



Beratungsvorlage Nr. 0421/X

Mönchengladbach, 21.05.2021

öffentlich

Fachbereich FB 61 Stadtentwicklung und Planung

Beratungsfolge

Gremium

Bezirksvertretung Nord
Ausschuss für Planung, Bauen und Stadtentwicklung
Ausschuss für Umwelt und Mobilität
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Wirtschaft
Hauptausschuss
Rat

Sitzungsdatum

02.06.2021
08.06.2021
10.06.2021
17.06.2021
22.06.2021
30.06.2021

TOP:

Mobil Hub der Zukunft mg+

Beschlussentwurf:

Nach Anhörung der Bezirksvertretung Nord empfehlen der Ausschuss für Planung, Bauen und Stadtentwicklung, der Ausschuss für Umwelt und Mobilität, der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Wirtschaft und der Hauptausschuss, der Rat beschließt, die vorliegenden Planungen der NEW mobil & aktiv Mönchengladbach GmbH (NEW) für den „Mobilitätshub der Zukunft“ (ZOB mg+) umzusetzen.

Finanzwirksamkeit:

- Keine finanzielle Auswirkung
 Finanzielle Auswirkung:

Auf Basis der vorliegenden Planungen verursacht der „Mobil Hub der Zukunft mg+“ insgesamt Kosten von 21,0 Mio. € netto. Davon entfallen rd. 17,6 Mio. € netto auf die NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH und rd. 3,4 Mio. € netto, respektive rd. 4,0 Mio. € brutto auf den städt. Kernhaushalt.

Die auf die NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH entfallenden Maßnahmen werden über den Wirtschaftsplan abgebildet. Daher wird an dieser Stelle lediglich die den Kernhaushalt der Stadt Mönchengladbach betreffende Finanzwirksamkeit dargestellt.

Bei den städtischen Maßnahmen ist zu unterscheiden:

a) Umbau ZOB am Europaplatz (Anteil Städtebauförderung)

Der Anteil der Städtebauförderung an der Gesamtmaßnahme ist bisher bei LDI 0302 Innenstadt-konzept Mönchengladbach Alt-MG mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von 1,2 Mio. €, einer Einnahmeerwartung von 0,96 Mio. € und einem städt. Eigenanteil von 0,24 Mio. € eingeplant.

Aufgrund der vorliegenden Planungen ergeben sich nunmehr Gesamtkosten von rd. 1,9 Mio. €, somit eine Kostensteigerung von 0,7 Mio. €.

Die Stadt Mönchengladbach wird auf Basis dieser höheren Kosten einen Zuwendungsantrag stellen. Allerdings ist dies nur innerhalb des festgelegten Gesamtkostenrahmens von 50 Mio. € unter Zurückstellung anderer Maßnahmen aus dem Innenstadtkonzept Alt MG möglich. Die Antragstellung erfolgt bis zum 30.09.2021 für eine Förderung in 2022.

Die Finanzierung hängt somit von der Erteilung des Bewilligungsbescheides ab.

Sollte eine Finanzierung innerhalb des oben dargestellten Gesamtkostenrahmens von rd. 50 Mio. € nicht gelingen, würde der städt. Investitionshaushalt mit rd. 0,7 Mio. € zusätzlich belastet. Zur Vermeidung einer Nettoneuverschuldung wären in gleichem Umfang andere geplante Investitionsmaßnahmen zu streichen oder zurückzustellen.

b) Straßenbau – Folgemaßnahmen

Als Folgemaßnahmen kommen in Betracht:

- Wiederherstellung Goebenstraße
- Anschlussmaßnahme Sittardstraße
- Anschlussmaßnahme Humboldtstraße.

Die kalkulierten Bruttokosten betragen rd. 2,1 Mio. €. Die Realisierung ist ab Mitte 2024 ff prognostiziert.

Die Mittelfristige Finanzplanung des Doppelhaushalts 2021/2022 sieht hierfür noch keine Veranschlagung vor. Im Rahmen der Etataufstellung für den Haushalt 2023 sind diese Maßnahmen ab 2024 ff prioritär in die Mittelfristige Finanzplanung aufzunehmen.

Zur Vermeidung einer Nettoneuverschuldung sind in gleichen Umfang andere geplante Investitionsmaßnahmen zu streichen oder zurückzustellen. Die Veranschlagung zusätzlicher konsumtiver Mittel kann nur unter dem Vorbehalt erfolgen, dass keine Gefährdung des Haushaltsausgleichs eintritt.

Inwieweit sich die Belastung des städt. Haushalts ggfs. durch Kostenbeteiligungen Dritter reduzieren lässt, muss noch geprüft werden.

Auswirkung auf die Kinder- und Familienfreundlichkeit:

- Keine Auswirkung
 Auswirkung:

Durch einen modernen und vollständig barrierefreien sowie sicheren ZOB am Europaplatz wird eine wesentliche Verbesserung der Kinder- und Familienfreundlichkeit erzielt.

