweitert werden.



Ausschnitt aus der Planung für den Bahnhofsvorplatz

Für den Bahnhofsvorplatz sowie für die zur Sandstraße angrenzenden Böschungsfläche wurde daher ein Gestaltkonzept mit P&R-Anlage erstellt. Die Planung sieht u.a. ca. 140 Stellplätze mit zusätzlichen Reserveflächen vor. Die geschätzten Gesamtkosten für die Umgestaltung des Bereiches belaufen sich auf ca. 1 Mio. Euro.

Zur Strukturierung der unterschiedlichen Nutzungs- und Entwicklungsabsichten im Umfeld des Bahnhofs wurde Ende 2002 ferner ein Bebauungsplan (B-Plan 130, Gebiet: Bahnhof West, Hansemannstraße) aufgestellt und eine Veränderungssperre erlassen.

Nach dem zwischen dem Land NW und der Bahn geschlossenen S9-Vertrag besteht eine Vertragsverpflichtung der Bahn AG, die Anlage zu errichten. Nach Aussage der DB reichen die Fördergelder trotz der vom Land zur Verfügung gestellten 100% Finanzierung für den Bau der Anlage nicht aus. Es entsteht daher eine Unterfinanzierung, deren Ausgleich zu übernehmen die DB AG nicht bereit zu sein scheint.

Um ein zeitnahes und abgestimmtes Vorgehen mit allen Beteiligten sicherzustellen, ist die Stadt Gladbeck dem **Forum Bahnflächen** beigetreten.

Aufgrund der bisher sehr schwierigen Projektentwicklung am Bahnhof West konnte die Thematik der P&R – Anlage noch nicht mit dem gebotenen Nachdruck weiterverfolgt werden.

Zusammenstellung der Kosten

Vorgesehene städt. Maßnahmen am Bahnhof West im Zusammenhang mit dem Umbau als S-Bahn-Station	Kosten
Bushaltestelle Europabrücke	
- Überdachungsbauwerk Dachfläche insg. Beidseitig ca. 360 m ²	317.000
- Tiefbauarbeiten an Haltestelle und im Straßenraum	103.000
Gesamtkosten	420.000

Farb- und Lichtgestaltung Europabrücke (nach derzeitigem Sachstand ist eine Förderung aus Stadterneuerungsmitteln nicht möglich)	130.000
Umgestaltung und Aufhellung des Fußwegs unter der Europabrücke incl. Beleuchtung (Anlage von Pflasterflächen an Böschung und Brückenwiderlager)	131.000
Errichtung der P&R Anlage, Umgestaltung Bahnhofsvorplatz mit angrenzenden Flächen	1.000.000

Aktueller Stand des Verfahrens:

Die regelmäßige Verschiebung angekündigter Termine für den Beginn der DB Baumaßnahmen am Bahnhof West zieht sich wie ein roter Faden durch das Projekt. So traten im Herbst 1999 Schwierigkeiten mit der Genehmigungsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt in Bonn (EBA), auf. Die erforderlichen Mittel für den Umbau am Bahnhof-West wurden nicht freigegeben. Das EBA stellte den nördlichen Zugang zum Bahnsteig in Frage, der mit erheblichen Kosten verbunden ist.

Nach Intervention des Landesverkehrsministeriums verständigte man sich mit dem EBA auf eine Umbauvariante. Das Land wollte sich mit einer Anteilsfinanzierung beteiligen, um eine leistungsgerechte Abwicklung des Güterverkehrs im Bereich der S-Bahn Station sicherzustellen. Der Bau der Station entsprechend der geplanten Konzeption schien damit sichergestellt.

In 2002 trat erneut Stillstand bei dem Bahnhofprojekt ein, nachdem vom Land NW zugesagte Fördermittel an die DB Netz AG nicht bewilligt werden konnten. Das Land NW hatte in 2002 auf Grund der Revision des Bundesregionalisierungsgesetzes weniger Finanzmittel vom Bund erhalten und konnte deshalb seine Zusage für die Anteilsfinanzierung nicht halten.

