



Aktenzeichen: 61-S/Se

Datum: 25.02.2022

Hinweis: XVII/1769

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss Haupt- und Finanzausschuss
 Stadtrat

Neugestaltung Bahnhofsvorplatz und ZOB, hier: Aktueller Sachstand und Darstellung der Kostenanteile

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Der in der Beschlussvorlage dargestellten und erläuterten Aufteilung der Kosten auf Grundlage des Bewilligungsbescheids des Landesbetriebs Mobilität (LBM) Koblenz vom 04.11.2019 sowie des Bewilligungsbescheids des Ministeriums des Innern und für Sport vom 21.12.2021 wird zugestimmt.
2. Die Ausführungen zum Planungsstand und der weiteren Vorgehensweise werden zur Kenntnis genommen.
3. Dem Belegungsplan für den neuen ZOB wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt:
 - technische Möglichkeiten zur Verbesserung der Entwicklungschancen für die zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume zu prüfen. (Baumrigolen, Wurzelkammersysteme)
 - Vorschläge zur Auswahl der Baumarten zu erarbeiten.
 - weitere Städtebauförderungsmittel zu beantragen, sofern dies aufgrund der weiteren Optimierung der Planung möglich ist.
 - die ca. 90 qm große Teilfläche aus Flurstück 2551/26 zu einem angemessenen Preis (Verkehrswert) zu erwerben, sofern von Seiten der Eigentümer eine Verkaufsbereitschaft besteht.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	
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"/>				

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.

Der letzte Stand der Entwurfsplanung für das Projekt, der als Grundlage für die Beantragung der Städtebauförderungsmittel im Rahmen des Jahresförderantrages 2021 diente, sowie die Hintergründe zur Förderantragsstellung wurden dem Planungs- und Umweltausschuss am 14.09.2021, dem Haupt- und Finanzausschuss am 21.09.2021 sowie dem Stadtrat am 29.09.2021 ausführlich erläutert (DRS. XVII/1769).

Kostenaufteilung:

Der Bewilligungsbescheid zum Jahresförderantrag 2021 des Städtebauförderungsprogramms „Lebendige Zentren“ vom 21.12.2021 wurde am Donnerstag, den 03.02.2022 durch Herrn Innenminister Roger Lewentz überreicht und damit die förderrechtliche Zustimmung zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der angrenzenden Eisenbahnstraße samt Kreisverkehrsplatz erteilt. Diese Bewilligung ergänzt die bereits vorliegende Bewilligung des LBM nach LVFGKom/LFAG für den Bereich des ZOB. Damit ist die Gesamtfinanzierung des Projektes gesichert.

Bei der Bewilligung der Städtebauförderungsmittel wurde - wie beantragt - die höchstmögliche Förderung für das Projekt gewährt. So wurde im Hinblick auf den Flächenausbau die maximal mögliche Förderobergrenze von 400,- € pro qm Ausbaufäche akzeptiert und der Förderung der Kosten sämtlicher beantragter Sonderbauwerke außerhalb der Förderobergrenze des Flächenausbaus wie der Brunnenanlage, der Entsorgung belasteten Materials, dem Rückbau der im Boden befindlichen Mauern der Kellerräume des ehem. Bahnhofsgebäudes, der Errichtung einer neuen Abgrenzungsmauer zwischen dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 und dem Bahnhofsgebäude sowie der Gabionenbrüstung an den DB-Stellplätzen zugestimmt. Ebenso erfolge die Zustimmung zur 90% Förderung der Kosten für den Abbruch der alten Buswartehalle sowie für die Herstellung einer öffentlichen Toilettenanlage.

Lediglich im Hinblick auf die Kosten für den Rückbau der im Boden befindlichen Mauern der Kellerräume des ehem. Bahnhofsgebäudes wurde die Förderung auf den Anteil der rückzubauenden Kellerräume beschränkt, der sich im Förderbereich der Städtebauförderung befindet. Für den Rückbau der Kellerräume, die in den Bereich des ZOB und somit in den Förderbereich des LBM nach LVFGKom/LFAG ragen, müsste eine entsprechend anteilige Förderung über den LBM beantragt werden.

Auf den Rückbau dieser Kellerabschnitte wird jedoch voraussichtlich verzichtet werden können, da diese in den Fahrbahnbereich des ZOB hineinragen und bereits verfüllt sind. Darüber hinaus sind hier keine Baumpflanzungen und Leitungsverlegungen vorgesehen, so wie dies im Förderbereich der Städtebauförderung der Fall ist.

