Federführender Bereich			Beteiligte Bereiche			
Stadtplanung			- 66 -	- 80 -	- 230 -	
Vorlage für						
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz						
<u>Betrifft:</u> (ggf. Anlagen bezeichnen)						
Regionale 2010 :gesamtperspektive Wesseling Umgestaltung Bahnhofsumfeld Vorentwurf der Platz- und Straßenraumgestaltung						
Namenszeichen des federführenden Bereichs			Namenszeichen Beteiligte Bereiche			
Sachbearbeiter/in	Leiter/in	Datum	- 66 -	- 80 -	- 230 -	
		18.08.2009				
Namenszeichen						
Verwaltungsdirektor/in	Fachdezernent	Kämmerer	Bürgermeister			
Bearbeitungsvermerk						

STADT WESSELING

Der Bürgermeister

Vorlagen-Nr.: 115/2009

Sachbearbeiter/in: Fabiano Pinto
Datum: 18.08.2009

öffentlich

nichtöffentlich

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz

Betreff:

Regionale 2010 ||| :gesamtperspektive Wesseling
Umgestaltung Bahnhofsumfeld
Vorentwurf der Platz- und Straßenraumgestaltung

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz nimmt die vorliegende Planung als Zwischenstand der Leistungsphase 2 HOAI (Vorentwurf) zur Kenntnis und beschließt sie als Grundlage der weiteren Bearbeitung. Über die Ergebnisse ist der Ausschuss in den kommenden Sitzungen zu informieren.

Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem aktuellen Planungsstand die erforderlichen Förderanträge bei der Bezirksregierung Köln zu stellen.

Sachdarstellung:

1. Problem

Das Bahnhofsumfeld mit dem historischen Bahnhofsgebäude ist ein wichtiger Baustein der Stadtentwicklung von Wesseling Mitte. Täglich nehmen dort Tausende von Menschen Wesseling von der Stadtbahnlinie 16 wahr. Für die Autofahrer auf der L300 markiert das Bahnhofsgelände den Schnittpunkt mit der Innenstadt. Die zentrale Fußgängerzone und damit Wesseling Mitte wird dort durch die L300 und die Gleistrasse (Stadtbahnlinie 16 und Gütergleis der HGK) geteilt. Die dadurch notwendige Personenunterführung als wichtige innerstädtische Verbindung ist zwar baulich in einem gepflegten Zustand, wird aber von weiten Teilen der Bevölkerung als unangenehmer „Angstraum“ empfunden. Der eigentliche Bahnhofplatz wird durch die Unterquerung aus der Innenstadt regelrecht „ausgeklammert“. Das gesamte Gelände weist dementsprechend erhebliche gestalterische Defizite auf und ist dringend erneuerungsbedürftig. Die Grünflächen entlang der Straße wirken abschnittsweise ungepflegt, zwischen den Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen, der Landesstraße und den Warte- und Wendespuren beidseits der Straße liegen zahlreiche Restflächen. Eine klare Platzeinfassung durch Gebäudekanten fehlt an mehreren Seiten. Insgesamt ergibt sich damit trotz der zentralen Lage der Eindruck eines undefinierten Stadtraums. Auch die Umsteigewege zwischen Bus, Bahn, Taxi, PKW und Fahrrad sind nicht zufriedenstellend. Die Eigentumsverhältnisse erschweren bislang eine zusammenhängende Pflege und Neugestaltung, da neben der Stadt noch der Bund, das Land, die HGK und Privatpersonen Flächen, Anlagen und Gebäude besitzen. Erst vor kurzem hat die Stadt das historische Bahnhofsgebäude von der HGK erworben, für das nun ein tragfähiges Nutzungskonzept entwickelt wird. Andere städtebaulich wichtige Ziele wie der Ersatz des Mittelbahnsteiges durch Seitenbahnsteige konnten vor allem durch die sich ständig verändernden Betriebsplanungen der Häfen und Güterverkehr Köln AG nicht konsequent weiterverfolgt werden.

2. Lösung

Die Aufwertung anderer Stadtbahnhaltestellen entlang der Linie 16 hat gezeigt, wie wichtig das Bahnhofsumfeld für die Wahrnehmung einer Stadt bei den eigenen Bürgerinnen und Bürgern und in der Region ist. Allen Problemen und Defiziten zum Trotz bietet die Regionale 2010 damit eine Chance, das große Flächenangebot Wesseling in zentraler Innenstadtlage neu zu ordnen, umzugestalten, funktionale Probleme zu lösen und damit einen wichtigen Impuls für die Innenstadtentwicklung zu geben.

