Sachstand Bahnhofsvorplatz

Ausschuss für Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr | 01.12.2009

Gießen Stadtplanungsamt | Dipl.-Ing. Reg.Bau. Petra Cremer

Planungshistorie

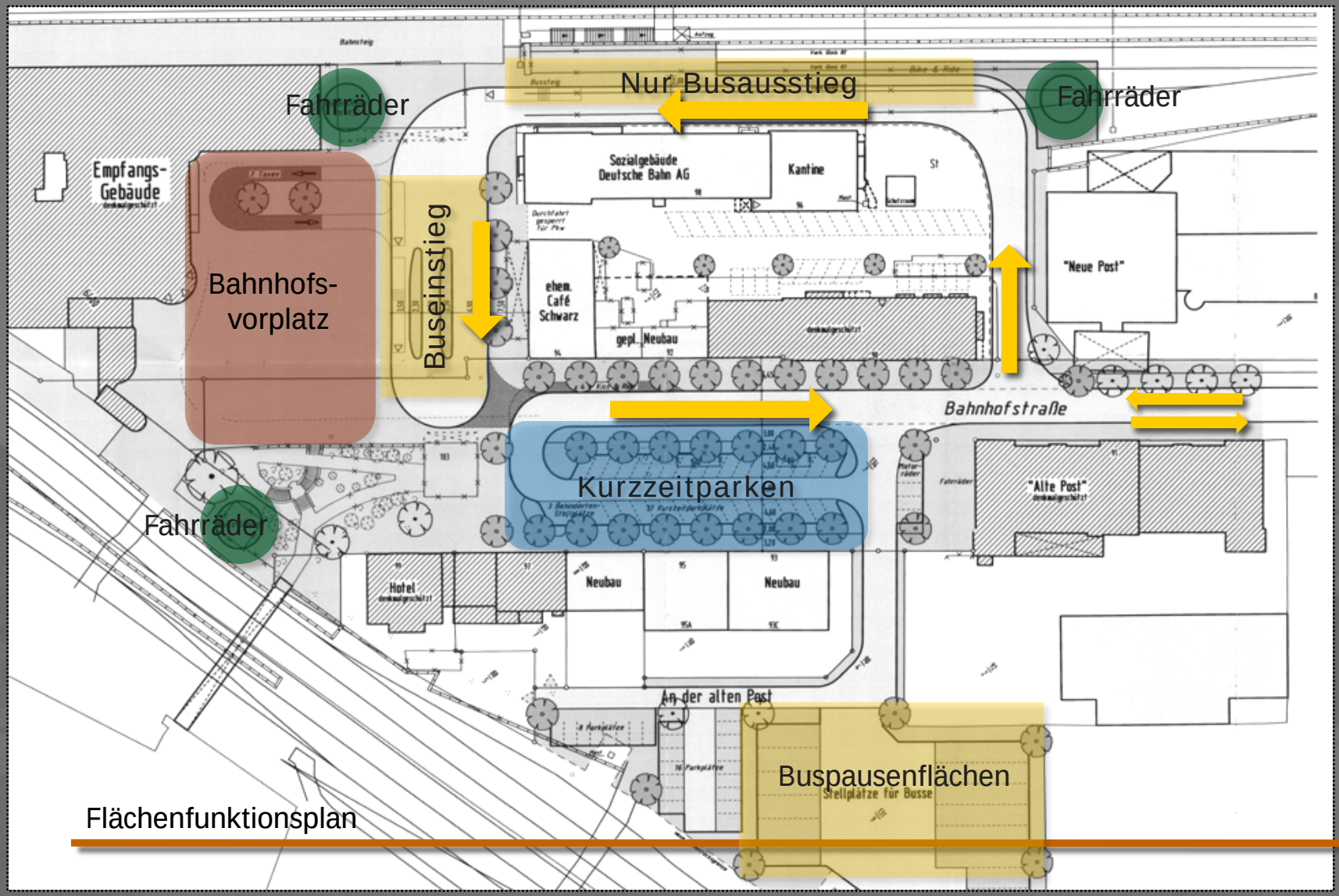
1998 Bildung der Projektgruppe Bahnhofsvorplatz

1998-1999 Erarbeitung eines Flächenfunktionsplanes für die Abwicklung der Verkehrsarten

- Abstimmung mit den zuständigen Stellen der DB, RMV, SWG und anderer Verkehrsorganisationen
- DB AG gibt die Gleise für die geplante Busumfahrung frei
- Gutachten über notwendige Busbetriebsflächen für ein Busdispositionssystem mit wechselnden Haltestellen und dynamischer Anschlusssicherung

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



Flächenfunktionsplan

Gestaltungsentwurf

2000-2001 Mehrfachbeauftragung unter enger Beteiligung RMV und Deutsche Bahn: 4 leistungsfähige Planungsgemeinschaften erarbeiten Konzepte im sogenannten Dialogverfahren

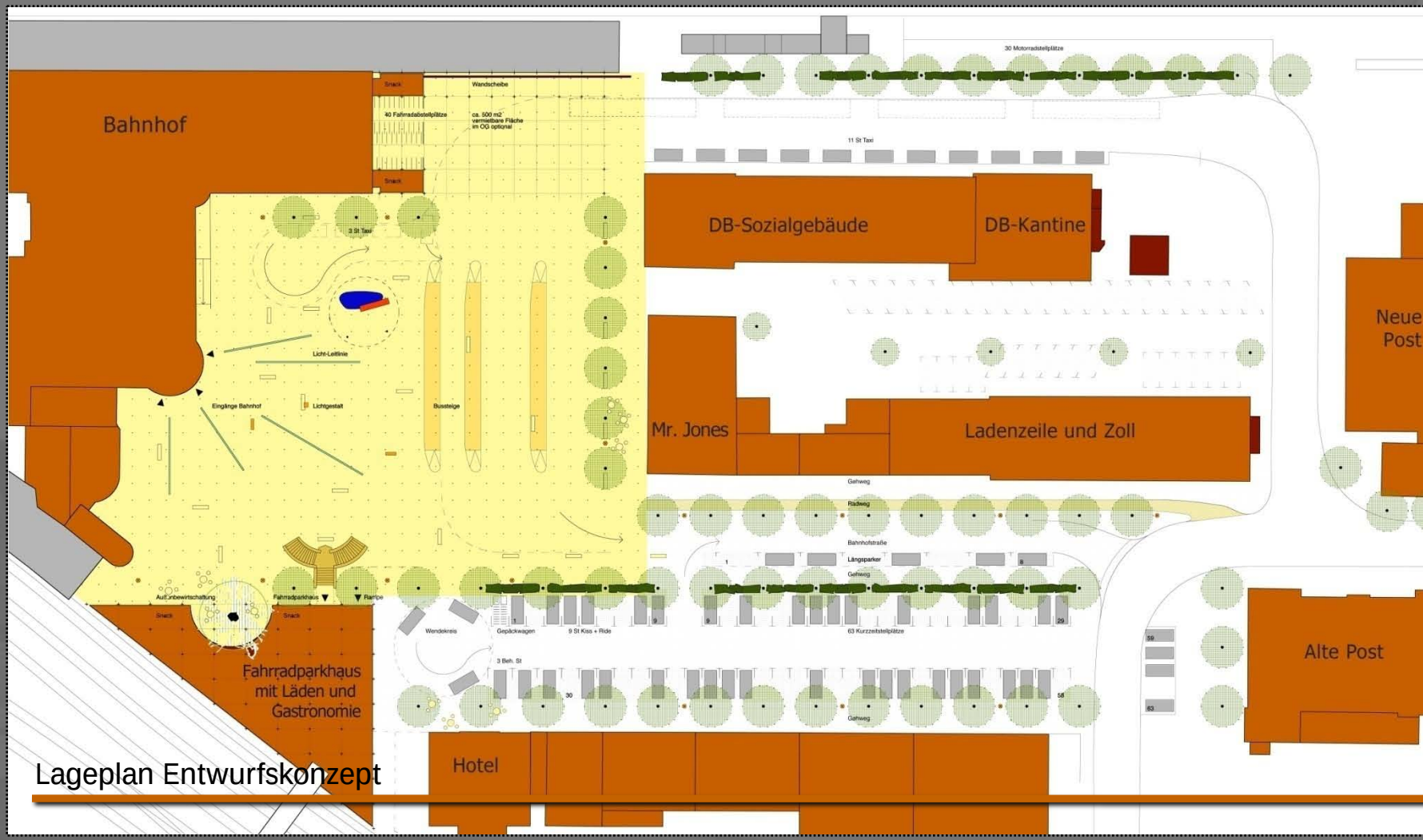
15.02.2001 Die Stadtverordneten beschließen den Entwurf der Planungsgemeinschaft um Zick-Hessler und Rohrbach & Schmees (= Weiterbeauftragung)

