

erstellt am: 27.05.2021

- öffentlich -

Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Ohligs - Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang

Ressort 5: Stadtdirektor Hoferichter
Vorlage erstellt: 60-2 Stadtentwicklungsplanung in Abstimmung mit
20 Finanzmanagement / 61-3 Mobilität und generelle Planung

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Bezirksvertretung Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid	14.06.2021	Vorberatung
Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur	21.06.2021	Entscheidung

1. Beschlussempfehlung

1.1 Bezirksvertretung Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid

Die BV Ohligs Aufderhöhe Merscheid nimmt die vorgelegte Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang auf der Grundlage der Variante 1 zur Kenntnis und empfiehlt dem Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur die Beschlussfassung gemäß Ziffer 1.2 der Vorlage.

1.2 Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur

Der Ausschuss für Städtebau, Stadtentwicklung und Digitale Infrastruktur stimmt der vorgelegten Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang auf der Grundlage der Variante 1 zu und beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Ausarbeitung der Entwurfsplanung.

2. Sachverhalt

2.1 Ziel

Die Umgestaltung des östlichen Bahnhofsausganges ist eine Teilmaßnahme im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Ohligs.

Der Vorplatz soll durch eine Neustrukturierung des öffentlichen Raumes im Bereich des Ostausgangs, unter Berücksichtigung der geplanten privaten Hotelbebauung, der bestehenden Bebauung und der Nutzungsanforderungen verkehrlich und gestalterisch aufgewertet werden. Neben der Gestaltung des vorgelagerten Platzbereiches sollen das Zugangsbauwerk zur Fußgängerunterführung, einschließlich Treppe und Aufzug, neu erstellt bzw. ertüchtigt und die Wegebeziehungen für die unterschiedlichen Nutzergruppen strukturiert und verbessert werden. Die Planung für das Zugangsbauwerk wird den politischen Gremien nach der Sommerpause vorgelegt.

Ziel ist es, einen multifunktionalen Platz als östlichen Zugang zum Bahnhof zu schaffen, der die zukünftige noch gesteigerte Frequenz auf der Ostseite unter möglichst optimaler Ausnutzung der vorhandenen Flächenverfügbarkeiten gut regelt, den öffentlichen Raum belebt und

die Verweildauer erhöht. Die Aufenthaltsqualität auf dieser Fläche ist im Zusammenhang mit der verkehrlichen Funktionalität des Vorplatzes zu sehen. Eine Neuordnung des Verkehrs ist dabei vor allem mittels gestalterischer Elemente vorgesehen. Die Planung soll die verschiedenen Handlungsansätze bzw. Nutzungen miteinander verknüpfen, um diesem östlichen Teilbereich ein neues Gesicht und einen Entwicklungsimpuls zu geben.

In der Sitzung der BV Ohligs Aufderhöhe Merscheid am 01.03.2021 und im ASSD am 15.03.2021 wurde unter der Vorlagen-Nr. 647/2021 über die Ergebnisse der Beteiligung und den Sachstand zur Vorplatzgestaltung berichtet.

2.2 Anlass und Lösung

Das Ingenieurbüro SWECO GmbH aus Düsseldorf wurde im Oktober 2020 nach Vorlage des erforderlichen Ratsbeschlusses mit den Planungsleistungen zur Erarbeitung eines Entwurfes für die Umgestaltung des Vorplatzes am östlichen Bahnhofausgang beauftragt. In diesem Zusammenhang hat das Büro nach einer Bestandsanalyse und Begehungen unterschiedliche Varianten für die Umgestaltung entwickelt, die verwaltungsintern diskutiert und abgestimmt wurden.

Die Vorentwurfsplanung liegt nun in zwei unterschiedlichen Varianten vor und soll hiermit vorgestellt werden, um eine Entscheidung für die weitere Ausarbeitung der Entwurfsplanung gemäß der empfohlenen Variante 1 zu treffen. Auf dieser Basis soll die Planung dann konkretisiert und die Kosten, die nach bisherigen Planungsstand im Rahmen liegen, ermittelt werden.

2.3 Alternativen zur Beschlussempfehlung

Die Vorentwurfsplanung wird nicht weiter konkretisiert und die Entwurfsplanung nicht weiter vorbereitet.

3. Beschlussauswirkungen

Die Vorentwurfsplanung der Variante 1 wird weiter konkretisiert und die Entwurfsplanung auf dieser Basis ausgearbeitet und für die Umsetzung vorbereitet.