Begründung:

Hintergrund

Der Europaplatz – Heutige Situation

Der Europaplatz ist aufgrund seiner Lage im Stadtgefüge einer der mit Abstand zentralsten, meist frequentierten Orte und damit wichtigsten Eingänge der Stadt. Neben dem seit 1991 denkmalgeschützten Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs (HBF) Mönchengladbach an seinem südlichen Rand wird er im Norden durch das „Haus Westland“ begrenzt und, diesem zentral vorgelagert, maßgeblich durch den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) bestimmt. Das Haus Westland ist ein im Privateigentum befindliches Gebäude der ersten Nachkriegsmoderne (1955), das erkennbar in desolatem baulichen Zustand ist und seit vielen Jahren ohne absehbare Verwertungsmöglichkeit nahezu leer steht. Der ZOB, der im Jahr 2000 als integraler Knotenpunkt im Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) der Stadt eröffnet wurde, fungiert seitdem als wichtigster Vernetzungs- und Umsteigepunkt der Stadt.

Vor allem die Businfrastruktur des ZOB mit seinem großformatigen, ausladenden Dach und den insgesamt 26 Bushaltepositionen in gefächerter, teils paralleler Aufstellung zum Bahnhofsgebäude, zahlreiche hoch versiegelte Verkehrsflächen und der den Platz passierende motorisierte Individualverkehr (MIV) prägen die rund 16.000 qm große Fläche des Europaplatzes, die damit seit Kriegsende ausgehend vom einstigen Schmuckplatz Anfang des 20. Jh. (mit Grünbereichen und hoher Aufenthaltsqualität) auf die heutige Größe erweitert und dabei nach und nach auf eine reine Verkehrsfunktion reduziert wurde.

Aufgrund seiner funktionalen Defizite konnte der ZOB allerdings langfristig die an ihn gestellten betrieblichen und nutzerbezogenen Erwartungen nicht erfüllen. Aus Sicht des ÖPNV wird er künftig und auf Dauer auch nicht den an einen modernen Busbahnhof zu stellenden steigenden Bedarfen und Anforderungen genügen.

So ist die vorhandene Dachkonstruktion trotz ihrer Größe nur bedingt zum Schutz der wartenden Fahrgäste gegen Witterungseinflüsse, wie z. B. Schlagregen oder starken Sonnenschein, geeignet. Diese ist ferner wartungs- und damit kostenintensiv. Die Haltestellen- und Fahrbereiche sind ineffizient angeordnet, zu schmal bemessen, nicht barrierefrei ausgebaut, ermöglichen kein unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse und werden durch fehlenden Aufenthalts- und Bewegungsraum dem erwarteten und zurecht eingeforderten Fahrgastkomfort der Nutzer keinesfalls gerecht. Ihre fächerartige Anordnung macht zum Bussteigwechsel ein ständiges Queren der zahlreichen Fahrbahnen erforderlich. Dies erhöht die Unfallwahrscheinlichkeit zwischen Bussen und Fahrgästen. In vielen Teilbereichen des ZOB weist das verlegte Pflaster ersten Sanierungsbedarf auf. Im Bereich der Fahrbahnen ist das Pflaster bereits stark beschädigt. Dynamische Fahrgastleitsysteme fehlen, technische Vorkehrungen und auch räumliche Möglichkeiten zur erstmaligen Etablierung oder Ausweitung alternativer Antriebskonzepte (wie z. B. Elektromobilität) sind nicht gegeben. Das vorhandene Kundencenter sowie die Betriebs- und Technikräume entsprechen nur noch bedingt den aktuellen technischen und betrieblichen Standards.

Der den Platz durchquerende MIV wirkt sich nicht nur zusätzlich negativ auf die Fahrgastsicherheit aus, sondern beeinträchtigt – durch Rückstauerscheinungen in Folge von Parkvorgängen im Bereich vor dem Haus Westland sowie durch die zur Steuerung des Verkehrs erforderlichen Lichtsignalanlagen – den Betriebsablauf des Busbahnhofs. In der Summe stellt sich der heutige ZOB damit schon allein aus rein verkehrlicher Sicht trotz seiner enormen Raumeinnahme und Dimension weder fahrgastfreundlich noch betrieblich leistungsfähig dar. Auch eine zukunftsgerichtete Erhöhung der Kapazitäten ist im Bestand nur in sehr begrenztem Umfang möglich.

Aber auch gestalterisch und funktional weist der Platz erhebliche Defizite auf. Vorhandene Fuß- und Radwege werden durch Gebäude- bzw. Tiefgaragenzufahrten oder durch Anlieferzonen am Platz anliegender Nutzungen unterbrochen. Aufenthaltsbereiche für Passanten befinden sich lediglich auf versiegelten Restflächen, so etwa an der Nordseite des Platzes sowie unmittelbar am Bahnhofsgebäude. Die heutigen Fahrgastwartebereiche des Busbahnhofs werden von einer großflächigen, fächerartigen Glasüberdachung überspannt, die den architektonischen Charakter des Platzes maßgeblich und zu seinem Nachteil bestimmt. Die hier ursprünglich geplante Dachbegrünung konnte nicht erfolgreich umgesetzt werden. Raum für Aufenthalt sowie Grünflächen fehlen nahezu platzumfänglich.

Das eingesetzte Straßenmobiliar, bestehend aus verschiedenen Mastleuchten und Pollern unterschiedlichen Typs, entspricht nicht mehr dem aktuellen Zeitgeist. Es ist vielfach, wie z. B. im Fall der angebrachten Mülleimer und Sitzgelegenheiten, durch Alterung, Abnutzung, äußere Einflüsse oder Vandalismus beschädigt.