Neben der Förderung dieser baulichen Maßnahmen wurde des Weiteren der Förderung der anteiligen Kosten für die erforderlichen Entschädigungszahlungen an die Deutsche Bahn (DB) im Rahmen des Nachteilsausgleiches aufgrund entfallender Einnahmen aus der Vermietung von PKW-Stellplätzen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes i.H.v. 390.439,- € zugestimmt. Auch diese Ausgaben werden somit mit 90 % durch Bund und Land im Rahmen der Städtebauförderung gefördert. Da analog auch entsprechende anteilige Entschädigungszahlungen für den Bereich des ZOB i.H.v. weiteren 208.845,- € entstehen werden, wurde diesbezüglich auch eine Förderanfrage an den LBM gestellt. Auch hier werden diese Kosten als grundsätzlich förderfähig eingestuft und eine Förderung im Rahmen eines möglichen Aufstockungsantrages mit einem Fördersatz von 85 % in Aussicht gestellt.

Im Rahmen der Bewilligung des Jahresförderantrages der Städtebauförderung wurden darüber hinaus Fördermittel für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Begrünung der Fassade des Stellwerksgebäudes sowie bezüglich Honorarkosten für sonstige Beauftragte bewilligt. Daher kann die Verwaltung nun einen externen Projektsteuerer beauftragen. Eine Ausschreibung mit Leistungsverzeichnis wurde bereits vorbereitet.

Für den Überblick bezüglich der Kosten des Projektes wurden die Bruttobaukosten inklusive Baunebenkosten i.H.v. 8.778.206,06 € gemäß der dem Förderantrag zugrunde liegenden Kostenberechnung des Planungsbüros Mailänder Consult vom 30.07.2021, die als Anlage 8 der DRS. XVII/1769 beigefügt war, sowie der Kostenansatz für die notwendigen Entschädigungszahlungen an die DB im Rahmen des Nachteilsausgleiches i.H.v. insgesamt 599.284,00 € angesetzt. Zusammen ergibt sich somit ein Ausgabenansatz i.H.v. 9.377.490,06 €.

Auf der Einnahmeseite stehen die bereits bewilligte Landeszuwendung nach LVFG-Kom/LFAG i.H.v. 1.710.200,00 € sowie die in Aussicht gestellte anteilige Förderung der Entschädigungszahlung an die Deutsche Bahn bezogen auf den Bereich des ZOB (85 % von 208.845,- €) i.H.v. 177.518,25 €. Für die Einnahmen aus Zuwendungen nach LVFG-Kom/LFAG wird daher ein Ansatz von insgesamt 1.887.718,25 € angesetzt.

Die bewilligte Bundes- und Landeszuwendung aus Städtebauförderungsmitteln für die förderfähigen Baukosten und anteiligen Entschädigungszahlungen an die DB beläuft sich auf einen Betrag i.H.v. 3.058.307,30 €.

Ebenso sind die Einnahmen aus den Anwohneranteilen nach KAG über die wiederkehrenden Ausbaubeiträge (WKB) für den Ausbaubereich der Eisenbahnstraße zur Finanzierung des Projektes heranzuziehen. Diese belaufen sich nach derzeitigem Stand auf einen Betrag i.H.v. 1.541.135,90 € (= 65 % von 2.370.978,31 € Bruttobaukosten inkl. Baunebenkosten für den Bereich Kreisverkehrsplatz (KVP) + Eisenbahnstraße gem. Kostenberechnung)

Die Differenz aus Ausgaben und Einnahmen ergibt den durch die Stadt zu tragenden Kostenanteil, der sich nach derzeitigem Stand somit auf einen Betrag i.H.v. **2.890.328,61 €** beläuft.

Übersicht Kostenanteile für Baukosten und Entschädigungszahlungen für den Ausbau Bahnhofsvorplatz, Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz und ZOB (inklusive Baunebenkosten):

Kosten brutto inkl. Baunebenkosten:	9.377.490,06 € (100 %)
Landeszuwendung nach LVFGKom/LFAG:	1.887.718,25 € (20 %)
Bundes- u. Landeszuwendung Städtebauförderung:	3.058.307,30 € (33 %)
Anwohneranteil an Ausbaubeiträgen über WKB:	1.541.135,90 € (16 %)
Anteil Stadt:	2.890.328,61 € (31 %)

Hinweis:

Die hier dargestellte Kostenaufteilung bezieht sich auf den letzten Stand der Planung (siehe DRS. XVII/1769). Hierin sind noch nicht die Kosten für die DFI Anlage enthalten und ebenso nicht die hierfür zu erwartende Zuwendung im Rahmen der Echtzeitinitiative. Darüber hinaus können ggf. noch notwendige Anpassungen der Planung sowie die Ergebnisse der Ausschreibung der Bauarbeiten zu Veränderungen der Kosten sowie der prozentualen Kostenanteile führen.

