

Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Gießen**hier: Stellungnahmen, Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft**

Entsprechend dem Beschluss STV/3290/2010 vom 7.10.2010 wurden die Stellungnahmen, Anregungen und Bedenken zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Zentralem Omnibusbahnhof, die aus der Bürgerschaft vorgetragen wurden, zusammengetragen und geprüft. Der Übersichtlichkeit halber werden die Stellungnahmen nicht chronologisch sondern themenbezogen aufgeführt.

Nr	Anregungen der Bürgerschaft	Wer/wann	Prüfergebnis
Bundesbahn und Bahnbetrieb			
1.	Zugangsbreite zur DB Fläche 1,50m bei FGÜ zu schmal!	11.10.10	Die Breite misst 2,50m (Vermassungsfehler im Lageplan) – bereits korrigiert
2.	Ein Gleis für die Idee der Lumdatalbahn (Lumdatalbahn Lollar - Rabenau-Londorf) vorhalten	11.10.10	Im Rahmen von Freistellungsverfahren prüft das Eisenbahnbundesamt die Entwidmung von Bahnflächen.
3.	Die Idee der Regiotram stärken und Gleis über den Bahnhof in die Frankfurterstraße sichern	11.10.10	Diese Idee ist nicht mit den geplanten und notwendigen Nutzungen vereinbar und würde den Bahnhofsvorplatz komplett zerschneiden. Die Regiotram ist für Mittelhessen kein Thema.
4.	Kiosk an DB-Gebäude zurückbauen	11.10.10	Der Rückbau ist Angelegenheit der Deutschen Bahn und kann nur als Vorschlag weitergereicht werden.
5.	Derzeit ist die Brücke über Oberhessische Gleise ein Schildbürgerstreich (Wegekette Brücke über Gleise-Treppe-Unterführung- Bahnsteig) Vorschlag: neue Brücke mit direktem Gleiszugang und alles einschließlich Aufgang neu planen	BK21	Diese umfangreiche und kostenintensive Idee kann nur im Einvernehmen mit der DB umgesetzt werden. Da das städtische Brückenbauwerk in einem guten Zustand ist, kann solch einer Lösung zurzeit als nicht realisierbar eingestuft werden.
6.	Zaun zum Gleis 1 komplett weglassen – unleserlich - kein Hindernis für Blinde	BK27	Zaun ist aus Sicherheitsgründen auf Verlangen des Eisenbahnbundesamtes notwendig und kann nicht komplett entfallen (Schutz gegen unbefugtes Betreten, Anprallschutz und Blendschutz), da der Busbetrieb inklusive vieler Fahrgäste sehr nah an die Gleise heranrücken wird.
Busbetrieb und Haltestellen			
7.	Bussteigbreite größer als 3m (Ziel 3,75-4,00m), bauliche Engstelle Warthalle für Begegnungsfall gefährlich	11.10.10 ST 2	Das Problem ist bekannt und die Kritik ist grundsätzlich berechtigt. Die Buswarteflächen sind in Bezug auf die zu erwartenden Fahrgäste ausreichend groß bemessen. In den Hinweisen für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ) liegt die derzeit geplanten 1,75m zwischen Warthallenstütze und sog. Schrammbord über der Mindestbreite von 1,50m. Die Busumfahrung mit bis zu 18,50m langen Bussen erfordert im Kurvenbereich relativ breite Fahrflächen. Im Rahmen der Schleppekurvensimulation wurde festgestellt, dass entweder das Angebot an Haltestellen verkleinert werden müsste oder der Zoll nicht mehr ausfahren kann. Abwägung: Kleinere Verbreiterungen (schmalere Stützen oder Verbesserung der Ausfahrtsituation) werden im Rahmen der weiteren Planungen und beim Fahrversuch angestrebt, können aber derzeit noch nicht zugesagt werden.

8.	Zuwegung von hinten an die RMV-Busse weit und unrealistisch – viele laufen trotzdem – Blinde stellen dem Fahrer Fragen und der sitzt vorne – Unikat in Deutschland Bitte das Beispiel Gera oder Dessau auf Übertragbarkeit in Gießen prüfen. Nichts für Sehbehinderte und nicht barrierefrei	11.10.10 ST1, 2	<p>Bei der Zuwegung zum Bussteig auf dem Bahnhofsvorplatz kommen die Verkehrsbehörde und die Verkehrspolizei zu dem gemeinsamen Ergebnis, dass nur die sichere und verkehrsgerechte Heranführung / Ableitung der Fahrgäste zu / von den Bussen über die rückwärtige Zuwegung gesichert möglich ist. Dies entspricht auch der Einschätzung der befragten Busunternehmen und deren Fahrpersonal.</p> <p>Das entscheidende Sicherheitskriterium liegt darin begründet, dass der querende Fahrgast nur an der hinteren Querung/Zuwegung beim Annähern der einzeln einfahrenden Busse sicher und verkehrsgerecht wahrgenommen wird; beim Ausfahren verdecken andere Busse den querenden Fahrgast und sorgen für die nicht hinnehmbare Gefährdungssituation. Hier sind insbesondere heraneilende Fahrgäste, die noch schnell den Bus erreichen wollen, als besonders gefährdet hervorzuheben.</p> <p>Rund 1000 Fahrgäste/Tag kreuzen den Ausfahrbereich (Aussage aus dem Gutachten zum Buskonzept), somit sind die Behinderung und das Risiko für Fahrgäste recht hoch.</p> <p>In Gera gelangen die Fahrgäste über einen Bürgersteig vor den leicht schräg aufgestellten Bus und müssen „nur“ eine Busausfahrt von 6,90m Breite überwinden. Diese Lösung ist auf Gießen nicht übertragbar da in Gera die Fahrgeometrie des Busbahnhofes völlig anders ist. (In Dessau gab es nur einen sehr großen noch nicht ausgebauten Platz).</p> <p>Abwägung: Sachlage wird mit den Zuständigen soweit möglich nochmals eingehend geprüft.</p>
9.	Wartehallenposition REGIO nach vorne. Größe der Überdachung (Fläche zu klein)	11.10.10 + VCD	Die Wartehallen wurden anhand von Fahrgastzählungen dimensioniert und bieten ausreichend Wetterschutz. Aufgrund der schmalen und langen Bussteige wurde vom RMV bereits signalisiert, dass diese Anordnung sinnvoll ist. Die Form des Fahrgastunterstandes lehnt sich eng an die Vorgaben des RMV an. Aufgrund der langen schmalen Bussteige und des notwendigen Bewegungsraumes zwischen Seitenelement und Schrammbord, ist eine schützende Verbreiterung der Seitenelemente nicht möglich.
10.	Schleppkurve Einfahrt Busumfahrung nicht ausreichend?	11.10.10	Diese Schleppkurve ist ausreichend und wurde im Rahmen der Schleppkurvensimulation nachgewiesen. Hierbei wird immer die ungünstigste Fahrzeuggeometrie geprüft.
11.	Komplettüberdachung ZOB Regionalverkehr oder große Überdachung auf den Vorplatz	11.10.10	Eine Komplettüberdachung der Bahnsteige ist nur möglich, wenn Durchfahrtshöhen von 4,50 m eingehalten werden. Eine Überdachung würde derart hoch und massiv in den Stadtraum eingreifen und die Raumproportionen verändern, dass die künstlerische und städtebauliche Bedeutung des historischen Bahnhofs stark beeinträchtigt würde. Die Kosten für solch ein Bauwerk lägen zudem weit über den derzeit eingeplanten Kosten, wobei die zu erwartende Förderung nur einen Bruchteil dieser Kosten decken würde.
12.	REGIO Busstandplätze seitlich versetzt so dass 1. Bus sichtbar (gestaffelt)	11.10.10	Diese Idee der Busaufstellung wurde im Rahmen der Vorplanungen abgeprüft und scheitert an der beengten Situation zwischen Busumfahrung und Bahnhofsgebäude (sog. Bereich am Fürstenbahnhof).

