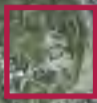
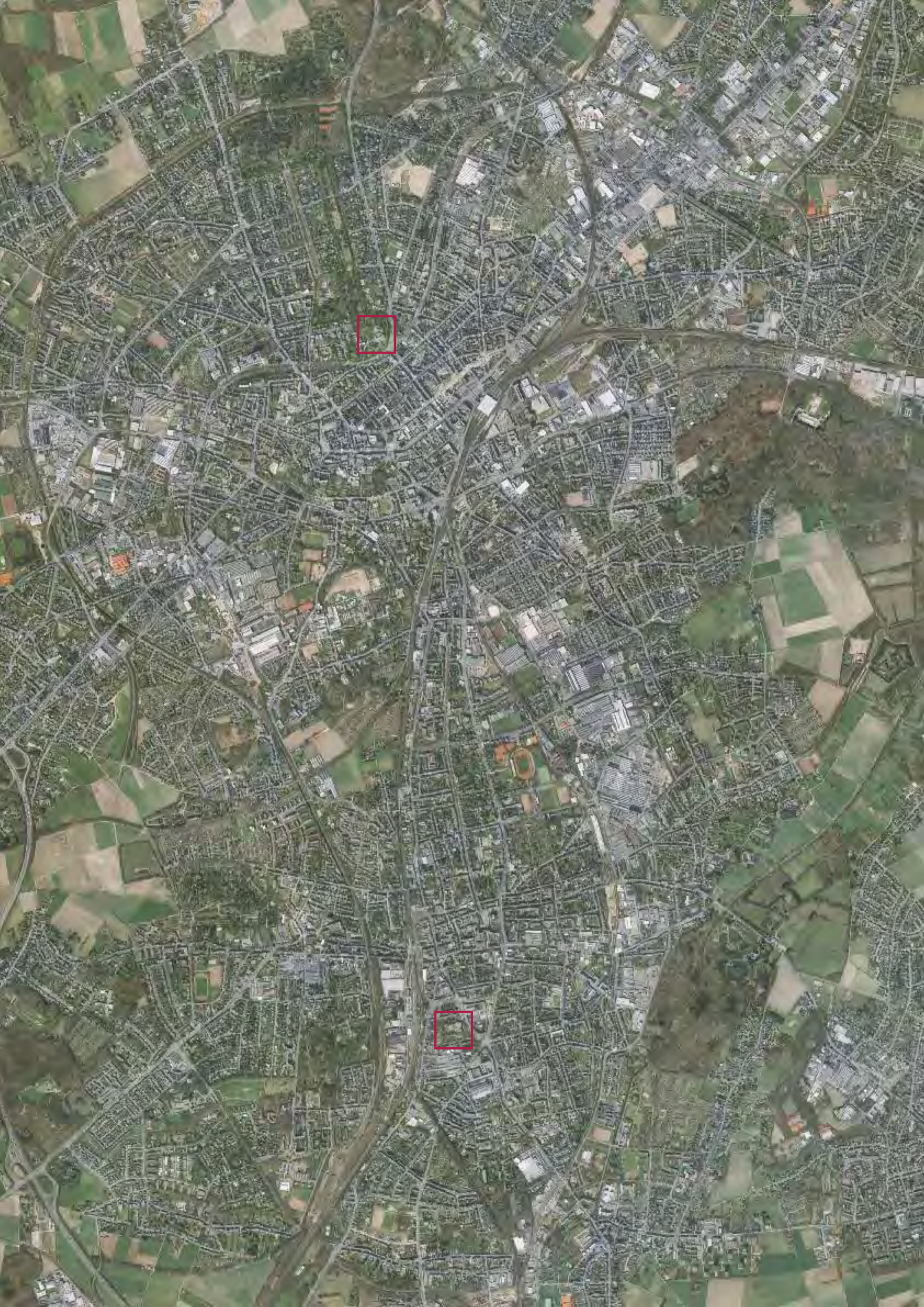




**MASTERPLAN**  
Ein städtebaulicher Masterplan  
für Mönchengladbach



|     |   |    |     |   |    |
|-----|---|----|-----|---|----|
| 1.  | VORWORT .....   | 04 | 6.  | DIE MASSNAHMEN DES MASTERPLANS .....  | 12 |
| 2.  | MG <sub>3.0</sub> – EIN MASTERPLAN FÜR MÖNCHENGLADBACH..            | 06 | 6.1 | MASSNAHME 1<br>GLADBACHTAL – DIE GROSSE LINIE .....   | 12 |
| 3.  | DIE PHILOSOPHIE – CHARTA FÜR URBANES LEBEN .....                    | 07 |     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hindenburgstraße – Haupteinkaufsstraße</li> <li>• Die Kulturachse und Kulturhügel Abteiberg</li> <li>• Berliner Platz – Konzept für einen Verkehrsknotenpunkt</li> <li>• Den Verlauf der ehemaligen Stadtmauer sichtbar machen</li> <li>• Maria Hilf – die Chance für ein neues Wohnquartier</li> <li>• Bismarckstraße und ein neuer Bismarckplatz</li> <li>• Gladbach Turm – Symbol für das neue Mönchengladbach</li> <li>• Europaplatz – Ein verbesserter Bahnhofplatz und Verkehrsknotenpunkt</li> <li>• City Ost – eine neue Geschäftsadresse für Mönchengladbach</li> </ul> |    |
| 4.  | STRATEGISCHE ZIELE FÜR MÖNCHENGLADBACH .....                        | 08 | 6.2 | MASSNAHME 2<br>HOCHSCHULE, FORSCHUNG UND<br>INDUSTRIE – STADTRÄUME VERBINDEN.....   | 20 |
| 4.1 | VIELFALT UND BELEBUNG .....   | 08 |     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf den vorhandenen Charakter der Hochschule aufbauen</li> <li>• Ein neuer Hochschulplatz mit ÖPNV Anbindung</li> <li>• Ein neuer Hochschulpark mit hochschulaffinen Nutzungen</li> <li>• Hochschulerweiterungsgelände am Standort des ehemaligen Polizeipräsidiums</li> <li>• Neues Leben für Monforts</li> <li>• Ein neuer Forschungspark</li> <li>• Industriegebiet Ost – einen Beitrag zu einer gesunden Wirtschaftsentwicklung leisten</li> <li>• Sportnutzungen Grenzland Stadion erhalten</li> <li>• Nord-Süd Verbindungen</li> </ul>                                     |    |
| 4.2 | VERNETZUNG UND MOBILITÄT .....                                      | 08 | 6.3 | MASSNAHME 3<br>RHEYDT STÄRKEN – DEN EIGENEN<br>CHARAKTER BEWAHREN .....   | 25 |
| 4.3 | DER GRÜNE HÄNDEDRUCK .....  | 09 |     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den Stadtkern weiterentwickeln</li> <li>• Eine Y-förmige Wegespange zur Verbesserung der Vernetzung Rheydt's</li> <li>• Bahnhofplatz – Zugangspforte für Rheydt</li> <li>• Die Verbindung zum Stadtkern und darüber hinaus</li> <li>• Ein südliches Tor nach Rheydt</li> <li>• Verbindung zu den Niers-Auen</li> </ul>   |    |
| 4.4 | INNENENTWICKLUNG.....   | 09 | 7.  | DIE UMSETZUNG DES MASTERPLANS.....  | 28 |
| 4.5 | IDENTITÄT UND CHARAKTER.....  | 09 |     |   |    |
| 5.  | DER MASTERPLAN MÖNCHENGLADBACH – EINE<br>VERNETZTE STADT .....      | 10 |     |   |    |
| 5.1 | GLADBACHTAL – DIE GROSSE LINIE<br>HERAUSARBEITEN .....              | 10 |     |   |    |
| 5.2 | HOCHSCHULE, FORSCHUNG UND<br>INDUSTRIE – STADTRÄUME VERBINDEN ..... | 10 |     |   |    |
| 5.3 | RHEYDT STÄRKEN – DEN EIGENSTÄNDIGEN<br>CHARAKTER BEWAHREN .....     | 10 |     |   |    |

## 1. VORWORT

**UM DIE STÄDTEBAULICHE IDENTITÄT VON MÖNCHENGLADBACH STÄRKER ZU BETONEN HAT DIE INITIATIVE MG3.0 EINEN STÄDTEBAULICHEN MASTERPLAN BEIM BRITISCHEN STARARCHitekten SIR NICHOLAS GRIMSHAW IN AUFTRAG GEGEBEN. ZIEL WAR ES NICHT NUR, NEUE IDEEN ZUR ENTWICKLUNG DER STADT ZU FINDEN, SONDERN GLEICHZEITIG EINE BREITE BÜRGERSCHAFTLICHE MEHRHEIT ZU GEWINNEN. NUR WENN BÜRGER, POLITIK UND VERWALTUNG GEMEINSAM AN EINER DRITTEN GRÜNDUNG MÖNCHENGLADBACHS ARBEITEN, WERDEN SICH STADTBILD UND IMAGE ÄNDERN. HIER IST DAS ERGEBNIS:**

Voller Stolz können wir sagen: „Ja, wir haben es geschafft“. Wir haben einen Masterplan erarbeitet, der in einer realitätsnahen Vision zeigt, wie unsere Stadt in einigen Jahrzehnten aussehen kann.

Die Idee der Architektenschaft Mönchengladbach, einen Masterplan für unsere Stadt ins Leben zu rufen, reifte in vielen Gesprächen der Initiatoren mit Vertretern aus Politik und Verwaltung, Handwerk und Industrie und vor allem mit engagierten Bürgern.

Das Ziel war klar definiert: Schluss mit der Zufälligkeit der städtebaulichen Entwicklung. Impulse geben für neue Investitionen, den Weg aufzeichnen zu einer unverwechselbaren Stadt zum Arbeiten und Leben in kultureller Vielfalt.

Die Architektenschaft, die IHK Mittlerer Niederrhein und die Kreishandwerkerschaft entschlossen sich schließlich zu einem gemeinsamen Vorgehen und gründeten Ende 2010 den Verein MG 3.0 – Masterplan Mönchengladbach.

Nachdem die Finanzierbarkeit durch großzügige Unterstützung der lokalen Wirtschaft, aber auch privater Spenden gesichert war, konnte der Verein nach einem zuvor durchgeführten Auswahlverfahren im Sommer 2011 das Architekten-Team um Sir Nicholas Grimshaw beauftragen.

Das Planungsteam hat sich dann auf den Weg gemacht, Mönchengladbach kennenzulernen und zu verstehen. Dabei haben sie von Beginn an die Nähe zu den Mönchengladbachern gesucht, um gemeinsam nach der städtebaulichen Identität und nach neuen Ideen für Mönchengladbach zu suchen.

Dieser Masterplan ist das Werk eines renommierten Stadtplaners und Ergebnis eines intensiven Diskurses mit den Bürgerinnen und Bürgern über die städtebauliche Zukunft ihrer Stadt. Der Mönchengladbacher Masterplan war von Beginn an als „ein Masterplan zum Mitmachen“ gedacht – und dieses Konzept ist aufgegangen.

Wie ist es uns gelungen, die Bürger, die sich dieser Stadt in besonderer Weise verpflichtet fühlen, in die Erarbeitung des Masterplans zu integrieren?



In unserem Auftrag hat das Büro FALTIN + SATTLER FSW GmbH aus Düsseldorf die Aufgabe übernommen, ein Dialogverfahren mit größtmöglicher Transparenz zu erarbeiten und wir haben sowohl Politik als auch Verwaltung von diesem Weg überzeugt.

Auf vier Dialog-Veranstaltungen wurden die Entwicklungsschritte der Masterplanideen jeweils der Öffentlichkeit vorgestellt und mit ihr diskutiert – ebenso auf der interaktiven Homepage MG 3.0.

Ein zentraler Meilenstein war ein 2-tägiger Workshop mit öffentlichem Expertenforum unter Leitung von vier bundesweit renommierten Fachleuten. Zu Beginn des Workshops wurden die Kernthesen, die das Team Grimshaw schon zur Auftaktveranstaltung formuliert hatte, in einzelnen Arbeitsgruppen diskutiert und auf den Mönchengladbacher Maßstab heruntergebrochen.

Eine wichtige Bereicherung stellten dabei auch die Anregungen und Wünsche von Bürgerinitiativen, Interessenvertretungen und Fachleuten aus den Bereichen Kultur, Hochschule Stadtentwicklung und Immobilienwirtschaft für die Erarbeitung des Masterplans dar, die diese in den Workshop einbrachten.

Und auch während der weiteren Erarbeitung wurden immer wieder Workshops und Expertengespräche zwischengeschaltet, um von direkt betroffenen Bürgern und Akteuren weitere Anregungen zu erhalten.

Parallel dazu wurde ein „Runder Tisch“ implementiert, an dem Vertreter aller im Rat vertretenen Fraktionen und die Verwaltung die Ideen mit dem Masterplanteam diskutierten – vertrauensvoll und losgelöst von jeglichen parteipolitischen Ideologien und Strategien.

„Ein Masterplan zum Mitmachen“, das haben wir versprochen und umgesetzt.

Den gemeinsam erarbeiteten Masterplan können wir jetzt ausformuliert präsentieren – ein Plan, der die Mönchengladbacher Bürger begeistert und der diese Stadt für Bürger aus dem Umland sowie externe Investoren interessant macht. Die potentielle Größe Mönchengladbachs wird herausgestellt und in einem visionären, aber realitätsnahen Planwerk dargestellt.

Der Masterplan macht Vorschläge, wie wir das Gesamterscheinungsbild unserer Stadt verbessern, den öffentlichen Raum neu gestalten und unserer Stadt eine neue Mobilitätsstruktur geben können. Die Wirtschaft wird durch die Ausprägung von neuen erstklassigen Dienstleistungsstandorten gestärkt, Entwicklungsmöglichkeiten für Kultur, Bildung und Forschung aufgezeigt und qualitativ hochwertige Adressen für neue Wohnquartiere geschaffen.

So kann Mönchengladbach seiner oberzentralen Bedeutung wieder gerecht werden.

Das Ergebnis ist ein Plan, der nicht Details zur Größe von Baufeldern, Geschossigkeiten oder gestalterischen Vorgaben regelt – dafür blickt der Masterplan für Mönchengladbach viel zu weit in die Zukunft. Ergebnis ist vielmehr ein Plan, der der Stadt eine neue städtebauliche Gesamtstruktur gibt. Und diese Gesamtidee ist der Maßstab, an dem sich zukünftige Projekte in Mönchengladbach messen lassen sollen, damit sich aus der Vielzahl individueller Planungen ein stimmiges Gesamtbild wie im Puzzle zusammensetzt.

