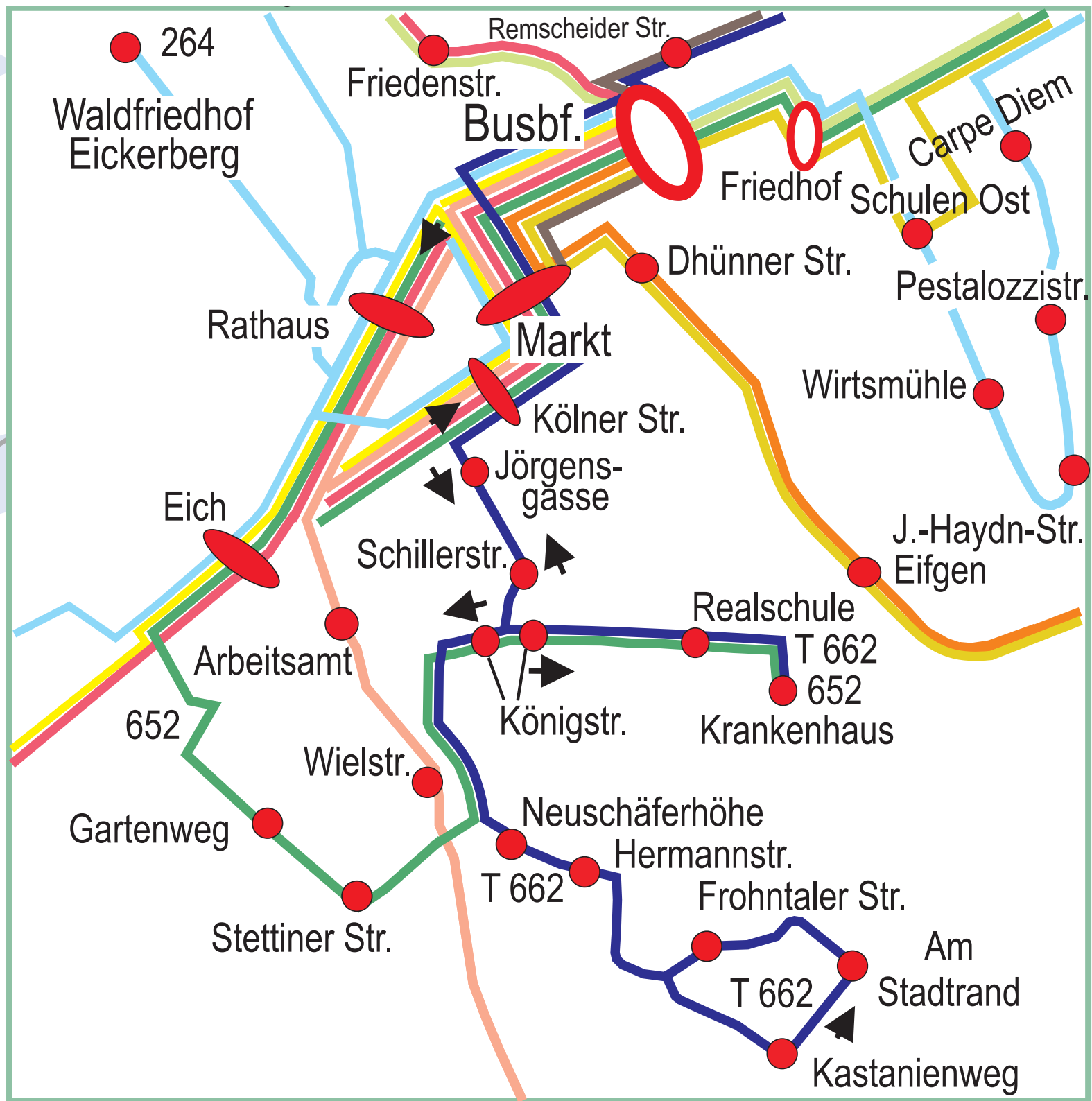
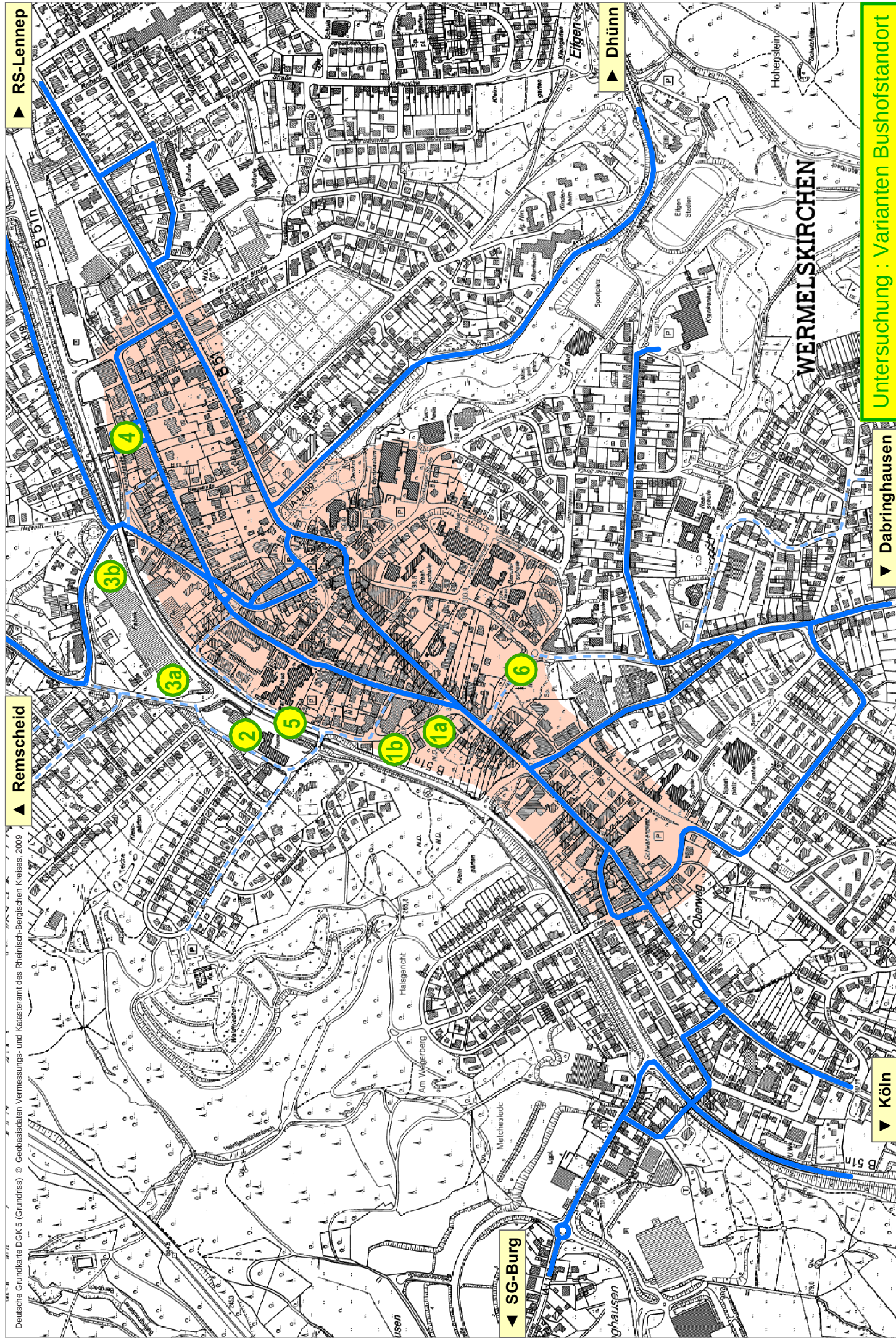