13.	Erweiterung ÖPNV im System möglich? Ist die Leistungsfähigkeit auch über Jahre hinweg gewährleistet?	11.10.10 VCD	Die Anordnung von Bussteigen konkurriert in Gießen aufgrund der Enge vor dem Keilbahnhof immer mit anderen notwendigen Nutzungen (Kiss&Ride, Kurzzeitparker, Anlieger, Fahrräder, Fußgängerströme). Im Rahmen der Erarbeitung des Bushaltestellenkonzeptes wurde festgestellt, dass durch ein rotierendes System der Busse ausreichende Fahrplantaktungsreserven vorhanden sind, so dass hier noch genügend Kapazitäten für Fahrplanverdichtungen bestehen. Desweiteren bietet die Nothaltestelle neben den Kurzzeitparkplätzen ebenfalls Potential und könnte bei Bedarf sicherlich haltestellengerecht ausgebaut werden.
14.	Nachrückersystem REGIO auf der Grundlage der derzeitigen Fahrplanlagen nicht leistungsfähig	VCD	Dem Busbetrieb liegt eine in Abstimmung mit allen Busbetreibern entwickelte Konzeption zugrunde. Dabei wurden auch die Fragen eines reibungslosen Ablaufes des Busbetriebes unter Berücksichtigung des aktuellen Fahrplans und die Fragen der Verkehrssicherheit und der Fahrdynamik ausführlich geprüft. Inwiefern Fahrplanverschiebungen im Jahr 2014 notwendig werden, kann erst zu einem späteren Zeitpunkt bewertet werden.
15.	Zusätzl. Verkehrsentwicklung durch Umfahrung (Schall Schadstoff)	VCD	Zur Lärmproblematik wurde ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben und die Ergebnisse in Bezug auf Schallschutzmaßnahmen in den Bebauungsplan integriert. Die Schadstoffreduzierung betrifft eher die Entwicklung von schadstoffarmen Fahrzeugen, wobei gerade Busbetriebe dieses Thema sehr ernst nehmen.
16.	Weitere Bussteige (gesamt 6x REGIO) unabhängig voneinander möglich?	VCD	Die Fragestellung kann nicht losgelöst von den beengten Platzverhältnissen am Bahnhof beantwortet werden. Daher ist diese Fragestellung nach Kapazitäten bereits unter Nr. 13 und 14 beantwortet worden.
17.	1. Einstiegsbereich SWG für alle Busse als Einstieg festlegen, Rest Ausstiegspositionen	11.10.10	Dieser Vorschlag wird an die Stadtwerke weitergeleitet. Nach erster Einschätzung der Verwaltung wird ein Einstiegsbereich für nur einen Bus bei der gleichzeitigen Abfahrt von mehreren Bussen nicht ausreichen.
18.	Linie, Bahnsteig, Abfahrtszeit mit Anzeigetafel vorsehen	11.10.10	Wird im Rahmen der Projektierung eines Anzeigensystems anhand des vorliegenden Datenmaterials und der technischer Randbedingungen bei den einzelnen ÖPNV-Anbietern zu prüfen sein.
19.	Ampelschaltung im Bereich der Ausfahrt	11.10.10	Die Idee wurde geprüft und kann nicht umgesetzt werden. Die Fußgänger auf dem Platz verteilen sich ungerichtet und werden die Ampel vor den Bussen nicht als Regelung wahrnehmen. Die Taktzeiten der Busse sind in den Spitzenzeiten derart eng, dass eine Ampel einen zu großen Zeitverlust bringen würde. Die Bedenken gegen das Heranführen von Personen kann dieser Vorschlag leider nicht ausräumen.
20.	Generell bessere Anbindung der Stadtbusse Richtung Süden	BK5	Dieser Wunsch wird an die Stadtwerke weitergeleitet.
21.	Busse 2+5 direkt auf den Bahnhofsvorbereich – der Platz stört die Stadt doch nur	BK18	Es handelt sich um eine eher ironische Anmerkung, die aber, wenn man sie ernsthaft prüfen würde daran scheitert, dass die notwendigen Flächen für notwendige Fahrkurven nicht vorhanden sind.
22.	Wartebereich komplett auf dem Platz und nicht an den Bussteigen und RBL	BK22	Diese Anregung funktioniert nur mit einem rechnergestützten Bord-Leitsystem (RBL). Diese Art der Verkehrstelematik wurde im Einvernehmen mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen nicht zur Grundlage der aktuellen Planungen gemacht (teuer in der Einführung und sehr aufwändig in der Datenpflege). Es würden für die Stadt dauerhaft Folgekosten entstehen. Wegen der vorgesehenen Zufahrt und den nebeneinanderliegenden Warte- und Absetzbereichen der Taxen sowie dem starken Fußgängerstrom entlang des südlichen Regionalbussteigs von / zum Bahnsteig 1 besteht in diesem Bereich des Vorplatzes nur ein unzureichendes Platzangebot für

			einen zentralen Wartebereich.
--	--	--	-------------------------------

Taxiumfahrt und Warteplätze			
23.	Taxischleife parallel zum Bussteig 1 neben den Regionalbussen in eigener Spur	11.10.10 BK 13, 19, 22, 31, 32	Die Problematik mit kreuzenden Fahrgästen wäre nicht behoben, da täglich ca. 1000 Menschen zu den Bussen gelangen wollen. Für diese Idee benötigt man für Haltepunkt und Vorbeifahrt eine 5,5Meter breite Fahrgasse, die nicht angefahren werden kann, da in dem möglichen Zufahrtsbereich der Taxen alle Passanten eine Engstelle queren, um auf den Regionalbussteig oder zu den SWG-Bussen zu gelangen.
24.	Taxis nicht auf den Vorplatz – bei Ankunft von Fernzügen ist der Reisende stark gefährdet	BK17	Der Platz wird als Fußgängerbereich ausgewiesen. Blinde- und Sehbehinderte Menschen werden mittels eines taktilen Leitsystems entlang der Platzkanten geführt, so dass sie nicht mit den Taxis zusammentreffen. Solch ein System ist bereits auf mehreren Bahnhofsvorplätzen erfolgreich umgesetzt worden. Die Taxivertreter sahen in diesem Vorschlag eine praktikable Lösung. Damit alle Fahrer eine Orientierung erhalten, soll im südlichen Platzbereich eine sog. Wendemarke eingeplant werden.
25.	Taxis laden auch aus – wie geschieht das?	11.10.10	Neben den wartenden Taxis werden beladene Taxis bis vor den Haupteingang vorfahren können und ausladen. Dann reihen sie sich mit Verlassen des Platzes in die Warteposition gegenüber den SWG - Haltestellen ein oder fahren direkt wieder weg.
26.	Wie viele Taxis stehen auf dem Vorplatz	11.10.10	Vier Taxen bekommen einen Standplatz, die restlichen stehen in Warteposition neben den SWG-Bussen und gehören zum ÖPNV – daher sollen sie so weit wie möglich an den Bahnhof heranfahren können.