Planungssachstand und weitere Vorgehensweise:

Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange:

Auf Basis der durch den Stadtrat beschlossenen Entwurfsplanung wurde in den Monaten November 2021 bis Januar 2022 eine Beteiligung von insgesamt 84 Behörden und Trägern öffentlicher Belange durchgeführt, die dadurch die Gelegenheit erhalten haben sich zur vorgesehenen Planung zu äußern, Hinweise und Anregungen vorzutragen und mitzuteilen, ob deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden.

Hiervon haben 24 Beteiligte mitgeteilt, dass von deren Seite keine Bedenken gegen die Planung bestehen bzw. deren Aufgabenbereich durch die Planung nicht betroffen ist.

Anregungen und Hinweise wurden von 18 der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange im Rahmen von schriftlichen Stellungnahmen vorgetragen. Diese Stellungnahmen werden derzeit durch das Planungsbüro Mailänder Consult gesichtet und ausgewertet. Die städtischen Gremien werden über das Ergebnis dieser Auswertung und sich ggf. daraus ergebenden Notwendigkeiten zur Anpassung der Planung informiert. Nach einer ersten Sichtung ist derzeit jedoch nicht davon auszugehen, dass wesentliche Anpassungen der Planung erforderlich werden, die die Grundstruktur der Planung betreffen.

Bezüglich der 42 Behörden und Träger öffentlicher Belange, die keine Stellungnahme vorgelegt haben, ist davon auszugehen, dass deren Belange und Aufgabenbereiche durch die Planung nicht berührt werden bzw. keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

Erneuerung aller im Untergrund vorhandenen Versorgungsinfrastrukturen durch die Stadtwerke:

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie in diesbezüglich bereits geführten Gesprächen hat die Stadtwerke Frankenthal GmbH mitgeteilt, dass sich im nahezu gesamten Ausbaubereich vielfältige Leitungssysteme der verschiedenen Versorgungssparten der Stadtwerke (Trinkwasser, Erdgas, Elektrizität) befinden. Ein Teil dieser Systeme steht an der Grenze ihrer vorgesehenen Betriebsdauer bzw. nicht weit davon entfernt; für den anderen Teil bleibt rechnerisch und auf Basis von Erfahrungswerten eine Restlaufzeit zwischen zehn und zwanzig Jahren, so dass in absehbarer Zeit ohnehin recht weitreichende Erneuerungsmaßnahmen – vordringlich im Bereich des Trinkwasser- und Erdgasnetzes anstehen würden. Des Weiteren befinden sich aufgrund der vorgesehene Planung z.T. Bäume direkt über bzw. zu nah an den bestehenden Leitungen, so dass Anpassungen des Leitungsnetzes unumgänglich wären.

Vor diesem Hintergrund sowie unter dem Gesichtspunkt nutzbarer Synergien und auch aus regulatorischen und wirtschaftlichen Erwägungen wird daher durch die Stadtwerke eine komplette Erneuerung der vorhandenen Versorgungsinfrastruktur im Ausbaubereich für sinnvoll gehalten und daher in Erwägung gezogen. Die Stadtverwaltung begrüßt diese Auffassung, da sich dadurch die Gelegenheit ergibt, in einer gemeinsamen, großen Baumaßnahme eine nachhaltige Erneuerung und Aufwertung des gesamten Bereiches inklusive der im Boden befindlichen Infrastruktur zu erzielen und nicht in wenigen Jahren neu hergestellte Oberflächen zwecks Leitungserneuerung wieder aufgebrochen werden müssten. Dies ermöglicht es im Rahmen der weiteren Planung sowohl die Belange der städtebaulichen Zielsetzungen als auch der technischen Notwendigkeiten in Einklang zu bringen.

Hierzu wäre eine neue und optimierte Leitungstrassenplanung zu erstellen in der sämtliche Belange Berücksichtigung finden müssten. Die Vorteile und Chancen einer gemeinsamen Baumaßnahme machen das Projekt jedoch auch deutlich komplexer und erfordern eine enge und kooperative Zusammenarbeit sowie eine optimale und allumfassende Ablaufs- und Zeitplanung. Erste Abstimmungsgespräche zwischen den Stadtwerken, dem EWF, dem Planungsbüro und der Stadtverwaltung sind bereits anberaumt. Dabei ist u.a. auch zu klären, ob und in welchem Umfang hier Kosten für Leitungsumlegungen maßnahmenbedingt auch anteilig durch die Stadt zu tragen wären. Für derartige, durch die Stadt zu tragenden Kostenanteile können weitere Städtebauförderungsmittel beantragt werden.