Einschränkung:

Die Frage der historischen Sandsteintreppe ist noch nicht geklärt (StvV beschließt, die Vorschläge des Denkmalbeirates und des Landesamtes für Denkmalpflege abzuwarten)

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



Lageplan Entwurfskonzept

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Blick auf das Bahnhofsgebäude

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Blick auf das Fahrradparkhaus mit Treppe

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Blick aus dem Bahnhofseingang

Grundstückskauf

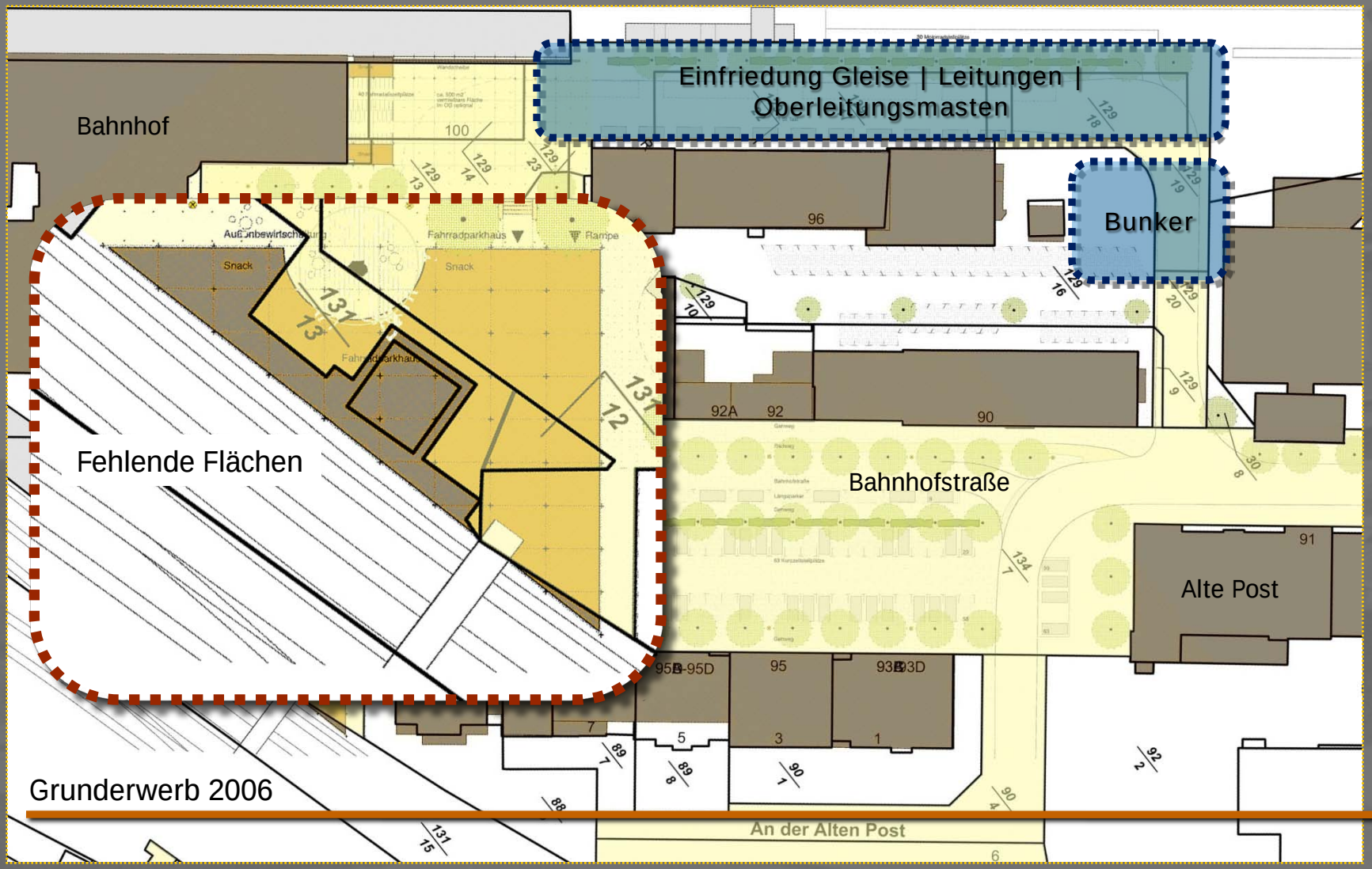
2000 – 2004	Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über einen Kooperationsvertrag zur Umgestaltung des Vorplatzes durch die Stadt | gescheitert
2004 – 2006	Erfolgreiche Verhandlungen über den Flächenerwerb
01.09.2006	Unterzeichnung der Kaufverträge mit der Deutschen Bahn

Neue Rahmenbedingungen

1) Flächendefizit entlang des oberhessischen Bahnhofes
2) Vorgaben der Bahn entlang der Gleise des Main-Weser-Bahnhofs

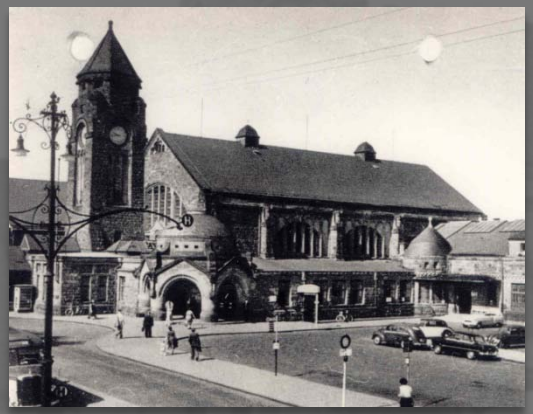
NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



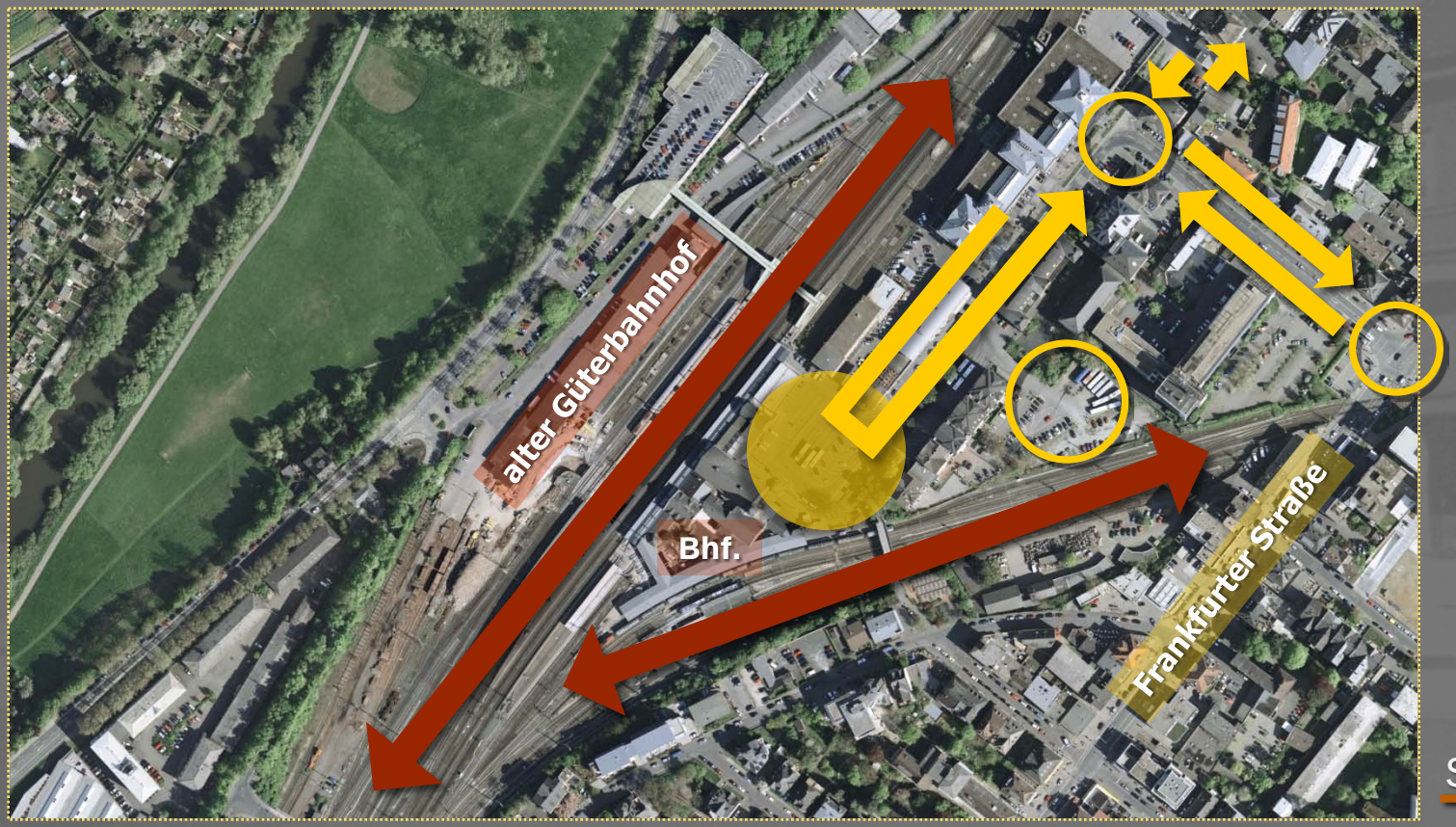
Weiterführung der Planungen ...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Verkehrsgutachten rund um den Bahnhof 02/2008 – 07/2008

