

stadt :gestalten Bergisch Gladbach



Rheinisch-Bergischer



Kreis



regionale2010

1. Werkstattveranstaltung Bahnhof am 29. Oktober 2008 in der VHS Bergisch Gladbach Protokoll

stadt :gestalten | Bergisch Gladbach

Erste Werkstattveranstaltung Bahnhof am 29. Oktober 2008

in der VHS Bergisch Gladbach

Schwerpunktthema der Veranstaltung: Gestaltung des öffentlichen Raums und Verkehr im Bereich des Bahnhofs in Vorbereitung zum geplanten Wettbewerbsverfahren

Einführung

Horst Schönweitz vom Büro pp als begrüßt die etwa 30 Anwesenden. Er beschreibt den geplanten Ablauf der Veranstaltung und ordnet den Nachmittag in die Reihe von Werkstattveranstaltungen. Für den Kernbaustein Bahnhof sind zunächst zwei Werkstattveranstaltungen geplant.

- In der heutigen Veranstaltung geht es um das Thema Gestaltung des öffentlichen Raums und Verkehr im Bereich des Bahnhofs.
- Die zweite Werkstattveranstaltung widmet sich dem Thema Städtebauliche Entwicklungspotenziale bislang minder genutzter Flächen.

Horst Schönweitz zitiert die wesentlichen Anregungen, die die Arbeitsgruppe Kernbaustein Geschäftsbereich in der Auftaktveranstaltung erarbeitet hat:

- Verbesserungen im Verkehrssystem
- Verbesserte Anbindung der Parkhauseinfahrten
- Verringerung der Verkehrskonflikte ÖPNV - Ziel- und Quellverkehr - Fußgänger
- Neuorganisation von Taxen und Kurzzeitparkplätzen
- Gestaltung von Straßen und Plätzen und der Rampe Stationsstraße
- Kopfgebäude am Bahnhof: wenn, dann qualitativ und mit hochwertiger Nutzung
- Potenziale Kottgengelände: Kino, Autohäuser....
- Adresse Jakobstraße: Wohnen, Freizeit, Sport....

Es ist geplant, zum Thema Gestaltung öffentlicher Räume in der Stadtmitte einen Wettbewerb durchzuführen. Horst Schönweitz stellt das Wettbewerbsgebiet vor und beschreibt das geplante Wettbewerbsverfahren. Der Wettbewerb wird europaweit ausgeschrieben. Etwa 20 Büros werden zum anonymen Verfahren zugelassen, aus dem die 6 besten Arbeiten von einer Jury ausgewählt werden. Anschließend werden in einem kooperativen Verfahren mit Anregungen der Jury an die Teilnehmer die Preisträger ermittelt. Einem der Preisträger soll dann die Aufgabe zur Umsetzung des Projekts übertragen werden. Der Arbeitskreis Kernbaustein Bahnhof nimmt Einfluss auf das Wettbewerbsergebnis durch:

- Formulieren der Aufgabenstellung in der ersten Werkstattveranstaltung
- Benennung von Vertretern als Jurymitglied
- Teilnahme bei der Präsentation der Arbeiten beim Zwischenkolloquium und zur Jurysitzung

Einführung in die anschließende Diskussion

Ina Schauer vom Büro pp als bereitet kurz auf die bevorstehende Diskussion vor. Eine illustrierte Beamer-Präsentation zum Thema: „Allgemeine Anforderungen an den öffentlichen Raum im Bahnhofsbereich“ soll helfen, einen Überblick über die vielfältigen Aspekte, die bei einer Umgestaltung bedacht werden müssen, zu erhalten. Folgende Aspekte zu den Themen Funktion, Gestaltung und Technik werden genannt, die bei der Planung Berücksichtigung finden müssen:

Funktion

- Entrée zur Stadtmitte
- Verknüpfung Bahn – Bus – Taxen – Pkw – Rad
- Verkehrsführung
- Angenehme Begehrbarkeit, Querungshilfen, Behindertenfreundlichkeit
- Leitsystem für Fußgänger
- Flanieren und Einkaufen
- Aufenthaltsqualität, Atmosphäre, Raum für Außengastronomie
- Möblierung, Begrünung und Beleuchtung