Motorisierter Individualverkehr			
27.	Wie viele Kurzzeitparker wird es geben?	11.10.10	Es werden 32 Kurzzeitparkplätze geschaffen.
28.	K+R Bereich zu klein - Behinderungen vorprogrammiert	11.10.10	In den kurzen Zeiträumen, in denen großer Andrang herrscht, bildet sich kurzfristig ein Rückstau in die Kurzzeitstellplätze hinein. Das Parken wird aber durch entsprechende Verkehrszeichen („Halteverbot“) unterbunden.
29.	Kurzzeitparker mit Ausfahrt in Bahnhofstraße / Einbahnrichtung	11.10.10	Die Ausfahrt kollidiert mit dem Fußgängerüberweg und würde die reibungslose Busabwicklung regelmäßig stören.
30.	B+R Parkhaus und Kurzzeitparker tauschen (Positionen / Weglängen)	11.10.10	Dies ist nicht möglich, da das Einbahnstraßensystem für die reibungslose Busabwicklung notwendig ist. Durch den Tausch der Funktionen würde der Individualverkehr bis hinter die Bedarfshaltestelle gezogen und würde die Busausfahrt regelmäßig behindern. Der vorgeschlagene Tausch wurde von einer weiteren Rednerin abgelehnt.
31.	Parkplätze zu weit weg	11.10.10, BK3, 30	Entfernung von ca. 100 Metern wird durch eine barrierefreie und gut nutzbare Fußwegeverbindung abgemildert. Andere Zuordnung aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.
32.	Bitte auch das Parkhaus hinter der Alten Post darstellen – kommt das auch?	BK7	Das Parkhaus ist nicht Bestandteil dieser Planungen, sondern wird durch einen privaten Investor umgesetzt. Die Darstellung beschränkt sich daher auf Hinweise zu den busbetriebsnotwendigen Flächen im Erdgeschoss.
33.	Kurzzeitparker sollten von Kiss&Ride umrundet werden, damit kein Stau entsteht	BK19	Die Situation in der Bahnhofstraße ist zu eng und der Busverkehr würde nicht mehr funktionieren. Der Flächenbedarf durch die benötigte Fahrgassenbreite als Umfahrung („Avuskurve“) für gleichzeitigen Ein- / Ausparker werden in der Summe größer sein als die vorliegende Lösung.

34.	Fußgänger, die mit dem Auto kommen haben viel zu weite Wege (Geplantes Parkhaus, Kurzzeitparkplätze, Lahnparkhaus nicht erweitert, Postnutzer habe keinen Kurzzeitparkplatz mehr)	11.10.11	Entfernung von ca. 100 /160 (Parkhaus) Metern bis zum Parkhaus wird durch eine barrierefreie und gut nutzbare Fußwegeverbindung abgemildert. Andere Zuordnungen aufgrund der beengten Platzverhältnisse sind nicht möglich. Die ehemaligen Kurzzeitparkplätze vor dem Mathematikum liegen in gleicher Entfernung wie die neuen Parkplätze auf dem ehemaligen SWG-Bussteig. Hier wird zusätzlich eine Querungshilfe eingebaut, so dass man sicherer über die Straße kommt. Reisende, die mit dem Auto weggebracht werden, können zudem sehr gut über die Lahnstraße anreisen und die Aufzüge im Lahnparkhaus nutzen.
-----	---	----------	---

Fahrrad			
35.	Fahrräder so nah wie möglich an den Bahnhof		Das Fahrradparkhaus ist nicht die einzige Abstellanlage, insgesamt etwa 1000 Stellplätze an drei Standorten (Alter Wetzlarer Weg, hinter der Neuen Post und im Fahrradparkhaus). Die Stellplätze im Fahrradparkhaus sind für Dauernutzer, die ihr Rad mit einem Chipkartensystem einschließen können.
36.	B+R Parkhaus Akzeptanz 20%! Auslastung?, Großteil der Radfahrer wird das Parkhaus nicht nutzen und dann auf dem Bahnhof einen Platz suchen	11.10.10	Die Auslastung des Fahrradparkhauses hängt von der Qualität des Angebotes ab und ist Gegenstand weiterer Planungen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planungen überprüft. Das Fahrradparkhaus ist nicht die einzige Abstellanlage, insgesamt werden etwa 1000 Stellplätze an drei Standorten (Alter Wetzlarer Weg, hinter der Neuen Post und im Fahrradparkhaus) angeboten.
37.	Wird auch die Abstellanlage am Alten Wetzlarer Weg erweitert?	11.10.10	Der Bereich, der bislang noch nicht überdacht ist, soll so nachgerüstet und die schlechte Beleuchtung soll verbessert werden.
38.	Kosten Nutzen für B+R Parkhaus und Kopfbau	11.10.10	Die Bedenken werden entgegengenommen. Durch die Bewirtschaftung des Fahrradtiefgeschosses sowie die Verpachtung von gewerblich nutzbaren Flächen wird der Stadt voraussichtlich ein Überschuss zufließen.
39.	Kopfbau mit Bewirtschaftung v. Fahrradparkhaus auch über z.B. Fahrradwerkstatt denkbar?	BA/STV	Diese Anregung wird im Rahmen der weiteren Planungen überprüft und ist stark abhängig von der wirtschaftlichen Tragfähigkeit solch eines Standortes. Grundsätzlich ist es möglich, das Parkhaus mit einer Fahrradwerkstatt zu betreiben. Hier kann aber ohne Gespräche mit potentiellen Betreibern und weiterer Feinplanung keine abschließende Antwort gegeben werden.
40.	LSA Liebigstr Aufstellbereich Rad überall vorsehen! „Busvorrang“ bei LSA berücksichtigen	VCD/ADFC	Sollte eine Ampelanlage benötigt werden, wird dieser Wunsch technisch geprüft. Diese Entscheidung ist abhängig von Ergebnissen der derzeit stattfindenden Fußgängerzählungen.
41.	Fahrradparker im Bereich Gleis 1 möglich?	VCD	Frage kann nur in Abstimmung mit der DB beantwortet werden. Hier sind mehrere Stellen zu kontaktieren.
42.	„Unechte Einbahnstraße“ für Radverkehr in Busumfahrung u.a. zu Erweiterungsflächen B+R	ADFC	Die Radfahrer können auch in der Umfahrung zugelassen werden, allerdings nicht gegen die Einbahnstraße. Somit ist das Erreichen von Gleis 1 für den Radfahrer möglich. In der Bahnhofstraße ist bis zum F- Parkhaus bereits ein Radfahrstreifen gegen die Einbahnstraße vorgesehen.
43.	Trennung Radspur und Gehweg in Bahnhofstraße (Einbahnstraße) Gefahren bei linksseitigen Radwegen!	ADFC	Diese Trennung ist vorgesehen, war nur schwer erkennbar. Der Radfahrer fährt immer mit dem fließenden Verkehr aus.
44.	Radfahrer über minderbreiten Gehweg an Mr. Jones zu Gleis 1	ADFC	Der Radfahrer kann mit den Bussen die Umfahrung nutzen, somit hat sich diese Frage erübrigt.