Erstellung der Niederschlagswasserbewirtschaftungsplanung und Durchführung des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens:

Für die Planung ist als einer der nächsten Konkretisierungsschritte die erforderliche Niederschlagswasserbewirtschaftungsplanung durch das Planungsbüro in Abstimmung mit dem EWF und der Struktur- und Genehmigungsdirektion-Süd (SGD) Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz zu erstellen und das darauf aufbauende wasserrechtliche Erlaubnisverfahren durchzuführen.

Durchführung schalltechnischer Untersuchungen:

Auf Grundlage der neuen Planung, der vorgesehenen Verkehrsabwicklung im Bereich der Eisenbahnstraße und dem neuen ZOB sowie unter Berücksichtigung der vorgesehenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnstraße auf 30 km/h bzw. 20 km/h auf Höhe des Bahnhofsvorplatzes und vor dem Hintergrund des Abbruchs der ehemaligen Buswarte Halle sowie der Mauer zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof sind schalltechnische Untersuchungen durchzuführen, um die Auswirkungen dieser Veränderungen hinsichtlich der Lärmentwicklung im Ausbaubereich im Vergleich zur Bestandssituation beurteilen zu können. Das Planungsbüro wird diesbezüglich die vorhandene Planung überprüfen.

Durchführung der technischen Kampfmittelsondierung:

Mit der Durchführung der notwendigen Kampfmittelsondierung wurde die hierauf spezialisierte Consulting-Engineers-Göttig GmbH aus Worms beauftragt. Es ist vorgesehen diese Kampfmittelsondierung Ende März bzw. Anfang April 2022 durchzuführen. Vor Durchführung der Bauarbeiten wird eine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung benötigt. Sollten verdächtige Objekte identifiziert werden, sind diese Verdachtsfälle genauer zu prüfen und ein Räumungskonzept zu erstellen.

Zur Durchführung der technischen Kampfmittelerkundung sind entsprechende Verkehrssicherungsmaßnahmen wie eine zeitweise Sperrung der Eisenbahnstraße und die Anordnung von Parkverboten im Untersuchungsbereich erforderlich. Um die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss möglichst gering zu halten, werden die Untersuchungen in den Nachtstunden ab 22 Uhr durchgeführt. Nicht zugängliche und störungsanfällige Bereiche müssen zu einem späteren Zeitpunkt nachdetektiert werden.

Durchführung weiterer Untersuchungen der z.T. verfüllten Kellerräume des ehemaligen Bahnhofsgebäudes:

Unter dem jetzigen Bahnhofsvorplatz befinden sich im Bereich zwischen dem heutigen Bahnhofsgebäude und der Buswarte Halle die alten Grundmauern des Kellers des früheren, historischen Bahnhofsgebäudes (siehe Anlage 1). Zum Teil wurden die Kellerräume vermutlich während der Umbaumaßnahme Anfang der 1970er Jahre verfüllt. Es bestehen jedoch weiterhin ein alter Gang des Kellers, der als Versorgungstunnel erhalten wurde und ein ehemaliger Kellerraum unter dem Teil der Buswarte Halle, in dem früher eine Toilettenanlage vorhanden war. Das Stellwerksgebäude ist über den Versorgungstunnel mit der Heizungsanlage des Bahnhofsgebäudes verbunden.

Die im Boden vorhandenen Grundmauern des Kellers sowie die Infrastruktur des Versorgungstunnels müssen im Rahmen der neuen Baumaßnahme zum Teil zurückgebaut und der Bereich neu verfüllt werden, da die Neuplanung die Anpflanzung von Bäumen sowie eine neue Toilettenanlage in diesem Bereich vorsehen.

Somit sind ein Bodenaustausch bzw. Maßnahmen zur Bodenverbesserung erforderlich und die Mauerreste sind in einem noch genauer zu bestimmenden Umfang zurückzubauen, um sicherzustellen, dass die vorgesehenen Bäume optimal anwachsen und sich deren Wurzelwerk ungehindert ausbreiten kann. Ebenso müssen für die vorgesehene Toilettenanlage neue Leitungen für Strom, Wasser und Abwasser gelegt werden.

Auch die vorgesehenen DFI Anlagen mit dem zentralen Infoboard auf dem Bahnhofsvorplatz und der Anzeige auf der Mobilitätsinsel am südlichen Wartehaus des Seitenbussteiges befinden sich über den Mauerresten und müssen durch Stromleitungen und Glasfaserkabel an die jeweiligen Netze angeschlossen werden.

Eine erste Besichtigung der zugänglichen Kellerräume hat bereits stattgefunden. Es sind genauere Untersuchungen der verfüllten Kellerräume notwendig, um Art und Umfang der erforderlichen Maßnahmen besser abschätzen und eine sinnvolle Rückbaustrategie erarbeiten zu können.

