

Liebe Mönchengladbacherinnen,  
liebe Mönchengladbacher,

der Masterplan biegt auf die Zielgerade ein. Voraussichtlich am **12.12.2012** wird das Masterplan-Team aus dem Büro Grimshaw mit seinen beiden deutschen Partnerbüros den Rohentwurf des Masterplans für Mönchengladbach in der Aula des Gymansiums an der Gartenstraße präsentieren. Das wird noch nicht der fertige Plan, denn das Team ist auf die Anregungen aus der Bürgerschaft gespannt. Dennoch dürften sich Änderungen dann eher auf Details beschränken und weniger die grundlegenden Ideen des Masterplans berühren. Für das **Frühjahr 2013** ist dann die Übergabe des fertigen Planwerks an die Stadt geplant.

Den Sommer über hat das Team die Zeit genutzt, die drei Achsen aus dem Dialog 3 vom 25.06.2012 weiter durchzuplanen. In fünf so genannten „Teilraumworkshops“ wurden die bisherigen Ergebnisse mit wichtigen Akteuren und Betroffenen diskutiert und vertieft. Das Ergebnis: die Ideen aus dem Dialog 3 wurden nicht in Frage gestellt, aber es gab zahlreiche Anregungen im Detail.

Nachfolgend wollen wir Ihnen kurz die Ergebnisse aus den Teilraumworkshops näherbringen und berichten, was sich sonst Rund um den Masterplan getan hat.

Folgende Inhalte erwarten Sie in diesem Newsletter:

1. [Ergebnisse der Teilraumworkshops](#)
  - a. [Abteiberg](#)
  - b. [Gewerbegebiet-Ost](#)
  - c. [Gesprächsrunde Verkehr](#)
  - d. [Hochschulquartier](#)
  - e. [Rheydt](#)
2. [Öffentliche Ausstellung der Pläne](#)
3. [... und sonst!?](#)

---

## 1. Ergebnisse der Teilraumworkshops

In 5 Workshops hat sich das Team mit ausgewählten Teilräumen aus dem Masterplan auseinandergesetzt. „Das Detailwissen der Akteure war ungeheuer wichtig für uns“, zeigte sich Kirsten Lees, Projektleiterin aus dem Büro Grimshaw sehr zufrieden mit den Ergebnissen. Die Anregungen aus den Workshops werden nun vom Team ausgewertet und in den Plan eingearbeitet.

### a. Abteiberg

Um die vom Masterplanteam angedachte Kulturachse am Abteiberg auch wirklich realisieren zu können, sei es notwendig, die verkehrliche Erschließung des Abteiberges zu lösen. An dem Platz vor dem Museum befinden sich die Einfahrten zu einer Tiefgarage und zu einem Parkhaus sowie die Zufahrten zum „Huma“-Gymnasium und zum Haus Erholung. Die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen müsse auch langfristig gesichert sein.

Ein enormes Potenzial böte der Platz vor dem Museum Abteiberg und dem Haus Erholung. Allerdings verhindere die Tiefgaragenzufahrt sowie die rückwärtige Gebäudeseite der angrenzenden Einzelhandelsunternehmen derzeit eine adäquate hochwertige Nutzung. Hier solle das Masterplanteam Verbesserungsvorschläge erarbeiten.

Diskutiert wurde auch über die Zugangsmöglichkeiten zum Museum. Das Museum selbst favorisiert den Zugang über die „Holleingasse“, also eine Eingangssituation von der Hindenburgstraße aus, die Architekt Hollein ursprünglich für das Museum vorgesehen hatte.

Bei der Verkehrsführung zum Abteiberg stelle sich auch die Frage, welche Auswirkungen ein zusätzliches Gebäude am zukünftigen Sonnenplatz als neue Platzkante haben könnte. So wurde diskutiert, ob das Jugendzentrum STEP z.B. auch erhalten und aufgewertet werden könne, um dann als südliche Platzkante zu fungieren.

