



Aktenzeichen: 61-S/Se

Datum: 09.09.2021

Hinweis: XVI/0185

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss Haupt- und Finanzausschuss
 Stadtrat

Neugestaltung Bahnhofsvorplatz ZOB, hier: Erläuterung der Planung und Beschluss der Planungsanpassungen

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Der vorliegenden Entwurfsplanung für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit den Teilbereichen Bahnhofsvorplatz, ZOB und Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz wird als Grundlage für den weiteren Planungsprozess zugestimmt.
2. Der Weiterführung der Planung des Wasserspiels in der durch das Planungsbüro vorgeschlagenen Ausführungsvariante als längliches Wasserbecken mit 14 beleuchteten Wasserfontänen und Wasserüberlauf zur Platzseite samt Wasserrinne wird zugestimmt.
3. Der Weiterführung der Planung der öffentlichen Toilettenanlage in der durch die Verwaltung vorgeschlagenen Ausführungsvariante als barrierefreie und vandalismussichere WC-Anlage mit separatem Pissoir und Technikraum wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt das Planungsbüro Mailänder Consult mit der Erarbeitung von zwei Alternativen bezüglich der Überdachung des Mittelbussteiges zu beauftragen. Dabei soll eine kostengünstigere Alternative sowie eine Alternative mit optimaler Integration einer Photovoltaikanlage erarbeitet werden.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorliegenden Planung die europaweite Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen (LPH 5-9) und Fachplanungsleistungen vorzubereiten.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	<input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

Begründung:

Als eines der wesentlichsten Infrastruktur- und Leuchtturmprojekte innerhalb des Stadterneuerungsgebietes „Innenstadt“ ist die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit dem Ausbau des Bahnhofsvorplatzes, dem Teilausbau der Eisenbahnstraße inklusive des Kreisverkehrsplatzes Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße, Eisenbahnstraße und dem Ausbau des ZOB vorgesehen. Ziel der Neugestaltung ist die Schaffung eines modernen, barrierefreien, klimafreundlichen innerstädtischen ÖPNV-Knotenpunktes sowie eines attraktiven städtebaulichen Entrees in die Innenstadt. Durch die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes im Zusammenspiel mit dem ZOB und der Eisenbahnstraße soll ein Stadtraum mit eigener Identität und Aufenthaltsqualität entstehen.

Die Vorentwurfsplanung des Planungsbüros Mailänder Consult hierzu wurde zuletzt im Rahmen der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 07.10.2014 vorgestellt. Die damalige Vorentwurfsplanung ist als Anlage 1 beigefügt. Bezüglich des Werdegangs der Planung wird auf die Drucksachen Nr. XVI/0027 sowie XVI/0185 verwiesen. Die Grundzüge der Planung wurden seither nicht verändert. Es erfolgten lediglich geringfügige Anpassungen und Optimierungen der Planung aufgrund von Anregungen und Forderungen der DB-Station&Service AG und des Landesbetriebes Mobilität (LBM).

Die Konzeption der Planung wird nachfolgend noch einmal erläutert und es werden die zwischenzeitlich erforderlichen Planungsanpassungen sowie die erfolgte Fördermittelbeantragung dargestellt:

Die Konzeption ist in drei Teile gegliedert. Es handelt sich um den Bahnhofsvorplatz, den ZOB und den Bereich der Eisenbahnstraße mit dem dazugehörigen Kreisverkehr (siehe Anlage 1). Übergeordnetes Ziel dieser Maßnahme ist die städtebauliche Neuordnung des gesamten Bahnhofsumfeldes. Dabei soll sowohl der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) neu geordnet und den heutigen verkehrlichen Anforderungen angepasst werden, als auch der bisherige Bahnhofsvorplatz als städtebauliche Fläche aufgewertet werden.

Teilbereich Bahnhofsvorplatz

Ausbau Bahnhofsvorplatz (Flächenausbau)

Der Bahnhofsvorplatz soll im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes als großzügiger und hochwertig gestalteter Platzbereich mit Aufenthaltsfunktion hergestellt werden. Durch die Freiräumung des Bereiches und dessen Befreiung von den derzeit dort vorhandenen PKW-Stellplätzen wird ein attraktiver innerstädtischer Platzraum geschaffen, der optisch über die Eisenbahnstraße bis zur gegenüberliegenden Bebauung gezogen werden soll. Dadurch entsteht ein attraktives Entree zur Innenstadt. Der Bahnhofsvorplatz soll nach dem Umbau eine wesentlich klarere Hinführung zur Stadtmitte und zum ZOB ermöglichen. Die Baumstandorte an der Ostseite des Platzes unterstützen die Lenkungsfunktion zur Innenstadt und tragen zur Attraktivierung des Platzrandes sowie zur Beschattung bei.

Durch die Herstellung eines taktilen Leitsystems, das an das bestehende taktile Leitsystem des Bahnsteiges angeschlossen wird und sich im Bereich des ZOB und der Eisenbahnstraße fortsetzt, wird den Belangen der Barrierefreiheit Rechnung getragen. Die Maßnahme wurde im Vorfeld mit dem hierfür zuständigen Beirat für Menschen mit Behinderungen abgestimmt.

Vor dem südlichen Flügel des Bahnhofsgebäudes wird ein Bereich für Außengastronomie auf dem Platz geschaffen. Dieser trägt zur Belebung des Platzes bei und lädt zum Verweilen ein. Hieran schließen sich im Süden vier Behindertenstellplätze an. Im nördlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind angrenzend an die Eisenbahnstraße fünf Stellplätze für Taxen vorgesehen. Zusätzlich zu den vier Behindertenstellplätzen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsgebäude und den fünf vorgesehenen Stellplätzen für Taxen sind des Weiteren drei für den Betriebsablauf der DB unverzichtbare PKW-Stellplätze für Mitarbeiter der DB im Bereich südlich des Stellwerkes vorzusehen.

Die Beleuchtung soll gemäß Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes mittels Stabmasten-Sonderleuchten mit ein bis drei Leuchtenansätzen erfolgen.
(siehe Anlage 11)

Die Ausbaufäche des Bahnhofsvorplatzes beläuft sich abzüglich der Flächen für das Sonderbauwerk Brunnenanlage / Wasserspiel und die in diesem Bereich vorgesehene öffentliche Toilettenanlage auf 3.057 qm. Die Förderung dieses Teilbereiches soll mittels Städtebauförderungsmitteln aus dem Programm „Lebendige Zentren“ erfolgen. Die Maßnahme ist Gegenstand des Jahresförderantrages 2021, der inzwischen bei der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Neustadt eingereicht wurde. Die Förderung für den Flächenausbau erfolgt bei Städtebauförderungsmaßnahmen im Rahmen einer durch den Fördermittelgeber festzulegenden Förderobergrenze pro qm Ausbaufäche.

Die hierfür mögliche Spanne liegt derzeit in einem Bereich zwischen 185,- €/qm und 400,- €/qm und ist von der städtebaulichen Bedeutung sowie angestrebten Ausbauqualität abhängig. Der Flächenpauschale pro qm Ausbaufäche unterliegen die Kosten für den Rückbau des Tiefbaubestandes samt vorhandener Ausstattung, die Kosten der Herstellung des neuen Unterbaus und Oberbaus, der Bepflanzung, der Beleuchtung sowie der Stadtmöblierung mit Sitzbänken, Pollern, Mülleimern, Fahnenmasten, Wegeleitsystemen oder Bodenhülsen inklusive anteiliger Kosten für die Baustelleneinrichtung, die Mehrwertsteuer und die anteiligen Baunebenkosten.

Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des gesamten Ausbaubereiches, der angestrebten Ausbauqualität und den damit einhergehenden hohen Baukosten wurde der Fördermittelgeber seitens der Verwaltung um Festlegung der maximal möglichen Förderobergrenze von 400,- €/qm Ausbaufäche gebeten, was einer Förderobergrenze für den Flächenausbau des Bahnhofsvorplatzes i.H.v. 1.222.800,00 € (= 3.057 qm * 400,- €/qm) entspricht.

Die voraussichtlichen Bruttobaukosten des Flächenausbaus des Bahnhofsvorplatzes inkl. Baunebenkosten belaufen sich gemäß Kostenberechnung des beauftragten Ingenieurbüros Mailänder Consult auf einen Betrag i.H.v. 1.674.417,01 €, was bei 3.057 qm Ausbaufäche durchschnittlichen Ausbaukosten i.H.v. 547,73 €/qm Ausbaufäche entspricht. Die hohen Baukosten sind auf die Notwendigkeiten des angestrebten hochwertigen Ausbaus mit einer qualitativ hochwertigen Pflasterung, einer entsprechenden Ausstattung mit hochwertigen Sitzbänken, Pollern, Leuchtmasten, Mülleimern, einem Wegeleitsystem und einer Bodenhülse zur Aufstellung eines Weihnachtsbaumes sowie einer erforderlichen Begrünung mittels Bäumen in einer entsprechenden Größe mit dazugehörigen Baumscheiben zurückzuführen.

Ebenso muss der gesamte Unterbau des Platzbereiches so hergestellt werden, dass eine Befahrbarkeit mit PKW und LKW im Bedarfsfall möglich ist z.B. für Müllfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge oder Fahrzeuge der DB. Es bestehen hier somit keine nennenswerten Einsparpotentiale ohne die Grundzielsetzung der Schaffung eines hochwertig gestalteten Entreebereiches zu gefährden.

Die Kosten sind daher vor dem Hintergrund der städtebaulichen Bedeutung und hohen Frequentierung des Bereiches sowie der damit einhergehenden städtebaulichen Zielsetzung der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes aus Sicht der Verwaltung als gerechtfertigt anzusehen.

Abbruch Buswartehalle im Bereich Bahnhofsvorplatz

Eines der Ziele der Neugestaltung des Bereiches Bahnhofsvorplatz, ZOB ist es, eine bessere Verbindung zwischen dem Bahnsteig und den öffentlichen Bereichen des Bahnhofsvorplatzes und ZOB zu erreichen. Durch eine offene Gestaltung sollen die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn bzw. Bahn und Bus erleichtert werden. Hierzu soll die ursprüngliche Buswartehalle, die sich derzeit zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Stellwerk befindet, abgebrochen werden. Durch die Überdachung der neu geplanten zentralen Bussteigmittelinsel im Bereich des ZOB sowie durch drei neue Einzelüberdachungen der Buswartehäuschen am gegenüberliegenden Seitenbussteig vor dem Stellwerk sind ausreichend neue, attraktive Unterstellmöglichkeiten vorgesehen. Die bisherige Buswartehalle weist zudem erhebliche gestalterische Defizite auf.

Ebenso sind Begrünungsmaßnahmen durch Neupflanzung von Bäumen als Ersatz für die durch die Planung abgängigen Bäume und zur Ausbildung der westlichen Platzraumkante sowie die Errichtung einer barrierefreien Toilettenanlage im Bereich zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Stellwerk vorgesehen. Der Rückbau der Buswartehalle fällt als Gebäudeabbruch nicht unter die Förderpauschale des Flächenausbaus, sondern wird bei förderrechtlicher Anerkennung als eigenständige Teilmaßnahme in Höhe der geschätzten Kosten gefördert. Gemäß der Kostenberechnung belaufen sich die voraussichtlichen Bruttobaukosten des Abbruchs der Buswartehalle inklusive Entsorgung, anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung auf einen Betrag i.H.v. 68.156,47 € (gerundet: 68.150,-€). Es wird derzeit davon ausgegangen, dass aufgrund der verbauten Materialien der Buswartehalle eine Entsorgung des Abbruchmaterials als Sondermüll auf der Deponie erforderlich sein wird. Entsprechende Untersuchungen finden vorher statt.

Sonderbauwerk Brunnenanlagen / Wasserspiel

Im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofsvorplatzes soll auch ein längliches Wasserspiel mit 14 Wasserdüsen bzw. Wasserfontänen vor dem vorgesehenen Bereich für die Außengastronomie entstehen.

Hierzu stehen folgende Ausführungsalternativen zur Auswahl:

Das Wasserspiel kann entweder als ebenerdige Wasserdüsen oder als Wasserbecken mit integrierten Wasserfontänen ausgeführt werden.

Der Vorteil der ebenerdigen Wasserdüsenvariante liegt in der Möglichkeit der Überfahrbarkeit der Fläche, wenn die Düsen abgeschaltet sind und in den etwas geringeren Herstellungskosten.

Der Vorteil eines Wasserbeckens mit integrierten Wasserfontänen liegt in der Möglichkeit das Element Wasser als gestalterisches Highlight besser wahrnehmbar auf der großen Platzfläche zu inszenieren und dessen Effekt als Teilmaßnahme zur Anpassung städtebaulicher Strukturen an die Folgen des Klimawandels durch eine deutlich größere Wasseroberfläche besser zur Geltung zu bringen.

Das Planungsbüro hat daher mit fachlicher Unterstützung eines Brunnenanlagenherstellers einen interessanten Vorschlag für ein Wasserbecken mit integrierten Wasserfontänen vorgelegt.

Das Wasserspiel mit 14 einzeln ansteuerbaren, beleuchteten Fontänen ist dabei in eine Sichtbetoneinfassung integriert, die zum Gastronomiebetrieb und zu den Behindertenstellplätzen hin eine etwas höhere Sitzkante aufweist und zum Platzbereich hin eine niedrigere Kante mit Wasserüberlauf und Ablaufrinne. Die Wasserfläche ist somit vom Platzbereich aus direkt sichtbar und läuft dabei über die Ablaufkante in die auf Platzniveau befindliche Rinne vor dem Becken. Verschmutzungen z.B. durch herabfallende Blätter werden durch den Wasserüberlauf an die Ablaufkante bzw. zur Ablaufrinne befördert und können so leichter entfernt werden.

Das Element Wasser wird durch die vorgeschlagene Ausführungsvariante des Wasserspiels als Wasserbecken mit Fontänen und Überlauf als Highlight auf dem Platzbereich inszeniert, trägt durch seine 14 Wasserfontänen und der fast 50 qm großen Wasseroberfläche zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse bei und stellt somit auch eine Maßnahme zur Anpassung städtebaulicher Strukturen an die Folgen des Klimawandels dar (Stichwort: Abkühlung in Hitzesommern). Die Lenkungsfunction zur Innenstadt soll durch das Wasserspiel zusätzlich unterstützt werden. Zudem schirmen die plätschernden Wassergeräusche der Fontänen die sonstigen Verkehrsgeräusche ab. Durch eine Beleuchtung der Wasserfontänen bei Nacht wird das Wasserspiel in die Lichtkonzeption mit eingebunden.