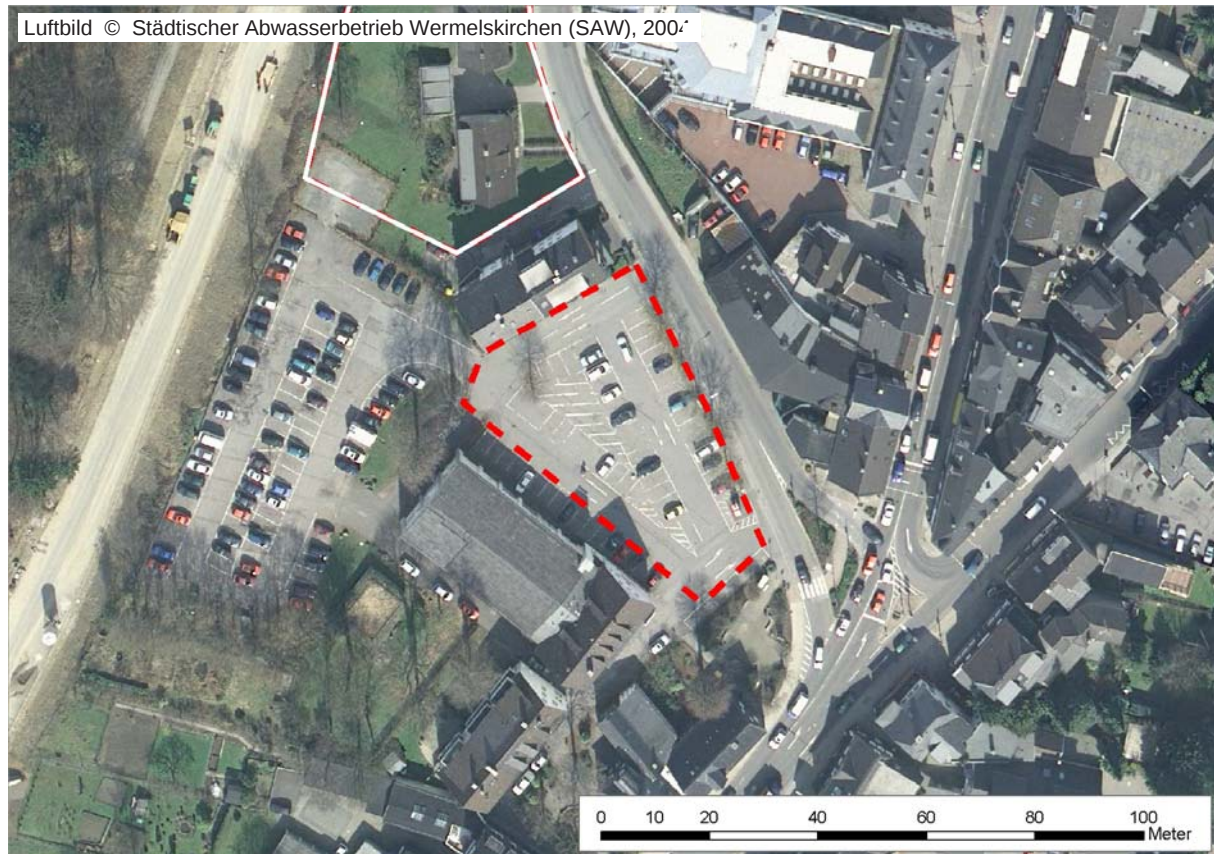