In der Summe entspricht der gesamte Platz damit weder in Bezug auf Funktionalität und Nutzeranforderungen noch hinsichtlich seiner Gestaltung, Beschaffenheit und Aufenthaltsqualität den heutigen Ansprüchen und dem Selbstverständnis einer modernen Großstadt. Städtebaulich stellt er vielmehr eine überfrachtete, unübersichtliche und in vielerlei Hinsicht stark belastete, dimensionslose „Fläche“, jedoch keinen wirklichen „Platz“ dar. Flankiert von einem Qualitätsverlust der im Umfeld befindlichen Nutzungen und durch seine monostrukturelle Funktion als Verkehrsraum ist dieser bedeutende Stadtraum zu einem reinen Transitraum sowie zum tristen Angstrraum degradiert, der daraus folgend einen massiven Imageverlust erfahren musste. Es ist heute ein Ort, der weder seiner besonderen Lage im Zentrum der Stadt (d. h. im Übergang zur Haupteinkaufsstraße sowie zum beliebten Gründerzeitviertel am Schillerplatz) gerecht wird, noch die gängigen Erwartungen an ein einladendes, freundliches Entree einer Stadt zu erfüllen vermag.

„19 Häuser für Mönchengladbach“

Um die beschriebenen städtebaulichen und funktionalen Defizite des Ortes dauerhaft lösen zu können, ist der Platz ganzheitlich, d. h. in seiner Gesamtheit und im Sinne seiner ihm zugesprochenen Doppelfunktion als zentraler Mobilitätsknotenpunkt und zugleich als einladender Empfangs- und Aufenthaltsort zu betrachten. Ausgangspunkt dieser Überlegung und schließlich Anstoß der hier vorgestellten Umgestaltung war die ab dem Jahr 2016 nunmehr veränderte Eigentumssituation am Haus Westland. Die durch einen neuen Eigentümer des Objektes angestrebte Aktivierung und Neupositionierung des Grundstücks deckte sich mit den grundsätzlichen Aufwertungszielen der Stadt für diesen Bereich, erforderte zunächst aber eine städtebauliche und architektonische Gesamtkonzeption, die durch einen Wettbewerb gefunden werden sollte, in dessen Rahmen ganzheitlich auch die Neubetrachtung des Europaplatzes samt ZOB und dem Übergang zur Hindenburgstraße erfolgen sollte. In enger Abstimmung mit der Stadt wurden diese komplexen städtebaulichen Anforderungen schließlich durch einen zweiphasigen Architekturwettbewerb gelöst. Im Ergebnis kürte die Jury im Jahr 2017 den Entwurf „19 Häuser für Mönchengladbach“ des Büros kbnk Architekten aus Hamburg einstimmig zum Wettbewerbssieger (vgl. Vorlage Nr. 2209/IX). Der Entwurf sieht durch seine in Anlehnung an die Umgebung gewählte Kleinteiligkeit und Körnigkeit der Bebauung die Schaffung eines neuen Stadtquartiers der „19 Häuser“ und „vier Höfe“ vor.

Mit seiner südlichen Baugrenze rückt die geplante Bebauung – in Rückbesinnung auf die ursprüngliche Platzdimension und damit dem Planungsverständnis der „Stadtreparatur“ folgend – an die historische Bauflucht der Hindenburgstraße heran, tangiert damit aber auch Teile des heutigen ZOB. Das Vorhaben „19 Häuser“ wurde damit Auslöser und Ausgangspunkt aber zugleich auch große Chance, nicht nur isoliert das Grundstück Haus Westland, sondern im gleichen Rahmen auch die unbefriedigende Situation in seiner Umgebung, d. h. vor allem am Europaplatz und am Busbahnhof, neu zu denken und den ZOB in diesem Zusammenhang als eine zentrale Drehscheibe (sog. Hub) für die Mobilität der Zukunft völlig neu aufzustellen.

Bauleitplanverfahren

Zur Vorbereitung der Umsetzung des Vorhabens „19 Häuser“, für das das Haus Westland zugunsten eines neuen urbanen Quartiers unterschiedlicher Nutzungen letztlich weichen soll, befindet sich der Bebauungsplan „Nr. 789/N Europaplatz“ mit paralleler Änderung des Flächennutzungsplans in Aufstellung (vgl. Vorlagen Nr. 2535/IX und Nr. 4202/IX). Er setzt mit Rücksicht auf die Belange des Bus-, Fuß- und Radverkehrs und damit in enger Abstimmung mit der NEW ausreichend dimensionierte Verkehrsflächen für den neuen „Mobilitätshub der Zukunft“ fest. Der entsprechende Satzungsbeschluss soll voraussichtlich im Herbst dieses Jahres vom Rat der Stadt Mönchengladbach gefasst werden. Im Anschluss daran ist mit dem Abriss des Haus Westlands zu rechnen. Gleichwohl begründet auch das bereits vorhandene Planungsrecht des (noch) rechtsgültigen Durchführungsplans Nr. 1 von 1953 die Möglichkeit zum Bau des neuen Mobilhubs.