45.	Private Radabstellanlagen an Ladenzeile Bhfstr. durch öffentliche Kurzzeitrohrbügelparker ersetzen.	ADFC	Vor der Ladenzeile der Bahnhofstraße wird die Situation im Weiteren geprüft. Das punktuelle Aufbauen von Fahrradbügeln ist bislang nicht vorgesehen da sich im Nahbereich bereits das Fahrradiefgeschoss mit offen zugänglichen Abstellplätzen befindet. Analog zur Innenstadt bieten sich natürlich die Baumbügel als Abstellhilfe für Räder an.
46.	Oberirdisches Parkhaus statt Tiefgarage	BK1	Städtebaulich ist der Baukörper eines oberirdischen Parkhauses an der bislang geplanten Stelle nicht möglich. Zudem finden dann nur noch ca. 50% der Räder darin Platz (Feuerwehraufstellflächen oder Fußgängerbereiche können nur unterbaut werden). Der Vorschlag ist aufgrund der beengten Situation nicht praktikabel. Die benötigte Anzahl an Stellflächen wäre damit nicht zu erreichen.
47.	Radverkehrsführung Richtung Bahnhof auf Bürgersteig und auf Zebrastreifen kritisch	BK11	Der Radfahrer wird auf einer eigenen Spur (abgesengt auf Straßenniveau) bis an den Übergang geführt. Hier kann er dann Absteigen und als Fußgänger queren. Der eilige Radfahrer wird als Linksabbieger vor dem Fußgängerüberweg fahrend die Straße Queren, um dann vor dem Gehweg vom Rad zu steigen. Diese Verkehrsabwicklung wurde von der Verkehrsbehörde und der Polizei als klarste und sicherste sowie verkehrsrechtlich eindeutigste Lösung erachtet.
48.	Kurzzeitparkplätze für Radfahrer fehlen am Bahnhof selbst	11.10. und BK11	Die Anregung wird in den weiteren Ausarbeitungen aufgegriffen. Die Notwendigkeit von Kurzzeitstellplätzen für Fahrräder wird in den weiteren Planungen geprüft und es werden im Rahmen der Ausführungsplanung bei Bedarf geeignete, aber zahlenmäßig wenige Bügel vorgesehen, damit sich die Fahrräder nicht auf den Platz verlagern. Die Kosten pro Fahrradbügel belaufen sich auf 200 Euro inkl. Einbau und werden wegen der bestehenden Förderobergrenze von 230 Stellplätzen nicht zusätzlich gefördert.
49.	Wildwuchs, wenn Parkgarage kostenpflichtig oder schlecht konstruiert	BK11	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Betriebskonzept wird sicherlich darauf abzustellen sein, dass Fahrradfahrer dieses Parkhaus auch nutzen.
50.	Stau an der Treppe zum Fahrradgeschoss	BK11	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. In einem wesentlich größeren Fahrradparkhaus in Münster genügt ein vergleichbarer Treppen-/ Rampenquerschnitt.
51.	Stadt Münster oder ADFC einschalten	BK11	Die Verwaltung hat bereits Wissen anderer „Fahrradparkhausstädte“ zusammengetragen und auch den Kontakt zu den Interessensverbänden ADFC und VCD aufgenommen.
52.	Parkhaus als Tiefgarage nutzlos, da umständlich, unsicher, gefährlich	BK14	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Die Auffassung entspricht nicht den Erfahrungen aus anderen Städten, die dem Verkehrsmittel Fahrrad eine hohe Bedeutung beimessen.
53.	Parkhaus in der Tiefe für Studenten nicht geeignet – lieber Nähe Alte Post und dort zweigeschossig	BK15	Städtebaulich ist der Baukörper vor der alten Post nicht möglich. In diesem Bereich könnten nur ebenerdige Stellplätze angeboten werden. Die am Bahnhof benötigte Anzahl an Stellflächen wäre damit nicht zu erreichen und die Entfernung zu den Gleisen ist zu groß (Akzeptanzproblem).
54.	Fahrradparkhaus eher bei ehem. Expressguthalle	BK16	Die vorgeschlagenen Flächen werden für die Busumfahrt und notwendige Fußwege benötigt. Die Anregung ist daher nicht umsetzbar.
55.	Verzicht auf das unterirdische Parkhaus – keine Akzeptanz, zu teuer, Vandalismus, Zweckentfremdung vorprogrammiert, nur „Fahrradleichen“ - Steuergeldverschwendung	BK32	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Auffassung entspricht nicht den Erfahrungen aus anderen Städten mit bewirtschafteten Fahrradparkhäusern, in denen dem Verkehrsmittel Fahrrad eine hohe Bedeutung beimessen wird.
56.	Mehr Kurzzeitparkplätze für Fahrradfahrer auf dem gesamten Areal, um die Fahrräder zu filtern – eventuell sogar überdacht	ADFC / VCD 13.10.	Die Anregungen 56 bis 59 wurden im Rahmen eines Arbeitsgespräches mit ADFC und VCD ausgetauscht und die folgenden Stellungnahmen entsprechen dem Gesprächsergebnis: Die Lage der Treppenrampe wird nochmals untersucht, um dann die Zahl der frei zugänglichen Stellplätze zu erhöhen. Generell geht die Verwaltung derzeit von 230 geförderten und verschlos-

			senen Stellplätzen aus. Bei einer dauerhaft besseren Nachfrage/Belegung kann der Anteil an verschlossenen Stellplätzen bis zur Gesamtkapazität erhöht werden.
57.	Es sind zu wenig kostenlose Fahrradparkplätze vorgesehen, eventuell sollen einige von den verschlossenen geöffnet werden?	ADFC / VCD 13.10.	Die Anregung wird in der weiteren Planung geprüft.
58.	Sitzmöglichkeiten auch im Fahrradparkhaus unter der Überdachung vorsehen – im Außenbereich nicht so wichtig, da dort eher Tagesnutzer ihr Rad abstellen	ADFC / VCD 13.10.	Wird als sinnvoll erachtet und in den weiteren Planungen zum Fahrradiefgeschoss berücksichtigt (Tasche abstellen, Jacke oder Schuhe wechseln etc.) In diesem Zusammenhang wurde auch die Notwendigkeit von Schließfächern für Wertsachen angedacht, die in anderen Städten von den Dauernutzern bereits gut angenommen werden.
59.	Fläche zwischen Gleis 11 - 13 für Fahrradstellflächen nutzen?	ADFC / VCD 13.10.	Diese Flächen gehören der Deutschen Bahn und liegen zwischen zwei aktiven Gleisen. Die Entscheidung, ob das Abstellen von Rädern verkehrssicher stattfinden kann, obliegt in letzter Instanz dem Eisenbahnbundesamt. Aufgrund der Gefahren, die entstehen könnten, ist mit einer ablehnenden Stellungnahme zu rechnen. Die Anfrage wird im Rahmen der derzeitigen Planungen nicht erarbeitet werden können, aber später in Gespräche eingebracht.