Untersuchung zu alternativen Standorten
für einen zentralen Bushof (ZOB) Sept. 2010



Potenzieller Standorte 1a – oberer Loches-Platz



Größe der rot umrandeten Fläche ca. 1700 qm

- + zentrale Lage (Innenstadt)
- + Standort günstig zu Verlauf der Hauptbuslinien
- + Stadt ist Eigentümerin
- Die Unterbringung des Bushofs widerspräche dem vom Rat der Stadt beschlossenen Pflichtenheft Loches-Platz
- Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 70 weist den oberen Loches-Platz als Verkehrsfläche „Fußgängerbereich“ aus. Im Falle der Unterbringung des Bushofes muss der B'Plan geändert werden.
- Die Unterbringung des Bushofs auf dem oberen Loches-Platz widerspräche der städtebaulichen Idee einer autofreien Platzanlage (→ Masterplan Innenstadt, Städtebauförderung)
- Bei Unterbringung des Bushofs auf dem oberen Loches-Platz wird die Verlagerung des Wochenmarkts notwendig
- die Durchführung der Kirmes auf dem oberen Loches-Platz wird voraussichtlich stark eingeschränkt (u.a. durch überdachte Wartezeiten sowie die ca. 18 cm hohen Borde für den behindertengerechten niveaugleichen Einstieg in Niederflrbusse)
- Anfahrt des Standorts aus der Telegrafienstraße gestaltet sich durch die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Loches-Platz ggfs. etwas schwierig; gleiches gilt für die Abfahrt zur Kölner Straße

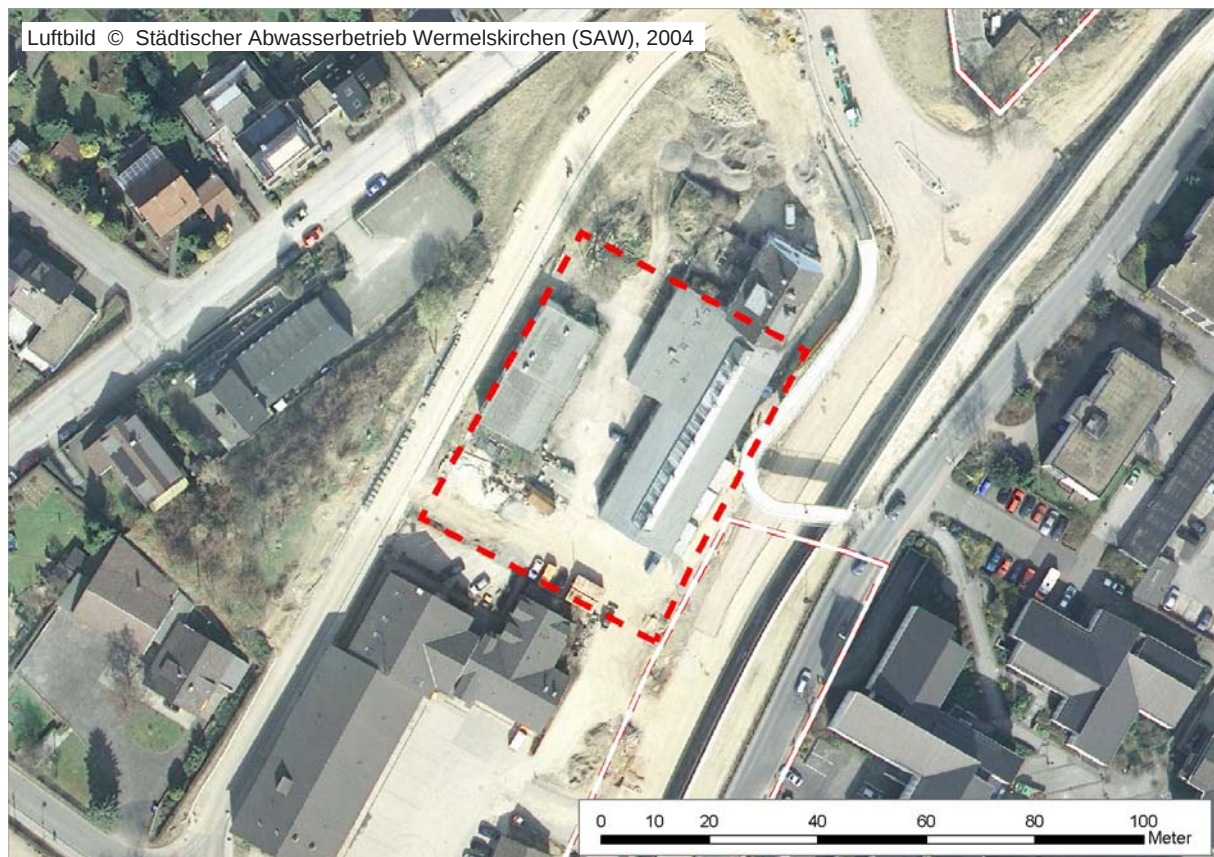
Potenzieller Standorte 1b – derzeitige Lagerfläche Loches-Platz (ehem. Brückenweg 5-9)



