

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3423-02	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
04.05.2023	Bezirksvertretung Sterkrade	A	zurückgestellt		
25.05.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V			
19.06.2023	Rat der Stadt	B			
07.09.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V			
25.09.2023	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Vordach Bahnhof Sterkrade

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung des Vordachs der östlichen Treppen- und Rampenanlage gemäß dem Vorentwurf der Machbarkeitsstudie des Architekturbüros Meier-Ebbers.

Die Finanzierung in Höhe von 1.800.000 Euro ab dem Jahr 2027 ff. erfolgt über die Finanzstelle 560012010600500 – Personenunterführung Bahnhof Sterkrade, Finanzposition 7851.00 – Auszahlungen für Hochbaumaßnahmen für den Bau und für die Planungsleistungen/-Ingenieurleistungen in Höhe von 190.000 Euro die bereits laufend über die Finanzposition 7851.01 – Auszahlung für Hochbaumaßnahmen – Ingenieurleistungen abgewickelt werden.

Diese Beträge wurden mit der HH-Planaufstellung 2024 ff. entsprechend angepasst.

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauusch 24.08.2023	Dr. Palotz 24.08.2023	Tsalastras 31.08.2023	Schranz 04.09.2023
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3423-02	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Bezug

B/16/2219-01 vom 19.12.2016

B/17/3423-01 vom 19.06.2023

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒ Die Baukosten betragen ca. 1.670.000 Euro netto. Die Folgekosten für Reinigungs- und Unterhaltungskosten betragen für

- die Variante mit vollständigem Glasdach Fläche: 5.000 Euro netto pro Einsatz,
- die gekürzte Variante mit vollständigem Glasdach Fläche etwa 400m²: 4.000 Euro netto pro Einsatz
- die Variante mit Aluminiumverbundpaneel-Dach Fläche etwa 700m²: 3.500 Euro netto pro Einsatz.

b) Sonstige

Auswirkungen auf das Klima

ja ☐ (siehe Anlage Klimacheck)

nein ☒ Begründung:

Der Bau des Vordachs hat keine klimatischen Auswirkungen.

Begründung

Die Beratung über die Drucksache B/17/3423-01 -Vordach Bahnhof Sterkrade - wurde in der Ratssitzung am 19.06.2023 gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 6 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt zurück an den Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss überwiesen und soll danach dem Rat der Stadt zur Beschlussfassung erneut vorgelegt werden. Seit der letzten Befassung mit dem Thema Vordach in der Ratssitzung am 19.06.2023 wurde durch das Architekturbüros Meier-Ebbers eine Variantenuntersuchung durchgeführt, um zu prüfen, ob durch Entwurfsanpassung eine Kostenreduzierung erzielt werden kann. Die Vorlage wurde daher um die Ergebnisse der Variantenuntersuchung ergänzt und eine entsprechende Empfehlung auf deren Grundlage formuliert.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3423-02	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