Konkrete Ideen für neue potenzielle Nutzungen für die Kulturachse wurden zwar nicht angemeldet. Diskutiert wurde jedoch über mögliche Standorte für eine neue Stadtbibliothek. Mehrere Standorte wurden diskutiert, ohne dass es einen abschließenden Konsens gab. Einig waren sich die Teilnehmer darüber, dass der Standort der neuen Bibliothek möglichst citynah liegen müsse.

Für den Alten Markt wurde die Idee eingebracht, mit einem neuen Längsgebäude den Kapuzinerplatz vom Alten Markt zu trennen, um den historischen Stadtgrundriss mit der prägenden Raumbildung der beiden Plätze zu rekonstruieren. Der Vertreter der Gastronomie setzten dagegen, dass damit der letzte große zusammenhängende Platz in der Gladbacher Innenstadt verloren ginge.

In der Diskussion wurde herausgearbeitet, dass die Altstadt sich in drei Teile untergliedern ließe: in den Bereich Waldhausener Straße, in den Bereich um den Kapuzinerplatz sowie in den Bereich um Citykirche, Abteikirche, Rathaus und Museum. Insbesondere das Quartier um die Waldhausener Straße bietet dabei zahlreiche Potenziale. Hier gäbe es die Möglichkeit, bestehende Plätze zeitnah zu reaktivieren und über ein feingliedriges Wegenetz das altstädtische Gefüge der Altstadt wieder erlebbar zu machen. Die Altstadtinitiative wies darauf hin, dass Reste der Stadtmauer nach wie vor rund um die Altstadt erhalten sind und als Fragmente in die städtebauliche Planung integriert werden sollten.

Ein weiterer Gedanke war, dass der Haupteingang an der VHS wieder zur Innenstadt gedreht werden solle. Dies wäre die Wiederherstellung der ursprünglichen Eingangssituation und würde die Entwicklung der Kulturachse am Abteiberg fördern. Derzeit liegt der Eingang zur Lüpertzender Straße.

Auch das Thema „Kunst im öffentlichen Raum“ wurde angesprochen. Darüber könnte die Verbindung zwischen Kulturachse und Innenstadt auch räumlich erlebbar gemacht werden.

Intensiv wurde diskutiert, wie radikal die Planung zur Realisierung des Grünzuges des Gladbach-Tals sein dürfe. Hier gingen die Meinungen weit auseinander, inwiefern erhaltenswerte Bestände zu berücksichtigen seien oder die Grundidee Idee planerisch kraftvoll dargestellt werden sollte. Weitgehende Einigkeit gab es jedoch darin, dass der Hang des Abteiberges von überflüssigen Bäumen zu befreien sei, damit der Blick auf Abteiberg und Museum nicht versperrt wird.

## **b. Gewerbegebiet Ost**

Die Unternehmen erinnerten daran, dass das Gewerbegebiet Ost das historisch gewachsene industrielle Herz von Mönchengladbach ist und dereinst an den Stadträndern den Städten Rheydt und Gladbach entstanden war – außerhalb der damaligen Innenstädte. Im Laufe der Zeit sind beide Städte jedoch immer mehr an die Industrieunternehmen herangewachsen, so dass das Gewerbegebiet Ost heute mitten in der Stadt liegt.

Die Unternehmensvertreter treten eindringlich dafür ein, dass der Masterplan das Gewerbegebiet Ost als „industrielles Herz“ der Stadt akzeptiert, integriert und als einen gewachsenen Teil von Mönchengladbach wertschätzt.

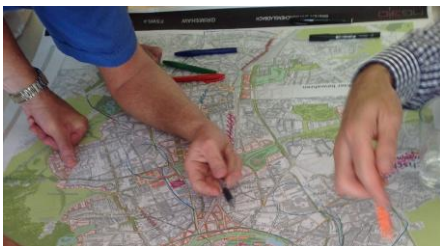
Am Beispiel der Firma Alstom machten die Unternehmer deutlich, wie wichtig und schwierig die verkehrliche Erreichbarkeit für die Unternehmen ist. So dürfe die existierende Bahntrasse nicht einfach als Grünachse oder Radweg überplant werden. Alstom benötige die Bahnanbindung weiterhin etwa zehn- bis zwanzig Mal im Jahr für Schwerlasttransporte mit Lasten von bis zu 500 t, die nicht über die innerstädtischen Straßen abgewickelt werden können. Das Unternehmen könne sich jedoch durchaus vorstellen, die Bahntrasse mit anderen Nutzungen zu teilen, solange die Schwerlasttransporte dadurch nicht verhindert oder erschwert werden.

