



Aktenzeichen: 61-S/Se

Datum: 05.09.2022

Hinweis: XVII/2200

XVII/1769

XVII/1768

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss Haupt- und Finanzausschuss  
Stadtrat

**Neugestaltung Bahnhofsvorplatz und ZOB,  
hier: Aktueller Sachstandsbericht**

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Die vorgelegte Bedarfsanalyse bezüglich der Anzahl notwendiger Fahrradabstellmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld wird zur Kenntnis genommen und als Grundlage für den weiteren Planungsprozess beschlossen.
2. Die Herstellung von Fahrradanhängern im Bereich der Westlichen Ringstraße neben dem Verbindungsweg zwischen der Westlichen Ringstraße und der Eisenbahnstraße wird beschlossen. Hierzu sollen 8 PKW-Stellplätze entlang des Gebäudes Eisenbahnstraße 4+6 sowie 2 PKW-Stellplätze hinter dem Gebäude Eisenbahnstraße 8+10 entfallen und an deren Stelle 25 Fahrradanhänger als Abstellmöglichkeit für 50 Fahrräder installiert werden.
3. Die Erweiterung der Ausbaufäche des Bahnhofsvorplatzes um den Bereich der Flächen neben der Fuß- und Radwegeunterführung wird beschlossen.
4. Die Erweiterung der Ausbaufäche der Eisenbahnstraße um den Bereich der Wegeverbindung zwischen der Westlichen Ringstraße und der Eisenbahnstraße wird beschlossen.
5. Der Teilabbruch der Mauerelemente und Rückbau der Überdachungen der ehem. Fahrradabstellanlagen zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof inklusive der Rodung des Buschwerkes und der verkehrssichereren Wiederherstellung der Flächen wird beschlossen. Dies stellt den Baubeginn der Gesamtmaßnahme dar.
6. Die fachliche Stellungnahme des Baumsachverständigenbüros Sachs wird zur Kenntnis genommen und der empfohlenen Fällung der drei Platanen vor dem Bahnhofsgelände im Rahmen der Bauarbeiten zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes wird zugestimmt.

**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:**

Die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ist eines der zentralen Projekte der Innenstadtenerneuerung im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Lebendige Zentren“. Für das Programmjahr 2021 erfolgte bereits eine umfangreiche Bewilligung von Fördermitteln für dieses Projekt. Auf die diesbezüglichen Erläuterungen der Drucksache XVII/2200 wird verwiesen.

Im Zuge der fortlaufenden Projektentwicklung erfolgt ein ständiger Abgleich im Hinblick auf die Förderkonditionen, um ggf. zusätzlichen Fördermittelbedarf zu identifizieren und die Förderoptionen optimal zu nutzen. Mit dem Förderantrag für das Programmjahr 2022 bietet sich erneut die Gelegenheit weitere Städtebaufördermittel beim Land zu beantragen. Die Verwaltung hat diese Gelegenheit genutzt und einen entsprechenden Jahresförderantrag 2022 erarbeitet. Dieser wurde bei der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Neustadt (ADD) zur Prüfung und Weiterleitung an das Ministerium des Innern und für Sport (MDI) eingereicht.

Im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung zum Sachstand des Projektes soll nachfolgend auf die aktuellen Neuerungen und Erkenntnisse im Rahmen der Projektentwicklung sowie auf die wesentlichen Inhalte und Hintergründe der erfolgten Förderantragsstellung eingegangen werden.

### **Bedarf an Fahrradabstellanlagen im Bereich des Bahnhofsumfeldes und Vorschlag zur Abbildung dieses Bedarfes im Rahmen der Planung**

Eines der Ziele der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ist es u.a. eine bessere Verknüpfung der Verkehrsarten zu erreichen und in diesem Zusammenhang insbesondere auch die Angebote für den Radverkehr zu stärken. Somit kann auch ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden.

Derzeit befinden sich die vorhandenen, offiziellen Fahrradabstellanlagen hauptsächlich im Bereich der Fahrrad- und Fußgängerunterführung zwischen dem Anwesen Neumayerring 45 (Brauhaus zur Post) und dem Anwesen Eisenbahnstraße 1 (Fahrschule). Dort befinden sich folgende Anlagen:

78 überdachte Reihenbügel neben dem Gebäude der Fahrschule  
20 unüberdachte Reihenbügel neben dem Gebäude der Fahrschule  
7 Vorderradhalter neben dem Gebäude Brauhaus zur Post  
16 Nextbikehalterungen neben dem südlichen Geländer der Unterführung

Des weiteren befinden sich 22 Reihenbügel in der Sammelschließanlage im Parkhaus am Bahnhof.

Insgesamt befinden sich somit 143 geordnete Fahrradabstellmöglichkeiten (inkl. der 16 Nextbikeplätze) im direkten Umfeld des Hauptbahnhofes.

Bereits heute reichen diese vorhandenen Fahrradabstellanlagen nicht aus, um dem vorhandenen Bedarf gerecht zu werden, so dass im Bahnhofsumfeld zahlreiche Fahrräder wild an Zäunen, Laternenmasten und Straßenschildern ungeordnet abgestellt werden, wodurch das Erscheinungsbild im Bahnhofsumfeld negativ beeinträchtigt wird.

Auch die vorhandenen, eng beieinanderstehenden Reihenbügel mit z.T. schadhafte Überdachungen sind als nicht optimal und nicht mehr als zeitgemäß anzusehen.

Eine Erneuerung und Ausweitung der Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld ist somit ein Planungskriterium im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes.

Hierzu ist es erforderlich, sich Gedanken über den derzeitigen Bedarf sowie den zukünftig prognostizierbaren Bedarf an Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld zu machen, ebenso wie über eine sinnvolle Verteilung des Bedarfes auf gesicherte und ungesicherte sowie überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten.

Diesbezüglich wurde als Hilfestellung für die Städte und Gemeinden durch die „Infostelle Fahrradparken am Bahnhof“ der DB-Station&Service AG ein Berechnungstool entwickelt.

Neben der Art, Anzahl und Auslastung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen und deren Entfernung zum nächstgelegenen Bahnsteigzugang sowie der Anzahl der „Wildparker“ spielen bei diesem Berechnungsmodell insbesondere die derzeitige Anzahl der Reisenden pro Tag am Bahnhof sowie deren prognostizierte Steigerung bis zum Jahr 2040 eine wichtige Rolle.

Entsprechend den Empfehlungen der „Infostelle Fahrradparken am Bahnhof“ wurde daher zunächst die Bestandssituation im Hinblick auf das Fahrradparken durch die Verwaltung erfasst. Hierzu wurden am Donnerstag, den 07. Juli 2022 sowie am Mittwoch, den 13. Juli 2022 jeweils vormittags die entsprechenden Erhebungen im Bahnhofsumfeld durchgeführt. An beiden Tagen handelte es sich somit um einen Wochentag während der Schulzeit. Das Wetter war an beiden Tagen sonnig bis leicht bewölkt. Erfasst wurden dabei alle Fahrräder östlich der Bahnlinie, die sich in einem Umkreis von 100 m um die nächsten Zugänge zum Bahnsteig befanden. Dies betraf somit die Bereiche Bahnhofsvorplatz, ZOB und Eisenbahnstraße zwischen Parkhaus am Bahnhof und Brauhaus zur Post sowie den Teilabschnitt der Westlichen Ringstraße zwischen Kurzer Straße und Bahnstraße. Diese Erfassungsg Grundlagen wurden für die weiteren Berechnungen herangezogen. Die Darstellung des Erfassungsbereiches ist als Anlage 1 beigefügt.

#### Erhebung vom 07.07.2022:

Am Donnerstag, den 07.07.2022 waren zum Erhebungszeitpunkt insgesamt 89 Fahrräder an den frei zugänglichen Reihenbügeln und Vorderradhalten abgestellt, neun Fahrräder an der Nextbike-Station und vier Fahrräder in der Sammelschließanlage im Parkhaus am Bahnhof. Somit waren insgesamt 102 Fahrräder ordnungsgemäß abgestellt.

Zusätzlich wurden zu diesem Zeitpunkt 89 ungeordnet abgestellte Fahrräder (sog. „Wildparker“) im Bahnhofsumfeld gezählt.

Es befanden sich somit zum Erhebungszeitpunkt insgesamt 191 abgestellte Fahrräder im Bereich des Hauptbahnhofes, wovon sich 187 im öffentlichen Raum und vier in der gesicherten Sammelschließanlage im Parkhaus am Bahnhof befanden.

Da davon ausgegangen wird, dass bei der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes bis auf die Sammelschließanlage im Parkhaus am Bahnhof sämtliche vorhandenen Fahrradabstellanlagen zurückzubauen und neu herzustellen sind, wird daher bei der Bedarfsermittlung mit den 187 im öffentlichen Raum abgestellten Fahrrädern weitergerechnet. Das Berechnungstool sieht für die Ermittlung des aktuellen Bedarfes einen Zuschlag von 40 % als Ausbaureserve vor, damit Fahrradfahrer nicht erst noch lange nach den letzten freien Plätzen suchen müssen und immer ausreichend freie Plätze zur Verfügung stehen. Dies soll die Benutzerfreundlichkeit und Akzeptanz der Anlagen erhöhen. Ebenso soll dadurch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass es durchaus auch Tage geben kann, an denen die Auslastung im Bahnhofsumfeld noch höher ist als zum Zeitpunkt der durchgeführten Zählungen.

Somit würde sich unter Hinzurechnung der vier in der Sammelschließanlage des Parkhauses am Bahnhof abgestellten Fahrräder hier ein IST-Bedarf von 266 Fahrradabstellanlagen bezogen auf die Datengrundlage der Erhebung vom 07.07.2022 ergeben.