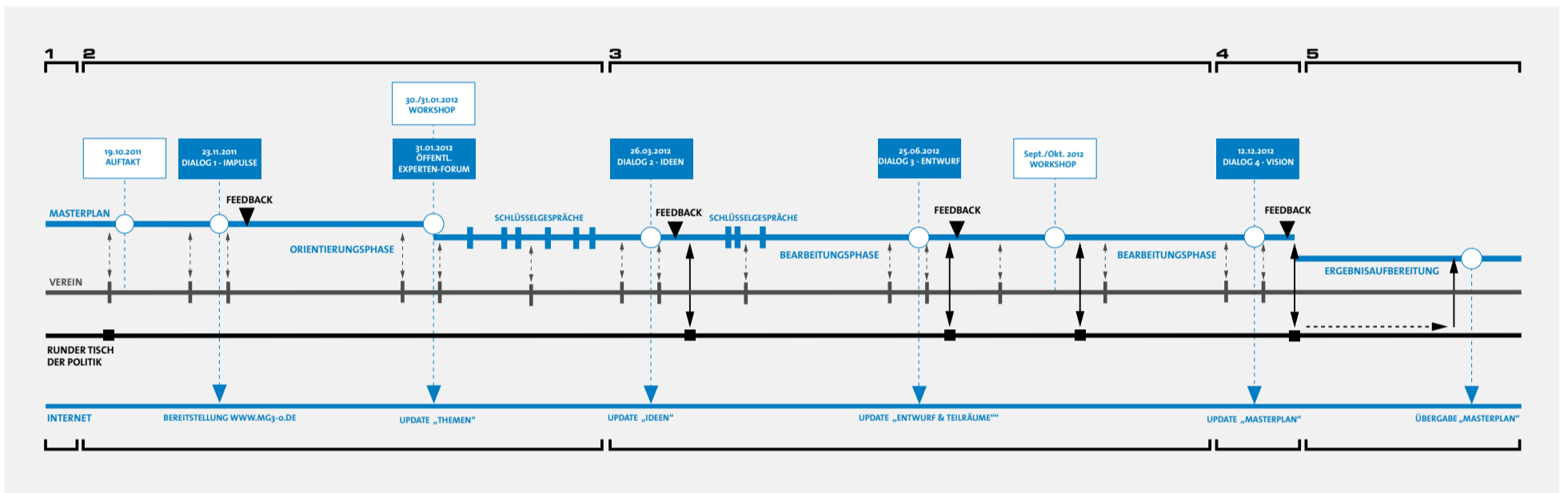
Der Rat der Stadt hat mit seinem Beschluss vom 14.07.2011 die Absicht bekräftigt, den Masterplan nach seiner Erstellung zu beraten und dann als verbindliches städtebauliches Leitbild zu übernehmen.

Mit dem Masterplan wurde somit gemeinsam das Bild einer Stadt geschaffen, mit der sich die Bürger der Stadt identifizieren und sagen: „Das ist unser Ziel – so soll Mönchengladbach zukünftig aussehen. Wir wissen, dass sich diese Stadt entwickelt, wir arbeiten gerne in dieser Stadt, wir investieren gerne in dieser Stadt, wir leben gerne in dieser Stadt, das ist unsere Stadt.“

im Namen des  
Vereinsvorstands

Ernst Kreuder

und Fritz Otten



## 2. MG3.0 – EIN MASTERPLAN FÜR MÖNCHENGLADBACH

*DUISBURG, KÖLN ODER FRANKFURT HABEN ES VORGEMACHT: SIE ALLE HABEN EINEN STÄDTEBAULICHEN MASTERPLAN ENTWICKELT, DER SOWOHL DIE IDENTITÄT DER STADT NACH INNEN STÄRKT, ALS AUCH DIE POTENTIALE DER STADT NACH AUSSEN TRANSPORTIERT. DIESES VORGEHEN GAB DEM VEREIN MG3.0 DIE INSPIRATION, EIN ÄHNLICHES VORGEHEN FÜR MÖNCHENGLADBACH ZU WÄHLEN. EIN MASTERPLAN, DER EINE STÄDTEBAULICHE IDEE BESCHREIBT, OHNE KONKRETE VORGABEN FÜR DIE ENTWICKLUNG EINZELNER GRUNDSTÜCKE ZU DEFINIEREN. EIN MASTERPLAN, DER EIN NEUES SELBSTVERSTÄNDNIS DER „GRÜNEN GROSSSTADT AM NIEDER-RHEIN“ AUSDRÜCKT. EIN MASTERPLAN FÜR MÖNCHENGLADBACH.*

Als fester Bestandteil der Metropolregion Rheinland und der dazugehörigen Landschaftssilhouette des „Mittleren Niederrheins“ will Mönchengladbach das städtische Profil für seine ca. 260.000 Einwohner auf einer Gesamtfläche von rund 170 Quadratkilometern und damit die Position in der Region zukünftig deutlich stärken.

Als besondere Motivation gilt die enge Nachbarschaft zur wachsenden Landeshauptstadt Düsseldorf mit all ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Ausstrahlungskraft einer dynamischen Stadt am Rhein. Direkte Autobahn- und Bahnverbindungen mit schnellen Erreichbarkeiten, aber auch eine emotionale Nähe sind die Zeichen der Zeit einer zusammenwachsenden Metropolregion.

Über einen städtebaulichen Masterplan soll ein zukünftiges Bild der räumlichen und funktionalen Entwicklung als Leitlinie und strategisches Instrument einer zukunftsfähigen Stadt Mönchengladbach erarbeitet werden.

Die Stärken und Begabungen der Gesamtstadt und daraus erwachsende städtebauliche Rahmenvorgaben der Entwicklung sollen dabei im Dialog mit der Stadtgesellschaft herausgearbeitet – gemeinsam identifizierte Schwerpunktbe- reiche besonders thematisiert werden.

Die Erwartungshaltung Mönchengladbachs liegt in einer Zusammenschau visionärer und zukunftsgerichteter städtebaulicher Aussagen, die dennoch Optionen der zeitnahen Realisierung von „großen“ und „kleinen“ Projekten ermöglichen und aufzeigen.

Im Vordergrund steht dabei ein städtebauliches Entwicklungsbild für den bipolaren Kernraum der Stadt. Mit dem ursprünglich katholischen Gladbach und dem protestantischen Rheydt wurden im Rahmen der Kommunalreform der 1970er Jahre zwei rivalisierende Städte zusammengelegt. Dieses Spannungsverhältnis prägt bis heute politische Entscheidungen, bietet jedoch auch Raum für weitgefächerte Entwicklungsansätze.



Dabei darf die Verwebung dieses Kernraumes mit den Außenräumen und Lebensadern des Stadtgeschehens nicht vernachlässigt werden. Räume und Funktionen müssen besser vernetzt und in Teilen neu entdeckt, Handlungsstrategien der Kooperation zwischen privaten und öffentlichen Interessen und Investitionen aufgezeigt werden.

### 3. DIE PHILOSOPHIE – CHARTA FÜR URBANES LEBEN

*DIE ENTWICKLUNG DES MASTERPLANS BIETET DIE EINMALIGE GELEGENHEIT, NACHHALTIGE UND DYNAMISCHE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR MÖNCHEGLADBACH ZU SCHAFFEN. EIN SOLCHER MASTERPLAN KANN KEIN STARRES PLANWERK SEIN, SONDERN WESENTLICHER TEIL DES PLANWERKS MUSS DIE ENTWICKLUNG ÜBERGEORDNETER ZIELVORSTELLUNGEN SEIN, DIE DIE GRUNDLAGE FÜR ALLE STÄDTEBAULICHEN ENTSCHEIDUNGEN DER NÄCHSTEN DEKADEN DARSTELLT. EIN FLEXIBLES UND SICH DEN VERÄNDERUNGEN ANPASSENDES LEITBILD.*

Daher wurde die „Charta für urbanes Leben“ entwickelt, die die Grundlage aller aktuellen aber auch zukünftigen Überlegungen zur Stadtentwicklung sein soll. Diese Charta soll, wie die Stadt selbst, wachsen und sich neuen Einflüssen anpassen – nicht nur während der Erarbeitung der Masterplanung, sondern auch darüber hinaus.

Die Charta für urbanes Leben ruht auf vier Säulen:

- eine gesunde Wirtschaft
- ein pulsierendes Netzwerk
- eine vitale Stadt
- eine lebendige Gemeinschaft

#### EINE GESUNDE WIRTSCHAFT

Eine Stadt kann sich nur positiv entwickeln, wenn sie ein ausreichendes wirtschaftliches Fundament hat. Daher muss es ein übergeordnetes Ziel der Masterplanung sein, die Rahmenbedingungen für eine funktionierende Wirtschaft und gesundes Wachstum zu schaffen.

Der wirtschaftliche Erfolg einer Stadt ist nicht planbar, sehr wohl aber die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Wirtschaftsstandort.

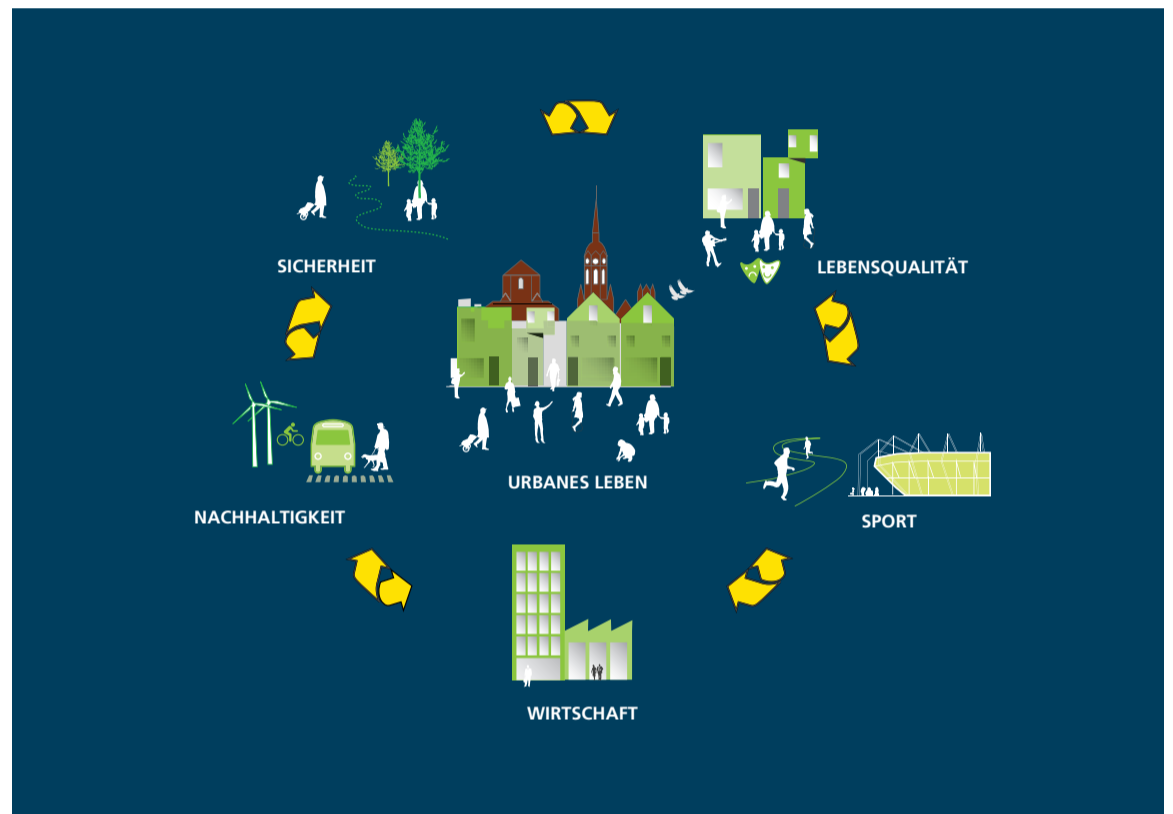
Und dabei ist sensibel mit dem historischen Erbe und der Wirtschaftskultur des Standortes, aber selbstverständlich auch mit konkurrierenden Nutzungen umzugehen.

#### EIN PULSIERENDES NETZWERK

Attraktive Städte sind auch gut erreichbare Städte. Dabei ist der Begriff der Erreichbarkeit nicht nur auf einen Verkehrsträger zu begrenzen, sondern er umfasst alle Formen städtischer Mobilität. Die Schaffung funktionierender Verkehrsnetze für die einzelnen Verkehrsarten, aber auch deren künftige Verknüpfung untereinander ist eine der wichtigsten Ziele der Stadtentwicklung. Es geht um die Entwicklung eines leistungsfähigen Netzwerkes von verschiedenen Verkehrsmitteln – mit einem Schwerpunkt auf den Fuß- und Radverkehr.

#### EINE VITALE STADT

Attraktive Städte werden von einer Vielfalt attraktiver Räume geprägt. Die Schaffung und Definition von klar ablesbaren Räumen gehört zu den wichtigsten städtebaulichen Zielen der Stadtentwicklung. Eine Stadt, die möglichst viele dieser Räume mit eigenem Charakter besitzt, ist eine attraktive Stadt.



Die Identitätssteigerung von prominenten Orten, die Schaffung neuer Adressen und die Belebung der Plätze sind wichtige Ziele, um den Facettenreichtum der Stadt zu erweitern und sie sind zugleich Ausdruck einer neuen Vitalität.

