

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1549/2023

Abteilung: Stadtentwicklung und Stadtplanung **Bearbeiter/in:** Klonig, Sabine
Trojan, Kerstin

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei
Investitionskosten: nein ja
Drittmittel: nein ja
Folgekosten/laufender Unterhalt: nein ja
Im laufenden Haushalt eingeplant: nein ja

Produkt: 51110
Betrag: 1.500.000,- €
Betrag:
Betrag:
Fundstelle: E 10

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	12.07.2023	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	20.07.2023	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofumfeldes
hier: Beschluss zur Billigung des Vorentwurfs zum freiraum- und verkehrsplanerischen Konzept und zur Freigabe für die weitere Öffentlichkeitsbeteiligung im September

Beschlussempfehlung:

Der Vorentwurf zum freiraum- und verkehrsplanerischen Konzept zum Bahnhofumfeld wird gebilligt. Dieser soll der Öffentlichkeit im September vorgestellt werden.

Begründung:

Das Büro GDLA erarbeitet in Arbeitsgemeinschaft mit Büro MESS, Büro Plan:Kooperativ und Büro Durth Roos Consulting GmbH das freiraumplanerische Konzept zur Umgestaltung des Bahnhofumfeldes. Der Auftrag beinhaltet die Ausarbeitung des am 15.07.2021 (Vorlage Nr. 0745/2021) beschlossenen Maßnahmenpakets gemäß dem Letter of Intent sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierüber wurde zuletzt im ASBK am 03.11.2022 (Vorlage Nr. 1261/2022) informiert.

Planungsziel / Entwurfsidee

Die Stadt Speyer möchte mit der Umgestaltung des Bahnhofumfeldes einen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz bzw. zur Klimawandelanpassung leisten. Um die Menschen zum Umsteigen auf klima- und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen, strebt Speyer danach, das Fuß- und Radwegesystem und die Radinfrastruktur zu verbessern sowie den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Dabei ist ein leistungsfähiger, städtebaulich ansprechender und infrastrukturell gut ausgestatteter Bahnhofsvorplatz ein wesentlicher Baustein.

Das Projekt soll als Leuchtturmprojekt der Stadt für eine klimafreundliche Mobilität stehen. Eine verbesserte Radinfrastruktur am Bahnhof, insbesondere der Neubau eines attraktiven Fahrradparkhauses, motiviert die Menschen auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad umzusteigen, die Verkehrswende wird damit forciert.

Durch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Begrünungs-, Regenwasserbewirtschaftungs- und Entsiegelungsmaßnahmen wird sich nicht nur das lokale Stadtklima verbessern und der Platz somit speziell an Hitzetagen an Aufenthaltsqualität gewinnen, sondern es wird ein weiterer, vorbildgebender Baustein in der Klimawandelstrategie umgesetzt. Darüber hinaus wird auch die touristische Bedeutung Speyers durch den Imagegewinn am schienenbezogenen „Stadteingang“ gestärkt.

Durch die Verlagerung des Fahrradparkhauses im Bereich des heutigen Parkplatzes wird einerseits die derzeit gefährliche Engstelle entschärft, so dass der Fuß- und Radverkehr sicherer und attraktiver wird. Andererseits wird mehr Freiraum vor dem Bahnhof gewonnen, um die genannten städtebaulichen und ökologischen Maßnahmen umzusetzen.

Der neue, innenstadtnahe Zugang zum Gleis 1 wird bereits sehr gut angenommen. Hier sind Verbesserungen hinsichtlich der städtebaulichen Einbindung in Verbindung mit dem geplanten Parkhaus notwendig z.B. Wegweisung, Gestaltung, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten.

Im Maßnahmenbündel ist auch eine bessere funktionale und gestalterische Anbindung des ZOB's im Norden vorgesehen. Hier soll neben der Installation zusätzlicher Radinfrastruktur die Wegeführung verbessert werden und mittels einer Geländemodellierung ein barrierefreier Zugang zum Gleis geschaffen werden. Der gesamte Bereich um die Schneckenudelbrücke wird zusammen mit dem Bau der barrierefreien WC-Anlage neu organisiert und ansprechender gestaltet.

Damit wird im Vergleich zum ursprünglichen planerischen Ansatz, bei dem es eher um die Aufwertung der vorhandenen Platzflächen unter Beibehaltung des Radparkhauses, der sonstigen Einrichtungen und des Bodenbelags ging, eine umfassendere, aber wesentlich nachhaltigere Umgestaltung im Hinblick auf den Klimaschutz und die Verkehrswende vorgeschlagen.