Mobilitätshub der Zukunft für Mönchengladbach (ZOB mg+)

Planungsverfahren

Um gemäß der formulierten städtebaulichen Leitidee die Baugrenze am Europaplatz ohne Einschränkungen für den Betriebsablauf und für künftige Entwicklungsmöglichkeiten des Busverkehrs wieder in ihren historischen Verlauf in Verlängerung der Hindenburgstraße an den Hauptbahnhof heranrücken zu können, wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren seitens der für den ÖPNV in Mönchengladbach zuständigen Betreiberin „NEW mobil & aktiv Mönchengladbach AG“ zunächst in einer Machbarkeitsstudie geprüft, inwieweit auch auf einer potenziell verkleinerten Fläche ein leistungs- und vor allem auch zukunftsfähiger ZOB realisierbar ist. Grundlagen für diese Prüfung eines externen Planungsbüros bildeten das aktuelle Linienkonzept in der dritten Ausbaustufe, das Erfordernis der Durchführung von Blockabfahrten, die Herausnahme des MIV bei Einbindung des Radverkehrs (Radroutennetz NRW) sowie die Berücksichtigung von künftigen Entwicklungsoptionen im ÖPNV, wie z. B. die stetig zunehmende Elektromobilität. Zentrale Ziele waren vor allem auch die Optimierung des Betriebsablaufs, die Verbesserung der ÖPNV-Reisezeit, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit für die Fahrgäste sowie eine vollständige Barrierefreiheit aller Anlagen. Die Machbarkeitsstudie bestätigte, dass aus verkehrsplanerischer Sicht eine Verkleinerung des ZOB möglich ist, ohne dass darunter die Leistungsfähigkeit des ÖPNV leidet. Im Gegenteil, eine effiziente Anordnung und damit Optimierung des ZOB schafft künftig sogar weitere Entwicklungsspielräume und Erweiterungsmöglichkeiten für den Busverkehr. Das positive Ergebnis der Prüfung war Grundvoraussetzung für die Weiterverfolgung des Vorhabens „19 Häuser“ in der bisherigen Form und der sodann erfolgten Konkretisierung des neuen ZOB, die im Folgenden vorgestellt wird.

Auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Fördermittelgeber plante auf Antrag der NEW auf dieser Grundlage bereits Fördermittel für einen neuen ZOB für Mönchengladbach ein. Ende Dezember 2020 wurde auf Basis der sodann Anfang 2021 auch in den politischen Gremien vorgestellten Entwurfsplanung zum neuen ZOB (vgl. Vorlage Nr. 0340/X) der Förderantrag beim VRR eingereicht. Dies war notwendig, um einen möglichen Baubeginn im Jahr 2021 sicherstellen zu können.

Beteiligungsprozess

Die Planungen wurden in der gesamten Planungsphase kontinuierlich und mehrfach mit der Inklusions- und Behindertenbeauftragten der Stadt Mönchengladbach sowie mit Vertretern von Menschen mit Behinderungen diskutiert. Ihre Anregungen flossen, soweit möglich, in die Planung ein.

Eine Einbeziehung der Fachöffentlichkeit und diverser direkt Betroffener zur konkreten Funktionsweise und Ausgestaltung des neuen ZOB erfolgte im Rahmen der Durchführung eines dialogorientierten Austauschs in Form einer Präsenzveranstaltung am 28.07.2020. Die mit der Planung des ZOB beauftragten Fachplaner bestehend u. a. aus Verkehrsplanern, Freiraumplanern, Lichtingenieuren und Architekten diskutierten die bisherigen Planungen

mit Vertretern verschiedener Behindertenverbände, des Fahrgastverbandes PRO BAHN, mit der Taxiinnung sowie weiteren Institutionen. So konnte z. B. über die künftige Lage und Anforderungen des Taxibetriebs diskutiert und gewährleistet werden, dass ihre Anliegen in der Planung ausreichend Berücksichtigung fanden. Auch der ADFC hat die Planung geprüft und begrüßt.

Die breite Öffentlichkeit hatte sodann im Sommer 2020 (Anfang August bis Mitte September 2020) die Gelegenheit, über ein eigens eingerichtetes Internetportal unter www.zob-mg.de sowie zusätzlich auf schriftlichem Wege Stellung zur Planung zu nehmen. Davon machte eine Vielzahl von interessierten Personen Gebrauch und brachte in der Summe rund 100 Hinweise und Anregungen ein, die geprüft und sofern technisch, städtebaulich, finanziell und betrieblich möglich, berücksichtigt wurden. Alle Personen, die sich teils auch mehrfach und intensiv eingebracht haben, haben eine ausführliche Antwort auf die vorgebrachten Anmerkungen erhalten. Über ein zusätzliches sog. „Erklärvideo“ auf dem o. g. Internetportal wurde die Planung allgemeinverständlich erläutert und nachvollziehbar visualisiert.

Aufgrund der seit Anfang 2020 andauernden Corona-Pandemie konnte keine Öffentlichkeitsbeteiligung als Präsenzveranstaltung oder als Vor-Ort-Befragung durchgeführt werden. Jedoch konnte durch o. g. Verfahren dennoch eine Großzahl an Interessierten erreicht werden und diese ihre Anregungen und Wünsche zur Planung einbringen.