#### EINE LEBENDIGE GEMEINSCHAFT

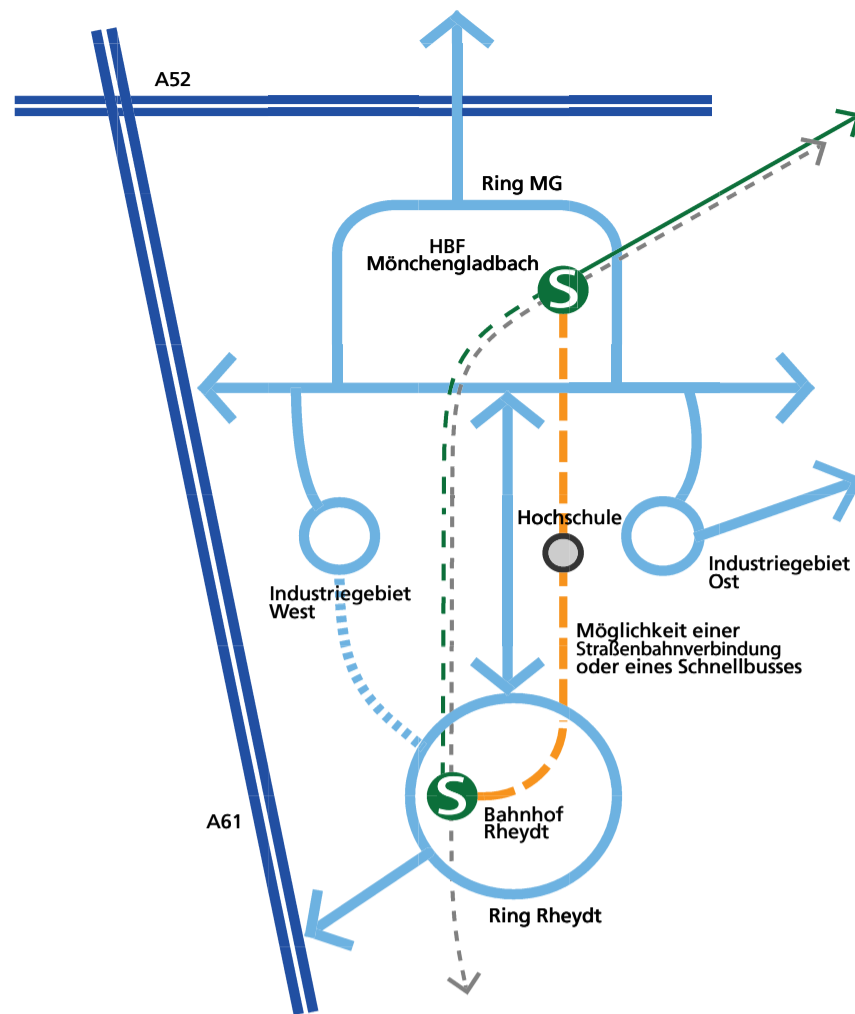
Städte werden nicht nur von Gebäuden, Straßen und Plätzen geprägt, sondern insbesondere von den Menschen, die dort leben. Eine Stadtentwicklung, die Identität stiften will, muss daher die Gemeinschaft der Bürger fördern und fördern.

Bei allem Regelungs- und Gestaltungsanspruch der Stadt muss genügend Raum bleiben, damit sich die Bürger frei entfalten können.

Die Bildung und Förderung von städtischen Gemeinschaften ist nicht nur zu fördern, sondern ihnen müssen auch Entwicklungsspielräume eingeräumt werden. Denn nur eine Stadt, die der Bürger selbst mitgestalten kann, ist eine lebendige Stadt.

## 4. STRATEGISCHE ZIELE FÜR MÖNCHENGLADBACH

DER MASTERPLAN MÖNCHENGLADBACH SETZT AN DEN STÄRKEN DER STADT AN UND VERSUCHT DIESE DEUTLICHER ZU BETONEN, WEITERZUENTWICKELN UND DADURCH NEUE STÄDTEBAULICHE QUALITÄTEN ZU SCHAFFEN. AUFBAUEND AUF DER CHARTA FÜR URBANES LEBEN WURDEN DAHER STRATEGISCHE ZIELE FÜR MÖNCHENGLADBACH ENTWICKELT.



Bei der Erarbeitung der strategischen Ziele waren die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger an ihre Stadt eine wichtige Quelle der Inspiration. Denn eine Masterplanung kann nur städtische Räume anbieten; die aktive Inanspruchnahme obliegt jedoch den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt. Und nur ein Masterplan, der von den Menschen angenommen und gelebt wird, kann Wirkung entfalten. Die Aufnahme und Gewichtung der Ansprüche der Bürgerschaft war daher einer der zentralen Bestandteile des Planungsprozesses.

Fünf strategische Ziele haben sich im Verlauf der Masterplanung herauskristallisiert:

### 4.1 VIELFALT UND BELEBUNG

Grundlage florierender Städte ist ein umfassendes und gut gemischtes Angebot an Nutzungen. Mönchengladbach bietet eine ausgewogene Nutzungsverteilung mit Dienstleistungen, öffentlichen Einrichtungen und Handelsnutzungen.

In den Außenbereichen hingegen zeigt sich diese lebendige Nutzungsmischung verwässert und wird teilweise durch großflächigen oder wenig urbanen Einzelhandel, sowie Geschäftsstrukturen, die keine Orte bzw. keinen Charakter schaffen, dominiert. Dieses Phänomen wird durch das Fehlen von Übergängen zwischen dem Kernbereich und dem Stadtrand noch verstärkt.

Grundsätzlich wird auf dem in Mönchengladbach bestehenden Nutzungsmix aufgebaut. Neue Entwicklungen, wie z.B. die Büro- und Dienstleistungsangebote einer City-Ost und der Forschungspark an der Hochschule stärken die wirtschaftliche Basis der Stadt. Der Innenstadtbereich soll klar definiert werden, indem die Straßen dort mit Wohn- und Geschäftsnutzungen angereichert werden, die zur Belebung und Aktivierung beitragen.

Um das Zentrum herum setzt sich der Stadtkörper aus einer Reihe von eigenständigen Quartieren bzw. Stadtvierteln zusammen. Aufbauend auf die bestehenden Charakteristika dieser Stadtviertel versucht der Masterplan deren Verbindung untereinander, sowie deren Ablesbarkeit zu verbessern.

Um die weitere Zersiedlung des Stadtrandes zu verhindern, wird die Anordnung von Wohnungsbaustrukturen als Stadtkante zur Abgrenzung gegen den umliegenden Landschaftsraum vorgeschlagen.

So werden diese Freiräume belebt und deren Wert und Nutzbarkeit als Naherholungsbereich wird gesteigert.

### 4.2 VERNETZUNG UND MOBILITÄT

Nachhaltige und erfolgreiche Städte weisen in der Regel ein gutes Verkehrsnetzwerk auf. Mönchengladbach profitiert von den guten regionalen Anbindungen zu den umliegenden Städten Düsseldorf, Köln, Venlo und Aachen, die durch ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz sichergestellt werden.

Leider spiegelt sich diese hohe Qualität der Anbindung nicht im innerstädtischen Verkehrssystem wider, was in erheblichem Maße zu dem „bruchstückhaften“ Charakter der Stadt beiträgt.

60% aller Verkehrsbewegungen werden in Mönchengladbach mit dem Auto getätigt. In kaum einer anderen deutschen Stadt ist damit der Autoverkehr so dominant, wie in Mönchengladbach.

Um positive städtebauliche Entwicklungen zu begünstigen und dem Mensch wieder mehr Raum in der Stadt zu geben, sollte es Ziel sein, den PKW-Anteil auf 40% zu reduzieren.

Dies ist nicht durch eine Behinderung des PKW-Verkehrs zu erreichen sondern durch Stärkung der anderen Verkehrsarten, wie Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV. Auch verkehrsträgerübergreifend sollten die Mobilitätsstrukturen in der Stadt überdacht werden.

An den Hauptverkehrsknotenpunkten muss für einen fließenden Übergang zwischen den Transportsystemen gesorgt werden, wobei ein vielfältiges und regelmäßig zur Verfügung stehendes Angebot von verschiedenen Verkehrsmitteln wichtig ist.

Die Fortbewegung wird darüber hinaus durch den erhöhten Bahnkörper der Haupt-Bahntrasse in Nord-Süd-Richtung behindert, der nicht nur eine physische Barriere darstellt, sondern die Stadt regelrecht in zwei Teile teilt. Der Masterplan versucht diese Barrieren zu entschärfen, durch die Schaffung einer vernetzten Stadtstruktur und die Bildung von drei Ost-West orientierten Achsen.

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV innerhalb von Städten ist der Schlüssel zur Schaffung eines gesunden Lebensstils und einem attraktiven, menschenfreundlichen Standort zum Wohnen und Arbeiten.

Bewegungsflächen für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV sind zwar vorhanden, ihre stadträumliche Verknüpfung weist aber an vielen Stellen Lücken auf.

Ziel sollte die Schaffung einer menschenfreundlichen Stadt sein, in der Fußgänger, Radfahrer, Busse und Autos nebeneinander existieren können.

Der Masterplan schlägt darüber hinaus folgende Bausteine zur Verbesserung der verkehrlichen Organisation und Struktur vor:

- Die Attraktivierung der Ankunftssituation an den Bahnhöfen Mönchengladbach und Rheydt. „Der erste Eindruck zählt“ und dieser ist für Bahnreisende in Mönchengladbach durchaus zu verbessern.



- Die Verlängerung der S-Bahn bis nach Rheydt. Auch wenn diese Maßnahme kurzfristig kaum realisierbar ist, wäre sie langfristig von großer Bedeutung um die innerstädtischen Verkehre zu entflechten.
- Der Busverkehr sollte eine gesteigerte Wertschätzung erfahren z.B. durch eine ansprechende Haltestellengestaltung sowie eine bessere zeitliche Taktung zwischen Bus und Bahn.
- Neue Formen der Mobilität sollten gefördert werden, z.B. durch Car-Sharing-Stationen an den Bahnhöfen, E-Bike-Stationen oder Stromtankstellen. Ein verkehrsträger übergreifendes Kombiticket ist wünschenswert.
- Die Sicherung einer dauerhaften LKW-Anbindung der innerstädtischen Gewerbegebiete ist erforderlich. Dabei ist zu prüfen, welche Routen zu einer Minimierung der Belastung für die Bevölkerung führen. Auch der Neubau von Entlastungsstraßen sollte dabei kein Tabu sein.
- Ein zusammenhängendes Fuß- und Radwegenetz ist herzustellen. Im ersten Schritt sind dafür keine großen baulichen Maßnahmen notwendig, sondern in vielen Bereichen ist eine bessere Kennzeichnung schon ausreichend.

#### 4.3 DER GRÜNE HÄNDEDRUCK

Die Analyse des Stadtraumes und des die Kernstadt umgebenden Landschaftsraums von Mönchengladbach zeigt, dass die Stadt durch die sie umgebende niederrheinische Kulturlandschaft geprägt wird.

Diese Kulturlandschaft und der Niersgrünzug bilden den grünen Rahmen für die Idee des grünen Händedrucks. Bereits heute schon greifen fingerartig Grün- und Freiraumstrukturen in die Stadt. Eine Verknüpfung zwischen Ost und West, Nord und Süd geschieht über neu zu entwickelnde Grünzüge und Grünachsen, die die Stadt wie ein Webmuster durchziehen. Aufbauend auf diesen vorhandenen Grün- und Freiraumstrukturen wird das Landschafts- und Freiraumkonzept zum Masterplan samt der dazugehörigen Interventionsräume weiter entwickelt.



Wenn auch die stadträumliche wichtigen Entwicklungsszenarien in den drei Ost-West-Entwicklungsachsen „Gladbachtal“, „Grünzug Hochschule“ und „Grünachse Rheydt“ zu sehen sind, ist doch innerhalb der Gesamtstadt die Vernetzung von Grün, Plätzen, sonstigen Freiräumen und Wegen nicht zu vernachlässigen.

Die Ost-West-Achsen bieten sich als „Kupplungsstücke“ für eine vielfältige Vernetzung auch für eine neue Stadtachse „Abteiberg - Campus - Rheydter Markt“ wie auch eine neue Achse „Bunter- /Botanischer Garten - Bismarckplatz - Gladbachtal - neuer Berliner Platz Hochschule - Rheydter Markt“ oder „Hauptbahnhof Gladbach - neues Gladbachtal - Hochschule - Bahntrasse Gerstacker“ an.

#### 4.4 INNENENTWICKLUNG

Eine eindeutige Trennungslinie zwischen dem besiedelten Bereich der Stadt und dem landwirtschaftlich geprägten Umland führt zur Eindämmung der Zersiedelung und zur Schaffung nachhaltiger, kompakter Städte.



Die Stadt weist eine erhebliche Anzahl leerstehender und untergenutzter Grundstücke auf. Sie führen zu einer Reduktion der städtebaulichen Dichte und verhindern die Schaffung einer kontinuierlichen Baustruktur und durchgehender Straßenzüge. Auch der Stadtrand wird durch eine undifferenzierte Bauweise geprägt. Häuser richten ihre Gärten und nicht ihre Eingangsseiten zur Landschaft hin aus, wodurch die Schaffung einer belebten Stadtkante verhindert und unkontrolliertes Wachstum in die Landschaft gefördert wird.

Der Masterplan schlägt vor, Industriebrachen zu entwickeln bevor Stadterweiterungen am Stadtrand vorgenommen werden. Ziel ist die Schaffung einer angemessenen Dichte innerhalb der Grenzen des bebauten Stadtraumes.

Die Eindämmung des Flächenwachstums der Stadt Mönchengladbach wird durch die Schaffung einer Stadtkante erreicht, die wiederum Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnungsbauten in bevorzugter Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zum Landschaftsraum bietet, der so in seiner Nutzbarkeit und Erlebbarkeit verbessert wird.

Die Stadtkante wird baulich definiert und Zersiedelung vermieden. Ein „Ausufern“ von nicht definiertem städtischem Raum in die Landschaft beeinträchtigt den Erhalt und die Sicherung der wertvollen Kultur- und Naturlandschaften rund um die Stadt Mönchengladbach. Die Ablesbarkeit von Stadteingängen wird durch landschafts- und freiraumgestalterische Betonung von Entrees in Verbindung mit baulichen Akzenten verfolgt.

Unter Berücksichtigung vorhandener landschaftlicher Strukturen ist entlang der östlichen Kernstadtkante eine bauliche Arrondierung der Bebauung möglich, um hier eine eindeutige Stadtkante gegenüber der Niers-Aue zu definieren.

#### 4.5 IDENTITÄT UND CHARAKTER

Durch die Entwicklung von Orten mit eigener Identität und einer funktionalen Bedeutung wird ein Gefühl des Stolzes und des Heimatgefühls für die Bürgerinnen und Bürger Mönchengladbachs gefördert. Dieser Stolz wird auch gefördert, wenn sie bildlich Besitz von ihr ergreifen können und es führt zu einer größeren Bereitschaft, die eigene Stadt zu pflegen und sich für sie einzusetzen.

Mönchengladbach hat im Verlauf seiner Geschichte einige herausragende Merkmale entwickelt. Beispielhaft seien die historischen Gebäude, das Museum Abteiberg oder die vielfältigen Parks und Grünanlagen genannt.

Allerdings wurden diese positiven Merkmale im Verlauf der Entstehungsgeschichte der Stadt durch uncharakteristische oder dem wirtschaftlichen Wachstum geschuldete Entwicklungen überlagert.

Als Resultat wurde die Stadtlandschaft gestört, mit den bekannten Brüchen in der gebauten Umwelt und bezüglich der Vernetzung der Stadt.

Der Masterplan fördert einen Teil der vergangenen Schönheit Mönchengladbachs wieder ans Tageslicht. Hierbei baut er auf die vielen positiven Eigenschaften der Stadt auf, um die ihr innewohnende Identität zu stärken.

Die Abtei liefert mit ihrer Lage auf der Flanke eines Hügels ein wieder erkennbares, symbolkräftiges Bild der Stadt. Leider wird es durch den Parkplatz am Fuße des Hügels beeinträchtigt.

Die Erweiterung der Parkanlagen um den Geroweiher würde auf einfache Weise das historische „Bild“ des Abteibergs als Postkartenansicht Gladbachs wiederherstellen.

Die Wiederbelebung bestehender nicht genutzter Gebäude von architektonischer oder geschichtlicher Bedeutung würde zur Charakterbildung der Stadt beitragen.

Sie würden als örtliche Landmarken helfen, die Orientierung in der Stadt zu vereinfachen und die Stadtstruktur besser „lesbar“ zu machen.

## 5. DER MASTERPLAN MÖNCHENGLADBACH – EINE VERNETZTE STADT

*DAS RÜCKGRAT DES KONZEPTS STELLEN DREI OST-WEST AUSGERICHTETE LANDSCHAFTSKORRIDORE DAR, DIE IN DAS NETZWERK DER NORD-SÜD VERBINDUNGEN EINGEFLOCHTEN SIND. SIE ERZEUGEN DAS FILIGRANE GEWEBE EINER VERNETZTEN STADT.*

### 5.1 GLADBACHTAL – DIE GROSSE LINIE HERAUSARBEITEN

Ein bandartiger Park, der auf metaphorische Weise den Verlauf des Gladbachtals nachzeichnet, stellt das Kernstück der Vorschläge für das Gladbachtal dar. Er funktioniert in seinem Verlauf von West nach Ost als Naht zwischen den angrenzenden Stadtstrukturen und stellt an seinem Ostende die Verbindung mit dem angrenzenden Landschaftsraum her.

Er ist ein qualitativ hochwertiger Erholungsraum, der die umgebenden Stadtviertel aufwertet und Anreize schafft im Stadtzentrum zu leben und zu arbeiten. Er verbessert die Vernetzung, indem er auf seiner gesamten Länge die Nord-Süd-Verbindung qualitativ aufwertet.

Er bringt ein Stück Natur zurück ins Stadtzentrum und verbessert die Frischluftschneisen der Stadt. Die Freude am Freiraum und das Nutzen von Freiräumen in der Stadt wird kultiviert, wobei Flora und Fauna gefördert werden, indem Rückzugsbereiche für Artenreichtum und Ökologie geschaffen werden.

Der Charakter des Gladbachtals verändert sich genauso wie die anliegenden unterschiedlichen Stadtviertel in seinem Verlauf. Eine neue torartige, grüne Eingangssituation im Westen, im Bereich der Waldnieler Straße, erzeugt ein Gefühl des Ankommens in der Stadt. Hier wird ein angemessenes Umfeld für die bestehenden Gebäude der Santander Bank geschaffen.

Weiter östlich wird der Charakter des Freiraumes formeller, um die Hügel-Lage des Abteiberges deutlicher herauszuarbeiten. Im weiteren Verlauf gelingt es dem Grünzug die trennende Wirkung der Bahntrasse aufzuheben, indem sich der Park im Bereich einer aufgeweiteten Unterführung unter den Bahngleisen hindurchstreckt und so die umliegenden Viertel verknüpft. Im Bereich der Kreuzung mit der Bismarckstraße entsteht ein neuer Platz mit der Landmarke „Gladbach Turm“.

Jenseits der Bahntrasse wird der Verlauf des Gladbachtals durch die Lage bestehender Gebäude geprägt, die als Pavillon im Park verbleiben. Ein Höhepunkt dieser Reise stellt die Aufweitung des Gladbachtals in der City Ost dar. Hier wird der Rahmen für einen hochwertigen Bürostandort mit vorgelagerter Wasserfläche geschaffen.

Schließlich geht das Gladbachtal in den Landschaftsraum der Niers-Aue über.

### 5.2 HOCHSCHULE, FORSCHUNG UND INDUSTRIE – STADTRÄU- ME VERBINDEN

Um die Verknüpfung der beiden Stadtzentren Gladbach und Rheydt zu verbessern, wird ein neuer Entwicklungsschwerpunkt im Bereich der Hochschule gebildet. Hier besteht die Möglichkeit, aufgrund des Entwicklungspotentials Synergien mit den vorhandenen Industriebetrieben und der Forschung zu finden.

Ein neuer Platz mit markanter baulicher Fassung wird zukünftig das Bild der Stadt ergänzen und gleichsam neue Adresse für den Hochschul-Campus.

### 5.3 RHEYDT STÄRKEN – DEN EIGENSTÄNDIGEN CHARAKTER BEWAHREN

Der Schmölderpark – bisher von der Rheydter City durch die Bahnlinie getrennt – wird als attraktiver Freiraum in die städtische Struktur eingebunden. Nicht nur der Park gewinnt dadurch an Wert, sondern auch die bebauten Wohnbereiche profitieren von dieser verbesserten Einbindung. Darüber hinaus soll – analog zur Aufwertung des Rheydter Marktes – auch das Theater als wichtiges Identifikationsmerkmal von Rheydt deutlicher herausgearbeitet werden.

Durch die Schaffung klarer Raumkanten erhält das Theater einen neuen städtebaulichen Kontext und kommt viel besser zur Geltung. Schließlich bietet auch der Georg-C.-Marschall-Platz ausreichend Potenzial zur Attraktivitätssteigerung. So entstehen neben der Rheydter City weitere städtebauliche Trittsteine, die den Stadtteil in Wert setzen.

- Bestehende Landmarken
- Geplante Landmarken
- Geplante Gebäudestrukturen



## 6. DIE MASSNAHMEN DES MASTERPLANS

*DIE DREI HAUPTMASSNAHMEN VERKÖRPERN DIE ZIELE DER CHAR-TA FÜR URBANES LEBEN UND SETZEN DIE PRINZIPIEN DER MASTER-PLAN-STRATEGIE UM. INDEM SIE DER VISION EINE FORM GEBEN, WIRD EIN GEFÜHL DAFÜR VERMITTELT, WIE DIE STADT EINMAL AUSSEHEN KÖNNTE.*

### 6.1 MASSNAHME 1 GLADBACHTAL – DIE GROSSE LINIE

Die Wiederentdeckung des Gladbachtals als ein die Stadt Mönchengladbach bestimmendes und in der bisherigen Entwicklung prägendes Element hat sich der Masterplan zum Ziel gesetzt.

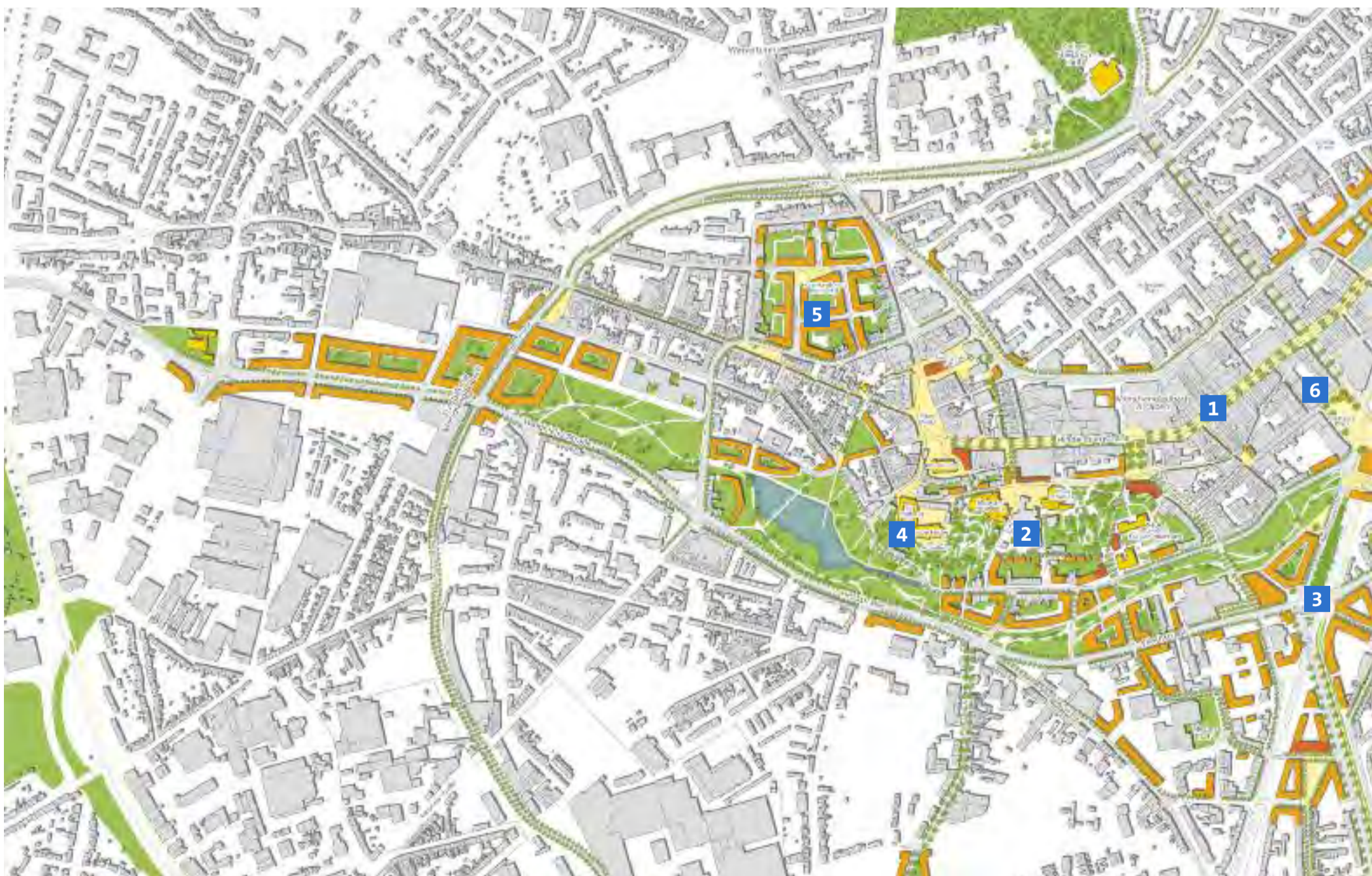
Das Wechselspiel in der Topografie zwischen dem Gladbachtal und dem Abteiberg ist einzigartig und es gilt dieses wieder erlebbar ins das Bewusstsein der Stadt zu rücken.

Unter Beachtung bestehender erhaltenswerter Gebäude ist das grüne Landschaftsband des Gladbachs in der West-Ost-Achse von der Waldnieler Straße bis zur City Ost/Lürriper Straße zu entwickeln.

Die vorrangigen Ziele in diesem Interventionsraum sind die Folgenden:

- Das Ensemble des Abteibergs stärken, um es als ein identitätsstiftendes Bild für die Stadt zu entwickeln.
- Eine Stadtkante für die Innenstadt entwickeln, um sie gegenüber den umliegenden Stadtvierteln abzugrenzen.
- Den Berliner Platz als Stadtraum erlebbar machen.
- Querungen der Bahntrasse so zu verändern, dass die trennende Wirkung der Bahntrasse aufgehoben und die benachbarten Stadträume über die Bahntrasse hinweg miteinander verbunden werden.

- Aktivierung des untergenutzten Bereichs der City Ost, der für die Stadt von strategischer Bedeutung ist. Angebot eines Dienstleistungsstandortes, der ergänzend zum Nordpark neue Investitionspartner für die Stadt begeistert.
- Klare Erschließungswege in und aus dem Gladbacher Stadtzentrum schaffen.
- Anordnung des „Gladbach-Turmes“, einer neuen Landmarke im Bereich einer wichtigen städtebaulichen Achse. Verbesserung der Orientierung und der Vernetzung durch dieses Symbol der sich wandelnden Stadt.
- Verbesserung der Bahnhofsfunktionen samt deren Umfeld zur Attraktivierung von Ankunft und Vernetzung.





- 1** HINDENBURGSTASSE  
HAUPT-EINKAUFSTRASSE
- 2** DIE KULTURACHSE UND  
DER KULTURHÜGEL ABTEIBERG
- 3** BERLINER PLATZ - KONZEPT FÜR EINEN  
VERKEHRSKNOTENPUNKT
- 4** VERLAUF DER EHEMALIGEN STADTMAUER  
SICHTBAR MACHEN
- 5** MARIA HILF – DIE CHANCE FÜR EIN NEUES  
WOHNQUARTIER
- 6** BISMARCKSTRASSE UND EIN NEUER  
BISMARCKPLATZ
- 7** GLADBACH TURM – SYMBOL FÜR DAS  
NEUE MÖNCHENGLADBACH
- 8** EUROPAPLATZ – EIN VERBESSERTER  
BAHNHOFSVORPLATZ UND  
VERKEHRSKNOTENPUNKT
- 9** CITY OST – EINE NEUE GESCHÄFTSADRESSE  
FÜR MÖNCHENGLADBACH

## 1 HINDENBURGSTRASSE – HAUPT-EINKAUFSTRASSE

Die Hindenburgstraße ist die Haupteinkaufsstraße und somit ein bedeutender Image-träger der Stadt.

Gegenwärtig verlaufen über die Hindenburgstraße Buslinien in beiden Richtungen. Dies ist eine erhebliche Belastung für die Aufenthaltsqualität.

Es wird vorgeschlagen, den Busverkehr nur noch bergauf über die Hindenburgstraße zu führen. In der Gegenrichtung sollte der Busverkehr dann über die Steinmetzstraße abgewickelt werden. Diese Maßnahme führt dazu, dass auf der Hindenburgstraße viel mehr Aktionsflächen und Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden können. Attraktive Verweilqualitäten oder Außengastronomie sind dort heute kaum zu finden und behindern die stärkere Entwicklung eines urbanen Flairs.

Für den ÖPNV-Kunden bedeutet diese Maßnahme kaum einen Komfortverlust. Denn „bergauf“ wird der Kunde immer noch bis vor das Geschäft gebracht und „bergab“ kann er ohne eine Straße überqueren zu müssen direkt an der Rückseite der Läden in die Busse einsteigen.

## 2 DIE KULTURACHSE UND DER KULTURHÜGEL ABTEIBERG

Die Kulturachse am Abteiberg verläuft parallel zur Hindenburgstraße. Momentan wird sie geprägt durch die unattraktiven Rückseiten der Bebauung der Hindenburgstraße. Hier anzutreffen sind einige Kultur-einrichtungen mit teilweise nationaler Bedeutung, darunter das Rathaus, die Abtei, die Stadtkirche sowie das Museum Abteiberg.

Der Masterplan wertet diese Straße als angemessene Erschließung für diese Einrichtungen auf.

Vorgeschlagen werden Ergänzungen zum nördlichen Rand der Straße, sowie verbesserte Verbindungen zur Hindenburgstraße, insbesondere die Fortführung des von Hans Hollein ursprünglich beim Bau des Museums vorgesehenen Eingangs-Steges bis zur Hindenburgstraße, wodurch das Museum unmittelbar von der Hindenburgstraße aus zugänglich wird.

Der Masterplan schlägt als südliche Begrenzung des Sonnenplatzes ein neues Gebäude vor. Dieses gibt dem Sonnenplatz nicht nur eine klare Fassung, sondern dient gleichzeitig als wichtiges Scharnier zur parallel zur Hindenburgstraße verlaufenden Kulturachse.

Beginnend am Sonnenplatz setzt sich die Kulturachse über das Haus Erholung, dem Museum und der Abteianlage bis zur Citykirche fort. Als Gegenstück zum Scharniergebäude am Sonnenplatz schlägt der Masterplan hier einen weiteren Neubau vor, der den charakteristischen Stadtgrundriss um die alte Kirche aufgreift und neu betont.

Sowohl das Gebäude am Sonnenplatz als auch der Neubau an der Citykirche sind Alternativen für eine neue Mediathek. Die Möglichkeiten der Realisierung hängen jedoch von zahlreichen, vom Masterplan nicht zu beeinflussenden Faktoren ab, und sind daher als Standortoptionen zu verstehen.

Funktional würde eine Mediathek sowohl den Sonnenplatz als auch den Platz an der Citykirche und den „Alten Markt“ sinnvoll ergänzen.

Der Gedanke des Kulturhügels ist darüber hinaus insbesondere am Fuße des Abteiberges stärker herauszuarbeiten. Sichtbeziehungen auf das Ensemble der Abtei sind zu verbessern und die Topographie durch die Anlage von Wegen und Treppenanlagen zu betonen.

Dabei enden die Wege nicht am Fuße des Hügels, sondern sie stellen die bewusste Wiederaufnahme bestehender – aber bislang vergessener – Strukturen in der Stadt dar.

Auch wenn durch das Gladbachtal die Innenstadt stärker von den umgebenden Wohnquartieren abgegrenzt wird, verbessert sich durch die Aufnahme der Wegebeziehungen dennoch die Verbindung zur Stadt.

Der bestehende Parkplatz am Fuße des Abteibergs beeinträchtigt den Ausblick vom Tal auf den Abteiberg und umgekehrt. Das landschaftsplanerische Konzept sieht hier die Erweiterung der Parkanlagen am Geroweiher vor, um dem Abteiberg die ihm angemessene Lage am Gladbachtal zu verschaffen.

Südlich des Kulturhügels wurden vorhandene Fragmente an der Lüpertzender Straße, die auch einige denkmalgeschützte Gebäude aufweisen, so in die Planung für das Gladbachtal einbezogen, dass Blockstrukturen entstehen. Weiter östlich wird der Grünzug im Bereich der Bleichwiese durch zwei Blockstrukturen zwischen der Lüpertzender Straße und der Fliethstraße gefasst.

## 3 BERLINER PLATZ – KONZEPT FÜR EINEN VERKEHRSKNOTENPUNKT

Der bestehende Verkehrsknotenpunkt am Berliner Platz mit seinen fünf Verkehrsrichtungen stellt eine große Barriere für Fußgänger dar. Der Masterplan sieht die Einengung und Vereinfachung dieses Knotens hin zu einer normalen 2-Richtungs-Verkehrskreuzung vor. Dies wird durch den Entfall der Stepgesstraße als Hauptverkehrsstraße möglich.

Diese Qualitätssteigerung führt zu einer Aufwertung der Fuß- und Radwegeverbindungen nach Süden.

Die Raumkanten des Berliner Platzes werden durch die Anordnung neuer Baustrukturen geschärft, um dem Platz die erforderliche urbane Dichte zu verleihen, die ihm zugleich den Charakter einer reinen Verkehrswüste nimmt. Er wird zukünftig in zwei Funktionsbereiche, einen östlichen mit der Straßenkreuzung und einen westlichen mit der Nord-Süd Fußgängerquerung im Bereich des räumlich klar gefassten Platzes gegliedert.

## 4 DEN VERLAUF DER EHEMALIGEN STADTMAUER SICHTBAR MACHEN

Der Masterplan bewahrt und verstärkt das Erbe der Stadt nicht nur bezogen auf die bebaute, sondern auch auf die natürliche Umwelt. Teil dieses Erbes sind die Stadtmauern, die einst die Stadt begrenzten. Wenige Überreste existieren heute nur noch am Geroweiher, obwohl sich ihr Verlauf noch deutlich im Stadtgrundriss ablesen lässt.

Der Masterplan sieht eine Reihe von landschaftsplanerischen Interventionen vor, um den Verlauf der Stadtmauer zu markieren. Hierbei werden unterschiedliche Entwurfsansätze, je nach Örtlichkeit und Umgebung, gewählt. Die Aufwertung einer kleinen Grünfläche an der Neustraße, die Turmstiege, die Anordnung von Bäumen entlang der Mauer-spur, die Umgestaltung des Geroweiher im Bereich der Mauerreste, der Skulpturenpark am Abteiberg Museum, die Krichelstraße, „An der Stadtmauer“ und schließlich der Kapuzinerplatz mit der Möglichkeit der Anordnung eines neuen Gebäudes, das ihn räumlich vom alten Markt trennt, sind vorstellbare Maßnahmen.

## 5 MARIA HILF – DIE CHANCE FÜR EIN NEUES WOHNQUARTIER

Das durch den Wegzug des Krankenhauses Maria Hilf freigewordene Grundstück bietet enormes Entwicklungspotential.

Der Masterplan sieht hier ein verdichtetes, hochwertiges, innerstädtisches Wohnquartier vor.

Die Quartiersbildung wird durch die Anordnung eines zentralen Platzes am Schnittpunkt des vorhandenen Straßennetzes gewährleistet. Die Anordnung hochwertiger Wohnformen schafft zusätzliches Kaufkraftpotential für die Hindenburgstraße und den „Alten Markt“.

## 6 BISMARCKSTRASSE UND EIN NEUER BISMARCKPLATZ

Im Bereich der Rathenaustraße wird die Barrierewirkung des Bahndammes besonders deutlich. Hier endet auch die Achse Bismarckstraße, die vom Buntten Garten kommend abrupt an einer Bahnunterführung auf dem Bismarckplatz endet. Der Masterplan löst diese Blockade, indem er sowohl die Straße als auch den Platz in großzügiger Weise unter den Gleisen hindurchführt.

Die Raumkanten der Unterführung werden ähnlich den Kölner oder Berliner Bahnbögen mit Nutzungen versehen, die in der Lage sind, die entstehenden Stadträume zu beleben. Das südliche Ende des Platzes wird zum Standort für den „Gladbach Turm“, einer neuen Landmarke, die der Kaiser-Friedrich-Halle ein angemessenes Gegenüber liefert und zum Symbol für das neue Mönchengladbach wird.

Der Bismarckplatz liegt zukünftig am Kreuzungspunkt der Bismarckstraße mit dem Gladbachtal. Hier entsteht die Möglichkeit für die Gestaltung klarer und einfacher Fußwegebeziehungen, in denen ein Fußgänger nicht mehr als eine Straße überqueren muss.

Diese einfachen Wegebeziehungen werden durch deutlich markierte Überwege und Vorzugsbereiche für Fußgänger noch unterstützt.

RECHTS  
ANIMATION GLADBACHTAL

UNTEN  
ANIMATION HINDENBURGSTASSE



LINKS OBEN UND UNTEN  
KULTURACHSE UND KULTURHÜGEL ABTEIBERG

RECHTS OBEN  
BERLINER STRASSE – KONZEPT FÜR EINEN VERKEHRSKNOTEN

RECHTS UNTEN  
STADTMAUER SICHTBAR MACHEN





**GANZ LINKS:**  
BAHNHOF ALS VERBINDENDEN  
ELEMENT

**LINKS:**  
NEUDEFINITION DES  
EUROPAPLATZES





GLADBACH TURM ALS ZENTRALES SYMBOL UND GELENK ZUGLEICH



**7  
GLADBACH TURM – SYMBOL  
FÜR DAS NEUE MÖNCHEN-  
GLADBACH**

Der „Gladbach Turm“ könnte eine Höhe von 15-20 Geschossen aufweisen. Er funktioniert als Landmarke, die die Orientierung in Mönchengladbach erleichtert.

Er ist gleichsam der Leuchtturm, der die Zukunft der Stadt und ihren Transformationsprozess symbolisiert. Sollte er frühzeitig errichtet werden können, hätte er die Kraft, inspirierend auf zukünftige Projekte zu wirken und Zuversicht in der Stadtentwicklung zu verbreiten. Er kann private Investitionen auslösen, indem er deutlich macht mit welcher großen Entschlossenheit die Verwaltung, die Politik und die Öffentlichkeit den Masterplan unterstützen.

**8  
EUROPAPLATZ – EIN VERBES-  
SERTER BAHNHOFVORPLATZ  
UND VERKEHRSKNOTEN-  
PUNKT**

Verkehrsknotenpunkte erfüllen eine Vielzahl urbaner Funktionen. Sie stellen moderne Stadttore dar. Wenn sie gut geplant sind, ermöglichen sie einfache Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsarten. Der heutige Europaplatz ist ein chaotisches Durcheinander. Er wird durch einen viel zu großen Busbahnhof dominiert.

Die umgebende Bebauung ist bestenfalls belanglos, der dichte Busverkehr und ein diffuses urbanes Umfeld tragen weiterhin zu seiner Unattraktivität bei. Der Masterplan reduziert die Größe des Busbahnhofs und schafft einen wohl proportionierten Platz vor dem Bahnhofsgebäude.

Die Vorschläge zur Schaffung eines Einbahnverkehrs für Busse in Richtung Westen über die Hindenburgstraße und die Steinmetzstraße in Richtung Osten würden den Verkehrsfluss auf dem Bahnhofsvorplatz entzerren.

Diese Verbindung würde durch den Entfall des Haus Westland nördlich des Europaplatzes und die Anordnung einer städtebaulichen Achse zwischen Hauptbahnhof und Steinmetzstraße möglich.

Um die Erweiterung des Stadtzentrums über die Bahngleise nach Süden zu unterstützen, erhält der Bahnhof einen neuen Südeingang.

Hier besteht im Moment nur eine minderwertige Fußwegeverbindung über einen Parkplatz. An dessen Stelle wird ein Eingangsgebäude vorgesehen. Diesem vorgelagert befindet sich ein neuer Platz, der die direkte Fußwegeverbindung zum Gladbachtal und zur City Ost herstellt.

## RAUMKANTEN ZUM PARK



### 9 CITY OST – EINE NEUE GESCHÄFTSADRESSE FÜR MÖNCHENGLADBACH

Die Nähe zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt macht die City Ost zu einem hervorragenden Standort für ein neues, qualitativ hochwertiges Büro- und Dienstleistungsangebot.

Mönchengladbach war nie Verwaltungsstadt sondern Produktionsstandort mittelständischer Textil- und Maschinenindustrie.

Der Strukturwandel führte zu einem erheblichen Rückgang der Arbeitsplätze und stellt eine große Herausforderung für die Stadt dar.

Im bisher unterdurchschnittlich ausgeprägten Dienstleistungssektor liegt das Potenzial für neue Arbeitsplätze. Die City Ost bietet sich für diese Aufgabe geradezu an.

Das Stellplatzangebot für die neuen Nutzer könnte als Puffer zwischen den Bahngleisen und der Büronutzung angeordnet werden.

Die Ausrichtung der Baustrukturen mit ihren nach Süden zum Gladbachtal angeordneten Adressen stellt eine nahezu perfekte Lage dar, die eine eindeutige Adressbildung verspricht. Der Charakter des Gladbachtals wird hier insbesondere durch das Vitusbad geprägt, welches als Solitär im Grünen nun die ihm würdige Fassung erhält.

Hier kann das Thema Wasser auch als landschaftliches Element auftauchen und die Erinnerung an den Verlauf des Gladbachs aufleben lassen.

Auch die Südseite des Gladbachtals bietet hier Entwicklungsraum für ein neues Mischgebiet, in dem bestehende gewerbliche Nutzungen erhalten, erweitert und durch neue Wohnnutzungen am Grünzug des Gladbachtals ergänzt werden können.

Im Verlauf der bestehenden Straßenzüge zwischen Lürriper Straße und Korschenbroicher Straße werden neue Baustrukturen angeordnet.

Diese werden in das vorhandene städtebauliche System integriert. Die Vervollständigung der Raumkanten entlang dieser Straßenzüge schafft belebte Fassaden und ein urbanes Straßenumfeld.



NEUE FIRMENADRESSEN ZUM PARK

## 6.2 MASSNAHME 2 HOCHSCHULE, FORSCHUNG UND INDUSTRIE – STADTRÄU- ME VERBINDEN

Die Weiterentwicklung des Hochschulcampus repräsentiert den modernen Anspruch der Stadt. Neue Synergien ergeben sich aus der Zusammenarbeit der Hochschule mit der Industrie. Hier besteht die Möglichkeit junge gut ausgebildete Menschen für die Stadt zu begeistern und so im Laufe der Zeit das Gesicht der Stadt zu verändern.

Dabei bietet der Bereich ebenfalls die Möglichkeit, Gladbach mit Rheydt im Sinne des „grünen Händedrucks“ mit vielfältigen und unterschiedlichen Freiräumen zu verbinden.

Ein Grünkorridor zwischen der Landwehr und dem Dahler Stadtpark im Westen und der Niers-Aue mit dem Schloss Rheydt im Osten erstreckt sich über den Stadtraum auf der Entwicklungsachse Hochschule. Der Raum ist geprägt von wechselnden Funktionen und stadtgestalterischen Ausprägungen.

Die Nord-Süd-Achsen der Rheydter Straße, der Richard-Wagner-Straße/Bruckner Allee und der Theodor-Heuss-Straße/Gartenstraße durchqueren diesen Korridor wie Leitersprossen.

Die heute in Tieflage geführten Gleise zwischen Dahler Stadtpark und Hochschulstandort werden mit einer Landschaftsbrücke überquert.

