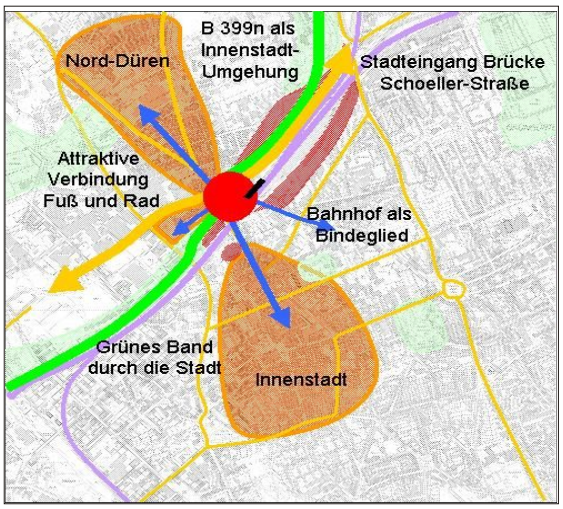
Stadt Düren

Rahmenplanung Bahnhofsumfeld
Machbarkeitsstudie



Planungsgruppe MWM - Aachen

Stadt Düren

Rahmenplanung Bahnhofsgelände

Machbarkeitsstudie

- Stand: 16. Juni 2005 -

1 ANLASS DER PLANUNG 2

2 STAND DER PLANUNG / PLANUNGSVORLAUF 2

2.1 Entbehrliche Flächen 2

2.2 Auftaktmoderation 3

2.3 Bahnhofsvorplatz / ZOB 4

2.4 B 399n 4

2.5 Nordbrücke 4

2.6 Verladerampe Nord / Güterverladung Süd 4

3 GLIEDERUNG PLANGEBIET / VORGEHENSWEISE 5

3.1 Teilgebiet 1: Bereich West - Bahnhofsvorplatz / ZOB 5

3.2 Teilgebiet 2: Bereich Nord - Eisenbahnstraße 5

3.3 Teilgebiet 3: Bereich Süd - Arnoldsweilerstraße 5

4 BESTANDSANALYSE STADTGEFÜGE / STÄDTEBAULICHES UMFELD 8

4.1 Siedlungsraum 8

4.2 Erschließung 9

4.3 Bahnhofsumfeld 13

4.4 Nutzungs- und Bebauungsstruktur / Freiraum, Grünstruktur, Stadtbild 15

4.5 Technische Infrastruktur 18

1 Anlass der Planung

Auslöser der Planung ist die Umstrukturierung der Betriebseinrichtungen der Deutschen Bahn AG im Zusammenhang mit den Neubaumaßnahmen in und um den Dürener Bahnhof und das damit verbundene Freiwerden von brach liegenden oder fallenden Flächen mit erheblichem Potential für die Stadtentwicklung. Diese Flächen sollen für höherwertige Nutzungen entwickelt werden und damit das Bahnhofsumfeld und den Standort Düren-Nord insgesamt aufwerten.

Ziel der Planung ist es, das Entwicklungspotential und den Handlungsspielraum zur Behebung der städtebaulichen und verkehrlichen Mängel im Bahnhofsbereich aufzuzeigen. Dabei machen die Größe und Lage des Areals in der Stadt die Notwendigkeit einer städtebaulichen Gesamtbetrachtung deutlich.

2 Stand der Planung / Planungsvorlauf

2.1 Entbehrliche Flächen

Die Abgrenzung des Planbereichs zur Bahnfläche hin basiert auf den von der DB SImm als entbehrlich bezeichneten Flächen. Diese Abgrenzung ist mit der DB Netz und der Rurtalbahn abgestimmt. Nach gegenwärtigem Abstimmungsstand sind die Gütergleisanlagen auf der Südseite der Bahnstrecke in die entbehrlichen Flächen einbezogen worden (sh. auch Kap. 2.6).

