

Berichtsvorlage

Vorlagen-Nr. 4399/IX

öffentlich X
nichtöffentlich

Beratungsfolge:

Bezirksvertretung Nord
Planungs- und Bauausschuss

05.02.2020
18.02.2020

TOP:

„Mobilitätshub der Zukunft“ (ZOB mg+) und ZOB-Provisorium während der Bauzeit – Bericht zum Zwischenstand

Zur Kenntnisnahme:

Hintergrund und Einordnung

Der „Mobilitätshub der Zukunft“ (ZOB mg+) ist gemeinsam mit dem Vorhaben „19 Häuser“, das den heutigen Bereich „Haus Westland“ und damit den zentralen Eingang der Stadt in wenigen Jahren entscheidend verändern wird, Ausgangspunkt für die geplante umfassende Neubetrachtung des Europaplatzes. Dieser entspricht im Bestand, trotz seiner prominenten Lage in der Mönchengladbacher Innenstadt, weder hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Beschaffenheit oder Gestaltung noch verkehrlich in Bezug auf Barrierefreiheit, Funktionalität Orientierung und aktuellen Stellenwert des Umweltverbundes (d. h. Fußgänger, Radfahrer, SPNV und ÖPNV) den Anforderungen einer modernen Großstadt. Vielmehr ist städtebaulich ein stark verbesserungswürdiger Zustand sichtbar, der in dieser Form kein einladendes Entree der Stadt darzustellen vermag. Das Erscheinungsbild widerspricht den durch den Rat der Stadt Mönchengladbach gesetzten Qualitätsmaßstäben der Stadtentwicklungsstrategie mg+ Wachsende Stadt.

Durch die anstehende bauliche und freiraumplanerische Umgestaltung des gesamten Bereiches inklusive der verkehrlichen Neukonzeption des Europaplatzes, die hier zunächst in den Grundzügen vorgestellt wird, wird ein elementarer und dringend notwendiger Impuls für die künftige Stadtentwicklung der Gesamtstadt erwartet.

Bisherige Schritte

Nachfolgend werden alle bisherigen relevanten Planungsschritte der Stadt Mönchengladbach und der NEW in Verbindung mit den Projekten „19 Häuser“ und „ZOB mg+“ skizziert:

Zeitpunkt:	Schritt:
20.02.2017	Politisch besetzte Jury kürt Vorhaben „19 Häuser“ einstimmig zum Siegerentwurf des kooperativen Architekturwettbewerbs „Haus Westland“
21.03.2017/ 26.04.2017	Vorstellung des Ergebnisses des kooperativen Architekturwettbewerbs „Haus Westland“ in PBA und BV Nord (vgl. Vorlage-Nr. 2209/IX)
13.09.2017/ 26.09.2017	Vorstellung Vorentwurf des BP 789/N Europaplatz in BV Nord und PBA (vgl. Vorlage-Nr. 2535/IX)

15.02.2018	Ratsbeschluss des IHEK mit Maßnahme „M8 – Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs am Europaplatz“; Umsetzungszeitraum 2021-2022 (Priorität 1) (vgl. Vorlage-Nr. 2796/IX)
30.04.2019	NEW reicht „Einplanungsantrag ZOB“ beim VRR ein
23.05.2019	Stadt, NEW, Investor „BEMA“ unterzeichnen LOI (Letter of Intent)
18.06.2019	Berichterstattung zum Projekt „19 Häuser“ und „Mobilitätshub der Zukunft“ in PBA (vgl. Vorlage-Nr. 3948/IX)
13.11.2019/ 26.11.2019	Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss des BP 789/N Europaplatz durch BV Nord u. PBA (vgl. Vorlage-Nr. 4202/IX)

„Mobilitätshub der Zukunft“ (ZOB mg+)