Das Hochschulareal zwischen Webstuhlstraße und Breite Straße wird durch Solitärbauten ergänzt, die großzügig in Grünflächen, ausgeprägt als Campusflächen und öffentliche Verbindungskorridore, eingebettet sind. Als sich einprägender innerstädtischer Stadtraum entsteht der neue Hochschulplatz an der Theodor-Heuss-Straße/Gartenstraße im Kreuzungsbereich mit der Webschulstraße.

Nach Westen schließt sich der neue Forschungspark mit dem künftigen Museumsstandort Monforts an, ebenfalls mit begrünten Freiräumen. Lineare Grünverbindungen in Form von straßen- und wegebegleitenden Baumpflanzungen setzen die Entwicklungsachse der Hochschule nach Osten zur Niers-Aue fort.

Fuß- und Radwege im Hochschulgrünzug knüpfen immer wieder an Wege nach Gladbach und Rheydt an. So entsteht ein attraktives innerstädtisches Freiraum-Wegenetz.



**Auf den vorhandenen Charakter der Hochschule aufbauen**

Hervorzuheben ist das Potential der Hochschule, welches in erheblichem Maße zur Bildung einer neuen Identität der Stadt beitragen wird; einer Identität, die Ausdruck eines fortschrittlichen und zuversichtlichen Ortes ist. Hier könnten Lehre und Wirtschaft Hand in Hand daran mitwirken, die Stadt als eine Stadt der jungen Menschen neu zu entdecken.

Es wird angeregt, die Zusammenarbeit zwischen der Hochschule und den benachbarten Industriebetrieben des Gewerbegebietes Ost zu fördern. Die Industriebetriebe stehen für die Wirtschaftsgeschichte der Stadt und tragen nach wie vor erheblich zum wirtschaftlichen Wohl der Stadt bei.

Der Masterplan will die Beziehung der Industrie zur Hochschule stärken, in dem er die Möglichkeit für einen Forschungsstandort eröffnet, der Arbeitsplätze für junge, gut ausgebildete Menschen schaffen würde. Im Bereich der Textil- und Bekleidungstechnik liegt diese Synergie auf der Hand und so gibt es erste Überlegungen zur Etablierung einer Textil-Akademie am Standort.

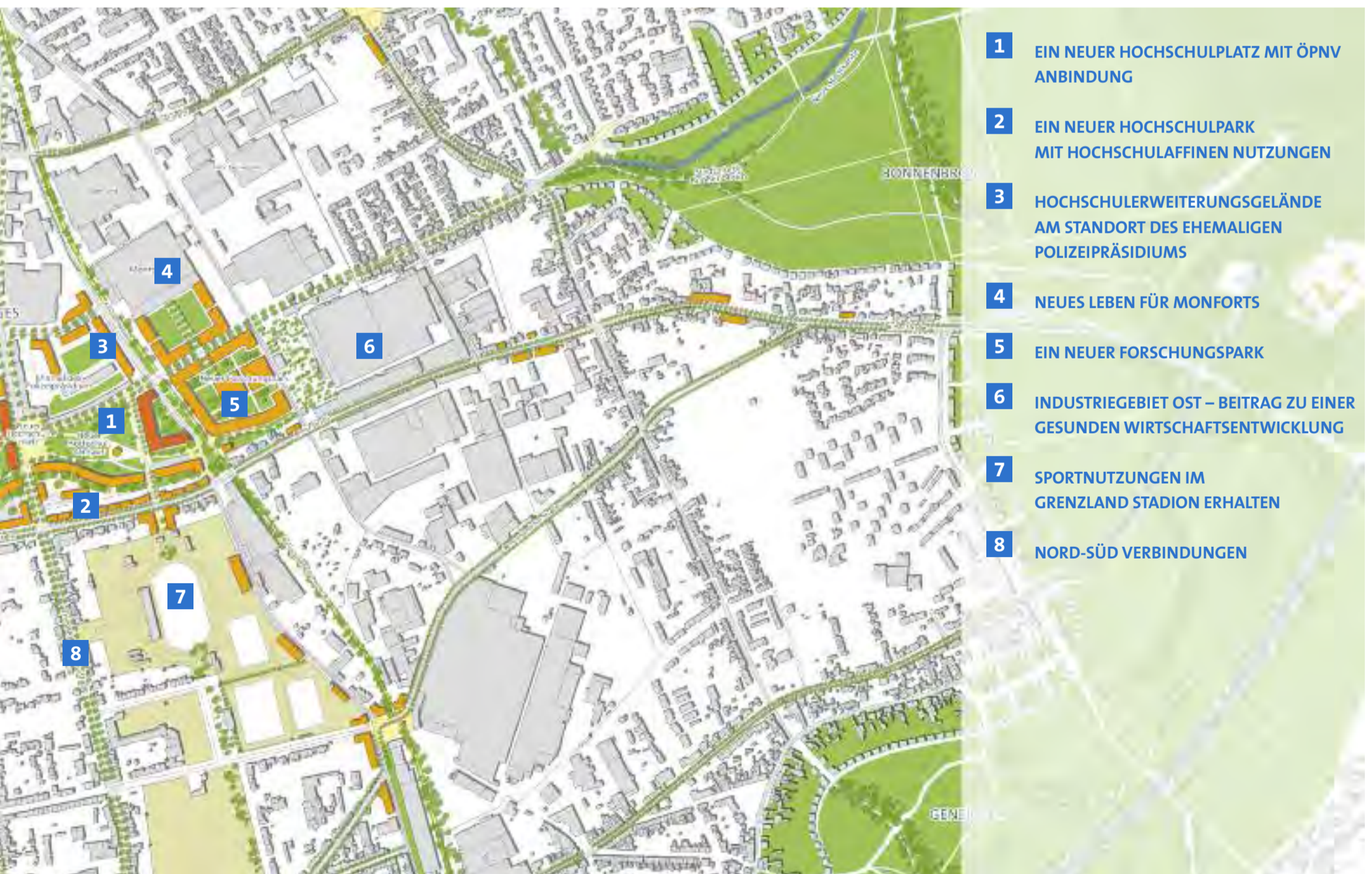
Der Standort der Hochschule liegt zwischen den beiden Zentren Mönchengladbachs. Er wirkt als verbindendes Element, das die Kraft hat die zwei Zentren miteinander zu verschmelzen und so die Dualität der Stadt aufzuheben.

Der Masterplan schlägt die Erweiterung des vorhandenen Hochschulgeländes vor, um dem Campus ein einprägsames "Gesicht" zu geben. Hierbei werden neue bauliche Strukturen, aufbauend auf dem bestehenden Charakter der Hochschule, in dem nach Osten erweiterten Hochschulpark als Solitärbauten angeordnet.

Die Webstuhlstraße wird zur Hochschulachse aufgewertet. Sie wird zukünftig nicht nur Straße sondern vor allem auch baumbestandene Fußgängerachse sein.

Folgende Ziele werden bei der Planung angestrebt:

- Schaffung eines neuen Zentrums der Lehre, der Wirtschaft und des städtischen Lebens, das Synergien zwischen der Hochschule und den bestehenden Industriebetrieben in der Nachbarschaft erzeugt.
- Schaffung eines Forschungsparks zur Stärkung dieser Synergien.
- Erhalt der industriellen Nutzung.
- Schaffung einer West-Ost ausgerichteten Grünvernetzung vom Dahler Stadtpark bis zur Niers in einem Wechselspiel von privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiräumen.
- Schaffung eines wieder erkennbaren Campus mit einem eindeutigen Haupteingang im Bereich der Kreuzung Theodor-Heuss-Straße / Webstuhlstraße und Schaffung eines Hochschulplatzes an dieser Stelle.
- Ansiedlung von hochschulaffinen Nutzungen im Bereich südlich des Hochschulparks.
- Bereitstellung des Geländes des ehemaligen Polizeipräsidiums für Hochschulweiterungen.



## 1 EIN NEUER HOCHSCHULPLATZ MIT ÖPNV ANBINDUNG

Der Masterplan rückt die Hochschule durch die Schaffung eines Hochschulplatzes an der Kreuzung Webstuhlstraße / Theodor-Heuss-Straße in den Blickpunkt der Bürger.

Der Platz wird zum Eingang und Symbol der Hochschule und bietet Raum für die Errichtung neuer Gebäude, die gleichsam das Eingangsportal zur Hochschule bilden. Diese 6-8 geschossigen Landmarken formen die Raumkanten des öffentlichen Platzes.

Auf der Webstuhlstraße wird eine alleearartige Baumbepflanzung vorgeschlagen, während auf dem Platz selber ein Baumraster vorgesehen ist.

Zur Verbesserung des örtlichen Nahverkehrsanschlusses der Hochschule und zur Förderung nachhaltiger Fortbewegungsarten wird auf der Theodor-Heuss-Straße eine neue ÖPNV-Verbindung vorgeschlagen.

Sie stellt eine Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof Mönchengladbach und dem Bahnhof Rheydt her, mit mindestens einem Zwischenhalt an der Hochschule.

## 2 EIN NEUER HOCHSCHULPARK MIT HOCHSCHULAFFINEN NUTZUNGEN

Um das Gefühl eines Hochschul-Campus zu stärken und um den Aufenthalt im Freien zu fördern, wird südlich der Webstuhlstraße ein neuer Hochschulpark vorgesehen.

Dieser ist der zentrale Erholungsraum für die Studenten, die sich hier treffen, entspannen, lernen oder einfach nur die ansprechende Umgebung genießen können.

Ein Café-Pavillon belebt den Park als Haupt-Anziehungspunkt. Der Park wird südlich von neuen, geschwungenen baulichen Strukturen mit hochschulaffinen Nutzungen begrenzt und geformt.

Diese linearen Gebäude profitieren von den Blicken in den Park und auf die Umgebung. Gewerbliche und gastronomische Nutzungen in den Erdgeschossen dieser Gebäude würden den Park weiter beleben.

Es sollte weiterhin versucht werden, durch das Angebot von Studentenwohnungen hier und im Zentrum Rheydt's mehr Studenten zu veranlassen, ihren Wohnort dauerhaft nach Mönchengladbach zu verlegen.

## 3 HOCHSCHULERWEITERUNGSGELÄNDE AM STANDORT DES EHEMALIGEN POLIZEIPRÄSIDIUMS

Das Gelände des ehemaligen Polizeipräsidiums ist ein hervorragender Erweiterungsstandort für die Hochschule und ihre angeschlossenen Bildungseinrichtungen (z.B. Textil-Akademie). Seine Nähe zum Campus Webstuhlstraße, sowie die Tatsache, dass das Grundstück kurzfristig zur Verfügung steht, tragen zu dieser Einschätzung bei.

Das Konzept sieht die Verbesserung der städtebaulichen Qualität des Quartiers vor, indem die Typologie der vorhandenen baulichen Strukturen an der Webschulstraße zum Anlass genommen wird, die nördlichen Raumkanten für den neuen Hochschulplatz zu schaffen.

## 4 NEUES LEBEN FÜR MONFORTS

Der Erhalt und die Umnutzung der alten Monforts Fabrik trägt dazu bei, die Identität der Stadt zu stärken. Die Idee, Teile der Halle als Museum für Textilmaschinen zu nutzen wird begrüßt und stellt eine wichtige Verbindung zum industriellen Erbe der Stadt dar.

Der Zugang zu Gebäuden kultureller Bedeutung wird oftmals durch das Vorhandensein eines landschaftlich gestalteten Vorbereichs verbessert. Hier wird eine bestehende Freifläche südlich der Fabrik Monforts in einen baulich gefassten Hof verwandelt.

## 5 EIN NEUER FORSCHUNGSPARK

Südlich des Monforts Geländes wird auf dem städtischen Block zwischen Webschulstraße und Breite Straße ein Forschungspark vorgeschlagen. Er stellt das elementare Bindeglied zwischen der Hochschule und der Industrie dar.

Er kann hochqualifizierte Arbeitsplätze in Mönchengladbach schaffen, die sowohl die Wirtschaft als auch die soziale Vielfalt der Stadt bereichern würden. Für die Gestaltung werden ähnliche Prinzipien, wie für den Hochschulcampus vorgeschlagen.

## 6 INDUSTRIEGEBIET OST – BEITRAG ZU EINER GESUNDEN WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG

Ein großes Areal im Osten der Hochschule wird durch industrielle Nutzungen belegt, dem Industriegebiet Ost. Typisch sind hier großflächige relativ niedrige Hallen. Obwohl einige historisch sind, handelt es sich in der Mehrzahl um reine Funktionsbauten. Die verkehrstechnische Erschließung dieser Industriebetriebe mit riesigen Hofflächen für Verladung und Parken steht im Vordergrund.

Diese Typologie wird vom Masterplan in Anerkennung des Beitrages dieser Betriebe zur wirtschaftlichen Stadtentwicklung und zum industriellen Erbe der Stadt gewürdigt. Um Nutzungskonflikte mit den umliegenden Wohnnutzungen zu vermeiden, werden begrünte Abstandsflächen zwischen den Nutzungen vorgesehen. Erschließungsstraßen sollen mit Bäumen begrünt werden, insbesondere da, wo die Bebauung von der Straßenflucht zurückweicht.

## 7 SPORTNUTZUNGEN GRENZLAND STADION ERHALTEN

Die Sportflächen im Bereich des ehemaligen Grenzland Stadions werden erhalten. Ihr Wert für die Stadt als Sport- und Erholungsflächen wird anerkannt. Neue Synergien können durch die Nutzung dieser Sportflächen im Zusammenhang mit der Hochschule entstehen.

## 8 NORD-SÜD VERBINDUNGEN

Nord-Süd Verbindungen ermöglichen Verknüpfungen mit Rheydt und Gladbach. Unter den vielen Verbesserungen, die der Masterplan vorsieht, sind die folgenden hervorzuheben:

- Anordnung einer strategisch wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Güterstrecke HBF Mönchengladbach – Gewerbegebiet Ost zur Verbindung der zwei Zentren und ihrer Bahnhöfe.
- Die Schaffung einer neuen ÖPNV-Schnellverbindung (evtl. Straßenbahn) entlang der Theodor-Heuss-Straße.
- Die Einbindung der bestehenden Fuß- und Radverbindung auf der Richard-Wagner-Straße/Brucknerallee.
- Eine Grünverbindung zum Borussia Park entlang der Landwehr und
- Eine direkte Verbindung vom Dahler Stadtpark zum Abteiberg über den Dahler Kirchweg.