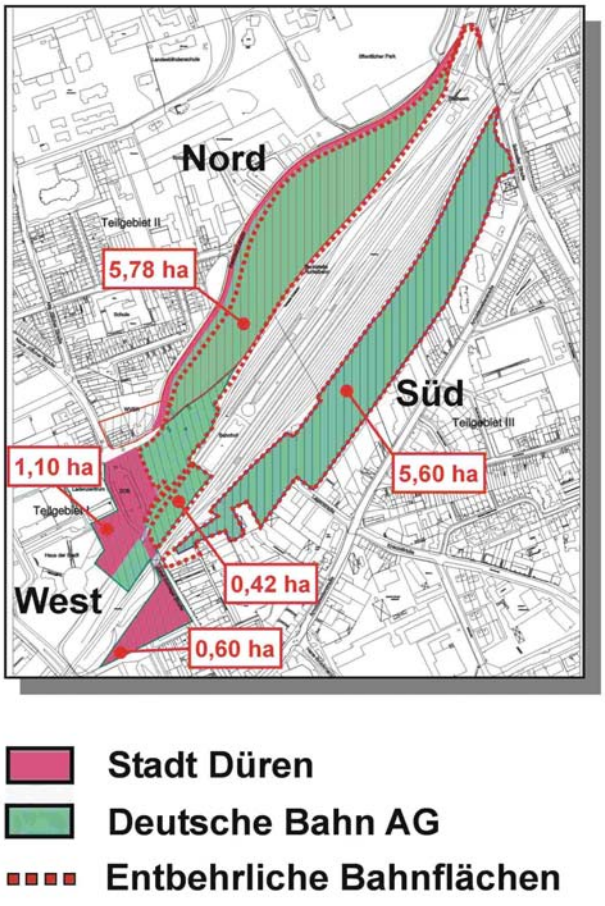


Abbildung 1: Abgrenzung entbehrliche Flächen / Planungsflächen

2.2 Auftaktmoderation

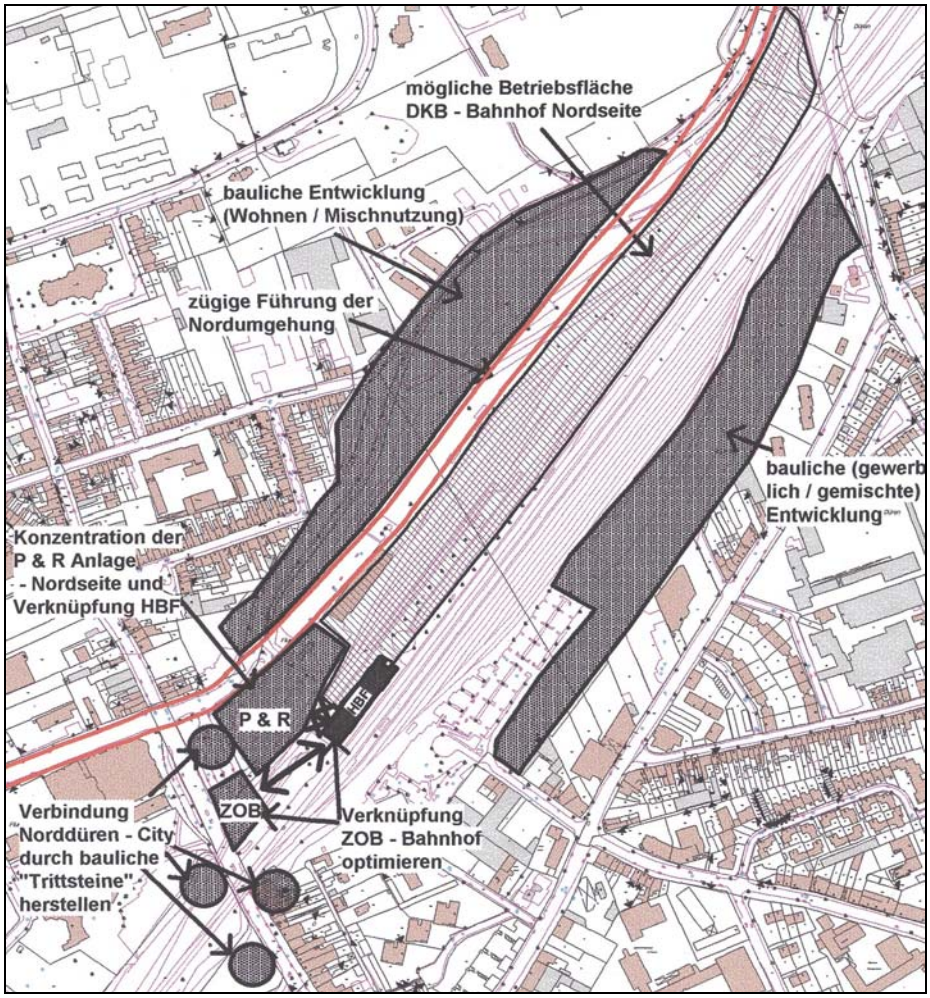


Abbildung 2: Ergebnis Auftaktmoderation

Im Vorfeld dieser Untersuchung ist im Jahr 2002 als erste Planungsstufe eine durch das Land geförderte Auftaktmoderation durchgeführt worden. Beteiligte dieser Moderation waren die Stadt Düren, die DB Netz AG, die DB S Imm, die DB Station & Service, die DB Cargo, der Landesbetrieb Straßenbau, die Bundeswehr sowie die Dürener Kreisbahn.

Gegenstand der Moderation war die Klärung von Rahmenbedingungen und zu lösenden Problemlagen für die weitere Planung wie

- bauliche Entwicklung der entbehrlichen Flächen nördlich und südlich der Bahnstrecke Aachen - Köln,
- Führung und Integration der Nordumgehung B 399n,
- Anschluss der Tankstelle für die Rurtalbahn,
- Bedarf für die militärische Verladerampe,
- Bedarf für die Nordbrücke,
- Grundzüge einer Entwicklungskonzeption für den Bereich Bahnhofsvorplatz / ZOB.

Von besonderer Bedeutung war in diesem Zusammenhang die Frage der Notwendigkeit der Nordbrücke, da dadurch die städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungsmöglichkeiten stark beeinflusst werden.

In der Moderationsdiskussion wurde deutlich, dass der Erhalt der Nordbrücke für den künftigen Bahnbetrieb nicht zwingend notwendig ist, da Alternativen zur Verfügung stehen.
Die in der Moderation erarbeiteten Ergebnisse für die Grundzüge eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes und die Linienbestimmung der B 399n liegen vor. Sie sind Grundlage der weiteren planerischen Bearbeitung und Prüfung.

2.3 Bahnhofsvorplatz / ZOB

Der ZOB ist nach Lage und Funktion in Verbindung mit dem Bahnhof ein Kernstück der gesamten Planungsaufgabe. Die städtebauliche und verkehrliche Integration in das gesamte Umfeld ist von erheblicher Bedeutung für die Gesamtlösung.
Der ZOB ist aufgrund seiner tatsächlichen Funktion im Busliniennetz richtiger als **zentrale Linien- und Umsteigehaltestelle** anzusprechen. Die Anordnung von Haltestellen beidseits der Josef-Schregel-Straße bedingt eine Umorganisation des ZOB im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kreuzung Josef-Schregel-Straße / Fritz-Erler-Straße.

2.4 B 399n

Der Vorentwurf der B 399n ist in enger Abstimmung mit den städtebaulichen Belangen erarbeitet worden. Dabei sind die Anbindungen P+R-Anlage Eisenbahnstraße und Tankstelle Rurtalbahn berücksichtigt. Art und Umfang des Lärmschutzes entlang der B 399n werden zurzeit untersucht. Aus städtebaulicher Sicht wird eine Kombination von Lärmschutzwall mit aufgesetzter Lärmschutzwand als zweckmäßig angesehen, da dann keine übermäßigen Höhen (> 2,5 m) von Einzelbauteilen geschaffen werden. Für diese Kombination wird in allen Varianten ein Flächenbedarf von etwa 12 m Tiefe ab Fahrbahnrand angenommen. Diese Breite ist im Laufe der weiteren Planung zu prüfen.

2.5 Nordbrücke

Die Strecke Aachen - Köln ist im Bereich Bahnhof Düren in je eine Gleistrasse nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes mit westlich anschließenden Brückenbauwerken aufgeteilt. Der Bahnbetrieb über die sogenannte „Nordbrücke“ ist eingestellt. Die Brücke ist planfestgestellt. Die DB Netz AG hat im Jahr 2003 ein erneutes Planfeststellungsverfahren beantragt, um die Brücke wegen mangelnden Bedarfs einzuziehen.

Im August 2003 waren die Beteiligten zur Stellungnahme aufgefordert. Im Zusammenhang mit der Stellungnahme der Stadt Düren wurde im Vorgriff auf die Gesamtplanung eine vergleichende Betrachtung der Auswirkungen auf die städtebaulichen und verkehrlichen Gestaltungsmöglichkeiten des direkten Bahnhofsumfeldes mit oder ohne Nordbrücke angestellt, mit dem Ergebnis, dass die Gestaltungs- und Entwicklungschancen ohne Nordbrücke deutlich günstiger sind.
Die Planfeststellungsbehörde ist dem Antrag der DB Netz AG nicht gefolgt. Die DB Netz AG hat dagegen Widerspruch eingelegt. Da der Zeitpunkt einer endgültigen Entscheidung zurzeit nicht absehbar ist, werden beide Möglichkeiten in dieser Untersuchung dargestellt.

2.6 Verladerampe Nord / Güterverladung Süd

- Die militärische Verladerampe im Nordbereich kann entfallen.
- Auf der Südseite des Bahnkörpers werden aktuell zwei Güterabstellgleise vorgehalten, über die eine Güterverladung erfolgen kann. Diese Gleise sind zukünftig nicht mehr erforderlich.

3 Gliederung Plangebiet / Vorgehensweise

Die Vorgehensweise dieser Untersuchung stellt sich wie folgt dar:

- Einordnung des Bahnhofsbereiches in das Stadtgefüge
- Analyse des Bahnhofsumfeldes
- Benennung der Hauptziele
- Darstellung von Grundsatzalternativen denkbarer Varianten und qualitative Bewertung
- Abschätzung Kosten und Erlöse.

Für die Variantenbetrachtung wird zwischen drei Bereichen mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen unterschieden (s. Abb. 3). Diese Bereiche sind relativ unabhängig voneinander und weisen aus städtebaulicher Sicht keine nennenswerten gegenseitigen Abhängigkeiten auf.

- Zunächst ist der Bahnhofsvorbereich zur Nord- und Westseite hin zu nennen. Dieser Bereich spielt durch seine Scharnierfunktion zwischen Innenstadt und Nordstadt eine besondere Rolle im Stadtgefüge.
- Die beiden weiteren Bereiche erstrecken sich nördlich und südlich der Bahnstrecke zwischen Josef-Schregel-Straße und Schoellerstraße. Sie haben jeweils unterschiedliche Rahmenbedingungen.

