

Der Magistrat

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Vorlagennummer: **STV/3105/2010**
 Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
 Datum: 31.05.2010

Amt: Stadtplanungsamt
 Aktenzeichen/Telefon: -61-Cr/ow.-2327
 Verfasser/-in: Frau Cremer

Revisionsamt	Nein	Submissionsstelle	Nein	Kämmerei	Nein
Rechtsamt	Nein			Gi. Stadtrecht	Nein

Beratungsfolge	Termin	Zuständigkeit
Magistrat	07.06.2010	Entscheidung
Ausschuss für Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr	15.06.2010	Beratung
Stadtverordnetenversammlung		Entscheidung

Betreff:
Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Gießen - Restaurierung der historischen Sandsteintreppe und Errichtung eines Fahrradparkhauses
- Antrag des Magistrats vom 31.05.2010 -

Antrag:

- „1. Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erfolgt unter der Maßgabe, die historische Sandsteintreppe zu restaurieren und in ein modernes und funktionales Gebäude mit Kopfbau und Rampe zu integrieren.
2. Das Fahrradparkhaus ist an der vorgeschlagenen Stelle weiterzuentwickeln.
3. Die Verwaltung beauftragt das Architekturbüro Rohrbach & Schmees mit der Ausarbeitung der notwendigen Entwurfsplanungen nach HOAI.“

Begründung:

Die Universitätsstadt Gießen plant in einem komplexen Prozess seit vielen Jahren die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu einem leistungsfähigen und zeitgerechten Verkehrsknotenpunkt. Die anstehende Aufgabe umfasst im Kern die Neuordnung von Bushaltestellen, die sinnvolle Integration von Fahrradabstellanlagen, Kurzzeitparkplätzen sowie Taxiwartepunkten. Die Grundzüge der Planung gehen dabei auf die Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung vom Februar 2001 zu einem zuvor als bestes Planungsergebnis ausgezeichneten Entwurfes zurück.

Die Erneuerung dieses wichtigen Stadteingangs impliziert dabei aber auch eine moderne und angemessene Gestaltung des öffentlichen Raumes und bezieht sich auf die Bereiche des zentralen Bahnhofsvorplatzes mit dem wichtigen Aufgang zum Alten Wetzlarer Weg – über die historische Sandsteintreppe.

Nachdem die sinnvolle Zonierung des Bahnhofsvorplatzes feststeht und alle Verkehrsbelange und notwendigen funktionalen Verknüpfungen berücksichtigt werden konnten, wird die grundsätzliche Vorentscheidung über den wichtigen und stark frequentierten Bahnhofsangang unumgänglich. Erst dann kann mit der eigentlichen Feingestaltung des gesamten Platzes mit Materialwahl, Ausgestaltung von Teilflächen oder Planung von Stadtmöbeln etc. begonnen werden. Eingebunden in diese Grundsatzentscheidung ist auch der Beschluss über die zentrale Fahrradabstellanlage an diesem Ort.

1) Treppenaufgang am Bahnhofsvorplatz

Die historische Treppenanlage mit zwei geschwungenen, gegenläufigen Treppenarmen spielt in der Wahrnehmung der Bevölkerung der Stadt Gießen eine herausragende Rolle und wurde in der Vergangenheit mehrfach Gegenstand kontroverser Diskussionen. In Bezug auf den Umgang mit der denkmalgeschützten Treppe gab es bislang aber noch keine grundsätzliche Entscheidung der Gießener Stadtverordnetenversammlung.

Das Architekturbüro Rohrbach & Schmees erhielt aufgrund der Empfehlung aus dem Gutachterverfahren des Jahres 2001 den weiteren Auftrag, Varianten zu erarbeiten, die sowohl Lösungsmöglichkeiten für diese schwierige Aufgabe aufzeigen, als auch die Restriktionen oder Grenzen bestimmter Ansätze herausstellen.

Alle erarbeiteten Varianten wurden im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung am 9.03.2010 vor der regulären Bauausschusssitzung vom Architekten Rohrbach erläutert und am 25.03.2010 erhielten die Stadtverordneten das Ergebnis der Variantenuntersuchung in Form einer Broschüre.

