

Perspektiven für Mönchengladbach

Aus dem Interview mit dem Technischen Beigeordneten Dipl.-Ing. Andreas Wurff

Teil V: Nordpark und neue Bus-Trasse

BZMG: Über die Innenstadt haben wir eben schon gesprochen. Machen wir nun einen Sprung zum Nordpark.

Da haben Sie ja viele überrascht, als die Bustrasse, die 2,5 Mio. kosten sollte die nach dem aktuellen Eindruck nicht mehr zur Diskussion steht. Diese Überraschung war, glaube ich, flächendeckend.

Der Nordpark, der ursprünglich vorgesehen war für Wohnbebauung, soll jetzt Gewerbefläche sein oder werden. Bei der Lilienthalstraße hat sich eine andere Entwicklung ergeben als es früher war da nimmt der Bund seine Fläche, die er hat, und will sie weiter für den Ausbau der Autobahn nutzen. Insofern haben Sie da ein Problem weniger.

Andreas Wurff: Na ja, ein Problem weniger will ich jetzt so nicht unbedingt sagen, aber sie haben natürlich Recht. Der Gedanke, der dem Ganzen zu Grunde liegt, ist eigentlich der, dass man 2,5 Mio. bräuchte – Sie haben e richtig gesagt, das sind etwa 1,5 Mio. für den reinen Straßenbau und etwa 1 Mio. für eine Brücke.

Diese Lösung für 18 Tage im Jahr, Spieltage plus einige Länderspiele und einige andere Veranstaltungen, das ist sicherlich etwas, das auf den Prüfstand gehört. Wenn es nur diese Lösung gäbe und diese überzeugend wäre, müsste man sie auch so realisieren und umsetzen.

Aber mein Gedanke war, ob man nicht eine solche Verkehrsführung oder Nutzung der Straßenräume, die ohnehin für die Entwicklung des Nordparks angelegt werden müssen - für die Entwicklung der Gewerbeflächen - ob ich nicht daraus eine Lösung kreieren kann, die dazu taugt, die Erschließungssituation auch des Stadions zu verbessern.

Das Geheimnis liegt eigentlich darin, dass man die verschiedenen Verkehre während der Spieltage voneinander trennen muss, dass man den ÖPNV völlig frei laufen lassen muss, und ihn nicht durch den Individualverkehr behindern darf. Durch den Park-Such-Verkehr, um es genau zu sagen.

Das haben wir erzielt, indem wir diese Straße „Am Nordpark“ künftig ausschließlich dem ÖPNV vorbehalten. Also einfach nur dem Bustransfer, der hier im Grunde zwei Mal fährt. Das sind 120 Busse, die müssen zwei Mal fahren, das sind zwei Umläufe. Dann haben sie etwa 24.000 bis 27.000 Zuschauer zum Stadion gebracht.

Das ist die Zahl, von der wir ausgehen können. Es gibt hier ja reichlich Erfahrung, reichlich Statistik und Zählungen, so dass das gesicherte Werte sind. Aber diese Busse müssen ungehindert fahren können, das ist der Gedanke.

Da ist natürlich auch der Gedanke hinten herum die Bahntrasse, die Rückseite zu nutzen. Da würden sie auch ungehindert fließen. Aber wenn man die Straße „Am Nordpark“ ausschließlich für Busse freihält, funktioniert das Gesamtsystem genauso gut. So ist es im Übrigen auch angelegt gewesen.

Man muss es eben nur konsequent trennen und das gelingt auch dadurch, dass wir eine neue, aber ohnehin notwendige Straße bauen.

Von der Aachener Straße hinunter zu den Parkplätzen, am Hockeypark vorbei, die dann einen Bypass darstellt zwischen den beiden Autobahnanschlussstellen, und ich habe dadurch die Möglichkeit hier in jede Richtung zu agieren, die Parkplätze auch von zwei Seiten zu füllen.

Wobei das Verhältnis 70:30 sein sollte. Also es sollten nicht mehr als 30% über die Aachener Straße zufahren können, der Rest über den rückwärtigen Bereich, so wie es auch ausgeschil­dert ist. Dann funktioniert dieses System sicher­lich sehr gut.

Wir haben jetzt zusätzliche, sehr geringfügige Investitionen, ein paar Umbaumaßnahmen an der Aachener Straße, die wir ausschließlich für die Stadionbeschickung, benötigen. Es gibt ein Parkleitsystem, das wir aber für diesen Bereich ohnehin brauchen, das vielleicht noch ergänzt wird.

Also durch minimale, zusätzliche Kosten erreichen wir jetzt den Effekt, den wir sonst mit 2,5 Mio. erreicht hätten. Das gilt es natürlich noch zu beweisen, das muss man auch deutlich sagen.

Ich glaube, und so hat sich auch die Arbeitsgruppe geäußert, die hierzu tagt, und die, ich meine demnächst das 90. Mal, die Beschickung des Stadions unterstützt, die beteiligte NVV, der Stadionbetreiber, alle sind dabei.

Sie alle sehen diese Möglichkeit genauso, begleiten das. Über diese dynamischen Parkleitsysteme, Verkehrsführungssysteme, Verkehrsbeeinflussungssysteme haben wir natürlich auch die Möglichkeit den Verkehr entsprechend zu steuern, so dass der Individualverkehr den ÖPNV eben nicht behindert, und wir dadurch einige benötigte Effekte erzielen.

Schlimmstenfalls, wenn das alles so nicht greifen sollte, wie wir uns das vorstellen, was ich zwar für fast unmöglich halte, haben wir immer noch die andere Lösung. Aber es ist einfach richtig und das Gebot der Stunde, hier keine Gelder im Vorgriff zu verausgaben, die vielleicht gar nicht notwendig sind auszugeben.



www.bz-mg.de