Die DB Netz AG hat daraufhin die Planung am Bahnhof Gladbeck West in der Weise überarbeitet, dass sie auf die zusätzlichen Landesmittel nicht angewiesen ist, da nicht abzusehen ist, ob und wann diese Mittel bereitgestellt werden können. Die Überplanung betrifft im wesentlichen die Gleisinfrastruktur. Die Treppen- und Aufzugsbauwerke seien -wenn überhaupt- nur in geringem Maße betroffen. Die Überarbeitung der Planung machte eine erneute Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt erforderlich. Diese soll mittlerweile vorliegen.

Die Betreuung des Projektes S-Bahn-Station Bahnhof Gladbeck-West gestaltet sich auch deshalb schwierig, da es bislang keinen zuständigen Ansprechpartner für das Gesamtprojekt bei der DB AG gibt. So wechselten im Laufe der Zeit regelmäßig die Ansprechpartner. Bei der DB AG sind mit dem Projekt folgende Dienststellen befasst: DB Station&Service, DB Netz, DB ProjektBau, DB Imm, DB Regionalbahn.

Im Dezember 2003 wurde der Südast der S- Bahn S 9 (Essen – Wuppertal) feierlich eröffnet. Die Strecke wurde elektrifiziert

Seit diesem Termin verkehrt die S 9 einmal stündlich durchgehend von Haltern nach Wuppertal und von Bottrop nach Wuppertal im 20 Minuten Takt. In die fast neunzig Kilometer lange Strecke mit 28 Bahnhöfen/Haltepunkten wurden bereits 250 Millionen Euro von Bund und Land investiert.

Nachdem sich die DB Projektbau zunächst auf die termingerechte Fertigstellung der Maßnahmen des Südastes konzentriert hat, wolle man sich nun wieder verstärkt um den Ausbau des Bahnhofs West kümmern. Allerdings scheint es bei den Verantwortlichen für den Bahnhof West (Station&Service) Bedenken hinsichtlich des aufwendigen Ausbaus der Station und der damit einhergehenden zukünftigen Unterhaltungskosten zu geben.....

Bahnhof Zweckel

Die planerischen Überlegungen zur Aufwertung des Haltepunktes Gladbeck-Zweckel und seines Umfeldes gehen zurück auf die Überlegungen des Regionalarbeitskreises RAK 315, der sich Ende der 80er Jahre mit der Attraktivierung der Eisenbahnstrecke Essen / Oberhausen / Gladbeck / Borken auseinander gesetzt hat. In dem Arbeitskreis wurden verschiedene Maßnahmen festgelegt, die in ihrer Gesamtheit dazu beitragen sollten, neue Reisendepotenziale zu erschließen. In den zurückliegenden Jahren wurden bereits einige der geplanten Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt.



Blick von der Beethovenstraße auf die im Einschnitt liegenden Bahnsteige des Haltepunktes Zweckel

Der Haltepunkt Gladbeck-Zweckel hat eine zentrale Lage im Stadtteil Zweckel. Der Haltepunkt liegt in Tieflage. Er ist an die Beethovenstraße und Feldhauser Straße angebunden. Anfang der neunziger Jahre wird mit Einführung eines neuen innerstädt. Buskonzeptes eine Bushaltestelle in der Beethovenstraße direkt auf der Brücke über die Bahnlinie installiert, um die Verknüpfung des SPNV-Angebotes am Haltepunkt Zweckel mit dem städt. Busnetz zu verbessern.

Die zweigleisige Strecke hat am Haltepunkt Zweckel zwei Bahnsteige. Bislang wurden folgende bauliche Maßnahmen am Bahnhof Zweckel durchgeführt.

Errichtung eines DB-PlusPunktes:

Am westlichen Zugang zum Haltepunkt (Fahrtrichtung Oberzentrum Essen) errichtete die DB AG im Mai 1999 einen DB-PlusPunkt. Sein Standort ist am Einmündungsbereich der Haydnstraße an der Beethovenstraße. Er ist nicht auf dem Bahnsteig errichtet worden, sondern direkt auf dem Niveau der Beethovenstraße. Die Erkennbarkeit im Stadtteil ist somit gegeben. An den roten Quadratturm sind zwei Pavillons angegliedert. Die einzelnen Module enthalten einen Fahrscheinautomaten, Abfallbehälter, ein Kartentelefon, einen Wartebereich mit Sitzgelegenheiten sowie Informationsvitrinen. Ferner ist eine Notrufsäule enthalten. Mittels Videoüberwachung wird die Sicherheit der Fahrgäste erhöht und dem Vandalismus vorgebeugt. Auf der freien Fläche neben den Modulen sind einige Fahrradständer angeordnet. Im Zusammenhang mit der Errichtung des DB-Pluspunktes wurde auch der Zugang vom DB-Pluspunkt zum Bahnsteig neu gepflastert.