Die derzeit diskutierten Vorschläge zur Entwicklung einer West- und einer Osttangente werden von den Unternehmen grundsätzlich begrüßt. Allerdings wird von den Unternehmen angemerkt, dass aus ihrer Sicht im Verkehrsentwicklungsplan keine Detailbetrachtung des Güterverkehrs gemacht wurde. So bliebe offen, ob die vorgeschlagenen Trassen auch wirklich geeignet sind, den nicht unerheblichen LKW-Verkehr aufnehmen zu können.

Die Verzahnung zur Hochschule sehen die Unternehmer grundsätzlich positiv. Sie können sich gut vorstellen, dass forschungs- und wissensorientierte Unternehmen frei werdende Grundstücke im Gewerbegebiet besetzen könnten. Allerdings wurde auch herausgearbeitet, dass das Potenzial der Hochschule Niederrhein zur Etablierung derartiger Nutzungen nicht überschätzt werden dürfe. Hier müssten auch weitere Impulse – wie zum Beispiel durch ein Textilmaschinenmuseum – gesetzt werden.

### **c. Gesprächsrunde Verkehr**

Mitglieder des Masterplaner-Teams haben mit Verkehrs- und Städtebauplanern der Stadtverwaltung Mönchengladbach sowie Vertretern der NEW die verkehrlichen Aspekte der aktuellen Masterplan-Entwürfe diskutiert.



Ein intensiver Diskussionspunkt der Gesprächsrunde waren die beiden im städtischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vorgesehenen Tangenten Ost und West zur Erschließung der jeweiligen Gewerbegebiete. Es sei fraglich, ob beide Tangenten soweit nach Süden hin ausgebaut werden könnten, wie es eigentlich erforderlich wäre. Ausgehend von der Ost-West-Hauptachse Korschenbroicher Straße/Hittastraße wäre es aber

durchaus möglich, sowohl das Gewerbegebiet West als auch das Gewerbegebiet Ost über eine schleifenartige Erschließung verkehrlich anzubinden. Für die dortigen Gewerbebetriebe sei ein geschlossener Ring nach Süden aus Sicht der Verwaltung nicht zwingend erforderlich.

Dennoch sei es notwendig, mehrere Verbindungsstränge zwischen Gladbach und Rheydt auszuweisen, damit sich der bestehende LKW- und Individualverkehr besser verteilt und nicht nur auf die Theodor-Heuss-Straße konzentriert.

Für die Ost-West-Verkehre in der Stadt wird es hingegen nicht als erforderlich angesehen, neben dem Straßenzug Korschenbroicher Str./Fliethstr./Hittastr. zusätzliche Hauptachsen auszuweisen. Auch in anderen Großstädten gebe es zahlreiche Querbeziehungen, die nicht über Hauptverkehrsstraßen abgesichert sind.

Die Gesprächsteilnehmer waren sich darüber einig, dass es ein wichtiges Ziel der Masterplanung sei, Impulse für die Entwicklung eines Radwegenetzes zu geben. Auch wenn der Masterplan nicht alle

Radwegetrassen im Detail vorgeben könne und solle, so sei es doch wünschenswert, wenn er auch hier Hauptverbindungslinien vorgeben könnte.

Die Bahntrasse ins Gewerbegebiet Ost sei auf jeden Fall zu erhalten, da sie von den großen Industrieunternehmen noch für Schwerlasttransporte benötigt wird. Allerdings sei zu überlegen, ob es Möglichkeiten gebe, die Trasse temporär oder parallel auch anderweitig zu nutzen.

Eine Neuausrichtung der Buslinienplanung – von der Sternerschließung zu einer Ringerschließung – sei derzeit nicht geplant. Die Überarbeitung des Nahverkehrsplans stehe in absehbarer Zeit an.

Die einspurige Befahrbarkeit der Hindenburgstraße wurde als eine diskutierbare Option angesehen. Es sei möglich, die Busse nur in eine Richtung (am besten bergauf) zu führen und in die andere Richtung über die Steinmetzstraße abzuwickeln. Die Frage, inwiefern jedoch die Zweckbindungsfrist der Fördermittel zum Umbau der Hindenburgstraße diese Idee ausbremst, müsse mit dem Ministerium geklärt werden.

Die Verbindung der beiden Bahnhöfe Gladbach und Rheydt mit der Bahn wird als wünschenswert aber zugleich auch als schwierig angesehen. Das Problem der Gleise und des wirtschaftlichen Betriebs der Linie seien nach wie vor nicht gelöst.

Ein übergeordnetes Ziel der Masterplanung ist es, den verkehrlichen Modal-Split in der Stadt zu verändern, sprich den individuellen Kfz-Verkehr zu Gunsten von öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad und Fußgänger zu verringern. Dadurch könnten einige bisher sehr stark vom Verkehr belastete Bereiche städtebaulich aufgewertet werden. Schon durch die Sperrung der Stepgesstraße und dem teilweisen Rückbau des unteren Teils der Bismarckstraße sei zu erwarten, dass beispielsweise auf der Theodor-Heuss-Straße die Verkehre zurückgingen. Jedoch müssten für diese Verkehre jetzt Ausweichrouten geschaffen werden.

#### **d. Hochschulquartier**

Die Hochschule wies darauf hin, dass ihre Studenten vorwiegend Pendler seien. Der Charakter einer „Pendlerhochschule“ werde sich auch zukünftig nicht wesentlich ändern. Insofern bleibe die Erreichbarkeit der Hochschule mit Verkehrsmitteln auch weiterhin ein wichtiges Thema. So sei eine S-Bahn-Haltestelle Hochschule äußerst wünschenswert, aber aufgrund der Rahmenbedingungen wohl nur schwer realisierbar.

Die Hochschule wisse die Würdigung im Masterplan als wichtiger Impulsgeber für eine neue städtebauliche Entwicklung zwischen den Stadtteilen Gladbach und Rheydt sehr zu schätzen. Man warnt jedoch davor, die Erwartungen an das Wachstumspotenzial der Hochschule zu hoch zu stecken. Zurzeit habe man am Standort Mönchengladbach etwa 8.000 Studenten. Spätestens ab 2015 werde die Zahl der Studenten wieder rückläufig sein, da schlichtweg der Nachwuchs fehle. Insofern liege der zusätzliche Flächenbedarf der Hochschule auch nur bei dem 1,2- bis 1,5-fachen der jetzigen Flächen.

Zum Thema Erweiterungsflächen erläuterte das BLB, dass das gegenüber liegende denkmalgeschützte Polizeipräsidium einen hohen Sanierungsbedarf habe. Daher solle an der Krefelder Straße ein neues Polizeipräsidium gebaut werden. Wenn der Neubau des Polizeipräsidiums komme, wird der BLB das alte Polizeipräsidium so schnell wie möglich verwerten wollen.

Die übrigen im Masterplan dargestellten Flächen zur Erweiterung der Hochschule bzw. zur Etablierung eines Wissenschaftsparks schienen vielen Gesprächsteilnehmern als überdimensioniert. Ein Teil dieser Flächen könne womöglich auch für die Erweiterung des bestehenden Gewerbes eingesetzt werden.

Um neue Forschungseinrichtungen am Hochschul-Campus ansiedeln zu können, wünscht sich die Hochschule zur Verbesserung der Akquisitionsposition einen stärken Rückhalt von Stadt und Politik. Vor allem die Fachbereiche Textil und Ökotrophologie als „überregionale Zugpferde“ sollten dabei

weiter gestärkt werden, weil sie ein Alleinstellungsmerkmal der Hochschule in Mönchengladbach seien. Ideen wie die Ansiedlung eines „Kompetenzzentrums Textil“ in Hochschulnähe und die Einrichtung eines Textilmaschinenmuseums in der Halle Monforts könnten hier neue Impulse geben und gleichzeitig die Hochschule mit dem angrenzenden Industriegebiet engmaschiger verknüpfen.