Größe der rot umrandeten Fläche ca. 2500 qm

- + zentrale Lage (Innenstadt)
- + Stadt ist Eigentümerin
- o im Vergleich zum potenziellen Standort 1a (oberer Loches-Platz) etwas ungünstigere Lage zum Verlauf der Hauptbuslinien
- Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 70 weist einen Teilbereich als Baufläche (Kerngebiet) aus, den übrigen Bereich als Zufahrt für die auf dem unteren Loches-Platz angedachte Parkpalette. Im Falle der Unterbringung des Bushofes muss der B'Plan geändert werden.
- Anfahrt des Standorts aus der Telegrafienstraße gestaltet sich durch die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Loches-Platz etwas schwierig; gleiches gilt für die Abfahrt zur Kölner Straße. Alternativ könnte der Busverkehr über den Brückenweg geführt werden. Dann würden jedoch wichtige Innenstadthaltestellen (Rathaus; ggfs. auch Kölner Straße und Markt/Taubengasse) entfallen.

Potenzieller Standort 2 – Neben der Feuerwache

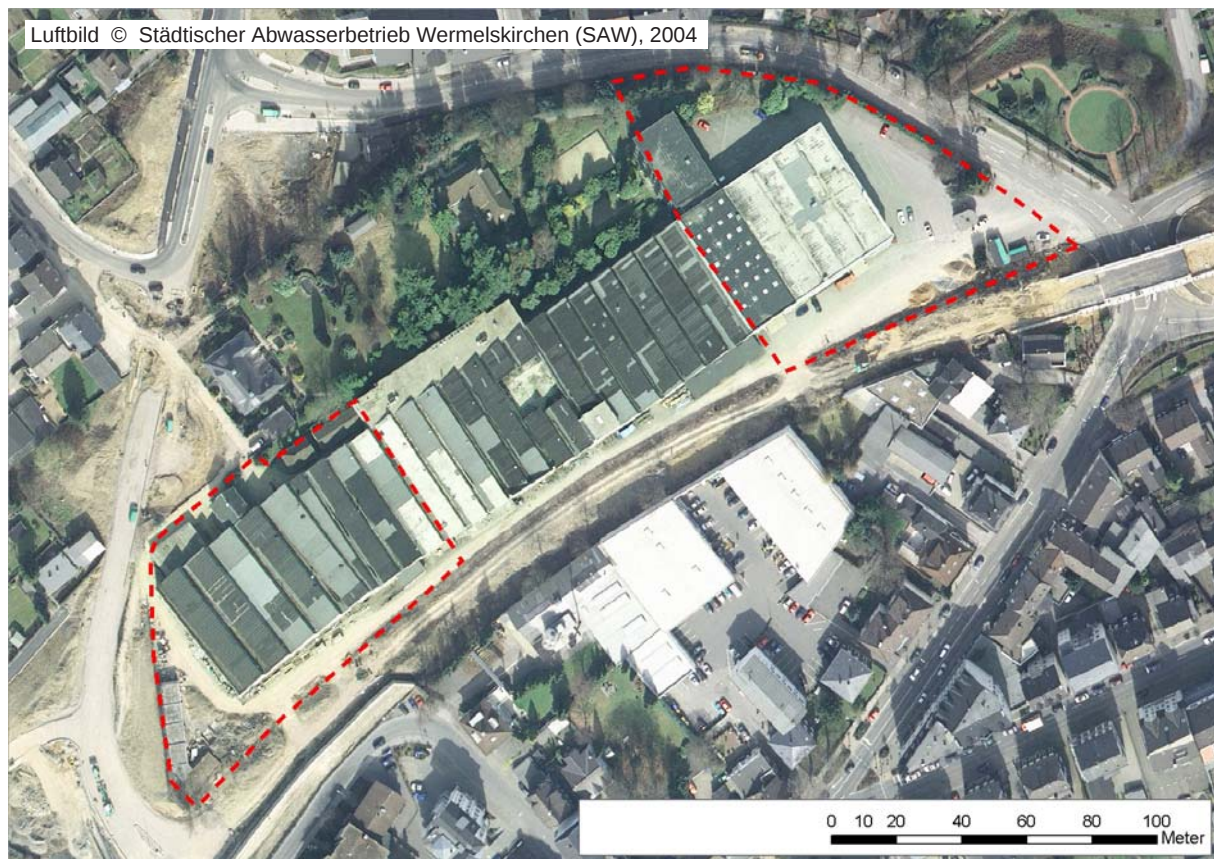


Größe der rot umrandeten Fläche ca. 2850 qm

+ Stadt ist Eigentümerin

