

Grünes Stadttor Oberhof

Situation und Geschichte

In vergangenen Jahrzehnten war der Oberhof lange ein wichtiger Bereich der Innenstadt, wo sich die Verkehrsströme in Richtung Gladbeck-Ost und Buer mit denen zwischen Zweckel und Butendorf kreuzen. Es war auch immer der östliche Abschluss der Innenstadt. Deshalb entstand der ehemalige Busbahnhof an dieser Stelle – auch als Verknüpfungspunkt mit der Bahnlinie RB43 Haltern – Castrop-Rauxel. Durch die Schließung des ehemaligen Bahnübergangs der Buerschen Straße, den Bau der monströsen Brücke und die Stilllegung der Straßenbahnlinie nach Buer verlor der Oberhof einen großen Teil seiner ehemaligen Funktionalität als Knotenpunkt. Der beim Bau des Tunnels bereits vorgesehene Zugang zu den Gleisen wurde zugemauert und der neue Bahnsteig bis heute nicht realisiert. Der alte Bahnhof Ost wurde abgerissen und der Bahnsteig dort verfällt zusehends zur Ruine. Zusammen mit der Stilllegung des ehemaligen zweiten Gleises der Bahnlinie sank die Attraktivität der Bahn stetig weiter. Am Oberhof entstand mit dem Busbahnhof auch eine Tiefgarage, die heute wegen statischer Probleme nicht mehr genutzt werden kann und auch der Busbahnhof musste stillgelegt werden weil die marode Decke das Gewicht der Busse nicht mehr trägt. Lediglich die vorgelagerten Gebäude des Busbahnhofs erfüllen noch Teilfunktionen (VRR-Filiale, Pausenraum Busfahrer...)



Im Untergeschoss der Gebäude wurde auch eine Fahrradstation eingerichtet, die vom Fußgängertunnel aus zugänglich war und Gelegenheit zum sicheren Abstellen von Fahrrädern beim Besuch der Innenstadt bot.



Auch diese Station wurde inzwischen geschlossen und ein attraktives Angebot für Radfahrer fehlt seitdem. Die ungenutzte Rampe zur Tiefgarage zeigt deutlich den fortschreitenden Verfall, der sich in die anschließenden Fußgängerzonen allmählich ausbreitet.

Planungen

Die Stadtverwaltung hat bereits viele Ideen zur Wiederbelebung des Oberhof-Areals gesehen und auch selbst schon ein paar Vorschläge gemacht . Leider wird offenbar immer noch versucht, die Situation durch einen „Investor“ zu retten. Dabei vergisst man gern, dass Investoren in der Regel keinerlei Interesse am Gemeinwohl der Stadt haben und auch in der Vergangenheit wenig dazu beitrugen, diese Stadt zu einem schöneren Ort zu machen. ¹

Die Lösung der Problematik muss daher unabhängig von Privatisierung und eine „öffentliche“ Nachnutzung sein. In diesem Fall wäre nämlich die Entfernung der Betondecke des „Busbahnhofs“ bis hin zur vorhandenen Trennfuge an der Taxispur gar kein Problem und auch nicht so ein großer Kostenfaktor, wenn man dort eben kein (großes) Gebäude errichtet. „Nachnutzung“ geht auch anders.

Die einseitige Ausrichtung der Stadt auf den KFZ-Verkehr, auch am Oberhof, hat wesentlich zur Zerstörung der Funktionalität und zur Zunahme der Unwirtlichkeit beigetragen.

Es gab bereits Vorschläge zur Verbesserung der Funktion des Fußgängertunnels durch Lichtöffnungen im Bereich der Bahngleise, Herstellung des Direktzugangs zu den Gleisen zu einem neuen

¹ Laut einer Pressemeldung 2018 bezifferte Baurat Kreuzer die Kosten einer Abstützung auf 250 000 €, die einer „Verfüllung“ auf sogar 780 000 € Dabei sprach er ständig von „Nachnutzung“ und „Bebauung“, die durch diese Kosten verhindert würden.

Ein Beitrag zum Umweltpreis Gladbeck 2022 : Oberhof - Revitalisierung und Nahverkehr

Bahnsteig südlich des Tunnels und fahrradfreundliche Rampen auf der Ostseite. Die Anbindung an die Radwege auf der östlichen Buerschen Straße wurde aber noch nicht gelöst.

Auch der neue Bahnsteig auf der Südseite des Tunnels wird seit langem diskutiert, scheitert aber bisher an der zu geringen Zugfrequenz und der fehlenden Bahnanbindung nach Essen.

Das Zuschütten des Tunnels wurde ebenfalls diskutiert, aber bisher wegen des fehlenden Bahnübergangs nicht umgesetzt. Dabei wäre ein aufgewerteter Tunnel eine deutlich bessere Lösung. Man kann Probleme nicht einfach zuschütten und dann neue darüber aufbauen.

Vorschläge für eine städtebauliche Gesamtlösung

Im Vordergrund stehen muss die Wiederherstellung der Knotenpunktfunktionen, also der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs.