Die Varianten für diese drei Bereiche können als Baukasten betrachtet werden, die Bausteine für jeden der Bereiche anbieten, aber auch untereinander kombinierbar sind.

Für die Kosten- und Erlösbetrachtung wird eine Auswahlvariante zugrunde gelegt. Aufgrund der Art der Varianten kann - mit Ausnahme der Alternativen mit und ohne Nordbrücke - davon ausgegangen werden, dass die Kosten- und Erlösansätze näherungsweise für alle Varianten gelten.

3.1 Teilgebiet 1: Bereich West - Bahnhofsvorplatz / ZOB

Der Bereich umfasst den Bahnhofsvorplatz, die Parks nördlich und südlich der Bahnstrecke, den ZOB und die P+R-Anlage. Er wird im Norden durch die B 399n begrenzt.

3.2 Teilgebiet 2: Bereich Nord - Eisenbahnstraße

Der Bereich umfasst die entbehrlichen Bahnflächen und beinhaltet die Trasse der B 399n.
Die Flächen werden künftig über die abgestufte Eisenbahnstraße erschlossen und sind nach Bebauung und Nutzung in die dortige Struktur zu integrieren.

3.3 Teilgebiet 3: Bereich Süd - Arnoldsweilerstraße

Der Bereich umfasst die entbehrlichen Bahnflächen zwischen der Bebauung Arnoldsweilerstraße und dem verbleibenden Bahnbetriebsgelände. Darüber hinaus werden weitere Bereiche (P+R-Anlage, Platz vor der Unterführung) planerisch erfasst.