4. Finanzielle Auswirkungen

4.1 für den Haushalt (Finanzrechnung und/oder Ergebnisrechnung)

Zur Finanzierung der Maßnahmen „Vorplatzgestaltung“ und „Aufwertung Zugangsbauwerk“ stehen in der Investitionsplanung der Stadt Solingen beim Investitionsprojekt 5.510102.0007.500 in den Jahren 2018-2021 insgesamt 1.823.412,00 Euro zur Verfügung und belastet in gleicher Höhe die Finanzrechnung ab dem Haushaltsjahr 2021.

Für die Umsetzung der Maßnahmen liegen aus unterschiedlichen Jahren mehrere Zuwendungsbescheide seitens des Landes mit einer 70 bzw. 80% Förderung vor.

Pauschal sind 15 % der Gesamtsumme für nicht förderfähige Kosten (TBS) im Haushalt eingeplant.

Diese Maßnahme ist Teil des Gesamtprojektes Ohligs, welches unter o.g. PSP-Element mit einer Gesamtsumme von rd. 15 Mio Euro inkl. nicht förderfähiger Kosten im städt. Haushalt etatisiert wurde. Hier können Verschiebungen vorgenommen werden, welche jedoch keine Auswirkungen auf den Haushalt haben und sich somit haushaltsneutral darstellen.“

4.2 für Beteiligungen

Keine

4.3 für Dritte

Keine

5. Bürger- bzw. Verbändebeteiligung

Vor der Entwurfsentwicklung für den Vorplatz und das direkte Umfeld wurde eine Beteiligung durchgeführt, um Anregungen und Ideen für die Umgestaltung des Bereichs zu sammeln. Eine Beteiligungsveranstaltung vor Ort konnte es leider coronabedingt nicht geben. Für die Beteiligung wurde daher das Portal „Solingen redet mit“ genutzt, über das Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld der Vorentwurfserarbeitung eingeladen waren, ihre Anregungen und Vorstellungen einzubringen. Davon wurde auch rege Gebrauch gemacht.

Die Vorschläge aus der Beteiligung sind in den weiteren Arbeitsprozess des externen beauftragten Planungsbüros im Rahmen der Entwurfsbearbeitung eingeflossen und sind im Detail – insbesondere aufgrund der vorhandenen beschränkten räumlichen Möglichkeiten – auf ihre Machbarkeit geprüft worden. Nicht alle geäußerten Vorschläge und Wünsche haben Aussicht auf eine spätere Realisierung (s. Punkt 7), gleichwohl konnten einige Anregungen im Rahmen der Planung berücksichtigt werden.

6. Auswirkungen auf die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie

Durch die Neustrukturierung und Gestaltung des Vorplatzes wird der östliche Bahnhofsausgang aufgewertet und das Erscheinungsbild des Bahnhofes nachhaltig verbessert. Zugleich fallen Parkplätze zugunsten von Aufenthaltsqualität und ergänzender Begrünung bei gleichzeitiger Einrichtung einer Kiss & Ride Haltezone weg. Zudem wird eine größere Anzahl Fahrradständer installiert um die Förderung des Radverkehrs zu erhöhen. Mit den Maßnahmen soll die Nutzung des ÖPNV gefördert und ein Beitrag zur Nachhaltigkeitsstrategie geleistet werden.

Mobilität		+	-
1	Nutzung emissionsfreier bzw. -armer Fortbewegungsmittel fördern		
1.2	Verkehrsinfrastruktur für stärkere Nutzung von Umweltverbund und Elektromobilität ausbauen	x	
3	Infrastruktur umwelt- und nutzerfreundlich ausbauen		
3.1	Radverkehrsanteil erhöhen, Infrastruktur systematisch ausbauen	x	

7. Erläuterungen

Im Rahmen der geplanten Umsetzung ist Anfang Oktober 2020 das Büro SWECO GmbH aus Düsseldorf mit der Planungsaufgabe beauftragt worden, einen Entwurf für die Aufwertung des Vorplatzes zu erarbeiten, der die vielfältigen Nutzungsansprüche am östlichen Bahnhofsausgang mit einer gestalterischen Qualität vereint.

7.1 Geplante Maßnahmen

Für den Vorplatz am Ostausgang des Solinger Hauptbahnhofes wurden zwei Varianten entwickelt, die unter den beengten räumlichen Verhältnissen Lösungs- und Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigen. Unterschiedlich gestaltet wurden dabei die Kernbereiche des Planungsraums, d.h. die Steinstraße, Sauerbreystraße und die Einmündung der HansasträÙe. Die Kleine Kamper Straße und die Einmündung der Trommershausenstraße sind in den Varianten gleich und orientieren sich am Bestand (s. Anlage 1).