Gemäß Angabe der DB-Station&Service AG wird der Frankenthaler Hauptbahnhof derzeit von ca. 8.000 Reisenden pro Tag genutzt. Die Prognosen der DB sagen hier bis zum Jahr 2040 einen Anstieg der Reisenden auf 15.000 pro Tag voraus. Dies entspricht einem prognostizierten Anstieg um 87,5 % bis 2040 gegenüber dem heutigen Aufkommen an Reisenden pro Tag. Dieser Wert fließt als Trendfaktor in die Berechnung der künftig benötigten Fahrradabstellanlagen mit ein.

Ebenso sieht das Berechnungstool einen Zuschlag von jeweils 15 % für Vandalismus- und Diebstahlschwerpunkte sowie für Bahnhöfe mit starkem Pendleraufkommen und erhöhtem Nachtstellbedarf vor. Beides wurde für den Hauptbahnhof Frankenthal angenommen.

Unter Berücksichtigung des Trendfaktors sowie der genannten Zuschläge würde sich somit basierend auf den Erhebungen vom 07.07.2022 ein prognostizierter Bedarf von 621 Fahrradabstellanlagen bis zum Jahr 2040 ergeben.

#### Erhebung vom 13.07.2022:

Am Mittwoch, den 13.07.2022 waren zum Erhebungszeitpunkt insgesamt 94 Fahrräder an den frei zugänglichen Reihenbügeln und Vorderradhalten abgestellt, sechs Fahrräder an der Nextbike-Station und vier Fahrräder in der Sammelschließanlage im Parkhaus am Bahnhof. Somit waren insgesamt 104 Fahrräder ordnungsgemäß abgestellt.

Zusätzlich wurden zu diesem Zeitpunkt 102 ungeordnet abgestellte Fahrräder („Wildparker“) im Bahnhofsumfeld gezählt.

Am 13.07.2022 befanden sich somit zum Erhebungszeitpunkt insgesamt 206 abgestellte Fahrräder im Bereich des Hauptbahnhofes, wovon sich 202 im öffentlichen Raum und vier in der gesicherten Sammelschließanlage im Parkhaus am Bahnhof befanden.

Da davon ausgegangen wird, dass bei der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes bis auf die Sammelschließanlage im Parkhaus am Bahnhof sämtliche bereits vorhandenen Fahrradabstellanlagen zurückzubauen und neu herzustellen sind, wird daher bei der Bedarfsermittlung mit den 202 im öffentlichen Raum abgestellten Fahrrädern weitergerechnet. Das Berechnungstool sieht für die Ermittlung des aktuellen Bedarfes wieder einen Zuschlag von 40 % als Ausbaureserve vor.

Somit würde sich unter Hinzurechnung der vier in der Sammelschließanlage des Parkhauses am Bahnhof abgestellten Fahrräder hier ein IST-Bedarf von 287 Fahrradabstellanlagen bezogen auf die Datengrundlage der Erhebung vom 13.07.2022 ergeben.

Unter Berücksichtigung des Trendfaktors sowie der genannten Zuschläge würde sich somit basierend auf den Erhebungen vom 13.07.2022 ein prognostizierter Bedarf von 673 Fahrradabstellanlagen bis zum Jahr 2040 ergeben.

#### Hinweis zur Wertung der Berechnungen:

Da das angewendete Berechnungstool mit Trendfaktoren und pauschalisierten Zuschlägen und somit mit Annahmen und Prognosen arbeitet, kann das Ergebnis daher nur eine ungefähre Größenordnung bzw. einen Anhaltspunkt für einen breiter zu sehenden Bedarfsrahmen bieten und darf nicht als punktgenaue Bedarfszahl verstanden werden. Ob der von der DB prognostizierte Anstieg an Reisenden pro Tag bis 2040 in dieser Form eintreten wird oder ob es sich dabei mehr um Wunschenken der DB handelt, kann man heute noch nicht sagen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein deutlicher Anstieg der Reisenden am Hauptbahnhof zu erwarten ist und damit auch der Bedarf an Fahrradabstellanlagen deutlich steigen wird.

Vor diesem Hintergrund wird für die bevorstehende Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ein Bedarfsansatz von 300 – 350 Fahrradabstellanlagen als Anhaltspunkt für die Herstellung neuer Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld zur Abdeckung des aktuellen und in der näheren Zukunft absehbaren Bedarfes empfohlen.

Bis zum Jahr 2040 könnte der Bedarf jedoch auf eine Größenordnung von 500 – 700 Fahrradabstellmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld ansteigen. Entsprechende Reserven bzw. Erweiterungspotentiale sind daher zu berücksichtigen.

#### Vorschlag zur Abbildung des Bedarfes im Rahmen der Planung:

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes spielt im Hinblick auf die Herstellung neuer Fahrradabstellmöglichkeiten insbesondere deren sinnvolle Verteilung und Platzierung im Ausbaubereich eine wichtige Rolle.

So soll zum einen eine gute Erreichbarkeit der Anlagen, deren Übersichtlichkeit und Benutzerfreundlichkeit sowie deren Nähe zu den Zugängen der Gleisanlagen gewährleistet sein. Zum anderen soll gleichzeitig eine städtebaulich verträgliche Einbindung der Anlagen in die gestalterische Gesamtkonzeption erfolgen, um den Ausbaubereich nicht zu überfrachten, damit auch den übrigen Nutzungsansprüchen und der gewünschten Aufenthaltsqualität im Ausbaubereich ausreichend Rechnung getragen werden kann.

Es wird daher vorgeschlagen, die Fahrradabstellanlagen zunächst auf drei wesentliche Teilbereiche im Bahnhofsumfeld zu verteilen und für die Zukunft eine weitere Ausbaureserve vorzusehen.

Folgende Bereiche werden diesbezüglich empfohlen:

### 1. Bereich Unterführung:

Im Bereich der Unterführung zwischen dem Gebäude Neumayerring 45 (Brauhaus zur Post) und dem Gebäude Eisenbahnstraße 1 (Fahrschule) konzentrieren sich auch heute schon die bereits erwähnten Bestandsanlagen zum Abstellen von Fahrrädern.

Die besagte Fläche hat einen unmittelbaren Zugang zu den Bahnsteigen und liegt an einem zentralen Knotenpunkt im Bahnhofsbereich, an dem sämtliche Fahrradströme aus der Innenstadt sowie den westlich der Bahnlinie gelegenen Stadtquartieren zusammenkommen, weshalb diese Fläche optimal zur Platzierung von Fahrradabstellanlagen geeignet ist.

Im Rahmen der Drucksache XVII/1768 wurden die Option zur Errichtung eines vollautomatisierten Fahrradparkturms (sog. „Bike-Safe-Tower“) dem Planungs- und Umweltausschuss, dem Haupt- und Finanzausschuss und dem Stadtrat vorgestellt und dabei beschlossen, dass die Verwaltung mit der „Infostelle Fahrradparken am Bahnhof“ Kontakt aufnimmt, um die diesbezüglichen Möglichkeiten bezogen auf den favorisierten Standort im Bereich der Unterführung zu eruieren.

Mit fachlicher Unterstützung der „Infostelle Fahrradparken am Bahnhof“ der DB-Station&Service AG wurde die Option zur Errichtung eines vollautomatisierten Fahrradparkturmes in Kombination mit ergänzenden, frei zugänglichen Fahrradanhängern in diesem Bereich im Rahmen mehrerer Gespräche und eines Ortstermins diskutiert. Dabei wurde dieser Lösungsansatz von allen Beteiligten als sinnvoll erachtet, um auf der hier begrenzt zur Verfügung stehenden Fläche ein attraktives Angebot an Fahrradabstellanlagen zu schaffen. Die Anzahl der dort geordnet abstellbaren Fahrräder könnte so verdoppelt werden und gleichzeitig wäre eine gestalterisch attraktive Integration in die städtebauliche Gesamtkonzeption möglich.

Der Fahrradparkturm würde dabei nicht nur ein sicheres und witterungsgeschütztes Abstellen von Fahrrädern ermöglichen und dadurch auch die Besitzer wertvollerer Fahrräder (E-Bikes, teure Rennräder etc.) dazu bewegen, dieses Angebot anzunehmen und vermehrt das Fahrrad zu nutzen, was zur Stärkung des Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) beiträgt, sondern die Positionierung des Turms in der Blickachse der Fußgängerzone würde gleichzeitig ein weiteres gestalterisches Highlight im Bahnhofsumfeld und der Innenstadt darstellen.

Durch die zusätzlich vorgesehenen, frei zugänglichen Anlehnbügel mit einem Abstand von 1,2 Metern, die sowohl überdacht als auch z.T. unüberdacht um den Turm angeordnet werden können, wäre für alle Nutzergruppen ein passendes Angebot in diesem zentralen Bereich des Hauptbahnhofes herstellbar.

Ein individuell geplantes Fahrradparkhaus an dieser Stelle hätte den Nachteil, dass es auf eine große Anzahl von mehreren hundert Fahrrädern ausgelegt sein müsste, um einigermaßen wirtschaftlich betrieben werden zu können, wodurch jedoch automatisch hier ein zu großes Angebot an gesicherten Fahrradabstellanlagen entstehen würde. Die „Infostelle Fahrradparken am Bahnhof“ empfiehlt einen Anteil von ca. 20 – 30 % als gesicherte Fahrradabstellanlagen in einem Bahnhofsumfeld herzustellen.

Gleichzeitig wäre eine große Anzahl an Fahrrädern in einem individuell geplanten Fahrradparkhaus aufgrund des hier nur begrenzt zur Verfügung stehenden Platzes nur als Gebäude mit mehreren Geschossebenen möglich. Die Erfahrungen mit derartigen mehrgeschossigen Fahrradparkhäusern in anderen Städten haben jedoch gezeigt, dass dann meist nur die untere EG-Ebene gut angenommen wird.

Aus o.g. Gründen wird daher an dieser Stelle ein vollautomatisierter Fahrradparkturm für maximal 80 bis 100 Fahrräder in Kombination mit frei zugänglichen Anlehnbügel als sinnvoller angesehen.