Fußgänger			
60.	Gehwegbreite Mr. Jones / Gastro reduzieren	11.10.10	Die Anregung wurde geprüft und in das Deckblatt zur Gestaltungsplanung übernommen. Die zusätzlichen Flächen kommen dem Liefer- und Ladeverkehr zugute. (siehe Deckblatt zur Gestaltungsplanung)
61.	Gehwegbreite Busumfahrung Innenseite zu schmal	VCD	Dieser Gehweg wird nur von wartenden Taxifahrern genutzt. Die großen Fußgängerströme werden auf der Seite des Bahnhofsvorplatzes geführt. Die Breite ist mit 2,0m in beengter Lage regelkonform. Die vorhandenen Engstellen werden derzeit überplant.
62.	Gehwegbreite vor Kurzparker wg. Sitzblöcken zu eng und im Bereich der Fahrradiefgarage bitte zum Schutz vor Überfahren direkt an die Bordsteinkante	VCD	Die Kritik ist aufgrund der hohen Fußgängerzahlen berechtigt. Die Planer schlagen daher ein anderes Absperrsystem vor, das wildes Parken grundsätzlich verhindert. Im Deckblatt wurde ein neues System eingefügt, welches Stahlpoller mit minimalem Platzverbrauch vorsieht. Dies kann jedoch nicht im Bereich des Fahrradiefgeschosses direkt an der Bordsteinkante geführt werden. Auch ein Rücksprung um ca. 80 cm auf den Gehweg kann aus Platzgründen nicht erfolgen. Im Bereich der Kurzzeitparker wurde die Parkplatz begrenzende Linie auf die Hinterkante der Baumscheiben zurück genommen, d.h. die optische Länge der Parkplätze beträgt ca. 4,5 m. Die nutzbare Fläche beträgt jedoch weiterhin über 5,0 m (Fahrzeugüberhang)
63.	Gehwegbreiten Bereich Mr. Jones zum Innenhof	VCD	Diese Gehwegbeziehung ist auf dem 4,2 m breiten Ladebereich möglich und ausreichend bemessen und ermöglicht den sicheren Zugang zur DB Kantine. Diese soll laut Aussage von Bahnmitarbeitern zum Jahresende geschlossen werden. Die Hauptwegebeziehung zur Kantine jedoch wird sich vom Bahnhof über die Busumfahrung hinweg ergeben!
64.	Sitzblöcke B+R Haus und Bhfstr. Richtung Fahrbahn schieben	VCD	Dies ist nur bedingt möglich und wird vom Planer geprüft (Überstreifung von 50-70cm ist einzuhalten).
65.	Kein Wetterschutz auf dem Bahnhof	BK5	Wartende Fahrgäste können sich bei Regen im Bahnhof selbst aufhalten, unter der freigestellten Bahnsteigüberdachung verweilen oder einen Unterstand an den Bussteigen aufsuchen. Ein weiterer Unterstand ist nicht vorgesehen, da die Unterstellmöglichkeiten für wartende Busfahrgäste ausreichend groß dimensioniert sind. Die geplante Situation ist deutlich komfortabler als der heutige Zustand.

Blinden- und Sehbehindertenbelange			
66.	Zuwegung von hinten an die RMV-Busse weit und unrealistisch– Blinde stellen dem Fahrer Fragen und der sitzt vorne	11.10.10	Bei der Zuwegung zum Bussteig auf dem Bahnhofsvorplatz kommen die Verkehrsbehörde und die Verkehrspolizei zu dem gemeinsamen Ergebnis, dass nur die sichere und verkehrsgerechte Heranführung / Ableitung der Fahrgäste zu / von den Bussen über die rückwärtige Zuwegung gesichert möglich ist. Dies entspricht auch der Einschätzung der befragten Busunternehmen und deren Fahrpersonal. Das entscheidende Sicherheitskriterium liegt darin begründet, dass der querende Fahrgast nur an der hinteren Querung/Zuwegung beim Annähern der einzeln einfahrenden Busse sicher und verkehrsgerecht wahrgenommen wird; beim Ausfahren verdecken andere Busse den querenden Fahrgast und sorgen für die nicht hinnehmbare Gefährdungssituation. Hier sind insbesondere heraneilende Fahrgäste, die noch schnell den Bus erreichen wollen, als besonders gefährdet hervorzuheben. Rund 1000 Fahrgäste/Tag kreuzen den Ausfahrbereich (Aussage aus dem Gutachten zum Buskonzept), somit sind die Behinderung und das Risiko für Fahrgäste recht hoch. Der Blinde wird einen Fahrer aufsuchen und sich dort informieren lassen. Erst dann wird er den Bahnsteig wechseln und hat keine unzumutbaren Zeitverlust (Bestätigung durch Busfahrer aus der Praxis).
67.	Blinden-LS bis Taxistand, und Auffindestreifen am Eingang EG	BB	Anregung wurde bereits in den Plänen aufgegriffen
68.	BLS min 1,0m von Bordkante entfernt (am Bussteig min 80cm)	BB	Ist bereits in den Plänen berücksichtigt.
69.	BLS durch Bogendurchgang am oberhess. Bhf. Vorsehen	BB	DB hat auf ihren Flächen umgesetzt und Stadt wird anschließen
70.	Keine Versätze im BLS vorsehen, gute Taktilität und visu. Kontrast zur Umgebung	BB	bereits eingearbeitet
71.	Bussteige vorne zu eng zum Einsteigen (Gefahr) – verbreitern	BB	Wird im Rahmen der anstehenden praktischen Busfahrversuche in Ergänzung zu den vorliegenden CAD-technischen Schleppkurvensimulationen optimiert.
72.	Fahrgast Infosystem – „DFI“ abzustimmen (Art und Weise)	BB	Dynamische oder teilweise dynamische Fahrgastinfo wird noch entwickelt
73.	Orientierung und Auffindung des richtigen Bus am SWG Nachrücker (System?!)	BB	Problem ist bekannt und muss mit SWG und RMV in weiteren Gesprächen und Planungen gelöst werden
74.	Blindenleitsys. BLS am Gebäude entlang zu Gleis 1 (neben der Taxispur), damit auch kurze Wege bestehen	AKB	Anregung wird umgesetzt – siehe Deckblatt zur Gestaltungsplanung
Menschen mit Behinderungen			
75.	Ausgrenzung auf dem Vorplatz: Können nicht doch Rollstuhlfahrer und ältere Menschen mit Gehbehinderungen bis zum Vorplatz vorfahren?	11.10.10 AKB	Die Anregung wurde verkehrsrechtlich geprüft – Aufgrund der fehlenden Erkennbarkeit von Fahrzeugen, die von einem Menschen gesteuert werden, der einen Berechtigungsschein in der Windschutzscheibe liegen hat (Ausweis G), werden nachfolgende unberechtigte Fahrzeuge unkontrollierbar in den Busfahrbereich einfahren und die Busabwicklung stören.

			Damit es nicht dazu kommt, dass kein Behindertenstellplatz vorhanden ist und die angebotenen zwei über längere Zeiträume in Anspruch genommen werden, wird der Vorschlag gemacht, die Zahl der Behindertenstellplätze auf 4 Stück zu erhöhen (Siehe Deckblatt zum Gestaltungsplan).
76.	Kurzzeit-Behindertenparker auf Vorplatz möglich?	BA/STV, AKB	Die Entfernung von unter 100 Metern wird durch eine barrierefreie und gut nutzbare Fußwegeverbindung abgemildert. Eine andere Zuordnung ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse leider nicht möglich, da das Einfahren auf den Vorplatz verkehrsrechtlich nicht geregelt werden kann (siehe Stellungnahme zuvor). Damit es nicht dazu kommt, dass kein Behindertenstellplatz vorhanden ist, weil die angebotenen zwei über längere Zeiträume in Anspruch genommen werden, wird der Vorschlag gemacht, die Zahl der Behindertenstellplätze auf 4 Stück zu erhöhen (Siehe Deckblatt zum Gestaltungsplan).
77.	Behindertenbusse auf Vorplatz	AKB	Das Einfahren eines Sonderfahrzeugs/Behindertentransportbus mit Genehmigung ist sicherlich möglich. Da dieser Ort aufgesucht wird, um dann mit der Bahn eine Reise anzutreten, ist die Wegstrecke von einem extra ausgewiesenen Stellplatz oder der Ladezone eine vertretbare Entfernung.
78.	Breite der REGIO-Bussteige für Rollatoren ausreichend?	AKB	Die Breite der Bussteige im Bereich der Wartehallenstützen zur Bussteigkante beträgt zukünftig 1,75 m und ansonsten ist die Regelbreite 3,00m. Ein Standard-Rollator ist 60,5 cm breit. Damit ist auch der sogenannte Begegnungsfall zweier Personen im Bereich der Wartehallenstützen möglich.
79.	Rampe am Treppenaufgang zum Alten Wetzlarer Weg als nicht behindertengerecht kennzeichnen (auch mit Schikane / Möbel)	AKB	Diese Anregung wurde der Stadt auch von der Deutschen Bahn vorgetragen. In den weiteren Planungen wird diese Überlegung aufgegriffen, damit nicht aus Versehen jemand auf die Rampe gerät und dann keinen Halt mehr findet.
80.	Ist die Fläche des REGIO-Bussteigs für Behindertengerechte Ein / Ausstiegssysteme ausreichend?	AKB	Die gesamte Bussteigbreite beträgt im Bereich ohne Wartehallen 3,00m. Da solch eine Betrachtung noch nicht angestellt werden musste, hat sich eine Dame des Arbeitskreises für Behinderte bereiterklärt, als Testerin an der Probefahrt teilzunehmen.
81.	Behindertenparkplätze vor dem Mathematikum dichter an die Fahrbahn, da der Gehweg dort sehr stark verschwenkt. Ggf. Behindertenstellplätze auch hinter dem Gehweg anordnen.	VCD	Die Anordnung der Behindertenstellplätze wurde geprüft. Die derzeit zu Verfügung stehende Fläche von 6 Metern wird nicht als starke Verschwenkung gewertet. Es ist geplant eine zusammenhängende Platzfläche bis an die Alte Post zu führen, so dass der städtische Raum eine attraktive Einfassung erhält. Das Verlegen direkt an die Straße scheidet aus Verkehrssicherheitsgründen aus (Überstreifung von 50-70cm ist einzuhalten).

Ältere Mitmenschen

82.	B+R Parkhaus und Kurzzeitparker tauschen (Positionen / Weglängen)	11.10.10	Dies ist nicht möglich, da das Einbahnstraßensystem für die reibungslose Busabwicklung notwendig ist. Durch den Tausch der Funktionen würde der Individualverkehr bis hinter die Bedarfshaltestelle gezogen und würde die Busausfahrt regelmäßig behindern.
83.	Sitzmöglichkeiten für ältere Menschen (Sitzhöhe und Rückenlehne)	AKB	Dies wurde bereits in der Fußgängerzone angeboten, kann aber nicht generell umgesetzt werden, da dann unsere „kleinen“ Mitbürgerinnen und Mitbürger benachteiligt wären –und- diese werden den Bahnhofsvorplatz ebenfalls nutzen (man denke nur an die Schulklassen im Mathematikum).

Belange von Kindern und Jugendlichen

84.	Kein Spielgerät auf dem Vorplatz	BK3	Diese Anregung wird geprüft, könnte sich aber erübrigen, wenn ein Wasserspiel umgesetzt werden sollte. Insgesamt handelt es sich hier vorrangig um einen hochfrequentierten Bahnhofsvorplatz (Verkehrsknotenpunkt) mit überwiegendem fußläufigem Durchgangs-
-----	----------------------------------	-----	--

			verkehr von/zum Bahnhof mit Personenfrequenzen von rd. 50.000 Personen pro Tag. Aufenthaltsmöglichkeiten bieten daher eher das angrenzende Treppen- und Rampenbauwerk oder gastronomische Betriebe.
--	--	--	---

Gestaltung			
85.	Aufenthaltswert Vorplatz steigern	11.10.10	Diese generelle Anregung wird entgegengenommen und zusammen mit weiteren Vorschlägen (Wasserspiel, Bäume, mehr grün) geprüft – siehe Deckblatt zum Gestaltungsplan
86.	Betonwüste, zu wenig Farbe, zu wenig Gestaltung, mehr Begrünung	11.10.10	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen einer Musterfläche werden technisch machbare Materialvorschläge in verschiedenen Farbgebungen ausgelegt. Erst dann wird über diese Frage zu entscheiden sein. Zur Begrünung siehe Nummer 83.
87.	Der Bahnhof mit Platz ist ein Verkehrsknotenpunkt und kein Naherholungsgebiet.	11.10.10	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
88.	Farbgebung in grau (hell und dunkel) ist nicht gut	11.10.10	Die angesprochene Farbwahl wird im Rahmen einer Musterfläche präsentiert.
89.	Freifläche mit ebenerdigen Wasserspiel möglich? Kosten / Folgekosten hierfür?	BA/STV	Der Vorschlag wurde untersucht und liegt als Deckblatt zum Gestaltungsplan vor – Mehrkosten hierfür 400.000 Euro
90.	Ergänzende Baumpflanzung auf Platz möglich?	BA/STV	Der Vorplatz mit dem Regionalbahnhof wird von einem Gebäudekomplex begrenzt, der mit allen zugehörigen baulichen Anlagen Einzelkulturdenkmal ist. Auf der anderen Seite des eher kleinen Platzraumes befinden sich schlichte Nutzbauten, die zusammen mit einer Baumreihe den Platz begrenzen. Eine markante Platzseite wird weiterhin die historische Treppe in grünem Hügel mit alter Platane sein, so dass der Grünanteil am Platz stadtraumwirksam sein wird. Die zu beachtenden Denkmalbelange, die Fußgänger zu den Haltestellen und die Notwendigkeit, die Taxis nahe des Eingangs zu platzieren führen dazu, dass ein Solitärbaum in angemessenem Abstand vor der Bahnhofsfassade gepflanzt werden soll. In einem Deckblatt zum Gestaltungsplan wird der Wunsch nach mehr Grün auf dem Platz gefolgt, es können jedoch wohl keine zusätzlichen Bäume gepflanzt werden.
91.	Stelen phantasielos	BK1	Notwendige Beleuchtung, die der Nutzung entspricht.
92.	Kunstwerk oder Bäume auf dem Platz	BK1	Siehe Nr. 83 – der Vorschlag, ein Kunstwerk zu integrieren, müsste von der Stadtverordnetenversammlung grundsätzlich beschlossen werden. Insgesamt ist der Platz aber sehr begrenzt und sollte nicht übermodelliert werden. Vorschlag: Entweder Brunnen oder Kunstwerk – nicht aber beide Ideen
93.	Lehrsatz des Pythagoras als Hinweis auf das Mathematikum (Pflasterarbeiten oder sogar Sitzmöglichkeiten inkl. Warteraum)	BK4	Die Idee wurde umfassend illustriert. Diese Überlegung kommt einem Kunstwerk gleich und sollte erst einmal im Grundsatz beschieden werden. Weitere Überlegungen könnten nach Fertigstellung des Platzes angestellt werden.
94.	Erster und entscheidender Eindruck für Besucher ist die Treppe	BK5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
95.	Wasserfontänen (Beispiel Göttingen – nur kleiner)	BK6	Die Idee wurde im Rahmen der Stellungnahme zu Nr. 82 und 83 geprüft.
96.	Große Bahnhofsfäche erschreckend! Bänke und Ort der Begegnung	BK8	Es handelt sich vorrangig um einen Verkehrsknotenpunkt mit überwiegend fußläufigem Durchgangsverkehr von / zum Bahnhof, der durch den historischen Bahnhof und die Treppe im grünen Hügel eine einmalige Kulisse hat. Der Ort des Aufenthalts liegt eher im Bereich des Treppenaufgangs.
97.	Platten zu groß – werden brechen durch Belastun-	BK14, BK15	Der Hinweis wird für die weitere Planung zur Kenntnis genommen.