Die Bauverwaltung beauftragte ganz bewusst völlig unterschiedliche Lösungsansätze, damit das Stadtparlament auf einer fundierten Gesamtanalyse der anstehenden Bauaufgabe eine Entscheidung treffen kann. Es wurden folgende Varianten entwickelt:

1. Errichtung der ursprünglichen Gesamtanlage (Restaurierung der Treppe mit Rekonstruktion bereits nicht mehr vorhandener Bauteile wie z.B. des Kopfbaus)
2. Restaurierung der historischen Treppe in einem grünen Hügel

3. Erhalt der historischen Treppe mit moderner Einfassung und Rampe
4. Neuer Treppenaufgang ohne Erhalt historischer Elemente
5. Frei entwickelter Entwurf des Architekturbüros Rohrbach & Schmees
6. Behindertengerechtes Rampenbauwerk ohne zusätzlich notwendige Aufzugsanlage

Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass vier grundsätzlich machbare Varianten zur Diskussion gestellt werden können. Die Varianten 2 und 6 werden aufgrund ihrer großen städtebaulichen aber auch funktionalen und gestalterischen Nachteile nicht zur Umsetzung empfohlen.

In der Osterzeit informierten beide Gießener Tageszeitungen dankenswerter Weise in mehreren Artikeln umfassend über die Planungen des Architekturbüros. Zur Unterstützung des Meinungsbildungsprozesses der Stadtverordneten konnte die Gießener Bevölkerung zudem ihr Votum für eine der vier machbaren Lösungsansätze abgeben. Diese Form der Meinungsäußerung wurde von mehr als 1.700 Menschen wahrgenommen. Den stärksten Zuspruch bekamen Variante 1 (die Errichtung der ursprünglichen Gesamtanlage) und Variante 3 (Erhalt der historischen Treppe mit moderner Einfassung und Rampe).

Belange des Denkmalschutzes

Der Bahnhof Gießen mit Bahnsteigen, Bahnhofsvorplatz und repräsentativer Freitreppenanlage vom Architekten Ludwig Hofmann aus den Jahren 1904 bis 1910 gehört zu den bedeutendsten Kulturdenkmälern in Gießen.

„(...) Wegen seiner hohen künstlerischen Qualität und nicht zuletzt aus städtebaulichen und verkehrsgeschichtlichen Gründen ist der Bahnhof als Sachgesamtheit einschließlich sämtlicher historischer Nebengebäude Kulturdenkmal. (...)“ (Auszug aus der Denkmaltopographie der Universitätsstadt Gießen, 1993)

Vor dem Hintergrund dieses Denkmalstatus wurde in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalpflege (LfD) in einem ersten Schritt im Kalenderjahr 2009 die fachlich fundierte Begutachtung der bereits stark geschädigten Treppenanlage vereinbart. Zu diesem Zweck wurde das Büro für Baukonstruktionen aus Karlsruhe mit einem denkmalfachlichen Gutachten beauftragt. Die Schadensanalyse des Sandsteins wurde durch die Steinrestaurierung Bauer Bornemann GmbH aus Bamberg durchgeführt. Die Auftragnehmer waren wegen ihrer besonderen Erfahrungen auf dem Gebiet der Denkmalpflege in der Lage, das Schadensbild statisch-konstruktiv zu bewerten und die notwendigen Maßnahmen in Form eines denkmalfachlichen Gutachtens einschließlich der zu erwartenden Kosten zu erarbeiten. Das Ergebnis zusammenfassend ist festzustellen, dass nur wenige Teile der historischen Treppe erhalten werden können und für einen Wiederaufbau geeignet sind. Der weitaus größte Teil der Sandsteinkonstruktion wird aus neuen Materialien ergänzt werden müssen. Aufgrund der Schäden am Unterbau und der verschobenen sichtbaren Treppenteile muss die Treppenanlage unabhängig vom Umfang der Erneuerungen (oder einer Teilrestaurierung) abgebaut und zwischengelagert werden.