Die Verwaltung hat vor diesem Hintergrund auf Anraten der „Infostelle Fahrradparken am Bahnhof“ mit Schreiben des Oberbürgermeisters vom 01.08.2022 beim zuständigen Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eine Interessensbekundung bzw. Projektskizze bezüglich der Förderung eines vollautomatisierten Fahrradparkturms (Bike-Safe-Tower) in Kombination mit frei zugänglichen Fahrrad-Anlehnbügel als investives Modellvorhaben des Radverkehrs mit der Bitte um Prüfung der Förderoptionen eingereicht. Mit E-Mail vom 18.08.2022 hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) daraufhin mitgeteilt, dass die entsprechende Förderrichtlinie des Bundes derzeit vorbereitet wird. Die Interessensbekundung der Stadt Frankenthal wurde beim BAG erfasst. Sobald die Förderrichtlinie veröffentlicht wurde, wird das BAG für weitere Schritte auf die Verwaltung zukommen. Nach erster Einschätzung des BAG ist eine grundsätzliche Förderfähigkeit des Projektes gegeben.

In diesem Zusammenhang soll nun als nächster Schritt eine Besichtigung bereits bestehender vollautomatisierter Fahrradparktürme erfolgen, um sich weiter über die Funktionsweise und bestehenden Erfahrungen mit den unterschiedlichen Systemarten (Schienensystem oder Einzelboxensystem) sowie deren Vor- und Nachteile zu informieren (Bezahlfunktion, Benutzerfreundlichkeit, Störanfälligkeit ...). Über die Ergebnisse dieser weiterführenden Recherchen werden die Gremien anschließend informiert.

Ebenso sollen planerische Überlegungen zu einer sinnvollen Platzierung eines vollautomatisierten Fahrradparkturms sowie der ergänzenden Fahrrad-Anlehnbügel auf der zur Verfügung stehenden Fläche angestellt und die Fläche in die Gesamtplanungskonzeption integriert werden.

Nach einer ersten Einschätzung lassen sich in diesem Bereich zusätzlich zum vollautomatisierten Fahrradparkturm frei zugängliche Anlehnbügel zur Unterbringung von weiteren 120 bis 140 Fahrrädern unterbringen. Es ist dabei zu bedenken, dass auch hier die Fläche nicht mit Fahrrädern überfrachtet werden darf und die benutzerfreundliche Zugänglichkeit zu den Fahrradabstellanlagen und den Bahnsteigen sowie die Anbindung an das Blindenleitsystem und die Übersichtlichkeit gewährleistet werden müssen.

Durch den vollautomatisierten Fahrradparkturm in Kombination mit den frei zugänglichen Anlehnbügel lässt sich hier somit eine Größenordnung von 200 bis 240 Fahrradabstellmöglichkeiten abbilden.

## 2. Bereich ZOB zwischen Stellwerk und Parkhaus am Bahnhof:

Die Herstellung zusätzlicher Fahrradanhänger im Bereich des ZOB zwischen dem Gebäude des Stellwerkes und dem Parkhaus am Bahnhof ist bereits Gegenstand der Planungskonzeption und deren Förderung ist über die vorliegende Bewilligung des LBM nach LVFGKom/LFAG abgedeckt. Hier sind nur noch kleinere Anpassungen im Hinblick auf die genaue Positionierung der Anhänger zu erwarten, da ggf. aufgrund der ebenfalls in diesem Bereich vorgesehenen Baumstandorte geringfügige Verschiebungen notwendig werden könnten.

In diesem Bereich lassen sich somit Fahrradabstellmöglichkeiten für 50 bis 60 Fahrräder schaffen.

## 3. Bereich Westliche Ringstraße:

Ein großer Teil der im Bereich des Bahnhofsumfeldes nicht an regulären Fahrradständern abgestellten Fahrrädern wird derzeit am Zaun der Grünfläche zwischen den PKW-Stellplätzen am Bahnhofsvorplatz und der Eisenbahnstraße abgestellt. Hier stehen häufig mindestens 40 – 50 Fahrräder entlang des Stabmattenzaunes und tragen durch die ungeordnete Abstellposition dazu bei, dass der erste Eindruck des Bahnhofsvorplatzes beim Verlassen des Bahnhofsgebäudes negativ beeinträchtigt wird. Da im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes eine offenere Platzgestaltung angestrebt und dadurch dieser Zaun entfallen wird, müssen für die derzeit dort abgestellten Fahrräder alternative Abstellmöglichkeiten in einer akzeptablen Entfernung geboten werden. Dies sollte möglichst bereits vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten geschehen, da die Abstellmöglichkeit am Zaun bereits während der Bauphase entfallen wird.

Als ein geeigneter Standort wird dabei die Parkplatzreihe im Bereich der Westlichen Ringstraße hinter dem Gebäude Eisenbahnstraße 4+6 gesehen. Hier befinden sich 8 PKW-Stellplätze in Schrägaufstellung. Bei einem Wegfall dieser PKW-Stellplätze zugunsten von Fahrradanhängern könnten hier 20 Fahrradanhänger und somit geordnete Abstellmöglichkeiten für 40 Fahrräder geschaffen werden. Durch den direkt angrenzenden Verbindungsweg zwischen der Westlichen Ringstraße und der Eisenbahnstraße ist eine akzeptable Entfernung zum Hauptbahnhof gegeben. Da viele Radfahrer, die aus Norden kommend eher über die Westliche Ringstraße und dann über den besagten Verbindungsweg zum Hauptbahnhof fahren, anstatt über die vergleichsweise stärker verkehrlich belastete Eisenbahnstraße, und auch über die Synagogengasse und von der Bahnhofstraße aus kommend dieser Standort gut per Fahrrad erreichbar ist, stellen diese derzeitigen PKW-Stellplätze eine Potentialfläche im Hinblick auf die Herstellung neuer Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld dar.

Die derzeitige Situation durch die Nutzung dieser Fläche als PKW-Stellplätze in Schrägaufstellung ist ohnehin als nicht optimal anzusehen, da viele der dort abgestellten PKW mit der Fahrzeugfront zu weit in den Gehwegbereich hineinragen und dort Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen dazu nötigen, auf die Lüftungsgitter des angrenzenden Gebäudes auszuweichen. Dieses Problem würde mit Fahrradanhängern an dieser Stelle nicht mehr bestehen und der Gehweg wäre in vollem Umfang für die Fußgänger nutzbar. Als Synergieeffekt würde somit ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden. Auf die Fotodokumentation der Anlage 2 wird verwiesen.



Entsprechende Parkraumalternativen für PKW stehen im nahegelegenen Parkhaus am Bahnhof zur Verfügung.

In gleicher Reihe befinden sich nördlich des Verbindungsweges zwischen der Westlichen Ringstraße und der Eisenbahnstraße zwei weitere PKW-Stellplätze in Schrägaufstellung, die sich ebenfalls nach gleichem Prinzip für die Unterbringung 5 weiterer Anlehnbügel und damit für 10 weitere Fahrräder eignen würden.

In diesem Bereich der Westlichen Ringstraße könnten somit 40 – 50 reguläre Fahrradabstellmöglichkeiten an geeigneter Stelle geschaffen werden, um den Wegfall des Zaunes als Abstellbereich für „Wildparker“ zu kompensieren.

Eine Förderung der Herstellung dieser Fahrradabstellbügel wäre im Rahmen des Programms „Stadt und Land“ über den Landesbetrieb Mobilität (LBM) denkbar.

#### Bilanzierung der herstellbaren Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Bereich Unterführung:	200 - 240 Fahrräder
Bereich ZOB:	50 - 60 Fahrräder
Bereich Westliche Ringstraße:	40 - 50 Fahrräder
-----	
Gesamt:	290 - 350 Fahrräder

Die Abdeckung des aktuellen und in der näheren Zukunft absehbaren Bedarfes gemäß der o.g. Bedarfsanalyse lässt sich somit im öffentlichen Raum des Bahnhofsumfeldes darstellen, ohne die städtebauliche Qualität durch zu viele Fahrradabstellanlagen negativ zu beeinträchtigen. Gegenüber der derzeitigen Bestandssituation hätte sich das Angebot damit bereits mehr als verdoppelt.

Zur Abdeckung eines darüberhinausgehenden Bedarfes bis zum Jahr 2040 sollte eine Ausweitung der Fahrradabstellanlagen in der EG-Ebene des Parkhauses am Bahnhof in Erwägung gezogen werden. Dort befinden sich die notwendigen Ausbaureserven, um flexibel und schrittweise auf eine tatsächlich feststellbare Bedarfssteigerung in der Zukunft reagieren zu können. Hierzu müsste diesbezüglich eine Einigung mit dem Eigentümer und dem Betreiber des Parkhauses erzielt werden.

In der Anlage 2 sind die vorgeschlagenen Standorte für Fahrradabstellanlagen sowie die diesbezüglichen Potentiale des Parkhauses am Bahnhof als Ausbaureserve dargestellt.

#### **Ausbau Bahnhofsvorplatz: Anhebung der Förderobergrenze gem. Schreiben des MDI vom 28.07.2022 sowie Erweiterung der Ausbaufäche um den Bereich zwischen der Unterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1**

Der Bahnhofsvorplatz soll im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes als großzügiger und hochwertig gestalteter Platzbereich mit Aufenthaltsfunktion hergestellt werden. Die Maßnahme war bereits Gegenstand des Jahresförderantrages 2021 und wurde im Rahmen von Bewilligungsbescheid Nr. 0146 LZ/2021 förderrechtlich anerkannt.

Im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung haben sich die Stadtwerke Frankenthal dazu entschlossen, sämtliche Versorgungsleitungen (Strom, Wasser und Gas) im gesamten Ausbaubereich zu erneuern und Investitionen hier entsprechend vorzuziehen, wodurch die Nachhaltigkeit des Gesamtprojektes durch zusätzliche Synergieeffekte noch weiter verbessert wird.