Die Größe des Wasserbeckens mit 3 m Breite, 19 m Länge und ca. 30 – 50 cm Höhe stellt angesichts der Gesamtausbaufäche des Bahnhofsumfeldes von fast 12.000 qm eine angemessene Dimensionierung dar, wodurch die erforderliche Wahrnehmbarkeit des Wasserbeckens als besonderes Ausstattungselement der Platzgestaltung mit Lenkungsfunction gewährleistet wird.

Die voraussichtlichen Bruttobaukosten für die Brunnenanlage mit Bodenaushub, Fundamentierung des Wasserbeckens, Betonfertigteil des Wasserbeckens, Grundleitungen, wassertechnischer Ausstattung (Pumpenkammer, Wasserreservoir, Düsenköpfe, Zu- und Ablaufsystem, Steuerungsprogramm etc.) sowie Fontänenbeleuchtung inklusive anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung belaufen sich gemäß der Kostenberechnung des beauftragten Ingenieurbüros Mailänder Consult auf einen Betrag i.H.v. 546.797,13 € (gerundet: 546.800,- €) und wurden im Rahmen des Jahresförderantrages 2021 als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus beantragt. Alternativ zum Wasserbecken mit sichtbarer Wasseroberfläche und Überlauf ist auch eine Ausführung mit platzniveaugleichen Wasserdüsen möglich, deren Wahrnehmbarkeit auf der großen Platzfläche weniger stark ausgeprägt ist, als dies bei dem dreidimensionalen Wasserbecken mit Wasserfontänen der Fall ist. Wasserdüsen entfalten ihre gestalterische Wirkung eher als mehrreihige Wasserdüsenfelder. Der Vorteil der Überfahrbarkeit platzniveaugleicher Wasserdüsen ist für den vorgesehenen Standort aus Sicht der Verwaltung nicht besonders relevant, da die Platzfläche insgesamt sehr groß ist, keine nennenswerte Erleichterung bezüglich der Erreichbarkeit des Bahnhofsgebäudes entsteht und der Bahnhofsvorplatz auch bei Festen in der Innenstadt nicht den zentralen Veranstaltungsort darstellt.

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung der Bahnhofsvorplatzgestaltung (Schaffung eines attraktiven Entrees in die Innenstadt) sowie den Vorteilen bezüglich der Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse (Kühlungseffekt durch Wasserverdunstung, geringere Oberflächenerwärmung) hält die Verwaltung die vom Planungsbüro vorgeschlagene Ausführungsvariante als Wasserbecken mit Fontänen und Überlaufkante und somit die Schaffung eines gut wahrnehmbaren Highlights der Platzausstattung für geeignet, um den gewünschten Effekt der Wasserinszenierung als Gestaltungselement optimal zu erreichen.

Sonderbauwerk Entsorgung belasteter Böden LAGA > Z2

Im Jahr 2014 wurden durch das hierfür beauftragte Büro WPW Geoconsult Südwest GmbH ein Baugrundgutachten (Geo- und abfalltechnischer Bericht) erstellt, aus dem hervorgeht, dass in wenigen Teilabschnitten des Ausbaubereiches auch Belastungen mit Benzo(a)pyren und PAK festgestellt wurden, die eine Einstufung gemäß LAGA > Z2 und somit eine Entsorgung belasteter Böden auf der Deponie als Sondermüll erfordern, was mit erhöhten Entsorgungskosten verbunden ist. Derartige Baugrunduntersuchungen können jedoch nur als Orientierungsrahmen dienen. Bezüglich des Umfangs der ggf. notwendigen Entsorgungskosten müssen somit in der Kostenberechnung grobe Annahmen getroffen werden. Es ist vorgesehen, kurz vor Beginn der Bauarbeiten erneut Baugrunduntersuchungen durchführen zu lassen, da deren Ergebnisse für eine Entsorgung maximal 6 Monate gültig sind. Während der Baumaßnahme werden zusätzlich die vorgeschriebenen Beprobungen des Aushubmaterials erfolgen. Beim eingereichten Jahresförderantrag 2021 wurde vorsorglich auf Grundlage der bisherigen Erkenntnisse aus dem bereits vorliegenden Baugrundgutachten und der Tatsache, dass es sich bei der Ausbaufäche um Flächen des DB-Konzerns mit unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen handelt, was Schadstoffbelastungen vermuten lässt, von einem Kostenansatz brutto inklusiver anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung i.H.v. 7.132,65 € (gerundet: 7.100,- €) für die Entsorgung belasteter Böden > Z2 ausgegangen. Auch diese Kosten wurden als Sonderbauwerk außerhalb der Förderpauschale des Flächenausbaus beantragt.

Sonderbauwerk Rückbau der im Boden befindlichen Mauern der Kellerräume des ehemaligen Bahnhofsgebäudes

Unter dem jetzigen Bahnhofsvorplatz befinden sich im Bereich zwischen dem heutigen Bahnhofsgebäude und der Buswartehalle die alten Grundmauern des Kellers des früheren, historischen Bahnhofsgebäudes. Die Kellerräume wurden bis auf einen Versorgungstunnel und einen Kellerraum verfüllt. Die im Boden vorhandenen Grundmauern des Kellers sowie die Infrastruktur des Versorgungstunnels müssen im Rahmen der neuen Baumaßnahme zurückgebaut und der Bereich neu verfüllt werden, da die Neuplanung die Anpflanzung von Bäumen sowie eine neue Toilettenanlage sowie Teile der DFI-Anlage in diesem Bereich vorsehen, die mit neuen Leitungen versorgt werden müssen. Gemäß der Kostenberechnung des Planungsbüros Mailänder Consult rechnet die Verwaltung für den Rückbau der ehemaligen Kellermauern inklusive Entsorgung des Aushubmaterials und Neuverfüllung sowie anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung mit Bruttobaukosten i.H.v. 252.020,42 € (gerundet: 252.000,- €). Da es sich hier um außergewöhnliche und unvermeidbar notwendige Zusatzarbeiten handelt, wurde die Anerkennung dieser Kosten als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus beantragt.

Sonderbauwerk Abgrenzungsmauer + Toreinfahrt und Müllplatzeinzäunung zwischen Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 und Bahnhofsgebäude

Da im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes neben der Fläche für die Außengastronomie auch vier behindertengerechte PKW-Stellplätze vorgesehen sind, um diese in möglichst kurzer Entfernung zum Bahnhofsgebäude zu platzieren, kann künftig die bisherige Toreinfahrt zum Hofbereich zwischen dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 und dem Bahnhofsgebäude nicht mehr angefahren werden, da sich die behindertengerechten PKW-Stellplätze direkt davor befinden. Da der Hofbereich u.a. auch als Abstellplatz für Müllcontainern und als Anlieferung für den Gastronomiebetrieb dienen soll, muss die bestehende Abgrenzungsmauer samt dem alte Tor und der Tür zwischen dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 und dem Bahnhofsgebäude abgebrochen und durch eine neue Abgrenzungsmauer mit dann passend platziertem Tor samt Tür ersetzt werden, damit künftig die Müllfahrzeuge den Bereich anfahren können und die Anlieferung des Gastronomiebetriebes sichergestellt werden kann. Zur Abgrenzung des Müllbereiches zum benachbarten Grundstück 2551/18 sowie zum Seiteneingang des Gastronomiebetriebes im Bahnhofsgebäude soll hinter der neu zu errichtenden Mauer eine Einzäunung des Mülllagers erfolgen. Die Verlagerung des Mülllagers an diesen Standort ist erforderlich, da aufgrund der Planungsziele das Mülllager nicht mehr an seinem bisherigen Standort zwischen dem Bahnhofsgebäude und der abzubrechenden Buswartehalle verbleiben kann. Gemäß der Kostenberechnung des Planungsbüros Mailänder Consult rechnet die Stadt für den Abbruch und die Neuerrichtung der Mauer inklusive Tor und Tür sowie für die Errichtung der Einzäunung des Mülllagers inklusive anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung mit Bruttobaukosten i.H.v. 47.630,27 € (gerundet: 47.600,- €). Da diese Baumaßnahme eine Folge der Neuplanung des Platzbereiches ist, wurde die Anerkennung dieser Kosten als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus beantragt.