Das Gutachten und die Planungsvarianten wurden dem LfD zur Kenntnis gegeben. Der Landeskonservator und der für Gießen zuständige Bezirkskonservator haben in einem ersten Gespräch die Varianten 1 und 3 als grundsätzlich gangbar angesehen. Vor dem Hintergrund der neuen Rahmenbedingungen und funktionalen Anforderungen an einen leistungsfähigen Aufgang wurde die grundsätzliche Zustimmung zur Variante 1 und 3 signalisiert. Letzterer Lösungsansatz wurde dahingehend kritisiert, dass die Treppe eine zu steinerne Einfassung erhalten hätte und der für das Erscheinungsbild der historischen Treppenanlage notwendige grüne Hang nicht mehr erkennbar sei. Die Variante wurde daraufhin bereits vom Architekten überarbeitet. Eine erneute Einschätzung des Landesamtes liegt aber bisher dazu noch nicht vor.

In einer Vorstellung vor dem Denkmalbeirat erläuterte der Vorsitzende die grundsätzliche Rolle des Denkmalbeirates als beratendes Gremium. Bei der anstehenden Aufgabe gehe es im Sinne des hessischen Denkmalrechts um den Erhalt des vorhandenen Kulturdenkmals an Ort und Stelle und den maximalen Erhalt an historischer Bausubstanz. Die anwesenden 11 Mitglieder wurden dabei um eine erste persönliche Stellungnahme gebeten. Fast alle Befragten akzeptierten auch die Variante 3 und in Weiterentwicklung 3a. Dabei wurde die originäre, axiale Beziehung ausgerichtet auf die Bahnhofsrotunde teilweise als sehr wichtig eingestuft.

Direkter Vergleich der Varianten 1 und 3

Bei der Entscheidung über die Varianten ist bei den hohen Fahrgast- und Fußgängerzahlen am Tage und in der Nacht (mit und ohne Gepäck, mit Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl etc.) die barrierefreie und übersichtliche Wegeketten ein äußerst wichtiger Aspekt. Damit werden diese funktionalen und benutzerfreundlichen Aspekte gegenüber den rein ästhetischen und erinnerungskulturellen Betrachtungen sehr entscheidungsrelevant.

Da der Gießener Bahnhof von einem sogenannten Gleisdreieck begrenzt wird, ist auch die Nutzungskonkurrenz bezogen auf Flächen für den ruhenden Verkehr in Bahnhofsnähe zu bewältigen. Die in diesem Zusammenhang erforderlichen Flächen müssen natürlich ausreichend groß und sinnvoll zugeschnitten sein.

Neben diesen zeitgemäßen Nutzungsanforderungen an den Verkehrsknotenpunkt bietet ein Stadtraum natürlich Aufenthaltsqualitäten für Fahrgäste und Besucher. Die Möglichkeiten des Verweilens im Freien mit Gastronomie spielen auf modernen Plätzen eine wichtige Rolle.

Die beiden Entwurfsansätze mit historischer Treppe werden in den folgenden Abschnitten nochmals dezidiert verglichen:

Das historische Ensemble aus Bahnhofsgebäude und Historischer Treppe/Rampenanlage wird in Variante 1 umfassend saniert und durch die Rekonstruktion des ehemaligen Kopfbau ergänzt. Die stadträumlichen Proportionen bleiben unverändert. Das Hotel Adler befindet sich stadträumlich weiterhin auf einem sogenannten Hinterliegergrundstück

und das geplante Fahrradiefgeschoss erhält zu etwa 60% eine geschlossene/massive Überdachung.



In der Variante 3 entsteht ein neuer Baukörper hin zum Bahnhofsvorplatz und in Verlängerung des geplanten Fahrradiefgeschosses. Das Bauwerk nimmt alle wesentlichen Funktionen des notwendigen Treppenaufgangs auf und umschließt die restaurierte historische Treppe. Der Raumabschluss des Platzes entlang der Bahnhofstraße bildet eine zweigeschossige Gastronomie mit gläserner Fassade.



Die Treppe wird leicht versetzt, behält aber grundsätzlich ihre axiale Beziehung zum Bahnhofseingang. Das Hotel Adler bildet in dieser Variante die neue Platzkante. Das geplante Fahrradiefgeschoss erhält zu etwa 60% eine Öffnung als Verbindung zum eigentlichen Platzniveau.

Städtebau

Variante 1

Die stadträumlichen Proportionen bleiben unverändert. Der historisch nachempfundene Kopfbau komplettiert das Bauwerk und ragt zusammen mit der Rampe großflächig und massiv in den Platzraum.