Die Planung wurde zudem regelmäßig mit dem für Denkmalschutz zuständigen städtischen Fachbereich Bauordnung und Denkmalschutz abgestimmt, um den Schutzbelangen der Denkmäler der Umgebung, insbesondere dem Hauptbahnhofsgebäude, ausreichend Rechnung zu tragen. Die Denkmale werden durch die geplante umfassende Umgestaltung des Europaplatzes aufgewertet.

In den Sitzungen des Planungs- und Bauausschusses (PBA) am 18.06.2019 (vgl. Vorlage Nr. 3948/IX), der Bezirksvertretung Nord (BV Nord) am 05.02.2020 und des PBA am 18.02.2020 (vgl. Vorlage Nr. 4399/IX), der BV Nord am 12.08.2020 und des PBA am 25.08.2020 (vgl. Vorlage Nr. 5374/IX) und zuletzt der BV Nord am 13.01.2021 und des Ausschusses für Planung, Bauen und Stadtentwicklung (APBS) am 19.01.2021 (vgl. Vorlage Nr. 0340/X) wurde über die fortschreitenden Zwischenstände der Planung Bericht erstattet.

Aufbau und Funktionsweise

Wie heute wird auch in Zukunft der neue Busbahnhof unmittelbar vor dem Hauptbahnhof verortet sein, aber in seiner Gesamtheit künftig noch näher an diesen heranrücken. Dies schafft kürzere Entfernungen und damit eine bessere multimodale Verknüpfung von Bus und Bahn – ein deutlicher Attraktivitätsgewinn und damit Mehrwert für den Umweltverbund.

Kern der Neuplanung ist eine große Haltestelleninsel in der neuen Platzmitte. Auf ihrer Südseite werden drei Gelenkbus- und zwei Solobuspositionen vorgesehen. An ihrer nördlichen Seite finden drei Gelenkbusse und ein Solobus Platz. Alle Haltestellen werden in Sägezaufstellung ausgebildet und ermöglichen so ein unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse. Die Mittelinsel sorgt für einen direkten, sicheren und komfortablen Umstieg der Fahrgäste mit kurzen, überdachten Wegen, reduziert unnötige Querungsstellen, schafft Übersichtlichkeit und dient damit der Orientierung und dem allgemeinen Fahrgastkomfort.

Parallel zum Bahnhofsgebäude, am Bahnhofsvorplatz, sind drei weitere Haltestellen für Gelenkbusse und eine Haltestelle für zwei Solobusse vorgesehen. An der nördlichen Grenze des Platzes, vor den „19 Häusern“, werden ebenfalls fünf Haltestellen, drei für Solobusse und zwei für Gelenkbusse, entstehen. Auch diese Haltestellen werden in Sägezaufstellung ausgeführt. Vor dem Vitus-Center findet ein weiterer Gelenkbus Platz. Damit sind alle 20 für den täglichen Regelbusbetrieb erforderlichen Haltestellen zentral am Europaplatz verortet.

Ferner erhält – allerdings ausschließlich nur für Blockabfahrten – auch die untere Hindenburgstraße beidseitig Haltestellen in Längsaufstellung, bei denen das unabhängige Ausfahren der Busse gewährleistet ist. Der Wartebereich ist 2,50 m tief, dahinter verläuft ein mindestens 2,00 m breiter Gehweg. Es werden insgesamt fünf Buspositionen für Gelenkbusse und eine Position für Solobusse geplant. Im Normalbetrieb kommen diese Haltestellen jedoch nicht zum Einsatz und können für anliegende Nutzungen (z. B. Anlieferung) zur Verfügung stehen.

Im Bereich der Humboldtstraße sind zwei weitere Buswartepositionen vorgesehen. Auch hier ist ein unabhängiges Ausfahren möglich. Diese (Warte- / Lade-) Positionen werden zukunftsweisend für die E-Mobilität ausgestattet und sollen so die Weiterentwicklung und Verbreitung der Elektromobilität als eine nachhaltige Mobilitätsform in zukünftigen Konzepten unterstützen.

Fußgänger-, Rad-, Taxi- und Anwohnerverkehre

Auch künftig wird westlich des Hauptbahnhofs eine über die Goebenstraße erschlossene und gut vom Eingang des Hauptbahnhofs aus sichtbare Aufstellfläche für den Taxiverkehr eingerichtet. Die dauerhafte Präsenz von Taxis wird nicht zuletzt zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls der Besucher am Platz beitragen.

Fußgänger erhalten straßenbegleitend im gesamten Platzbereich ausreichend dimensionierte Gehwege sowie einen im Vergleich zu heute vergrößerten Bahnhofsvorplatz. Dies schafft den notwendigen Raum zur ersten Orientierung für Besucher Mönchengladbachs, Orte für Verabredungen sowie zum Aufenthalt bzw. Warten. Ferner werden ausgehend vom Bahnhofsgelände zwei zentrale Wegebeziehungen – Achse HBF/Hindenburgstraße und Achse HBF/Schillerviertel – geschaffen, die bei Ankunft Passanten direkt in die Einkaufsstraße bzw. ins Schillerviertel leiten.

