

stadt :gestalten Bergisch Gladbach



Rheinisch-Bergischer Kreis



regionale2010

**2. Werkstattveranstaltung Bahnhof am 11. Februar 2009
in der VHS Bergisch Gladbach
Protokoll**

stadt :gestalten | Bergisch Gladbach
2. Werkstattveranstaltung Bahnhof am 11. Februar 2009
in der VHS Bergisch Gladbach

Schwerpunktthema der Werkstatt: Bahnhof und Mobilität

Einführung

Ina Schauer vom Büro pp als begrüßt die etwa 25 Anwesenden. Sie beschreibt den geplanten Ablauf des Nachmittags. Diese zweite Werkstattveranstaltung widmet sich den Themen:

- Rückblick auf die erste Werkstattveranstaltung, Zielvereinbarungen
- Verkehrsverknüpfungspunkt Bahnhof Bergisch Gladbach
- Stationsstraße und öffentlicher Raum

Ina Schauer zitiert die protokollierten Zielvereinbarungen, die die Arbeitsgruppe Kernbaustein Bahnhof zum Thema

- Gestaltung des öffentlichen Raums und Verkehr im Bereich des Bahnhofs erarbeitet hat.
- Nachfolgend sind diese Zielvereinbarungen dargestellt. Die in Kursivschrift dargestellten Textpassagen sind Ergänzungen oder Korrekturen, die in dieser zweiten Werkstattveranstaltung von den Akteuren angemerkt werden:

Ergebnisse und Zielvereinbarungen der 1. Werkstattveranstaltung

Thema: Gestaltung des öffentlichen Raums und Verkehr im Bereich des Bahnhofs

(1) Verkehrliche und funktionale Anforderungen an die öffentlichen Räume im Bereich des Bahnhofs

- Die Umgestaltung der Stationsstraße zum „Shared Space“ wird zur Diskussion gestellt. Das Prinzip des Shared Space bedeutet: keine Hierarchien zwischen den Verkehrsteilnehmern. Durch Umgestaltung des Raums zu einer Gesamtfläche mit nur zurückhaltenden Markierungen werden bei allen Verkehrsteilnehmern eine erhöhte Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme erzeugt.
Bezüglich der Umgestaltung des Stationsstraße zu einem „Shared Space“ werden insbesondere von der ISG grundsätzliche Bedenken geäußert. Die Zufahrt zu den zentralen Parkhäusern über eine so umgebaute Stationsstraße werde erschwert, auswärtige Besucher würden die unbekannte, unübersichtliche Situation scheuen und von einer Benutzung der Stationsstraße Abstand nehmen.
- Die Zufahrten zu den Center-Parkhäusern müssen bei allen Planungsüberlegungen weiterhin optimal erreichbar sein.
- Die Sperrung der Rampe Stationsstraße für den Individualverkehr wird angeregt und kontrovers diskutiert.
- Eine Umgestaltung der Stationsstraße darf nicht zur Last der Jakobstraße werden. Es wird ein Kreisverkehr am Ende des Tunnels Jakobstraße zur Anbindung an die Jakobstraße und Entlastung der Stationsstraße vorgeschlagen.

Ziel ist eine ausgewogene Verteilung der Verkehre auf Jakobstraße und Stationsstraße.

- Es werden erhebliche Verkehrsprobleme westlich des Knotens „Driescher Kreuz“ (Untere Hauptstraße aus Richtung Refrath/ Gronau) gesehen, deren Lösung nach Möglichkeit bei der weiteren Planung berücksichtigt werden sollte.
- Der heutige Taxenstandort in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird als gut befunden. Die derzeit provisorische Ausfahrt für die Taxen ist jedoch unbefriedigend. Hier soll zukünftig eine bessere Führung der Taxenausfahrt hergestellt werden. Dies kann im Zusammenhang mit der angestrebten Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes geschehen. Zukünftig werden ca. 12 Stellplätze für Taxen benötigt.

Vertreter der Taxibetreiber gehen davon aus, dass 12 Stellplätze nicht genügen, dass eher von einem Bedarf von 20 Stellplätzen auszugehen ist.

Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße soll im Zuge der Umgestaltung nicht „verbaut“ werden, d.h., eine Option zur späteren Öffnung der Straße für den Fahrverkehr soll bleiben.

- Es soll ein gutes Angebot für Kurzzeitparkplätze am Bahnhof geschaffen werden.
- Die Radstation wird voraussichtlich in 2009 fertig gestellt. In Bahnhofsnähe soll dies die zentrale Abstellanlage für Fahrräder sein, weitere Radabstellanlagen sollten darüber hinaus außerhalb des Bahnhofsbereichs an den Eingängen der Fußgängerzone geplant werden.