Die Fahrradspuren der Innenstadt, vom Marktplatz und Körnerplatz über die Bachstraße zum Oberhof sind wesentliche Anbindungen an die Innenstadt.

Radfahrer benötigen durchgängige Wegestrukturen ohne große Umwege und Hindernisse. Wenn diese Bedingung erfüllt wird kommt der Radverkehr ganz von allein und ersetzt zunehmend das Auto in der Stadt. Dies ist absolut im Sinne der angestrebten „Verkehrswende“ und hilft, die Innenstadt wieder attraktiver zu machen.

Mit dem Hineinführen des Autoverkehrs hingegen erreicht man das Gegenteil: Die Straßen veröden zunehmend. Radfahrer und Fußgänger, die die Innenstadt beleben, werden verdrängt, der Freiraum wird großflächig asphaltiert, Grünstrukturen werden zerstört oder unmöglich gemacht. Die Stadt wird unwirtlich und unattraktiv. Mehr Parkplätze für KFZ sind somit keine zukunftssichere Lösung und nutzen der Kaufmannschaft und den Eigentümern in der Innenstadt nur sehr wenig, die ja stark auf die atmosphärische Qualität (das kann man durchaus auch wörtlich nehmen...) in der Innenstadt angewiesen sind. Der Betondeckel am Oberhof ist für derart öde Flächen geradezu ein Musterbeispiel:



Radwegeanbindung

Die Radwege der Innenstadt sollten von der Bachstraße aus über die Rampe an Oberhof durch die untere Etage mit der Fahrradstation zum Tunnel durch verbunden werden. Damit würde die Radstation ans innerstädtische Wegenetz direkt angebunden und leicht erreichbar.

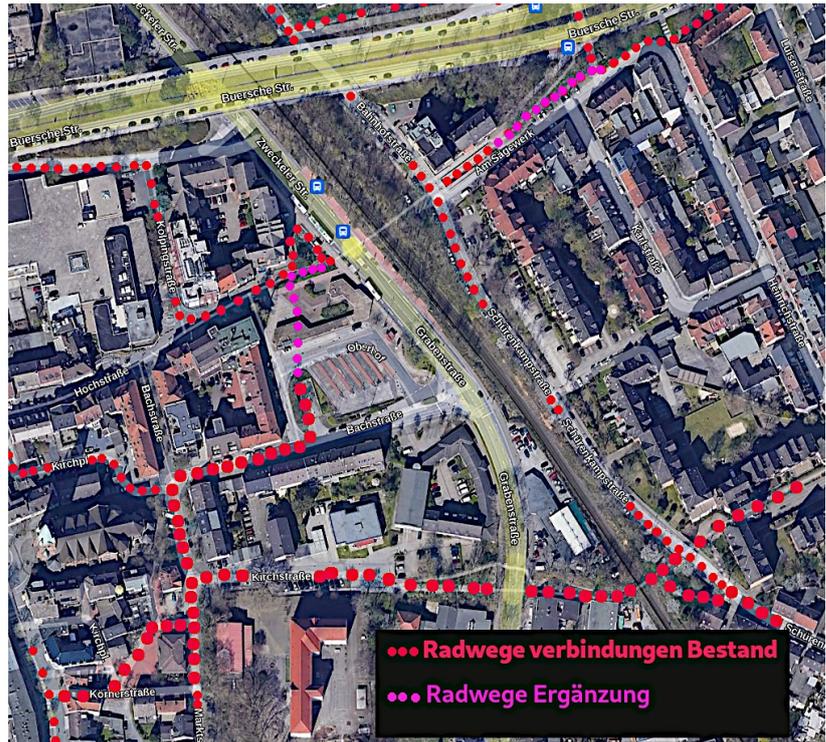


Weiter ist eine Verbesserung der Rampensituation auf der Ostseite der Bahn erforderlich. Hier kann ein Teil der überbreiten Treppe zum Tunnel zurückgebaut werden und an dieser Seite eine Fahrradrampe mit größerer Länge und geringer Steigung - ohne scharfe Kurven - bis zur Fußgänger-Unterführung an der Buerschen Straße gebaut werden.



Die Kosten einer solchen Verbesserung wären überschaubar und Radfahrer könnten dann ohne ab zu steigen von der Bachstraße bis zur Buerschen Straße oder umgekehrt durch fahren und somit einerseits die ungeliebte und für Radler gefährliche Brücke vermeiden, andererseits auch direkt in die Innenstadt gelangen.

Im Bereich Oberhof verlief die Strecke durch das Untergeschoss, wobei die Radstation direkt am Weg läge. Diese Strecke könnte optisch mit Farbgestaltung durchmarkiert werden, so dass der Eindruck einer eleganten Wegführung entsteht und es Spass macht, diese Abkürzung zu nutzen. Die Markierung kann auch dazu beitragen, Konflikte zwischen Fußgängern und Radlern im Tunnel zu vermeiden.



Rückbau und Nachnutzung Busbahnhof

Der ehemalige Busbahnhof auf dem Deckel der maroden Tiefgarage muss vollständig zurückgebaut werden. Von der vorhandenen Rampe wird nur noch die von oben gesehene linke Seite für den Radweg benötigt.