Verkehrsplanerische Maßnahmen

Während des Planungsprozesses wurde deutlich, dass im Vorfeld zur eigentlichen Planung verkehrsplanerische Untersuchungen des direkten Bahnhofumfeldes sowie des weiteren Umfeldes der Bahnhofstraße notwendig sind. Das Verkehrsplanungsbüro Durth Roos hat in Abstimmung mit der Projektgruppe - insbesondere der Tiefbauabteilung - verschiedene Verkehrsvarianten geprüft und schließlich ein Verkehrskonzept erarbeitet, das eine Neuorganisation der Fuß- und Radwegführung und eine Verlegung der Parkplätze (auch K+R, E-Ladestation, Car Sharing), der Bushaltestelle sowie der Taxistandorte vorschlägt.

Die Konzeption verfolgt das Prinzip, dass auf den Plätzen rund um den Bahnhof ausschließlich Infrastruktur für Zweiräder / Fahrräder verbleiben darf, wohingegen Einrichtungen für Vierräder / PKW in die Bahnhofstraße und in die angrenzende Prinz-Luitpold-Straße verlagert werden.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Die Bushaltestellen können in den ZOB verlegt werden. Hierzu haben Vorabstimmungen mit den Verkehrsbetrieben und dem VRN stattgefunden. Die unterschiedlichen Verkehrsarten werden dadurch entzerrt und es entsteht mehr Platz zur Gestaltung und Bewegung und somit mehr Sicherheit bei den Verkehrsabläufen.

Die Neuplanung in der Bahnhofstraße sieht einen beidseitigen, fahrbahnbegleitenden, ausreichend breiten Radstreifen vor. Damit entspricht die Breite dann den Richtlinien und Unfallgefahren werden vermindert.

Vor dem Eingangsbereich des Bahnhofes soll ein großzügiger Fußgänger-Übergang im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Prinz-Luitpold-Straße mit entsprechender Ampelsteuerung geschaffen werden (ggfs. mit Belagswechsel).

Das bestehende Fahrradparkhaus soll durch einen Neubau im Bereich des jetzigen Parkplatzes ersetzt werden. Dieser wird 2-geschossig ausgebildet und umfasst ca. 600 frei zugängliche Stellplätze für unterschiedliche Fahrräder (auch Lastenräder und Anhänger), Gepäckschließfächer mit Lademöglichkeiten und eine Service-Station.

Weiterhin wurde mit der DB vereinbart, dass ein Teil des südlichen Gebäudeflügels als zugangsgesicherte Radabstellanlage für höherwertige Räder mit ca. 25 Stellplätzen umgenutzt werden kann. Das Fahrradparkhaus markiert zusammen mit dem Bahnhof die Stadteingangssituation. Angedacht ist eine im EG offene Architektur mit Fassaden- und Dachbegrünung (mit Photovoltaik). Das 1. OG wird mit Holz verkleidet. Das Gebäude wird über eine Rampenanlage und einen Treppenabgang direkt am Gleis 1 erschlossen. Das Parkhaus fungiert als Knotenpunkt für den multimodalen Verkehr, indem es Fahrradparkplätze mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn verknüpft.

Das Bike-Sharing soll im Nahbereich des Parkhauses angeordnet werden. Ca. 40 weitere teilweise überdachte Abstellanlagen sind zudem im Bahnhofsumfeld geplant.

Zur Finanzierung der neuen Radabstellanlagen, insbesondere dem Parkhaus sollen Fördermittel akquiriert werden. Hierzu hat die Stadt Speyer im Mai eine Interessenbekundung zum Förderaufruf des Bundes „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr eingereicht. Bei dem Programm beträgt die Förderquote 90 %.

Die PKW-bezogene Infrastruktur wird, wie oben erläutert, in die Bahnhofstraße und in Prinz-Luitpold-Straße verlegt. Zurzeit wird folgender Vorschlag zur Diskussion gestellt:

- Kurzzeitparkplätze und Behindertenparkplätze gegenüber vom Fahrradparkhaus, östliche Seite der Bahnhofstraße
- Kiss+Ride (K+R), E-Ladezonen, Car-Sharing, Taxen (siehe hierzu Ausführungen weiter unten) in die Prinz-Luitpold-Straße

Dies hat zur Folge, dass einige öffentliche Mixed-Parkplätze (tagsüber Kurzzeitparken, abends Anwohner) in der Prinz-Luitpold-Straße entfallen. Die genaue Anordnung und Konzeption soll im weiteren Prozess mit allen Akteuren abgestimmt werden.

In der ASBK-Sitzung werden die Planungen anhand einer Präsentation durch das Büro Durth Ross ausführlich erläutert.

Freiraumplanerische Maßnahmen

Der freiraumplanerische Entwurf liegt in ersten Ansätzen vor und wird im Zuge der verkehrsplanerischen Festlegungen finalisiert. Dabei liegt der Fokus auf einer klimawandelangepassten Gestaltung des Freiraums. Der Bahnhofsvorplatz soll großflächig entsiegelt bzw. mit neuem Belag versehen und mit polygonal geformten Grün- / Beetflächen mit integrierten Sitzelementen gestalterisch aufgewertet werden. Wesentlich ist die Neupflanzung von Klimabäumen, um für Verschattung zu sorgen. Somit wird die Aufenthaltsqualität für Bahn- und Busreisende deutlich verbessert.

Der neugewonnene Platz am Standort des jetzigen Radparkhauses soll vorrangig zum Aufenthalt genutzt werden, wohingegen in den Bereichen um das neue Parkhaus und um die Schneckennudelbrücke auch Radinfrastruktur integriert werden kann (Bike-Sharing, Fahrradboxen, Reparaturstation). Die Haupteingangszone ist weiterhin offen zur Prinz-Luitpold-Straße gestaltet, um die Sichtbeziehung zu den dort vorgesehenen Verkehrsangeboten zu gewährleisten. Zudem wird eine Gepäckrampe ergänzt.

Die Zone um die Schneckennudel wird komplett umstrukturiert, begrünt und vom Gelände so modelliert, dass der Übergang zum ZOB / Bushaltestelle Bahnhof barrierefrei ist. Auch in diesem Bereich sollen neue Sitzgelegenheiten entstehen. Weiterhin ist ein Treppenabgang von der Fußgängerbrücke in Richtung ZOB angedacht. Das ehemalige Kiosk mit einer Toilettenanlage und Informationsmöglichkeiten (Infosteile) wird in die Gestaltung integriert.

Ein neuentwickeltes System zur Regenwasserversickerung und Speichermöglichkeiten über Rigolen im Boden folgt dem Prinzip der Schwammstadt. Fassadenbegrünung und Dachbegrünung am Radparkhaus sorgen ebenfalls für ein besseres Kleinklima am derzeit unbeschatteten Bahnhofsvorplatz. Weitere gestalterische Maßnahmen sind die Verbesserung der Beschilderung und Wegweisung sowie der Beleuchtung.

Die Freiraumgestaltung wird in der Sitzung anhand einer Präsentation durch das Büro GDLA ausführlich erläutert.

Abstimmungen mit Schlüsselpersonen oder -gruppen:

Die Planung wird begleitet durch eine Projektgruppe, in der in erster Linie die Stadtplanungs-, Tiefbau- und Hochbauabteilungen sowie die Bahn vertreten sind. Darüber hinaus tagt auch eine erweiterte Projektgruppe (PG+) mit den genannten und folgenden weiteren Teilnehmern: VRN, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (SPNV), SWS, Verkehrsbetriebe, Klimaschutzbeauftragte, Stabsstelle Klimaschutz (Strategische Stadtentwicklung und Zukunftsfragen), Stelle Bürgerservice, -beteiligung, Grünflächenplanung, Straßenverkehrsbehörde, Bauverwaltung.

Die vorgestellten Entwurfsprinzipien wurden von allen Teilnehmenden positiv mitgetragen.

Darüber hinaus wurden im Vorfeld bestimmte Schlüsselpersonen oder -gruppen über die Planungsabsichten bzw. Stelle Bürgerbeteiligung informiert: Taxiunternehmen in Speyer, die Polizei, VertreterInnen des Jugendstadtrats, Behindertenbeauftragte, Seniorenbüro sowie im weiteren Verlauf Anwohnende der Prinz-Luitpold-Straße.

Die Planungsideen wurde von VertreterInnen der Verwaltung erläutert und gemeinsam diskutiert.

Die Anregungen der Schlüsselpersonen wurden entgegengenommen und sind teilweise bereits in den Planungsprozess eingeflossen.

Mit der Gruppe der Taxiunternehmen wurden unterschiedliche Varianten der Anordnung der Taxi-Standplätze in Prinz-Luitpold-Straße diskutiert. Generell wurde eine Verlagerung in die Prinz-Luitpold-Straße positiv gesehen, da die Platz- und Wartebeziehungen hier besser sind im Vergleich zum jetzigen Standort. Bedingungen sind eine großzügige Fußgängerüberquerung in der Bahnhofstraße, Sichtkontakt zum Bahnhofseingang und E-Lademöglichkeiten. Weiterhin werden zusätzliche Abstellplätze gewünscht, die im Innenstadtbereich gesucht werden sollen.