Dem Radverkehr wird eine eigenständige und direkte Radverkehrsführung angeboten, so dass die innerstädtischen Radverkehrsachsen sowie die Radrouten NRW in diesem Bereich deutlich gestärkt werden. So wird die nördlich in Richtung der „19 Häuser“ gelegene Fahrbahn, die den begradigten, wiederhergestellten Verlauf der Hindenburgstraße markiert, je Fahrtrichtung 4,75 m breit sein und als „Bussonderfahrstreifen – Radverkehr frei“ ausgewiesen. In gleicher Form wird der Radverkehr in der unteren Hindenburgstraße geführt. Die südlich der Haltestelleninsel gelegene Fahrbahn ist mit 6,50 m für Busbegegnungsverkehr ausgelegt und nur diesem vorbehalten. Die Sittardstraße wird in jeder Fahrtrichtung einen Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m aufweisen. In der Humboldtstraße als Einbahnstraße wird der Radverkehr, wie auch bereits in den Einbahnstraßen im Gründerzeitviertel um den Schillerplatz, in beide Richtungen freigegeben. Die Planung ist mit dem ADFC abgestimmt. Westlich des Hauptbahnhofs werden 50 neue Fahrradabstellanlagen entstehen, die das Angebot der Radstation am Platz der Republik angemessen ergänzen. Die Geschwindigkeit wird im gesamten Bereich des ZOB auf 20 km/h begrenzt. Der gesamte Platzbereich kann nach heutigem Planungsstand ampelfrei ausgestaltet werden.

Für die Anwohner der unteren Hindenburgstraße sowie der Humboldtstraße wird der Bereich zusätzlich mit „Anwohner frei“ beschildert, um die vorhandene Erschließung (u. a. Bundespolizei, Nutzungen des Bunkers) weiterhin sicherzustellen.

Barrierefreiheit

Alle Bussteige erhalten zur Herstellung des niveaugleichen Einstieges in die Niederflurfahrzeuge gemäß Standard der Stadt Mönchengladbach eine Höhe von 16 cm an der Bussteigkante. Für sehbehinderte Menschen werden die Bussteige entsprechend dem aktuellen Gestaltungsstandard der Stadt Mönchengladbach sowie der DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ mit taktilen und kontrastierenden Leiteinrichtungen als Orientierungshilfe und zum sicheren Auffinden der Einstiegsposition ausgestattet. Dies gilt gleichermaßen für die unmittelbar umliegenden Fahrbahnquerungen. Das bereits auf das notwendige Maß reduzierte Queren des ZOB sowie das Wechseln der Haltestellen wird über gut sichtbare Fußgängerachsen vereinfacht; hier wird der Bordstein auf 3 cm abgesenkt.

Alle 20 Bussteige des Regelbetriebs erhalten einen auf den jeweiligen Bussteig bezogenen dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger. Zusätzlich sind an den Hauptzugängen zum ZOB mehrzeilige Anzeigetafel vorgesehen, die einen Gesamtüberblick aller Busabfahrten geben. Die sechs Haltestellen in der unteren Hindenburgstraße, welche nur für die Blockabfahrten genutzt werden, erhalten je Fahrtrichtung einen gemeinsamen Fahrgastinformationsanzeiger. Die dynamischen Fahrgastanzeigen werden des Weiteren mit Sprachansagen ausgestattet, um sehingeschränkten Menschen auf Anforderung die Abfahrtszeiten der ankommenden Busse vorzulesen.

Die vollständige Barrierefreiheit aller Anlagen des neuen ZOB wird gemäß Allgemeines Gleichstellungsgesetz (AGG) gewährleistet sein. Dies entspricht dem eigenen Selbstverständnis der Stadt und NEW und ist ferner bereits Voraussetzung für eine Förderzusage des VRR. In einem Anfang Mai 2021 ausgestellten Testat der Inklusions- und Behindertenbeauftragten der Stadt Mönchengladbach bestätigte diese, dass die Belange behinderter bzw. mobilitätseingeschränkter Personen bei der Überplanung des ZOB berücksichtigt wurden.

Leistungs- und Zukunftsfähigkeit

Trotz der Reduzierung der ZOB-Fläche werden den Verkehrsbetrieben wie schon heute auch in Zukunft 26 Bussteige (20 am Europaplatz und 6 in der unteren Hindenburgstraße) zur Verfügung stehen. Dabei muss auch auf die Blockabfahrten in den frühen Morgen- und späten Abendstunden nicht verzichtet werden. Die Umgestaltung rückt die Haltestellen aufgrund ihrer neuen, effizienten Anordnung trotz Vergrößerung des Bahnhofsvorplatzes näher an das Bahnhofsgebäude heran und verkürzt den Umstieg von Bus auf Bahn. Zudem wird durch die Umsetzung der Radverkehrsanlagen ein sicherer und direkter Zugang für Radfahrende an den ZOB und den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) gewährleistet.

Obwohl die genauen Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft heute noch nicht bekannt sind, wurden im Zuge der Neuplanung des neuen ZOB vorausschauend alle denkbaren Entwicklungsoptionen der Zukunft betrachtet. Die künftige Entwicklung in den Bereichen ÖPNV und Mobilität wurde, sofern diese schon heute vorhersehbar ist, in der Planung zum neuen ZOB berücksichtigt. So sind z. B. an der Humboldtstraße zwei Buspositionen geplant, die als Busladestationen für E-Mobilität fungieren werden.