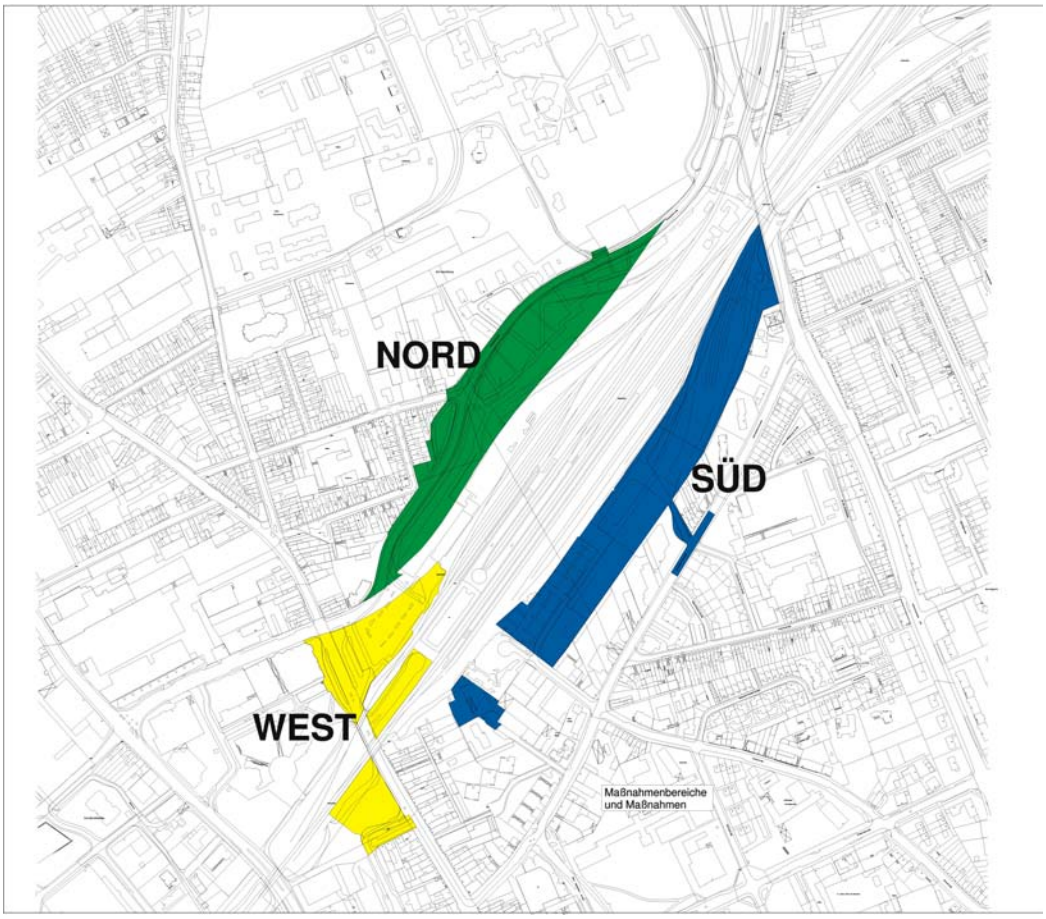


Abbildung 3: Teilgebiete

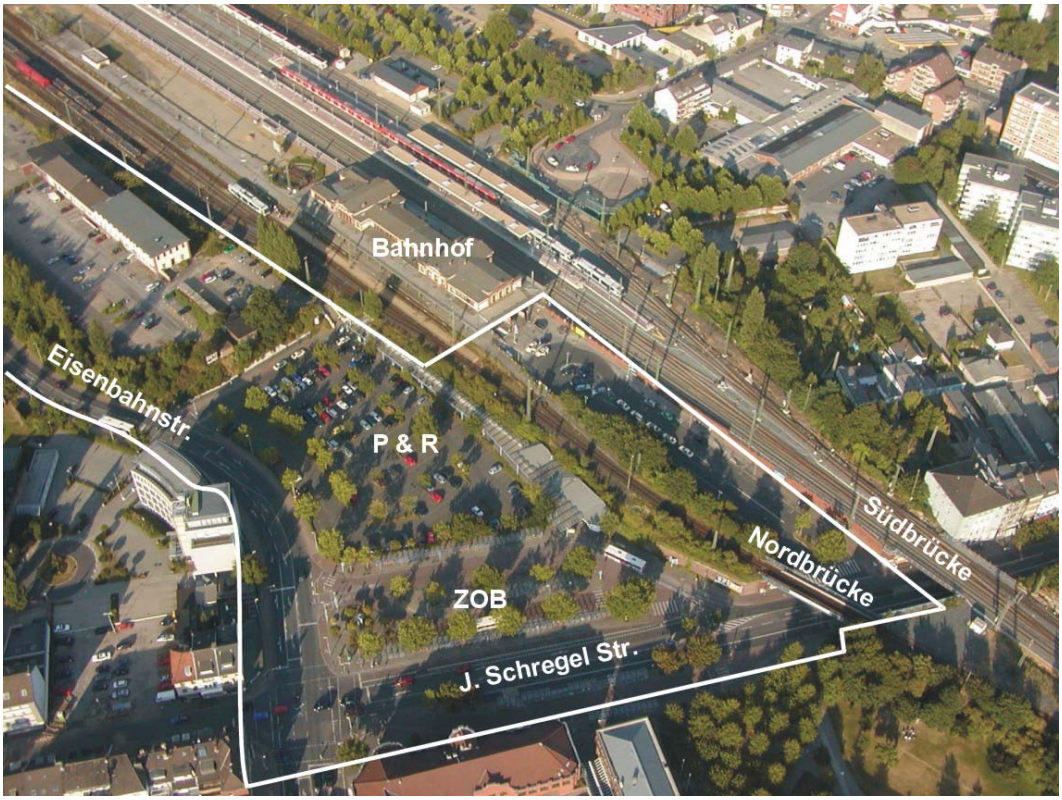


Abbildung 4: Luftbild Teilgebiet Bahnhof, ZOB, P+R-Anlage

Abbildung 5: Luftbild Teilbereiche Nord und Süd von Nordosten

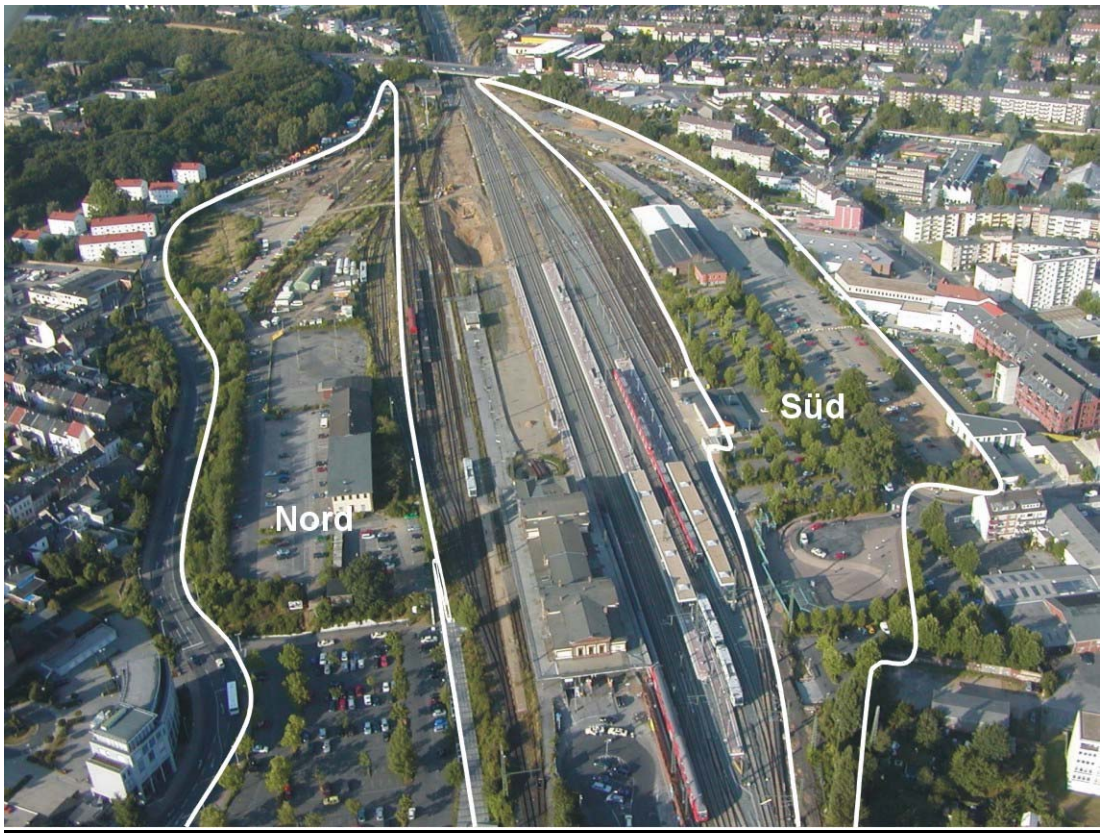


Abbildung 6: Luftbild Teilbereiche Nord und Süd von Südwesten

4 Bestandsanalyse Stadtgefüge / Städtebauliches Umfeld

4.1 Siedlungsraum

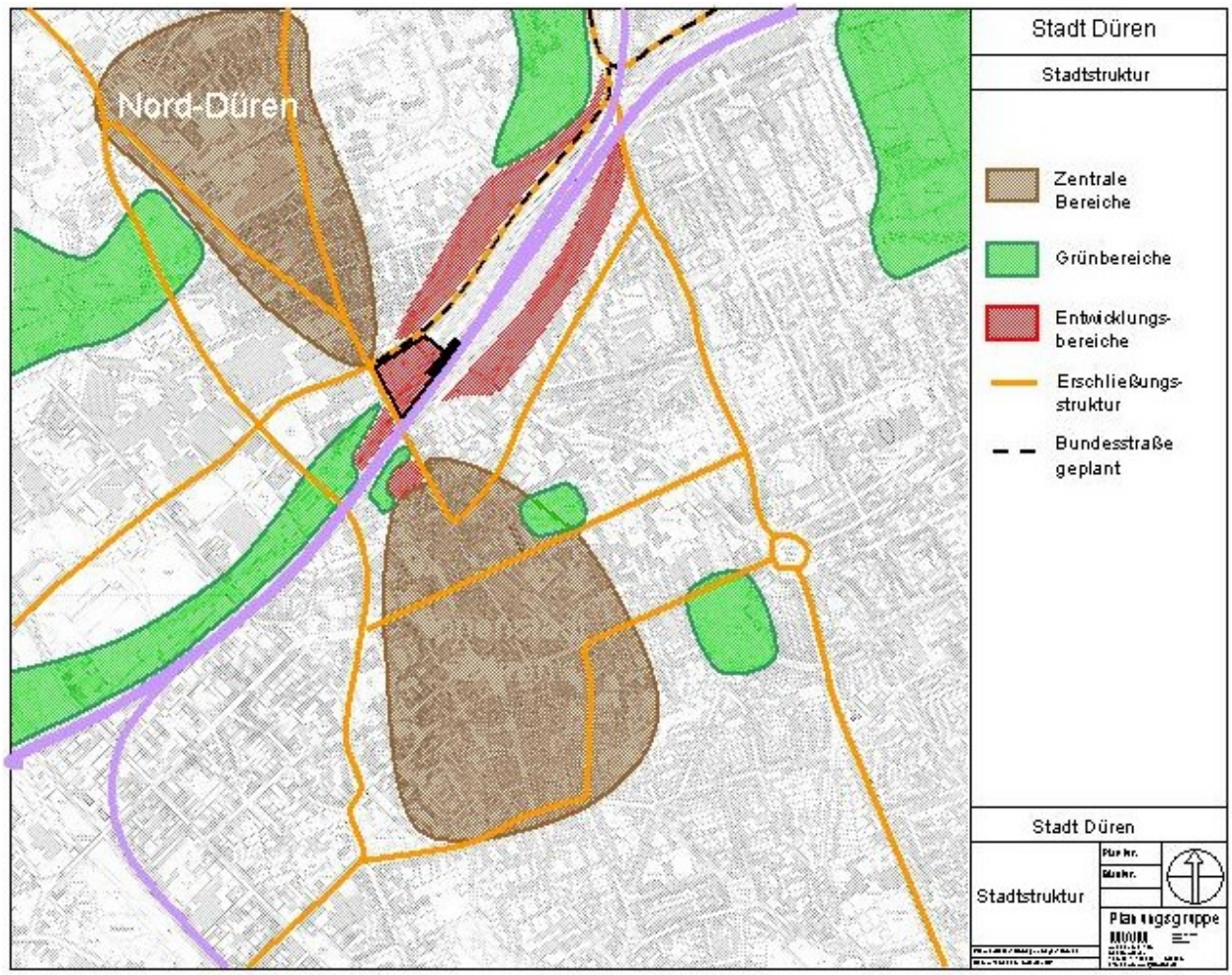


Abbildung 7: Stadtstruktur Düren

Düren ist eine insbesondere in der Neuzeit stetig gewachsene und schon früh industrialisierte Stadt, die nach weitgehender Zerstörung im Zweiten Weltkrieg heute überwiegend durch Bauten der 50er und 60er Jahre geprägt ist.