- dezentrale Lage jenseits der Dellmannstraße (B 51n); durch Fußgängerbrücke aber einigermaßen gut an Innenstadt angeschlossen (Fußgängerbrücke voraussichtlich nicht behindertengerecht: Steigung größer 6 % ?)
- Standort liegt relativ weit entfernt von den Hauptbuslinien. Dadurch würden erhebliche Änderungen an den Buslinienführungen notwendig.
- Anbindung über Brückenweg / Vorm Eickerberg? Dann würde die wichtigste Innenstadt-Haltestelle in der Telegrafstraße nicht mehr angefahren!?!)
- Die Straße Vorm Eickerberg / (namenlose) Straße entlang der Feuerwache ist für die Aufnahme von Busverkehr nicht hinreichend dimensioniert. Die Straße müsste mit erheblichem finanziellen Aufwand deutlich verbreitert werden.
- Die Unterbringung des Bushofs würde voraussichtlich Erweiterungsoptionen der Feuerwache zunichte machen.
- Die Unterbringung des Bushofs an dieser Stelle kollidiert mit anderen Nutzungen und Nutzungsüberlegungen (→ Skaterhalle, Tafel etc.)

Potenzielle Standorte 3a/b – Rhombus-Gelände

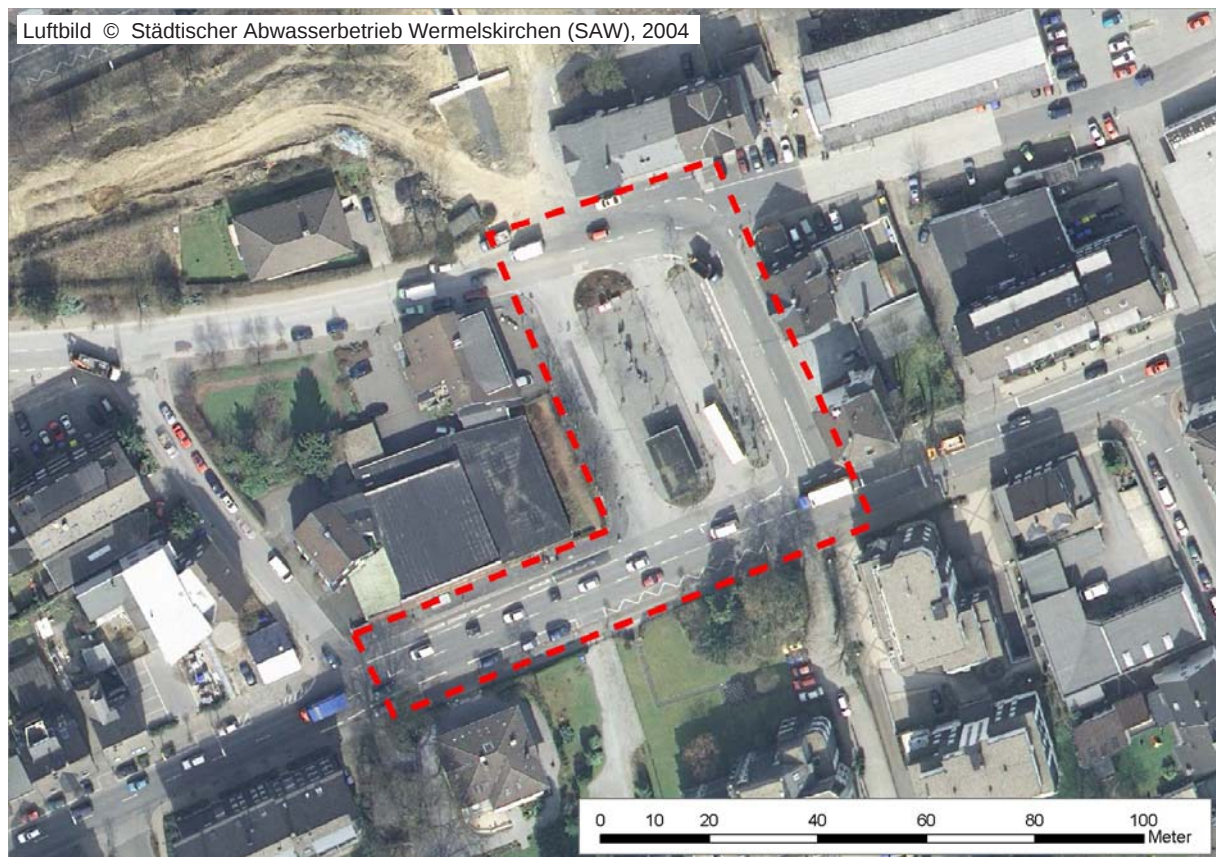


3a : ca. 6350 qm ← Größe der rot umrandeten Flächen → 3b : ca. 7100 qm

+ ???