Der DB-PlusPunkt am westlichen Zugang

Bahnhofsvorplatz:

In 2000 wurde eine Stadterneuerungsmaßnahme am Vorplatz des Haltepunktes von der Stadt Gladbeck realisiert. Sie hat zum Ziel, die Platzfläche attraktiver zu gestalten und zu einer städtebaulichen Aufwertung beizutragen. Das Gestaltkonzept für die Platzfläche trennt den Fahrverkehr vom Fußgängerbereich. Als Gestaltelemente dienen Treppen, Mauern und eine kleine quadratische Platzfläche mit Solitärbaum.

Eine überdachte Fahrradabstellanlage ist der bahnseitigen Böschungsfäche zugeordnet. Baumbeete begrenzen den Platz zur Tankstelle und zur Feldhauser Straße hin ab. Standplätze für die Taxen sind festgelegt sowie einige PKW-Stellplätze. Die Treppe zum östlichen Bahnsteig wurde neu gestaltet und ab dem Zwischenpodest zum Platz hin aufgeweitet.

Geplante Maßnahmen

Die durchgeführten Maßnahmen haben zu einer deutlichen Aufwertung des Gesamtbereiches am Haltepunkt Gladbeck-Zweckel beigetragen. Unbefriedigend ist jedoch weiterhin, dass die Zuwegungen zu den Bahnsteigen nicht behindertengerecht ausgebildet sind. Die Stadt Gladbeck hat daher in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Bahn AG Station & Service in Essen das Thema Bahnsteigerhöhung und Zuwegung aufgegriffen. Aus Sicht des Aufgabenträgers, des VRR stellt sich die Situation wie folgt dar:

Der Betrieb auf der Strecke Oberhausen / Dorsten (RB 44) ist ausgeschrieben worden und an die Pregritzer Eisenbahn vergeben worden. Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wurde der Betrieb mit neuen Fahrzeugen aufgenommen, die über eine Fußbodenhöhe von 80 cm verfügen, so dass den Fahrgästen an 76 cm hohen Bahnsteigen ein stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge geboten werden kann. Der VRR ist daher daran interessiert, dass die Bahnsteige am Haltepunkt Gladbeck-Zweckel baldmöglichst aufgehöhrt und die Zuwegungen auch behindertengerecht ausgebaut werden.

Bahnsteigzuwegungen:

Die Stadt Gladbeck hat eine Planung für die behindertengerechte Zuwegung zum Haltepunkt Zweckel erarbeitet. Sie sieht folgende Maßnahmen vor:

Für die Fahrtrichtung Borken (östliche Bahnsteigkante) ist vorgesehen, am südlichen Ende des Bahnsteigs eine ca. 60 m lange Rampe anzubauen, die eine fußläufige Verbindung zur Feldhauser Straße schafft. An dieser Stelle befindet sich die Bushaltestelle Grüner Weg. Ferner werden von hier aus Wohngebiete erschlossen.

Der gegenüberliegende Bahnsteig (Fahrtrichtung Essen) soll ebenso an seinem südlichen Ende eine zusätzliche Zuwegung erhalten. Der Weg soll vom Bahnsteig direkt zur Haydnstraße verlaufen. Er mündet auf die Haydnstraße gegenüber den Hausnummern 4 und 6. In diesem Bereich der Haydnstraße sollen zusätzliche Park & Ride-Stellplätze und Behindertenstellplätze angelegt werden.

Aktueller Stand des Verfahrens

Mitte 2001 haben DB AG und die Stadt Gladbeck jeweils entsprechende Zuwendungsanträge bei der Bezirksregierung Münster gestellt. In den Anträgen belaufen sich die Baukosten für die städt. Maßnahme auf ca. 60.000 Euro und für die Maßnahme der DB AG auf ca. 720.000 Euro. Es war angedacht, dass die Arbeiten in einer Gesamtmaßnahme abgewickelt werden. Zwischenzeitlich hatte die DB AG die Bearbeitung der Planung bereits durch ein externes Ingenieurbüro bearbeiten lassen, die Stadt Gladbeck war an dem Verfahren beteiligt.