Gestaltung

- Qualität, Farbe und Oberfläche der Straßenoberflächen
- Qualität und Gestaltung von Möblierung
- Bäume und Grün
- Beleuchtung und Lichtinszenierung
- Kunst und Kultur im öffentlichen Raum

Technik

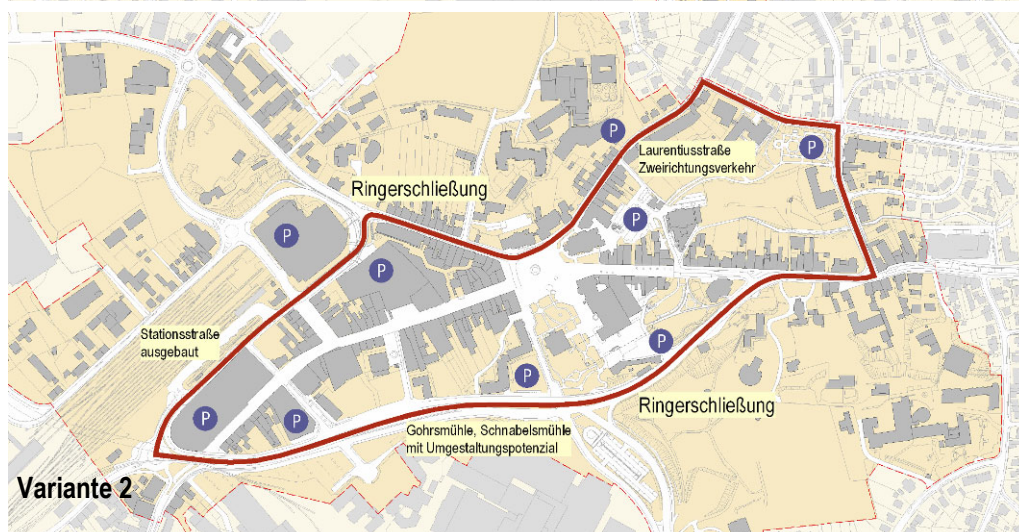
- Bahntechnik
- Langlebigkeit von Pflaster, Unterbau und Möblierung
- Entwässerung und Reinigung und Pflege

Einführungsvortrag zu aktuellen Verkehrsstudien

Peter Gwiasda, Verkehrsplaner vom Büro VIA, erläutert anhand einer Beamer-Präsentation Ideen und Ergebnisse der aktuellen verkehrsplanerischen Überlegungen. Zwei alternative Modelle zur Hauptverkehrsführung in der Bergisch Gladbacher Stadtmitte werden vorgestellt.

In Variante 1 wird, ähnlich der heutigen Verhältnisse, das Band Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße als Hauptverkehrsachse betrachtet. Die nördlichen Straßen der Stadtmitte, wie Stationsstraße, Paffrather Straße und Laurentiusstraße sind sekundäre Verkehrswege mit entsprechend geringerer Verkehrsbelastung. Dies ermöglicht eine zukünftige Umgestaltung der Stationsstraße, die gestalterische Integration der Laurentiusstraße in den Konrad-Adenauer-Platz und erhält die Laurentiusstraße als Einbahnstraße.