Sonderbauwerk Gabionenbrüstung an DB-Stellplätzen

Aus Gründen des Betriebsablaufes besteht die DB darauf, dass die vorhandenen PKW-Stellplätze südlich des Stellwerkes weiterhin erhalten bleiben. Diese werden derzeit durch einen massiven Zaun, der sich zwischen dem Stellwerk und der Buswartehalle befindet, vom Bahnsteig abgetrennt. Mit Abbruch der Buswartehalle und Umsetzung der Tiefbaumaßnahmen entfällt auch dieser Zaun. Da jedoch aufgrund von Sicherheitsvorschriften der Bahn durch bauliche Maßnahmen zu verhindern ist, dass PKW oder LKW eine direkte Zufahrtsmöglichkeit auf den Bahnsteig haben, ist hier eine neue Abgrenzung herzustellen. Dies soll nun durch eine Gabionenbrüstung erfolgen. Gemäß der Kostenberechnung des Planungsbüros Mailänder Consult rechnet die Stadtverwaltung für die Herstellung der Gabionenbrüstung inklusive anteiliger Baunebenkosten sowie anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung mit Bruttobaukosten i.H.v. 11.095,24 € (gerundet: 11.100,- €). Diese Kosten wurden ebenfalls als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus beantragt.

Herstellung öffentliche Toilettenanlage im Bereich Bahnhofsvorplatz, ZOB

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Stellwerk soll eine barrierefreie und vandalismussichere Toilettenanlage entstehen. Diese soll aus einem behindertengerechten WC mit ausreichend Rangierfläche für Rollstuhlfahrer, entsprechenden Haltegriffen und geneigten Spiegeln nach heutigen Standards bestehen und sowohl für Menschen mit als auch für Menschen ohne Behinderungen zur Verfügung stehen. Zusätzlich soll ein separates Pissoir zur Entlastung der Frequentierung des barrierefreien WC beitragen. Im rückwärtigen Bereich der Anlage befindet sich der notwendige Technikraum. Entsprechende Planunterlagen zur vorgesehenen Toilettenanlage mit Beispielbildern eines bereits bestehenden Vergleichsmodells sowie weiteren Herstellerinformationen sind als Anlage beigefügt. (siehe Anlagen 12 u. 13)

Gemäß der Kostenberechnung geht die Verwaltung für eine derartige Anlage inklusive Bodenaushub, Gründung, Grundleitungen sowie anteiliger Baunebenkosten und anteiliger Kosten der Baustelleneinrichtung von Bruttobaukosten i.H.v. 232.366,00 € (gerundet: 232.400,00 €) aus. Als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung erfolgte die Beantragung der Städtebauförderungsmittel hier ebenfalls außerhalb der Förderpauschale des Flächenausbaus.

Teilbereich ZOB

Mittelbussteig, Seitenbussteig und Fahrradabstellanlagen

Die Planung des ZOB sieht einen überdachten Mittelbussteig sowie einen Seitenbussteig mit drei Einzelüberdachungen vor. Zum Stellwerk hin sollen Mittelbussteig und Seitenbussteig in Sägezahnaufstellung ausgebildet werden, um eine optimale Anfahrbarkeit der Bussteige zu gewährleisten und die Länge des Mittelbussteiges zu reduzieren. Entlang der Eisenbahnstraße erfolgt die Anordnung der Bussteigkante parallel zur Fahrbahn. Im Bereich des Mittelbussteiges sind insgesamt sieben Haltestellen vorgesehen von denen sechs Haltestellen für Busse mit 12 m Länge und eine Haltestelle für einen Bus mit 18 m Länge ausgelegt sind. Beim Seitenbussteig sind zwei Haltestellen für Busse mit 18 m Länge und eine Haltestelle für einen Bus mit 12 m Länge geplant. Derzeit sind zwar noch keine Gelenkbusse mit 18 m Länge in Frankenthal im Einsatz, jedoch soll die Planung vorsorglich bereits auf ggf. in der Zukunft entstehende Änderungen der Bedarfe ausgelegt sein. Somit sind insgesamt 10 Bushaltestellen im Bereich des ZOB vorgesehen.

Neben den drei Bushaltestellen am Mittelbussteig entlang der Eisenbahnstraße sind zusätzlich drei Kiss&Ride-Parkplätze geplant.

Im Norden sind vom Parkhaus auf den Mittelbussteig und im Süden vom Mittelbussteig zum Bahnhofsvorplatz Fußgängerüberwege vorgesehen. Der Mittelbussteig ist im Süden ausgeweitet und ermöglicht ebenfalls ein Überqueren der Eisenbahnstraße (optische Einengung). Zusätzlich gibt es eine weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger vom Seitenbussteig zum Mittelbussteig. Das taktile Leitsystem führt jeweils auch zu den vorgesehenen Querungsmöglichkeiten. Die Bordsteine werden in diesen Bereichen abgesenkt.

Im Bereich der Bussteige sind erhöhte Bussteigkanten (sog. „Kasseler Sonderbord“) vorgesehen. Durch seine auffallend helle Farbe erfüllt dieser Profilstein die Forderung nach einer deutlichen Markierung der Bordsteinkante. Die optimal reduzierten Abstände zwischen Fahrzeug und Haltestelle machen den Einstieg bequem und sicher für alle Busreisenden. Dies stellt neben dem taktilen Leitsystem ein weiteres wichtiges Glied der barrierefreien Mobilitätskette dar.

Der Mittelbussteig des ZOB wird mit einem schlanken, filigranen, glatten Stahldach ausgebildet, das zur Belichtung runde Einschnitte erhält. Die Überdachung stellt ein architektonisches Highlight der Bahnhofsumfeldgestaltung dar. Im Zuge der weiteren Planung werden hierzu noch eine kostengünstigere Alternative sowie eine Alternative mit Einbeziehung einer Photovoltaikanlage geprüft.

Die Haltestellen werden mit sogenannten Mobilitätsinseln ausgestattet. Hierbei handelt es sich um Möblierungselemente aus ansprechend gestalteten Betonfertigteilen mit Glasrückwand, die die erforderlichen Nutzungen wie Sitzgelegenheiten, Mülleimer und Fahrplananzeigen der DFI-Anlage etc. aufnehmen. Ergänzend wäre hier auch der Einbau von Handy-Ladestationen mittels USB-Anschluss integrierbar.

Die Fahrbahnbreite zwischen Mittelbussteig und Seitenbussteig ist ausreichend dimensioniert und den Schleppkurven der Busse angepasst.