Aktuelle Zählungen des Straßenverkehrs | Verkehrsprognose | Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte | PKW-Obergrenzen bei störungsfreiem ÖPNV



Schritt 1 ...

Notwendigkeit des Verkehrsgutachtens

- veraltete Erkenntnisse für das Hauptstraßennetz (1994) und für das nachgeordnete Straßennetz (2004)

  Ergebnis: Spitzenstunde hat sich auf 17:00 bis 18:00 Uhr verschoben und die Verkehrsbelastungen des Hauptstraßennetzes haben abgenommen (z.B. Selterstor um 25%), die Belastungen der Liebig- und Bahnhofstraße nehmen deutlich zu.

- Prognoseverkehr muss die möglichen Nutzungen der Leerstände rund um den Bahnhof berücksichtigen

  Ergebnis: die Leistungsfähigkeit des ÖPNV ist nur gegeben, wenn der Individualverkehr begrenzt wird (z.B. liegt die Größe eines Parkhauses hinter der alten Post bei max. 350 Stellplätzen)

  Der Knotenpunkt Liebigstraße/Bahnhofstraße muss signalisiert oder ausgebaut werden

Schritt 1 ...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Überarbeitung des Busbetriebsflächenkonzeptes 04/2008 – 10/2009

Schritt 2 ...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Ausgangslage NEU:

- Rechnergestütztes Leitsystem mit variabler Bussteigzuordnung ist nicht umsetzbar

  (Erkenntnis der Arbeitsgruppe Busverkehr (RMV, SWG- Nahverkehr, VGO/ZOV- Verkehrsdezernat ÖPNV und Stadt Gießen)

- Spiekermann- Ingenieure aktualisieren ihr Gutachten aus dem Jahr 2000 und erarbeiten alternativ ein festes Bussteigsystem

Ziel des Gutachtens:

- Leistungsfähiger ÖPNV am wichtigsten Knotenpunkt Stadtbus | Regionalbus | Schiene
- Bestimmung der Lage und Größe der Busbetriebsflächen auch für die Zukunft
- sorgfältige und ausreichende Verteilung der Funktionsflächen für alle Verkehrsteilnehmer

Schritt 2 ...

Vorgehen:

- Analyse der heutigen Fahrplanlagen aller Linienbetreiber

- Analyse der erforderlichen Busgeometrie / „Gefäßgrößen“ / Kurvenflächen
  Fahrgastmengenanalyse der Ein- und Aussteiger für notwendige Bussteiggrößen

- Ermittlung der notwendigen Anzahl der Bussteige und Warteplätze mit
  Fahrplanpuffer für die Zukünftige Entwicklung (Computer-Simulation)

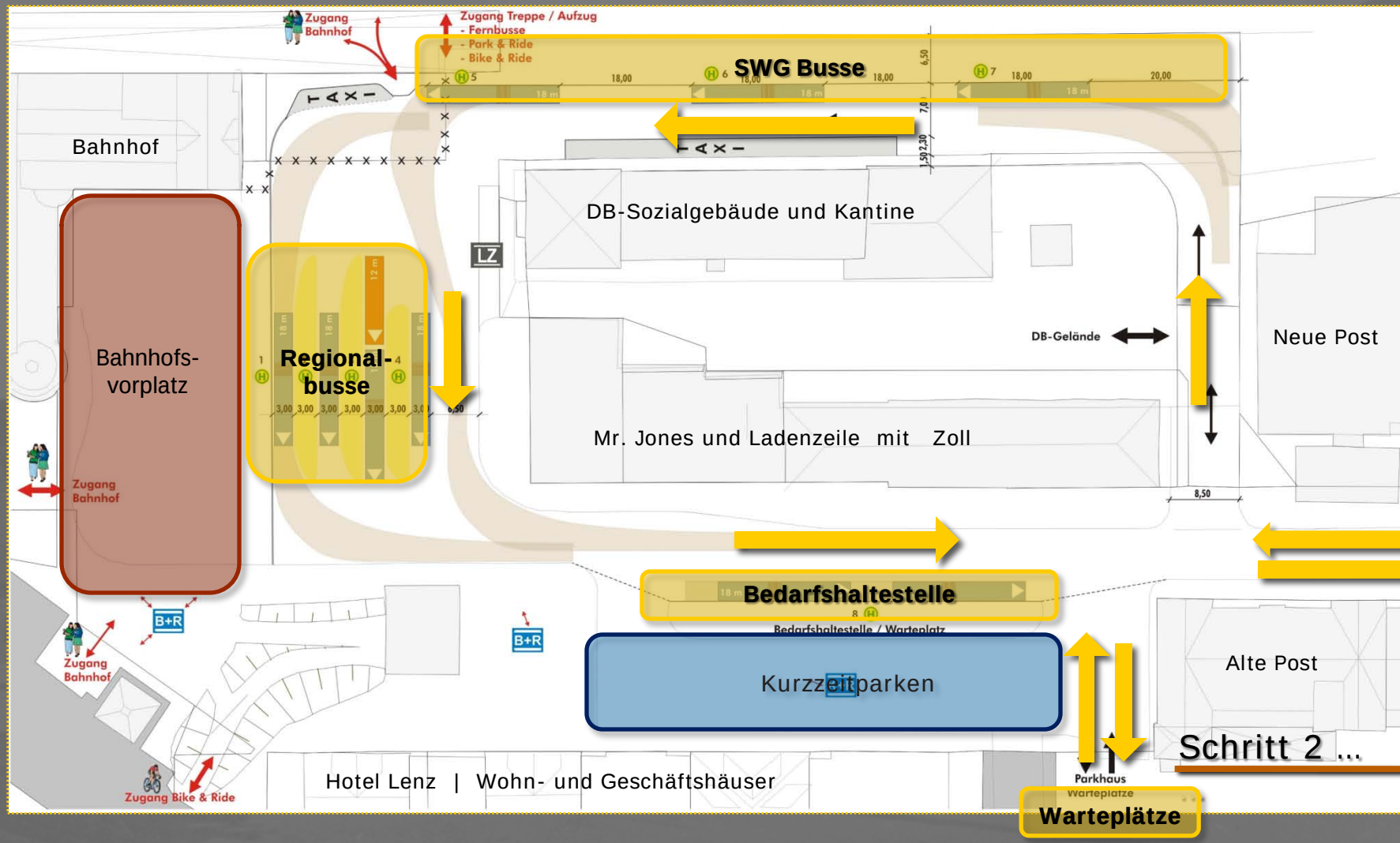
- Ausreichende Berücksichtigung einer Anschlusssicherung zu den DB-Zügen

- Bedarfsflächen für Sondereinsatzbusse der SWG

Schritt 2 ...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Sicherung notwendiger Buswarteflächen mit Zu- und Abfahrt 08/08 bis 05/09

Schritt 3 ...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Vorgaben Buswarteflächen:

- verkehrssicheres An- und Abfahren
- Busfahrer können ihre Busse verlassen und kurze Pause machen
- Feuerwehrzufahrt zur Telekom ist jederzeit uneingeschränkt anfahrbar
- Sicherheitsauflagen der DB an den Gleisen sind einzuhalten

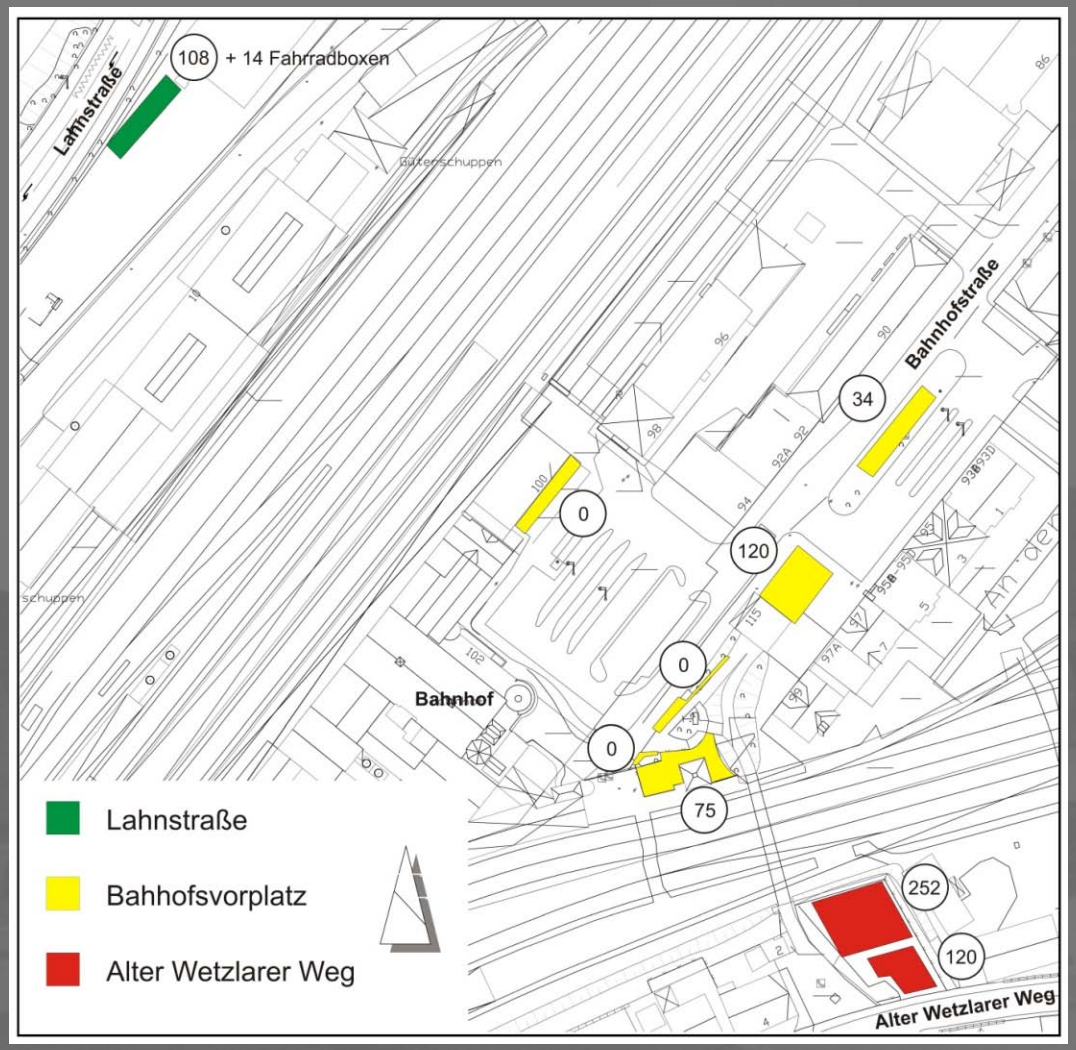
Schritt 3 ...

Untersuchung Radverkehr und Fahrradabstellflächen 05/09 bis 09/09

Schritt 4 ...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



Lage der Stellplatzbereiche und Anzahl der vorhandenen Stellplätze

Vorgehen:

Bestandserhebung
Fahrradbügel

Tatsächliche Auslastung

Nutzerverhalten

Moderne Anforderungen

Variantenbildung mit Bewirtschaftungskonzept

Schritt 4 ...

Die Prognose orientiert sich grundsätzlich auch an der Förderfähigkeit der B&R-Anlagen

Aufgrund der prognostizierten Nachfragesteigerung gegenüber der vorliegenden Bestandsermittlung von 25 % für B&R-Verkehr und 15 % für die übrigen Nutzergruppen (siehe Anschnitt 3.1) ergibt sich somit ein künftiger Bedarf von 366 Abstellplätzen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Die Tabelle 5 teilt diese Nachfrage den Nutzergruppen zu.

Nutzergruppe	Anzahl der abgestellten Fahrräder		
	Analyse	Nachfragesteigerung	Prognose
B&R-Auspendler	184	25 %	230
Ortsverkehr	58	15 %	67
Langzeitparker (ohne Dauerparker)	11	15 %	13
Dauerparker	49	15 %	56
Summe	302		366

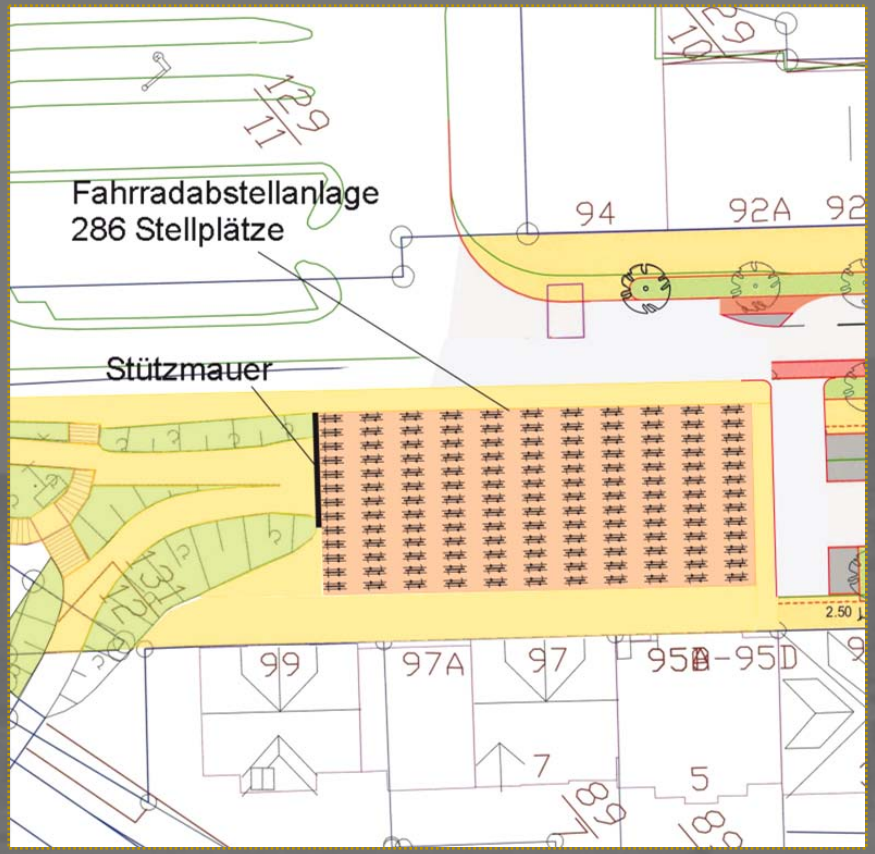
Tabelle 5: Künftige Stellplatznachfrage im Bereich Bahnhofsvorplatz nach Nutzergruppen