Eine Überlagerung von Stadtraum und dominantem Verkehrsbauwerk bleibt erhalten und für das Hotel Adler manifestiert sich die wenig attraktive Hinterhofsituation.

Die erforderlichen Flächen für das geplante Fahrradiefgeschoss befinden sich zu großen Teilen unter der Erde und bringen Funktionsnachteile für die Nutzer.

Variante 3

Ein räumlich erstmalig zweigeschossiger Baukörper bildet das Gegenüber zur Alten Post und fasst den Stadtraum eindeutig. Die Verlagerung der Rampe an die Bahngleise ermöglicht ein kompaktes Bauwerk um die historische Treppe. Der nutzbare Raum vor dem neuen Kopfbau vergrößert sich merklich, das Vorfeld des Hotels Adler öffnet sich nach mehr als 100 Jahren wieder zum Bahnhofsvorplatz.

Die sanierte historische Treppe, die versetzt wird, bleibt in ihrer axialen Beziehung zum Bahnhofseingang bestehen.

Das Fahrradiefgeschoss erhält eine ausreichend große Öffnung und so eine benutzerfreundliche Sichtverbindung zum Straßen- und Platzraum.

Architektur

Variante 1

Die architektonische und bauhistorische Qualität des Kulturdenkmals bleibt erhalten. Der neue Rampenkopf (historisierend oder zeitgemäß) gehört in seiner Größe und Proportion zum Bauwerk, kann aber nur einen kleinen, wohl auch ungenügend großen Gastronomiebetrieb aufnehmen.

Die Möglichkeiten einer wirkungsvollen Bepflanzung werden durch die relativ steilen Böschungen stark eingeschränkt.

Durch den neuen Rampenkopf und die notwendigen Sanierungsmaßnahmen wird das Treppen- und Rampenbauwerk in seinem Erscheinungsbild vergrößert.

Variante 3

Die architektonische Besonderheit des Entwurfs liegt in dem Miteinander von historischer Treppe und einem neuen Gesamtbaukörper. Die Architektursprache ist modern und mit Rampe und Aufzug an den richtigen Stellen auch funktional. Die gastronomische Bewirtschaftung ist aufgrund der Größe zu jeder Jahreszeit möglich.

Die Treppe ist eingebettet in unterschiedliche Höheniveaus, die als begrünte Terrassen das Thema Treppe im grünen Hügel zeitgemäß interpretieren.

Das Gebäude mit der zentral integrierten historischen Treppe wirkt in seiner Gestalt und Größe bedeutend und setzt ein modernes Zeichen um die historische Treppe.

Funktion

Variante 1

Eine gute Orientierung für Fußgänger vom Bahnhof und vom Alten Wetzlarer Weg ist gegeben. Das Steigungsverhältnis der historischen Treppe ist unregelmäßig und damit schwer begehbar. Dieser Nachteil kann bei der Restaurierung auch nicht behoben werden.

Die versteckte Lage der Aufzüge zwischen Treppe und dem kleinen Bahngelände am Oberhessischen Bahnhof ist unbefriedigend und nachteilig für eingeschränkt Gehfähige.

Wünschenswerte Bereiche zum Verweilen, Treffen und Beobachten sind nicht vorhanden und nur eingeschränkt herstellbar. Vor dem Hotel Adler bleibt ein Stadtraum, der nur der Erschließung in zweiter Reihe dient und weiterhin zur Problemlage werden kann.

Die Qualität und Akzeptanz eines möglichen Fahrradparkhauses ist durch die relativ kleine Öffnung zum Platzniveau eingeschränkt.

Variante 3

Eine gute Orientierung für Fußgänger vom Bahnhof und vom Alten Wetzlarer Weg ist gegeben. Das Steigungsverhältnis der historischen Treppe ist unregelmäßig und damit schwer begehbar. Dieser Nachteil kann bei der Restaurierung auch nicht behoben werden.

Die Aufzüge liegen gut sichtbar und erreichbar an zentraler Stelle.

Auf den unterschiedlichen Niveaus des neuen Gebäudes und auf den ebenerdigen Flächen zum Hotel Adler ergeben sich interessante und gut nutzbare Freiräume.

Das mögliche Parkhaus ist großflächig geöffnet und wirkt mit seinen Baumpflanzungen wie eine tiefer gelegte Platzebene.