Der Bereich zwischen der Unterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 grenzt unmittelbar an die bereits bewilligten Ausbaubereiche an und hat eine Flächengröße von ca. 700 qm. Hier ist die Errichtung von Fahrradabstellanlagen und eines vollautomatisierten Fahrradparkturmes („Bike-Safe-Tower“) vorgesehen. Der Bereich soll dabei im gleichen Stil gepflastert werden, wie der übrige Ausbaubereich des Bahnhofsvorplatzes, so dass diese Flächen nahtlos ineinander übergehen und ein einheitliches Erscheinungsbild entsteht. Zunächst war vorgesehen, die Erneuerung dieses Teilbereiches noch etwas zurückzustellen. Da jedoch die vorgesehene Erneuerung der Versorgungsleitungen durch die Stadtwerke die Planung neuer Leitungstrassen erfordert und davon auch dieser Teilbereich betroffen wäre, macht es Sinn, diesen zusammen mit den anderen Bereichen in einer zusammenhängenden Maßnahme auszubauen. Hierfür spricht auch, dass aufgrund der hier vorgesehenen Aufpflasterung der Flächen sich die oberirdischen Wasserabflussmengen erhöhen werden, da eine Versickerung des dort anfallenden Regenwassers, wie bei den bisher dort vorhandenen Rasenflächen, nicht mehr im bisherigen Umfang möglich sein wird. Um eine sinnvolle Niederschlagswasserbewirtschaftungsplanung für den Gesamtbereich zu erstellen, macht es daher ebenfalls Sinn, die Ausbaufäche bereits jetzt um den besagten Bereich zu erweitern und die Planung entsprechend anzupassen.

Die bisher bewilligte Ausbaufäche des Bahnhofsvorplatzes beläuft sich abzüglich der Flächen für das Sonderbauwerk Brunnenanlage und die in diesem Bereich vorgesehene öffentliche Toilettenanlage auf 3.057 qm. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des gesamten Ausbaubereiches, der angestrebten Ausbauqualität und den damit einhergehenden hohen Baukosten wurde die maximal mögliche Förderobergrenze von 400,- €/qm Ausbaufäche bewilligt, was einer Förderobergrenze für den Flächenausbau des Bahnhofsvorplatzes i.H.v. 1.222.800,00 € (= 3.057 qm \* 400,- €/qm) entspricht.

Mit Rundschreiben vom 28. Juli 2022 hat die Staatssekretärin des Ministeriums des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz, Frau Nicole Steingaß, mitgeteilt, dass aufgrund der erheblichen Kostensteigerungen im letzten Jahr im Einvernehmen mit dem Ministerium der Finanzen die Förderobergrenzen für die Herstellung oder Änderung von örtlichen öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen und ebenerdigen Stellplätzen (Nr. 9.3.5.4 RL-StEE) zum 01. Januar 2022 (Anpassungstichtag) angehoben werden. Für die erhöhte Obergrenze, wie sie auch für den Ausbau des Bahnhofsvorplatzes gewährt wurde, bedeutet dies eine Anhebung um 100,- €/qm Ausbaufäche von bisher 400,- €/qm auf nun 500,- €/qm. Die neuen Förderobergrenzen gelten auch für Einzelmaßnahmen, die zwar bereits vorher bewilligt wurden, mit denen jedoch nachweislich erst nach dem Anpassungstichtag begonnen wurde bzw. wird. Dies trifft für diese Maßnahme zu.

Bezogen auf die bereits anerkannte Ausbaufäche von 3.057 qm entspricht dies einer Anhebung der Förderobergrenze um einen Betrag i.H.v. 305.700,- € (= 3.057 qm \* 100 €/qm). Dieser Betrag ist bisher noch nicht durch die Bewilligung aus dem Jahr 2021 erfasst.

Dem hinzuzurechnen ist nun noch der Ansatz für die vorgesehene Erweiterung der Ausbaufäche.

Bei der vorgesehenen Erweiterung der Ausbaufäche handelt es sich um eine Größenordnung von ca. 500 qm, was bei 500,- €/qm Ausbaufäche einer weiteren Erhöhung der Förderobergrenze für den Ausbau der Gesamtfäche des Bahnhofsvorplatzes um 250.000,- € entsprechen würde.

Insgesamt wurde somit im Rahmen des Jahresförderantrages für das Programmjahr 2022 bezogen auf die Kostengruppe A 2.5.1.1.1 „Ausbau Bahnhofsvorplatz“ die förderrechtliche Anerkennung eines zusätzlichen Betrages i.H.v. 555.700,- € (305.700,- € + 250.000,- €) beantragt.

Die genaue Quadratmeterzahl als Grundlage für die Festlegung einer abschließenden Förderobergrenze im Rahmen der Städtebauförderung kann erst benannt werden, wenn die genaue Positionierung des Fahrradparkturms und der Fahrradabstellanlagen feststeht, für deren Herstellung eine Förderung im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) beantragt werden soll und deren Herstellung somit nicht in das Förderspektrum der Städtebauförderung fallen würde.

Es wird davon ausgegangen, dass ca. 200 qm für die Errichtung des Fahrradparkturmes und der sonstigen Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) benötigt werden. Der Zuwachs an aufzupflasternden Flächen im Stil der Bahnhofsvorplatzes, die nicht dem Fahrradparkturm und den weiteren Fahrradabstellanlagen zuzuordnen sind, wird sich jedoch voraussichtlich ungefähr in der benannten Größenordnung von ca. 500 qm bewegen. Die Planung des Teilbereiches ist zu erstellen. Die Beantragung der Fördermittel für die Erweiterung der Ausbaufäche erfolgte somit zunächst unter dem Vorbehalt einer abschließenden Zustimmung durch die ADD zur Planung des Bereiches und zur festzulegenden Förderobergrenze auf Basis der dann genau zu beziffernden Quadratmeterzahl an anrechenbarer Ausbaufäche, die nicht einem anderen Fördermittelgeber zuzuordnen ist.

In der Anlage 3 ist die Erweiterung der Ausbaufäche des Bahnhofsvorplatzes um den Teilbereich des Umfeldes der Fußgänger- und Radfahrerunterführung dargestellt.

**Teilausbau Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz Neumayerring, Bahnhofstraße, Westliche Ringstraße, Eisenbahnstraße**  
**Anhebung der Förderobergrenze gem. Schreiben des MDI vom 28.07.2022 sowie Erweiterung der Ausbaufäche um den Bereich der Fußwegeverbindung zwischen Eisenbahnstraße und Westlicher Ringstraße**

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange hat die Abteilung Stadtentwässerung des Eigen- und Wirtschaftsbetriebs Frankenthal (EWF) mitgeteilt, dass eine alters- und zustandsbedingte Erneuerung von zwei Schächten und des dazwischenliegenden Abwasserkanals im Bereich des Verbindungsweges zwischen der Eisenbahnstraße und Westlichen Ringstraße erforderlich sei. Es macht daher Sinn, diese Erneuerung im Zuge der Ausbaumaßnahme im Bereich der Eisenbahnstraße mit durchzuführen und dann den Verbindungsweg gestalterisch dem Bereich der Eisenbahnstraße und des Bahnhofsvorplatzes anzupassen und dadurch dessen Verbindungs- und Lenkungsfunktion zu unterstützen. Die Ausbaufäche des Teilausbaus der Eisenbahnstraße soll daher um diesen Bereich des Verbindungsweges erweitert werden.

Die besagte Verbindung zwischen Eisenbahnstraße und Westlicher Ringstraße ist ein wichtiger Zugangsweg vom Hauptbahnhof zur Innenstadt bzw. von der Innenstadt zum Hauptbahnhof.

Die öffentliche Verkehrsfläche des Verbindungsweges besteht aus dem in städtischem Besitz befindlichen, ca. 95 qm großen Flurstück 2542/7 sowie einer nördlich daran angrenzenden ca. 15 qm großen Teilfläche des Flurstücks 2452, die sich im Privatbesitz des Eigentümers des Anwesens Eisenbahnstraße 8+10 befindet. Diese beiden Flächen sind einheitlich gestaltet, gehen nahtlos ineinander über und bilden die öffentlich genutzte Verkehrsfläche des Verbindungsweges. Es ist beabsichtigt nach Möglichkeit die ca. 15 qm große Teilfläche des Flurstücks 2542 zu erwerben und in die Neuausbaufäche einzubeziehen.

Südlich der öffentlich genutzten Teilflächen des Verbindungsweges grenzen die privaten PKW-Stellplatzflächen des Gebäudes Eisenbahnstraße 4+6 (Flurstücks 2542/14) an. Diese privaten PKW-Stellplatzflächen bilden zusammen mit den öffentlichen Verkehrsflächen eine optische Einheit, so dass der Durchgang zwischen Eisenbahnstraße und Westlicher Ringstraße durch diese beiden Flächen gemeinsam geprägt wird. Aus gestalterischen Gründen ist daher eine Einbeziehung dieser privaten PKW-Stellplätze bei der Neugestaltung des Durchgangs in Erwägung zu ziehen, um nicht durch einen unpassenden Materialmix, die beabsichtigte Wirkung einer einheitlichen Gestaltung negativ zu beeinträchtigen. Es muss dabei jedoch bewusst sein, dass eine Einbeziehung dieser Privatflächen in die Grundlagenfläche zur Ermittlung der Förderobergrenze nicht möglich ist, da die Fläche nicht für eine öffentlich Nutzung bestimmt ist und die Kosten hierfür somit entweder durch den Grundstückseigentümer oder die Stadt als Maßnahmenträger ohne den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln getragen werden müssen.