	gen – nochmals prüfen		Die Platten werden im Bereich der Taxenzufahrt und der Zufahrt zum Kurzzeitparkplatz nur von PKW überfahren. Der Busverkehr wird diese Bereiche nicht überfahren. Erfahrungen im Bereich Neustadt und Marktstraße zeigen, dass durch PKW-Überfahrten keine Schäden zu erwarten sind. Die Animation stellt noch keine genauen Materialien dar, sondern wurde mit sog. Platzhaltern ausgestattet, damit man sich den Stadtraum mit seiner primären Nutzung einschließlich der Möblierung besser vorstellen kann. Materialien werden in einem nächsten Schritt auf einer Musterfläche ausgelegt.
98.	Sichtachse Bahnhof-Treppe auch mit Pflasterachse im Belag unterstützen	BK19	Die Ausrichtung der Verlegung unterstreicht bereits diese Sichtachse.
99.	Vier Bäume um einen Brunnen (?) auf der Höhe des Regiobuseinstiegs 1 und Bäume begleiten die Taxispur	BK24	Siehe Antwort Nr. 82 und 83
100.	Pflastermuster betont die Überbreite – daher andere Muster einarbeiten (Quadrate, Kreise oder Habkreise)	BK25	Vorschlag wird geprüft. Die Verlegeart ist auch abhängig von der Bemusterung der Materialien.
101.	Mehrfarbigkeit und auch „Sandsteinfarben“, damit optische Verbindung zu den Gebäuden	BK25	Die angesprochene Mehrfarbigkeit ist bereits angedacht und wird im Rahmen der Musterfläche präsentiert.
102.	Warum kein Naturstein – Bahnhof steht doch unter Denkmalschutz	BK28	Die Planer haben zu einem frühen Zeitpunkt Pflastergrößen, Materialien und Anforderungen an die Oberflächen hinsichtlich der angestrebten Nutzung einschließlich Kosten zusammengetragen. Der Kostenansatz für verwendbaren Naturstein Basaltlava (hier muss auf das Material des Kulturdenkmals Rücksicht genommen werden) liegt bei 121-130 Euro und die Kosten für gleichformatigen Betonwerkstein (inkl. Einbau) bei 50 Euro/m ² . Dieser Kostenvergleich hat dazu geführt, Betonwerkstein vorzuschlagen. Es wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft, ob entlang des Gebäudes und hierbei insbesondere im Bereich des runden Haupteinganges und der Lichtschächte anstelle von nachteiligen Plattenschnitten und Tropfkantenbildung mit Ausschwemmung der Fugen zumindest abschnittsweise ein Natursteinpflasterstreifen zur besseren baulichen Anbindung verlegt werden kann, der zusätzlich das historische Gebäude hervorhebt.
103.	Platten zu groß und zu lang – eher kleiner und nicht viereckig, da unpassend in Bezug auf die historischen Rundbauten	BK29	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die genauen Formate des Pflasters werden im Rahmen einer Musterfläche vorgestellt. Es wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft, ob entlang des Gebäudes und hierbei insbesondere im Bereich des runden Haupteinganges und der Lichtschächte anstelle von nachteiligen Plattenschnitten und Tropfkantenbildung mit Ausschwemmung der Fugen zumindest abschnittsweise ein Natursteinpflasterstreifen zur besseren baulichen Anbindung verlegt werden kann, der zusätzlich das historische Gebäude hervorhebt.
104.	Farbe der Platten paßt gut zum Marktplatz (leider)	BK30	Diese Bedenken werden entgegengenommen. Die genauen Farben des Pflasters werden im Rahmen einer Musterfläche vorgestellt. Neben der Farbgebung sind bei der Bemusterung die späteren optischen Veränderungen im Gebrauch wie z.B. Verunreinigungen, insbesondere von Kaugummi und Abrieb, zu beachten.
105.	Platz rundum eingrünen („Piazzaeffekt“)	BK31	Siehe Stellungnahme zu Nr.83
106.	Steine sandfarben – nicht so grau	BK31	Siehe Stellungnahme zu Nr. 96

107.	Leuchtelemente ähnlich wie die Bahnsteigstelen	BK31	Die Anregung wird entgegen genommen und in der weiteren Planung berücksichtigt.
------	--	------	---

Historische Treppe mit Kopfbau			
108.	Historische. Treppensanierung VORORT & Erhalt grüner Hügel	11.10.10	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. Näheres werden Gutachter zusammen mit den Denkmalschutzbehörden vorschlagen müssen. (siehe auch Nr. 119)
109.	Variante 1 und in die Rekonstruktion des Kopfbaus könnte ein Infocafe hineinkommen.		Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.
110.	„Inwiefern ein Architekt eine Stadt unter Druck setzen kann, indem er sagt, dass er nur für die eine Variante da ist und die andere nicht bearbeitet?“ (wörtlich niedergeschrieben)	11.10.10	Herr Rohrbach stellte fest: „Das Einzige, was ich in der Tat mal gesagt habe ist, ... das ist ganz, ganz schwer ist für mich einen historisierenden Kopfbau nachzumachen Das hatte nichts mit der Var(ergänzt:...iante 1 zu tun)...“ (wörtlich niedergeschrieben)
111.	Nottreppe zum Wetzlarer Weg während Baubetrieb	11.10.10	Diese Empfehlung wurde bereits im Rahmen des Gutachtens über die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen der historischen Treppenanlage benannt.
112.	Schlechtere Sichtbeziehung zum Hotel Adler mit neuem Kopfbau bei 3b!	11.10.10	Das Vorfeld des Hotels Adler öffnet sich wieder zum Bahnhofsvorplatz. Hier ist nicht die erste Sichtachse vom Bahnhofsausgang gemeint, sondern die städtebauliche Konfiguration der raumbildenden Gebäude.
113.	Kopfbau verschlanken, damit Treppe mehr zur Geltung kommt	BK1	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planungen nochmals geprüft.
114.	Keine Gastronomie mehr, da genug vorhanden	BK5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
115.	Eckiger Kopfbau passt nicht zur Rotunde des Bahnhofseingangs und der geschwungenen Treppe	BK5	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.
116.	Originaltreppe mit kulturellem Zusatz statt Kopfbau	BK5	Die Anregung wird als Wunsch verstanden, nur die Treppe im grünen Hügel zu erhalten und dieses als kulturellen Vorteil zu werten.
117.	Lift und Gebäude zu dominant und zu eckig – bitte die Ecken etwas abrunden oder schräg	BK9	Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Vorschlag wird in der weiteren Planung geprüft.
118.	Umgestaltung soll historischen Bahnhof besser zur Geltung bringen. Die wunderschöne Treppe zur Brücke soll erhalten bleiben.	BK10	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
119.	Treppennachbau auch in Ordnung (siehe Schloss)	BK13	Generelle Stellungnahme zum Thema Abriss, Sanierung oder Rekonstruktion wird zur Kenntnis genommen. Aufbauend auf der vorliegenden gutachterlichen Aussage über die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen wird eine umfassende Schadenskartierung erstellt und mit der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalpflege kommuniziert. In diesem anstehenden Planungsprozess ist festzulegen, welche einzelnen Bauteile erhalten werden können.
120.	Kopfbau erschlägt Treppe und Gesamtensemble – Aufzüge beim Eingang zum Oberhessischen Bahnhof besser	BK16	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. 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 Wegekette ein äußerst wichtiger Aspekt. Aus diesem Grund wurde die versteckte Lage der Aufzüge zwischen Treppe und dem kleinen Bahngebäude am Oberhessischen Bahnhof als unbefriedigend gewertet.
121.	Wenn Kopfbau, dann mit Knöterich beranken („Ar-	BK16	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