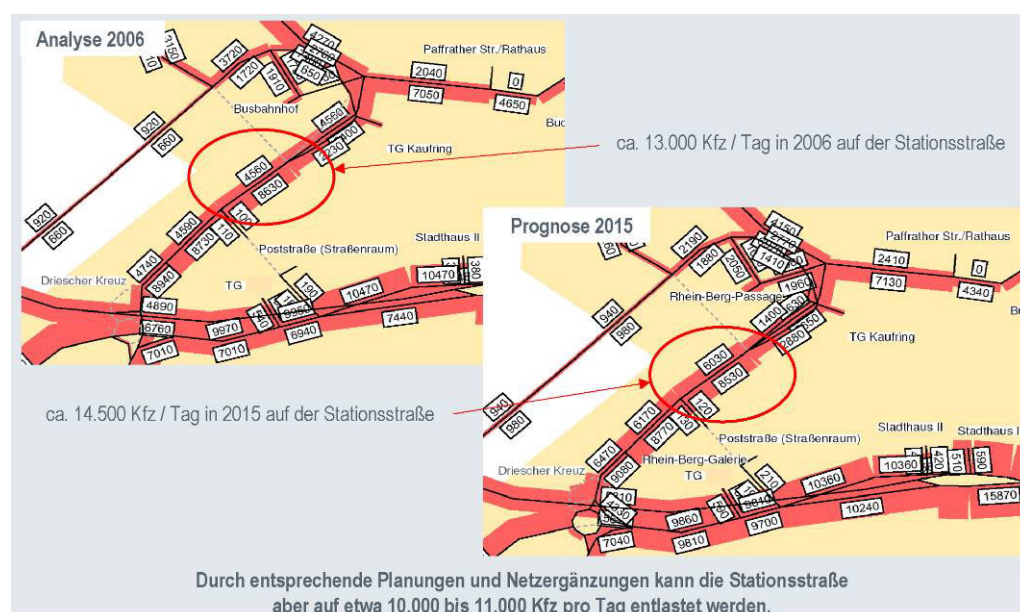
In Variante 2 wird das Verkehrssystem als Innenstadtring betrachtet. Alle Straßen würden von ähnlichen Verkehrsmengen belastet. Ein weiterer Ausbau der Stationsstraße und die Öffnung der Laurentiusstraße für den Zweirichtungsverkehr wären bei diesem Konzept notwendig. Ein Parkleitsystem für Auswärtige würde in dieser Variante alle größeren Stellplatzanlagen der Stadtmitte aufnehmen können, während es sich in Variante 1 auf die südlichen Stellplatzanlagen beschränken würde.



Peter Gwiasda macht die Nachteile der Ringlösung deutlich: noch stärkere Belastung schmäler Straßen in der nördlichen Stadtmitte, die schon heute unter Verkehrsproblemen leiden. Daher bauen seine weiteren Überlegungen darauf, dass das südliche Straßenband Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße die Hauptverkehrsachse der Stadtmitte bleibt.

Die konzeptionellen Ansätze sehen für die Knotenpunkte mehrere Kreisverkehrsplätze im Band der Hauptverkehrsachse vor. Mit dieser grundsätzlichen Änderung der Organisation der Knotenpunkte kann der Querschnitt der dazwischen liegenden Straßenabschnitte zum Teil deutlich reduziert werden. Außerdem eröffnet sich so eine umsetzbare und zudem stadtverträgliche Lösung für den Knoten Odentaler Straße/Hauptstraße („abknickende Vorfahrt“). Der große Vorteil der vorgesehenen Kreisverkehre ist der beständige und somit zwar langsamere, aber flüssigere Verkehrsfluss sowie die sich daraus ergebende Chance der Verkehrsverteilung in alle Richtungen durch die Wendemöglichkeiten an den Kreisverkehren. Auch für Fußgänger ergeben sich Verbesserungen.

Peter Gwiasda erläutert einige Ergebnisse der Parkraumuntersuchung, die den Bahnhofsbereich betreffen. Nach Zählung aller öffentlichen Stellplätze stehen mit der Eröffnung der Rhein-Berg Galerie in der westlichen Stadtmitte 1.500 und in der östlichen Stadtmitte 800 Stellplätze zur Verfügung. Über die Hälfte aller Parkplätze der Stadtmitte, nämlich etwa 1.200, werden zukünftig über die Stationsstraße erschlossen. Die meisten Parkvorgänge werden dabei durch Kurzparker ausgeübt, das bedeutet, dass die Zahl der Parkvorgänge deutlich höher ist als die Zahl der Stellplätze. Dennoch prognostiziert Peter Gwiasda, dass durch entsprechende Planungen und Netzerergänzungen die Verkehrsbelastung in der Stationsstraße gegenüber heute reduziert werden kann.