ANIMATION HOCHSCHUL-CAMPUS

- UNTEN VON LINKS NACH RECHTS:
- > NEUER HOCHSCHULPLATZ
- > NORD-SÜD VERBINDUNGEN









- 1 DEN STADTKERN WEITERENTWICKELN
- 2 EINE Y-FÖRMIGE WEGESPANGE ZUR VERBESSERUNG DER VERNETZUNG RHEYDTS
- 3 BAHNHOFSPLATZ - ZUGANGSPFORTE FÜR RHEYDT
- 4 DIE VERBINDUNG ZUM STADTKERN UND DARÜBER HINAUS



PERSPEKTIVE RHEYDT

### 6.3 MASSNAHME 3 RHEYDT STÄRKEN – DEN EIGENSTÄNDIGEN CHARAKTER BEWAHREN

Die Qualität Rheydts liegt u.a. in seiner kompakten Innenstadt mit einem lebendigen Marktplatz. Aus dem Innenstadtkonzept Rheydt werden Entwicklungsmöglichkeiten für kleinmaßstäblichen Einzelhandel sowie die Kreativwirtschaft übernommen, welche die Identität des Ortes stärken.

Die Landschafts- und Freiraumgestaltung basiert auf heute vorhandenen Qualitäten, die Aufwertung bestehender Plätze und die Vernetzung von innerstädtischen Funktionsräumen.

Eine y-förmige Verknüpfung schafft die Verbindung vom Schmölderpark hin zum Bahnhof und Bahnhofplatz. Von dort verzweigt sie sich zu den wichtigen Plätzen der Rheydter Innenstadt und in Richtung Niers-Aue.

Über ein engmaschiges Netz verknüpfen sich Straßen und Plätze, die es in ihrer stadtbauhistorischen Freiraumfunktion zur verbessern gilt. Mit der vorbildlichen Neugestaltung des Rheydter Markplatzes wurde bereits begonnen.

Ein grüner Korridor zwischen dem Schmölderpark im Westen und der Niers-Aue im Osten bildet innerhalb des Masterplanentwicklungsgebietes die südliche West-Ost-Achse der Stadt.

Im städtischen Bereich ist es dabei wichtig, die Freiraum- und Wegeverknüpfung über neue Grünflächen im Bereich Goeterstraße unter den Bahngleisen hindurch über einen neugestalteten Bahnhofplatz, weiter über den Park am Theater und ebenfalls den neu zu gestaltenden Georg-C. Marshall-Platz sowie die alleeartig begrünte Keplerstraße nach Osten Richtung Zoppenbroicher Park und Niers-Aue zu inszenieren.

Wichtige Ziele im Überblick:

- Die Vernetzung zwischen dem Stadtkern und dem benachbarten Stadträumen verbessern.
- Überwindung der Barrierewirkung des Rheydter Rings.
- Übergangssituation nach Westen zum Schmölderpark verbessern (y-förmige Wegespange).
- Entreesituation des Bahnhofs Rheydt herausarbeiten (z.B. durch Neubau des Empfangsgebäudes)

## **1 DEN STADTKERN WEITERENTWICKELN**

Der eigenständige und vielschichtige Charakter ist eine der Stärken der Innenstadt Rheydts und bietet Vorteile gegenüber der durch Filialisten geprägten Einzelhandelsstruktur rund um die Hindenburgstraße. Die laufenden Gestaltverbesserungen des öffentlichen Raumes haben sich bereits vorteilhaft ausgewirkt und werden dies auch künftig tun.

Bereits durch das Innenstadtkonzept wird vorgeschlagen, die vorhandene soziale Identität durch die Förderung der Kreativwirtschaft mit ihrer Nischenkultur zu stärken. Hierfür eignen sich die zahlreichen vorhandenen Ladeneinheiten mit beschränkter Größe hervorragend.

Aufgrund der Erkenntnis, dass es zielführend ist den vorhandenen Charakter des Stadtkerns zu erhalten und bereits durchgeführte Planungsüberlegungen zu integrieren, erscheinen die vorgeschlagenen Masterplan-Maßnahmen unauffällig.

Die Überwindung der Barrierewirkung des Rheydter Rings durch neue oder gestalterisch besser herausgearbeitete Überwege für Fußgänger- und Radfahrer führt zur besseren Vernetzung.

## **2 EINE Y-FÖRMIGE WEGESPANNE ZUR VERBESSERUNG DER VERNETZUNG RHEYDTS**

Die Fußwegeverbindungen in das Umland werden durch die Ringstraße Rheydt, sowie die Bahntrasse erheblich geschwächt. Der Masterplan schlägt eine Y-förmige Wegespange vor, um diese Trennungslinien zu überwinden und wünschenswerte Verbindungen zu schaffen.

Die westlichen Wohnviertel werden dadurch über die Bahntrasse hinweg mit dem Bahnhof Rheydt und der Innenstadt verbunden. Vom Bahnhof Rheydt ausgehend entsteht auf dem anderen Y-Schenkel eine Verbindung über den Theaterplatz und die Keplerstraße in die Niers-Aue.

Von Westen, aus den Wohnorten kommend, erreicht man den Schmölderpark wo sich die Wege aufspalten, um von nun an als baumgesäumte Straßen zu zwei Bahnunterführungen, einer südlichen und einer nördlichen zu führen. Unmittelbar westlich der Bahntrasse wird das vorhandene Gewerbegebiet durch diese Verbesserung der Fußgängersituation aufgewertet.

Entlang der beiden Fußwegeverbindungen wird die Ansiedlung, Raumkanten bildender, höherwertiger Geschäftsbäude möglich. Der nördliche Zweig führt an zwei bestehenden Villen vorbei, die eine Torsituation beim Zugang zur Rheydter Innenstadt beschreiben. Dieser Zweig führt unmittelbar zum Bahnhof Rheydt. Der südliche Zweig führt auf den Bahnhofplatz.

## **3 BAHNHOFSPLATZ - ZUGANGSPFORTE FÜR RHEYDT**

Das Maßnahmenpaket eines verbesserten Bahnhofplatzes, kombiniert mit einer neuen baulichen Landmarke anstelle des alten Bahnhofgebäudes erzeugt ein angemessenes Gefühl des Ankommens in Rheydt.

Der Bahnhofplatz wird nun zur Drehscheibe innerhalb des Konzeptes der Y-förmigen Wegespange.

Die Pflanzung eines Baumrasters wird die Aufenthaltsqualität des Platzes verbessern. Östlich des Platzes wird anstelle des bisherigen überdimensionierten Busbahnhofes ein neuer Baublock vorgeschlagen, der dem Platz und der Moses-Stern-Straße eindeutige Raumkanten verleiht und eine städtebauliche Verbindung zum Theaterplatz flankiert.

Der Stadtraum rund um das Theater wiederum erhält durch diese Blockstruktur eine nördliche sowie durch die Ergänzung des westlich angrenzenden Baublockes auch eine westliche Raumkante. Dadurch wird er erstmalig als Stadt- und Freiraum besser erlebbar sein.

## **4 DIE VERBINDUNG ZUM STADTKERN UND DARÜBER HINAUS**

Vom Bahnhofplatz führt der Weg über die Wickrather Straße und den Marienplatz ins Stadtzentrum Rheydt zum Rheydter Markt. Von hier erreicht man über die Brucknallee auf direktem Fußwege den Hugo-Junkers-Park und den Evangelischen Friedhof über die Friedhofstraße. Die Verbindung wird durch die Pflanzung von Bäumen aufgewertet.

Ausgehend vom Bahnhofplatz überquert man den umgestalteten und begrünten Theaterplatz.

Die Verbindung führt zur Odenkirchener Straße und dem Georg-C.-Marschall-Platz, dem Eingangstor Rheydts von Süden.

Der Platz mit seinen 3 Wegebeziehungen fällt momentan durch seine heterogene Baustruktur mit mangelhaften Raumkanten auf. Der Masterplan repariert diese Situation, indem er die westliche Raumkante ergänzt und an der Nordseite des Platzes ein neues Gebäude vorschlägt, das als Landmarke fungiert.

Die Achse vom Georg-C.-Marshall Platz über die St. Josef Kirche entlang der Keplerstraße ist schon heute eine starke städtebauliche Achse. Der Masterplan schlägt hier landschaftsplanerische Verbesserungen auf dem St. Josef's-Platz sowie an den Kreuzungsbereichen der Keplerstraße mit der Radwegetrasse entlang der aufgegebenen Bahnstrecke vor.

Diese Radwegeverbindung, die zukünftig bis zum Hauptbahnhof Mönchengladbach führen kann, ist von herausragender Bedeutung.

Die Achse Keplerstraße findet ihren Höhepunkt in der Stadtpforte Rheydt. Hier schlägt der Masterplan die Schaffung einer neuen Stadtkante in bogenförmiger Form vor. Diese Stadtpforte ist Teil eines neuen Wohngebietes, das hier in unmittelbarer Nachbarschaft zur Niers-Aue eine hervorragende Wohnqualität aufweisen wird.



## 7. DIE UMSETZUNG DES MASTERPLANS

**ALS TEIL DES MASTERPLANS WURDE EIN PRIORITÄTENPLAN ENTWICKELT. HIER WERDEN VORSCHLÄGE BEZÜGLICH EINZELNER BZW. MEHRERER IN VERBINDUNG STEHENDER PROJEKTE GEMACHT. SCHON BALD KÖNNTEN ERSTE MASSNAHMEN ZUR REALISIERUNG KOMMEN UND DEN STARTSCHUSS ZUR UMSETZUNG DES MASTERPLANS GEBEN.**

Diese Projekte werden entsprechend ihres Realisierungspotentials in kurz-, mittel- oder langfristige Projekte eingeteilt. Die Einteilung in die jeweilige Prioritätenklasse erfolgte anhand verschiedener Kriterien: Flächenverfügbarkeit, Marktsituation, bekannte Verwertungsinteressen, aktuell in der Diskussion befindliche Projekte sowie Vorschläge des Masterplans, die kurzfristig entwickelbar erscheinen.

Eine solche Maßnahmen-Priorisierung kann immer nur eine Momentaufnahme sein, die ständig fortgeschrieben werden muss.

Die Zeiträume für eine Realisierung sind nicht exakt zu fixieren. Für die Kategorie „kurzfristige Projekte“ ist ein Realisierungszeitraum von bis zu 5 Jahren realistisch. Mittelfristige Projekte könnten in einem Zeitfenster zwischen 5 und 15 Jahre realisiert werden, langfristige Projekte auch darüber hinaus.

### DER MASSNAHMEN-KATALOG



#### KURZFRISTIG UMSETZEN

1. Mediathek
2. Bleichwiese
3. Umwandlung des Parkplatzes am Abteiberg
4. Bahnhofsneubau Rheydt
5. City Ost - Nordseite
6. Südeingang HBF-Mönchengladbach
7. Achse Bismarckstraße
8. Verbindung Hindenburgstraße Museum Abteiberg
9. Maria-Hilf Areal (Quartier)
10. Ehemaliges Polizeipräsidium – Hochschule
11. Monforts Areal mit Museum für Textilindustrie
12. Marktplatz Rheydt (in Realisierung)
13. Platzbildung am Kapuziner Platz
14. Zentrale Stadtverwaltung in der City-Ost



#### MITTELFRISTIG IN ANGRIFF NEHMEN

15. Europaplatz
16. Berliner Platz
17. Neuer Hochschulplatz
18. Forschungspark
19. Umfeld Stadttheater Rheydt
20. ÖPNV-Verbindung Mönchengladbach-Rheydt
21. City Ost Südseite
22. Aufwertung Buscherstraße
23. Hochschul-Park
24. Wohnquartier Stadtpark Dahl



#### LANGFRISTIG PLANEN

25. Bismarckplatz „Gladbach Turm“
26. Landschaftsbrücke Dahl
27. Hochschul-Campus
28. Hochschul-Sport-Park
29. Rheydt Bahnhof West
30. Stadtpforte Hardterbroich
31. Stadtkante Bonnenbroich
32. Wohnquartier „Niers-Aue Rheydt“



#### WICHTIGE GRÜNVERBINDUNGEN

Neben den städtebaulichen Aktivitäten ebenso wichtig ist die Sicherung und Schaffung wichtiger Grünverbindungen:

33. Grünverbindung Güterbahnstrecke Mönchengladbach-Rheydt
34. Gladbachtal
35. Dahl-Hochschule-Schloss-Rheydt
36. Schmölderpark-Bahnhof Rheydt- Marktplatz Rheydt- Hochschule und Schmölderpark-Bahnhof Rheydt-Stadttheater-Niers-Aue
37. Abteiberg-Hochschule-Marktplatz Rheydt
38. Bahnhof Rheydt-Stadtpforte Hardterbroich (Niers-Aue)