Erste Lösungsvorschläge für eine städtebauliche Neuordnung wurden bereits beim Innenstadtwettbewerb 2001 erarbeitet. Das Siegerbüro Reicher Haase schlug vor dem Hintergrund der damaligen Aufgabenstellung eine klassische Platzlösung vor. Durch Kürzung der Personenunterführung zu einer reinen Bahnunterquerung sollte der neue Bahnhofplatz von der Fußgängerzone aus ebenerdig über die L300 erreichbar gemacht werden. Zur Belebung des Platzes war geplant, das historische Bahnhofsgebäude mit einer neuen öffentlichen Nutzung zu versehen und den Seitenbahnsteig zu reaktivieren. Neue Gebäude an drei Seiten würden zusätzlich die Platzfläche klar begrenzen. Für die Gliederung der Fläche waren Grüninseln, Lampen, Sitzmöbel und ein Wasserspiel vorgesehen. Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen hätte der neue zentrale Bushaltestepunkt beigetragen. Diese Gesamtlösung wurde bei der diesjährigen Ausstellung der Regionale-Projekte im Mai/Juni der Öffentlichkeit vorgestellt und positiv aufgenommen. Anlage 1 zeigt diesen Planungsstand, in Anlage 2 sind die Anregungen aus der Öffentlichkeit zusammengefasst.

Im Laufe der konkreteren Planungen kamen eine Reihe neuer Gedanken, Fragen und Konfliktpunkte auf:

- Durch die verschiedenen Nutzungen und Partner (Straßen.NRW, HGK etc.) ist die Planungsaufgabe Bahnhofsumfeld sehr komplex und wird entsprechend Zeit benötigen. Umso wichtiger ist es, mehrere Entwicklungs- und Realisierungsstufen vorzusehen, um den Umbau abschnittsweise anzugehen.
- Von zentraler Bedeutung für das gesamte Gelände ist die Kürzung der Personenunterführung. Nur durch einen ebenerdigen Zugang über die L300 kann das Bahnhofsumfeld wieder vollständig an die Fußgängerzone angebunden werden.
- Die Innenstadt verfügt bereits über ein großes Angebot an städtisch gestalteten Platzflächen mit „harten“ Oberflächen. Die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes bietet daher eine Chance für andere Lösungen.
- Aus betrieblichen Gründen hält die HGK an der aktuellen Lage des Gütergleises fest. Damit kann der Seitenbahnsteig am historischen Bahnhofsgebäude nicht für die Stadtbahn genutzt werden. Eine neue attraktive Nutzung für das Bahnhofsgebäude wird damit umso wichtiger für die Belebung des Bahnhofsumfeldes. Diese neue Nutzung braucht aber in jedem Fall noch Entwicklungszeit.

- Für die städtebaulich notwendigen Gebäude an den Platzkanten fehlt es auch noch in absehbarer Zukunft an Nutzungsideen und vor allem an privaten Investoren. Vielmehr sollten die Flächen rund um den Bahnhof als Entwicklungsreserven für die Zukunft betrachtet werden.
- Bei der Präsentation der Planungen wurde von Bürgerinnen und Bürgern immer wieder der Wunsch geäußert, mehr Grün in die Innenstadt zu bringen. Der Entwurf von Reicher Haase sieht vor, die lange Fläche zwischen Stadtbahnlinie, L300, Bahnhof und Kronenweg zu einem grünen Stadtband mit einzelnen Gebäuden darin zu entwickeln. Diese Idee ließe sich konsequent auch auf den Bahnhofplatz anwenden.

Ausgehend von diesen Überlegungen hat das Büro Reicher Haase in Abstimmung mit der Verwaltung und der Regionale 2010 eine alternative Planvariante erarbeitet, mit der das Bahnhofsumfeld die Innenstadt um ein neues Angebot bereichern kann. Statt einer gepflasterten Platzfläche schlagen die Planer eine moderne Grünanlage als Herzstück des Bahnhofsbereiches vor. Unverändert sollte der Personentunnel gekürzt und die L300 ebenerdig überquert werden. In Achse der Bahnhofstraße ergäbe sich eine Mischfläche aus Steinpflaster und moderner Grünanlage. Darin integriert wäre neben einer Treppe eine großzügige Rampenanlage als barrierefreier Zugang zum verkürzten Tunnel. Zusätzliche Angebote wie z.B. Rolltreppen ließen sich nach Bedarf ergänzen, müssten aber auch unter finanziellen Gesichtspunkten bewertet werden. Verkehrsnutzungen wie Busbuchten, Taxiplätze oder Kurzparker ließen sich kompakt, logisch und gut erreichbar in einem Streifen an der L300 unterbringen. Aufwändige Zufahrten oder Wendeplätze würden so entfallen, die Umsteigewege wären kurz und klar erkennbar. Ergänzend zum Bahnhof könnte im Bedarfsfall ein ein- bis zweigeschossiger Pavillon errichtet werden. Darin wären sowohl kulturelle Angebote als auch Handel oder Dienstleistung denkbar. Der Parkplatz ließe sich ebenfalls in die Grüngestaltung integrieren. Viele Personen nutzen das Stellplatzangebot und bekämen so einen einladenderen Eindruck von Wesseling Innenstadt. Entlang der L300 Richtung Dreilindenstraße könnte sich dieses neue grüne Bahnhofsumfeld als zeitgemäß gestaltete, städtische Grünanlage fortsetzen.