- Stadt ist nicht Eigentümerin
- dezentrale Lage jenseits der Dellmannstraße (B 51n)
- Standorte liegen relativ weit entfernt von den Hauptbuslinien. Dadurch würden erhebliche Änderungen an den Buslinienführungen notwendig.
- Standortvariante 3a an der L 409 liegt von der Erschließung her besonders ungünstig (zahlreiche Kreuzungen; Staugefahr). Anbindung über Brückenweg / Vorm Eickerberg?
- Standortvariante 3b an der Remscheider Straße ist von der verkehrlichen Anbindung her günstiger als die Variante 3a. Dafür müsste in diesem Fall jedoch ausgerechnet der noch gewerblich genutzte Teil des Rhombus-Geländes abgerissen werden.
- Im Falle eines Grundstücks(teil)kaufs durch die Stadt sollte unbedingt die Altlastproblematik (→ Altlastverdachtsfläche) berücksichtigt werden!
- Eigentümer(gemeinschaft) hat andere Pläne mit dem Grundstück (→ u.a. Planungen Investor Knebes)

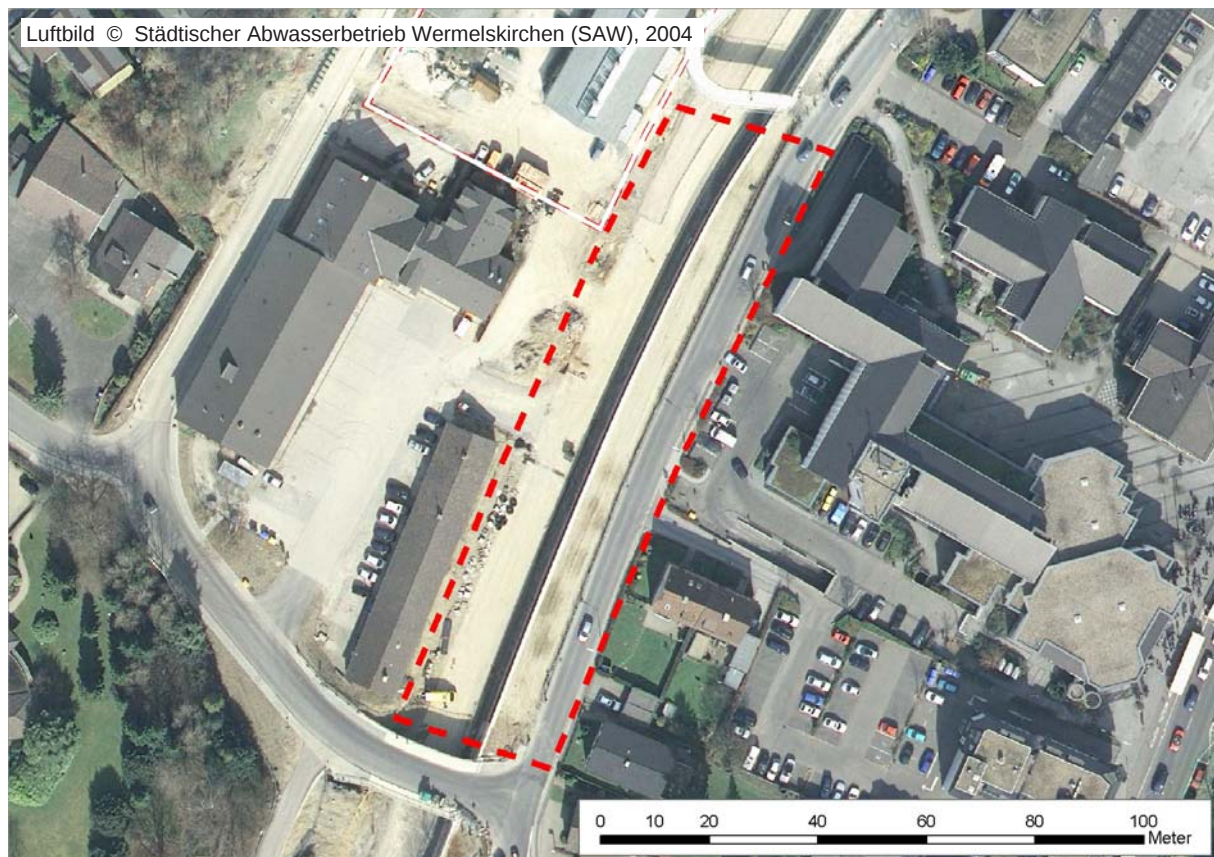
Vorhandener Standort 4 – Bushof am Bahnhof