Im Rahmen der Ausbaumaßnahme wird das Stellwerk eine eigenständige Heizungsanlage erhalten und nicht mehr an die Heizungsanlage des Bahnhofsgebäudes angeschlossen werden.

Prüfung der Möglichkeiten zum Erhalt der Bäume vor dem Bahnhofsgebäude sowie technischer Lösungen zur Verbesserung der Entwicklungsbedingungen für die zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume:

Gemäß dem Wunsch der Gremien überprüft das Planungsbüro derzeit Möglichkeiten zum Erhalt der prägenden Bäume, die sich direkt vor dem Gastronomiebereich des Bahnhofsgebäudes befinden. Zur Beurteilung soll dazu auch ein Baumgutachter hinzugezogen werden.

Im Rahmen der Planung ist u.a. vorgesehen über 30 Bäume neu zu pflanzen. Diese Bäume sollen sich im Laufe der Zeit gut entwickeln können und neben der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auch einen Beitrag zur weiteren Durchgrünung der Stadt leisten. Durch Wasserverdunstung und Schattenwurf sollen sie ebenso zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse beitragen.

Es ist jedoch grundsätzlich zu bedenken, dass die Entwicklung von Bäumen in hochversiegelten Bereichen eine große Herausforderung darstellt, gerade vor dem Hintergrund des Klimawandels (Stichwort: Hitzesommer, siehe Anlage 2).

Es stellt sich daher die Frage, wie bei städtebaulichen Planungen auf diese Herausforderung reagiert werden kann. Zwischenzeitlich wurden innovative technische Lösungsmöglichkeiten wie beispielsweise Baumrigolen oder Wurzelkammersysteme entwickelt.

Bei Baumrigolen handelt es sich um ein System, bei dem das Oberflächenwasser anstatt in den Kanal in den Bereich der Bäume geleitet und dort versickert wird. Unterhalb des Baumes befindet sich dabei ein Wasserbecken als Speicher mit Überlauf in das angrenzende Erdreich oder den Kanal.

Eine weitere Möglichkeit wäre der Einsatz von speziellen, für den urbanen Raum entwickelten Wurzelkammersystemen. Dabei handelt es sich um modulare und somit in einem Baukastensystem einfach herzustellende statische Skelettstrukturen aus äußerst robusten, langlebigen und tragfähigen Kunststoffelementen, die die Schaffung eines optimal durchwurzelbaren unterirdischen Raumes ermöglichen, in dem nährstoffreiches Baums substrat mit hoher Wasserspeicherkapazität vor Verdichtung durch den Oberflächendruck im Straßenraum geschützt wird.

Beispielbilder der besagten Baumrigolen sind als Anlage 3 sowie Beispiele für Wurzelkammersysteme als Anlage 4 beigefügt.

Bezüglich der zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume bewerten die Verwaltung und das Planungsbüro derzeit diese technischen Lösungen bezüglich deren Eignung und Umsetzbarkeit im Ausbaubereich des Bahnhofsvorplatzes, der Eisenbahnstraße und des ZOB sowie die damit verbundenen Kosten.

Die Verwaltung hat bereits diese technischen Lösungsmöglichkeiten den Fördermittegebern des Landes (ADD und Innenministerium) vorgestellt, um zu eruieren, ob eine Förderung der Kosten derartiger Systeme im Rahmen der Städtebauförderung als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus vorstellbar wäre. Die Vertreter der Landesbehörden haben diese Möglichkeiten mit großem Interesse zur Kenntnis genommen, da die Zielsetzung der Anpassung städtebaulicher Strukturen an die Folgen des Klimawandels inzwischen auch explizit in der seit dem 04.02.2022 rechtskräftigen Richtlinie zur Förderung der Städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung (RL-StEE) benannt wird. Eine abschließende Entscheidung kann jedoch erst im Rahmen des nächsten Jahresförderantrages auf der Basis von Planunterlagen und Kostenangaben getroffen werden. Dies würde hier einer 90% Förderung der dafür entstehenden Kosten entsprechen. Ein entsprechender Grundsatzbeschluss ist erforderlich, da die offizielle Abgabefrist zum Jahresförderantrag vor der nächsten Sitzungsrunde der Gremien im April bereits endet.

Neben der Prüfung technischer Möglichkeiten steht nun auch die Auswahl geeigneter, möglichst hitzeresistenter Baumarten an. Entsprechende Vorschläge zur Auswahl der Bäume werden derzeit erarbeitet und dann den Gremien vorgestellt.