1841 erhielt Düren Eisenbahnanschluss. Die Bahnstrecke verläuft nördlich der Innenstadt von Südwesten in Richtung Nordosten. Mit Einrichtung des Bahnanschlusses setzte die Siedlungsentwicklung nördlich der Bahn ein, wo entlang der Rur Industrie und östlich davon gemischt genutzte Gebiete und Wohngebiete entstanden.

Die Innenstadt Dürens ist heute ein auch überörtlich bedeutsames Versorgungszentrum mit Einzelhandel, Bildungseinrichtungen und öffentlichen Verwaltungen. Wesentliches Hindernis für die städtebauliche Entwicklung ist die Bahnstrecke, die als Zäsur die Nordstadt vom Stadtkern und seinen Entwicklungen trennt. Nord-Düren hat nach einer Phase der Stagnation, auch durch den Wandel der Wirtschaftsstruktur bedingt, im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme seit den 70er Jahren wichtige Entwicklungsimpulse erhalten.

Zur Innenstadt hin orientierte, attraktive Nutzungen wie das „Haus der Stadt“ und das Kinocenter und Verwaltungen wie Bergamt und Wasserverband Eifel-Rur werteten den Stadtteil in den letzten Jahren weiter auf.

Die Siedlungsstruktur der Stadt Düren ist insgesamt bandartig und an der Rur orientiert. Die Grünzüge der Stadt sind überwiegend aus der Ruraue fortgeführte „Stiche“ zur Stadt hin oder Fortführungen der landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich der Stadt in die Siedlungsbereiche hinein.

4.2 Erschließung

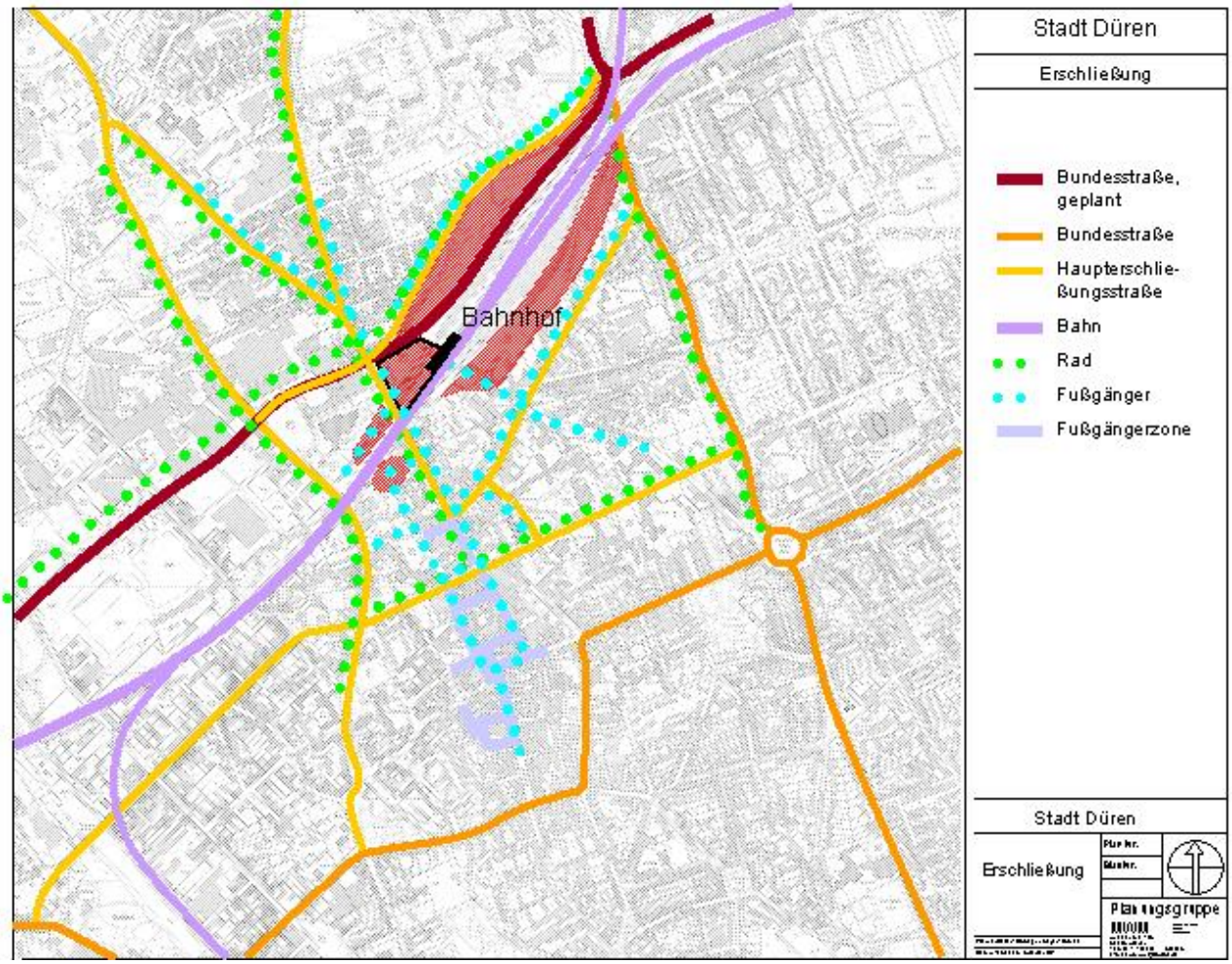


Abbildung 8: Erschließungsstruktur

Mit der Autobahn A 4 (E 5) und der Bahnstrecke Aachen-Köln liegt Düren an einer Verkehrsachse 1. Ordnung von internationaler Bedeutung. Durch die B 56 und B 399 besitzt die Stadt einen Verkehrsknoten, der das Fernverkehrsnetz mit dem regionalen Raum verbindet.

Der Bahnhof Düren stellt in diesem Zusammenhang einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt für die Regionalbahn dar. Neben der Fernstrecke Aachen-Köln laufen hier die Regionalbahnstrekken Düren - Jülich / Linnich und Düren - Heimbach zusammen, der Bahnhof ist Endstation der S-Bahn (S 12) von Köln.

Er ist darüber hinaus Verknüpfungspunkt im städtischen ÖPNV-Netz (ZOB). P+R-Anlagen für Auto- und Radfahrer auf der Süd- und Nordseite machen ihn zu einem attraktiven Umsteigepunkt für Pendler.

Für den MIV wird Düren über mehrere Bundesstraßen erschlossen, von denen die nach Norden führende B 56 an die Autobahn 4 anknüpft. Die Innenstadt ist mit einem Straßenring umgeben, der wiederum über Radiale mit dem äußeren Straßennetz verknüpft ist.

Ein gut ausgebautes Radwegenetz orientiert sich am Netz der Haupterschließungsstraßen.

Für die innere Erschließung des Stadtgebietes stellen die Bahntrasse und die Rur Engpässe dar. Hier gibt es jeweils nur wenige Querungsmöglichkeiten.

Eine Verbindung der Innenstadt mit Nord-Düren ist an drei Stellen vorhanden:

- Die Schoellerstraße überquert als B 56 am Ostende des Bahnhofsvorfelds die Bahnstrekke und dient als überörtliche Nord-Süd-Verbindung durch die gesamte Stadt.
- Die Philippstraße / Veldener Straße unterquert die Bahntrasse westlich des Bahnhofs, sie stellt die Verlängerung des westlichen Innenstadtrings nach Norden dar und ist stark belastet.
- Die Josef-Schregel-Straße unterquert die Bahntrasse direkt beim Bahnhof, der von ihr auch erschlossen wird. Trotz der Lage des ZOB an dieser Straße ist sie von allen drei Querungen noch am geringsten belastet.