Damit steht nun ein großes Baufeld für andere Nutzungen zur Verfügung. Es wäre aber ein Fehler, auf dieser Fläche wieder ein Gebäude mit Tiefgarage zu bauen da damit der Platzraum wiederum mit abweisenden Betonstrukturen statt mit lebensfreundlichen Grünelementen und nutzbarem Freiraum versiegelt würde und der entstehende KFZ-Verkehr die wichtige Radwegeverbindung unmöglich machte.

Hier bietet es sich eher an, die Fläche wieder der Allgemeinheit zu widmen, entweder als abgeöschte Grünanlage mit Wiesen, schönem Baumbestand, Spielplatz und Verbindungswegen von den Bushaltestellen hinunter zur Radstation (wo man ggf. Leihfahrräder bekommt). Oder als schön gepflasterte, reich begrünte Hofsituation mit Café oder Biergarten im Sommer, vielleicht sogar einem kleineren Fahrradladen, Kunstgewerbeläden, einer kleinen Bühne für Musik- und andere Kleinkunstveranstaltungen, nach oben hin mit einem „Zeltdach“ aus an Drähten hoch wachsenden Ranken (z.B. wilder Wein und Blauregen, Schlingknöterich und anderen Kletterpflanzen für kühlen Schatten im Sommer überdacht. Damit erhielte Gladbeck am östlichen Stadteingang einen wirklich attraktiven Platz mit großer Aufenthaltsqualität, der ein Gegengewicht zur verkehrsreichen Zweckeler Straße bildet und in gewisser Weise auch ein Spiegelbild der Grünanlagen im Rathausbereich wäre.



Schon in dieser sehr vereinfachten Darstellung sieht man die belebende Wirkung einer Grünanlage.



Ebenso möglich: Eine intensivere Nutzung der abgesenkten Zone der ehemaligen Tiefgarage mit Boule, Café, kleinem Festplatz, Fahrradvermietung... Und mit dem berankten „Zelt“.

Verbesserung der Bahnanbindung zur Belebung der Stadt

Die Verbesserungen der Zugänge zum Oberhoftunnel sollten vervollständigt werden durch die Öffnung der ursprünglich vorgesehenen Zugänge zum Gleisbereich und die Anlage eines neuen und schöneren Haltepunktes als Ersatz für den verfallenen Bahnhof Ost-Bahnsteig.

Um diese Bahnanbindung für deutlich mehr Gladbecker attraktiv zu machen ist eine Bahnanbindung nach Essen erforderlich, da die Mehrzahl der Pendler nicht in Richtung Dortmund sondern eher Richtung Essen unterwegs sind. Eine direkte Bahnverbindung von der Gladbecker Innenstadt nach Essen wäre ein ungeheurer Gewinn für unsere Stadt.

Einerseits wäre diese Anbindung fußläufig oder mit dem Rad aus der gesamten Kernstadt schnell erreichbar, die Verknüpfung mit dem Busverkehr gelänge ohne große Probleme und das Kommen und Gehen der Fahrgäste würde eine belebende Wirkung auf die ganze östliche Innenstadt bis hin zur Horster Straße haben. Ein gutes Mittel gegen die Verödung der Fußgängerbereiche.

Die Möglichkeit einer solchen Verknüpfung nach Essen besteht im Bereich Kärntner Ring. Dort kreuzt die Bahnlinie RB43 diese Straße im Bereich des Haltepunktes Buer-Süd. Nur zwei Kilometer entfernt endet die Strecke der Essener U11 in Horst. Da die U-Bahn die gleiche Spurweite wie die RB43 hat, sollte es möglich sein, die beiden Trassen mit einer Weiche und ggf. einem Ausweichgleis am Haltepunkt Buer-Süd zu verbinden, zumal im Bereich Kärntner Ring noch Flächen für eine derartige Gleisschleife vorhanden sind. Mit einer neuen Oberleitung könnte die U-Bahn dann sogar bis nach Zweckel oder weiter durchfahren. Ein zusätzlicher Haltepunkt in Butendorf (Nähe Übergang Wielandstraße) kann das Angebot weiter verbessern.

Selbst eine zweigleisige Führung der beiden Verkehrsmittel wäre möglich, da der alte Gleiskörper auf der ehemals zweigleisigen RB43 Strecke ja noch vorhanden ist und nur die Gleise und die Oberleitung wieder neu gebaut werden müssten. Die Bemühungen der Bundes- und Landesregierung, den regionalen Bahnverkehr wieder mehr auszubauen und die damit verfügbaren Fördergelder sollten hier erwähnt werden.



Mit nur wenigen Maßnahmen im Revier kann in Sachen Bahnverbindung mit so wenig Aufwand so viel gewonnen werden.

Ein Beitrag zum Umweltpreis Gladbeck 2022 : Oberhof - Revitalisierung und Nahverkehr

Es wäre schön, wenn wenigstens einige der Ideen in Zukunft umgesetzt werden könnten um für Gladbeck den Oberhof als interessanten und nachhaltig attraktiven Stadteingang und Verkehrsknotenpunkt zu entwickeln.