In der Variante 1 wird der Straßenraum nach dem Shared-Space-Prinzip nur mit Rinnen zwischen Fahr- und Gehbereichen gestaltet, so dass durch die niveaugleiche Höhe ein platzartiger Eindruck des Straßenraums entsteht. In der Variante 2 wird das vorhandene Trennprinzip mit Bordsteinen zwischen Fahrbahn und Gehwegen beibehalten. Die übrige Gestaltung des Straßenraums wurde für beide Varianten gleich ausgeführt.

In der stattgefundenen Bürgerbeteiligung wurde vielfach der Wunsch geäußert, den Bereich vor dem Ostausgang des Solinger Hauptbahnhofes fußgängerfreundlicher zu gestalten und den Verkehr zu beruhigen. Gehwege bzw. Gehbereiche wurden daher – wo es der verfügbare Straßenraum zulässt – verbreitert, mindestens aber in der vorhandenen Breite erhalten. Die Hinweise aus der Bürgerbeteiligung sowie die verkehrlichen Notwendigkeiten ergaben eine Maßnahmenkombination, die alle Ansprüche an Verkehr und Aufenthalt vereint. Es wurden Kiss & Ride-Parkplätze sowie Parkmöglichkeiten für Fahrräder und E-Tretroller angelegt. Diese verengen den Straßenraum auch optisch und verbessern so die Aufenthaltsqualität durch eine reduziert fahrbare Geschwindigkeit. Darüber hinaus wird die Fahrgasse in der Sauerbreystraße verschwenkt. Dem Wunsch nach mehr Begrünung soll mit zwei neuen Bäumen auf der Sauerbreystraße Rechnung getragen werden.

Variante 1

In der Variante 1 wird das niveaugleiche Shared-Space-Prinzip ohne Höhenversatz zwischen Fahrgasse und Nebenanlagen für die Sauerbreystraße vom Bahnhof bis zum ersten vorhandenen Baumtor sowie für den Einmündungsbereich der Hansastraße angewendet. Für die Steinstraße gilt dieses Prinzip vom nördlichen Ausbauende bis in den Einmündungsbereich der Kleinen Kamper Straße. Die anschließenden übrigen Straßenabschnitte im Ausbaubereich sind gem. dem Bestand im Trennprinzip ausgeführt. Für den gesamten Shared-Space-Bereich ist eine einheitliche Pflasterdecke als Platzgestaltung vorgesehen (s. Anlagen 2, Variante 1 und Variante 1a und Anlage 3, Detailplan Variante 1).

Variante 2

In der Variante 2 gilt durchgehend das Trennprinzip. Doch auch hier ist, analog zum Shared-Space-Bereich der Variante 1, der Kernbereich mit einer gepflasterten Fahrbahn gestaltet. Die Einmündungsbereiche vor dem Zugangsbauwerk zur Eisenbahnunterführung und der Hansasträße wurden durch Pflasterdecken hervorgehoben, da sich hier die Querungsbeziehungen der Fußgänger konzentrieren. Im nördlichen Ast der Steinstraße endet die Pflasterdecke der Fahrbahn an der Kante des geplanten Hotelneubaus. Für den nördlich anschließenden Straßenabschnitt ist wieder eine Asphaltdecke vorgesehen (s. Anlagen 4, Variante 2 und Variante 2a und Anlage 5, Detailplan Variante 2).

7.2 Verkehrsführung

Die heutige Verkehrsführung mit teilweiser Einbahnstraßenregelung bzw. Zweirichtungsverkehr bleibt erhalten. Ergänzend soll der als Einbahnstraße betriebene Abschnitt der Sauerbreystraße zwischen Hansasträße und Kamper Straße künftig für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

7.3 Begrünung

Der Platz vor dem Ostausgang des Solinger Hauptbahnhofes wird dominiert durch zwei vorhandene Bäume, die beide erhalten bleiben sollen. Auf der nördlichen Platzseite steht eine

Kiefer auf privatem Grund mit einer heute sehr beengten Baumscheibe. Diesem Baum wird künftig mehr Platz durch eine vergrößerte Baumscheibe und die Verwendung einer wasser- gebundenen Decke in den nördlich anschließenden Nebenanlagen geboten.