Besonders begrüßt wurde die Idee des Masterplans, die Bahntrasse über eine Landschaftsbrücke zu überwinden. Die Hochschule nehme die Bahntrasse als unüberwindbare Hürde wahr und würde sich sehr freuen, wenn die Anbindung an den Park gelingen würde. Dies hätte einen erheblichen städtebaulichen Mehrwert.

Bemängelt wurde, dass im Masterplan keine Vorschläge zu finden seien, wie die Hochschule ein eigenes, individuelles Gesicht ausprägen könnte. Zurzeit ginge der Campus in den Siedlungsstrukturen der Umgebung unter. Hier wünscht man sich alternative Vorstellungen, wie die eingezwängte Lage der Hochschule im Stadtkörper aufgebrochen werden könnte.

Diskutiert wurde schließlich über die zukünftige Nutzung des Grenzlandstadions. Der Hochschulsport sei relativ ausgebildet und werde daher keine zentrale Belegung des Grenzlandstadions mit sich bringen. Andererseits sei die im Masterplan vorgeschlagene komplette Überplanung des Grenzlandstadions womöglich auch nicht die richtige Lösung.

## **e. Rheydt**

Die wesentlichen Bausteine des Innenstadtkonzeptes Rheydt sind die Neugestaltung des Marktplatzes, die Sanierung des Pahlkebadens, die Neugestaltung des Hugo-Junkers-Parks sowie die Erneuerung des Stadtmobiliars auf Sparkassenplatz, Marienplatz und Bahnhofstraße.

Diese städtebaulichen Maßnahmen werden begleitet von einer engagierten Vernetzung der Einzelhändler in der Rheydt City sowie einer gezielten Ausbildungsförderung Jugendlicher, speziell von Migranten. Diese Maßnahmen sind bereits erfolgreich angelaufen. Die Vorschläge des Masterplans werden sich daher hauptsächlich auf den Bereich außerhalb des Hauptgeschäftszentrums beziehen.

Der Stadtverwaltung sei die trennende und abriegelnde Wirkung des Rheydter Rings und des Bahndamms zu den angrenzenden Gründerzeitvierteln im Norden und Osten bewusst. Eine Anbindung der angrenzenden Quartiere sei daher schwierig – aber wichtig. Eine im Masterplan skizzierte „tivoliantige Vergnügungsfläche“ zwischen den Bahnen westlich der Innenstadt wurde von der Diskussionsrunde als zu groß, zu gewollt und unmaßstäblich charakterisiert.

Die Tatsache, dass das Bahnhofsgebäude zum Verkauf stehe und damit auch abgerissen werden könne, wurde von allen Beteiligten als Chance gesehen, den Bahnhofsbereich neu zu ordnen. Neben einer verbesserten Anbindung an das Hauptgeschäftszentrum von Rheydt könnte vor allem eine Verbindung zwischen Schmölderpark und Hauptbahnhof und von dort aus gabelförmig einerseits über Theater, Marshallplatz, Keplerstraße bis an den Zoppenbroicher Park, andererseits über die Bahnhofstraße, Marienplatz, Stresemannstraße und Harmoniestraße zum Marktplatz, von dort aus weiter über Hugo-Junkers-Park, Evangelischem Friedhof bis zum Grenzlandstation und zum Rheydter Schloss geschaffen werden. Der Marshallplatz könne hierbei als südliches Eingangstor der Mönchengladbacher Innenstadtachse herausgearbeitet werden und damit das Gegenstück zum nördlichen Eingangstor – dem Beginn des Gladbachtals – bilden.

Die Wohnbebauung im Rheydter Innenstadtkern sowie die zahlreichen Schulen ermöglichten derzeit noch eine auch demografisch stabile Bevölkerungsentwicklung. Jedoch bedürften die Wohnungszuschnitte perspektivisch einer umfassenden Modernisierung bei gleichzeitiger Herstellung von Barrierefreiheit. Auch Umbauten im Hinblick auf Studentenwohnungen seien mit einzubeziehen, um den besonderen Charakter Rheydts zu verstärken.

Als weiterer Punkt wurde die Fortführung der Rad- und Fußwegverbindungen vom ehemaligen Mülforter Bahnhof bis zum Geneickener Bahnhof angesprochen, mit Fortsetzung über Otto-Saffran-Straße und anschließend auf der alten Bahntrasse in Mischnutzung mit den gelegentlich dort stattfindenden Gütertransporten insbesondere durch die Firma Alstom. Straßen- und Güterverkehre könnten zur Entlastung der Straßen Am Gerstacker und Südstraße über die Schwalmstraße und Ückelhover Straße geführt werden, wo sie in Höhe der Fußgängerbrücke auf die Theodor-Heuss-Straße eingeleitet werden könnten.

Weiteres Thema war die Frage, wie die beiden Bahnhöfe Rheydt und Mönchengladbach besser und direkter miteinander verbunden werden könnten. Eine der Ideen: eine Straßenbahn, die über Marienplatz, Friedrich-Ebert-Straße, Hochschule, Rheydter Straße, Lüpertzender Straße und Berliner Platz geführt werden könnte. Eine innerstädtische Straßenbahnverbindung sei wesentlich komfortabler und schneller als eine Busverbindung. Und gegenüber einer Eisenbahnverbindung könne die Straßenbahn auf der Strecke noch 6 bis 7 Haltestellen anfahren. Dieser visionäre Ansatz sollte nicht nur mit Blick auf die Kosten geprüft werden.

## 2. Öffentliche Ausstellung der Pläne

Vom 01. bis 22. Oktober wurden die Pläne aus dem Dialog 3 in den beiden Hauptgeschäftsstellen der Sparkasse in Gladbach und Rheydt öffentlich ausgestellt. „Die Zeit bis zum Dialog 4 im Dezember ist recht lang und so wollten wir der Öffentlichkeit die Gelegenheit geben, sich noch einmal intensiv mit den Plänen auseinander zu setzen. Wir freuen uns, dass die Sparkasse Mönchengladbach uns dafür die Möglichkeit in Ihren Räumlichkeiten gegeben hat“, sagt Fritz Otten vom Verein MG3.0 e.V..



*Fritz Otten, Horst Wateler und Ernst Kreuder bei der Ausstellungseröffnung in der Sparkasse am Bismarckplatz*

## 3. ... und sonst!?

Auch wenn der Masterplan noch nicht fertig ist, so wirft er in der politischen Diskussion schon jetzt seine Schatten voraus. So wurde in den vergangenen Wochen intensiv über die Nutzung der City-Ost in der Presse berichtet und immer wieder der Masterplan mit seinen Ideen zitiert. Und damit trägt dieser Prozess schon erste Früchte, denn in der Öffentlichkeit beginnt man über städtebauliche Werte und Zielvorstellungen in dieser Stadt zu diskutieren.



Der Masterplan versteht sich nicht als starres Planwerk, welches besserwisserisch die Planungsziele für unsere Stadt vorgibt. Er versteht sich vielmehr als eine fachliche Plattform zu Diskussion über Stadtentwicklung und Städtebau – und da scheint es schon gerechtfertigt an der einen oder anderen Stelle auch über alternative Nutzungskonzepte nachzudenken. Denn eine Stadt kann sich nur weiterentwickeln, wenn sie eine gemeinsame Vision hat und sowohl von den Bürgerinnen und Bürgern als auch von den politischen Entscheidungsträgern mitgetragen wird. Diese Diskussion über die Entwicklung der City-Ost zeigt uns: Mönchengladbach ist auf dem richtigen Weg!

Das Masterplanverfahren in Mönchengladbach gewinnt auch überregional an Aufmerksamkeit. So wird das Architektenblatt in seiner November-Ausgabe unter dem Titel „Mönchengladbach erfindet sich neu“ über den Prozess berichten und auf der Expo-Real, einer der bedeutendsten Immobilienmessen in Europa, wurden wir von folgendem Aufsatz überrascht:



Magazin „MODUS“ von RICS, einem weltweiten Immobilienverband

Schön, in einem Atemzug mit Shanghai und London genannt zu werden.

Begleiten Sie uns auf dem Weg zum Masterplan Mönchengladbach auch weiterhin!

Ernst Kreuder

Fritz Otten