Da es sich im Bereich des Verbindungsweges um eine gemeinsame Baumaßnahme des EWF und der Stadt Frankenthal handelt, ist eine Kostenteilungsvereinbarung zu schließen, die auch die Wiederherstellung des Oberbaus in Grabenbreite regelt. In früheren gemeinsamen Baumaßnahmen wurden die Kosten hierfür hälftig geteilt. Dies hat zur Folge, dass bei der Ermittlung der Ausbaufäche als Basis für die Festlegung der Förderobergrenze auch die Fläche der hälftigen Grabenbreite im Bereich der gemeinsamen Ausbaufäche abzuziehen ist.

Aufgrund der Tiefenlage des Kanals ergibt sich bei Spundwandbauweise eine erforderliche Grabenbreite von 2 m auf einer Länge von 38 m, was 76 qm wiederherzustellenden Oberbaus entspricht. Hiervon befinden sich 60 qm im gemeinsamen Ausbaubereich von Stadt und EWF und 16 qm im Bereich des Straßenraums der Westlichen Ringstraße. Der Grabenbereich im Straßenraum der Westlichen Ringstraße ist komplett dem EWF zuzurechnen, da hier keine gestalterisch bedingte Oberflächenerneuerung (bis auf die ohnehin erforderlichen Angleichungsflächen) vorgesehen ist. Von den 60 qm Grabenfläche im gemeinsamen Ausbaubereich ist die Hälfte, also 30 qm, bei der Ermittlung der Grundlagenfläche zur Festlegung der Förderobergrenze im Rahmen der Städtebauförderung abzuziehen.

Demnach ergibt sich für die Berechnung der Förderobergrenze bezüglich der zusätzlich hinzukommenden Fläche folgender Ansatz:

Gesamtfläche Flurstück:	2542/7	Flächengröße:	95 qm
Teilfläche Flurstück:	2542	Flächengröße:	15 qm
Angleichungsfläche Flurstück:	2141/3	Flächengröße:	10 qm

---

Zwischensumme: 120 qm

Abzgl. ½ der Fläche der Grabenbreite im gemeinsamen Ausbaubereich: - 30 qm

---

Anrechenbare Erweiterung der förderfähigen Ausbaufäche: 90 qm

Die Art des Ausbaus soll der des Bereiches der Eisenbahnstraße und des Bahnhofsvorplatzes entsprechen.

In der Anlage 4 sind ein Lageplan und Luftbilder mit Darstellung des Verbindungsweges, der betroffenen Grundstücksteilflächen, der Grabenbreite sowie Fotos der Bestandssituation beigefügt.

Die bisher bewilligte 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 die maximal mögliche Förderobergrenze von 400,- €/qm Ausbaufäche bewilligt, was einer Förderobergrenze für den Flächenausbau i.H.v. 1.902.400,00 € (= 4.756 qm \* 400,- €/qm) entspricht.

Auch für diese Maßnahme gelten nun wie bereits beschreiben die erhöhten Obergrenzen von nun 500,- €/qm Ausbaufäche.

Bezogen auf die bereits anerkannte Ausbaufäche von 4.756 qm entspricht dies einer Anhebung der Förderobergrenze um einen Betrag i.H.v. 475.600,- € (= 4.756 qm \* 100 €/qm). Dieser Betrag ist bisher noch nicht durch die Bewilligung aus dem Jahr 2021 erfasst.

Dem hinzuzurechnen ist nun noch der Ansatz für die vorgesehene Erweiterung der Ausbaufäche.

Hier wird analog um Anerkennung einer Förderobergrenze i.H.v. 500,- €/qm Ausbaufäche gebeten. Somit ergibt sich für die zusätzlich hinzukommende, anrechenbare Ausbaufäche ein Ansatz von 45.000,- € (= 90 qm Ausbaufäche \* 500 €/qm Ausbaufäche)

Insgesamt wurde somit im Rahmen des Jahresförderantrages für das Programmjahr 2022 bezogen auf die Kostengruppe A 2.5.1.2 „Teilausbau Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz“ die förderrechtliche Anerkennung eines zusätzlichen Betrages i.H.v. 520.600,- € (475.600,- € + 45.000,- €) beantragt.

### **Ausbau Bahnhofsvorplatz – Sonderbauwerk Wurzelkammersystem / Baumrigolen**

Bei der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Eisenbahnstraße wird u.a. besonderen Wert auf Begrünung gelegt. Die künftige Planung sieht daher auch eine deutliche Steigerung der Anzahl der vorgesehenen Bäume gegenüber der Bestandsituation vor, um eine klimaangepasste Stadtentwicklung zu ermöglichen. Da zur Umsetzung der Planungskonzeption jedoch der Erhalt der Bestandsbäume nicht möglich ist, müssen entsprechende Neupflanzungen vorgenommen werden. Es gilt für diese neu gepflanzten Bäume möglichst gute Entwicklungsvoraussetzungen zu schaffen.

Bäume sind gestalterische Elemente, die zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung des öffentlichen Raumes beitragen. Ebenso bewirken sie durch Verschattung und Verdunstung eine Verbesserung der kleinklimatischen Situation.

Generell haben es jedoch Bäume in hochversiegelten urbanen Bereichen schwerer sich gut zu entwickeln, da Verkehrsflächen und Bäume unterschiedliche Anforderungen an die Beschaffenheit und Verdichtung des Untergrundes haben.

So erfordert die Herstellung von Straßen, Wegen und Plätzen eine hohe Verdichtung des Untergrundes, um die notwendige Stabilität und Belastbarkeit der Verkehrsflächen zu gewährleisten und Setzungen zu verhindern, während Bäume für deren Entwicklung einen möglichst lockeren und unverdichteten Boden mit einem hohen Porenvolumen benötigen, um ihr Wurzelwerk optimal ausbilden und sich gut mit Nährstoffen, Wasser und Luft versorgen zu können.

Ebenso beeinträchtigen die Folgen des Klimawandels mit zunehmenden Hitzeperioden die Entwicklungsfähigkeit vieler Baumarten negativ.

Es ist zu erwarten, dass es in der Zukunft verstärkt zu Hitzesommern und längeren Trockenperioden kommen wird und gleichzeitig Starkregenereignisse zunehmen werden.

Die Vorderpfälzische Rheinebene gehört zu den Regionen mit den mildesten Wintern und den wärmsten Sommern in Deutschland. Der Bereich um die Städte Ludwigshafen, Mannheim und Frankenthal ist dabei im Vergleich zu den übrigen Regionen in Rheinland-Pfalz von Hitze am stärksten betroffen.

Gleichzeitig befindet sich das Umfeld des Hauptbahnhofes mit den Teilbereichen Bahnhofsvorplatz, ZOB und Eisenbahnstraße in direkter Innenstadtlage. Durch die hohe bauliche Dichte in der Innenstadt ist dieser Bereich am stärksten vom städtischen Wärmeinseleffekt betroffen.

Die Thematik „Klimaschutz und Klimaanpassung“ hat mittlerweile auch Einzug in die Förderrichtlinien der Länder gehalten. So heißt es z.B. in der Präambel der Richtlinie zur Förderung der städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung (RL-StEE) vom 05.01.2022 diesbezüglich:

„Die Städtebauliche Erneuerung und Entwicklung unterstützt darüber hinaus die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen. Die Modernisierung der Baustrukturen folgt den Zielen des Klimaschutzes. Darüber hinaus sind die städtebaulichen Strukturen an die Folgen des Klimawandels anzupassen. Konkret bedarf es einer städtebaulichen Vorsorge im Umgang mit Hitze, Starkregen und Trockenheit. Ein wichtiger Beitrag sind hier ortsangepasste und resiliente Grünstrukturen. Diese leisten auch einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und zur Stärkung der Biodiversität im Siedlungsbereich.“

In vielen Städten sind in den letzten Hitzesommern Bäume vertrocknet bzw. erheblich geschwächt worden, so auch in Frankenthal.

Geschwächte Bäume sind deutlich anfälliger bezüglich Schädlingsbefall und Baumkrankheiten, was insbesondere in urbanen Räumen problematisch werden kann, da in der Vergangenheit hier zu wenig auf die Verwendung unterschiedlicher Baumarten geachtet wurde und somit die Ausbreitung von artspezifischen Schädlingen und Baumkrankheiten begünstigt wurde.

Die Folgen des Klimawandels erfordern daher künftig auch eine Anpassung städtebaulicher Strukturen im Hinblick auf die Entwicklungsfähigkeit von Bäumen. Neben der Auswahl hitzeresistenter und damit stadtklimageeigneter Baumarten und einer größeren Diversität und Durchmischung der Baumarten, wird künftig auch die Nutzung technischer Möglichkeiten zur Verbesserung der Entwicklungschancen der Bäume eine Rolle spielen.

Vor diesem Hintergrund sollen zur Verbesserung der Entwicklungsfähigkeit der neu-gepflanzten Bäume im urbanen Umfeld des Bahnhofsvorplatzes, des ZOB's und der Eisenbahnstraße Wurzelkammersysteme mit Wasserrigolen unter den Baumstandorten zum Einsatz kommen.

Das System wurde den Mitgliedern des Planungs- und Umweltausschusses, des Haupt- und Finanzausschusses und des Stadtrates bereits kurz vorgestellt. (siehe DRS. XVII/2200)

Bei Wurzelkammersystemen mit Baumrigolen handelt es sich um modulare und somit in einem Baukastensystem einfach herzustellende statische Skelettstrukturen aus äußerst robusten, langlebigen und tragfähigen Kunststoffelementen, die aus zu 100 % recyceltem Polypropylen bestehen und die Schaffung eines optimal durchwurzelbaren unterirdischen Raumes ermöglichen, in dem nährstoffreiches Baumsustrat mit hoher Wasserspeicherkapazität vor Verdichtung durch den Oberflächen- druck im Straßenraum geschützt wird. Dabei ist das System mit einem Oberflächen- druck von bis zu 26 Tonne pro qm belastbar. Die Nährstoff-, Wasser- und Luftversorgung der Wurzeln und damit die Entwicklung des Baumes werden dadurch deutlich verbessert.