Auf der südlichen Platzseite steht eine Linde in einer Grünfläche. Die Grünfläche wird gering- fällig in ihren Abmessungen an die neue Straßenplanung und Möblierung angepasst und neu bepflanzt. Den Wünschen aus der Bürgerbeteiligung entsprechend, werden im Straßenraum zwei neue Baumpflanzungen vorgesehen. Diese werden auf der nördlichen Straßenseite der Sauerbreystraße angeordnet. Aufgrund einer großen Anzahl von vorhandenen Leitungen können auf der gegenüberliegenden Seite keine weiteren Bäume vorgesehen werden. Die neuen Baumscheiben nehmen Bezug auf die bereits realisierten Baumstandorte auf dem Stra- ßenabschnitt östlich der Hansastraße und schließen damit die Lücke zwischen den vorhande- nen Bäumen.

7.4 Mobilitätsangebot

Die Anzahl der geforderten frei zugänglichen Fahrradparkplätze liegt in beiden Varianten bei zwölf. Dieses Angebot ergänzt sinnvoll die gesicherte Fahrradparkanlage im zukünftigen Zu- gangsbauwerk. Um auch die stetig wachsende Mikromobilität einzubeziehen und auch städ- tebaulich attraktiv zu ordnen, wurde in beiden Varianten ein Parkangebot für E-Tretroller (pri- vat und Ausleihangebote) geschaffen.

Im zukünftigen unmittelbaren Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden nur noch Kiss & Ride- Parkplätze angeboten. Der zukünftige Parkverkehr im Zusammenhang mit dem Hauptbahn- hof kann komplett über die Angebote auf der westlichen Seite (Parkhaus, Parkplatz) abgewi- ckelt werden. Diese Konzentration des längerfristigen Parkverkehrs auf der westlichen Seite sorgt auf der jetzt betrachteten östlichen Seite für die Schaffung von Platzflächen, um die An- forderungen an Städtebau und Attraktivität überhaupt erst erfüllen zu können.

Im Ausbaubereich der Sauerbreystraße werden ein Kiss & Ride-Parkplatz und ein Behinderten- stellplatz auf der südlichen Straßenseite vorgesehen, auf der bisher nicht geparkt werden durfte. Dafür entfällt das vorhandene Parken auf der nördlichen Straßenseite. An dieser Stelle konnten dafür Baumbeete eingeplant werden, die leitungstechnisch an keiner anderen Stelle möglich gewesen wären.

In der Steinstraße werden vor dem Hotel zwei Kiss & Ride-Stellplätze angeboten. Diese dienen dem Hol- und Bringverkehr zum Solinger Hauptbahnhof aus östlicher Richtung. Zusammen mit dem Kiss & Ride-Parkplatz auf der südlichen Sauerbreystraße bleibt der Hauptbahnhof aus beiden Richtungen für diesen Zweck anfahrbar. Unmittelbar daneben wird das Mobilitätsan- gebot um eine Abstellfläche für E-Tretroller erweitert. In der Variante 2 werden noch zwei weitere Parkplätze auf der Fahrbahn des nördlichen Abschnitts der Steinstraße markiert. In beiden Varianten ist der Gehweg im nördlichen Bereich der Steinstraße relativ schmal. Durch die Anlage von zwei Parkplätzen und durch die Trennung des Gehwegs durch einen Hoch- bord in der Variante 2 bestehen für zu Fuß Gehende allerdings in diesem Fall keinerlei Aus- weichmöglichkeiten mehr.

In der Kleinen Kamper Straße bleiben die heute bestehenden Parkmöglichkeiten am Fahr- bahnrand erhalten. Ein Parkplatz entfällt im Bereich der zukünftigen Aufpflasterung der Han- sastraße. Hiermit wird neben städtebaulichen Vorteilen auch ein Sicherheitsgewinn erreicht, da die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden verbessert werden.

7.5 Straßenausstattung

Die vielfältigen Nutzungsansprüche an die begrenzte Fläche vor dem Ostausgang des Hauptbahnhofs erlauben nur eine punktuelle Möblierung. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und als Angebot für Wartende, werden auf dem kleinen Platzbereich Sitzmöglichkeiten geschaffen. Um die den Platz dominierende Linde zu erhalten und den Eingriff in den Wurzelraum zu minimieren, beschränkt sich hier die Möblierung auf den Randbereich der Grünfläche, die im Bereich der Bänke zurückspringt.