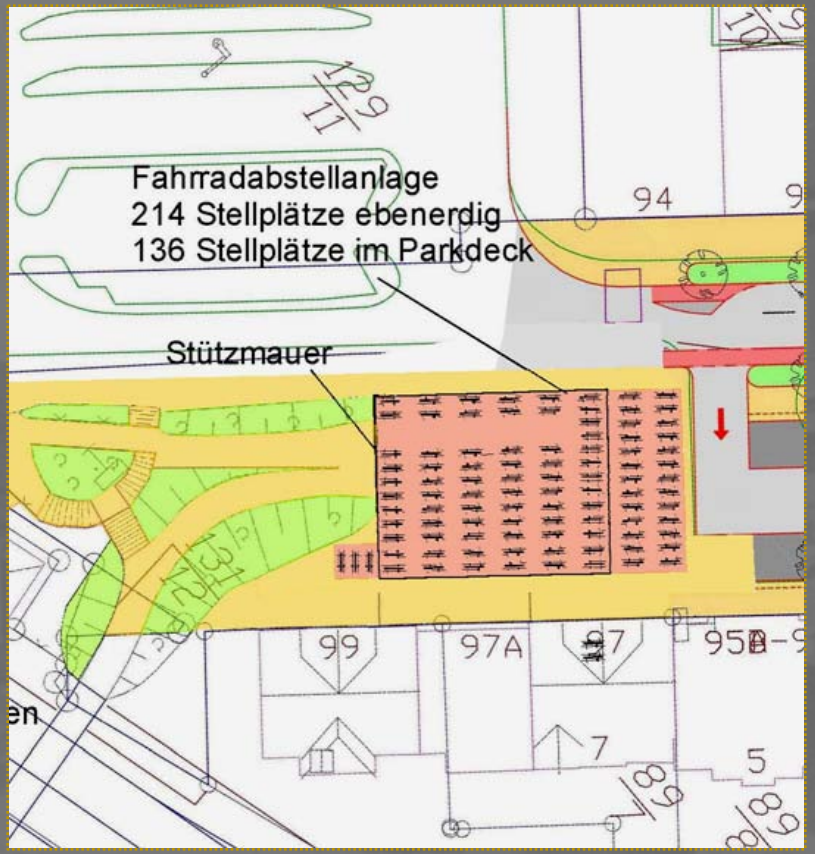
Schritt 4 ...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Beispiele für eine mögliche Anordnung bei normgerechter Bemessung (Auszug)





Schritt 4 ...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

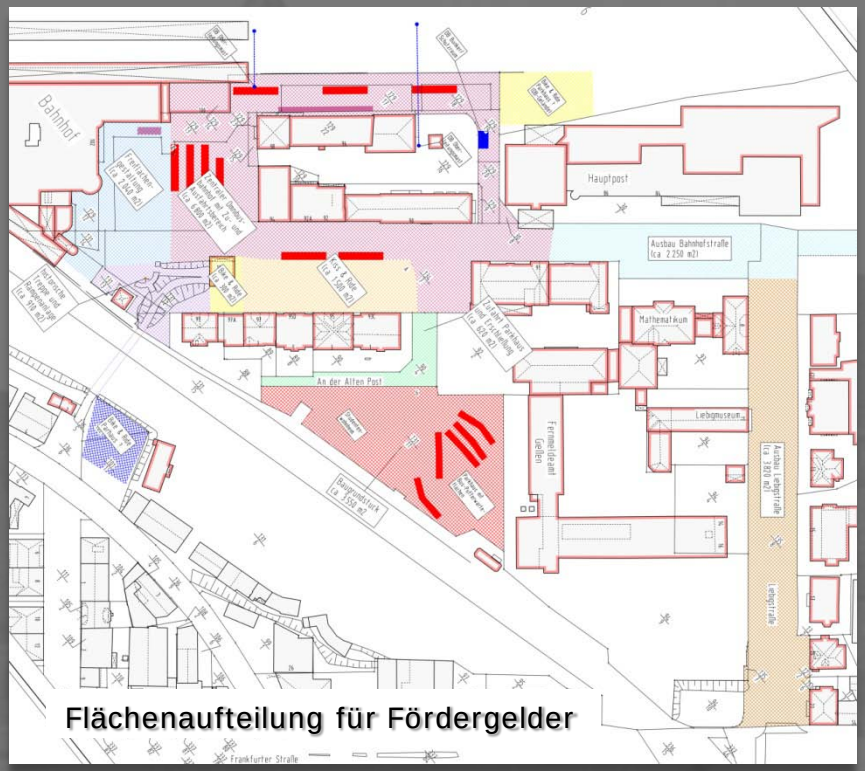
Statische und Sandsteinfachliche Untersuchung der historischen Treppe in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege 10/09 – 12/09

Ausblick ...

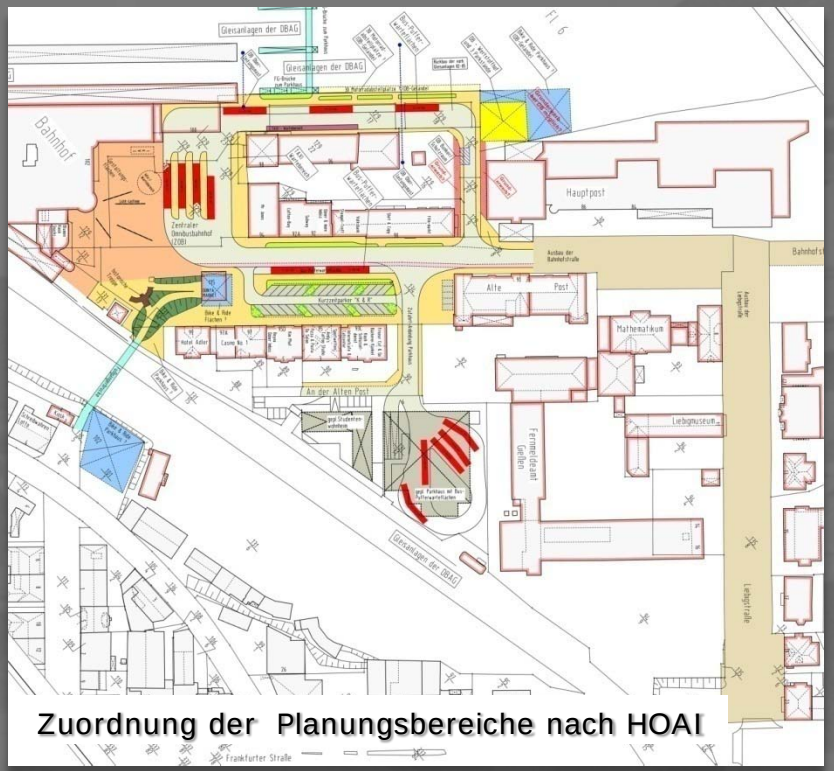
NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Vorentwurfsplanung (mit Kosten) der Planergemeinschaft Zick-Hessler und Rohrbach & Schmees 11/2009 bis Frühjahr 2010



Flächenaufteilung für Fördergelder



Zuordnung der Planungsbereiche nach HOAI

Ausblick ...

Wichtige Termine

09/2010	Antrag Fördergelder Teil 1 für kommunalen Straßenbau KSB- Förderung (Amt für Straßenverkehrswesen, Frankfurt)
05/2011	Antrag Fördergelder Teil 2 für die ÖPNV-Förderung (Amt für Straßenverkehrswesen, Frankfurt)

Beteiligungsverfahren

1) Beteiligung des RMV und der DB zwingend, da beide Stellungnahmen für den Fördergeldgeber erstellen
2) Beteiligung des Landesamtes für Denkmalpflege
3) Notwendige Beschlüsse der Stadtverordneten
4) Bürgerbeteiligungen erst auf Grundlage einer Planung (extrem schwierige technische Notwendigkeiten müssen erst erarbeitet sein)

