

**Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin**

Federführender Fachbereich Grundstücksnutzung – Stadtentwicklung und Stadtplanung	Drucksachen-Nr. 425/2001			
<p>Beschlussvorlage</p>				
			<input checked="" type="checkbox"/>	Öffentlich
<td data-bbox="834 418 890 454"> <input type="checkbox"/> </td> <td data-bbox="890 418 1492 454"> Nicht öffentlich </td>			<input type="checkbox"/>	Nicht öffentlich
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Bera- tung, Entscheidung)		
Hauptausschuss	26.06.2001	Entscheidung		

Tagesordnungspunkt

**Projekt "Neuer Busbahnhof - Bergisch Gladbach Stadtmitte"
- Grundsatzbeschluss**

Beschlussvorschlag

Der Hauptausschuss stimmt der Konzeption für die Errichtung des neuen Verkehrsverknüpfungspunktes „Bus + Bahn“ in der Stadtmitte zu und beauftragt die Verwaltung, die für die Umsetzung der Konzeption erforderlichen Planungen durchzuführen und zu beauftragen.

Sachdarstellung / Begründung

I. Ausgangssituation / Planungsanlass

Die Stadt strebt in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG im Zuge der Umsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung „Innenstadt Bergisch Gladbach“ die Verlagerung des derzeitigen Busbahnhofes an die Stationsstraße sowie die Neuerrichtung eines Verkehrsverknüpfungspunktes „Bus + Bahn“ an.

Das Erscheinungsbild des Innenstadtbereiches zwischen Stationsstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, S-Bahnhof und Busbahnhof / Parkhaus und Jakobstraße wird zurzeit durch eine ungeordnete Bebauungs- und Nutzungsstruktur gekennzeichnet.

Den mit Bus oder Bahn ankommenden Besucher erwartet eine unattraktive Entree-Situation in das Stadtzentrum, die durch brachgefallene und mindergenutzte Flächen geprägt wird.

Die Übergänge vom Bahngelände zu dem gegenüberliegenden Busbahnhof über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sowie in das Zentrum (Fußgängerzone Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) sind wenig attraktiv.

Die Verknüpfung und Anbindung des S-Bahn-Endhaltepunktes mit dem Busbahnhof und der Fußgängerzone ist somit für den ÖPNV-Benutzer sowohl unter verkehrlichen (Umsteigefunktionen), als auch unter städtebaulichen Gesichtspunkten unbefriedigend.

Vor dem Hintergrund der bestehenden städtebaulichen Missstände sowie der Zielsetzung, das bestehende Busbahnhofareal stärker in das Zentrumsgefüge einzubinden, wurde für den innerstädtischen Bereich Busbahnhof/ S-Bahnhof in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG ein verkehrliches und städtebauliches Gesamtkonzept erarbeitet.

Das entwickelte Gesamtkonzept wurde dem Bebauungsplanverfahren Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der einzelnen Maßnahmen zu Grunde gelegt.

II. Das Konzept „Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn“

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG und den verschiedenen Verkehrsbetrieben wurde von dem im Auftrage der Stadt tätigen Verkehrsplanungsbüro IVU, Traffic Technologies AG, Berlin, eine verkehrliche Vorplanung für den neuen Verkehrsverknüpfungspunkt „Neuer Busbahnhof/ S-Bahn-Endhaltepunkt“ erarbeitet.

Die abgestimmte Vorplanung mit einer Grobkostenschätzung wurde den bereits durchgeführten bzw. zwischenzeitlich eingeleiteten Planverfahren (Bebauungsplanverfahren/ Entbehrlichkeitsprüfung/ Entwidmungsantrag/ Fördermittelantrag) zu Grunde gelegt.