(2) Gestalterische Anforderungen und Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofs

- Die Flächen der aurelis und der DB AG an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und der Jakobstraße wurden zwischenzeitlich von der Stadt Bergisch Gladbach erworben. Derzeit werden die Modalitäten des Eigentumsübergangs (Freimachung, Entwidmung etc.) geklärt.
- An eine zukünftige Projektentwicklung werden hohe städtebauliche und architektonische Qualitätsanforderungen gestellt.
- Eine zu dichte Bebauung wird kritisch gesehen, da die Blickachse zu den Kalköfen verstellt werden könnte. Hier sollte entweder ein großer Platz oder ein wenig raumgreifendes Solitärgebäude entstehen. Das platzbegrenzende Gebäude sollte als „Tor zur Innenstadt“ fungieren. In einem solchen Gebäude ist ein personalbedienter Fahrkartenverkauf zu berücksichtigen.
- Der Bahnhofsvorplatz wird ein zum Aufenthalt gestalteter Platz mit Grün, Sitzgelegenheiten, Wasser etc. Der Platz könnte ein bewusst sehr grüner Platz inmitten der steinernen Situation der westlichen Stadtmitte sein.

(3) Detaillierte Ideen und Anforderungen zur Gestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bahnhofsbereich

- Leitstreifen für Sehbehinderte
- Informations- und Leitsystem für Innenstadtbesucher (Hinweis auf kulturelle Angebote, auch über die Stadtmitte hinaus)
- Begrünung der Rampe Stationsstraße und verbesserte Gestaltung der Verbindung Grüne Ladenstraße – RheinBerg Passage – Bahnhof
- Gestaltung der Rampe Stationsstraße durch Kinder und Jugendliche (Graffiti)

An die Gestaltung der Rampe sollte ein hoher Anspruch gestellt werden. Es wird bezweifelt, ob die Gestaltung mit Graffiti diesem Anspruch gerecht wird.

- Skulpturengarten rückwärtig des Löwen-Centers (auf dem eingeschossigen Gebäudeteil)
- Umgestaltung der rückwärtigen Fassade des Löwen-Centers
- Als besondere Idee wird ein „Jugendkulturfestival auf dem Köttgen-Gelände“ angeregt

Ergebnisse der anschließenden Diskussion zum Thema Verkehrsverknüpfungspunkt Bahnhof Bergisch Gladbach

- Herr Fischer (DB Station + Service Köln) erläutert die Modernisierungsabsichten der DB AG. Derzeit werden noch die technischen Möglichkeiten eines zweiten Bahnsteigs geprüft, die Umsetzung ist allerdings aus unterschiedlichen Gründen noch sehr ungewiss. Die Gleise am heutigen Bahnsteig werden tiefer gelegt, so dass in Zukunft ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen über die gesamte Zuglänge möglich sein wird.
- Die Funktionsverbesserung wird von den Teilnehmern des Werkstattgesprächs begrüßt, eingefordert wird darüber hinaus jedoch eine homogene gestalterische Lösung für das „Ankommen in der Stadtmitte“. Dies betrifft neben dem Anpassen des Gleises auch die Gestaltung des Bahnsteigs, die Überdachung und die Möblierung. Da das „alte Dach“ am Anfang des Bahnsteigs funktionslos geworden ist (die Züge halten schon im Streckenabschnitt vor dem Dach), bieten sich Abriss und Neugestaltung einer Überdachung in Anlehnung an die neue Überdachung der Bushaltestellen an.
- Von einem Vertreter der Taxibetriebe wird noch einmal betont, dass aus seiner Sicht eine Aufstellfläche für etwa 20 Taxen-Stellplätze benötigt werden. Denkbar sei, einen Teil dieser Stellplätze in Sichtdistanz in Form von „Nachrückstellplätzen“ (z.B. in dem nördlich anschließenden Teil der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) unterzubringen und zu organisieren. Wünschenswert sei auch ein Aufenthaltsraum für wartende Kunden sowie eine komfortable, kundenfreundliche Ein- und Ausstiegssituation.
- Ein neues „Kopfgebäude“ am Bahnhof sollte für den Bahnbetrieb sowie zur Belebung des geplanten Bahnhofsvorplatzes geeignete Nutzungen aufnehmen. Angesprochen wurden Fahrkartenverkauf, eine öffentliche WC-Anlage, Gastronomie und ein Reisebüro. Zur Befriedigung des Kundeninteresses („Ankommenssituation“) sollte an das Nutzungsangebot (Kundenzentrum/ „Mobilitätszentrale“) ein hoher Anspruch gestellt werden.
- Bei der Gestaltung des Vorplatzes sind die Verkehrsbedürfnisse (z.B. Taxivorfahrt, Behinderterstellplätze, Vorfahrt von PKW zum Bringen/ Abholen von Bahnreisenden etc.) mit zu berücksichtigen. Im weiteren Planungsprozess sollten auch Realisierungsstufen sowie Zwischenlösungen aufgrund bestehender Restriktionen und Abhängigkeiten (z.B. bahnrechtliche Entwidmungsverfahren) mitgedacht werden.

Impulsvortrag „Shared Space – Beispiele aus anderen Städten“

Peter Gwiasda vom Büro VIA Verkehrsplanung zeigt anhand von Abbildungen und Fotos das Prinzip und die Gestaltungsmöglichkeiten des „Shared Space“. Aufgrund der hohen Zahl an querenden Fußgängern und dem höheren Aufkommen von Radverkehrsteilnehmern sowie Bussen und Taxen, erachtet Peter Gwiasda das Prinzip des Shared Space in der Stationsstraße als grundsätzlich sinnvoll. Die Verkehrsgeschwindigkeit würde bei Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer deutlich reduziert werden. Beispiele von Straßen in anderen Städten mit gleichen Verkehrsbelastungszahlen wie die der Stationsstraße belegen, dass die Funktionsfähigkeit erhalten bleibt.

Herr Gwiasda zeigt Beispiele, die

- platzähnlich
- mit weicher Trennung (Poller, Leitlinien oder Rinnen) oder
- mit Mittelstreifen oder Mittelinseln

gestaltet sind.

Ergebnisse der anschließenden Diskussion zum Thema Stationsstraße und öffentlicher Raum

- Zu dem Entwurfsprinzip des „Shared Space“ werden insbesondere von der ISG grundsätzliche Bedenken geäußert. Die Gegenargumente: Die Zufahrt zu etwa 1.200 Parkplätzen werde erschwert, auswärtige Besucher würden die unbekannte, unübersichtliche Situation scheuen und von einer Benutzung der Stationsstraße Abstand nehmen.
- Gestützt wird das Entwurfsprinzip aus der Sicht der Fahrradbenutzer sowie aus der Fußgängerperspektive: Die Ziele in der Stadtmitte und im Bahnhofsbereich werden für diese Gruppen leichter erreichbar. Ein Plädoyer für das Entwurfsprinzip des Shared Space wird ebenso von den Vertretern der Busbetriebe gehalten, die eine entsprechende Umgestaltung der Stationsstraße begrüßen würden. Dies vor dem Hintergrund, dass im Rahmen des Shared Space ein Interaktionsraum für alle Verkehrsarten entstehe, der keine Priorisierung beinhalte und somit eine gegenseitige Rücksichtnahme erzielen würde.
- Auch nach intensiver Diskussion bleiben die unterschiedlichen Auffassungen zum Umbau der Stationsstraße zu einem „Shared Space“ bestehen. Als gemeinsame Zielsetzung kann jedoch festgehalten werden: Ziel ist das optimale Heranführen aller Verkehrsteilnehmer – motorisierter und nicht motorisierter – an die Stadtmitte und den Bahnhofsbereich. Es gilt, den Verkehr mit seinen verschiedenen Verkehrsarten (Kfz, Busse, Taxe, Radfahrer, Fußgänger) und großen Verkehrsmengen verträglich zu organisieren, ohne Teile zu verdrängen. Dabei sollte der reine Durchgangsverkehr möglichst aus der Stationsstraße herausgenommen werden. Die Erschließungsfunktion der Stationsstraße für Ziel- und Quellverkehre ist für die verschiedenen Verkehrsarten sicher zu stellen und zu optimieren.

Teilnehmer

Annette Bardo	KWS Kraftverkehr Wupper-Sieg AG
Judith Becker	Caritasverband
Michael Buhleier	Stadt Bergisch Gladbach
Elisabeth Cramer	ISG Hauptstraße e.V.
Saraj Din	Taxi Zentrale
Günther Fischer	DB Station Service
Michael Günther	Stadt Bergisch Gladbach
Peter Gwiasda	VIA Planungsbüro
Peter Haag	RVK Regionalverkehr Köln
Joachim Horst	Stadt Bergisch Gladbach
Pia Jope	Stadt Bergisch Gladbach
Peter Klemt	KWS Kraftverkehr Wupper-Sieg AG
Günter Köhler	Nahverkehr Rheinland GmbH
Thomas König	Caritasverband
Michael Kracht	Industrie- und Handelskammer zu Köln
Herbert Krämer	ISG Hauptstraße e.V.
Udo Krause	Stadt Bergisch Gladbach
Hans Lauten	Beirat für Menschen mit Behinderungen
Bernd Martmann	Stadt Bergisch Gladbach
Ole Nettig	pesch partner architekten stadtplaner
Ina Schauer	pesch partner architekten stadtplaner
Stephan Schmickler	SVB Stadtverkehrsgesellschaft Bergisch Gladbach mbH
Horst Schönweitz	pesch partner architekten stadtplaner
Nicole Schumann	Stadt Bergisch Gladbach
Dr. Peter Sienko	ISAPLAN Ingenieur GmbH
Alexandra Sinz	freiberufliche Stadtplanerin
Helga Sternke	Taxiruf Bergisch Gladbach
Dieter Wagner	Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul G. Jansen GmbH
Gerhard Wölwer	Rheinisch Bergischer Kreis
Nuri NN (?)	Taxi Zentrale