Wirtschaftlichkeit

Variante 1

Die Herstellungskosten sind bedingt durch die aufwändige Sanierung sehr hoch. Für die Verbesserung der Erreichbarkeit der Aufzugsanlagen ist der Erwerb und Abriss des kleinen Bahngeländes sehr sinnvoll.

Kosten Historische Treppe + Rampe:

950.000,00 €

Kosten Neuer Brückenkopf:

320.000,00 €

Kosten Aufzüge:

280.000,00 €

Gesamtkosten gerundet:

1.550.000,00 €

Die Freiflächen zeigen viel Grün, das wenig nutzbar und nur aufwändig zu unterhalten ist. Die Unterhaltungskosten für Sandstein, Verkehrsflächen und Grünanlagen liegen im mittleren Bereich.

Die Verpachtung der sehr kleinen Gewerbe- oder Gastronomieflächen ist risikoreich.

Variante 3

Die Herstellungskosten liegen im oberen Bereich. Der Rückbau des kleinen Bahngeländes an den Oberhessischen Gleisen ist zur Realisierung dieser Lösung zwingend notwendig.

Kosten Historische Treppe:

520.000,00 €

Kosten Neuer Hügel:

1.240.000,00 €

Kosten Aufzüge:

140.000,00 €

Gesamtkosten gerundet:

1.900.000,00 €

Die zu erwartenden Unterhaltungskosten liegen im mittleren Bereich. Durch die mögliche Wahlfreiheit des Fassadenmaterials können Kosten und Folgekosten minimiert werden.

Eine gut vermietbare Fläche von min. 150 m² bietet eine dauerhafte Einnahmequelle für die Stadt.

Stellungnahme eines betroffenen Anliegers

Die frühzeitige Darstellung aller Varianten in der Presse hat dazu geführt, dass sich ein betroffener Anlieger der Stadt gegenüber mehrfach schriftlich und mündlich geäußert hat. Die vorgebrachten Hinweise betreffen die Thematik eines verdeckt liegenden Hinterliegergrundstücks an einem öffentlichen Platz/ Bahnhofsvorplatz. Die fehlende soziale Kontrolle hinter dem historischen Treppen- und Rampenbauwerk führte in der Vergangenheit immer wieder zu einer permanenten Belästigung der angrenzenden Häuser durch urinierende Personen, Drogenverkauf oder Übernachtung obdachloser Mitmenschen.

Die genannten Belästigungen können durch sinnvolle städtische Planungen (Aufwertung des öffentlichen Raumes) nur geringfügig verbessert werden. Das Anheben der Erdgeschosebene innerhalb der betroffenen Häuser ist nicht möglich, so dass diese unbefriedigende Situation dauerhaft ertragen werden müsste. Durch die Variante 1 mit der weit in den Platz hineinreichenden Gesamtanlage sind von dieser Problematik mehrere Eigentümer betroffen.

Fazit:

Unter Beachtung der Anforderungen des Denkmalschutzes und den Belastungen eines hoch frequentierten Treppenaufgangs am Bahnhof kommt der Magistrat zu der Empfehlung, dass die Variante 3 bzw. 3a – die Integration der historischen Treppe in ein modernes und funktionales Gebäude mit Kopfbau und Rampe – Grundlage aller weiteren Planungen sein soll.

Die neusten Korrekturen der Variante 3 in Bezug auf den Denkmalschutz bringen zusätzlich den erkennbaren Vorteil, dass von der geplanten Rampe aus immer eine Sichtbeziehung zum Bahnhofsvorplatz besteht (Anlage 1).

2) Errichtung eines Fahrradparkhauses für ca. 400 Fahrräder

Die Erneuerung des Bahnhofsvorplatzes beinhaltet mehrere Verkehrsteilprojekte, damit in Zukunft die unterschiedlichen Verkehrsarten stadtvträglich bewältigt werden.

Die stadträumliche Enge und die Lage des Gießener Bahnhofs in einem Gleisdreieck führen zusammen mit den hohen Fahrgastzahlen zu Problemen in der Abwicklung des „fließenden“ und „ruhenden“ Verkehrs. Die zur Verfügung stehenden Flächen im öffentlichen Raum müssen so aufgeteilt werden, dass alle Verkehrsteilnehmer ausreichend berücksichtigt werden.