Prüfung von alternativen Überdachungsmöglichkeiten des ZOB-Mittelbussteiges:

Bereits im Rahmen des in den Jahren 2012/2013 erstellten Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Frankenthal wurde die Zielsetzung benannt, eine maßgebliche Senkung der CO₂-Gesamtemissionen im Stadtgebiet anzustreben. Vor diesem Hintergrund gilt es auch im Rahmen städtischer Planungen und Bauprojekte die Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzes zu prüfen. Als eine Option im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und ZOB wurde diesbezüglich von den Mitgliedern der städtischen Gremien die Integration von Photovoltaiktechnologie bei der Überdachung des ZOB-Mittelbussteiges angeregt.

Die bisherige Planung der Überdachung des ZOB-Mittelbussteiges beinhaltet eine moderne, filigrane und glatte Stahlüberdachung mit runden Einschnitten zur Belichtung. Das architektonische Design soll ein Highlight der Bahnhofsumfeldgestaltung darstellen. Eine Überdachung dieser Art ist jedoch ebenso mit verhältnismäßig hohen Kosten verbunden. Hierauf wurde bereits im Rahmen der Drucksache Nr. XVII/1506 hingewiesen.

Da die über einen Pauschalbetrag pro qm Dachfläche ermittelte Förderobergrenze für die Überdachung um mehr als eine halbe Millionen Euro überschritten wird, hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt Kosteneinsparungen für die geplante Überdachung des ZOB-Mittelbussteiges zu prüfen. Ergänzend wurde die Verwaltung im Rahmen der Beschlussfassung zur Drucksache Nr. XVII/1769 beauftragt zwei Alternativen bezüglich der Überdachung des Mittelbussteiges durch das Planungsbüro erarbeiten zu lassen. Dabei soll es sich um eine kostengünstige Alternative sowie eine Alternative mit optimaler Integration einer Photovoltaikanlage handeln.

Eine Möglichkeit beide Anforderungen zu vereinen und dabei gleichzeitig weiterhin ein Highlight im ZOB-Bereich zu schaffen sieht die Verwaltung darin, in Anlehnung an das Design der Doppelüberdachung der Fahrradabstellanlagen im Bereich des ZOB (siehe Anlage 5) eine Mittelbussteigüberdachung als filigrane Stahl-Glas-Konstruktion zu errichten und dabei anstelle der sonst bei ZOB-Überdachungen dieser Art zum Einsatz kommenden reinen Glaselemente hier Glaselemente mit integrierten Photovoltaikzellen zu verwenden, wie diese z.B. inzwischen bei Solar-Carports oder Solar Terrassenüberdachungen zur Anwendung kommen.

Da zwischen den einzelnen Solarzellenquadraten jeweils ein schmaler Spalt besteht, der Sonnenlicht durchlässt, entsteht eine relativ transparente Wirkung des Daches bei gleichzeitiger Beschattungsfunktion.

Auch eine Beleuchtung lässt sich bei solchen Überdachungen problemlos integrieren. Beispielbilder derartiger Solar-Carport-Überdachungen und Solar-Terrassen-Überdachungen sind als Anlage 6 beigefügt. Analog zum Mittelbussteig könnten auf diese Weise auch die Einzelüberdachungen der Seitenbussteige und die Überdachung der Fahrradabstellanlagen mit Photovoltaiktechnik versehen werden. Hierdurch würde diese Überdachungsart ein wiederkehrendes Gestaltungselement im Ausbaubereich darstellen. Somit könnten auf ca. 800-900 qm Überdachungsfläche allein im Bereich des ZOB erneuerbare Energie mittels Photovoltaiktechnik produziert werden.

In finanzieller Hinsicht ist davon auszugehen, dass eine schlichtere, Stahl-Glas-Konstruktion günstiger sein wird als die bisher vorgesehene und individuell designte Stahlüberdachung. Jedoch dürfte die zusätzlich in der Glasüberdachung enthaltene Photovoltaiktechnologie zunächst ebenfalls mit erhöhten Investitionskosten verbunden sein. Es ist jedoch langfristig mit einer Refinanzierung durch die Einspeisung des produzierten erneuerbaren Stroms in das Stromnetz zu rechnen. Vorstellbar wäre auch eine Kooperation mit den Stadtwerken, um Synergieeffekte und eine Verteilung der Investitionskosten auf mehrere Schultern im Rahmen eines gemeinsamen Bauprojektes zu erreichen. Hier müssten zunächst mögliche Kooperationsoptionen ausgelotet werden. Erzielbare Einsparungen bei der ZOB-Überdachung, die die Überschreitung der o.g. Förderobergrenze für derartige Überdachungen reduzieren, wirken sich dabei direkt auf die durch die Stadt zu tragenden Kosten aus.