Ende Juli 2003 teilt die DB AG Station & Service Essen völlig unerwartet mit,.....

„...dass nach den in der vergangenen Woche erfolgten internen Abstimmungsgesprächen in den Jahren 2004 und 2005 nicht mehr mit einem Neubau der Bahnsteige in Gladbeck-Zweckel gerechnet werden kann. Derzeit erfolgt eine Konsolidierung und strategische Neuausrichtung der Investitionen für die nächsten Jahre. Es ist absehbar, dass die Priorisierung der Investitionen eine Verschiebung des Projektbeginns für Gladbeck-Zweckel erforderlich macht, ohne dass zurzeit ein Realisierungszeitraum benannt werden kann.“

Die Stadt Gladbeck hat daraufhin schriftlich ihre Verärgerung und Enttäuschung gegenüber der DB AG zum Ausdruck gebracht. In Erwiderung hat die DB AG auf fehlende Eigenmittel hingewiesen und die Stadt Gladbeck um Prüfung gebeten, ob die erforderliche Komplementärfinanzierung von ihr übernommen werden kann. Dieses Ansinnen hat die Stadt Gladbeck u.a. mit Hinweis auf die aktuelle Haushaltssituation abgelehnt.

Mit Schreiben vom 13. Mai hat die Bezirksregierung Münster die Einplanungsmittelteilung für die städt. Maßnahmen am Bahnhof Zweckel zugesandt und bittet um Angaben zur Baureife der Maßnahme. Die Maßnahme ist ebenso wie die beantragte Maßnahme der DB AG im mittelfristigen Programm des ÖPNV/SPNV – Landesprogramm (GVFG) mit einem Beginnjahr 2004 enthalten. Der Druck auf das Förderprogramm ist so erheblich, da es eine beachtliche Auflistung von Bahnprojekten gibt, die in den folgenden Jahren aus diesem Förderprogramm finanziert werden wollen. Es steht daher zu befürchten, dass die Stadt Gladbeck aufgrund der Haltung der DB AG ihrerseits die Fördermittel nicht in Anspruch nehmen kann und somit die Chance vertan ist, am Bahnhof Zweckel in absehbarer Zeit zu einer Verbesserung der Zugangssituation zu kommen.

Verlegung des Haltepunktes Gladbeck-Ost

Der Haltepunkt Gladbeck Ost soll verlegt werden und als neuer Haltepunkt Gladbeck Mitte gegenüber dem zentralen Busbahnhof ZOB Oberhof verkehrlich und städtebaulich besser eingebunden werden.

Beschreibung der Neubaumaßnahme Haltepunkt Gladbeck Mitte

Nach Prüfung durch die DB Netz AG kann der neue Haltepunkt Gladbeck Mitte an den Standort gegenüber dem Zentralen Omnibusbahnhof Oberhof ohne aufwändige Arbeiten an Gleis- und Signalanlagen gebaut werden.

Die Planung sieht einen neuen Bahnsteig mit einer Nutzlänge von 55 Metern vor und eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante (SOK). Damit entspricht er der Regelausführung neuangelegter SPNV-Bahnsteige im Rhein-Ruhr-Raum. Seine Breite liegt zwischen 6,7 m im Bereich des vorgesehenen DB PlusPunktes, 5,2 m im Treppenbereich und im übrigen Abschnitt bei 2,5 m.

Der Bahnsteig soll eine Treppenzuwegung in den vorhandenen Fußgängertunnel (Oberhoftunnel) und eine behindertengerechte Rampe zur Grabenstraße erhalten..

Die Ausstattung des Bahnsteiges soll mit Beleuchtung, Schildern, Abfallkörben und Sitzgelegenheiten im Grundsatz einfach gehalten werden. Als Kernelement der Bahnsteigmöblierung ist er-

gänzend zur Grundausstattung die Errichtung eines "DB-PlusPunkt" (als multifunktionaler Bahnsteigpavillon) vorgesehen, der neben einer überdachten Warte -und Sitzgelegenheit auch die Fahrgastinformationen und den Fahrscheinautomaten beherbergt.