Nachdem der Flächenbedarf für die Bushaltestellen des Stadt- und Regionalbusverkehrs feststeht und durch den Bau eines Parkhauses auf dem ehemaligen Kohlenhofgelände nur noch Kurzzeit-Parkplätze zum Abliefern oder Abholen von Fahrgästen benötigt werden, steht noch die Entscheidung über die Lage und Ausgestaltung des „ruhenden“ Radverkehrs an.

Bestandserfassung und Stellplatzprognose

Mittels einer verkehrstechnischen Voruntersuchung wurde der Bedarf an Flächen für Fahrräder rund um den Bahnhof ermittelt. Ziel war es, den Stellplatzbedarf für den Bike & Ride-Verkehr sowie den Abstellbedarf für den sonstigen, nicht bahnbezogenen Radverkehr zu ermitteln.

In einem ersten Schritt wurden die abgestellten Fahrräder erfasst. Anhand der Parkzeiten und der Parkdauer wurde der Radverkehr auch Nutzergruppen zugeordnet. Diese Information wird u.a. benötigt, um Fördergelder zu beantragen (siehe Seite 11).

Stellplatzbereich	Bahnhofsvorplatz	Alter Wetzlarer Weg	Lahnstraße	Summe
Nutzung				
	Anzahl abgestellter Fahrräder			
B&R - Auspendler	184	165	22	322
B&R - Einpendler	45	62	7	105
Ortsverkehr (bis 8 Std.)	111	96	54	227
Langzeitparker (länger als 1 Tag) *	73	105	14	215
*) einschließlich Dauerparker				
Dauerparker (länger als 3 Wochen)	49	39	4	91

Tabelle 1: Nutzung der Stellplatzbereiche durch abgestellte Fahrräder am 25.06.2009

Die Erhebung des ruhenden Fahrradverkehrs ergab eine maximale Anzahl von 608 abgestellten Fahrrädern. Während die vorhandenen Stellplatzbereiche „Alter Wetzlarer Weg“ und „Lahnstraße“ maximal eine Auslastung von ca. 70 % aufweisen, ist der Bereich „Bahnhofsvorplatz“ ganztags durchgehend überlastet. Seine Maximalauslastung liegt mit 302 abgestellten Fahrrädern bei ca. 130 %.

Uhrzeit	Bahnhofsvorplatz			Alter Wetzlarer Weg			Lahnstraße		
	abgest. Räder	vorh. Stellpl.	Belegung	abgest. Räder.	vorh. Stellpl.	Belegung	abgest. Räder.	vorh. Stellpl.	Belegung
10:00	281	229	123 %	219	372	59 %	75	108	69 %
14:00	302		132 %	232		62 %	74		69 %
18:00	285		124 %	273		73 %	31		29 %
22:00	246		107 %	250		67 %	20		19 %

Tabelle 3: Gegenüberstellung der belegten und vorhandenen Stellplätze am 25.06.2009

Zur Ermittlung der B&R-Potenziale ist eine Abschätzung auf Grundlage der bestehenden Nachfrage und der Bewertung der Angebotssituation im Allgemeinen ausreichend. Die Prognose berücksichtigt hierbei Änderungen im ÖPNV- und im Stellplatzangebot. Der zukünftige Stellplatzbedarf ermittelt sich – analog zur Planung von P&R-Anlagen – am heutigen Bedarf, zuzüglich eines erwarteten Zuwachses. Die Prognosefaktoren sind dem „Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B&R-Anlagen“ entnommen.

Nutzergruppe	Anzahl der abgestellten Fahrräder		
	Analyse	Nachfragesteigerung	Prognose
B&R-Auspendler	184	25 %	230
Ortsverkehr	58	10 %	64
Langzeitparker (ohne Dauerparker)	11	10 %	12
Dauerparker	49	10 %	54
Summe	302		360

Tabelle 5: Künftige Stellplatznachfrage im Bereich Bahnhofsvorplatz nach Nutzergruppen

Die Anlagen „Lahnstraße“ und „Alter Wetzlarer Weg“ sind schon jetzt ausreichend leistungsfähig und komfortabel, sodass hier zurzeit keine Erweiterungsmaßnahmen notwendig sind. In der Vorplanung ist eine Erweiterung am „Alten Wetzlarer Weg“ eingeplant.