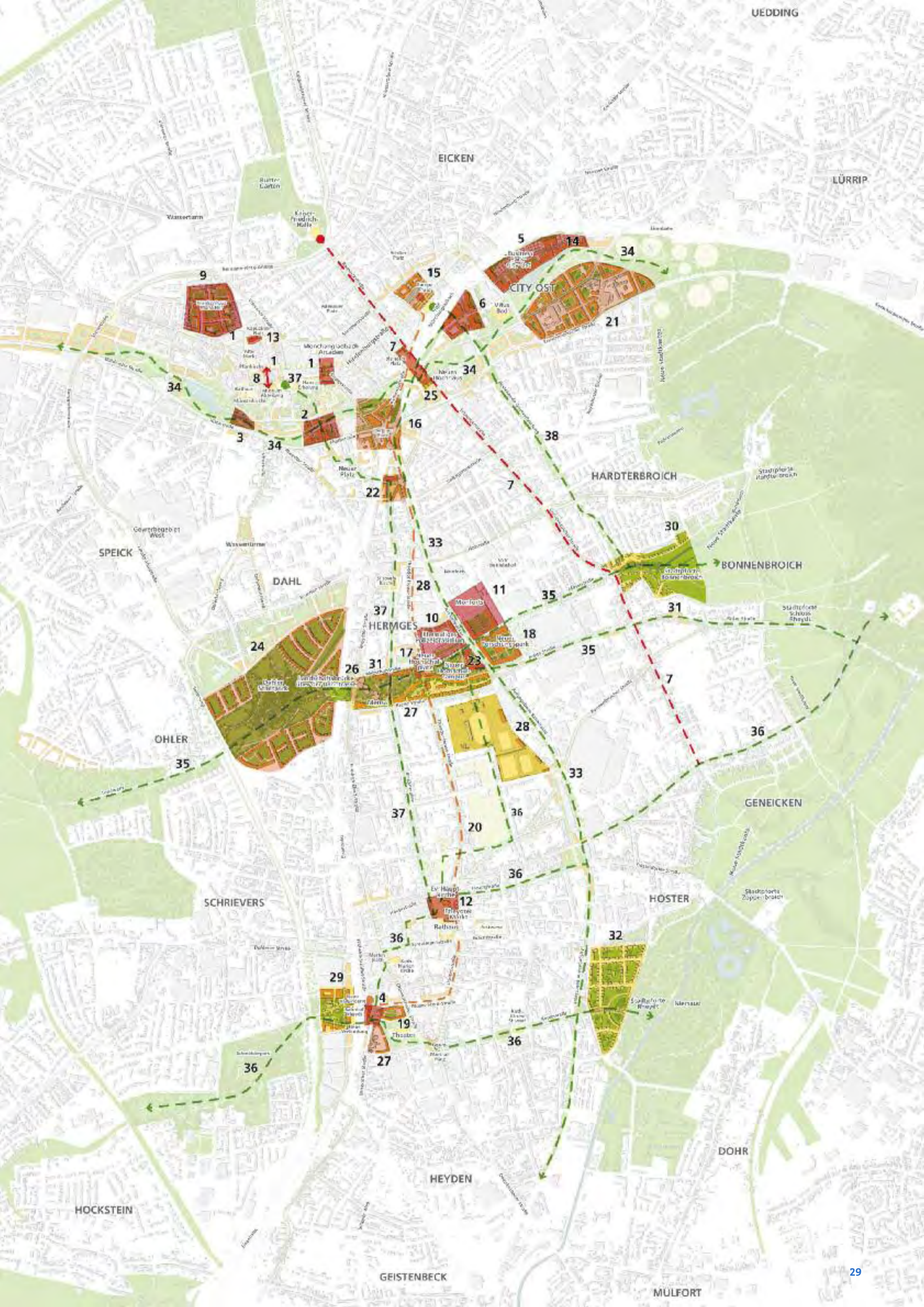
Neben den städtebaulichen Aktivitäten ist die Sicherung und Schaffung der vorgeschlagenen Grünverbindungen eine langfristige angelegte Daueraufgabe. Wo immer sich Möglichkeiten bieten, sollten konkrete Maßnahmen entwickelt werden, die zu einer schrittweisen Realisierung der Grünverbindungen führen. Solch großräumige und umfassende Maßnahmen sind nicht in einem Zuge plan- und umsetzbar.

Instrumente, wie Vereinbarungen mit Investoren, Flächentausch oder auch Patenschaftsmodelle können dabei hilfreich sein, eine schrittweise Realisierung zu erreichen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus Bauprojekten könnten hierfür zudem Mittel freisetzen.

Darüber hinaus zeigen Beispiele aus vielen anderen Städten, dass die Unterhaltung und Pflege der öffentlichen Freiflächen durch eine extensive und naturnahe Begrünung auf ein Minimum reduziert werden können.

Im Hinblick auf die angespannte Haushaltssituation der Stadt Mönchengladbach, sollten hier innovative und kostenneutrale Lösungen im Fokus der Überlegungen stehen.

Wichtig ist es, mit einer Auswahl von Projekten erste Zeichen für den Umbau der Stadt Mönchengladbach zu setzen. Während die Details des Masterplans in Bezug auf Raumkanten, Flächengrößen und Nutzungsstrukturen bei jedem einzelnen Projekt zu überprüfen sind, darf die in diesem Masterplan dargestellte grundsätzlich Philosophie zur Entwicklung der Stadt jedoch nicht infrage gestellt werden. Nur so wird der Masterplan als Steuerungsinstrument der Stadtplanung funktionieren.



**HERAUSGEBER**

MG3.o \_ Masterplan Mönchengladbach e.V.  
Der Vorstand c/o IHK Mittlerer Niederrhein

Ernst Kreuder (1. Vorsitzender), Fritz Otten (1. Vorsitzender),  
Emil Rinckens (Kassierer), Norbert Bienen, Dr. Gregor Bonin, Stefan Bresser,  
Stephan Brings, Odilo Joeken, Ludwig Quacken, Heinz Schmidt,  
Markus Sillmanns, Eugen Viehof, Georg Walendy  
Beratende Mitglieder: Dr. Dieter Porschen, Andree Haack

Bismarckstr. 109, 41061 Mönchengladbach  
Tel. 02161 / 24 11 30  
Email: info@mg3-o.de  
www.mg3-o.de

**MASTERPLANUNG (TEXT / PLANGRAFIK)**

**Grimshaw Architects (London/UK)**

Sir Nicholas Grimshaw mit  
Kirsten Lees, Keith Brewis, Adina Bisek, Andrea Wu  
Paul Ludwig, Natalia Trossero, Martin Liebmann

**Konrath und Wennemar Architekten (Düsseldorf)**

Oliver Konrath, Harald Wennemar mit  
Danny Piwko

**FSWLA Landschaftsarchitektur (Düsseldorf)**

Thomas Fenner mit  
Gerlind Heckmann, Simon Quindel, Anna Szilágyi-Nagy

**PROZESSMANAGEMENT UND MODERATION**

**FALTIN+SATTLER FSW Düsseldorf GmbH**  
Jörg Faltin, Andreas M. Sattler mit  
Antje Ehlert, Claudia Dick, Jan Stöfer

**GESTALTUNG**

FALTIN+SATTLER FSW Düsseldorf GmbH

**FOTOS**

Grimshaw Architects (S. 7)  
FSWLA Landschaftsarchitektur (S. 1 u. 6)  
FALTIN+SATTLER FSW Düsseldorf GmbH, Jörg Faltin,  
Andreas Sattler (S.1 - 6)  
Detlef Ilgner (S. 6)

**PLANABBILDUNGEN**

Grimshaw Architects mit  
Konrath und Wennemar Architekten und  
FSWLA Landschaftsarchitektur

**ANIMATIONEN**

Grimshaw Architects

© MG3.o 2012-2013

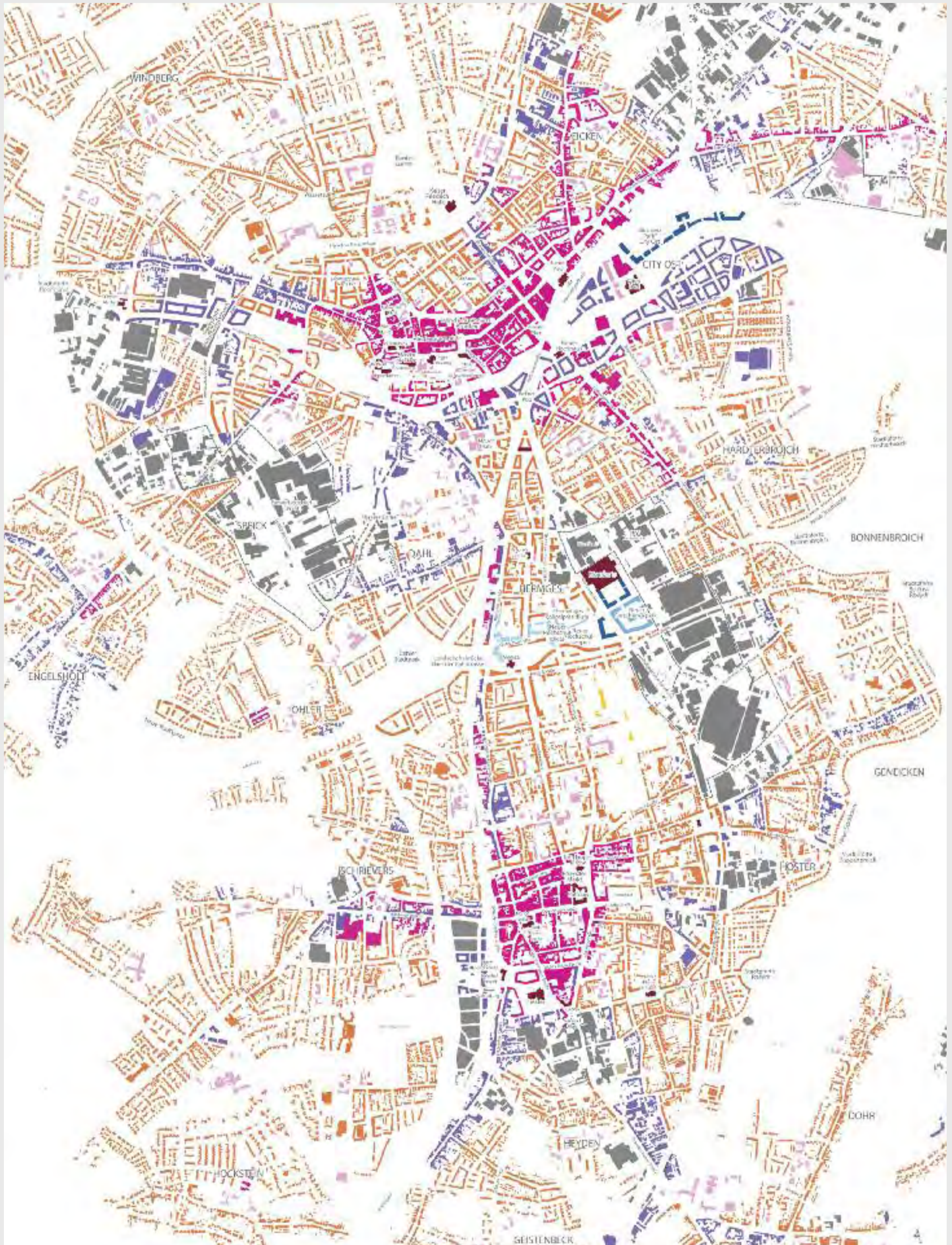


Abstoß & Wolters OHG | CeWe Color AG & Co. OHG | Effertz Tore GmbH | ELSIC GmbH | FIRST REISEBÜRO  
Fynch Hatton Textil-Handelsgesellschaft mbH | Galeria Kaufhof GmbH | Hepp-Schwamborn GmbH & Co. KG  
In Time Personal-Dienstleistungen GmbH & Co. KG | Elektro Kamphausen GmbH | Küppers Alte Kunst | Lenßen u. Dahmen GmbH  
Ralf Maibaum GmbH | Josef Pötter GmbH & Co. KG | Tischler-Innung Mönchengladbach/Rheydt | Valensina GmbH  
Klimatechnik Weiss GmbH | Weller-Offermann-Ingenmey GbR

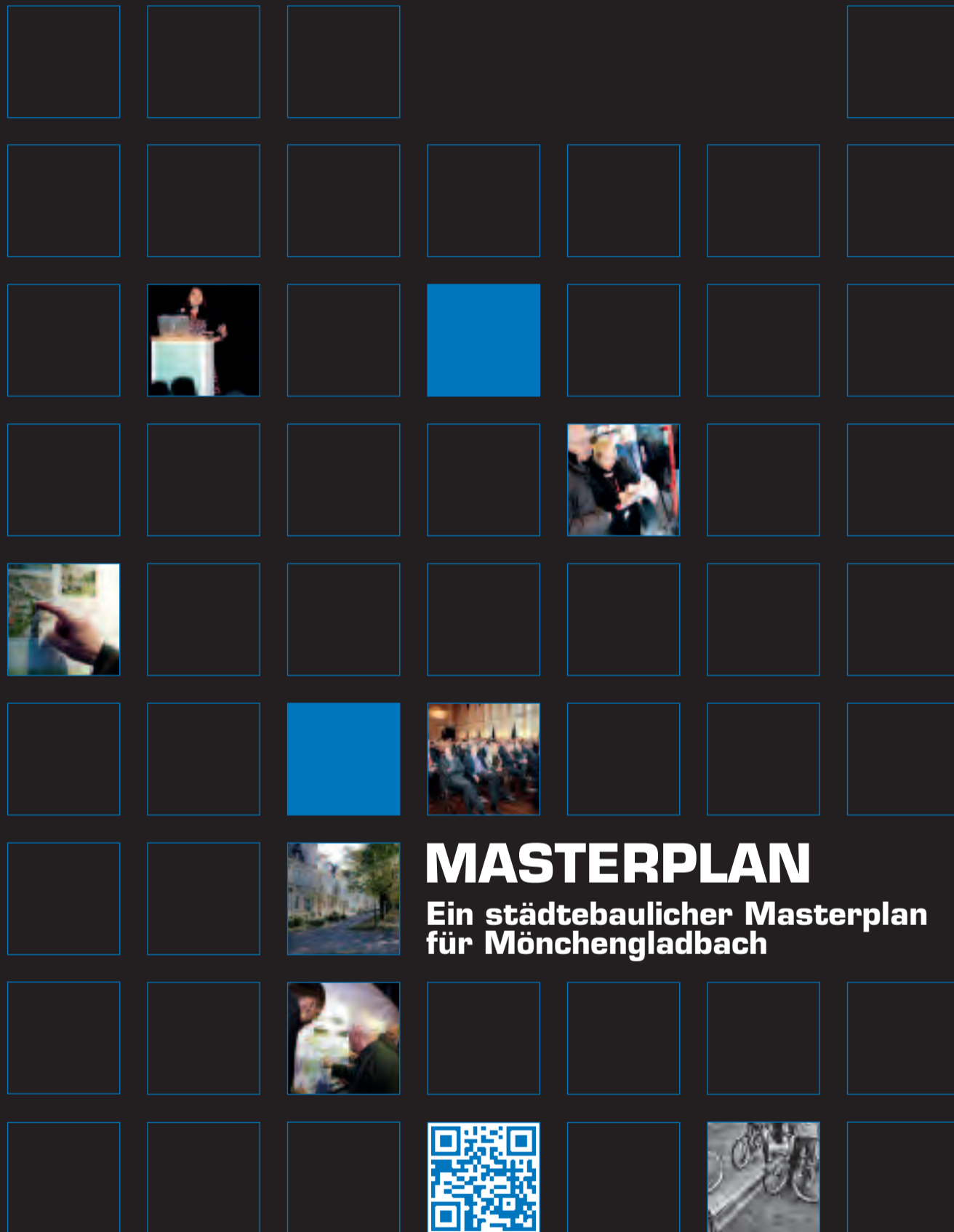
MASTERPLAN NUTZUNGEN

LEGENDE:

- |                            |                   |
|----------------------------|-------------------|
| ■ Flächen für Gemeinbedarf | ■ Wohnen          |
| ■ Gewerbe                  | ■ Freizeit        |
| ■ Bestehende Landmarken    | ■ Bürostandort    |
| ■ Mischnutzung             | ■ Hochschulcampus |
| ■ Stadtzentrum             | ■ Forschungspark  |



MG 3.0  
Die dritte Gründung



**MASTERPLAN**  
Ein städtebaulicher Masterplan  
für Mönchengladbach