Diese Querungen sind in das Radwegenetz der Stadt eingebunden. Die Unterquerung an der Josef-Schregel-Straße ist darüber hinaus in Verbindung mit der parallelen Bahnhofsunterführung die direkte und wichtigste Fußgängerverbindung zwischen Nord-Düren und der Innenstadt. Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer bietet die Unterführung am „Haus der Stadt“.

4.3 Bahnhofsumfeld

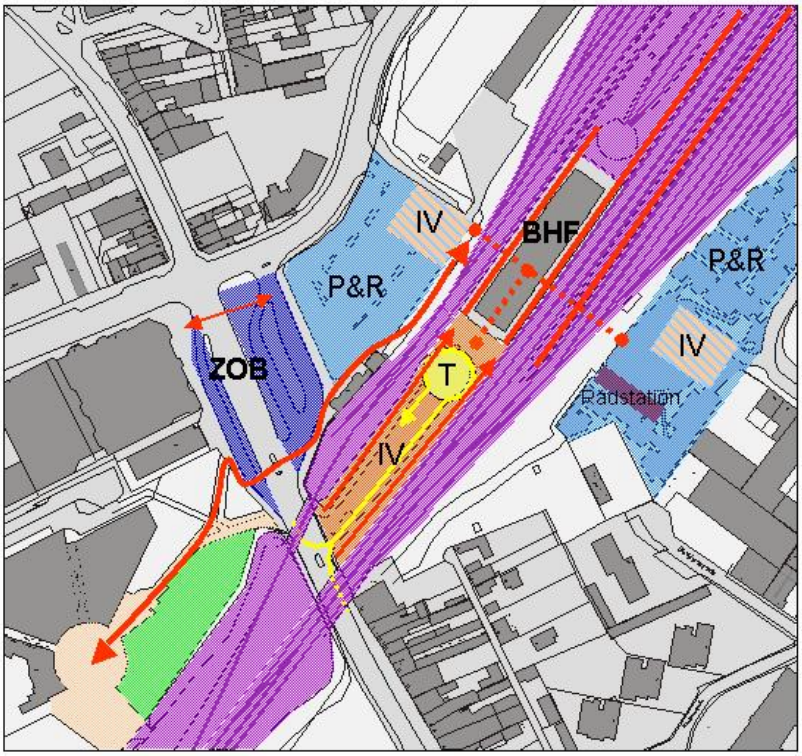


Abbildung 9: Bestandssituation Bahnhof Düren

Folgende Punkte bestimmen das Bild im direkten Bahnhofsumfeld (sh. Abb. 10):

- Die aufgefächerte Bahntrasse bildet mit 2 Brückenbauwerken eine Barriere zwischen der Innenstadt und Nord-Düren.
- Die beiden Brücken über die Josef-Schregel-Straße erzeugen mit 60 m Gesamtbreite zwischen Innenstadt und Nordstadt eine deutlich spürbare Trennwirkung und eine Isolierung des Bahnhofs von den Nachbarbereichen.
- Die einzigen Verbindungen zum Bahnhof bestehen in der langen Zufahrtsrampe von der Josef-Schregel-Straße und der abseits liegenden Fußgängerunterführung unter Gleisen und Bahnhofsgebäude. Der Bahnhof tritt im Stadtbild somit kaum in Erscheinung.
- Das Bahnhofsgebäude wird von der überwiegenden Zahl der Reisenden nicht erlebt, da diese die Unterführung benutzen. Der Bahnhof stellt damit kein erlebbares Eingangstor zur Stadt Düren dar.
- Der „Bahnhofsvorplatz“ liegt sehr beengt zwischen den beiden Eisenbahnbrücken. Er wird dominiert durch Auto- und Taxenvorfahrt. Die mit ca. 150 m überaus lange Zufahrt bildet topographisch eine zwischen Eisenbahnanlagen liegende Straßenschlucht (Angstraum ohne Aufenthaltsqualität).
- Für die Verknüpfung des Bahnhofs mit ZOB, P+R und B+R stellen Nordbrücke und östlicher Bahndamm gravierende Hindernisse dar. Es fehlt ein unmittelbarer Sichtkontakt zum Bahnhof.
- Die die Bahnsteige erschließende Unterführung ist als stadtteilverbindendes Element zwischen Innenstadt und Düren Nord wichtig für Fußgänger und Radfahrer. Der gegenwärtige Ausbaustandard entspricht nicht diesen Anforderungen.
- Wichtige publikumsintensive Einrichtungen wie das „Haus der Stadt“, die Stadtbücherei und das Kinocenter auf der Westseite der Josef-Schregel-Straße sind vom Bahnhof aus schlecht angebunden. Sie werden deshalb vom Bahnhof aus kaum wahrgenommen. Glei

ches gilt für den dort vorhandenen Einzelhandel und die Gastronomie. Negativ verstärkt wird diese Situation durch die langen Stützmauern der Brücken und die zur Nordseite weit auslaufende Böschung.

- Ansätze einer Grünverbindung West - Ost zwischen Ruraue und Schoellerstraße entlang der Bahnstrecke sind partiell vorhanden.
- Südlich der Bahntrasse und westlich der Josef-Schregel-Straße befindet sich das Kuhgassengelände. Dort ist ein Einkaufszentrum zur Ergänzung des zentralen Einkaufsbereichs Wirtelstraße im Bau. Damit befindet sich der Bahnhof Düren künftig am Rande der Einkaufs-City.
- Die Stadteingangssituation an der Kreuzung Josef-Schregel-Straße / Fritz-Erler-Straße (B 399n) / Eisenbahnstraße ist baulich nicht hinreichend gefasst.