Durch den Abbruch der Abgrenzungsmauer zum Bahnsteig wird eine direkte Verbindung zwischen Bahnsteig und Seitenbussteig geschaffen. Hier entsteht Raum zur Anordnung von Fahrradabstellanlagen und zur Begrünung mittels Baumpflanzungen. Der Bereich des ZOB wird durch den LBM mit Fördermitteln nach LVFGKom/LFAG gefördert. Ein entsprechender Bewilligungsbescheid liegt bereits vor. (vgl. Drs. XVII/1506)

DFI-Anlage

Die Mobilitätsinseln an den Bushaltestellen sowie eine Anzeigetafel auf dem Bahnhofsvorplatz neben dem Fußgängerüberweg enthalten Fahrgastinformationsanzeigen eines dynamischen Fahrgastinformationssystems. Die DFI-Anlage wird derzeit durch ein hierfür beauftragtes Fachbüro geplant und der Förderantrag im Rahmen der Echtzeitinitiative vorbereitet. Nach Fertigstellung der Unterlagen wird der Förderantrag beim hierfür zuständigen Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) eingereicht. An den Mobilitätsinseln werden die DFI-Elemente als LED-Anzeigen mit vier Zeilen hergestellt, so dass bei Bedarf auch eine Doppelbelegung der Bushaltestellen mit zwei zeitlich versetzt fahrenden Buslinien möglich ist. Die Anzeigetafel auf dem Bahnhofsvorplatz soll sowohl Fahrgastinformationen zum Busverkehr als auch zum Bahnverkehr enthalten. Durch einen jeweils in den Mobilitätsinseln integrierten Druckknopf kann eine akustische Wiedergabe der Fahrgastinformationen der DFI-Anlage abgerufen und somit auch Menschen mit Sehbehinderungen zugänglich gemacht werden.

Teilbereich Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz

Teilausbau Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße, Eisenbahnstraße

Der Teilausbau der Eisenbahnstraße inklusive des Kreisverkehrsplatzes mit den Einmündungen Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße und Eisenbahnstraße ist neben dem Bereich des Bahnhofsvorplatzes und dem Bereich des ZOB der dritte Teilbereich, der nach dem einheitlichen, hochwertigen Gestaltungsprinzip im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ausgebaut werden soll.

In diesem Zuge sollen die Fahrbahnflächen der Eisenbahnstraße auf das Notwendigste reduziert und die gewonnenen Flächen den Fußgängern zugeschlagen werden. Entlang des Bahnhofsvorplatzes zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der südlichen Einmündung/Ausfahrt des ZOB soll der Platzbereich durch eine angepasste und für Busverkehr taugliche Belagswahl der Fahrbahn optisch über die Eisenbahnstraße bis zur gegenüberliegenden Bebauung gezogen werden. Die Gehwegflächen entlang der Eisenbahnstraße sollen dabei dem Gestaltungsprinzip der Platzfläche entsprechen und die Fahrbahnflächen sollen mit diesem harmonieren. So wird eine optische Einheit geschaffen, die den Bahnhofsvorplatz mit der Innenstadt verbindet. Da in diesem Bereich ein flächenhaftes queren durch Fußgänger ermöglicht werden soll und die Entschleunigung des Verkehrs eine weitere Zielsetzung dieser Maßnahme darstellt, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich auf maximal 20 km/h reduziert. Durch die Teilanhebung der Fahrbahnflächen der Eisenbahnstraße auf Höhe des Parkhauses vor der Einmündung Kurze Straße wird eine erste Entschleunigung bereits vor der nördlichen Einmündung des ZOB erreicht.

Die Breite der Fahrbahn ist mit 6,5 m auf den Begegnungsfall Bus/Bus ausgelegt. Westlich der Eisenbahnstraße soll zwischen Fahrbahn und Gehweg ein Bereich für PKW-Stellplätze (Kurzzeitparker, Kiss+Ride-Parkplätze) und für die Ausbildung einer Baumreihe entstehen.

Die Pflanzung von 12 Bäumen als Straßenraumbegrünung erhöht die Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld, trägt zur Entschleunigung des Verkehrs mit bei und leistet einen Beitrag zur weiteren Durchgrünung der Innenstadt sowie zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse. Durch die Verbreiterung des Gehweges inklusive taktilem Leitsystem und die vorgesehenen PKW-Stellplätze samt Baumreihe westlich der Fahrbahn wird die Fahrbahnbreite gegenüber der Bestandssituation deutlich reduziert und verschiebt sich etwas nach Osten in Richtung Bahnhofsvorplatz. Die Herstellung des Kreisverkehrsplatzes mit den vier Einmündungen Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße und Eisenbahnstraße und der überfahrbaren Mittelinsel sowie den dazugehörigen seitlichen Gehwegbereichen, die dem Gestaltungsprinzip des Bahnhofsvorplatzes entsprechen, markiert den südlichen Beginn bzw. das Ende des neugestalteten Bahnhofsumfeldes. Im Norden beginnt bzw. endet der Ausbaubereich wenige Meter nördlich der Einmündung der Kurzen Straße in die Eisenbahnstraße. All diese Maßnahmen tragen zur gewünschten Entschleunigung des Verkehrs bei. Die bisherige Funktion der Eisenbahnstraße als Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und die damit einhergehende Trennwirkung der Straße wird durch die Neugestaltung und vorgesehenen Entschleunigungsmaßnahmen aufgehoben. Der städtebauliche Bereich erfährt dadurch eine Aufwertung und neue Bedeutung und wird seiner Funktion als Entree in die Innenstadt künftig gerecht.

Um die Auswirkungen der geplanten Entschleunigungsmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnstraße zwischen Minikreisel und der Einmündung Heinrich-Heine-Straße auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu überprüfen wurde im Januar 2015 eine verkehrstechnische Untersuchung dieser Fragestellung durch das hierfür beauftragte Ingenieurbüro R+T Verkehrsplanung durchgeführt (siehe Anlage 14). Dabei wurde mit Hilfe einer mikroskopischen Einzelfahrzeugsimulation die Verkehrssituation (MIV, ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer, Kiss+Ride) durch das Simulationsmodell realitätsnah abgebildet und die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf ausgewertet. Dabei ergab die Auswertung der mittleren Wartezeiten für die Knotenpunkte, dass die Leistungsfähigkeit sowohl in der vormittäglichen, wie auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde gegeben ist.

Die Auswirkungen der Ein- und Ausparkvorgänge auf den Verkehrsablauf wurden anhand der mittleren Wartezeiten und durch visuelle Auswertung der Simulation überprüft. Dabei zeigte sich, dass der Einfluss der Kiss+Ride-Parkplätze auf die mittleren Wartezeiten unproblematisch ist. Kurzzeitig entstehende Rückstaus werden rasch wieder abgebaut. Die Rückstaus auf der Ostseite der Eisenbahnstraße, die bis in den Mittelkreisel reichen, sind aber unschön, weil sie dort Ein- und Abbiegevorgänge behindern. Dieser Nachteil ist mit den Vorteilen der Kiss+Ride-Plätze abzuwägen. Für den Verkehrsablauf wäre es besser, auf die Kiss+Ride-Plätze südlich der Fußgängerpassage zur Westlichen Ringstraße zu verzichten und die nördlich der Fußgängerpassage liegenden Parkstände als Kiss+Ride-Plätze auszuweisen. Dies würde auch die Sicht auf die querenden Fußgänger verbessern.