Neben dem Treppenzugang vom Oberhof wird eine **neue Fußgängerfurt** über die Grabenstraße geschaffen, die den Bahnsteig mit dem übrigen Busbahnhof verbindet und eine ebenerdige Zuwegung von und zur Innenstadt herstellt. Die Lage der Fußgängerfurt ist an der vorhandenen lichtsignalgeregelten Kreuzung Graben-/Bachstraße orientiert. Der Überweg wird in die Lichtsignalregelung der Kreuzung einbezogen. Hierzu muß die Lichtsignalanlage erweitert werden.

Südlich angrenzend an die Zuwegungsrampe des Bahnsteigs zur Grabenstraße ist eine **überdachte Bike and Ride Anlage** mit 15 Abstellplätzen vorgesehen.

Der **Bürgersteig** entlang der Ostseite der Grabenstraße wird von Süden her über die Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung Bachstraße/Grabenstraße hinaus bis zum Bahnsteig fortgeführt. Er geht stufenfrei in den Bahnsteigbereich über. Von hier wird der Gehweg dann weiter bis zum vorgesehenen Behindertenstellplatz und der Kiss&Ride Zone gebaut.

Im Bereich dieser PKW Stellflächen wird der vorhandene auf Hochbord geführte **Radweg** auf einer Länge von ca 30 m abgesenkt und auf Straßenniveau als Radfahrstreifen geführt.

Im näheren Umfeld des neuen Haltepunktes sollen 3 **Behinderten-Stellplätze** geschaffen werden. Einer wird in der Zweckeler Straße direkt am neuen Haltepunkt eingerichtet, die beiden anderen befinden sich westlich der Schürenkampstraße in Höhe der Straßeneinmündung „Am Sägewerk“. Die Möglichkeit mit dem PKW den Haltepunkt Gladbeck Mitte anzufahren, den PKW zu parken und mit der Bahn weiterzufahren (**Park & Ride**) soll in begrenztem Umfang angeboten werden. Weiterhin soll für KFZ-Teilnehmer die Möglichkeit zum kurzzeitigen Halten geschaffen werden, um mitreisenden Beifahrern den Umstieg in die Bahn zu erleichtern (**Kiss & Ride**). Diese Haltezonen liegen beidseitig in der Zweckeler Straße: auf der westl. Straßenseite nördlich der vorhandenen Bushaltestelle bzw. auf der Ostseite nördlich des o.g. Behinderten-Stellplatzes.



Aktueller Stand des Verfahrens

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat sich im März 2002 für eine 20jährige Bestellung der RB 43 im Abschnitt Dorsten / Wanne-Eickel ausgesprochen. Hiermit war die Voraussetzung geschaffen, für die Verlegung des Haltepunktes öffentliche Zuschussmittel beantragen zu können.

Die Planung für die Verlegung des Haltepunktes wurde in der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses im April 2002 zusammen mit einem Sachstandsbericht beraten.

Der Ausschuss sprach sich für den Erhalt der Linie sowie für die vorgelegte Entwurfsplanung aus. Die Verwaltung wurde beauftragt, die weiteren Verfahrensschritte in die Wege zu leiten.

Im Mai 2002 hat die Verwaltung für die Verlegung des Haltepunktes Ost einen Zuwendungsantrag bei der Bezirksregierung Münster gestellt. Die beantragte Gesamtsumme belief sich auf ca. 750.000 €uro. Der Förderantrag wurde jedoch an die Stadt Gladbeck mit dem Hinweis zurückgegeben, dass wesentliche Teilmaßnahmen von der DB AG zu beantragen seien. Die Bahn AG wurde daraufhin gebeten, für die Verlegung des Haltepunktes Ost einen entsprechenden Zuschussantrag zu stellen. Diese bahnseitige Beantragung durch die DB AG ist nicht erfolgt, da bahnintern dem Projekt eine nachrangige Priorität eingeräumt wird. Auch blieb ein Vorstoss des Verkehrsverbundes Rhein Ruhr gegenüber dem Landesverkehrsministerium, in dem dieser darum bat, für die Verlegung des Haltepunktes Ost zeitnah Fördermittel im SPNV/ÖPNV-Programm zur Verfügung zu stellen, bislang ohne Erfolg.