Größe der rot umrandeten Fläche ca. 4150 qm

- + vorhandener Standort ist grundsätzlich funktionsfähig
 - + Standort günstig zu Verlauf der Hauptbuslinien
 - + integrierter Standort am Rande der Innenstadt
 - + Bushofareal ist seit 1969 im FNP als öffentliche Verkehrsfläche dargestellt
-
- o Der Rat der Stadt hat am 27.05.2002 den Aufstellungsbeschluss für den B'Plan Nr. 71 „Busbahnhof“ gefasst. Ziel ist die planungsrechtliche Sicherung des vorhandenen Bushofs als öffentliche Verkehrsfläche. Ein Umbau des Bushofes ist aber nicht von der Rechtskraft des B'Plans abhängig.
-
- Stadt ist nur Eigentümerin von Teilflächen; der überwiegende Teil des Bushofs liegt auf Privatflächen (zwei unterschiedliche Grundstückseigentümer)
 - Eine Neuplanung des Bushofs nur auf den städtischen Grundstücken scheint im Falle der Beibehaltung der öffentlichen Straßenfläche (Verbindung Thomas-Mann-Straße und Bahnhof) kaum möglich

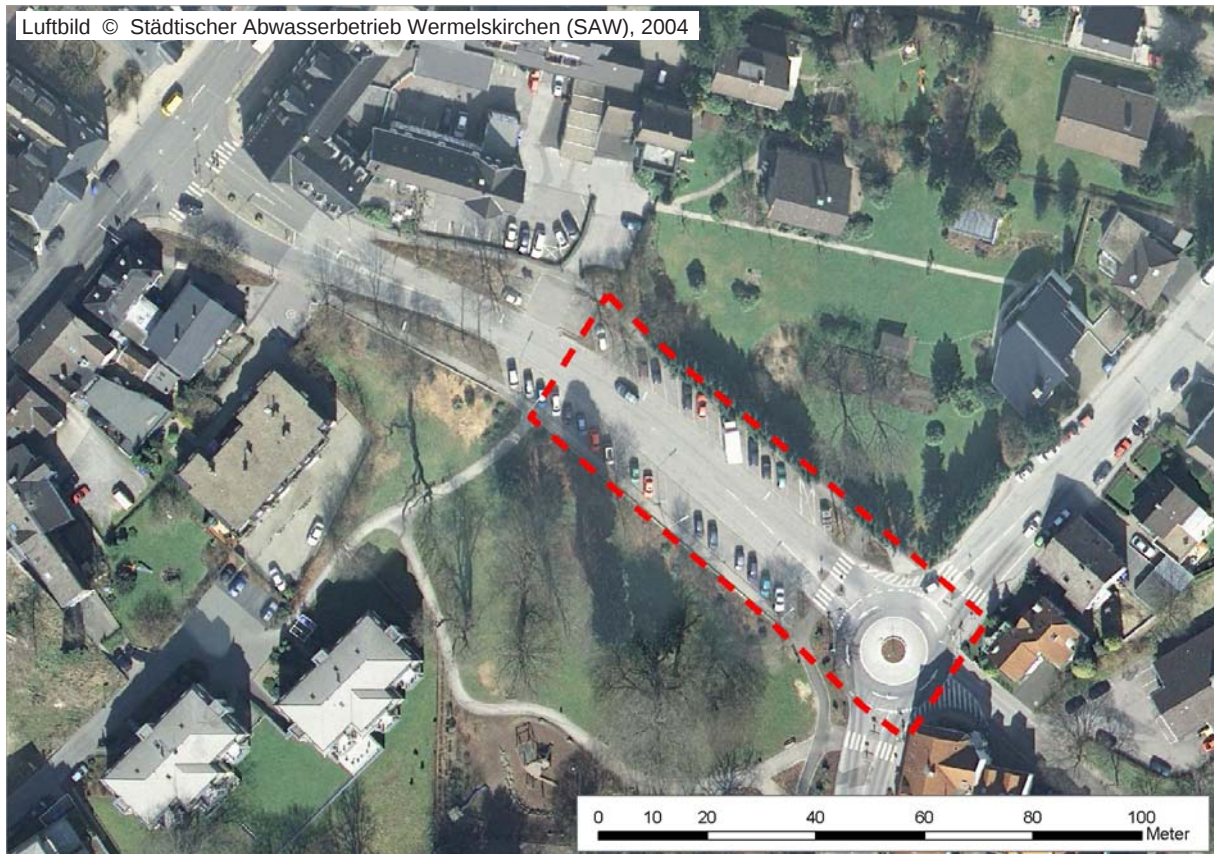
Potenzieller Standort 5 – parallel zu Brückenweg über B 51n