Werbeanlagen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und ZOB:

Der DB-Konzern hat bundesweit geltende Verträge zur Platzierung von Werbung mit der Ströer DERG Media GmbH abgeschlossen und erzielt durch die Bereitstellung der einzelnen Werbestandorte an den Bahnhöfen Verpachtungseinnahmen. Im Bereich des Hauptbahnhofes Frankenthal sind hiervon vier Großflächentafeln an der Mauer zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof betroffen (siehe Anlage 7). Da diese Mauer im Zuge der Neugestaltung des ZOB abgebrochen werden soll, um dort eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnsteig und Seitenbussteig des ZOB zu schaffen und Fahrradabstellanlagen unterzubringen, entfallen künftig diese Werbetafeln.

Es müssen also entweder alternative Standorte zur Platzierung von Werbung für die Ströer DERG Media GmbH bereitgestellt werden oder es sind dem DB-Konzern die entstehenden Einnahmeverlust aufgrund eines ersatzlosen Wegfalls der verpachtbaren Werbestandorte in Form eines Nachteilsausgleiches analog zu dem zu leistenden Nachteilsausgleich bezüglich der wegfallenden Einnahmen aus der Bewirtschaftung der PKW-Stellplätzen zu entschädigen. Welche Alternativen hier bestehen wird derzeit von der Verwaltung zusammen mit der DB-Station&Service AG und der Ströer DERG Media GmbH geprüft.

Aus gestalterischer Hinsicht ist es nicht zu empfehlen erneut Großflächentafeln, auf die Plakate geklebt werden, im Bereich des Bahnhofsumfeldes zu installieren, da diese eher als gestalterische Defizite wahrgenommen werden und nicht mehr zu dem modernen und hochwertigen städtebaulichen Gestaltungskonzept passen. Vorstellbar wäre z.B. die Installation digitaler LED-Werbeboards an der Fassade des Stellwerkes oder digitaler Werbestelen im Bereich der Empfangshalle des Bahnhofsgebäudes oder im Bereich der Bahnsteige. Sollte für die Stadt eine Entschädigungsverpflichtung entstehen, so wird die Verwaltung entsprechende Förderoptionen beim LBM anfragen.

Geringfügige Erweiterung der Ausbaufäche:

Der EWF hat im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mitgeteilt, dass eine Erneuerung des Kanals im Bereich des fußläufigen Durchgangs zwischen der Eisenbahnstraße und der Westlichen Ringstraße im Zuge der Baumaßnahmen erfolgen soll (siehe Anlage 8). Es macht daher Sinn, diese Fläche auch in gestalterischer Hinsicht in die Planung mit einzubeziehen. Die Ausbaufäche erweitert sich daher geringfügig, um diesen Bereich. Die genaue Kostenteilung für die Wiederherstellung des Oberbaus ist dabei noch zwischen EWF und Stadtverwaltung zu klären und es ist vorgesehen zusätzliche Städtebauförderungsmittel für den Ausbau dieser Flächenerweiterung zu beantragen.

Da der öffentliche Bereich der Fußwegeverbindung zusammen mit den daran angrenzenden privaten PKW-Stellplätzen in gestalterischer Hinsicht zusammen die Verbindung zwischen Eisenbahnstraße und Westlicher Ringstraße prägen, ist zu erwägen, mit Zustimmung des Grundstückseigentümers auch diese privaten PKW-Stellplätze dem geplanten Gestaltungsprinzip des Ausbaubereiches anzupassen, um eine unpassenden Materialmix zu verhindern.

Belegungsplan der Bussteige des neuen ZOB:

Zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit des ZOB wurde ein Belegungsplan der einzelnen Bussteige erstellt, der den Buslinien sowie den Ruftaxilinen jeweils einen festen Haltepunkt zuordnet. Dieser Belegungsplan mit Darstellung der An- und Abfahrtswege der einzelnen Buslinien ist als Anlage 9 beigefügt. An vier der vorgesehenen Haltepunkte teilen sich jeweils zwei Buslinien einen gemeinsamen Haltepunkt, da deren Ankunfts- und Abfahrtszeiten zeitversetzt sind. Sollten in der Zukunft weitere Buslinien eingerichtet werden, ist eine Doppelbelegung weiterer Bussteige möglich.

Der für einen 18 m langen Gelenkbus ausgelegte Bushaltepunkt am Mittelbussteig wird im Linienbusverkehr lediglich für Aufstockerfahrten genutzt und steht ansonsten für Reisebusse, bei unvorhersehbaren Störungen des Bahnverkehrs für kurzfristig einzurichtenden Busnotverkehr sowie für planbaren Schienenersatzverkehr zur Verfügung.

Eine Einrichtung von Bushaltestellen für Fernbusse ist im Bereich des ZOB in Abstimmung mit der DB nicht vorgesehen.