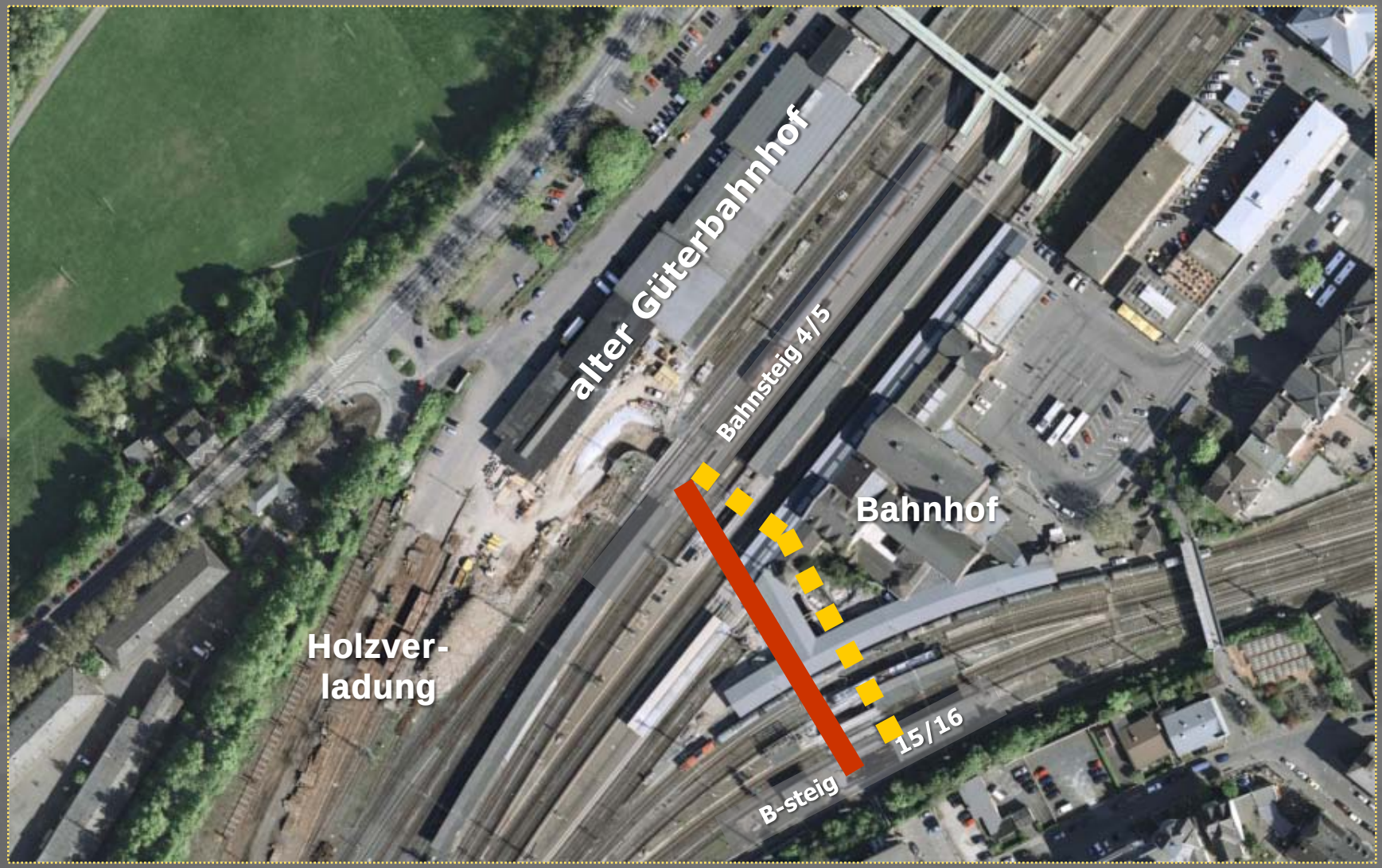
Ausblick ...

Verlängerung der Bahnunterführung

Angebot der Deutschen Bahn | Juli 2008

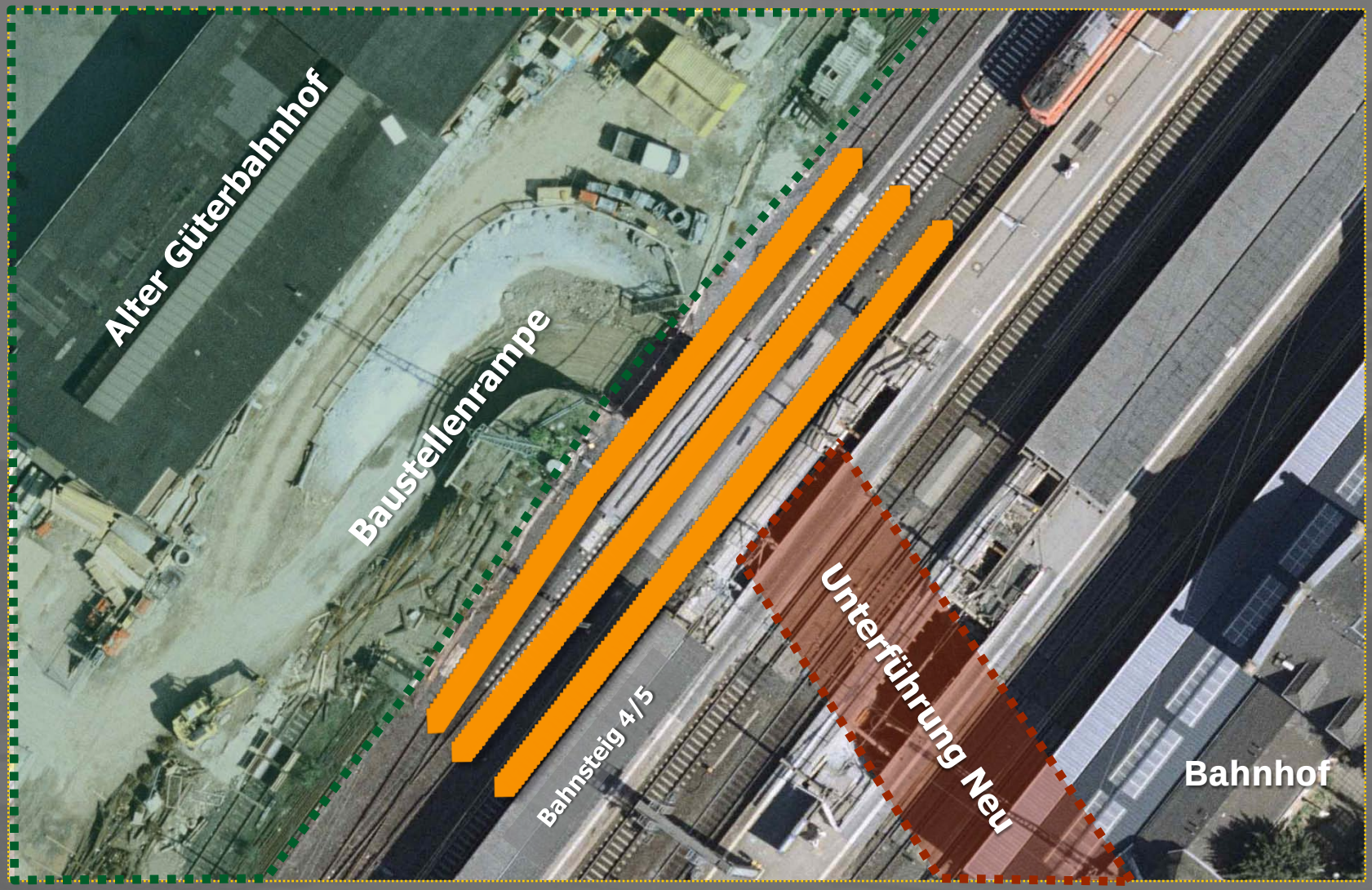
NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Güterbahnhof Innenaufnahmen

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

die Güterbahnflächen - Eine Chance für die Stadtentwicklung?...

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Team 1
Netzwerkarchitekten, Darmstadt mit Club L 94 Landschaftsarchitekten, Köln