Gleichzeitig besteht die Möglichkeit Niederschlagswasser der umgebenden Straßen- und Wegeflächen oder von Dachflächen in das Wurzelkammersystem zu leiten und dort zu speichern bzw. zu versickern. Optional lässt sich dabei unter dem Wurzelkammersystem eine Wasserrückhalterigole mit Kapillardochtsystem installieren, in dem zusätzlich ein Teil des versickerten Wassers gespeichert und bei Trockenheit wieder in das Baumsubstrat des Wurzelkammersystems abgegeben wird.

Diese Wasserreserve verbessert somit die Wasserversorgung des Baumes und trägt gleichzeitig zur Verbesserung der Standfestigkeit des Baumes bei, da Wurzeln immer den Drang haben sich zu Wasserreserven hin auszubreiten und somit durch die Wasserrückhalterigole einen Anreiz haben in die Tiefe zu wurzeln. Die Wasserrückhalterigole ist mit einer Abdichtungswanne versehen und an einen Überlaufschacht zur Abflussregulierung angeschlossen. Dieser kommt insbesondere dann zum Einsatz, wenn bei Starkregenereignissen die Wasseraufnahmekapazität des Substrats im Wurzelkammersystem und dem umgebenden Erdreich erreicht ist. Ansonsten versickert das Wasser an den Seiten des Wurzelkammersystems in das angrenzende Erdreich oder wird in der Wasserrückhalterigole gespeichert. Das offenporige und durch das Wurzelkammersystem vor Verdichtung geschützte Baumsubstrat hat eine sehr hohe Wasserspeicherkapazität, so dass bis zu 1/3 des Volumens eines Wurzelkammersystems als Wasser im Substrat gespeichert werden kann. Wie groß der durchwurzelbare Raum und damit das Wurzelkammersystem unter einem Baum zu dimensionieren ist, hängt von der jeweiligen Baumart und der zu erwartenden Größe des Baumes ab.

Bäume 2. Ordnung benötigen 16 m<sup>3</sup> durchwurzelbaren Raum für eine optimale Entwicklung. Das Baumsubstrat kann gemäß Herstellerangaben bei dieser Größenordnung bis zu 4.800 Liter Wasser speichern und die darunterliegende Aquabox weitere 2.640 Liter, so dass bei einem Baumstandort 2. Ordnung insgesamt bis zu 7.440 Liter Niederschlagswasser gespeichert werden können.

Bäume 1. Ordnung benötigen 20 m<sup>3</sup> durchwurzelbaren Raum für eine optimale Entwicklung. Das Baumsubstrat kann gemäß Herstellerangaben bei dieser Größenordnung bis zu 6.000 Liter Wasser speichern und die darunterliegende Aquabox weitere 3.168 Liter, so dass bei einem Baumstandort 1. Ordnung insgesamt bis zu 9.168 Liter Niederschlagswasser gespeichert werden können, die dem Baum dann zur Wasserversorgung zur Verfügung stehen und nicht über das Kanalsystem abgeleitet werden müssen. (Stichwort: Regenrückhaltung bei Starkregenereignissen)

Gemäß aktuellem Planungsstand wird von 6 Bäumen 1. Ordnung und 32 Bäumen 2. Ordnung ausgegangen. Dies entspricht demnach einem maximalen Wasserrückhaltvolumen von insgesamt 293.088 Litern Wasser.

Diese Wasserrückhaltung bringt mehrere Vorteile mit sich:

- Das Wasser steht dem Baum zur Wasserversorgung zur Verfügung.
- Das Wasser versickert über das Wurzelkammersystem in das angrenzende Erdreich und wird nicht über die Kanäle abgeleitet, was zur Grundwasseranreicherung beiträgt und die Kanäle entlastet. (Stichwort: Schwammstadt)
- Es erfolgt eine Kompensation des zusätzlich abfließenden Oberflächenwassers, dass aufgrund der planungsbedingten zusätzlichen Flächenversiegelungen im Ausbaubereich dort künftig nicht mehr versickern kann.



Das System basiert auf einer Technologie, die bereits seit Jahrzehnten zur Entwässerung und Stabilisierung des Untergrundes von Autobahnen und Schnellstraßen in den Niederlanden eingesetzt wird und durch den Hersteller Greenleaf für Baumstandorte umgewandelt und perfektioniert wurde. Das System wurde bereits mehrfach in verschiedenen Innenstädten und urbanen Bereichen erfolgreich verbaut.

Die durch das beauftragte Planungsbüro Mailänder Consult auf Basis von Herstellerangaben der Firma Greenleaf ermittelten Kosten eines solchen Systems pro Baumstandort beziehen sich auf Material und Einbaukosten zur Herstellung eines Wurzelkammersystems mit modularem Wurzelschutz, Wurzelbelüftung, darunterliegender Wasserrückhalterigole (Aquabox) mit Kapillardochtsystem, Abdichtungswanne und Überlaufschacht zur Abflussregulierung.

Für einen Baumstandort 2. Ordnung mit 16 m<sup>3</sup> durchwurzelbaren Raum belaufen sich die Kosten gemäß beiliegender Kostenberechnung hierfür auf einen Nettobetrag i.H.v. 9.475,- €. Diesem Betrag sind 19 % Mehrwertsteuer sowie ein Ansatz von 25 % für Baunebenkosten hinzuzurechnen, so dass sich ein Bruttobetrag inkl. Baunebenkosten i.H.v. 14.094,06 € (gerundet: 14.100,- €) ergibt.

Für einen Baumstandort 1. Ordnung mit 20 m<sup>3</sup> durchwurzelbaren Raum belaufen sich die Kosten gemäß beiliegender Kostenberechnung hierfür auf einen Nettobetrag i.H.v. 11.317,50 €. Diesem Betrag sind 19 % Mehrwertsteuer sowie ein Ansatz von 25 % für Baunebenkosten hinzuzurechnen, so dass sich ein Bruttobetrag inkl. Baunebenkosten i.H.v. 16.834,78 € (gerundet: 16.850,- €) ergibt.

Über die genaue Anzahl der Baumstandorte 1. und 2. Ordnung kann erst nach Fertigstellung der Leitungstrassenplanung für die Ver- und Entsorgungsleitungen eine abschließende Aussage getroffen werden, da ggf. einzelne Baumstandorte dann noch einmal verschoben werden müssen, um die notwendigen Schutzabstände zu Leitungen und Kanälen einzuhalten.

Für den Jahresförderantrag 2022 wurde daher im Hinblick auf die Kostensituation von folgenden Annahmen ausgegangen:

Wurzelkammersystem der Fa. Greenleaf mit modularem Wurzelschutz, Wurzelbelüftung, darunterliegender Wasserrückhalterigole (Aquabox) mit Kapillardochtsystem, Abdichtungswanne und Überlaufschacht zur Abflussregulierung, jedoch ohne die Kosten für den Baum, das Baums substrat und die Baumscheibe, da diese ohnehin anfallen würden und bereits in der Förderobergrenze der Flächenpauschale pro qm Ausbaufäche enthalten sind,

für Bäume 1. Ordnung: 6 Baumstandorte \* 16.850,- €/Baumstandort = 101.100,- €  
für Bäume 2. Ordnung: 27 Baumstandorte \* 14.100,- €/Baumstandort = 380.700,- €

---

Gesamt: 481.800,- €

Hinweis: Im Bereich des ZOB sind 5 weitere Baumstandorte für Bäume 2. Ordnung vorgesehen. Da diese jedoch in den Ausbaubereich des ZOB und damit in das Förderspektrum nach LVFGKom/LFAG fallen, wurden diese 5 Baumstandorte bei der Kostenermittlung für den Jahresförderantrag 2022 der Städtebauförderung nicht berücksichtigt.

Aufgrund der ökologischen und wasserwirtschaftlichen Vorteile des Systems, das der Anpassung städtebaulicher Strukturen an die Folgen des Klimawandels dient und eine nachhaltige Investition darstellt, deren Ziel es ist, in der Zukunft gesunde, stand-sichere und gut entwickelte Bäume im öffentlichen Raum zu erhalten, Nachpflanzungen aufgrund von Ausfällen zu reduzieren, den Aufwand zur Bewässerung der Bäume in Hitzeperioden zu senken, die Anhebung von Pflasterflächen durch oberflächennahe Wurzeln zu verhindern, den Grundwasserspiegel anzureichern und das Kanalnetz bei Starkregenereignissen zu entlasten, hat die Verwaltung im Rahmen des Jahresförderantrages um Anerkennung der Kosten für die Herstellung der Wurzelkammersysteme mit Wasserrigolen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Eisenbahnstraße als Sonderbauwerk außerhalb der Förderobergrenzen des Flächenausbaus unter dem Vorbehalt einer abschließenden förderrechtlichen Zustimmung durch die ADD nach der endgültigen Festlegung der genauen Baumstandorte gebeten.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Eisenbahnstraße von 6 Baumstandorten für Bäume 1. Ordnung sowie 27 Baumstandorten für Bäume 2. Ordnung ausgegangen, was Investitionskosten für Material und Einbau inklusive Mehrwertsteuer und anteiliger Baunebenkosten i.H.v. 481.800,- € entspricht.

Sobald die einzelnen Baumstandorte feststehen, können hier ggf. noch Einsparpotentiale genutzt werden, sofern es möglich und sinnvoll ist die Wasserrigolen mehrerer Baumstandorte zusammenzuschalten und an einen gemeinsamen Überlaufschacht anzuschließen. Ob und in welchem Umfang dies möglich sein wird, muss noch im Rahmen der Detailplanung geklärt werden.

Ebenso wird ein auf Hydrologie spezialisiertes Büro eine Bewertung der Güte des zur Versickerung nutzbaren Niederschlagswassers sowie der Versickerungsfähigkeit des umgebenden Erdreiches als Grundlage für die Beantragung einer wasserrechtlichen Einleitungserlaubnis gemäß den Vorgaben der zuständigen SGD-Süd vornehmen.