Fahrradparken in einem offenen Tiefgeschoss

Die Verteilung der Fahrradstände im Bereich „Bahnhofsvorplatz“ ist derzeit eher kleinteilig (Tabelle 4). Die Flächen nördlich des Gemüseladens als auch die Verkehrsinsel auf der Höhe der heutigen SWG- Haltestellen werden durch Fahrradfahrer sehr gut angenommen, obwohl sie weder gut ausgestattet noch überdacht sind.

Datum	Uhrzeit	Insel Bahnhofstr. 93-95	Nordseite Obstladen	Rampe Fußgängersteg	Bei Gleis 11, südl. d. Rampe	am Bahnhofsgebäude
Anzahl abgestellter Fahrräder						
22.06.09	16:00	53	143	19	78	7
25.06.09	10:00	46	135	16	73	11
	14:00	49	145	18	77	13
	18:00	52	139	18	70	6
	21:30	42	125	13	64	2
Belegung durch abgestellte Fahrräder						
Anzahl Fahrradstände		34	120	0	75	0
max. Auslastung		160 %	120 %	entfällt	100 %	entfällt

Tabelle 4: Stellplatzbelegung der Stellplatzstandorte im Bereich „Bahnhofsvorplatz“

Die Akzeptanz der zukünftigen Fahrradstellplätze hängt im Wesentlichen von der Lage des Standorts der Anlagen ab. Je näher die Fahrradstellplätze am Bahnsteig liegen, desto höher ist die Nutzungsbereitschaft. Zusätzlich hat die Güte des Angebots eine höhere Auslastung zur Folge.

Die eingangs beschriebene Flächenknappheit und die stadträumliche Enge lässt es sinnvoll erscheinen, das Angebot an Fahrradstellplätzen nahe des bisherigen Sammelplatzes in ein offenes Tiefgeschoss zu verlagern. Die zukünftigen



Fahradstellplätze erreicht man über eine Rampe von der Bahnhofstraße. Die gestalterische und funktionale Qualität dieses Parkhauses wird durch eine großzügige Öffnung zum eigentlichen Platz erreicht, so dass man die tiefer liegende und mit Bäumen bestandene Ebene als Teil des Platzes wahrnimmt.

Die soziale Kontrolle ist damit gegeben und der notwendige Witterungsschutz entsteht durch die verbleibende Überdeckung der Abstellplätze.

In der weiteren Planung wird ein

dezidiertes Bewirtschaftungskonzept entwickelt, dass auf die Bedürfnisse der Gießener Radfahrer - insbesondere der Dauernutzer – eingehen wird.

Das Grundkonzept, den bereits akzeptierten Standort für Fahrräder weiterhin zu favorisieren, wird als einzig sinnvolle Lösung erachtet. Es sind Fahrradabstellflächen für rund 400 Räder vorgesehen, die am bisherigen Sammelplatz nahe des Treppen-/Rampenbauwerks angeordnet werden.

Weitere Potentiale für Abstellflächen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld bieten sich am Alten Wetzlarer Weg oder langfristig hinter der neuen Post an (diese Flächen müssen erst erworben werden).

Kosten und Förderfähigkeit

Die Kosten für das geplante Fahrradtiefgeschoss belaufen sich in einer ersten groben Kostenschätzung auf 640.000 Euro.

Im Rahmen der Errichtung eines Fahrradtiefgeschosses sind voraussichtlich 230 überdachte Abstellplätze für B&R-Auspendler förderfähig, so dass mit einem Zuschuss von ca. 350.000,- € kalkuliert werden kann.

Um Beschlussfassung wird gebeten.

Anlagen:

Pläne und Animationen der Varianten 1, 3 und 3a

R a u s c h (Stadtrat)

Beschluss des Magistrats

vom

TOP

- beschlossen
- ergänzt/geändert beschlossen
- abgelehnt
- zur Kenntnis genommen
- zurückgestellt/-gezogen

Beglaubigt:

Unterschrift

Beschluss

vom

TOP

- beschlossen
- ergänzt/geändert beschlossen
- abgelehnt
- zur Kenntnis genommen
- zurückgestellt/-gezogen
- außerdem beschlossen
(siehe Anlage)

Beglaubigt:

Unterschrift