Verworfenen Varianten:

- Unechte Einbahnstraße für Taxen: Taxen stehen aufgereiht entgegen der Einbahnrichtung in direkter Blickbeziehung zum Bahnhof. Da ein Ausscheren aus der Reihe aufgrund des Gegenverkehrs in diesem Fall nicht möglich wäre, wird diese Variante von den Taxibetreibern abgelehnt.
- Die Einbahnstraßenrichtung der Prinz-Luitpold-Straße wird gedreht: Diese Variante bevorzugen die Taxiunternehmen. Allerdings entstehen dadurch Verkehrsverlagerungen in die angrenzenden Seitenstraßen, was die AnwohnerInnen belasten könnte. Zudem müsste die Ampelanlage ertüchtigt werden (zusätzliche Signalanlage in der Prinz-Luitpold-Straße sowie eine Anpassung des Signalzeitenprogramms).

Dadurch ergeben sich häufigere Rotphasen für den Durchgangsverkehr auf der Bahnhofstraße. Dies würde zu mehr Staus führen und sich, im Hinblick auf die erhöhte Frequenz der Busse negativ auf den Busverkehr auswirken. Diese Variante wird daher seitens Verwaltung und Planenden kritisch gesehen.

Bei der nun vorgeschlagenen Variante fahren die Taxen mit der Einbahnstraße in die Prinz-Luitpold-Straße ein und stellen sich in der markierten Wartezone auf. Gegebenenfalls rücken die FahrerInnen dann rückwärts in Richtung Bahnhof auf, um auf den ersten Warteplatz (Nähe Bahnhofstraße) zu kommen. Dies wird teilweise kritisch gesehen, da die Aufstellung und Abfahrt zunächst etwas kompliziert erscheint. Die TaxifahrerInnen betonen jedoch auch, dass die Nutzenden eine freie Fahrzeugwahl haben und die Reihenfolge der parkenden Autos nicht entscheidend ist. Nachteilig wurde auch die Tatsache gesehen, dass die Taxen vom Bahnhof aus nur von hinten zu erkennen sind. Es sollen weitere Abstimmungen mit den Taxiunternehmen erfolgen.

Das Projekt wurde am 05.07. dem Gestaltungsbeirat vorgestellt und diskutiert.

Kostenschätzung

Die nachhaltigere Umgestaltung verursacht im Vergleich zur ersten Kostenschätzung von 2021 (450.000 EUR), der ein moderater Entwurfsansatz zu Grunde lag (insbesondere ohne Belagsänderung und Regenwasserversickerung), höhere Baukosten als ursprünglich angenommen.

Die aktuell geschätzten Baukosten für die Freiraumplanung „Bahnhofsumfeld“ liegen bei ca.

1.300.000 € netto. Der Bau des neuen Radparkhauses wird grob auf 1.500.000 € netto geschätzt. Die mögliche Förderquote bei einer Förderzusage für das Parkhaus liegt bei 90%.

Der Umbau des Kiosks zu einer WC-Anlage beträgt ca. 90.000€ netto (abzüglich 90 % Förderung)

Das Honorar des Büros Durth Roos zur Verkehrsuntersuchung (notwendige Auftragsenerweiterung) beläuft sich auf rund 30.000 € netto. Das Honorar GDLA erhöht sich aufgrund des größeren Umfangs bzw. der höheren Baukosten entsprechend HOAI.

Im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung werden die Kosten detaillierter ermittelt.