Bausteine des neuen Verkehrsverknüpfungspunktes

Unter der Prämisse „Verbesserung der Verkehrssituation“ und „städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes“ umfasst die Gesamtmaßnahme für die „Errichtung eines Verkehrsverknüpfungspunktes Bus + Bahn“ folgende Bausteine:

1. Neuer Busbahnhofes mit Haltestellen- und Buswartebereich

Priorität bei der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes haben neben der städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und die Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste. Durch die Errichtung des neuen Busbahnhofes unmittelbar an dem S-Bahn-Endhaltepunkt werden die Wege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln, insbesondere zwischen S-Bahn und Bus, verkürzt und gleichzeitig der Fahrgast zum Ver-

weilen einladen. Außerdem werden die Verkehrsströme voneinander getrennt, so dass es nicht mehr wie bisher zu gegenseitigen Behinderungen und Gefährdungen von Taxen, Bussen, Pkw und Fußgängern kommt.

Als Witterungsschutz sollen die Bussteige überdacht werden. Ein dynamisches Fahrgastinformationssystem mit Anschlusssicherung sowie Stadtinformationen und Sitzmöglichkeiten ergänzen die Bahnsteigmöblierung, die für Bus und Bahn einheitlich gestaltet werden soll.

Westlich des Haltestellenbereichs im Bereich des heutigen Güterschuppens ist eine Abstellanlage für Busse vorgesehen, die von Osten her unabhängig vom Individualverkehr angefahren werden kann.

2. Zweigleisiger Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes innerhalb des Bahnhofes Bergisch Gladbach

Langfristig ist der zweigleisige Ausbau der S-Bahnstrecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach, die im 10-Minuten-Takt befahren werden soll, vorgesehen. In diesem Zusammenhang würde auch der Bahnhof Bergisch Gladbach eine zweite Bahnsteigkante erhalten.

Um die Störfälligkeit des Betriebs der S 11 zu verringern und die Pünktlichkeit der S-Bahn zu erhöhen, ist der Ausbau des S-Bahnhofs Bergisch Gladbach jedoch kurzfristig vorgesehen. Der zweigleisige Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes innerhalb des Bahnhofes Bergisch Gladbach gestattet die Ankunft eines zweiten S-Bahnzuges in Bergisch Gladbach noch vor Abfahrt des zuerst gekommenen Zuges und steigert folglich die betriebliche Zuverlässigkeit des S-Bahnbetriebes durch verlängerte Wendezeiten.

Das zweite S-Bahngleis wird auf der Südseite des in westlicher Richtung um etwa 200 Meter zu verlängernden S-Bahnsteigs in Höhe des heutigen Güterschuppens liegen. Zwar verlängern sich die Umsteigewege für die Fahrgäste jedes zweiten Zuges, aber insgesamt verkürzen sich die Wege für die Umsteiger zwischen Bus und Bahn.

3. Errichtung eines gemeinsamen Umsteigebahnsteiges

Zwischen S-Bahn und Bus wird künftig ein Umsteigen am gleichen Bahnsteig möglich sein. Dafür werden der S-Bahnsteig verbreitert und auf seiner Südseite Bushaltestellen in Sägezahnordnung eingerichtet. Zwischen der Stationsstraße und dem S-Bahnsteig, durch eine Fahrgasse für die Busse getrennt, ist ein zweiter Bussteig mit Bushaltestellen in Sägezahnaufstellung vorgesehen. Auf der Südseite dieses Bussteiges befinden sich sowohl die Taxi- als auch die Kurzzeitparkplätze und zwei Behindertenstellplätze.

4. Mobilitätszentrale/ Fahrgastzentrum

Der Neubau einer Mobilitätszentrale soll das auf dem Bahnhofsvorplatz vorhandene Empfangsgebäude der DB AG und das im ZOB gelegene KWS-Kundenzentrum ersetzen. Zentral sollen dem Kunden alle Leistungen rund um seine Fahrt- und Reisewünsche angeboten werden. Die aus der Innenstadt Bergisch Gladbachs kommenden Fahrgäste werden somit automatisch am Reisezentrum vorbeigeführt und haben Gelegenheit, Fahrscheine zu erwerben oder Reisebedarf zu decken.

Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale ist nach derzeitiger Vorplanung als Solitärgebäude vor Kopf des S-Bahn-Gleises 1 vorgesehen (siehe Übersichtsplan - Fläche C).

Städtebauliche Zielsetzung ist jedoch die Integration der geplanten Mobilitätszentrale innerhalb einer Kopfbebauung auf dem Bahngelände entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße. Dies wiederum hängt von den Bemühungen der Deutschen Bahn AG ab, zeitnah einen geeigneten Investor für eine Bebauung am Kopf des Bahnhofes zu finden. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses ist in Abhängigkeit der Vermarktungsbemühungen der DB AG zu entscheiden, in wel-

cher Form die Mobilitätszentrale realisiert werden soll.

5. Bahnhofsvorplatz

Der neue Bahnhofsvorplatz soll die Fahrgäste zum Verweilen einladen und für Ankommende das Tor zur Stadt bilden. Er wird als Stadtplatz ansprechend gestaltet. Sitzmöglichkeiten, Begrünung und ortstypische Pflasterung sind vorgesehen.

Durch die Schaffung heute nicht vorhandener Sichtachsen zwischen Bahnhof und Fußgängerzone einerseits sowie Einkaufspassage andererseits wird insbesondere dem Ortsunkundigen die Orientierung erleichtert. Sichtbehindernde Platzaufbauten werden beseitigt.

Gestaltete Aufenthaltsflächen sollen zum Verweilen einladen, so dass auch durch Besucher der angrenzenden Fußgängerzone und der Einzelhandelseinrichtungen gantztägig für eine Belebung und damit soziale Kontrolle im Bahnhofsbereich gesorgt ist. Gleichzeitig steigt durch die Übersichtlichkeit das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und damit deren Wohlfühlen.

6. Der Fußgängerverkehr / Belange mobilitätsbehinderter Menschen

Bei der Planung der ÖPNV-Schnittstelle und der Konzeption des näheren Bahnhofsumfeldes wird - unter Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Menschen - besonderer Wert auf die Führung der Fußgängerströme gelegt. Die östlich am Bahnhof vorbeiführende Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird mit Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofes Fußgängerbereich. Der neue Bahnhofsvorplatz wird nahtlos an den neu geschaffenen Fußgängerbereich anschließen.

Diese Konzeption ermöglicht es, dass Fahrgäste künftig direkt aus der Fußgängerzone - nach Querung der Stationsstraße - über den Bahnhofsvorplatz, vorbei an der Mobilitätszentrale, zu den Bussen und Bahnen gelangen. Gegenseitige Behinderungen der Verkehrsströme sind durch deren Trennung weitgehend ausgeschlossen.

Durch die nahtlos ineinander übergehenden Fußgängerbereiche und die abgesenkten Bordsteine im Kreuzungsbereich der Stationsstraße soll der gesamte Bahnhofsbereich behindertengerecht hergestellt werden.

7. Der Pkw-Verkehr

Die bisher am Bahnhof Bergisch Gladbach vorhandenen P+R-Plätze wurden aufgrund der räumlichen Nähe zur Fußgängerzone oftmals von Kurzzeitparkern zweckentfremdet, während das nahegelegene Parkhaus nicht ausgelastet ist. Um die Fehlentwicklung nicht zu Lasten des ÖPNV fortzusetzen, sollen Bahnkunden, die mit dem Auto zum Bahnhof fahren, künftig vorhandene bzw. im Rahmen des Parkraumkonzeptes geplante öffentliche Parkanlagen benutzen. Langfristig ist an dem S-Bahn- Haltepunkt Duckterath eine Erweiterung der P&R-Einrichtung angedacht.

Kurzzeitparkplätze sowie Behindertenstellplätze sind auf der Nordseite der Stationsstraße am südlichen Bussteig vorgesehen.