Kern der Neukonzeption des Europaplatzes ist die Veränderung des heutigen Raumzuschnitts. Da die künftige Baugrenze des Vorhabens „19 Häuser“ an den Hauptbahnhof heranrückt, wurde seitens der NEW und der Stadt Mönchengladbach sowie fachgutachterlich geprüft, inwieweit auch auf einer möglicherweise verkleinerten Fläche ein leistungsfähiger ZOB abbildbar ist, der den aktuellen und künftigen Anforderungen des ÖPNV gerecht wird. Dies war Grundvoraussetzung für die weitere Planung des Vorhabens „19 Häuser“. Die betriebliche Prüfung oblag dabei der NEW und wurde durch das Büro Lindschulte extern begleitet. Grundlage bildete dafür u. a. das aktuelle Linienkonzept, das Erfordernis der Durchführung von Blockabfahrten sowie die Berücksichtigung von künftigen Entwicklungsoptionen im ÖPNV, wie z. B. im Zuge der voranschreitenden Elektromobilität. Dabei wurden verschiedene Varianten der Aufstellung von Bussen hinsichtlich ihrer Machbarkeit überprüft und bewertet. Zentrale Ziele und betriebliche Bindungen stellten dabei vor allem die Optimierung des Betriebsablaufs, möglichst kurze Wege für die Fahrgäste, eine optimale Orientierung und eine hohe Barrierefreiheit dar.

Im positiven Ergebnis der Prüfung steht die Vorzugsvariante des neuen ZOB mg+ mit einem dem Hauptbahnhof unmittelbar vorgelagerten zentralen Haltestellenbereich, auf dem der Hauptbetrieb des ZOB abgewickelt wird. Die geplante Sägezaufstellung ermöglicht ein reibungsloses und ungehindertes Ein- und Ausfahren der Solo- und Gelenkbusse, ohne den sonstigen Bus-, Fuß- und Radverkehr zu behindern. Weitere Haltestellen sind sichtbar im westlich angrenzenden Straßenraum Sittardstraße und Goebenstraße angeordnet. In der unteren Hindenburgstraße werden Haltestellen lediglich für hier stattfindende Blockabfahrten vorgesehen. Da der vorhandene Raum insgesamt auto- und damit ampelfrei ist sowie mit modernsten Betriebskonzepten effizienter und übersichtlicher genutzt werden kann, entstehen kurze Wege- und klare Umstiegsverbindungen für die Fahrgäste.

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wurde dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bereits vorgelegt, der die Machbarkeit durch die Einplanung von Fördermitteln anerkennt und bestätigt hat. Auch wurde der Entwurf bereits mit der Inklusions- und Behindertenbeauftragten sowie mit Vertretern von Menschen mit Behinderungen diskutiert. Ihre Anregungen fließen in die weitere Planung mit ein.

ZOB-Provisorium

Während der ca. zweieinhalbjährigen Bauzeit des neuen ZOB mg+ ist an einem Ersatzstandort temporär eine provisorische Übergangslösung zur Sicherstellung des Busbetriebes erforderlich. Dafür wurde daher zunächst auf Basis von Vorgaben der NEW (u. a. zum Raumbedarf und zur Anzahl der Haltestellen) geprüft, ob geeignete Flächenreserven für ein kompaktes, zentrales ZOB-Provisorium in vertretbarer Entfernung zum Hauptbahnhof zur Verfügung stehen.

Seestadt mg+

Eine ausreichend große, unbebaute Freifläche stellt heute das Seestadtgelände dar. Die Fläche wurde daher in einer erfolgten Machbarkeitsuntersuchung des durch die NEW beauftragten Büros Lindschulte unter Betrachtung der Kriterien Flächenverfügbarkeit,

Ausgestaltung, Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, Betriebsablauf (u. a. erforderliche Anpassungen am Linienkonzept, Fahrzeitverlängerung) und Kosten auf Eignung geprüft und bewertet. Im Ergebnis musste die Fläche jedoch aufgrund der großen Entfernung zum Hauptbahnhof (ca. 500 m), des finanziellen Aufwandes der erforderlichen Herrichtung (d. h. erstmalige Befestigung, Entwässerung, Entsiegelung etc.), der großen Eingriffe in den Betriebsablauf (z. B. große Fahrzeitverlängerungen) und nicht zuletzt der mangelnden Flächenverfügbarkeit (kein städtisches Eigentum, kurzfristige Bebauung im Rahmen des Projektes „Seestadt mg+“ vorgesehen) als ungeeignet eingestuft werden.

Steinmetzstraße

Auch die Steinmetzstraße (inkl. angrenzender Brachflächen) kommt trotz ihres relativ breiten Querschnittes aufgrund des hier hohen Verkehrsaufkommens, der Eigentumsverhältnisse (Brachflächen in Fremdeigentum) und der Beeinträchtigung durch in Kürze beginnende Baumaßnahmen (Bebauung der Brachflächen entlang der Steinmetzstraße, Abbruch „Haus Westland“, Bau „19 Häuser“) für eine verträgliche Abwicklung eines ZOB nicht in Betracht.