Ergebnisse der anschließenden Diskussion

Die gesamte Akteursgruppe diskutiert über die Zukunftsperspektiven im Bahnhofsbereich zu den Themen:

- Verkehrliche und funktionale Anforderungen an die öffentlichen Räume und den Bahnhof
- Gestalterische Anforderungen an Straßen und Plätze
- Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofs

Verkehrliche und funktionale Anforderungen an die öffentlichen Räume und den Bahnhof

Die Stationsstraße steht zum Thema verkehrliche Situation am Bahnhof im Mittelpunkt der Diskussion. Die Stationsstraße erschließt die großen Parkhäuser RheinBerg Passage und RheinBerg Galerie sowie für die Tiefgarage Loewen-Center für den Individualverkehr, den Busbahnhof für die Busse und den zentralen Taxenstand für die Taxen. Gleichzeitig wird sie von vielen Fußgängern und Radfahrern gequert. Ein Vorschlag zur Umgestaltung der Straße zum „Shared Space“ wird von den Busbetrieben in die Diskussion gebracht:

- Das Prinzip des Shared Space bedeutet: keine Hierarchien zwischen den Verkehrsteilnehmern. Durch Umgestaltung des Raums zu einer Gesamtfläche mit nur geringen Markierungen wird eine erhöhte Aufmerksamkeit, vor allem der fahrenden Verkehrsteilnehmer, notwendig.
- Die Busbetriebe sind überzeugt, dass mit dem Prinzip des Shared Space auch das reibungslose Ein- und Ausfahren der Busse möglich gemacht werden kann. Vom zwar langsamen, aber fließenden Verkehr verspricht man sich eine höhere Verkehrstüchtigkeit.
- Einige Akteure haben Zweifel, ob das Prinzip des Shared Space in der Stationsstraße funktioniert. Hierzu sollen Beispiele bereits gebauter Projekte (z.B. in Münster oder Brühl) in der Entscheidung hilfreich sein. Herr Gwiasda und Herr Sienko werden in der nächsten Werkstattveranstaltung Beispiele vorstellen.
- Es wird befürchtet, dass die Signalisierung vor der Rampe trotz einer Umgestaltung notwendig bleiben wird.
- Die Sperrung der Rampe für den Individualverkehr wird angeregt, aber kritisch gesehen.

Der Bedarf des Taxenverbands wird abgefragt, 2 Vertreter sind anwesend und stellen Situation und Bedarf dar:

- Der heutige Taxenstandort wird als gut befunden. Zukünftig werden ca. 12 Stellplätze für Taxen benötigt.
- Die Ausfahrt für die Taxen ist heute unbefriedigend. Hier müsste zukünftig eine bessere Führung der Taxenausfahrt hergestellt werden. Das könnte mit der angestrebten Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes geschehen.

Weitere Themen zum Verkehr werden angesprochen:

- Mit einer Umgestaltung der Stationsstraße, so wird befürchtet, würde die Jakobstraße noch stärker belastet. Die Fußwege hier sind äußerst schmal. Eine 2. Werksausfahrt der Firma ISOVER wird zwar dringend gebraucht, erscheint aber im Bereich der Jakobstraße aufgrund der zusätzlichen Belastung für die Stadtmitte unzweckmäßig.
- Es wird ein Kreisel am Ende des Tunnels zur Anbindung an die Jakobstraße und Entlastung der Stationsstraße vorgeschlagen.
- Es werden erhebliche Verkehrsprobleme westlich des Knotens „Driescher Kreuz“ (Untere Hauptstraße aus Richtung Refrath/ Gronau) gesehen, deren Lösung nach Möglichkeit bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollte.
- Die Zufahrten zu den Center-Parkhäusern müssen bei allen Planungsüberlegungen optimal gewährleistet sein.
- Eine gute Situation für Kurzzeitparkplätze muss geschaffen werden.
- Die Radstation wird 2009 fertiggestellt. In Bahnhofsnähe soll dies die zentrale Abstellanlage sein, weitere Radabstellanlagen sollten darüber hinaus außerhalb des Bahnhofsbereichs im Nahbereich der Fußgängerzone geplant werden.