Darüber hinaus ist zur weiteren Entwicklung des ZOB eine Optimierung der Betriebskonzepte, beispielsweise durch eine Erhöhung der Taktfrequenzen einzelner Linien, durch Linien-erweiterungen oder durch die stärkere Nutzung von alternativen Konzepten wie den On-Demand-Betrieb mit kleineren Bussen möglich. Auch sieht der geplante ZOB bereits mehr Haltestellen für Gelenkbusse vor als aktuell betrieblich überhaupt erforderlich sind. Diese sollen zunächst, das aktuelle Betriebskonzept umsetzend, nur von Solobussen bedient werden, verdeutlichen aber, wie die Kapazitäten des neuen ZOB bei Bedarf in Zukunft noch erhöht werden könnten. Insgesamt wird der neue ZOB künftig um weitere ca. 80 % seiner geplanten Kapazität erweiterbar sein.

Durch die Sperrung des ZOB-Bereiches für den MIV wird dieser gezwungen, den ZOB zu umfahren. Hier kann es ggf. langfristig schneller und daher attraktiver sein, das Auto gegen den Umweltverbund – insbesondere das Fahrrad – zu tauschen. Damit wird die wünschenswerte Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund unterstützt.

Aufgrund des Bussonderfahrstreifens und der Sperrung des ZOB-Bereiches für den MIV kann davon ausgegangen werden, dass sich die Reisezeit im ZOB verbessert. Durch die geplante Haltestelleninsel ist auch ein problemloses Wenden der Busse im ZOB möglich, sodass von jeder Busposition aus jede Richtung angefahren werden kann und Umwege außerhalb des ZOB vermieden werden. Der Betriebsablauf und auch die Ökobilanz werden damit deutlich verbessert. Dies trägt zu einem Attraktivitätsgewinn für den gesamten ÖPNV bei.

NEW-Kundencenter

Aufgrund des Wegfalls des vorhandenen Kundencenters und der Betriebsräume der NEW ist ein Ersatz im am Europaplatz gelegenen Vitus-Center vorgesehen. Für das neue Kundencenter ist eine Nutzfläche von ca. 150 m² im Erdgeschoss geplant. Die Pausen- und Sozialräume sollen sich oberhalb des Kundencenters befinden. Im ausgebauten Kellergeschoss werden die Technik, der Betriebsraum und ein Lager vorgesehen. Damit entsteht ein modernes, gut sichtbares Kundencenter unmittelbar am neuen ZOB im Eingangsbereich zur Hindenburgstraße.

Architektur und Gestaltung

Das künftige Dach des neuen ZOB auf der großen Mittelinsel besteht aus zwei separaten, durch ihre textile Luftkissenform leicht wirkenden Elementen. Das westlich gelegene kleinere Dach ist ca. 46 m lang und ca. 15 bis 20 m breit, das östlich gelegene größere Dach ist ca. 56 m lang und ca. 17 bis 22 m breit. Ziel dieser bewussten Zweiteilung des Daches ist es, vor allem auch aufgrund der negativen Erfahrungen mit dem heutigen Dach, die dominante Wirkung eines erneuten Großformates zu verhindern und zugleich die Achse HBF-Schillerstraße durchlässig und offen zu gestalten. Dies erhöht die Orientierung, stellt die heute fehlende Sichtbarkeit des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs wieder her und betont die allgemeine Transparenz des neuen Europaplatzes. Die beiden Elemente fügen sich in ihrer Größe in die wiederhergestellten menschlichen Platzdimensionen sowie die bestehenden Gebäude der Umgebung ein.

Das Stahltragwerk der Dächer besteht außen aus Hohlprofilen. Das Dach liegt auf mehreren Stütztrios auf, die sternförmig angeordnet sind. Sie beinhalten gleichzeitig Funktionen wie Entwässerung und die Zuluft der Luftkissen. Die pneumatisch gespannte Kissenkonstruktion besteht oberseitig aus einer PTFE-Membran (beschichtetes Glasgewebe, vgl. Messe Düsseldorf) und unterseitig aus einer ETFE-Folie (vgl. z. B. Allianz-Arena München) mit Seilunterstützung. Die Membrane werden über Klemmleisten am Stahltragwerk befestigt, die Luftversorgung erfolgt über ein in den Stahlbau integriertes Leitungssystem. Die Membranfläche, die ca. 4,5 m über dem Bodenniveau angebracht wird, ist tageslichtdurchlässig, sodass auch bei schlechtem Wetter keine düstere oder erdrückende Wirkung entsteht. Gleichzeitig schützt sie jedoch vor Sonneneinstrahlung und spendet Schatten. Sie wurde so konzipiert, dass selbst bei Schlagregen noch ausreichend dimensionierte Bereiche verbleiben, die ein trockenes Warten der Fahrgäste sicherstellen.

Beleuchtung

Jedes Dachkissen erhält umlaufend eine Beleuchtung, welche unterhalb des Tragwerkes angeordnet ist und über ein demontierbares Abdeckblech leicht gewartet werden kann. Die eingesetzte LED-Beleuchtung erlaubt einen anlassbezogenen Farbwechsel.