8. Der Fahrradverkehr

Das geordnete und sichere Abstellen von Fahrrädern im Bereich des geplanten neuen Verkehrsverknüpfungspunktes wird einen weiteren elementaren Baustein des weiteren Planungsprozesses darstellen.

Im Rahmen der Planung bleibt zu prüfen, inwieweit die Einrichtung einer Fahrradstation, in der neben der bewachten Aufbewahrung von Fahrrädern auch Dienstleistungen (Reparatur/ Ausleihe von Fahrrädern) angeboten werden, wirtschaftlich darstellbar ist und im Bahnhofsbereich, sofern möglich an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, vorgesehen werden kann.

Aufgrund der bewegten Topologie Bergisch Gladbachs sind am Bahnhof stets zahlreiche Motorräder, Motorroller und Mofas abgestellt. Für diese sind künftig spezielle Stellplätze ebenfalls im ZOB-Bereich vorgesehen.

III. Umsetzung der Planung

Voraussetzung für die Realisierung des neuen Busbahnhofes ist

- die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen durch Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des konzipierten Bebauungsplanes durch die Stadt bzw. den Rat der Stadt
- der Erwerb der für den neuen Busbahnhof (siehe Übersichtsplan - Teilfläche A), den Busabstellbereich (Teilfläche D) und den geplanten Stadtplatz (Teilfläche B) benötigten Flächen von der Deutschen Bahn AG bzw. der Vivico (vorher EisenbahnImmobilienManagement GmbH) durch die Stadt
- die Entlassung der betreffenden Flächen (Teilflächen A, B und D) aus der eisenbahnrechtlichen Widmung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowie
- die Erstellung einer Entwurfs- und Ausführungsplanung für den neuen Busbahnhof durch die Stadt

Voraussetzung für die Realisierung der Gesamtmaßnahme „Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn“ (Busbahnhof/ Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes) ist darüber hinaus

- die Erstellung einer Entwurfs- und Ausführungsplanung für den zweigleisigen Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes im Bahnhof Bergisch Gladbach sowie
- die Durchführung eines Plangenehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahrens entsprechend der Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durch die Deutsche Bahn AG

Statusbericht

Planungsrecht / Entwidmung

Das Bebauungsplanverfahren zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen steht kurz vor dem Abschluss. Der noch ausstehende Satzungsbeschluss des Rates (Planungsausschuss hat am 13.02.2001 abschließend beraten) kann erst dann erfolgen, wenn die für den neuen Busbahnhof vorgesehenen Flächen als nicht mehr betriebsnotwendige Flächen aus der eisenbahnrechtlichen Widmung entlassen sind. Erst nach vollzogenem Entwidmungsakt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) unterliegen nicht mehr betriebsnotwendige Flächen der Planungshoheit der Gemeinde. Zur Zeit werden die erforderlichen Entwidmungsanträge mit Unterstützung der Stadt Bergisch Gladbach vorbereitet und durch die Deutsche Bahn AG beim Eisenbahnbundesamt (EBA) gestellt.

Grunderwerb

Die Kaufverhandlungen konnten soweit vorangetrieben werden, dass die Verfügungsberechtigung über die betreffenden Flächen für 2001 gewährleistet ist. Der notarielle Kaufvertrag zwischen der DB Imm und der Stadt für eine Teilfläche des neuen Busbahnhofes liegt vor, der Kaufvertrag zwischen der Stadt und der Vivico Management GmbH für den Teilbereich der ehemaligen Güterverladung steht kurz vor dem Abschluss.

Förderung der Gesamtmaßnahme

Auf Grundlage der durchgeführten Vorplanung und Grobkostenschätzung wurde bereits im Jahre 2000 für das Projekt "Neuer Busbahnhof / zweigleisiger Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes" ein gemeinsamer Fördermittelantrag von DB AG und Stadt für GVFG-Mittel gestellt. Im Februar 2001 fand beim Landschaftsverband Rheinland diesbezüglich ein erneutes Einplanungsgespräch statt.

Seitens des Fördermittelgebers wurde eine Bezuschussung der Gesamtmaßnahme in Aussicht gestellt.

In einem Abstimmungsgespräch im Mai 2001 bei der Bezirksregierung Köln wurde die Gesamtmaßnahme "Neuer Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn" unter Beteiligung der Vertreter der Deutschen Bahn AG, der Stadtverkehrsgesellschaft sowie der Stadt erneut erörtert.

Aufgrund der verschiedenen Förderprogramme und unterschiedlichen Förderrichtlinien für Maßnahmen des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) bzw. für Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurde mit dem Fördermittelgeber vereinbart, dass die Deutsche Bahn AG für den geplanten Um- und Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes sowie die Stadt für den neuen Busbahnhof jeweils getrennte Förderanträge stellen.

Entwurf- und Ausführungsplanung für den neuen Verkehrsverknüpfungspunktes

Die vorbereitenden Untersuchungen und Vorplanungen für den neuen Verkehrsverknüpfungspunkt sowie die Abstimmungen zur Flächenfreisetzung sind soweit fortgeschritten, dass mit der konkreten Planung begonnen werden kann.

Die Planungen für den neuen Verknüpfungspunkt sollen unter Begleitung und Steuerung eines Projektkoordinators von den beteiligten Planungspartnern (Stadt für den neuen Busbahnhof sowie Deutsche Bahn AG (DB Netz AG + DB Station & Service) für den Um- und Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes (zweites S-Bahngleis/ Bahnsteigverlängerung)) durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben werden.

IV. Zeitrahmen / Zeitziele

Neuer Busbahnhof

Ausgehend von einer kurzfristigen Auftragsvergabe der Entwurfsplanung für den neuen Busbahnhof im Sommer 2001 sowie einem zügigen Planungsablauf (Beratungen/ Entscheidungen im AUIV Anfang 2002, Genehmigungsplanung) wird eine genehmigungsfähige sowie mit der Deutschen Bahn AG und dem EBA abgestimmte Ausführungsplanung für den Neubau des Busbahnhofes voraussichtlich im Sommer 2002 vorliegen.

Gemeinsames Ziel der SVB sowie der Stadt ist - nach einer etwa ein- bis zweijährigen Bauphase mit Baubeginn Anfang 2003 - die Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofes zum Fahrplanwechsel (ÖPNV) im Mai 2004.

Mit Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofes kann die Nutzung des bisherigen Busbahnhofes unmittelbar aufgegeben werden. Die vertragliche Verpflichtung der Stadt zur Räumung des jetzigen Busbahnhofes bis zum 30.12.2004 kann somit eingehalten werden.

Umbau/ Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes

Ausgehend von einer kurzfristigen Auftragsvergabe der Entwurfsplanung für den zweigleisigen Ausbaus des S-Bahn-Endhaltepunktes/ Bahnsteigverlängerung sowie einem zügigen Plangenehmigungsverfahren wird eine genehmigungsfähige Ausführungsplanung für die bahnspezifischen Baumaßnahmen (Neuanlage eines zweiten S-Bahn-Gleises/ Tieferlegung des vorhandenen S-Bahn-Gleises/ Bahnsteigverlängerung) frühestens im Frühjahr 2003 vorliegen.

Ziel der DB AG ist es, die bahnspezifischen Baumaßnahmen in 2003/ 2004 durchzuführen.

Nach derzeitiger Zeitplanung wird seitens der DB AG sowie der Stadt Bergisch Gladbach/ SVB eine Inbetriebnahme des verkehrlichen Gesamtprojektes „Neuer Verkehrsverknüpfungspunkt „Bus + Bahn“ bis spätestens Ende 2004 angestrebt.

V. Kosten der Gesamtmaßnahme

Parallel zur Erstellung und Weiterentwicklung der Vorplanung für den neuen Verkehrsverknüpfungspunkt wurde durch das Planungsbüro IVU, Berlin, eine Grobkostenschätzung angefertigt und aktualisiert.

Für die Neuerrichtung des Verkehrsverknüpfungspunktes ergeben sich nach aktueller Grobkostenschätzung für die Deutsche Bahn AG bzw. für die Stadt folgende Kosten:

Deutsche Bahn AG	Kosten (incl. MwSt.)	
1. Rückbau Bereich S-Bahn	355.000,00DM	
2. Neubau S-Bahnsteig und Tieferlegung der Gleise	<u>6.153.000,00 DM</u>	
	6.508.000,00 DM	
Stadt Berg. Gladbach	Kosten (incl. MwSt.)	Voraussichtliche Fördermittel
1. Immobilienerwerb durch die Stadt von DB AG und Vivico Management GmbH	3.247.000,00 DM	
2. Rückbau und Baufeldfreimachung im Bereich neuer Busbahnhof	1.015.000,00 DM	5.600.000,00 DM
3. Neubau Busbahnhof	9.783.000,00 DM	(Schätzung)
4. Begleitende Umbaumaßnahmen (Stationsstraße/ Stadtplatz/ Trafo-Station)	<u>1.235.000,00 DM</u>	
	ca. 15.280.000,00 DM	
Eigenanteil Stadt Bergisch Gladbach (nach Abzug der Fördermittel)	ca. 9.680.000,00 DM	

Unter Berücksichtigung der Förderrichtlinien (GVFG-Mittel) ergibt sich aus heutiger Sicht ein prognostizierter **Fördermittelumfang in Höhe von DM 5.600.000,00** (Schätzung).

Für das **Projekt „Neuer Busbahnhof“** (Bushaltestellenbereich/ Buswartepplatz/ Stadtplatz/ Umbau der Stationsstraße) ergibt sich bei Gesamtkosten von ca. DM 15.280.000,00 nach Abzug der geschätzten Fördermittel in Höhe von ca. DM 5.600.000,00 **ein voraussichtlicher Eigenanteil von ca. DM 9.680.000,00**, der von der Stadt Bergisch Gladbach zu tragen ist.

Zusätzliche Kosten

Mobilitätszentrale

Die Errichtung einer Mobilitätszentrale ist zwingender Bestandteil des Gesamtkonzepts Bahnhof-Busbahn. Für den Neubau einer Mobilitätszentrale als Solitärgebäude wurden im Rahmen der Grobkostenschätzung Herstellungskosten in Höhe von DM 1.724.920,00 ermittelt. Nach Aussage des Fördermittelgebers kann mit einem Zuschuss von mindestens 20% (ca. DM 350.000,00) gerechnet werden.

Sowohl zur Kostensenkung als auch aus den bereits genannten städtebaulichen Erwägungen wird eine Integration dieser Nutzung in die durch einen Investor zu errichtende Bebauung im Kopfbereich des Bahnhofs angestrebt.

Nutzer, die nicht zum Einflussbereich der Stadt gehören (z.B. DB Cargo, Verkehrsbetriebe, Reisebüro), könnten dann unmittelbar Mieter des Investors werden.

Die eigentliche Mobilitätszentrale soll durch die SVB betrieben werden. Die SVB strebt an, Verkehrsunternehmen zu werden und könnte das Kerngeschäft, den Fahrkartenverkauf, sowie die ergänzenden Beratungsleistungen übernehmen. Damit wäre es sinnvoll, wenn die SVB auch Träger der Mobilitätszentrale und ggf. Zuschussempfänger würde. Zu gegebener Zeit ist noch zu klären, ob ein Miet- oder Teileigentumsmodell unter Berücksichtigung der Fördermittel wirtschaftlicher ist. Die SVB könnte in einer solchen Konstruktion aus dem Fahrkartenverkauf nennenswerte Einnahmen erzielen und bei günstigerem Geschäftsverlauf die Betriebskosten der Mobilitätszentrale refinanzieren.

Radstation

Zusätzliche Kosten würden der Stadt durch die Einrichtung einer Fahrradstation innerhalb der Mobilitätszentrale entstehen. Für den Neubau einer Radstation in der Mobilitätszentrale wurden im Rahmen der Grobkostenschätzung Herstellungskosten in Höhe von ca. DM 2.178.000,00 sowie zu erwartende Fördermittel in Höhe von ca. DM 380.000,00 ermittelt.

Obwohl die Errichtung von Fahrradstationen vom Land NRW durch ein gesondertes Förderprogramm unterstützt wird, sind die Fördermittel im Vergleich zu den prognostizierten Herstellungskosten als gering zu bewerten. Darüber hinaus haben bereits realisierte Vorhaben in anderen Kommunen Probleme hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit (Finanzierung der Folgekosten) aufgezeigt.

Die Errichtung einer Fahrradstation, in der neben dem gesicherten, überwachten Abstellen von Fahrrädern weitere Dienstleistungen wie Wartung, Reparatur und Ausleihe von Fahrrädern angeboten werden, sollte im Rahmen des zukünftigen Planungsprozesses nur weiter verfolgt werden, wenn durch ein geeignetes Betreibermodell sichergestellt ist, dass der Stadt keine Folgekosten entstehen.

Umgestaltung der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße als Fußgängerzone

Weitere Kosten können der Stadt nach Errichtung des neuen Busbahnhofes an der Stationsstraße sowie nach Umgestaltung und Umnutzung des derzeitigen Busbahnhof- und Parkhausareals durch die „Umgestaltung der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Kopf des Bahnhofes als Fußgängerzone“ sowie durch den „Umbau des Verkehrsknotens Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße“ entstehen. Dabei werden aus heutiger Sicht Umbaukosten in Höhe von ca. DM 500.000,00 veranschlagt, wobei eine Förderung der Maßnahme „Erweiterung der Fußgängerzone“ mit Städtebaufördermitteln seitens der Bezirksregierung Köln in Aussicht gestellt wird. Eine Entscheidung hierüber ist zu gegebener Zeit - abhängig von der Finanzlage der Stadt - zu treffen.

VI. Weitere Vorgehensweise / Umsetzung der Plankonzeption

1. ÖPNV-Vereinbarung

Als Voraussetzung für die Errichtung eines Verkehrsverknüpfungspunktes „Bus und S-Bahn“ ist die Kooperation der Planungsbeteiligten „Stadt“ und „Deutsche Bahn AG“ erforderlich.

Zur Regelung der Planung, Umsetzung, Durchführung, Inbetriebnahme und Kostenverteilung der Verkehrsanlagen wird zurzeit eine ÖPNV-Vereinbarung erarbeitet, die nach Vorliegen der abgestimmten Regelungsinhalte zwischen der Deutschen Bahn AG (DB Station&Service AG und DB Netz AG) und der Stadt (Stadt und Stadtverkehrsgesellschaft Bergisch Gladbach (SVB)) geschlossen werden soll.

Inhalte der ÖPNV-Vereinbarung sind u.a. die Bestimmung von

- Maßnahmen, die von der Stadt bzw. Stadtverkehrsgesellschaft zu planen und auszuführen sind
- Maßnahmen, die von der DB AG (DB Station&Service AG und DB Netz AG) zu planen und auszuführen sind
- zeitliche Durchführung der Maßnahmen
- Kostenverteilung Baukosten (auf Grundlage der vorliegenden Grobkostenschätzung)
- Kostenverteilung Betriebs- und Instandhaltungskosten

2. Erstellung der Entwurfs- und Ausführungsplanung

Entsprechend der Regelungen der ÖPNV-Vereinbarung wird die Entwurfs- und Ausführungsplanung für den gemeinsamen Verkehrsverknüpfungspunkt "Bus + Bahn" für die verschiedenen Teilbereiche von den jeweiligen Planungsbeteiligten durchgeführt bzw. beauftragt.

Die Deutsche Bahn AG wird dementsprechend unter Federführung der DB Netz AG die Planung für den zweigleisigen Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes sowie die Bahnsteigverlängerung kurzfristig durchführen bzw. beauftragen sowie entsprechende Baurechtsverfahren nach AEG veranlassen.

Die Stadt und Stadtverkehrsgesellschaft werden die Planleistungen für den neuen Busbahnhof erstellen bzw. beauftragen. Die Konzeption für den neuen Busbahnhof wird dem zuständigen Fachausschuss, dem Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

3. Projektkoordination

In Absprache mit der DB AG beabsichtigt die Verwaltung, das Planungsbüro IVU, Traffic Technologies AG, Berlin, das die Stadt und die DB AG bereits in den letzten Jahren bei der Vorplanung des konzipierten neuen Verkehrsverknüpfungspunktes erfolgreich unterstützt hat, mit der Koordination für die Projekte der Stadt (Neuer Busbahnhof) und der DB AG (Zweigleisiger Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes und Bahnsteigverlängerung) mit der Schnittstelle „Gemeinsamer Umsteigebahnsteig“ zu beauftragen.

4. Antrag auf Fördermittel

Wie bereits vorstehend erläutert, werden die Deutsche Bahn AG sowie die Stadt auf Grundlage der vorliegenden Vorplanung und Grobkostenschätzung ihre jeweiligen Planungsleistungen kurzfristig erstellen bzw. in Auftrag geben.

Auf Basis der Entwurfsplanungen werden - zusammen mit einem Finanzierungsantrag - für die geplante SPNV-Maßnahme "Zweigleisiger Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes/ Bahnsteigverlängerung" (DB AG) sowie für die ÖPNV-Maßnahme "Neuer Busbahnhof" (Stadt) jeweils getrennte Fördermittelanträge beim Ministerium gestellt.

VII. Beschlussempfehlung

Die Verwaltung schlägt dem Hauptausschuss vor, der vorliegenden und vorstehend ausführlich beschriebenen Konzeption für den neuen Verkehrsverknüpfungspunktes „Busbahnhof/ S-Bahn-Endhaltepunkt Bergisch Gladbach“ im Grundsatz zuzustimmen.

Auf Grundlage des Grundsatzbeschlusses des Hauptausschusses beabsichtigt die Verwaltung, kurzfristig die Planung für den „Neuen Busbahnhof“ (Busbahnhof, begleitende Umbaumaßnahmen für Stationsstraße, Stadtplatz, Trafostation) durchzuführen. Im Rahmen des weiteren Planungs- und Realisierungsprozesses ist vorgesehen, freischaffende Planer (Architekt, Freiraumplaner, Verkehrsplaner, Ausrüstungsplaner) mit der Erstellung von Planleistungen zu beauftragen.

Ziel der weiteren Planung für den neuen Busbahnhof ist es, entscheidungsreife Grundlagen für die vorstehend beschriebenen Einzelthemen/ Bausteine zu erhalten.

Die fachliche Beratung/ Entscheidung des Projektes „Neuer Busbahnhof Stadtmitte“ sowie die Maßnahmenbeschlüsse für die Einzelmaßnahmen erfolgen - in Abhängigkeit des Planungs- und Baufortschritts - zur gegebenen Zeit im Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr.

Ein Übersichtsplan, eine verkleinerte Kopie des Bebauungsplanentwurfes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - sowie eine Systemskizze (Vorplanung) zum neuen Verkehrsverknüpfungspunktes sind der Vorlage beigelegt.

Anlagen

- Übersichtsplan Bahnhofsumfeld
- Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -
- Lageplan / Systemskizze