Die Ruftaxi-Linien, die nachts sowie an Sonn- und Feiertagen das bestehende Buslinienangebot ersetzen, erhalten ihre Haltepunkte am ZOB analog der Linien, die sie ersetzen. Die drei Ruftaxi-Linien (4958, 4959, 4961), die parallel zum Linienverkehr Gebiete bedienen, die nicht durch das Busliniennetz erschlossen sind und daher auch tagsüber parallel zum Buslinienverkehr am ZOB abgewickelt werden müssen, erhalten ihre Haltepunkte am südlichen Ende des ZOB-Mittelbussteiges. Auf das Ruftaxikonzept (DRS. XVII/0011) wird verwiesen.

Im Gegensatz zum bisherigen ZOB, der über 14 Bushaltestellen verfügte, wird sich die Anzahl der verfügbaren Bushaltestellen künftig auf 9 Haltepunkte reduzieren. Hiervon sind 7 Haltepunkte für den Buslinienverkehr vorgesehen, ein Haltepunkt für Reisebusse, Busnotverkehr, Schienenersatzverkehr sowie Aufstockerfahrten und ein Haltepunkt für Ruftaxi-Linien, die parallel zum Buslinienverkehr betrieben werden.

Der neue ZOB steht daher künftig nur noch für Ein- und Aussteigevorgänge im Sinne von Bushaltestellen zur Verfügung. Das Parken von Busse - auch für Pausenzeiten und Bereitstellungsbusse - wird hier künftig nicht mehr möglich sein. Die Betriebskonzepte der Linienbusbetreiber sind hierauf entsprechend anzupassen. Reisebusse haben sich nach Durchführung der Ein- und Aussteigevorgänge bei Bedarf einen Standplatz außerhalb des ZOB-Bereiches zu suchen. Sollte sich im laufenden Betrieb das Fehlen eines Busparkplatzes nachweislich als problematisch herausstellen, besteht die Möglichkeit im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Lebendige Zentren“ Fördermittel für die Schaffung eines entsprechenden Ersatzparkplatzes in der Nähe des ZOB (z.B. im Bereich des ehem. Rangierbahnhofes entlang der nördlichen Eisenbahnstraße) zu beantragen.

Ein derartiger Ersatzparkplatz für Busse wurde daher vorsorglich nach Rücksprache mit den Förderbehörden des Landes mit einem Kostenansatz in die Kosten- und Finanzierungsübersicht zur Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ aufgenommen. Bedarf und Notwendigkeit zur Errichtung eines solchen Ersatzparkplatzes sind jedoch dann entsprechend nachzuweisen. Es soll hier zunächst abgewartet werden, wie sich die Situation diesbezüglich in der Praxis tatsächlich entwickelt.

Erwerb einer ca. 90 qm großen Teilfläche aus Flurstück 2551/26:

Sowohl der vorgesehene Bahnhofsvorplatz als auch der Bereich des ZOB befinden sich auf einem Grundstück, das sich im Eigentum des DB-Konzerns befindet. Da ein Verkauf dieser Flächen an die Stadt durch die DB angelehnt wurde, wird der Ausbau der Fläche - wie deren bisherige Nutzung auch - auf Basis eines langfristigen Nutzungs- und Gestattungsvertrages geregelt. Im nördlichen Bereich des ZOB befindet sich jedoch ein kleiner Teil der vorgesehene Ausbaufäche vor dem Parkhaus am Bahnhof auf Flurstück 2551/26. Diese Teilfläche befindet sich nicht im Eigentum des DB-Konzerns oder der Stadt. Die Stadtverwaltung hat eine Kaufanfrage bezüglich dieser ca. 90 qm großen Teilfläche des Flurstücks an den Eigentümer gestellt, da dessen Einbeziehung in die Ausbaufäche des ZOB aus gestalterischen Gründen erforderlich ist. Eine Rückmeldung des Eigentümers steht noch aus. Alternativ wäre hier ebenfalls der Abschluss eines Nutzungs- und Gestattungsvertrages vorstellbar, sofern ein Erwerb der Fläche nicht möglich sein sollte. Die Darstellung der benötigten Teilfläche ist aus Anlage 10 ersichtlich.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage:

1. Lageplan und Fotodokumentation der Keller des ehem. Bahnhofsgebäudes
2. Thermalkartierung RLP, Thermische Situation im Sommer (Juni – August)
3. Beispielbilder Baumrigolen
4. Beispielbilder Wurzelkammersysteme
5. Überdachung Fahrradabstellanlagen
6. Beispielbilder Solar-Carport- und Solar-Terrassenüberdachungen
7. Großwerbeplakattafeln im Bereich ZOB
8. Wegeverbindung zwischen Eisenbahnstraße und Westlicher Ringstraße
9. Belegungsplan ZOB
10. Benötigte Teilfläche von Flurstück 2551/26