Die städtische Antragstellung bei der Bezirksregierung hat immerhin dazu geführt, dass das Projekt bei der Bezirksregierung bekannt ist und bei der Aufstellung des mittelfristigen ÖPNV-Landesprogramms berücksichtigt wird. Bereits jetzt zeigt sich eine krasse Unterfinanzierung dieses mittelfristigen ÖPNV-Programms. Bei der Bezirksregierung liegen bereits über 50 Projektanmeldungen vor mit Gesamtkosten in Höhe von über 41 Mio. €uro. Eine Beratung über das Programm im Regionalrat steht in einer der nächsten Sitzungen an.

Aus Gesprächen mit der DB AG ist bekannt, dass die DB AG die planerischen Arbeiten für eine Verlegung des Haltepunktes Ost erst dann aufnehmen wird, wenn die Gesamtfinanzierung gesichert ist und sichergestellt ist, dass mit dem Projekt keine zusätzliche finanzielle Belastung für die DB AG verbunden ist. Das heißt: neben der großen Schwierigkeit dieses Projekt zeitnah in eine Landesförderung zu bringen, besteht zudem die Notwendigkeit der Klärung, wie die Eigenmittel für die DB-Maßnahme aufgebracht werden

Weitere Haltepunkte im Stadtgebiet

Neben den geplanten Maßnahmen an den vorhandenen Stationen wurde in den zurückliegenden Jahren die Einrichtung weiterer neuer SPNV-Haltepunkte im Stadtgebiet in die Diskussion gebracht. Entlang der Eisenbahnstrecke nach Haltern (S-Bahnlinie S 9) könnten durch einen neuen Haltepunkt zwischen Voßstraße und Bülser Straße (Gladbeck Nord) weitere Wohnsiedlungsbereiche erschlossen werden.

Weiterhin könnte durch die Schaffung eines neuen Haltepunktes an der Regionalbahnlinie RB 43 (Dorsten-Dortmund) in Höhe der Wielandstraße (Haltepunkt Butendorf) eine attraktive Erschließung des Stadtteils Butendorf erreicht werden.

Im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans wurde ferner die Anregung zur Einrichtung eines neuen S-Bahnhaltepunktes im Bereich des Wittringer Waldes gegeben. Für die drei Haltepunkte wurden entsprechende Voruntersuchungen durch die Verwaltung und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr durchgeführt. Es zeigte sich, dass die Einrichtung der einzelnen Haltepunkte mit nicht unerheblichem Investitionsaufwand und mit zusätzlichen Folgekosten verbunden ist.

Über den geplanten S-Bahn-Haltepunkt Wittringer Wald fand im Mai 2003 eine Beratung im Planungs- und Bauausschuss statt. Es wurde dargelegt, dass der geplante Haltepunkt nur ein geringes Fahrgastpotential nach sich ziehen wird. Die Einrichtung des Haltepunktes wird -auch wegen der damit verbundenen Kosten- sehr kritisch eingeschätzt. Bereits jetzt ist erkennbar, dass die

Überlegungen im Rahmen des Projektes „Gladbecker Freizeitlandschaft“ nicht zu der erforderlichen Erhöhung eines täglichen Fahrgastaufkommens beitragen werden.
Angesichts der starken Überzeichnung des ÖPNV-Landesprogramms und der problematischen Haushaltslage der Stadt Gladbeck wird aus Sicht der Verwaltung empfohlen, die benannten Haltepunkte an der Voßstraße, an der Wielandstraße und am Wittlinger Wald planerisch erst dann weiterzuverfolgen, wenn die laufenden Bahnprojekte einen ausreichenden Verfahrensstand mit gesicherter Finanzierung erlangt haben.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Die finanziellen Auswirkungen des jeweiligen Bahnprojektes sind im Text dargestellt.

Einnahme (€)	VwHH	VmHH
einmalig		
jährlich		
<i>darin enthalten:</i>		
Zuschüsse		
Beiträge Dritter		

Ausgabe (€)	VwHH	VmHH
einmalig		
jährlich		
<i>darin enthalten:</i>		
Personalkosten		
Unterhaltungs- und Betriebskosten		
Finanzierungskosten		

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Beschlussentwurf:

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Bürgermeister

I.V.
Stojan
Stadtbaurat

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

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