Ebenfalls auf dem Platzbereich, zentral und gut sichtbar gegenüber dem Ausgang der Bahnhofoberführung, wird eine digitale Info-Steile angeordnet. Zwischen den geplanten Baumstandorten an der Sauerbreystraße werden sechs Fahrradbügel vorgesehen. Sie dienen zum Parken von 12 Fahrrädern. Weitere 9 Fahrradbügel für 18 Fahrräder sind je nach Flächenverfügbarkeit der privaten Flächen am nördlichen Ast der Steinstraße gegenüber dem Hotel vorgesehen. Die Lage der Fahrradbügel erlaubt generell eine gute soziale Kontrolle. Der unmittelbare Eingangsbereich der Bahnhofoberführung wird durch Poller vor einem unerlaubten Beparken geschützt.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Hansa-Quartiers ist die Erschließung in diese Richtung mitzudenken. Da die Flächen in der Steinstraße in Teilen privat sind, ist in beiden Varianten eine alternative Erschließung dargestellt worden (Bezeichnung mit dem Buchstaben a), wenn die Flächen nicht zur Verfügung stehen. Erste Gespräche mit den Grundstückseigentümern sind hierzu geführt worden. Der Entwurf muss auch funktionieren, wenn im „worst case“ nur die städtischen Flächen bzw. öffentlich gewidmeten Flächen zeitnah realisiert werden können.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die folgenden Punkte in der vorliegenden Entwurfsvariante 1 Berücksichtigung finden:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Schaffung eines kleinen Plätzchens mit Sitzmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung durch die Anordnung von Parkplätzen und Verkleinerung des Straßenquerschnitts
- Einrichtung einer Haltezone direkt in der Steinstraße (2 Stellplätze) und zu Beginn der Sauerbreystraße (1 Stellplatz), um Besucherinnen und Besucher ein- und aussteigen zu lassen („Kiss & Ride“)
- Wegfall von 6 Parkplätzen auf der Sauerbreystraße (5) und der Hansastrasse (1) bei gleichzeitigem Erhalt von einem Behindertenparkplatz zu Gunsten von Aufenthaltsqualität und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Installation von Fahrradständern bzw. sicheren Fahrradparkmöglichkeiten zusätzlich zum schon geplanten Fahrradparkhaus, Platz für Motorräder oder E-Tretroller
- Ermöglichen für Radverkehr in der Sauerbreystraße in beiden Richtungen
- Zusätzliche Begrünung durch Bäume in der Sauerbreystraße
- Überprüfung der Beleuchtungssituation und ggfs. Optimierung der Beleuchtung im Planbereich
- Eine Änderung der Verkehrsführung im Platzbereich ist geprüft worden und aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Dazu zählen die eingeschränkten Abbiegemöglichkeiten von/zur Kamperstraße sowie die notwendige Anfahrbarkeit aus verschiedenen Richtungen.

Die Verwaltung empfiehlt daher die Variante 1 zur Umsetzung, da mit dem Shared-Space-Prinzip eine höchst mögliche Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Flächen als auch der

Gestaltung möglich ist. Ein höhengleicher Ausbau ergibt zumindest den Eindruck einer kleinen Bahnhofsvorplatzfläche. Darüber hinaus wurden die gewünschten Ziele nach Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität erreicht.

Nächste Schritte

Nach der Beschlussfassung für eine der entwickelten Varianten können die vorgelegte Vorentwurfsplanung konkretisiert und die Entwurfsplanung ausgearbeitet sowie die konkreten Kosten ermittelt werden. Parallel sind die Anlieger der Flächen einzubinden und die Veränderungen zu kommunizieren. Die Entwurfsplanung für den Vorplatz und das Zugangsbauwerk inkl. Bike-Station wird den politischen Gremien im 3. Quartal 2021 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Baustart für die geplanten Maßnahmen ist für Herbst 2021 in Abstimmung mit der Aufwertung des Zugangsbauwerkes und dem geplanten Hotelneubau vorgesehen.

8. Anlagen

- 1085_Anlage 1 Übersicht Planbereich
- 1085_Anlage 2 Vorentwurf Vorplatz Variante 1
- 1085_Anlage 2 Vorentwurf Vorplatz Variante 1 a)
- 1085_Anlage 4 Vorentwurf Vorplatz Variante 2
- 1085_Anlage 4 Vorentwurf Vorplatz Variante 2 a)
- 1085_Anlage 3 Detailplan Variante 1
- 1085_Anlage 5 Detailplan Variante 2