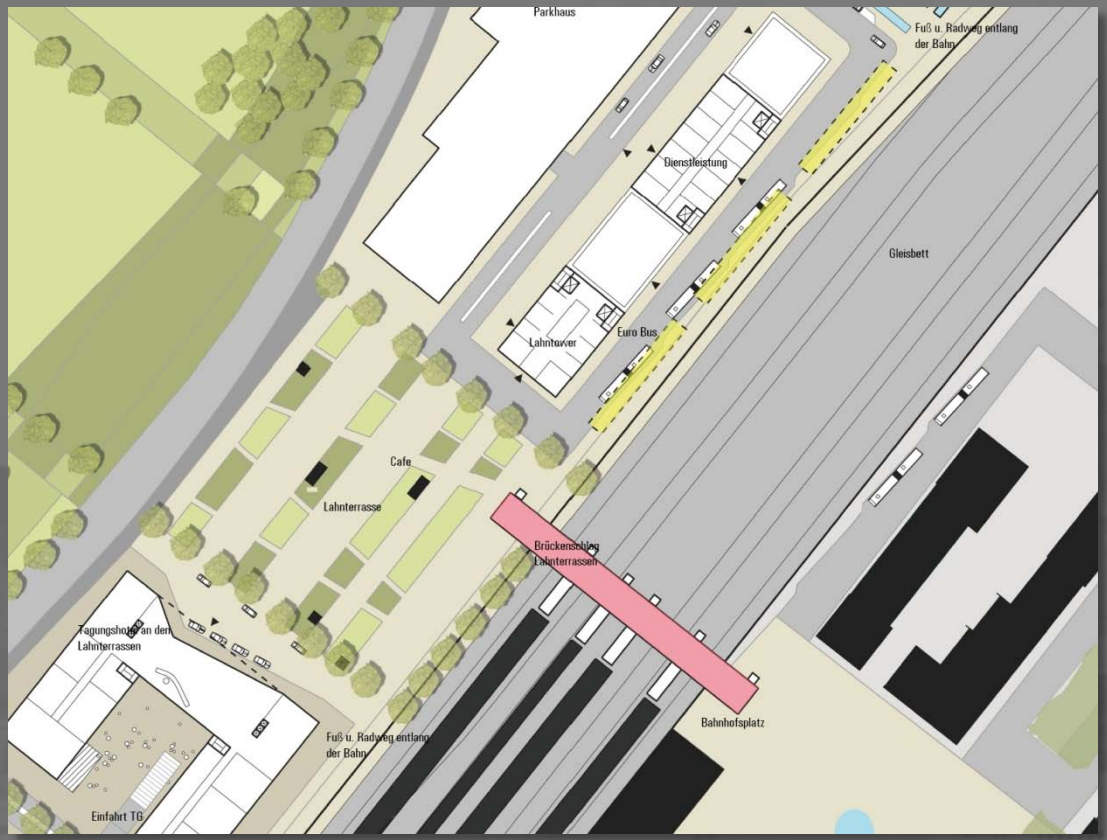
In der Konzeption der ‚Lahnterrassen' ist eine Neustrukturierung der entbehrlichen Flächen im Bereich des gegenwärtigen Güterbahnhofes möglich, so dass die Lahnaue über den Bahnhofsbereich hinweg mit der Stadt verknüpft werden könnte.

Ziel ist die schrittweise Entwicklung eines städtischen Bandes zwischen Lahnaue und Gleisbereich. In diesem wechseln bebaute Abschnitte und Freiflächen (‚Lahnterrassen') einander ab - hierdurch wird die städtische Struktur mit dem Grünraum verzahnt.

Durch einen neuen Brückenschlag über den Gleiskörper bzw. den Bahnhofsbereich hinweg wird das Band an die Stadtstruktur westlich der Gleise angebunden.

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



Ersatz der bestehenden Brücke zum Parkhaus Lahnstrasse durch eine neue Brücke und keine Verlängerung der Unterführung

Neubau eines Bürogebäudes (‚Lahntower') als städtebaulicher Hochpunkt mit Signalwirkung an der Nordseite der neuen ‚Lahn-terrasse' .

Neubau einer Straße auf der Nord-seite von Parkhaus und ‚Lahntower' zur Erschließung beider Einrichtun-gen.

Neubau eines Hotelgebäudes an der Südseite der neuen ‚Lahnter-rasse'.

Neueinrichtung eines Europa-Bus-bahnhofes auf der Südseite des neuen ‚Lahntowers'.

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Team 2
Frauenfeld Stüben Architekten, Frankfurt

Die Fläche zwischen Parkhaus und Margaretenhütte wird durch die Bahnhofs- und Verkehrsfunktion geprägt.

West. Die einzelnen Funktionen sind dem Platzbereich zugeordnet:

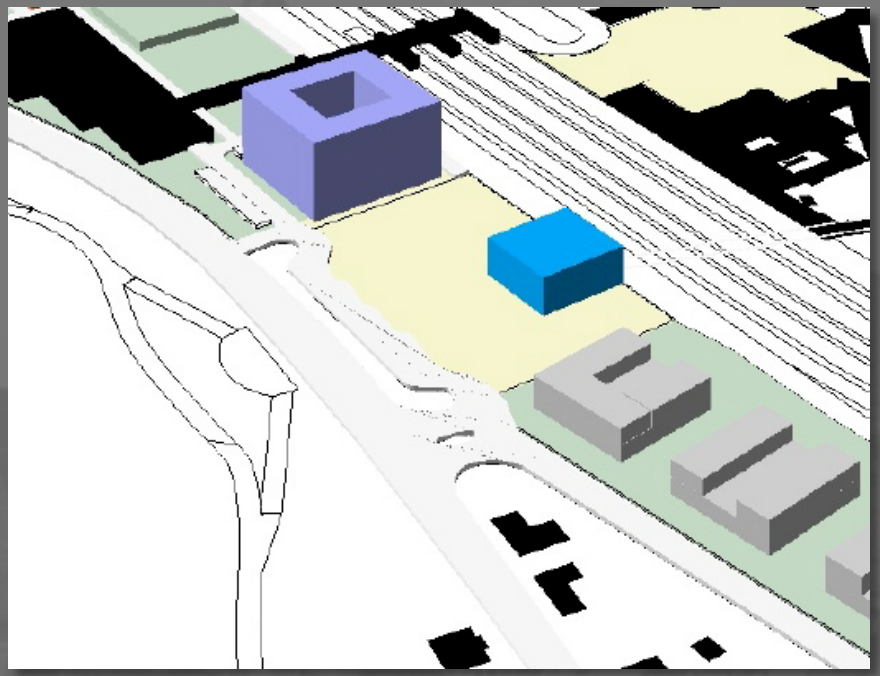
- Westeingang Bahnhof mit Halle und Vorplatz
- Europabusbahnhof
- Taxistand
- Fahrradstation
- Kiss-and-Ride

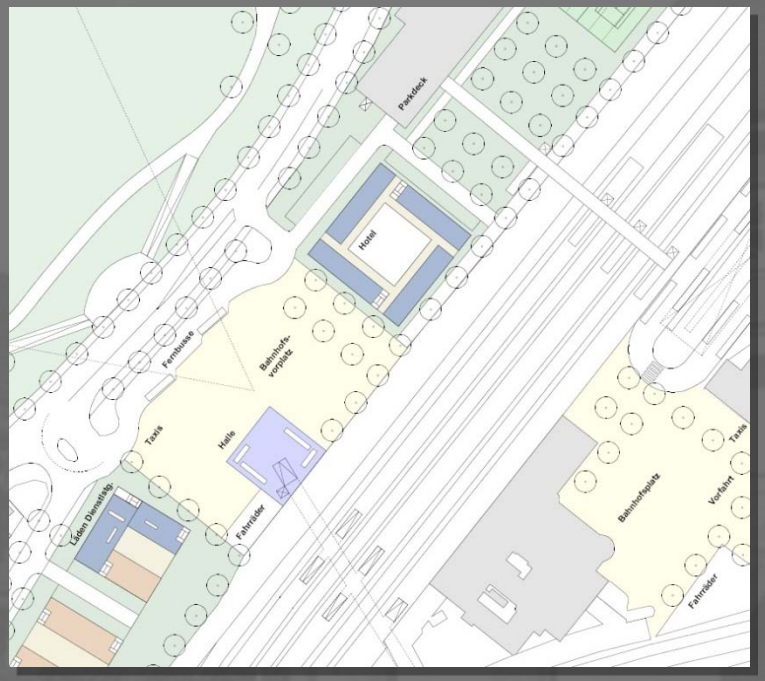
Ein Hotel (Typ Intercity Hotel) könnte den Bahnhofsplatz West natürlich deutlich aufwerten.

In dem schmalen Geländestreifen zwischen Margaretenhütte und Bahn kommen eigentlich nur kleinteilige Dienstleistungsgewerbe in Frage.

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen





Der öffentliche Straßenraum ist unverändert beibehalten, ebenso der vorhandene Baumbestand.

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen

Team 3
Trojan und Trojan Architekten, Darmstadt

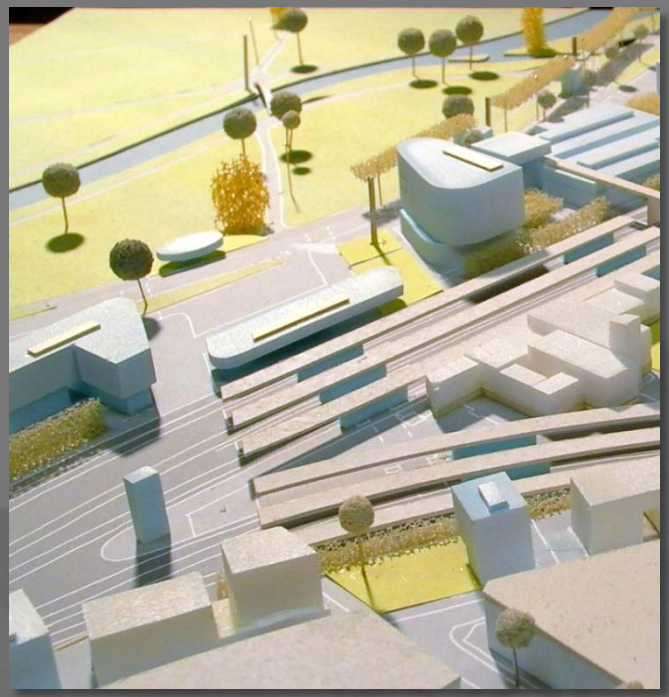
Beidseits des neuen Lahnbahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes sollen neue Service- und Dienstleistungsquartiere entstehen und diesen mit dem Bahnhofsvorplatz einen repräsentativen Stadtraum als Mitte zu geben.