Größe der rot umrandeten Fläche ca. 3750 qm

- + nahezu zentrale Lage
- Überbauung der B 51n stellt eine technisch und finanzielle extrem aufwändige Lösung dar
- der mit Städtebauförder- und GVfG-Mitteln umgebaute Brückenweg müsste erneut umgebaut werden; (Teil-)Rückzahlung von Städtebaufördermittel wahrscheinlich.
- Der Brückenweg soll laut dem 2003 beschlossenen Verkehrskonzept zur verkehrlichen Entlastung von Telegrafienstraße und Kölner Straße dienen. Bei einer Verlagerung des Bushofs steht zu befürchten, dass deutlich weniger Kfz den Brückenweg benutzen würden und sich entsprechend die Verkehrsbelastung der Telegrafienstraße erhöht.
- die heute wichtigste Innenstadt-Bushaltestelle Rathaus (Telegrafienstraße) würde nicht mehr angefahren, voraussichtlich auch nicht mehr die Innenstadt-Haltestellen Kölner Straße und Markt / Taubengasse
- Überbauung der B 51n: Würde dies vom Straßenbaulastträger mitgetragen? Außerdem: Würde B 51n durch den „Deckel“ zu stark verdunkelt?

Potenzieller Standort 6 – Jörgensgasse



Größe der rot umrandeten Fläche ca. 2400 qm

- + relativ zentrale Lage
- Wegen notwendiger Grundstückszufahrten könnte voraussichtlich nur der untere Straßenabschnitt für einen Bushof genutzt werden
- Die vorhandenen öffentlichen Stellplätze müssten ersatzlos entfallen
- Der vorhandene Kreisverkehr Schillerstraße ist für das Wenden von Bussen nicht ausreichend dimensioniert.
- Die Jörgensgasse weist ein relativ hohes Gefälle auf. Dies ist - insbesondere hinsichtlich einer behindertengerechten Bushoflösung – eher als suboptimal zu betrachten.

Raumbedarf

Ein Telefonat mit Herrn Braches (RVK) hat ergeben, dass bis zu vier Busse gleichzeitig eine längere Pause auf dem Bushof einlegen und parallel dazu noch bis zu vier Busse den Bushof anfahren. Insofern sind insgesamt mindestens acht Bushaltestellen vorzusehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Wermelskirchen auch Gelenkbusse eingesetzt werden. Hieraus ergibt sich ein verhältnismäßig großer Platzbedarf. Ob die Unterbringung eines Bushofs unter diesen Voraussetzungen an den vorgenannten potenziellen Standorten überhaupt möglich ist, muss noch von einem Verkehrsplaner untersucht werden.

Da diverse Buslinien den Bushof und die Innenstadt verbinden, besteht keine funktionale Notwendigkeit, den Bushof in die Innenstadt zu verlagern.

Beurteilung aus städtebaulicher Sicht

Aus städtebaulicher Sicht ist der Erhalt des vorhandenen Bushofs (Standort 4), bzw. dessen Umbau, die beste Lösung.

Bei dem vorhandenen Bushof handelt es sich um einen städtebaulich integrierten Standort am Rande der Innenstadt. Im Zusammenhang mit der Thomas-Mann-Straße bildet der Bushof eine Entrée-Situation aus Richtung Osten in die zentrale Innenstadt Wermelskirchens. Es wäre städtebaulich wünschenswert, diesen Bereich gestalterisch aufzuwerten.

Bei einer Realisierung des Bushofs auf dem oberen Loches-Platz (Standort 1a) würde die einzige größere Platzanlage in der zentralen Innenstadt entfallen. Neben der Aufgabe der städtebaulichen Zielsetzung aus dem Masterplan „Wermelskirchen Innenstadt“, der Grundlage für die Förderung des Innenstadtumbaus ist, müssten auch vorhandene Nutzungen (u.a. Wochenmarkt und Kirmes) verlagert werden. Allein aus diesen Gründen erscheint eine Realisierung des Bushofs auf dem oberen Loches-Platz nicht angezeigt.

Weitere potenzielle Standorte liegen zu weit abseits der Hauptbuslinien (Standorte 2 und 3) oder weisen zu großes Gefälle auf (Standort 6).

Eine Realisierung des Standorts 5 erscheint schon aus finanzieller Sicht fraglich (Aufwendige Verbreiterung des Brückenwegs durch Ausleger über die B 51n). Es wären allerdings auch erhebliche verkehrliche Probleme zu erwarten. Insbesondere die Engstelle im Bereich der Abbiegung von der Telegrafienstraße in den Brückenweg (Bereich Ringkaufhaus) ist für eine starke Frequentierung mit Bussen ungeeignet. Zudem stünde zu erwarten, dass der Brückenweg seine Funktion als Entlastung der Telegrafienstraße nicht mehr gerecht werden könnte. Schließlich würde auch die derzeit wichtigste Haltestelle in der zentralen Innenstadt (Telegrafienstraße, Rathaus) nicht mehr angefahren.

Aus städtebaulicher Sicht käme - abgesehen vom derzeitigen Bushofstandort - am ehesten der Alternativstandort 1b (ehem. Brückenweg 5-9) in Betracht. Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 70 Teile der derzeitigen Lagerfläche als Baugebiet (MK) ausweist. Das sich im städtischen Besitz befindliche Grundstück würde im Falle der Unterbringung des Bushofs stark an Wert verlieren (Verkehrsfläche statt innerstädtisches Bauland).