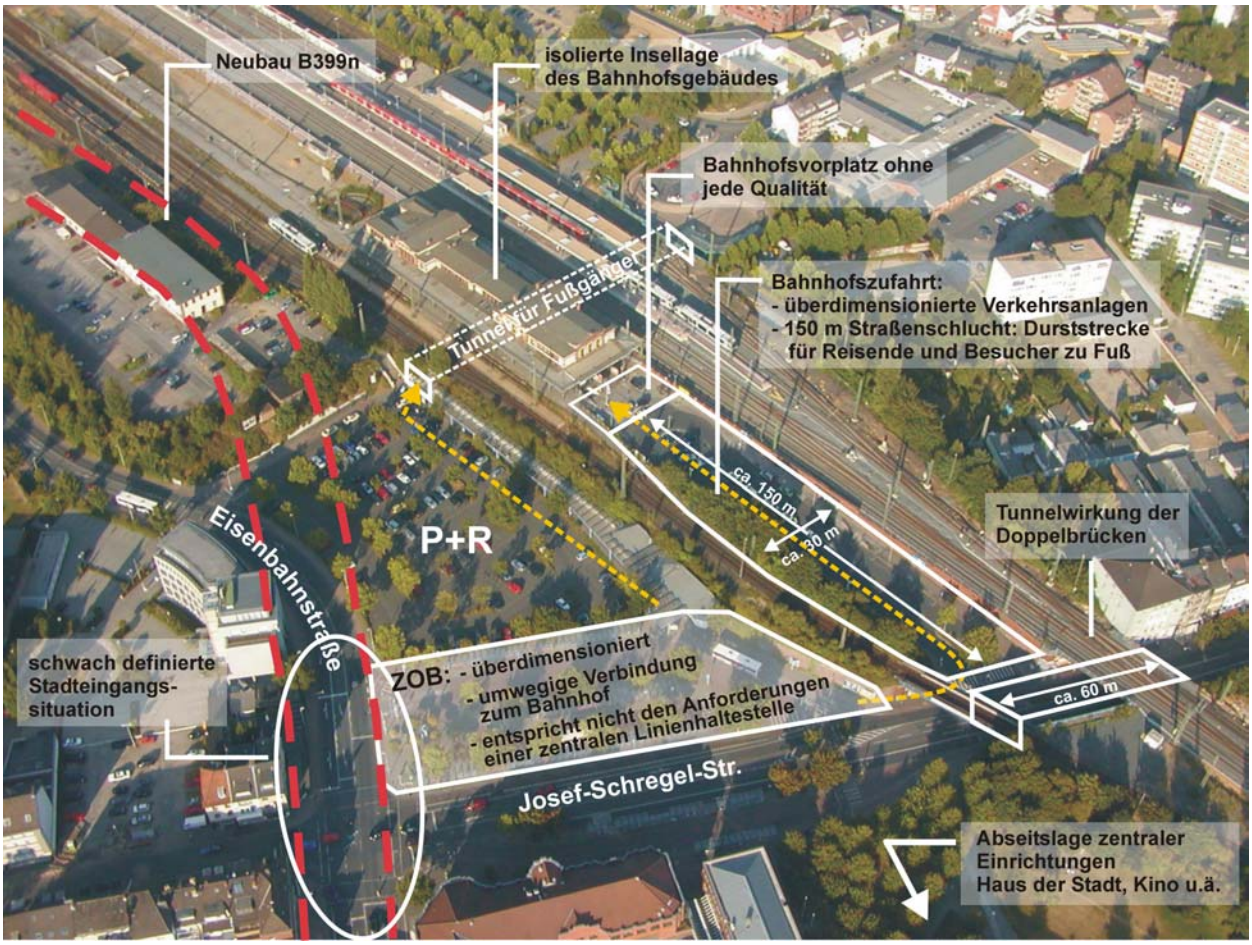


Abbildung 10: Luftbild Bahnhofsumfeld

4.4 Nutzungs- und Bebauungsstruktur / Freiraum, Grünstruktur, Stadtbild

Nutzungs- und Bebauungsstruktur

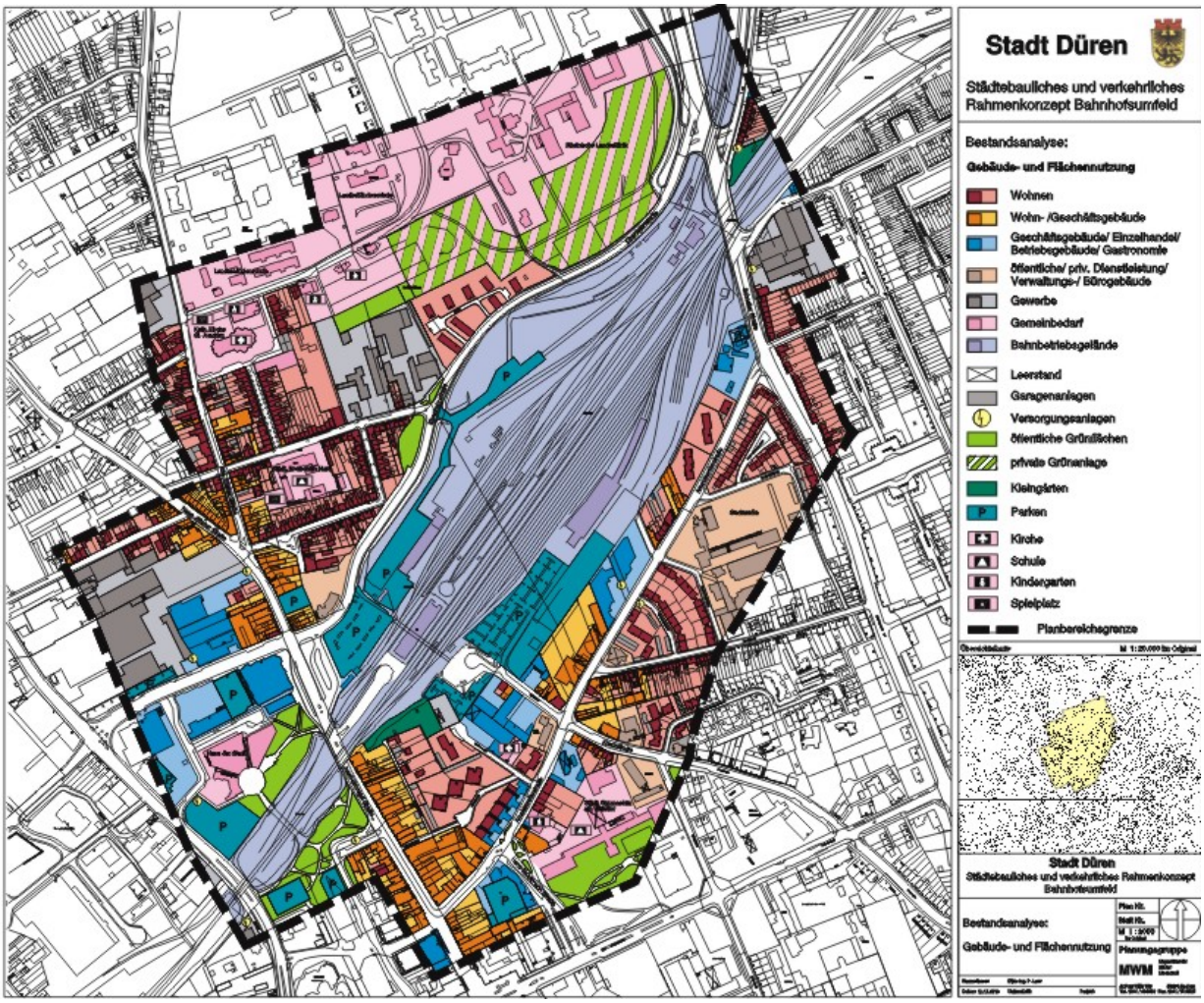


Abbildung 11: Bau- und Nutzungsstruktur - Bestand

Die Nutzungsstruktur im Bahnhofsumfeld ist nach Art, Umfang und Erscheinungsbild sehr heterogen:

- Nördlich der Bahnstrecke prägt im Bereich Schulstraße / Alte Jülicher Straße die Stadtplanung des 19. Jahrhunderts das Erscheinungsbild. Wohn- und Mischnutzung bestimmen den Charakter.
- Daran schließen sich bauliche Entwicklungen insbesondere aus der Nachkriegszeit an, die durch Gewerbe, Handel und Dienstleistung bestimmt sind.
- Im Bereich „Haus der Stadt“ wurde bewusst ein Schwerpunkt mit Versorgung, Freizeit, Grün und dem „Haus der Stadt“ geschaffen, um die Barriere der Bahn zu überwinden und im Norden positive Entwicklungsimpulse zu setzen.

Gewerbe und Dienstleistung nördlich des Zuges Fritz-Erler-Straße / Eisenbahnstraße weisen drei Schwerpunkte auf:

- Das Gewerbe im industriellen Maßstab an der Veldener Straße
- Der kleingewerbliche Komplex an der Schulstraße
- Der besondere Akzent in städtebaulich prominenter Lage ist das Verwaltungsgebäude des Wasserverbandes Eifel-Rur (WVER).