Platz der Republik

Der rückseitig zum Hauptbahnhof gelegene Platz der Republik stellt aufgrund des begrenzten Raumes und der baldigen Umsetzung der Maßnahme des Sozialen Stadt Programms Alt-Mönchengladbach (sog. IHEK) sowie des hier dichten, wertvollen Baumbestandes keine vertretbare Alternative dar.

Fernbusbahnhof

Der Fernbusbahnhof scheidet als Ersatzfläche aufgrund seiner geringen Größe aus.

Dezentrale Vorzugslösung „Goebenstraße/Hindenburgstraße“

Eine aus Sicht der NEW, der Fachverwaltung und des externen Fachbüros Lindschulte vertretbare und favorisierte Alternative stellt jedoch die dezentrale Lösung „Goebenstraße/Hindenburgstraße“ dar. Hier können kostenoptimiert in unmittelbarer Bahnhofsnähe auf bereits befestigten und entwässerten Flächen mit relativ geringem Aufwand barrierefreie Ersatzhaltestellen geschaffen werden, die räumlich und verkehrlich integriert und im Innenstadtkontext vergleichsweise gut zu erreichen sind. In der Goebenstraße sollen dafür in beiden Fahrtrichtungen barrierefreie Haltestellen eingerichtet werden und der MIV ein allgemeines Durchfahrtsverbot erhalten, das bei Fertigstellung des ZOB mg+ ohnehin vorgesehen ist und somit lediglich vorgezogen wird. Davon ausgenommen sind Anlieger und Zulieferer z. B. zur Sparkasse und zum Vitus-Center. Auf der Hindenburgstraße sollen im Abschnitt zwischen Europaplatz und Bismarckstraße bergauf unter Berücksichtigung der sich hier befindlichen Bäume barrierefreie Ersatzhaltestellen entstehen. Die heute bestehenden Haltestellen unmittelbar vor dem Hauptbahnhof können bei dieser Lösung zunächst weiterhin genutzt werden.

Im nächsten Schritt soll diese Planung weiter konkretisiert und optimiert werden, um entstehende längere Wege für Fahrgäste und Beeinträchtigungen auf das notwendige Maß zu beschränken. Hierzu werden parallel zur Berichterstattung in den politischen Gremien Gespräche mit der Inklusions- und Behindertenbeauftragten sowie mit Vertretern von Menschen mit Behinderungen geführt. Dieser Dialog soll bei fortschreitender Planung fortgeführt werden. Auch eine mit der NEW abgestimmte umfassende Information der Öffentlichkeit ist rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Interimslösung vorgesehen.

Ogleich diese dezentrale Lösung mit vorübergehenden Veränderungen und ggf. Komforteinbußen für Fahrgäste einhergeht, stellt sie die einzige vertretbare Alternative dar, um auf dem Weg zu einem neuen, modernen ZOB der Zukunft als wichtigsten Vernetzungs- und Umsteigepunkt der Stadt den Betriebsablauf des ÖPNV weiterhin gewährleisten zu können und zugleich parallel stattfindende Baumaßnahmen am Europaplatz und in seiner Umgebung zu ermöglichen.

Die Gesamtmaßnahme ZOB mg+ in Verbindung mit der Neugestaltung des Platzes der Republik, der Modernisierung des Bahnhofsgebäudes und der Umsetzung des Vorhabens „19 Häuser“ stellt eine einmalige Chance dar, eine an dieser Stelle längst überfällige Stadtreparatur zu betreiben und dabei zugleich den ÖPNV nachhaltig zu stärken. Sie bringt im Ergebnis nicht nur lokal eine qualitative Aufwertung des Standortes, sondern bedeutet auch eine positive Außendarstellung der Stadt Mönchengladbach. Dies setzt wichtige Impulse für ihre Zukunft.

Der aktuelle Planungsstand, die Funktionsweise der Interimslösung und des ZOB mg+ sowie der Zeitplan mit geplanten weiteren Schritten werden in der Sitzung im Detail vorgestellt.

In Vertretung

Dr.-Ing. Gregor Bonin
Stadtdirektor und Technischer Beigeordneter

Anlagen: