

**Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister**

Federführender Fachbereich PG/6-611	Drucksachen-Nr. 256/2009	
Beschlussvorlage	<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich	
	<input type="checkbox"/> Nichtöffentlich	
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr	18.06.2009	Beratung
Planungsausschuss	18.06.2009	Beratung
Hauptausschuss	18.06.2009	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

**Verkehrsplanung Stadtmitte
- Fließender und ruhender Verkehr**

Beschlussvorschlag:

@->

I. Der Vorplanung für den Umbau und die Umgestaltung der Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße für den Streckenabschnitt zwischen dem Driescher Kreuz und dem Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße auf der Grundlage der vorgestellten Hauptvariante wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Vorplanung eine Vorentwurfsplanung mit Kostenschätzung zu beauftragen sowie nach Prüfung der Förderfähigkeit entsprechende Förderanträge zu stellen.

II. Dem vorgestellten Parkraumkonzept für den östlichen Bereich der Stadtmitte wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abhängigkeit des Wettbewerbsergebnisses Ost (Gestaltung der Freiräume entlang der Strunde) die Entwurfsplanung für die konzipierten Parkieranlagen zu beauftragen.

<-@

Sachdarstellung / Begründung:

@->

Verkehrsplanung Stadtmitte - Historie/ Beschlusslage

Der Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr (AUIV) sowie der Planungsausschuss (Plan A) haben in einer gemeinsamen Sitzung am 02.12.2008 die Verkehrsplanung für die neue Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstrasse sowie das Parkraumkonzept für die östliche Stadtmitte eingehend diskutiert und beraten. Der Hauptausschuss ist in seiner Sitzung am 09.12.2008 den Beschlussempfehlungen des AUIV/ Plan A gefolgt und fasste folgende Beschlüsse:

1. *Dem vorgestellten Verkehrssystem „Erschließungsspanne Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße“ für den Streckenabschnitt zwischen dem Driescher Kreuz und dem Knoten Schnabelsmühle wird im Grundsatz zugestimmt und die Verwaltung mit der Vertiefung der Planung beauftragt.*

Des Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, für den Abschnitt Hauptstraße bis Odenthaler Straße - insbesondere den Knotenpunkt Hauptstraße/ Odenthaler Straße - Planungsalternativen zu entwickeln.

2. *Dem vorgestellten Parkraumkonzept - Konzentration der zentralen größeren Parkierungseinrichtungen entlang der „Erschließungsspanne Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße“ - wird im Grundsatz zugestimmt und die Verwaltung mit der Vertiefung der Planung für eine Parkraumkonzept/ Parkleitsystem beauftragt.*

I. Fließender Verkehr

I. 1 Planungsanlass/ Planungsziele

Im Rahmen der Beratungen in den Fachausschüssen AUIV/ Plan A am 02.12.2008 sowie im Hauptausschuss am 09.12.2008 standen die grundsätzlichen konzeptionellen Überlegungen für ein neues, innovatives Erschließungssystem der Stadtmitte im Vordergrund. Nicht zuletzt die städtebauliche Betrachtung der südlichen Kante der Stadtmitte, die durch den Straßenzug Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße gebildet wird, hat dazu geführt, den „Straßenraum“ auch verkehrlich in einen Gesamtzusammenhang zu stellen.

Folgende Zielsetzungen standen und stehen weiterhin im Vordergrund:

- Durch eine Abfolge von Knotenpunkten als Kreisverkehrslösungen bzw. Wende- und Abbiegemöglichkeiten können die Verkehre leistungsfähiger verknüpft und verteilt werden sowie ein stetiger Verkehrsfluss geschaffen werden.
- Wie bereits derzeit am Driescher Kreuz könnte am Knotenpunkt Schnabelsmühle/ Bensberger Straße ein leistungsfähiger Kreisverkehrsplatz die Verteilung des Verkehrs übernehmen.
- Der Knotenpunkt Odenthaler Straße/ Hauptstraße könnte als abknickende Vorfahrt ohne große Eingriffe in die bestehende Bebauung gestaltet werden, wobei gleichzeitig über eine Wendemöglichkeit in Höhe des Forum-Gebäudes das Linksabbiegen in die Hauptstraße ermöglicht und so der Straßenzug Am Mühlenberg/ Vollmühlenweg entlastet werden kann. Die Anzahl der Fahrstreifen kann durch den Wegfall von Lichtsignalanlagen ohne Leistungseinbußen reduziert werden. So entsteht mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer und für eine ansprechende städtebauliche Gestaltung. Darüber hinaus profitieren Radfahrer und Fußgänger von der „neuen“ Straße aufgrund einer Vielzahl von Zebrastreifen, die ein Überqueren der Straße - ohne Wartezeiten - komfortabel ermöglichen.

I. 2 Prüf- und Untersuchungsumfang

Der Beschlussfassung des Hauptausschusses berücksichtigend wurden in den letzten Wochen und Monaten folgende Untersuchungen und Planungen veranlasst und durchgeführt:

1. Für den Streckenabschnitt Hauptstraße - Odenthaler Straße sowie den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße wurden Alternativplanungen entwickelt, geprüft und bewertet. Dabei wurden - alternativ zu der Hauptvariante „abknickende Vorfahrt“ - für den Verkehrsknoten eine Variante „lichtsignalgesteuert“ sowie eine Variante „Kreisverkehr“ untersucht.
2. Für den gesamten Streckenabschnitt Driescher Kreuz - Schnabelsmühle - Odenthaler Straße wurde eine Machbarkeitsprüfung in Form einer Verkehrssimulation durchgeführt. Als Voraussetzung für die Simulation wurde eine Vorplanung für die neue Erschließungsachse erstellt und im Wechselspiel mit den Zwischenergebnissen der Simulation verändert und optimiert. Dies umfasst die Ausgestaltung der Knotenpunkte, insbesondere aber auch verkehrstechnische Anlagen (Wendefahrbahnen, Verflechtungsspuren) sowie die Lage von Querungsanlagen.

Die Verkehrssimulation umfasst neben der Hauptvariante die Betrachtung und Bewertung der zwei Untervarianten „lichtsignalgesteuert“ sowie „Kreisverkehr“ für den Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße.

Die im Rahmen der Überarbeitung und Optimierung der Erschließungsplanung vorgenommenen Änderungen umfassen überwiegend den Abschnitt Schnabelsmühle - Hauptstraße:

- Durch die Verlagerung der Querungsanlage östlich des geplanten Kreisverkehrsplatzes Schnabelsmühle soll der Zugang zur Stadt (Verbindung Schnabelsmühle - Forum-Park) verbessert werden.
- Im Bereich Schnabelsmühle/ Hauptstraße soll durch eine Abbiegemöglichkeit von der Schnabelsmühle in die Hauptstraße sowie durch eine Wendemöglichkeit (U-Turn) in der Hauptstraße aus Richtung Odenthaler Straße die Orientierung und Flexibilität für den Fahrverkehr verbessert werden.
- Ein Kreisverkehrsplatz am Knoten Schnabelsmühle/ Hauptstraße im Bereich des Forum-Gebäudes (Stadtbücherei) ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ohne einen erheblichen Eingriff in die baubestandene Vorzone der Gnadenkirche nicht möglich. Darüber hinaus würde die Leistungsfähigkeit der Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle (starke „Geraus-Ströme“) zu sehr beeinträchtigt.
- Durch eine behindertengerechte Querungsanlage (lichtsignalgesteuert) in Höhe „Stadtbücherei“ sowie durch eine Querungshilfe in Höhe „Gnadenkirche“ soll eine komfortable Querung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen und die Anbindung des „Quirlsbergs“ an die östliche Stadtmitte verbessert werden.

Die Änderungen und Optimierungen der Konzeption für die neue Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße im Einzelnen werden in der Sitzung am 18.06.2009 vorgestellt und erläutert. Ein Übersichtsplan sowie Ausschnitte der Vorplanung für die Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße sind der Vorlage beigelegt.

Variantenprüfung - Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße

Wie bereits ausgeführt, liegt der Erschließungsplanung und Verkehrssimulation eine Variantenprüfung für den Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße zu Grunde. Davon ausgehend, dass die Konzeption für die neue Erschließungsachse im Streckenabschnitt „Driescher Kreuz bis Hauptstraße/ Höhe Gnadenkirche“ unkritisch gesehen wird, beschränkt sich die vergleichende, verkehrliche Untersuchung auf den Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße selbst.

Allen drei Varianten („abknickende Vorfahrt“ / „lichtsignalgesteuert“ / „Kreisverkehr“) liegt die Wendemöglichkeit (U-Turn) in der Hauptstraße - aus Richtung Odenthaler Straße - vor dem Forum-Gebäude (Stadtbücherei) zu Grunde.

Die drei untersuchten Knotenvarianten zeigen vergleichbare verkehrliche Effekte:

- Die erhöhte Leistungsfähigkeit durch Umbau und Neuorganisation des Verkehrsknotens wird durch die Aufnahme des Linksabbiegestroms aus der Odenthaler Straße in die Hauptstraße aufgebraucht. Dabei kann jedoch bei allen Varianten der Straßenzug „Am Mühlenberg/ Vollmühlenweg“ spürbar entlastet werden.
- Aufgrund des einspurigen Zulaufs der Odenthaler Straße (Knoten Am Broich/ Am Mühlenberg bis Hauptstraße) und der Hauptstraße aus östlicher Richtung (stadteinwärts) kommt es in der morgendlichen Spitzenstunde bei allen drei Varianten zu Rückstauerscheinungen auf der Odenthaler Straße. Dies entspricht weitgehend dem heutigen Zustand.
- Am Nachmittag gestaltet sich die Situation differenzierter:
Bei der Variante „Kreisverkehr“ kommt es bei den Linksabbiegern aus der Hauptstraße in die Odenthaler Straße zu Wartezeiten.
Bei den Varianten „abknickende Vorfahrt“ und „lichtsignalgesteuert“ weist der Verkehr aus der Hauptstraße (aus Richtung Herrenstrunden) tendenziell längere Wartezeiten auf.
Insgesamt lässt sich in der Variante „abknickende Vorfahrt“ der starke Verkehrsstrom stadtauswärts am besten abwickeln.

Eine Vermeidung der Rückstaueffekte - einhergehend mit einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit - würde erfordern, die Zuflüsse aus der Hauptstraße sowie aus Odenthaler Straße mehrspurig zu gestalten und/ oder den Verkehrsverteiler (Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße) aufzuweiten. Dies wäre lediglich mit einer Turbokreisverkehrslösung - einhergehend mit einem massiven Eingriff in die städtebauliche Situation - möglich.

Die Ergebnisse der Verkehrssimulation werden den Ausschussmitgliedern in der Sitzung am 18.06.2009 von den beiden Verkehrsplanern Herr Dr. Peter Sienko (ISAPLAN Ingenieure) und Herr Peter Gwiasda (VIA Planungsbüro) vorgestellt.

Kosten-Nutzen-Zeit-Matrix

Um eine sachgerechte Abwägung der drei untersuchten Varianten für den Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße durchführen zu können, hat die Verwaltung - zusammen mit den beiden beauftragten Verkehrsplanern - eine Bewertungsmatrix erstellt, in der neben den verkehrlichen Aspekten Aussagen zur städtebaulichen Bewertung, zum finanziellen Aufwand (Kosten) sowie zur Umsetzung (Realisierungszeiträume) aufgeführt sind.

Verkehrliche Bewertung

Wie aus der nachstehenden Bewertungsmatrix zu ersehen, sind die verkehrlichen Nutzen der unterschiedlichen Varianten als gleichrangig zu bewerten. Dies liegt - wie bereits vorstehend ausgeführt - an der insgesamt hohen, vor- und nachmittags antizyklischen Verkehrsbelastung, den abknickenden Hauptverkehrsströmen sowie an den räumlich engen Zuflüssen aus der Hauptstraße und der Odenthaler Straße und der damit begrenzten Leistungsfähigkeit der beiden Straßen. Diese Umstände schränken - bei allen drei untersuchten Varianten - die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens ein.

Städtebauliche Bewertung

Aufgrund der enormen Flächeninanspruchnahme für einen verkehrlich funktionierenden Kreisverkehrsplatz (Turbo-Kreisverkehr) und dem damit verbundenen Eingriff in die städtebauliche Struktur (bestehende Bebauungsstruktur, Baudenkmäler) ist der Hauptvariante „abknickende Vorfahrt“ oder der Variante „lichtsignalgesteuert“ unter städtebaulichen Gesichtspunkten der Vorzug zu geben (siehe auch Empfehlung des Projektbeirates stadt :gestalten).

Kosten/ Aufwand

Die Baukosten für die verschiedenen Knotenpunktlösungen sind „relativ“ vergleichbar. Aufgrund der Flächeninanspruchnahme sind die geschätzten Baukosten der Turbo-Kreisverkehrslösung doppelt so hoch wie die der „bestandsgebundenen“ Lösungen.

Wie unschwer zu erkennen, liegen die Kosten für den erforderlichen Grunderwerb und die Baufeldfreimachung (Abriss von Gebäuden) bei den Kreisverkehrsvarianten aufgrund der enormen Inanspruchnahme von derzeit gebäudebestandenen Grundstücksflächen um ein vielfaches höher. Insgesamt ergibt sich eine Kostenspanne von ca. 720.000,00 Euro (Hauptvariante mit abknickender Vorfahrt) bis ca. 3.800.000,00 Euro bzw. ca. 6.730.000,00 Euro für die Kreisverkehrslösungen.

Umsetzung/ Realisierungszeitraum

Bis auf das Bestandsgebäude Hauptstraße Nr. 266 stehen alle be- bzw. überplanten Gebäude entlang der Hauptstraße (Nrn. 264, 268, 272, 274, 276, 278, 282 und/ oder 282 sowie Nr. 269, 273, 275, 277 und/ oder 279) im Privatbesitz. Unabhängig von der Verkaufsbereitschaft der einzelnen Grundstückseigentümer lässt der erforderliche Grunderwerb, die „Entmietung“, die Abriss- und Baufeldfreimachung eine zeitnahe Umsetzung der beiden Kreisverkehrslösungen fraglich erscheinen. Sollte eine zeitnahe Umgestaltung des Verkehrsknotens Hauptstraße/ Odenthaler Straße sowie eine kurzfristige Entlastung des Straßenzuges „Am Mühlenberg/ Vollmühlenweg“ gewünscht sein, dann sind auch im Hinblick auf Umsetzbarkeit und Realisierungszeitraum die bestandsgebundenen Lösungen („abknickende Vorfahrt“ oder „lichtsignalgesteuert“) zu präferieren.

Bewertungsmatrix - Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße

	Hauptvariante abknickende Vorfahrt	Variante 4.7 lichtsignalgesteuert	Variante 5.7 Kreisverkehr	Variante 5.6 Turbokreisverkehr
Verkehrliche Bewertung	+	+	+	+
Leistungsfähigkeit	+	+	+	++
Kfz/ Lkw/ Bus	+	+	+	++
Querungsanlagen	++	-	+	-
Fahrrad	O	+	O	-
Verkehrssicherheit Fußgänger	O	+	+	O
Verkehrssicherheit Pkw	O	+	-	O
Städtebauliche Bewertung	+	+	-	--
Eingriff in den Bestand	O	O	-	--
Verträglichkeit Regionale 2010	++	+	-	--
Kosten	+	+	-	--
Grunderwerb/ Abriss/ Freimachung	ca. 470.000 Euro	ca. 470.000 Euro	ca. 3.400.000 Euro	ca. 6.150.000 Euro
Baukosten	ca. 250.000 Euro	ca. 310.000 Euro	ca. 400.000 Euro	ca. 580.000 Euro
Realisierung	+	+	-	--
Grunderwerb	kurz- bis mittelfristig	kurz- bis mittelfristig	mittel- bis langfristig	langfristig
Abriss/ Bauzeit	+	+	O	-

++ sehr gut + gut O zufrieden stellend - mit Mängeln -- mangelhaft

I. 3 Fazit/ Beschlussempfehlung

Freiraumplanerischer Wettbewerb - Stadtmitte Ost

Zur Zeit wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb für den östlichen Stadtmittebereich durchgeführt (siehe auch Mitteilungsvorlage (**Drucksachennummer 213/ 2009**) zum Regionale 2010 Projekt stadt :gestalten). Der einstufige Wettbewerb befasst sich mit der Offenlegung und Gestaltung des Gewässersystems der Strunde, der Um- und Neugestaltung der Freiräume entlang der Strunde sowie mit der Umgestaltung des parallel verlaufenden Hauptverkehrsbandes Gohrsmühle - Schnabelsmühle.

So wie bereits im Wettbewerbsverfahren West (Gestaltung des öffentlichen Raumes - Stadtmitte West) wird dem Wettbewerb Ost (Gestaltung der Freiräume entlang der Strunde) die vorliegende Vorplanung für die neu konzipierte Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße (Streckenabschnitt vom Driescher Kreuz bis zur Hauptstraße/ Höhe Stadtbücherei/ Gandenkirche) zu Grunde gelegt.

Empfehlung des Projektbeirats Stadt :gestalten

Die Vorplanung für die Erschließungsachse Gohrsmühle- Schnabelsmühle - Hauptstraße sowie die Ergebnisse der Verkehrssimulation (einschließlich der Untervarianten für den Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße) wurden dem Projektbeirat Stadt :gestalten am 31.03.2009 sowie den politischen Mitgliedern des Projektbeirates am 05.05.2009 vorgestellt. Der Projektbeirat hat sich in seiner Empfehlung gegen eine Kreisverkehrslösung ausgesprochen und empfiehlt, eine dem Ort angemessene Verkehrslösung mit einem möglichst geringen Eingriff in die städtebauliche Situation (Baudenkmäler Kulturhaus Zanders, Waatsack) umzusetzen.

Beschlussvorschlag Verwaltung

Die Verwaltung schließt sich dem Votum der Beiratsmitglieder an und empfiehlt den Ausschussmitgliedern, der weiteren Planung (Vorentwurfsplanung) für die neue Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße die Hauptvariante (mit der Lösung „abknickende Vorfahrt“ für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße) zu Grunde zu legen.

Die Verwaltung beabsichtigt, auf Grundlage der vorliegenden Vorplanung unter Berücksichtigung des Beratungsergebnisses des Hauptausschusses die Vorentwurfsplanung mit Kostenschätzung als Grundlage für die erforderlichen Fördermittelanträge zu beauftragen. Parallel dazu soll - nach Beschlussfassung am 18.06.2009 - die grundsätzliche Förderfähigkeit sowie der Förderzugang (Städtebaufördermittel und/ oder Fördermittel für Verkehrsprojekte (ehem. GVFG-Mittel)) mit dem Fördermittelgeber erörtert und abgestimmt werden.

Umsetzung der Erschließungsplanung

In Abhängigkeit der Beratung/ Beschlussfassung im Hauptausschuss sowie unter dem Vorbehalt einer grundsätzlichen Förderfähigkeit der verkehrlichen Gesamtmaßnahme schlägt die Verwaltung vor, den Umbau des Straßenzuges Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße von Westen nach Osten umzusetzen. Danach sollten an den neuen Kreisverkehrsplatz Driescher Kreuz anknüpfend zunächst der Knoten Gohrsmühle/ Poststraße sowie der Knoten Schnabelsmühle umgebaut werden, bevor der östliche Bereich mit der Hauptstraße und dem Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße „angegangen“ wird.

Für den östlichen Bereich der Stadtmitte bietet es sich an, das seitens der Verwaltung vorgeschlagene Verkehrssystem einer abknickenden Vorfahrt im Bereich des Knotens Hauptstraße/ Odenthaler Straße in einem Verkehrsversuch auszuprobieren. Der Verkehrsversuch könnte um eine provisorische Wendemöglichkeit in der Hauptstraße aus Richtung Odenthaler Straße vor der Stadtbücherei erweitert werden, um den U-Turn (Entlastung für den Straßenzug „Am Mühlenberg/ Vollmühlweg“) ebenfalls zu testen. Der Versuch sollte auf mehrere Wochen ausgelegt werden, um die Effekte nach einem Gewöhnungsprozess beobachten und werten zu können. Für die Durchführung der Testphase schlägt die Verwaltung eine „normale“ Verkehrszeit (außerhalb der Ferien und der Vorweihnachtszeit) im Herbst 2009 vor.

II. Ruhender Verkehr

II. 1 Planungsziele

In Anlehnung an das Verkehrskonzept für die "Erschließungsspanne Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße" sieht das Parkraumkonzept für die Stadtmitte eine Konzentration der großen Stellplatzanlagen entlang der Erschließungsachse mit folgenden Zielsetzungen vor:

- Schwerpunktbildung von größeren Parkierungseinrichtungen sowohl durch die vorhandenen Einrichtungen "Parkplatz Schnabelsmühle" (ggfs. Umbau/ Erweiterung), "Tiefgarage Bergischer Löwe" (ggfs. Erweiterung), "Parkplatz Stadthaus", das Parkhaus des "ehem. C&A-Gebäudes", als auch die Parkdecks der „RheinBerg Galerie“.
- Über die Stationsstraße von Süden bzw. über die Paffrather Straße von Nordwesten bleiben die bestehenden Großgaragen der „RheinBerg Passage“ sowie des „Löwen-Citycenters“ auch zukünftig gut erreichbar.
- Orientierung und Erreichbarkeit der zentralen Parkierungsanlagen sollen zukünftig durch die Einrichtung eines Parkleitsystems unterstützt werden.

II. 2 Prüf- und Untersuchungsumfang

Auf der Grundlage der Beschlussfassung des Hauptausschusses am 09.12.2008 wurden weiter gehenden Untersuchungen und Planungen zur Konkretisierung des Parkraumkonzeptes im östlichen Stadtmittebereich durchgeführt. Im Rahmen einer mehrtägigen Vertiefungswerkstatt für den „StadtKulturGarten“ wurde - unter Beteiligung der Fachdisziplinen Stadtplanung, Freiraumplanung, Wasserbau, Verkehrsplanung und Kulturentwicklung sowie unter Einbeziehung der entsprechenden Verwaltungsabteilungen - ein städtebauliches Rahmenkonzept entwickelt. Dieses umfasst ebenso Aussagen zum ruhenden Verkehr - insbesondere Ersatzstandorte/ Ersatzflächen für die im Innenbereich der Buchmühle zukünftig wegfallenden Parkplätze. Das Struktur- bzw. Rahmenkonzept wurde dem Projektbeirat Stadt :gestalten am 31.03.2009 sowie den politischen Vertretern im Projektbeirat am 05.05.2009 bereits vorgestellt.

Auf der Grundlage des Städtebaulichen Rahmenkonzeptes wurden die in Frage kommenden Ersatzstandorte „Buchmühle, Forum-Park und Schnabelsmühle“ im Rahmen einer Parkplatzerersatzanalyse vertieft untersucht und Vorplanungen/ Kostenschätzungen für die entsprechende Parkierungsanlagen erstellt.

Aktuelles Parkraumkonzept/ Ergebnis der Parkplatzerersatzanalyse

Das aktuelle Parkraumkonzept als Ergebnis der durchgeführten Parkplatzerersatzanalyse sieht im Rahmen der Neugestaltung des Innenbereiches der Buchmühle eine Kompensation der wegfallenden Stellplätze durch die

- Errichtung eines Parkdecks in der „Buchmühle“ westlich des Gebäudes Odenthaler Straße Nr. 19 („Alte Realschule“) mit ca. 60 zusätzlichen Parkplätzen,
- Erweiterung der Tiefgarage Bergischer Löwe nach Osten (Spiegelung der Tiefgarage) mit ca. 75 zusätzlichen Parkplätzen sowie
- Erweiterung des Parkplatzes „Schnabelsmühle“ (Umgestaltung des bestehenden Parkdecks) an der neu gestalteten Bensberger Straße mit ca. 70 zusätzlichen Parkplätzen vor.

Dem Parkraumkonzept liegt die städtebauliche Zielsetzung zu Grunde, im zentralen Bereich der Stadtmitte aufgrund der knappen Flächenverfügbarkeit Stellplätze in städtischer Form (vorrangig gestapelt oder in Tiefgaragen) unterzubringen. Dieses Planungsziel deckt sich mit den Förderrichtlinien (Städtebauförderung), wonach die Errichtung ebenerdiger Stellplätze nicht nur nicht förderfähig, sondern im Kontext der Beurteilung der städtebaulichen Gesamtkonzeption förderschädlich ist.

Ein städtebaulicher Mehrwert - und das ist Voraussetzung für den Erhalt von Städtebaufördermitteln - lässt sich aus dem Erhalt oder der Neueinrichtung von ebenerdigen Stellplätzen im zentralen Bereich der Stadtmitte nicht ableiten.

Die vorliegende Konzeption verfolgt die Zielsetzung, die derzeit vorhandenen ebenerdigen Stellplätze in der Buchmühle zu kompensieren, den Bedarf an Stellplätzen - strategisch begründet - an den Ersatzstandorten „Buchmühle, Forum-Park und Schnabelsmühle“ anzubieten und insgesamt der Nachfrage und den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger, der Akteure und Anlieger gerecht zu werden:

1. Beibehaltung Parkplatz Fronhofplatz (Buchmühle West)

Die Stellplätze (ca. 70) sollen erhalten bleiben. Der Parkplatz soll insbesondere funktional und gestalterisch aufgewertet werden.

2. Errichtung Parkpalette westlich des Gebäudes „Alte Realschule“ in der Buchmühle (Ost)

Der bestehende Parkplatz hinter dem Gebäude Odenthaler Straße Nr. 19 („Alten Realschule“) soll durch die Errichtung einer offenen, zwei Ebenen umfassenden - halb versenkten - Parkpalette bei Beibehaltung der Zufahrt von der Odenthaler Straße erweitert werden. Damit können die im Innenbereich der Buchmühle wegfallenden Stellplätze zumindest teilweise unmittelbar vor Ort ersetzt und die Bedürfnisse der Anrainer „VHS, Kieser, Geschäfte etc.“ befriedigt werden. Darüber hinaus steht der Parkraum zukünftig den Nutzungen/ Anrainern östlich der Odenthaler Straße (Am Mühlenberg - z.B. Ärztehaus, Apotheke) zur Verfügung (Wunsch aus der Akteursbeteiligung).

3. Erweiterung der Tiefgarage Bergischer Löwe in östlicher Richtung (Spiegelung der bestehenden TG)

Die Erweiterung der Tiefgarage ist das „Herzstück“ der Stellplatz-Kompensationsmaßnahmen. In zentraler Lage kann durch die Spiegelung der TG Bergischer Löwe mit Auf- und Abgängen im Nahbereich der östlichen Hauptstraße eine bessere Anbindung der Maria-Zanders-Anlage sowie des Forum-Parks an den Bereich der östlichen Hauptstraße erreicht und eine Verbindung zum Bereich der Buchmühle geschaffen werden. Rundläufe entstehen, von denen insbesondere die Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen (z.B. Kreissparkasse) der östlichen Hauptstraße profitieren werden. Zusammen mit der Offenlegung der Strunde und einer zukünftigen Um- und Neugestaltung der Freiräume entlang der offen gelegten Strunde (Buchmühle, Forum-Park, Maria-Zanders-Anlage, Garten Villa Zanders) erhält die konzipierte Parkierungsanlage (TG Bergischer Löwe) eine völlig neue Bedeutung. Sie dient insbesondere für die Geschäftsleute der östlichen Hauptstraße als Ersatzlösung für die im Innenbereich der Buchmühle wegfallenden Stellplätze. Erschlossen wird die erweiterte TG weiterhin von der Straße Schnabelsmühle. An der neu konzipierten Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße gelegen wird die zentrale Parkierungsanlage TG Bergischer Löwe ein zentraler Bestandteil des Parkraumkonzeptes/ Parkleitsystems bilden.

4. Umgestaltung/ Erweiterung des Parkdecks Schnabelsmühle

Einhergehend mit einem zukünftigen Umbau des heutigen Verkehrsbandes Gohrsmühle - Schnabelsmühle sowie dem Verkehrsknoten Schnabelsmühle wird der Standort des derzeitigen Parkdecks Schnabelsmühle ebenso eine Aufwertung erfahren.

Die Konzentration des Verkehrs auf der Bensberger Straße auf den westlichen Straßenzug (Seite M-real Zanders) schafft Erweiterungsflächen für die bestehende Stellplatzanlage in Richtung Quirlsberg. Durch die Neuanlage eines Kreisverkehrsplatzes mit neuen komfortablen Querungsanlagen für Fußgänger und Radfahrer wird der Parkplatz besser an die Stadtmitte angebunden.

Durch die Öffnung der südlichen Stadtkante (Wegnahme der Lärmschutzwand - Garten Villa Zanders/ Gasthaus Paas) wird zudem der Zugang zur Stadtmitte verbessert. Die Vorplanung sieht vor, durch Umgestaltung des Knotens und der Parkierungsanlage zukünftig ca. 200 Stellplätze insbeson-

dere für die aus Richtung Gronau und Bensberg kommenden Innenstadtbesucher zu errichten und zur Verfügung zu stellen. Hier gilt es - und das ist u.a. Aufgabe in dem laufenden Wettbewerbsverfahren Ost - die Parkieranlage am FuÙe des Quirlsberg gestalterisch in die Grünkulisse der Bergsituation zu integrieren und eine ansprechende Verbindung/ Anbindung von der Schnabelsmühle zum Garten der Villa Zanders sowie zur Maria-Zanders-Anlage zu entwickeln.

Von dem erweiterten Parkplatzangebot an der Schnabelsmühle werden nach Öffnung der Stadtkante und besserer Anbindung (Zebrastreifen) insbesondere die Nutzungen im Bereich Villa Zanders, Bergischer Löwe, Maria-Zanders-Anlage und vor allem der Wochenmarkt aufgrund der kurzen Entfernungen profitieren.

Kosten

Zur Beurteilung des Aufwandes, der durch die Neuanlage von Parkieranlagen als Kompensation für die im Innenbereich der Buchmühle wegfallenden Stellplätze entsteht, wurden für die geplanten Einrichtungen grobe Kostenschätzungen durchgeführt:

1. Parkpalette westlich des Gebäudes „Alte Realschule“ in der Buchmühle (Ost)

Für die geplante Neuerrichtung von 75 Stellplätzen in Form einer offenen, zwei Ebenen umfassenden Parkpalette werden Kosten in Höhe ca. 4.500,- Euro/ Stellplatz veranschlagt. Für die bauliche Anlage (ohne Zufahrten/ Grundstücksherrichtung, Erdbauarbeiten) ergibt sich eine **Kostenposition von ca. 350.000,- Euro**.

2. Erweiterung Tiefgarage Bergischer Löwe (Spiegelung der bestehenden TG)

Im Rahmen der Erweiterungsplanung für die TG Bergischer Löwe wird von einer Zunahme von insgesamt 76 Stellplätzen ausgegangen, wobei 11 Stellplätze durch Umorganisation in der bestehenden Anlage hinzu gewonnen werden. Für den Neubau (Erweiterung TG) werden 65 Stellplätze geplant.

Verschiedene Kostenansätze:

- a. Bei Herstellungskosten von 13.000,- bis 17.000,- Euro/ Stellplatz ergibt sich eine Bausumme von 845.000,- bis 1.105.000,- Euro für die TG-Erweiterung.
- b. Bei einer Inanspruchnahme von ca. 1.500 qm Baufläche und einer Kostenpauschale von 630 bis 790 Euro/qm ergeben sich Herstellungskosten von 945.000,- bis 1.185.000,- Euro.
- c. Bei einer Annahme von 5.500 cbm „umbauter Raum“ und einer Kostenpauschale von 175 bis 200 Euro/cbm ergeben sich Herstellungskosten von 962.500,- bis 1.100.000,- Euro.

Berücksichtigt man noch die erforderlichen zusätzlichen Auf- und Abgänge zur östlichen Hauptstraße und einen behindertengerechten Zugang (z.B. Aufzug), erscheint ein **Kostenanteil in Höhe von ca. 1.100.000,00 Euro für die Tiefgaragenerweiterung Bergischer Löwe** durchaus realistisch.

3. Umgestaltung/ Erweiterung des Parkdecks Schnabelsmühle

Für die Kostenschätzung ist zunächst davon auszugehen, dass durch die veränderte Verkehrsführung der Bensberger Straße sowie durch den Umbau des Verkehrsknotens Schnabelsmühle zu einem Kreisverkehrsplatz ohnehin Eingriffe in die bestehende Parkieranlage „Schnabelsmühle“ erfolgen. Insofern sind Abrisskosten und Baufeldfreimachung nur indirekt dem Umbau/ Erweiterung des Parkplatzes Schnabelsmühle zuzuordnen.

Im Rahmen der Neuplanung wird die Errichtung von ca. 200 „ebenerdigen“ Stellplätzen vorgesehen:

- a. Ohne Berücksichtigung der Abrisskosten und Baufeldfreimachung ergibt sich bei einem Einheitspreis von 3.100 Euro/ Parkplatz ein Kostenvolumen von 620.000,- Euro.

- b. Bei Berücksichtigung der Abrisskosten und Baufeldfreimachung anteilig ergibt sich bei einem Einheitspreis von 4.100 Euro/ Parkplatz ein Kostenvolumen von 820.000,- Euro.
- c. Unter Zugrundelegung einer Kostenpauschale/ qm ergibt sich bei einer Flächeninanspruchnahme von ca. 7.000 qm und einem Herstellungspreis von 80 bis 100 Euro/qm ein Kostenumfang von 560.000,- Euro bis 700.000,- Euro. (Abriss und Baufeldfreimachung unberücksichtigt).

Bildet man aus den gewählten Kostenansätzen einen Mittelwert, so ergeben sich **Kosten für die Um-/ Neugestaltung des Parkplatzes Schnabelsmühle in Höhe von ca. 650.000,- Euro** (reine Herstellungskosten) oder von ca. 800.000,- Euro bei Berücksichtigung von Abrisskosten und Baufeldfreimachung (anteilig)).

Insgesamt ergeben sich für die drei geplanten Parkierungsanlagen Aufwendungen (Herstellungskosten) in Höhe von ca. 2.100.000,- Euro (Parkpalette Buchmühle 350.000,- Euro, TG-Erweiterung Berg. Löwe 1.100.000,- Euro sowie Um-/ Neubau Parkplatz Schnabelsmühle 650.000,- Euro). Zur Finanzierung der geplanten Parkierungsanlagen stehen Mittel aus der „Stellplatzablöse“ zur Verfügung. Diese Mittel - gebildet aus Stellplatzablösebeträgen für Bauvorhaben - umfassen derzeit 1,7 Mio. Euro. Es bietet sich an, diese zweckgebundenen Mittel in die Finanzierung der geplanten Parkierungseinrichtungen einzubeziehen.

II. 3 Weitere Vorgehensweise/ Umsetzung/ Beschlussempfehlung

Wettbewerbsverfahren Ost

Wie bereits in dem Kapitel I. Fließender Verkehr erläutert, wird derzeit für den östlichen Bereich der Stadtmitte ein freiraumplanerischer Wettbewerb „Freiräume entlang der Strunde - Stadtmitte Ost“ durchgeführt. Themen des einstufigen Wettbewerbs sind die Offenlegung und gestalterische Einbindung des Gewässersystems „Strunde“ und der Um- und Neugestaltung angrenzender Grün- und Freiflächen in ein Gesamtgestaltungskonzept sowie die Umgestaltung des Hauptverkehrsbandes Gohrsmühle - Schnabelsmühle.

Die Vorplanung für die aufgeführten Parkierungsanlagen (siehe Anlage) wird dem laufenden Wettbewerbsverfahren zu Grunde gelegt. Dies vor dem Hintergrund bzw. dem Erfordernis, den Büros räumliche Grenzen für die Frei- und Grünraumplanung vorzugeben. Dies umfasst die potenziellen Bauflächen in der Buchmühle, im Forum-Park und in der Maria-Zanders-Anlage südlich des Berg. Löwen einerseits sowie die gemäß Vorplanung vorgesehen Stellplatzflächen für die angedachten Parkierungsanlagen andererseits.

Parallel zum Wettbewerbsverfahren (Ergebnis Ende August 2009) soll auf der Grundlage der Parkplatzersatzanalyse sowie unter Voraussetzung einer Beschlussfassung im Hauptausschuss am 18.06.2009 ein Projektablaufplan (Realisierungskonzept) entwickelt werden, welcher den zeitlichen Ablauf der baulichen Maßnahmen im östlichen Stadtmittebereich unter Einbeziehung von Übergangsszenarien/ Zwischenzustände (z.B. für die in der Buchmühle wegfallenden Stellplätze) umfasst.

Dabei sind neben dem Verkehr (fließender und ruhender Verkehr) ebenso die „Gewerke“ Wasserbau (Hochwasserschutzkanal, Strundeoffenlegung), Freiraum (Gestaltung der strundebegleitenden Gärten) und Hochbau (Baufelder Buchmühle, Forum-Park, Maria-Zanders-Anlage) zu berücksichtigen.

Realisierungsabschnitte

Aus heutiger Sicht wären z.B. bezüglich der Umsetzung der konzipierten Parkierungsanlagen folgende Abläufe denkbar:

- Zeitnahe Umsetzung der Parkpalettenlösung im östlichen Bereich der Buchmühle. Hier sind bereits Gespräche mit dem Eigentümer des Gebäudes Odenthaler Straße Nr. 19 („Alte Realschule“) geführt worden. Neben dem grundsätzlichen Interesse an der Parkplatzlösung sind hier die Modalitäten bezüglich Zurverfügungstellung von Grundstücksflächen (Zufahrten/ Stellplatzflächen) sowie die finanzielle Beteiligung zu verhandeln.
- Zeitnahe Umsetzung der Tiefgaragenerweiterung Bergischer Löwe im Zusammenhang mit den Wasserbaumaßnahmen „Hochwasserschutzkanal“ und „Gewässeroffenlegung“.
- Mittelfristige Umsetzung der Parkplatzumgestaltung und Erweiterung der Parkplatzfläche „Schnabelsmühle“ im Zusammenhang mit den Verkehrsbaumaßnahmen „Umbau des Verkehrsknotens Schnabelsmühle“ und „Veränderung der Verkehrsführung Bensberger Straße“.

Einrichtung von zwischen genutzten, temporären Parkplatzflächen in der Buchmühle

Für die Baumaßnahmen „Hochwasserschutzkanal, Strundeoffenlegung sowie Herrichtung und Gestaltung der Frei- und Grünräume“ im Innenbereich der Buchmühle werden derzeitige Stellplatzflächen in Anspruch genommen. Die Kompensation der Parkplätze vor Ort (Gebäude „Alte Realschule“) oder im Forum-Park (Erweiterung TG Bergischer Löwe) sowie in der Schnabelsmühle werden zeitliche Vorläufe benötigen. Ziel sollte es daher sein, verbleibende Flächen in der Buchmühle - solange wie möglich - als Stellplatzflächen zu erhalten. Darüber hinaus sollten derzeit brachliegende Flächen (öffentliche und private) mit in die temporäre Parkplatznutzung (Zwischenlösung) einbezogen werden. Dies umfasst insbesondere das Baufeld Buchmühle (Zweckbestimmung Wohnungsbau). Hier sind - analog der potenziellen Bauflächen im Forum-Park sowie in der Maria-Zanders-Anlage - planerische Qualifizierungsverfahren vorgeschaltet und planungsrecht schaffende Bauleitplanverfahren durchzuführen. Die potenziellen Bauflächen in der Buchmühle könnten daher als Zwischennutzung für Stellplätze vorgesehen und hergerichtet werden.

Beschlussempfehlung

Das aktuelle Parkraumkonzept sowie die Ergebnisse der Parkplatzerersatzanalyse werden in der Ausschuss-Sitzung am 18.06.2009 vorgestellt und erläutert.

Die Verwaltung schlägt vor, der vorliegenden Parkraum- sowie der Parkplatzerersatzkonzeption für den östlichen Bereich der Stadtmitte zuzustimmen.

Auf der Grundlage der Beschlussfassung und das Beratungsergebnis berücksichtigend wird die Entwurfsplanung für die verschiedenen Parkieranlagen erstellt und ein Umsetzungsplan (Projektlaufplan) erarbeitet. Erste Überlegungen für eine schrittweise Umsetzung der Parkplatzerersatzkonzeption als Voraussetzung für die Freimachung und Umgestaltung des Innenbereiches der Buchmühle werden zurzeit erstellt und in der Sitzung am 18.06.2009 vorgestellt.

Anlagen :

- Übersichtsplan - Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße
- Ausschnitte Vorplanung - Erschließungsachse Gohrsmühle - Schnabelsmühle - Hauptstraße
- Variantenprüfung Verkehrsknoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße - Eingriffsumfang
- Parkraumkonzept - östliche Stadtmitte mit Vorplanung von Parkieranlagen

<-@