Sollte sich dabei die Option zur gezielten Versickerung des Niederschlagswassers aufgrund der örtlichen Gegebenheiten als nicht möglich erweisen, müsste hierauf verzichtet werden und die Wasserversorgung des Baumes durch manuelle Bewässerung in Hitzeperioden sichergestellt werden. Die Aquaboxen müssten in diesem Fall nicht mehr an Überlaufschächte angeschlossen werden, wodurch sich die diesbezüglichen Kosten entsprechend reduzieren würden. Der Vorteil des Systems würde sich dann noch auf die Verhinderung der Verdichtung des Baumsubstrates sowie die Wasserreserve der Aquabox beziehen.

Die Beantragung der hier vorgesehene Maximalvariante steht somit unter dem Vorbehalt dieser abschließenden Abstimmung mit der ADD und der dann erforderlichen Festlegung der maximalen Förderobergrenze für dieses Sonderbauwerk. Der Fördersatz liegt bei Sonderbauwerken bei 90 % der bewilligten Kosten.

Die Systemdarstellung des Wurzelkammersystems mit Rigolenfunktion samt Kostenschätzung ist als Anlage 5 beigefügt.

## **Fachliche Stellungnahme zur Erhaltungswürdigkeit der drei Platanen vor dem Bahnhofsgebäude unter Berücksichtigung der baulichen Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes**

Im Rahmen der Sitzungsrunde der städtischen Gremien im September 2021 (PlaUmwA 14.09.2021, HFA 21.09.2021 und Stadtrat 29.09.2021) wurden bezüglich des Projektes Neugestaltung Bahnhofsvorplatz / ZOB die aktuelle Planung und die vorgenommenen und notwendigen Plananpassungen erläutert (siehe DRS. XVII/1769). Im Rahmen der Diskussionen in den Gremien wurde von Seiten der Gremienmitglieder der Wunsch geäußert zu überprüfen, ob und in welchem Umfang Bestandsbäume im Bereich des Bahnhofsvorplatzes erhalten und in die Planung integriert werden könnten. Nach Abstimmung mit dem Planungsbüro wurde dabei deutlich, dass ein Erhalt der Baumreihe entlang der Eisenbahnstraße aufgrund der vorgesehenen Verbreiterung der Gehwege und vorgesehenen neuen Baumreihe auf der Ostseite der Eisenbahnstraße nicht möglich ist, da die Fahrbahn der Eisenbahnstraße dadurch weiter nach Westen rückt und somit zu nah an die besagte Baumreihe. Auch der Erhalt der Bäume im Bereich des ZOB ist nicht möglich, da an dieser Stelle der ZOB-Mittelbussteig samt Überdachung vorgesehen ist. Letztlich verblieben somit nur die drei Platanen direkt vor dem Bahnhofsgebäude, bei denen eine Integration in die Planung geprüft wurde. Das Planungsbüro hat bei allen diesbezüglich geführten Gesprächen immer davon abgeraten, diese Bäume zu erhalten. Ein Erhalt dieser Bäume wäre nur unter großem Aufwand und mit sehr geringen Erfolgsaussichten möglich. Somit wurden letztlich die Risiken diese Bäume zu erhalten vom Planungsbüro als zu hoch eingeschätzt. Ebenso sind die zahlreichen Restriktionen zu berücksichtigen, die bei einem solchen Vorgehen für die Planung entstehen würden.

Um jedoch dem Wunsch der Gremien nachzukommen, wurde empfohlen einen Baumsachverständigen zur Beurteilung der Fragestellung hinzuzuziehen. Über diese Vorgehensweise wurden die städtischen Gremien im Rahmen einer Sachstandsdarstellung zum Projekt Neugestaltung Bahnhofsvorplatz ZOB (DRS. XVII/2200) in der Sitzungsrunde im März 2022 informiert (PlaUmwA 03.03.2022, HFA 08.03.2022, Stadtrat 16.03.2022). Die Gremien haben diese Vorgehensweise ausdrücklich begrüßt.

Da die Frage des Erhalts dieser drei Platanen oder deren Fällung mit anschließender Neupflanzung von Bäumen direkten Einfluss auf die Planung und deren weiteren Fortgang hat, war eine Klärung dieser Fragestellung dringend geboten. Insbesondere die durchzuführende Leitungstrassenplanung zur Verlegung neuer Strom-, Wasser- und Gasleitungen sowie ggf. notwendige Anpassungen von Abwasserkanälen stehen in einem engen Zusammenhang mit der Frage wo Bäume erhalten bzw. neu gepflanzt werden sollen.

Mit der Begutachtung der Bäume und der Erstellung einer fachlichen Stellungnahme wurde das Baum-Sachverständigen Büro Sachs aus Pfedelbach beauftragt.

Bei der Beurteilung wurden das bisherige Alter der Bäume, erkennbare Vorschädigungen und Anzeichen für Baumkrankheiten (Massaria-Krankheit), Anzeichen für oberflächennahe Wurzeln, der Umfang der im Wurzelbereich verlaufenden Gas-, Wasser-, Strom und Telekommunikationsleitungen sowie Abwasserkanäle, die voraussichtliche Lebenserwartung der Bäume im vorhandenen urbanen Umfeld, die Planungskonzeption und der notwendige Aufwand zum Erhalt und Schutz der Bäume während der Bauphase einbezogen.

Unter Abwägung der o.g. Punkte wird nach fachlicher Einschätzung durch das Sachverständigenbüro empfohlen, die drei gegenständlichen Platanen im Vorfeld der Baumaßnahme zu entnehmen. Dies wird in der fachlichen Stellungnahme des Büros, die als Anlage 6 beigefügt ist, ausführlich begründet.

Diese Einschätzung des Sachverständigenbüros Sachs entspricht somit auch der Empfehlung des Planungsbüros Mailänder Consult sowie des für Baumpflege zuständigen Sachbearbeiters der Verwaltung.

### **Ausbau Bahnhofsvorplatz - Umlegung und Teilerneuerung Abwasserkanäle**

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ist eine Umlegung und Teilerneuerung der Abwasserkanäle im Bereich des Bahnhofsvorplatzes erforderlich, um das städtebauliche Konzept insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen Baumstandorte entsprechend umsetzen zu können. Eine TV-Befahrung der Bestandskanäle hat im Hinblick auf deren erkennbaren Zustand ergeben, dass deren Weiternutzung möglich erscheint und hier nur vereinzelte Schäden vorliegen, wie leicht eingewachsene Wurzeln, in den Kanal einragende Hausanschluss- bzw. Straßeneinlaufstutzen und punktuelle Abplatzungen der Steinzeugkeramik. Ebenso wurden Sandeinlagerungen an Hausanschluss- und Straßeneinlaufstutzen festgestellt, die in der weiteren Planung genauer untersucht werden sollen. Eine ingenieurtechnische Bewertung des Kanalnetzes ist im Rahmen der Niederschlagswasserbewirtschaftungsplanung erforderlich. Die nachfolgend genannten Kostenansätze beziehen sich somit auf den derzeit abschätzbaren Aufwand für die Umlegung und Teilerneuerung der Abwasserkanäle.

Da sich die Fläche des Bahnhofsvorplatzes auf Flurstück 2551/34 und damit im Eigentum des DB-Konzerns befindet, unterliegen die dort vorhandenen Abwasserkanäle nicht der Zuständigkeit des für die Stadtentwässerung zuständigen EWF, sondern sind als private Entwässerungsanlagen zu werten, für die der Grundstückseigentümer verantwortlich ist. Aufgrund des Nutzungs- und Gestattungsvertrages wird diese Zuständigkeit auf die Stadt als Maßnahmenträger und Verursacher der notwendigen Anpassungen übertragen.

Gemäß der durch das Ingenieurbüro Mailänder Consult erstellten Kostenschätzung belaufen sich die Kosten für die konzeptionell erforderlichen Anpassungen am Kanalnetz auf einen Betrag i.H.v. 429.590,00 € (brutto inklusive anteiliger Baunebenkosten).

Hinzuzurechnen sind nun noch die Kosten für die Beseitigung der vereinzelten zustandsbedingten Schäden, die bei der am 29.06.2022 durchgeführten TV-Befahrung der Kanäle im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und ZOB's sichtbar wurden. Je nach Art des Sanierungsverfahrens wird hier auf Grundlage einer ersten Einschätzung des Eigen- und Wirtschaftsbetriebes der Stadt Frankenthal (EWF) ein Betrag i.H.v. 50.000,00 € (netto) angesetzt. Unter Berücksichtigung der zu addierenden 19 % Mehrwertsteuer und 25 % Baunebenkosten ergibt sich somit hierfür ein Betrag i.H.v. 74.375,00 € (brutto inklusive Baunebenkosten). Da sich die Schäden auf die zum Erhalt vorgesehenen Kanalabschnitte im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und des ZOB's beziehen und der besagte Regenwasserkanal der Entwässerung beider Flächen gleichermaßen dient und erst auf Höhe des Parkhauses am Bahnhof an den öffentlichen Schmutzwasserkanal der Eisenbahnstraße angeschlossen ist, wurde

hier eine hälftige Teilung des Kostenansatzes für die zustandsbedingte Beseitigung der festgestellten Schädigungen auf die beiden Förderbereiche Bahnhofsvorplatz (Förderspektrum Städtebauförderung) und ZOB (Förderspektrum LVFGKom/LFAG) vorgenommen. Somit wurde für den Jahresförderantrag 2022 der Städtebauförderung ein Ansatz i.H.v. 37.187,50 € (= 50 % von 74.375,00 €) angenommen.