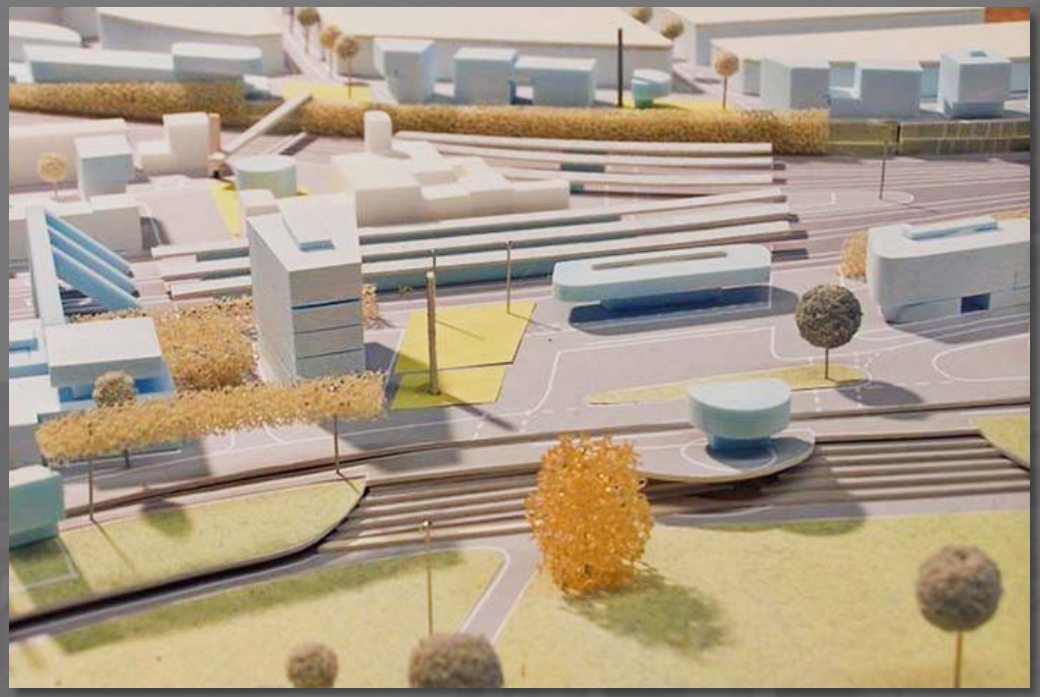
Für den ruhenden Verkehr wird vorgeschlagen, das Parkhaus – auch im Hinblick auf die Landesgartenschau – durch einen Anbau zu erweitern, in dem neben Servicenutzungen auch das Parken am Lahnbahnhof untergebracht wird.

Entlang der Margaretenhütte entstehen auf dem ansteigenden Gelände eine Folge von modularen, nutzungsflexiblen Bauten für Büros und Dienstleistungen, darunter eine Tiefgarage, die das zur Brücke ansteigende Gelände unterfängt.

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen



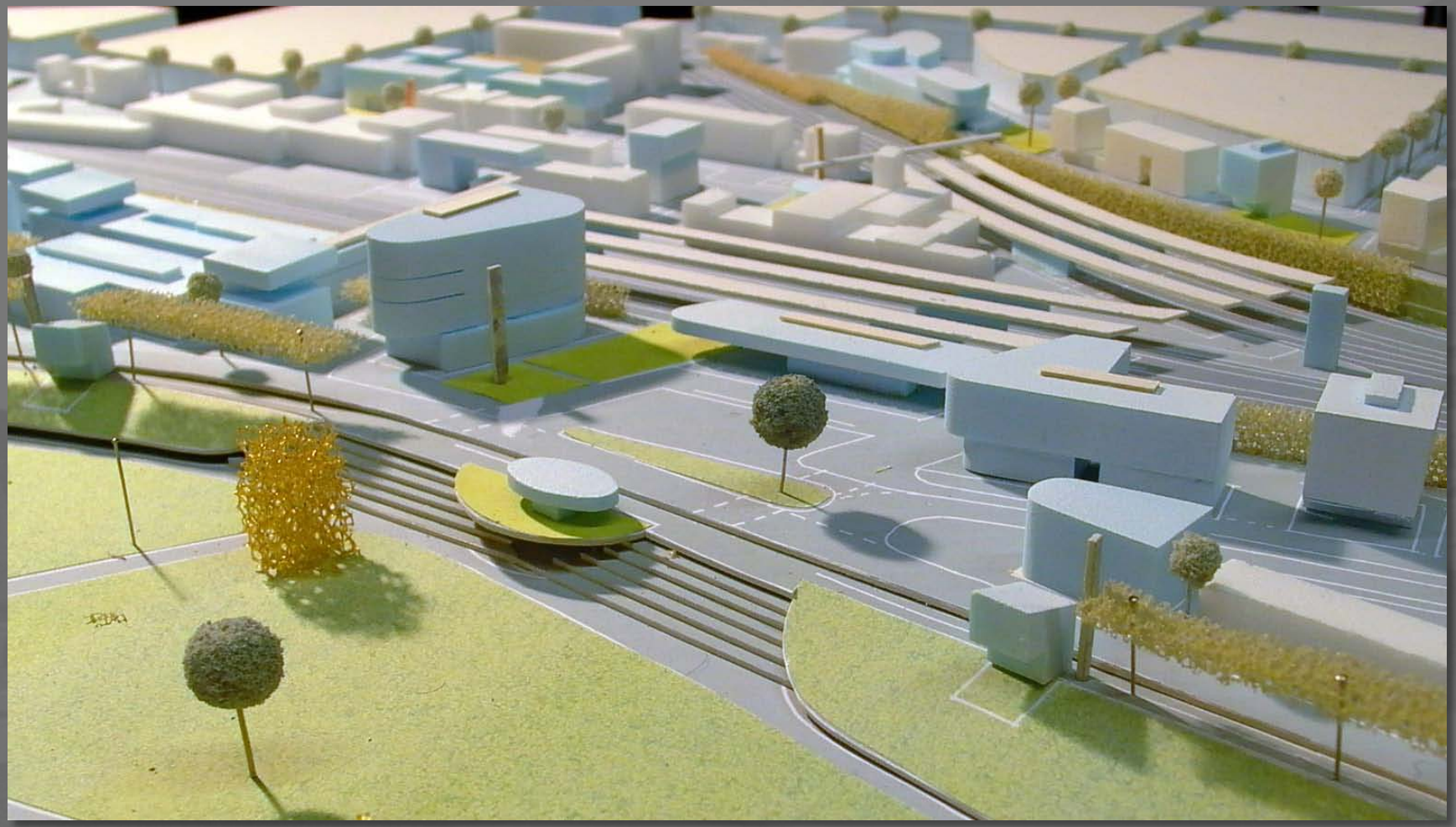


Chance Güterbahnflächen – ein mittelfristiges Ziel

Eine direkte Anbindung des Bahnhofs Gießen an die Lahnstraße und ihre angrenzende Lahnuferzone als ein neues Stadttor hat eine hohe stadträumliche Attraktivität

In der Öffnung der Unterführung nach Westen steckt eine große Chance für die Stadtentwicklung Gießens, die Wegeverbindung hin zu Lahnstraße und Lahn soll aber nicht ohne eine ganzheitliche Umstrukturierung der ehemaligen Güterbahnflächen erfolgen.

Die Stadt ist nicht im Besitz notwendiger Flächen für einen zweiten Bahnhofszugang und nutzt daher die vorliegenden Planungen, um mit den Eigentümern und der Deutschen Bahn die Flächen gemeinsam qualitätvoll zu entwickeln.

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES

Universitätsstadt Gießen