Von besonderer Bedeutung für Düren ist der weitläufige Bereich der Kliniken des Landschaftsverbandes Rheinland. Damit ist entlang des Zuges Fritz-Erler-Straße / Eisenbahnstraße eine klare Gliederung erkennbar.

- Der südwestliche Abschnitt wird bestimmt durch zentrale Versorgungs- und Verkehrseinrichtungen, Gewerbe und Gemeinbedarf.
- Der Mittelabschnitt ist geprägt durch Wohnen, unterbrochen durch einen begrenzten Gewerbebereich.
- Nordöstlich schließt sich die große öffentlich zugängliche Parkanlage der Kliniken des Landschaftsverbandes Rheinland an.

Der Bereich südlich der Bahnstrecke im Bereich Arnoldsweilerstraße / Lagerstraße ist uneinheitlich in Erscheinungsbild und Nutzungsstruktur:

- Auf der Nordseite der Arnoldsweilerstraße wechseln sich Wohn-, Misch und Gewerbekomplexe miteinander ab. Die Südseite ist eindeutiger mit Wohn- und Mischbebauung besetzt, unterbrochen von dem Gebäudekomplex der Stadtwerke.
- Ausnahme ist die Josef-Schregel-Straße, die nach Bebauung und Nutzung klar orientiert ist (Wohnen / Geschäfte).
- Bedingt durch die Kriegsschäden ist nur wenig Altbausubstanz vorhanden.

Freiraum, Grünstruktur, Stadtbild

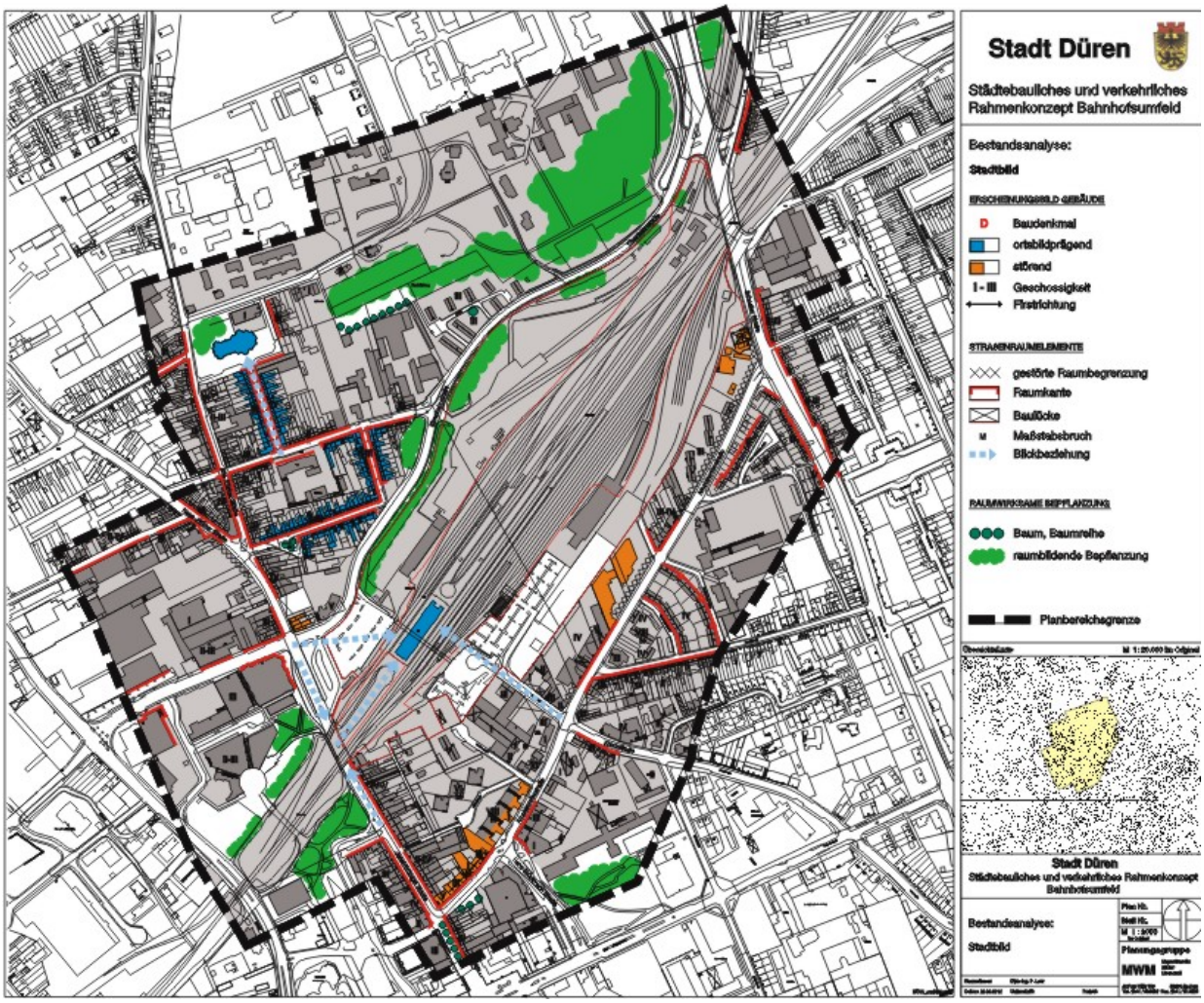


Abbildung 12: Freiraum, Grün und Stadtbild - Bestand

Als Grünfläche befindet sich im nördlichen Bereich der Park der Kliniken des Landschaftsverbandes Rheinland. Auf der Südseite der Bahnstrecke liegen die Kleingärten entlang der Bahnfläche und der Theodor-Heuss-Park. Im Bereich westlich des Bahnhofs ist die Bahnstrecke beidseitig von Grünanlagen („Haus der Stadt“, Langemarckpark) gefasst.

Städtisch geprägte Freiräume sind:

- ZOB
- Bahnhofsvorplatz
- Platz an der Südseite der Fußgängerunterführung (Lagerstrasse).

In der gegenwärtigen Situation tragen sie nur wenig zur Qualität des Bahnhofsumfeldes bei. Landschafts- und Grünelemente von Bedeutung beschränken sich auf die drei Parkanlagen an der Kliniken des Landschaftsverbandes Rheinland, um das „Haus der Stadt“ und im Langemarckpark auf der Südseite der Bahnstrecke.

Verbindende Grünelemente sind nicht vorhanden. Die Parkanlagen weisen nach den Ergebnissen der Landschaftspflege-Voruntersuchungen eine relativ hohe Eingriffsempfindlichkeit auf (alter Baumbestand). Auf den Brachflächen hat sich im Laufe der Zeit Vegetation entwickelt, die jedoch von untergeordneter Bedeutung ist und insofern keine Restriktion für die bauliche Entwicklung darstellt (siehe landschaftspflegerische Voruntersuchung).

4.5 Technische Infrastruktur

Das Leitungs- und Versorgungsnetz wurde im Untersuchungsraum aufgenommen. Danach sind im engeren Plangebiet technische Anlagen vorhanden, die den Planungsspielraum etwas einschränken:

- Einzelne Oberleitungsmasten müssen für das Freimachen der Flächen versetzt werden, ebenso wird die Verlegung verschiedener Strom- und signaltechnischer Kabel erforderlich werden.
- Das Niederschlagswasser aus dem Bereich nördlich der Bahntrasse kann nur gedrosselt an den Kanal in der Josef-Schregel-Straße abgegeben werden. Bis dorthin ist die Kanalisation neu zu errichten.