Die Auswertung der Simulation zeigt, dass der Einfluss der Fußgänger auf den Verkehrsfluss deutlich größer ist als der der Kiss+Ride-Plätze. Gerade bei der Ankunft eines Zuges kommt es durch den starken Fußgängerverkehr zu Staubildungen in der Eisenbahnstraße, die im Osten bis über den Minikreisel hinaus reichen. Auch diese Staus werden rasch wieder abgebaut.

Aus verkehrlicher Sicht ist die Einrichtung von Kiss+Ride-Plätzen vor dem Bahnhof möglich. Die Störungen im Verkehrsfluss sind akzeptabel. Verbesserungen sind durch den Verzicht auf die Kiss+Ride-Plätze südlich der Fußgängerquerung zur Westlichen Ringstraße möglich.

Die Simulation basiert auf der Annahme, dass zwischen dem Minikreisel und der Einmündung Heinrich-Heine-Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h beträgt. Die Verkehrsstrombelastungen des MIV für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde wurden auf Grundlage von Verkehrszählungen aus dem Jahr 2014 ermittelt. Ebenso liegen den Verkehrsbelastungen des querenden Rad- und Fußgängerverkehrs Verkehrszählungen aus dem Jahr 2014 zu Grunde. Im Gegensatz zu heute wurde gemäß der Planung simuliert, dass nicht nur Fußgängerquerungsstellen gegenüber dem Bahnhof und an der Bahnhofsstraße genutzt werden, sondern ein flächenhaftes queren im Bereich der Eisenbahnstraße zwischen dem Minikreisel und den Kiss+Ride-Plätzen stattfindet. In der Simulation erhalten die Fußgänger eine absolute Bevorrechtigung vor dem Kfz-Verkehr. Die Verkehrsströme zum Bahnhof hin wurden zufallsverteilt über die gesamte Spitzenstunde angenommen. Die Fußgängerströme aus dem Bahnhof erfolgen gepulst zu den damals fahrplanmäßigen Zeiten. Der Busverkehr wurde gemäß dem damals geltenden Fahrplan in das Modell integriert.

Die Verwaltung wird mit dem Ingenieurbüro R+T Verkehrsplanung erörtern, ob eine Änderung der Annahmen der damaligen Simulation im Hinblick auf inzwischen geänderte Fahrpläne des Zug und Busverkehrs und einer ggf. künftig erforderlichen Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich des Neumayerrings zwischen dem Minikreisel und Höhe Speyerer Tor auf 30 km/h als Folge der Lärmaktionsplanung (siehe DRS. XVII/1595) nennenswerte Auswirkungen auf das Ergebnis der Simulation erwarten lässt. Bei Bedarf wird die Simulation mit den aktuellen Grundlagendaten wiederholt.

Da die Eisenbahnstraße aufgrund der gewünschten städtebaulichen Zielsetzung nach ihrem Ausbau nicht mehr dem Charakter einer Hauptverkehrsstraße entspricht, fällt die Maßnahme auch nicht mehr in das Förderspektrum des LBM nach LVFG-Kom/LFAG, sondern in das Förderspektrum der städtebaulichen Erneuerung. Es wurde eine entsprechende Anfrage an den LBM-Koblenz gesendet mit der Bitte um diesbezügliche Rückkopplung mit ADD und MDI. Aus o.g. Gründen erfolgte somit die Beantragung von Städtebauförderungsmitteln für diese Teilmaßnahme im Rahmen dieses Jahresförderantrages 2021. Die betroffene Ausbaufäche der Eisenbahnstraße inklusive der Fläche des Kreisverkehrsplatzes beläuft sich auf 4.756 qm. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des gesamten Ausbaubereiches, der angestrebten Ausbauqualität und den damit einhergehenden hohen Baukosten wurde um Festlegung der maximal möglichen Förderobergrenze von 400,- €/qm Ausbaufäche gebeten, was einer Förderobergrenze für den Flächenausbau i.H.v. 1.902.400,00 € (= 4,756 qm * 400,- €/qm) entspricht.

Die voraussichtlichen Bruttobaukosten des Flächenausbaus inkl. Baunebenkosten belaufen sich gemäß Kostenberechnung des beauftragten Ingenieurbüros Mailänder Consult auf einen Betrag i.H.v. 2.370.978,31 €, was bei 4.756 qm Ausbaufäche durchschnittlichen Ausbaubaukosten i.H.v. 498,52 €/qm Ausbaufäche entspricht. Die hohen Baukosten sind auf die Notwendigkeiten des angestrebten hochwertigen Ausbaus mit hohen Anteilen einer qualitativ hochwertigen Pflasterung, einer entsprechenden Ausstattung mit hochwertigen Pollern und Leuchtmasten sowie einer erforderlichen Begrünung mittels Bäumen mit dazugehörigen Baumscheiben zurückzuführen. Ebenso muss der gesamte Unterbau des Straßenraumes und des Kreisverkehrsplatzes so hergestellt werden, dass eine dauerhafte Befahrbarkeit mit PKW, LKW und Bussen möglich ist, insbesondere aufgrund der zahlreichen Busse, die täglich diesen Straßenabschnitt zum ZOB hin bzw. von diesem weg befahren. Es bestehen hier somit keine nennenswerten Einsparpotentiale ohne die Grundzielsetzung der Schaffung eines hochwertig gestalteten Entreebereiches zu gefährden. Die Kosten sind daher vor dem Hintergrund der städtebaulichen Bedeutung und hohen Frequentierung des Bereiches sowie der damit einhergehenden städtebaulichen Zielsetzung der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes als gerechtfertigt anzusehen.

Für den Teilausbau der Eisenbahnstraße und den Ausbau des Kreisverkehrsplatzes Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße, Eisenbahnstraße sind Ausbaubeiträge nach KAG zu erheben. Da sich der Ausbaubereich der Eisenbahnstraße sowie des Kreisverkehrsplatzes gemäß der Satzung über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Ausbau von öffentlichen Verkehrsanlagen (-AusbauwiederkehrBeitrS-) vom 09.09.2020 im Bereich der Abrechnungseinheit V "FT-Mitte" befindet, liegt der Anwohneranteil nach WKB bei 65 %. Die Einnahmen aus den wiederkehrenden Beiträgen sind als zweckgebundene Einnahme im Rahmen der Gesamtmaßnahme anzurechnen. Der Anwohneranteil von 65 % bezieht sich dabei auf die Förderobergrenze zum Flächenausbau und somit auf einen Betrag i.H.v. 1.236.560,00 € (= 65 % von 4.756 qm * 400,- €/qm).

Darstellung der wesentlichen Planungsanpassungen gegenüber der Vorentwurfplanung aus dem Jahr 2014

Verzicht auf eine zusätzliche Ausfahrt des Parkhauses

In Prüfvermerk zum Bewilligungsbescheid des LBM wurde von Seiten des Fördermitelgebers darauf aufmerksam gemacht, dass es durch die zusätzlich geplante Ausfahrt am Parkhaus zu erheblichen Konfliktpunkten zwischen ausfahrenden PKW's, Fußgängern, Radfahrern und Bussen kommen kann. Es wurde daher, wie angeraten, die Planung diesbezüglich noch einmal kritisch hinsichtlich der Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer hinterfragt. Die diesbezüglich durch den LBM vorgetragenen Bedenken sind aus Sicht der Verwaltung sachlich richtig und nachvollziehbar. Von Seiten des Betreibers des Parkhauses wird weder eine zusätzliche Ausfahrt gefordert noch für erforderlich gehalten. Daher wird im Rahmen der weiteren Planung auf eine zusätzliche Ausfahrt an dieser Stelle verzichtet. Die vorhandene Pflasterung in diesem Bereich samt Begrünung kann somit erhalten bleiben.