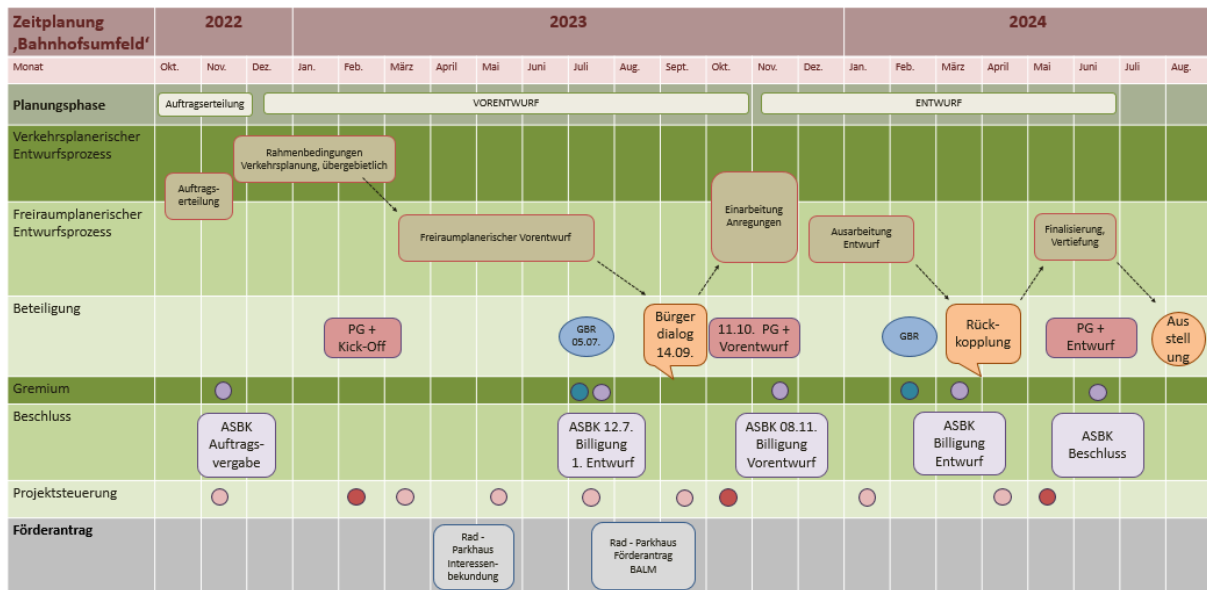
Gestattungsvertrag

Zur Umsetzung der Maßnahmen ist ein Gestattungsvertrag mit der Bahn abzuschließen.

Zeitplanung:

Nächste Schritte: Vgl. Grafik

- Öffentlichkeitsbeteiligung „Bürgerdialog“ zum ersten Entwurf im September (vorauss. 14.09.2023)
- Erweiterte Projektgruppe PG+ am 11.10.2023
- Beschluss Vorentwurf: ASBK im November / Dezember
- Rückkopplung im Gestaltungsbeirat 1. Quartal 2024
- Weitere Bürgerbeteiligung „Rückkopplung“ im Frühjahr 2024
- Beschluss Entwurf: ASBK im 2. Quartal 2024



Der ursprünglich vorgesehene Planungsprozess hat sich aufgrund der vorgelagerten verkehrsplanerischen Untersuchungen verlängert. Daher wird sich auch die Umsetzung des Umbaus des Kiosks in eine barrierefrei WC-Anlage zeitlich verschieben (Mitte 2024).

Für den Bau des Radparkhauses ist bei Zusage einer Förderung folgende Zeitschiene vorgesehen
 2024 – Entwurf Parkhaus + Freiraum und Ausführungsplanung

2025 – Ausschreibung und Bauphase

2026 – Bauphase, Fertigstellung und Abrechnung

Sachstand im Überblick:

ASBK	11.12.2018 (Nr. 2765/2018), Zwischenbericht Entwicklungsidee
Bürgerbeteiligung	11.03.2019 Allgemeine Auftaktveranstaltung zum Stadtbau, 26.06.2019 Vor-Ort-Dialog „Mobilitätspunkt Hauptbahnhof“
ASBK	10.09.2019 (Nr. 0049/2019) Konzeptskizzen Büro MESS, Minimal- und Maximalvariante
Gestaltungsbeirat	30.10.2019 Empfehlung des Gestaltungsbeirats zum größeren Maßnahmenpaket
Haupt- und Stiftungsausschuss	03.12.2020 (Nr. 0534/2020) Beschluss des Erwerbs des Pavillons am Busbahnhof
ASBK / STR	07.07.2021 (Nr. 0745/2021) Beschlussfassung Weiterverfolgung des vorgeschlagenen Maßnahmenpakets und Verwaltung wird beauftragt die Planung zu detaillieren, Kosten zu ermitteln, weitere Fördermöglichkeiten zu eruieren und einen Gestattungsvertrag mit der Bahn vorzubereiten. Stadtratssitzung vom 15.07.2021, Vorlagen Nr. 0745/2021, Beschluss zur Weiterverfolgung Maßnahmenpaket und Beauftragung Verwaltung zur Detaillierung.

Anlagen:

- TOP_1_Anlage01_D+R-Verkehr-Variante1.pdf
- TOP_1_Anlage02_D+R-Verkehr-Variante2.pdf
- TOP_1_Anlage03_GDLA Gestaltung.pdf
- TOP_1_Anlage04_MESS-Ansichten.pdf
- TOP_1_Anlage05_MESS-Isometrien.pdf

Hinweis:

Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buergerinfo2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.