Insgesamt ergibt sich somit für die Umlegung und Teilerneuerung der Abwasserkanäle im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ein Kostenansatz i.H.v. 466.777,50 € (brutto inklusive Baunebenkosten) (= 429.590,00 € + 37.187,50 €). Die notwendige Umlegung und Teilerneuerung der Abwasserkanäle wurde im Rahmen des Jahresförderantrages 2022 der Städtebauförderung als sonstige Ordnungsmaßnahme außerhalb der Förderobergrenze des Flächenausbaus beantragt, was bei förderrechtlicher Anerkennung eine 90 % Förderung der bewilligten Kosten durch Bundes- und Landesmittel bedeuten würde.

### **Teilabbruch von Mauerelementen inklusive Großwerbetafeln zwischen dem Gebäude des Stellwerkes und dem Parkhaus am Bahnhof, Beseitigung des Buschwerkes und Wildwuchses, Rückbau der ehemaligen Fahrradabstellanlagen und verkehrssichere Wiederherstellung der Fläche**

Teil der Planung zur Neugestaltung des Bereiches ZOB ist es u.a. durch den Rückbau der ehemaligen Fahrradabstellanlagen samt Ummauerung, die sich zwischen dem Gebäude des Stellwerkes der DB und dem Parkhaus am Bahnhof befinden, eine offenere Verbindung zwischen dem Bahnsteig und dem Bereich des neu vorgesehenen ZOB zu schaffen. Dadurch sollen die Umsteige- und Blickbeziehungen zwischen diesen Teilbereichen verbessert und eine offenere und übersichtlichere Gestaltung erreicht werden sowie Raum für Baumplantungen und neue Fahrradanhänger entstehen.

Der Bereich der ehemaligen Fahrradabstellanlagen war früher nur über den Bahnsteig zugänglich. Da es sich hier um eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke handelt, wurde aus Sicherheitsgründen bereits vor Jahren die Nutzung als Fahrradabstellbereich durch die DB untersagt, um zu verhindern, dass Fahrradfahrer auf dem Bahnsteig entlangfahren. Die Zugangsöffnungen zum Bereich der ehemaligen Fahrradabstellanlagen zwischen den Mauerscheiben am Bahnsteig wurden daher mit Stabmattenzaunenelementen verschlossen.

Seit Stilllegung dieser Fahrradabstellanlagen ist der Bereich innerhalb der Mauern ungenutzt und wird nicht mehr gereinigt und instandgehalten. Ein zunehmender Wildwuchs von Buschwerk und kleinen Bäumen ist eingetreten. Ebenso vermüllt der Bereich immer mehr, so dass die diesbezüglich entstandenen Missstände die Attraktivität des Bahnhofsumfeldes negativ beeinträchtigen und hier inzwischen von einem „Schandfleck“ am Bahnhof gesprochen werden kann.

Im Vorgriff auf die bauliche Umsetzung der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes sollen daher bereits die östlichen Mauerscheiben der ehemaligen Fahrradabstellummauerung, die an den Gehweg des ZOB angrenzen, inklusive der vier vorhandenen Großwerbetafeln sowie die beiden inneren Querverbindungsmauern zurückgebaut werden, so dass danach nur noch die westlichen Mauerscheiben mit den dazwischenliegenden Stabmattenzaunenelementen sowie die beiden äußeren Seitenmauern (nördliche und südliche Mauerelemente der Ummauerung des Bereiches der ehemaligen Fahrradabstellanlagen) erhalten bleiben.

Der Innenbereich der ehemaligen Fahrradabstellanlage soll sich somit künftig zum Bereich des ZOB hin öffnen, während der Bahnsteig entsprechend den Vorgaben der DB durch die verbleibenden Mauer- und Stabmattenzaunelemente weiterhin vor einem direkten befahren mit Fahrzeugen geschützt bleibt.

Durch die ebenfalls vorgesehene Entfernung des Wildwuchses, der Überreste der ehemaligen Fahrradabstellanlagen und des angehäuften Mülls samt verrosteter Altfahrräder sowie die verkehrssichere Herstellung der Fläche des Innenbereiches der Mauerumrandung (derzeit mit Gehwegplatten belegt) soll die Fläche wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und die vorhandenen Gestaltungsdefizite beseitigt werden.

Bis zur Durchführung der weiteren Bauarbeiten kann der Bereich z.B. als Fläche für temporäre Fahrradabstellanlagen genutzt werden.

Durch die weiterhin vorhandenen Mauerelemente am Bahnsteig und den äußeren Seitenelementen eignet sich die so hergestellte Fläche für die spätere Baustellenlogistik z.B. zur Aufstellung der Baustellencontainer, als Materiallagerfläche oder als Abstellfläche für Baufahrzeuge. Die Maßnahme dient somit der Vorbereitung der Baustelleneinrichtung.

Da die Mauerelemente aus Stahlbeton bestehen und somit einen magnetischen Schatten werfen, durch den die Messungen im Rahmen der technischen Kampfmitteluntersuchung in direkter Umgebung der Mauer negativ beeinflusst werden, ermöglicht die Wegnahme der östlichen Mauerscheiben bereits das Detektieren eines größeren Bereiches.

Sowohl der Bahnhofsvorplatz als auch der Bereich des ZOB inklusive des Bereiches der ehemaligen Fahrradabstellanlagen zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof befinden sich auf Flurstück 2551/34 und damit im Eigentum des DB-Konzerns. Zuständig ist hier die DB-Station&Service AG vertreten durch das Bahnhofsmanagement Kaiserslautern.

Die Herstellung sowie bisherige und künftige Nutzung des Bereiches Bahnhofsvorplatz und ZOB durch die Stadt Frankenthal ist über einen Nutzungs- und Gestattungsvertrag geregelt. Maßnahmenträger ist somit die Stadt Frankenthal (Pfalz), die die Maßnahmen in Abstimmung mit dem DB-Konzern durchführt.

Die DB-Station&Service AG hat mit Datum vom 11.08.2022 ihre Zustimmung zum vorgesehenen Teilabbruch der Mauer inklusive Großwerbetafeln und den vorgesehenen Rodungs- und Rückbauarbeiten erteilt. Bedingung ist dabei, dass die westlichen Mauerscheiben und Stabmattenelemente sowie die äußeren Seitenelemente im Norden und Süden erhalten bleiben. Die an der südlichen Seitenwand befindliche Beleuchtung ist zu erhalten ebenso wie die Verkabelung des Bahnsteiglautsprechers entlang der westlichen Mauerscheiben.

Nach Ende der Schonzeit für brütende Vögel kann ab dem 01. Oktober 2022 die Rodung des Wildwuchses (Buschwerk und kleine Bäume) innerhalb sowie südlich der Mauereinfassung erfolgen.

Der Rückbau der Mauerelemente und die verkehrssichere Wiederherstellung der Fläche soll möglichst bis Ende 2022 abgeschlossen sein.

Die Neugestaltung des Bereiches ZOB ist Gegenstand der Förderung nach LVFG-Kom/LFAG. Bestandteil dieser Förderung sind u.a. auch der Rückbau der Mauer und die Rodung des Buschwerkes. Die hier beschriebenen Teilmaßnahmen stellen somit in förderrechtlicher Hinsicht den Baubeginn der Gesamtmaßnahme zur Neugestaltung des ZOB-Bereiches dar und sind den zuständigen Dienststellen des Landesbetriebs Mobilität (LBM) in Speyer und Koblenz sowie dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz (MKUEM) anzuzeigen.

Auf die Maßnahmandarstellung und Fotodokumentation der Anlage 7 wird verwiesen.

### **Weiteres Vorgehen**

Um die Neuerungen im Rahmen der Projektentwicklung planerisch zu fassen und die Anregungen und Anforderungen der Gremien, Behörden und Träger öffentlicher Belange und sonstigen Projektbeteiligten einfließen zu lassen sowie aufgrund der genannten Erweiterungen des Ausbaubereiches, sind z.T. planerische Wiederholungs- und Ergänzungsleistungen erforderlich. Der Planungsauftrag des Büros Mailänder Consult ist dementsprechend anzupassen.

In einem nächsten Schritt soll die bereits 2014 ins Leben gerufene Arbeitsgruppe bestehend aus der Verwaltung, dem Planungsbüro und Vertretern der einzelnen Stadtratsfraktionen wieder reaktiviert werden, um der Planung den notwendigen Feinschliff zu verleihen. Hierzu sollen nun auch Vertreter des EWF, der Stadtwerke und des Beirates für Menschen mit Behinderungen sowie des Seniorenbeirates eingeladen werden. Durch dieses eigenständige Format können die komplexen Zusammenhänge des Projektes ausführlicher im direkten Gespräch behandelt werden, als dies im Rahmen der regulären Sitzungen der Fachausschüsse und des Stadtrates mit meist sehr umfangreichen Tagesordnungen möglich ist. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzungen werden dann jeweils den Gremien vorgestellt. Die Arbeitsgruppensitzungen werden durch das Planungsbüro und die Verwaltung vorbereitet. Die Termine werden den Teilnehmern rechtzeitig mitgeteilt.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich  
Oberbürgermeister

Anlage:

1. Luftbild mit Darstellung des Erfassungsbereiches für die Bestandszählung als Grundlage für die Ermittlung des Bedarfes an Fahrradabstellanlagen
2. Darstellung der Teilbereiche zur Unterbringung von neuen Fahrradabstellanlagen im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und Darstellung möglicher Ausbaureserven im Parkhaus am Bahnhof
3. Ausbau Bahnhofsvorplatz, Darstellung der Erweiterung der Ausbaufäche
4. Teilausbau Eisenbahnstraße + Kreisverkehrsplatz, Darstellung der Erweiterung der Ausbaufäche
5. Systemdarstellung Wurzelkammersystem samt Kostenschätzung
6. Fachliche Stellungnahme des Baumsachverständigenbüros Sachs zur Erhaltungswürdigkeit der Platanen vor dem Bahnhofsgebäude
7. Teilabbruch Mauerelemente und Rückbau der Überdachungen der ehem. Fahrradabstellanlagen zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof, Maßnahmandarstellung und Fotodokumentation