Dieser neue Lösungsvorschlag bietet eine Reihe von Vorteilen gegenüber der bisherigen Planung.

- Der nahegelegene Rathausplatz hat bereits die Funktion eines zentralen Stadtplatzes mit harter Oberfläche. Ruttmanns Wiese wird zu einem „grünen Platz am Wasser“ aufgewertet. In dieses Konzept könnte sich das Bahnhofsumfeld als Mischung von städtischer Platzanlage und gestaltetem Stadtgrün mit einem eigenen Akzent sehr gut einfügen.
- Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger wünschen sich mehr Grün in der Stadt. Die Flächen am Bahnhof bieten dafür die größten Entwicklungschancen. Reizvoll ist auch die Möglichkeit, sie in weiteren Ausbaustufen mit dem Stadtband in Richtung Kronenweg zu einer attraktiven Mitte für Wesseling weiter zu entwickeln.
- Eine Grünplanung ist für zukünftige Entwicklungen flexibler anpassbar als neue Gebäude oder ein klassischer Stadtplatz mit harter Oberfläche. Zudem lässt sich die grünbestimmte Planung leichter in Einzelstufen umsetzen. Erste Baumaßnahmen z.B. am P+R-Platz könnten bereits beginnen, während die aufwändigen Planungen für die Tunnelkürzung oder der Bahnhofsumbau noch laufen.
- Eine Grünanlage wäre eher als ein klassischer Platz auch ohne Gebäudekanten denkbar. Der mögliche Baukörper zwischen Bahnhof und P+R-Platz fungiert weniger als Platzkante, sondern eher als Akzent und Ergänzung zum Bahnhofsgebäude.
- Reizvoll ist auch die Vorstellung, die Mitte einer „Chemie- und Industriestadt“ für den Besucher überraschend mit einer modernen Grünanlage aufzuwerten.
- Die Erstellungskosten für die Grünanlagen liegen weitaus niedriger als für Pflasterflächen, der Folgeaufwand für die gärtnerische Pflege muss im Verhältnis zum Mehrwert an dieser zentralen Stelle betrachtet werden.
- Im Gegensatz zum Rheinufer und zur Fußgängerzone kann die Stadt beim Bahnhofsumfeld zahlreiche Planungsschritte nicht alleine gehen. Dazu sind in vielen Fällen zusätzliche Abstimmungen mit den anderen Betroffenen wie dem Landesbetrieb Straßen.NRW oder der HGK notwendig. Dies hat die Planung bislang verzögert. Der neue Entwurf bietet die Chance, die Umsetzung trotz der offenen Fragen beim Tunnelrückbau und der Bahnhofsnutzung zeitnah einzuleiten und damit noch unter dem Dach der Regionale 2010 zu starten.

3. Alternativen

Die Planungsleistungen können aufgrund der Komplexität nicht verwaltungsintern erbracht werden. Der Verzicht auf die weitere Bearbeitung würde zu einer problematischen Zeitverzögerung bei der Gesamtmaßnahme führen. Die für den Fördermittelabruf 2009 erforderliche Planreife wäre realistisch nicht mehr zu erreichen. Alternativen bestehen daher keine.

4. Finanzielle Auswirkungen

In seiner Sitzung vom 22.4.2009 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz die Verwaltung ermächtigt, das Büro Reicher Haase Architekten gemäß Angebot mit den Leistungsphasen 1 bis 4 zu beauftragen. Mit der vorliegenden Bearbeitung werden daher entsprechende Honorarzahlungen (Leistungsphase 2) fällig.

Im Rahmen der sich anschließenden Leistungsphase 3 werden zusätzliche Fachplaner und Gutachten (Ingenieurbau, Verkehrsplanung etc.) erforderlich. Diese zusätzlichen Aufträge sind von der Verwaltung in der Gesamtkostenbetrachtung (siehe dazu die Vorlagen 58/2009 und 61/2009) bereits berücksichtigt.