- 49 Die Verwaltung ist am 19.12.2016 mit der Umsetzung des Siegerentwurfs aus dem Wettbewerb zum
50 Neubau des Bahnhofs Sterkrade beauftragt worden.
- 51
- 52 Als Bestandteil des Siegerentwurfs „Lichtwelten“ ist ein Vordach auf der östlichen Bahnhofseite
53 vorgesehen.
- 54
- 55 Das im Siegerentwurf konzeptionierte Vordach sah die Überdachung der Treppenanlage vor. Mit dem
56 vorliegenden Entwurf wird im Sinne der Barrierefreiheit auch die Rampeanlage überdacht.
- 57
- 58 Der Entwurf aus dem Konzept stellt für das Dach die Form eines Regenschirms dar.
- 59
- 60 Zur Realisierung des Vordaches wurden die Servicebetriebe Oberhausen (SBO) entsprechend mit der
61 Planung und dem Bau beauftragt. Für die Planung des Vordaches hat die SBO eine
62 Machbarkeitsstudie durch das Architekturbüros Meier-Ebbers erstellen lassen, welche als Anlage
63 beigefügt ist. Die Machbarkeitsstudie schlägt eine Abweichung vom ursprünglichen Konzept dargestellt
64 vor, dass die Form des Dachs an den Verlauf der Treppe und der Rampe angepasst wird, sodass das
65 Dach zukünftig funktional als Wetterschutz für den Bahnhofszugang auf der Ostseite dient.
- 66
- 67 Ein weiteres Ziel ist die städtebauliche Einbindung der Gesamtanlage in den Stadtraum zwischen
68 Bahnhofstraße und Bus/S-Bahn Station. Dazu orientiert sich der Entwurf des langgestreckten
69 Dachbauwerks an den bestehenden Überdachungen des angrenzenden Sterkrader Busbahnhofs.
- 70
- 71 Ziel ist es, eine Ensemble-Wirkung entstehen zu lassen, welche den Fahrgästen die Orientierung auf
72 dem Knotenpunkt für den öffentlichen Personennahverkehr erleichtern soll. Zusätzlich soll die
73 einheitliche Gesamtwirkung das Erscheinungsbild aus Sicht der Bahnhofstraße aufwerten und den
74 Ankommenden ein einladendes Erscheinungsbild mit gesteigerter Verweildauer bieten.
- 75
- 76 Die Verwendung eines Glasdachs vereint gleich mehrere Vorteile. Zum einen geht aufgrund der
77 Leichtigkeit vom Bauwerk keine optische Barrierewirkung aus. Zum anderen ermöglicht es eine
78 ausreichende Tageslichtversorgung im Endpunkt der Unterführung und im Bereich der Treppen und
79 Rampeanlage, was für das Sicherheitsempfinden von großer Bedeutung ist.
- 80
- 81 Der Entwicklung des Entwurfs findet auch in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn statt. Der
82 Entwurf folgt strengen externen Vorgaben; so wurde die maximale Ausdehnung der Dachfläche durch
83 Vorgaben der DB bzw. der STOAG auf das dargestellte Baufeld beschränkt. Aus den Restriktionen der
84 Tiefbau-Planung von Treppe, Rampe und Stützwände, ergibt sich eine gestalterisch sehr prägnante
85 Schrägstellung der Stützen in Querrichtung. Die als Verbundsicherheitsglas ausgeführte Überkopf-
86 Verglasung erlaubt den Einsatz einer bauwerksintegrierten Photovoltaik Anlage, bei der PV-Zellen in
87 das Glaslaminat eingebracht werden und so eine semi-transparente Wirkung entstehen lassen. Das
88 Dach hat eine Gesamtlänge von etwa 72 m und eine Breite von etwa 14 m an der breiten Südseite,
89 welche sich nach Norden, dem Baufeld folgend, auf etwa 6 m verjüngt. Den Abschluss bildet an beiden
90 Enden ein halbkreis-Bogen. Mit welchem Layout sich die PV-Anlage in die ca. 700 m² große
91 Dachfläche integrieren ließe, gilt es in einem nächsten Schritt zu ermitteln.
- 92
- 93 Auf der Grundlage des Vordachentwurfs der Machbarkeitsstudie wurde durch das Architekturbüros
94 Meier-Ebbers eine Variantenuntersuchung durchgeführt, um zu prüfen, ob durch Entwurfsanpassung
95 eine Kostenreduzierung erzielt werden kann. Hierzu wurden drei Optionen zur Anpassung untersucht,
96 welche die Anpassung der Statik/Konstruktion, die Dimensionierung des Vordachs und der Änderung
97 des Materials betrachten.
- 98
- 99 Bei der Bewertung der Vordachvarianten sind neben den Umsetzungskosten die verkehrlichen und
100 städtebaulichen Aspekte eine entscheidende Bewertungsgrundlage. Die Bahnhofszugänge müssen
101 aufgrund der hohen Bedeutung des Bahnhofs Sterkrade für Oberhausen, welche in Zukunft durch den
102 Ausbau des Bahnhofes, der Schienenwege und dem Einsatz neuer Wagentechnologien mit höheren

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3423-02	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------------	---	------------------------------------	----------------------

Kapazitäten (bereits beim Rhein-Ruhr-Express im Einsatz) weiter gesteigert wird, in hoher Qualität ausgebaut werden. Insbesondere der östliche Zugang, welcher die Hauptverbindung zwischen dem Bahnhof, der Sterkrader Innenstadt und dem Busbahnhof darstellt, erfordert einen attraktiven Ausbaustandard der den zunehmenden Personenverkehr gerecht wird.

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung sind als Anlage beigefügt und nachfolgend zusammengefasst.

Option 1 - Anpassung des statischen Systems

Die Anpassung des statischen Systems ist aufgrund der bestehenden Tiefbauplanung und der bestehenden Restriktionen bei der Wahl der Auflagerpunkte nicht realisierbar.

Option 2 - Kürzung der Überdachung

Eine Änderung der Dimensionierung durch Kürzung des Vordaches ist grundsätzlich statisch und konstruktiv umsetzbar. Die veränderte Dimensionierung führt zu einer Verringerung der Kosten in Höhe von ca. 590.000 Euro (ca. 30%).

Die Verkürzung des Vordaches hat jedoch zur Folge, dass die Rampenanlage nicht mehr überdacht ist und ein Qualitätsverlust für die Nutzer hervorgerufen wird. Der Bahnhofszugang auf der Ostseite hat eine hohe Bedeutung als Verbindung zwischen der Sterkrader Innenstadt (Eingangstor) und dem Busbahnhof. Es sollte daher eine durchgehende witterungsgeschützte und barrierefreie Zuwegung vom östlichen Zugang bis zu den Bahnsteigen (Bahnsteigdach wird ebenfalls entsprechend verlängert) gewährleistet werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass aus Gründen der Gleichbehandlung für alle Nutzergruppen wie Radfahrer:innen, Rollstuhlfahrer:innen und Menschen mit Kinderwagen oder Rollkoffern ein barrierefreier Zugang erforderlich ist. Dies schließt auch über den Rampenanlagen den entsprechenden Witterungsschutz mit ein.

Option 3 - Änderung des Materials

Als Material für die Dacheindeckung des Vordachs wurde

- ein Glasdach,
- ein opakes Dach aus Aluverbundpaneel
- und eine Kombination aus einem halb Glas- halb opakes Dach Konstruktion

betrachtet.

Die vergleichsweise geringen Kosteneinsparungen in Höhe von ca. 95.000 Euro (5%) durch eine gesamte Dacheindeckung mit Aluverbundpaneele und ca. 40.000 Euro (2%) für eine kombinierte Dacheindeckung können die Vorteile einer gesamten Eindeckung mit Glas nicht aufwiegen. Der reduzierte Lichteinfall führt zu einer Absenkung der Attraktivität des Bahnhofszugangs durch dunkle Angsträume und steht im Gegensatz zum Ziel einer natürlichen Lichtdurchflutung des Lichtweltenentwurfs. Auch die mögliche Ausstattung mit Kunstlicht stellt keine gleichwertige Alternative zum Glasdach dar und würde die Herstellungskosten des Vordaches wieder steigern. Ein opakes Dach hat in der Reinigung und Wartung einen vergleichbaren Aufwand und Kostenfaktor, wie ein vollverglastes Dach und bietet auch hier keine Vorteile.

Eine Bewertung der umsetzbaren Optionen auf der Grundlage der Ziele des Lichtweltenentwurfes ist in Tabelle 1 dargestellt. Die Option einer kombinierten Dacheindeckung aus Glas und opakes Dach wurde nicht weiter betrachtet, da dies kaum zu Kosteneinsparungen führt.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3423-02	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

157 Tabelle 1: Vergleich Ziele des Lichtweltenentwurfes (Quelle Architekturbüros Meier-Ebbers)

	Entwurf Vollständig Glas	Option 2 Kürzung Überdachung	Option 3-B Vollständig Opak / Paneel
Tageslichteinfall Angstraum	+	+	-
Ensemblewirkung ÖPNV-Knoten	+	o	-
Auffindbarkeit Wahrnehmbarkeit Adressbildung	+	o	o
Repräsentation Eingang zur Stadt	+	o	-
Aufenthaltsqualität unter Dach	+	-	-

158
159
160 Der Vergleich der Optionen mit dem Ausgangsentwurf zur vollständigen Glasüberdachung über den
161 gesamten Zugang inkl. Rampenanlage zeigt, dass nicht nur die verkehrsplanerischen Anforderungen
162 nicht erreicht werden, sondern auch die Einhaltung der städtebaulichen Ziele des damaligen
163 Lichtweltenentwurfs nicht mehr gegeben ist.

164
165 Auf der Grundlage der Bewertung der Kosten, der verkehrlichen und städtebaulichen Aspekte wird
166 daher die ursprüngliche erarbeitete Variante der Machbarkeitsstudie in voller Länge und mit kompletter
167 Glaseindeckung empfohlen.

168
169 Der Bau des Vordaches erfolgt nach Fertigstellung der Personenunterführung inkl. Treppen- und
170 Rampenanlage.

171
172 Für die Rampenanlage und Stützwände sind jedoch vorab die sich aus der Tragwerksplanung
173 ergebenden Auswirkungen für das Vordach planerisch zu berücksichtigen.

174
175 Aufgrund dieser Abhängigkeit müssen die Planungen des Vordachs ebenso wie die Treppen- und
176 Rampenanlage bereits für die Ausschreibung der Personenunterführung abgeschlossen sein.

177
178 Die Baukosten inklusive der Baunebenkosten belaufen sich nach Kostenrahmen vom 22.02.2023 auf
179 ca. 1.670.000 Euro netto respektive 1.990.000 Euro brutto. Die Kosten für die Photovoltaikanlage sind
180 in den Kosten nicht enthalten.

181
182 Im Rahmen der Baukosten inklusive Baunebenkosten in Höhe von 1.990.000 Euro fallen für
183 Planungsleistungen insgesamt 190.000 Euro an. Mit der Durchführung der Planungsleistung wird
184 sukzessive begonnen, die in diesem Haushaltsjahr 2023 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sind
185 auskömmlich.

186
187 Die Ausschreibungsplanung der DB erfolgt zzt. auf Grundlage der bis Juni 2022 geplanten
188 Rampenanlage ohne Überdachung. Durch die nachträgliche Anpassung der Stützwand-Konstruktion
189 der Rampenanlage entstehen dort gegebenenfalls Mehrkosten.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3423-02	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

190 Das Vordach wird nach Abschluss der Baumaßnahmen der DB voraussichtlich 2028 errichtet. Mögliche
191 Baukostensteigerungen in den nächsten fünf Jahren können zu Mehrkosten gegenüber der aktuellen
192 Kostenschätzung führen

193
194 Die Finanzierung erfolgt über die Finanzstelle 560012010600500 – Personenunterführung Bahnhof
195 Sterkrade, Finanzposition 7851.00 – Auszahlungen für Hochbaumaßnahmen für den Bau und für die
196 Planungsleistungen/Ingenieurleistungen über die Finanzstelle 560012010600500 –
197 Personenunterführung Bahnhof Sterkrade, Finanzposition 7851.01 – Auszahlung für
198 Hochbaumaßnahmen – Ingenieurleistungen.

199 Die weiteren Leistungsphasen zur Erstellung des Vordaches werden durch die SBO erbracht.
200
201
202
203

204 **Anlagen**

- 205
206 - Machbarkeitsstudie (nur online in Allris)
207 - Entwurfsanpassung zur Kostenreduzierung (Variantenuntersuchung) (nur online in Allris)