Reduzierung der lichten Höhe der Überdachung des Mittelbussteiges

Ebenso wird im Prüfvermerk durch den LBM darauf hingewiesen, dass für die Überdachung des Mittelbussteiges eine Dachhöhe von 4,5 m ausreichend sei. Es wurde daraufhin die lichte Höhe der Überdachung von bisher 5 m auf nun 4,5 m reduziert.

Verlegung der vorgesehenen öffentlichen Toilettenanlage

Die Vertreter der DB haben eine Verlegung der ursprünglich nördlich des Stellwerkes vorgesehenen öffentlichen Toilettenanlage in den Bereich zwischen dem Bahnhofshauptgebäude und dem Stellwerk gefordert, da diese somit besser wahrnehmbar ist und einer größeren sozialen Kontrolle unterliegt. Diesem Wunsch wurde entsprochen und die Toilettenanlage entsprechend in der Planung verschoben.

Weitere Vorhaltung der vorhandenen drei PKW-Stellplätze neben dem Stellwerk für DB-Mitarbeiter

Aus Gründen des Betriebsablaufes besteht die DB darauf, dass die vorhandenen PKW-Stellplätze für DB-Mitarbeiter südlich des Stellwerkes weiterhin erhalten bleiben. Dies kann durch eine geringfügige Verschiebung der südlichen Einzelüberdachung des Buswartehäuschens etwas weiter in Richtung Süden und das Absenken der Bordsteine im Zufahrtsbereich der Stellplätze gewährleistet werden. Da diese Stellplätze ausschließlich für die DB-Mitarbeiter im Stellwerk und für Techniker der DB vorgehalten werden, wird es hier nur zum Schichtwechsel im Stellwerk zu Ein- und Ausparkvorgängen kommen. Es handelt sich somit um nur wenige Fahrzeugbewegungen am Tag, weshalb keine nennenswerte Störung des Busbetriebsablaufes im Bereich des ZOB zu erwarten ist. Angebotene Alternativunterbringungen im nahegelegenen Parkhaus am Bahnhof wurden durch die DB abgelehnt. Da diese Forderung der DB eine Bedingung des Grundstückseigentümers im Rahmen des Gestattungsvertrages darstellt, hat die Stadt diese zu erfüllen, was jedoch durch die genannten Anpassungen möglich ist.

Neuanordnung und Optimierung der Fahrradabstellanlagen im Bereich des ZOB

Eines der Ziele im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ist es u.a. auch eine Neuanordnung, Erweiterung und Optimierung der Fahrradabstellanlagen zu erreichen. Die Angebote zur Abstellung von Fahrrädern sollen sowohl auf den Bereich zwischen der Fahrradunterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 sowie den Bereich zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof verteilt werden. Im Bereich des ZOB waren ursprünglich hierzu 23 Bike-Safestores (Fahrradboxen mit E-Ladefunktion) sowie 30 überdachte Fahrradabstellanlagen in der bisherigen Planung vorgesehen.

Da die Überdachung der Fahrradabstellanlage den Fahrleitungsmast der DB umschlossen hätte, dieser jedoch gemäß Vorgaben der DB in einem Abstand von 1,5 m zur Mastmitte freizuhalten ist, war hier eine Anpassung erforderlich.

Ebenso wurden inzwischen neue Überlegungen bezüglich der Abstellanlagen im Bereich zwischen der Fahrradunterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 angestellt, die entweder die Errichtung eines Fahrradparkhauses oder als Alternativvorschlag der Verwaltung die Errichtung eines vollautomatisierten Bike-Safe-Towers, in dem bei geringem Platzbedarf die sichere und wettergeschützte Unterbringung einer großen Anzahl von Fahrrädern möglich ist, vorsieht.

Auf die in Drucksache Nr. XVII/1768 enthaltenen Ausführungen zu vollautomatisierten Fahrradparkhäusern (Bike-Safe-Tower) wird verwiesen.

Daraufhin wurde die Anzahl der im Bereich des ZOB vorgesehenen Bike-Safestores von zuvor 23 Stück auf nun fünf Stück reduziert, da durch ein Fahrradparkhaus oder einen Bike-Safe-Tower ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld hergestellt werden können. Die verbleibenden fünf Bike-Safestores im Bereich des ZOB sollen hier als kleines Zusatzangebot und insbesondere wegen der E-Ladefunktion vorgehalten werden. Die Reduzierung der Bike-Safestores erfolgte auch vor dem Hintergrund der hierfür erreichbaren Förderquote. So belaufen sich die Bruttokosten für einen Bike-Safestore inklusiver anteiliger Baunebenkosten auf einen Betrag i.H.v. ca. 5.000,- € wobei die Landeszuwendung pro Fahrradbox lediglich bei ca. 1.000,- €/Stück liegt.

Bei der Errichtung eines Bike-Safe-Towers ist von einer deutlich besseren Förderquote pro Fahrradabstellmöglichkeit auszugehen, wodurch sich bei gleichem finanziellem Einsatz der Stadt eine wesentlich größere Anzahl sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten herstellen lässt. Die diesbezüglichen Fördermöglichkeiten werden in Drucksache XVII/1768 dargestellt. Nicht zuletzt stellen aneinandergereihte Bike-Safestores, wie ursprünglich vorgesehen, ein massives bauliches Element zwischen Bahnsteig und Seitenbussteig dar, das als Hindernis wirkt und die Übersichtlichkeit des Bereiches stört. Auch die Anzahl der überdachten Fahrradabstellanlagen hat sich durch die erforderliche Neupositionierung der Überdachung verändert. Hier werden künftig insgesamt 12 Fahrradhaltebügel in ausreichendem Abstand zueinander (ca. 1,2 m) unter den Überdachungen vorgesehen. Da pro Haltebügel zwei Fahrräder anschließbar sind, werden somit nun 24 überdachte Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Im Bereich zwischen dem Stellwerk und den überdachten Fahrradbügeln sollen als Ergänzung des Angebotes nun weitere 15 unüberdachte Fahrradhaltebügel und westlich des Erschließungsturmes des Parkhauses vier unüberdachte Fahrradhaltebügel vorgesehen werden, so dass im Bereich des ZOB nun insgesamt 19 unüberdachte Haltebügel für maximal 38 Fahrräder entstehen sollen. Hierdurch wird ein breitgefächertes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des ZOB geschaffen und die Gesamtanzahl der nun vorgesehenen Fahrradabstellmöglichkeiten in diesem Bereich von ursprünglich 53 auf nun 67 erhöht. Die unüberdachten Fahrradhaltebügel fügen sich deutlich filigraner in den Bereich zwischen Bahnsteig und Seitenbussteig ein, als dies bei einer großen Anzahl an Bike-Safestores oder weiteren überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten der Fall wäre. Der Bereich wird somit übersichtlicher und wirkt nicht überladen.