Der gesamte Platz wird – unter Berücksichtigung der Beleuchtung des ZOB-Daches – bei Dunkelheit ausreichend beleuchtet. Hierfür sind nach unten abstrahlende Leuchtmasten vorgesehen, die keine unnötigen Lichtemissionen erzeugen. Angedacht ist der Einsatz einer schlichten Licht-Steile mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 6-8 m, die den öffentlichen Raum bei Dämmerung und bei Nacht ausreichend ausleuchtet. Auch Bodenstrahler werden eingesetzt, die Bäume und Pflanzungen effektiv akzentuieren.

Nachhaltigkeit

Der Europaplatz weist heute keine Vegetation auf und stellt sich als vollversiegelte Fläche dar. Zwar wird auch in Zukunft aufgrund der geplanten Verkehrsnutzung der Europaplatz in großen Teilen versiegelt sein müssen (Fahrbahn in halbstarre Decke, in den Anschlussbereichen der Goebenstraße und Sittardstraße Asphaltbau, Gehwege und Platzbereiche als Pflasterflächen mit diversen Großformaten), doch wurde als Reaktion auf die fortschreitende Erwärmung des Stadtraums und nicht zuletzt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ein Grünkonzept für den neuen ZOB erarbeitet. Dieses sieht das Anpflanzen von hitzebeständigen Gehölzen mit Herbstfärbung, Stauden und Gräsern in verschiedenen Bereichen des Platzes vor. So wird z. B. der geplante Bereich unmittelbar vor den „19 Häusern“ mit Bäumen versehen. Auch der Bahnhofsvorplatz sowie die Randbereiche des Europaplatzes werden künftig von Bäumen bestanden sein, ohne das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in seiner Wirkung und Bedeutung für den Platz zu beeinflussen. Zwei weitere, größere Bäume werden in die Membran-Dachkonstruktion der Mittelinsel integriert. Sie werden durch abwechslungsreiche Mischstaudenpflanzungen unterpflanzt, die wiederum durch oval angeordnete Sitzelemente begrenzt werden. Alle Bäume weisen ein Lichtraumprofil zur Krone von ca. 4,20 m auf.

Die geplanten Dächer der elf kleineren Haltestellenbereiche nördlich und südlich davon sowie in der Goebenstraße und der unteren Hindenburgstraße werden extensiv mit einer Sedum-Gras-Kraut-Vegetation begrünt.

Eine Fontänenfläche am Bahnhofsvorplatz als Baustein zum Thema „Wasser in der Stadt“ und weitere Sitzelemente aus Holz mit extensiven Gräser- und Staudenpflanzungen runden das Grünkonzept der Freiraumgestaltung ab und werden sowohl die Aufenthaltsqualität des Platzes als auch lokal die ökologische Bilanz weiter erhöhen. Damit entsteht ein offener, einladender Bahnhofsbereich, der künftig auch unter ökologischen Aspekten einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung des Lokalklimas leisten wird. Auch die Bewässerung der neuen Grünbereiche ist bereits in die Gesamtplanung integriert und damit dauerhaft gewährleistet.

Provisorischer Busbetrieb während der Bauzeit

Während der rund zweieinhalbjährigen Bauzeit des neuen ZOB wird eine provisorische Übergangslösung zur Sicherstellung des Busbetriebes erforderlich sein. Mit der geplanten dezentralen Lösung durch Anordnung von temporären aber barrierefreien Bushaltestellen an der Goebenstraße, Sittardstraße und in der Hindenburgstraße sowie zunächst unter Beibehaltung der bestehenden Haltestellen unmittelbar vor dem Hauptbahnhof (Bussteige 1 – 4) kann auch während der Bauzeit des neuen ZOB in angemessener Entfernung zum Hauptbahnhof der Busbetrieb weiter abgewickelt werden. Die Goebenstraße wird hierfür bereits zu diesem Zeitpunkt für den Durchgangsverkehr gesperrt. Ausgenommen hiervon sind Anlieger und Zulieferer. Die Vollsperrung der Straße für den Verkehr wird bei der Fertigstellung des ZOB ohnehin vorgesehen und wird somit zeitlich lediglich vorgezogen.

Weiteres Vorgehen und Zeitplan

Der neue ZOB soll künftig als „Mobilitätshub der Zukunft“ gemeinsam mit den „19 Häusern“ zur neuen Visitenkarte der Stadt am Europaplatz werden. Bei einem Beschluss der Planung durch die Stadt im Juni 2021 könnte der Baubeginn (nach einer weiteren Konkretisierung der Planung, der Durchführung der erforderlichen Ausschreibung der Bauleistungen, dem Bau und der Inbetriebnahme des Provisoriums sowie dem Abriss der Bestandsanlagen) ab der zweiten Jahreshälfte 2022 erfolgen und mit dem Bauabschluss der Gesamtmaßnahme „Mobilitätshub der Zukunft“ voraussichtlich Mitte 2024 gerechnet werden.

Näheres zu den Details der Planung und zum Zeitplan wird in der Sitzung vorgestellt. Die Anlagen sind digital im Ratsinformationssystem der Stadt Mönchengladbach einsehbar.

gez.
Felix Heinrichs
Oberbürgermeister

Anlagen

Die Anlagen sind digital im Ratsinformationssystem der Stadt Mönchengladbach einsehbar.

- Entwurfsplanung Verkehrs- und Freiraumplanung
- Entwurfsplanung Dach
- Entwurfsplanung ZOB-Provisorium