Gestalterische Anforderungen und Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofs

Es wird nach den Entwicklungsperspektiven des Aurelis-Grundstücks am Kopf des Bahnhofs und dem DB-Grundstück an der Jakobstraße gefragt:

- Aurelis und DB haben ein Gespräch mit der Stadtverwaltung bezüglich einer zukünftigen Projektentwicklung auf den betreffenden Grundstücken geführt. Das weitere Vorgehen ist noch nicht abschließend geklärt, fest steht aber in jedem Fall, dass hier qualifizierte Projekte entstehen werden.

Die Akteure formulieren Anforderungen zur Bebauung der Flächen:

- Eine dichte Bebauung auf dem Aurelis-Grundstück wird kritisch gesehen (Verstellen der Blickachse zu den Kalköfen). Hier sollte entweder ein großer Platz oder ein wenig raumgreifender Solitär entstehen.
- Ein offenes, platzbildendes Gebäude als Tor zur Stadt sollte hier entstehen.
- In dem Zusammenhang soll ein personalbedienter Fahrkartenverkauf berücksichtigt werden.

Gestaltungsideen für den Bahnhofsvorplatz werden definiert:

- Der Bahnhofsvorplatz wird ein zum Aufenthalt gestalteter Platz mit Grün, Sitzgelegenheiten, Wasser etc.
- Der Platz sollte ein bewusst sehr grüner Platz inmitten der steinernen Situation der westlichen Stadtmitte sein.
- Eine konkrete Gestaltungsidee: Umrisse der Stadt Bergisch Gladbach z.B. als Intarsie im Boden einarbeiten.

Weitere Ideen und Anforderungen zur Gestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden geäußert:

- Leitstreifen für Sehbehinderte.

- Leitsystem für Fußgänger (Hinweis auf kulturelle Angebote, auch über die Stadtmitte hinaus).
- Begrünung der Rampe Stationsstraße und verbesserte Gestaltung der Verbindung Grüne Ladenstraße – RheinBerg Passage – Bahnhof.
- Gestaltung Rampe Stationsstraße durch Kinder und Jugendliche (Graffitis).
- Skulpturengarten rückwärtig des Loewen-Centers (auf dem eingeschossigen Gebäudeteil).
- Umgestaltung der rückwärtigen Fassade des Loewen-Centers.
- Als aktive Idee wird ein Jugendkulturfestival auf dem Köttgengelände vorgeschlagen.

Um etwa 17.30 Uhr endet die Veranstaltung. Horst Schönweitz dankt allen Teilnehmern und lädt zum Projekttag am 15. November 2008 ein. Es wird eine zweite Werkstattveranstaltung zu Beginn des Jahrs 2009 stattfinden.

Teilnehmer

Wolfgang Buhrow	Buhrow Grundstücksgemeinschaft
Elisabeth Cramer	ISG
Michael Günther	Stadtverwaltung
Peter Gwiasda	VIA Planungsbüro
Peter Haag	RVK Regionalverkehr Köln
Peter Klemt	KWS Kraftverkehr Wupper-Sieg AG
Thomas Klostermann	Stadtverwaltung
Günther Köhler	Nahverkehr Rheinland GmbH
Michael Kracht	Industrie- und Handelskammer
Udo Krause	Stadtverwaltung
Herbert Krämer	hkm Management AG und ISG
Jürgen Kurz	Stadtverwaltung
Evelin Maus-Müller	Immobilienervice
Dieter Müller	Buhrow Grundstücksgemeinschaft
Hans-Werner Müller	Saint-Gobain Isover
Ingo Müller-Becker	Stadtverband Kultur
Gisela Müller-Veit	Stadtverwaltung
Ole Nettig	pesch partner architekten stadtplaner
Walter Osenan	Taxiruf
Helmut Reuschenbach	Architekt
Ina Schauer	pesch partner architekten stadtplaner
Stephan Schmickler	Stadtbaurat und Stadtverkehrsgesellschaft
Peter Schneider	hkm Management AG
Horst Schönweitz	pesch partner architekten stadtplaner
Dr. Peter Sienko	Isaplan Ingenieur GmbH
Alexandra Sinz	freiberufliche Stadtplanerin
Helga Sternke	Taxiruf
Gerhard Wölwer	Rheinisch-Bergischer Kreis