Überblick der Planungsanpassungen nach Teilbereichen mit Gegenüberstellung der Vorentwurfsplanung aus dem Jahr 2014 und der Entwurfsplanung aus dem Jahr 2021

ZOB / Teilbereich zwischen Stellwerk und Parkhaus	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - 23 Fahrradboxen/Bike-Safestores - 30 überdachte Fahrradabstellplätze - Fahrleistungsmast von Überdachung der Fahrradabstellanlage umschlossen - Keine Aufstellfläche für Feuerwehr neben Parkhaus - Toilettenanlage (WC-Kabine) nördlich des Stellwerkes - 4 Bäume - taktiles Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt - Positionierung und Art der Lampen basiert im Vorentwurf noch nicht auf dem Beleuchtungskonzept - Zweite Ausfahrt für Parkhaus vorgesehen mit Aufpflasterung der Fläche und Entfernung der vorhandene Begrünung 	<ul style="list-style-type: none"> - 5 Fahrradboxen/Bike-Safestores - 24 überdachte Fahrradabstellplätze - 38 unüberdachte Fahrradabstellplätze - Fahrleistungsmast frei zugänglich - Aufstellfläche für Feuerwehr neben Parkhaus (gleichzeitig optionale Zufahrtsmöglichkeit für Müllfahrzeuge zu alternativem Müllcontainerstandort) - Keine Toilettenanlage zwischen Stellwerk und Parkhaus (nun zwischen Bahnhofsgebäude und Stellwerk) - 4 Bäume - 2 Anbindungen des taktiles Leitsystems des ZOB an das taktile Leitsystem des Bahnsteiges - Positionierung und Art der Lampen basiert auf Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes - keine zweite Ausfahrt für Parkhaus mehr vorgesehen, Erhalt der vorhandenen Pflasterung und der vorhandenen Begrünung in diesem Bereich

ZOB / Mittelbussteig	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - lichte Höhe der Überdachung: 5 m - taktiler Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt 	<ul style="list-style-type: none"> - lichte Höhe der Überdachung: 4,5 m - taktiler Leitsystem mit Anbindung der Fußgängerquerungen und einzelnen Haltestellen

Bahnhofsvorplatz / Teilbereich zwischen Bahnhofsgebäude und Stellwerk	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - keine PKW-Stellplätze - Toilettenanlage (Einraumanlage) nördlich des Stellwerkes - 8 Bäume - keine Poller - taktiler Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt - Positionierung und Art der Lampen basiert im Vorentwurf noch nicht auf dem Beleuchtungskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> - 3 PKW-Stellplätze für DB-Mitarbeiter südlich des Stellwerkes mit Gabionenbrüstung als Abgrenzung zum Bahnsteig - Toilettenanlage (WC-Kabine, Pissoire, Technikraum) nördlich des Bahnhofsgebäudes - 5 Bäume (Anpassung der Positionierung der Bäume) - 9 Poller als Abgrenzung zum Bahnsteig - eine Anbindungen des taktilen Leitsystems des Bahnhofsvorplatzes an das taktiler Leitsystem des Bahnsteiges, Anbindung an das taktiler Leitsystem des ZOB, der Seitenbussteige und der Toilettenanlage - Positionierung und Art der Lampen basiert auf Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes

Bahnhofsvorplatz / Teilbereich zwischen Bahnhofsgebäude und Straße	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - 12 Bäume - taktiler Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt - Positionierung und Art der Lampen basiert im Vorentwurf noch nicht auf dem Beleuchtungskonzept - Wasserspiel als ebenerdige Wasserdüsen 	<ul style="list-style-type: none"> - 13 Bäume (Anpassung der Positionierung der Bäume) - taktiler Leitsystem mit Anbindung der Fußgängerquerungen - Positionierung und Art der Lampen basiert auf Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes - Wasserspiel als Wasserbecken mit Sitzkante an West- und Nordseite sowie Wasserüberlauf an Ost und Südseite mit Überlaufkante und Ablaufrinne auf Platzniveau sowie 14 beleuchteten Wasserfontänen - Bodenhülse für Weihnachtsbaum - Erneuerung der Abgrenzungsmauer zwischen Bahnhofsgebäude und Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 wg. Positionierung Tor und Tür

Eisenbahnstraße / Kreisverkehrsplatz	
Vorentwurfsplanung 2014	Entwurfsplanung 2021
<ul style="list-style-type: none"> - 12 Bäume - taktiler Leitsystem war im Vorentwurf noch nicht dargestellt - Positionierung und Art der Lampen basiert im Vorentwurf noch nicht auf dem Beleuchtungskonzept - Die Kiss+Ride-Parkplätze auf der Ostseite sind im Bereich südlich der Fußgängerquerung zur Westlichen Ringstraße vorgesehen 	<ul style="list-style-type: none"> - 12 Bäume - taktiler Leitsystem mit Anbindung der Fußgängerquerungen - Positionierung und Art der Lampen basiert auf Variante 2 des Beleuchtungskonzeptes - Die Kiss+Ride-Parkplätze auf der Ostseite sind nun im Bereich nördlich der Fußgängerquerung zur Westlichen Ringstraße vorgesehen

Auswirkungen der Planung auf die Lärmausbreitung des Schienenverkehrs

Durch den Abbruch der Buswartehalle und sowie der Mauer zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof mit dem Ziel einer besseren Verknüpfung von Bahnsteig und ZOB sowie Bahnsteig und Bahnhofsvorplatz wird ein Teil der baulichen Abschirmung des öffentlichen Raumes vom Lärm des Schienenverkehrs entfernt. In welchem Umfang dies Auswirkungen auf die Lärmausbreitung im Umfeld hat, wird im Zuge der Planung noch genauer untersucht.

Zur Weiterführung der Planung ist ein Beschluss über die vorgeschlagenen Planungskonkretisierungen (Art des Wasserspiels, Größe und Ausstattung der öffentlichen Toilettenanlage) sowie über die vorgenommenen Anpassungen der Planung (Verzicht auf eine zusätzliche Ausfahrt des Parkhauses, Reduzierung der lichten Höhe der Überdachung des Mittelbussteiges, Verlegung der vorgesehenen öffentlichen Toilettenanlage, PKW-Stellplätze neben dem Stellwerk, Neuordnung und Optimierung der Fahrradabstellanlagen im Bereich des ZOB) erforderlich.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage:

1. Vorentwurfsplanung mit Ansichten Stand 30.09.2014
2. Abgrenzungsplan der Förderbereiche
3. Entwurfsplanung Grundrissplan mit Ansichten Stand 30.07.2021
4. Regelquerschnitt Bereich Bahnhofsvorplatz, Eisenbahnstraße
5. Regelquerschnitt Bereich ZOB, Eisenbahnstraße
6. Technischer Lageplan
7. Bauwerksskizze ZOB-Überdachung
8. Kostenberechnung des Büros Mailänder Consult vom 30.07.2021
9. Ermittlung des Kostenanteils der Sonderbauwerke auf Basis der Kostenberechnung des Planungsbüros Mailänder Consult
10. Präsentation Planungsbüro Mailänder Consult zur Planungskonzeption inklusive 3D-Visualisierung
11. Beleuchtungskonzept des Büros Urbane Lichtkonzepte vom 02.12.2015
12. Planunterlagen und Bilder zur vorgesehenen öffentlichen Toilettenanlage
13. Herstellerinformationen zu vergleichbaren Toilettenanlagen
14. Verkehrstechnische Untersuchung Eisenbahnstraße des Ingenieurbüros R+T Verkehrsplanung vom 16.01.2015