	chitektentrost“)		
122.	Variante 1 war Bürgerwille – wo bleibt die Demokratie?	BK18	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Abfrage eines Meinungsbildes in der Gießener Tageszeitung kann und war keine zwingende Vorgabe für eine Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung.
123.	Lieber V1 – aber wenn nicht mehr zu ändern, dann Kopfbau eingrünen (grüner Hügel) damit er der Treppe nicht die „Show klaut“	BK19	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Eingrünung der Treppe in Form eines grünen Hügels ist auch in der Variante 3b vorgesehen. Dies betrifft aber nicht den Kopfbau.
124.	Treppe mit rundem Baldachin überbauen – Pendant zu Eingang Bhf. – unter der Treppe ein Durchgang zu Hotel Adler – Hotel Adler bekommt eine höher liegende Cafe-Ebene	BK20	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits eine grundsätzliche Entscheidung zur Treppe gefällt, die diese Modifikationen nicht zulassen.
125.	Treppe mit bisheriger Rampe wieder in guter Bausubstanz aufbauen – für derzeitige Fußgänger-mengen nicht mehr ausreichend	BK21	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits eine grundsätzliche Entscheidung zur Treppe gefällt. Restaurierung der Treppe in historischer Höhenlage und Ausrichtung zum Bahnhofseingang und Integration dieser in eine moderne Architektur mit Rampen und Terrassen sowie einem Kopfbauwerk mit Aufzügen.
126.	Kein Kopfbau, nur Aufzug mit Steg – Hotel und Hügel bleiben sichtbar und spart Kosten	BK23	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits eine grundsätzliche Entscheidung zur Treppe gefällt.
127.	Ladenbetreiber möchte den „CoffeeShop“ mieten, da sein Laden neben der Bahnhofshalle später im Vergleich zu unattraktiv	BK26	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an das Liegenschaftsamt zur Aufnahme in eine Interessensliste geleitet.
128.	Infopoint mit Veranstaltungsvorverkauf in den Kopfbau	BK31	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Idee wird im Rahmen der weiteren Planungen geprüft und insbesondere mit der Gießen Marketing GmbH abgeglichen.
129.	„Hickhack“ langsam unerträglich – endlich in ansehnlichen Zustand versetzen – bitte der kostengünstigere Weg	BK32	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Kosten

130.	Kosten für Nullvariante! (nur Ausbesserung vom Bestand)	11.10.10	Der derzeitige Zustand genügt nicht mehr den Anforderungen an eine leistungsgerechte Abwicklung des ÖPNV und der Verknüpfung mit den anderen Verkehrsarten. Die laufende ständige Sanierung bedeutet den Verzehr von Finanzmitteln ohne Wertzuwachs und schlägt sich später in höheren Neubaukosten nieder.
131.	Kosten Nutzen für B+R Parkhaus und Kopfbau	11.10.10	Die Bedenken werden entgegengenommen. Durch die Bewirtschaftung des Fahrradtiefgeschosses sowie die Verpachtung von gewerblich nutzbaren Flächen wird der Stadt voraussichtlich ein Überschuss zufließen.

Divers

132.	Wie sieht es zukünftig mit der Verschmutzung aus	11.10.10	Die großen Flächen können gekehrt werden, Mülleimer werden aufgestellt und alle Bürger werden gehalten sein, diese auch zu benutzen.
133.	Angst vor Ausschreitungen und Lärm (Stuttgart 21)	BK2	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen
134.	Besucher, Studenten- und Touristinfo ist wichtig	BK5	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Idee wird im Rahmen der weiteren Planungen geprüft und insbesondere mit der Gießen Marketing GmbH abgeglichen.
135.	Lösung für die Alte Post dringend notwendig	BK5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

136.	Findet die Planung toll	BK12	Das Lob wir zur Kenntnis genommen.
137.	Lob für die generell funktionelle Aufteilung ÖPNV IV Fußgänger Erreichbarkeit < 100m	BK13	Das Lob wir zur Kenntnis genommen.
138.	Kostenaufstellung fehlte in der „ordentlich erstellten“ Ausstellung	BK14	Die bisher erstellten Kosten entsprachen den Kostenschätzungen der Vorplanung. Mit Vorlage der Entwurfsplanung wurde eine Kostenberechnung erstellt, die nach der Projektgenehmigung und der Beteiligung der Bürgerschaft in einem Bau- und Finanzierungsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen wird.
139.	Danke für das Briefkastenangebot	BK15	
140.	Kosten fehlen in der Ausstellung und es sollte die Refinanzierung dargestellt werden. Bitte nicht zu „üppig“ im Ansatzkostenblock	BK 15	Siehe Nummer 129
141.	Gesamtkonzept schon sehr gut	BK31	das Lob wir zur Kenntnis genommen.
142.	Grundsätzlich ansprechende Planung und... die Planer haben es schon schwer, da man es ja nicht jedem recht machen kann...	BK32	Auch Mitleid wird zur Kenntnis genommen.
143.	Beschluss schon gefaßt – wie geht man mit den Anregungen um?	Pradella	Die Anregungen werden aufgenommen, durch die Verwaltung zusammen mit den Planern geprüft und den Stadtverordneten zur Abwägung vorgelegt.

Anregungen von Frau Oberbürgermeisterin vom 16.10.2010

144.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verzicht auf den umstrittenen und teuren Kopfbau neben der Historischen Treppe 2. Denkmalgerechte Sanierung der Treppe und des Hügels am heutigen Ort 3. Verzicht auf das unterirdische Parkhaus 4. Schaffung weiterer kostenfreier Fahrradabstellmöglichkeiten 5. Vorziehen der hochfrequentierten Haltemöglichkeiten für Autos (Kiss and Ride-Parkplätze) 6. Vorziehen der Behindertenparkplätze in Richtung Bahnhof 7. Erhalt der ...geschützten 150 Jahre alten Platane 8. Eine ansprechende Bepflasterung des Platzes, die mehr Aufenthaltsqualität erzeugen muss 9. Punktuelle Nachbesserungen im Bereich des ÖPNV 10. Bussteige- und Wartehallen auf Funktionalität neu überprüfen 11. Durchgang vom Vorplatz zu Gleis 1 des Bahnhofs auf Funktionalität neu prüfen 12. Neue Führung für Taxen vorlegen 13. Parkmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder (mit Gebühr) im Bereich Parkhaus Lahnstraße unterbringen 		<p>Zu1: Siehe Nr. 120 und 124</p> <p>Zu 2: Siehe Nr. 108</p> <p>Zu 3: Siehe Nr. 52, 53, 54, 55, 46, 35, 36, 38</p> <p>Zu 4: Siehe Nr. 35, 36, 41, 45, 48, 56</p> <p>Zu 5: Siehe Nr. 29, 30, 31, 34</p> <p>Zu 6: Siehe Nr. 75, 76</p> <p>Zu 7: siehe Abwägung zum Bebauungsplan GI 01/04</p> <p>Zu 8: siehe Nr. 88, 100</p> <p>Zu 9: siehe Nr. 7, 8, 10, 12-14, 16-19</p> <p>Zu 10: siehe Nr. 7 (Absatz 2), 9, 11, 17, 22</p> <p>Zu 11: siehe Nr. 1</p> <p>Zu 12: siehe Nr. 23-26</p> <p>Zu 13: Im Rahmen der Planungen ist eine Bedarfsermittlung durchgeführt worden. Hier wurde festgestellt, dass die Fahrradboxen im Parkhaus Lahnstraße nicht angenommen werden. Der Standort von Abstellanlagen richtet sich unter anderem auch nach den Siedlungsschwerpunk-</p>
------	--	--	---

			ten und Fahrrouten der Radfahrer. Das Parkhaus Lahnstraße liegt zwar nahe den Gleisen, die Wegstrecke- und -länge ist für die meisten Fahrradpendler aber eher ungünstig und wird daher nicht akzeptiert.
--	--	--	---

Gießen, 20.10.2010