

Drucksache Nr.: 144/2015

Dezernat I

Federführend: Stadtentwicklung und  
Bauwesen

Anlagen: 4 kleine Pläne

Az.: 220 ba/mp

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Ausschuss für Bau und Planung	19.05.2015	N	zur Vorberatung
Stadtrat	28.05.2015	Ö	zur Beschlussfassung

## Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes und ZOB

### Antrag:

In Hinblick auf die in der Anlage beigefügten Szenarien zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des ZOB beschließt der Rat der Stadt Neustadt an der Weinstraße, das Szenario 3 den künftigen Umgestaltungsplanungen zugrunde zu legen.

Die Verwaltung möge zügig:

- mit dem Hauptflächeneigentümer DB Station & Service Verhandlungen aufnehmen zum Abschluss eines Gestattungsvertrages über die Neugestaltung,
- mit den Fördermittelgebern des Landes Zuschussverhandlungen aufnehmen,
- einen Vergabevorschlag über die Planungsleistungen vorbereiten,
- einen „runden Tisch“ mit allen fachlich Beteiligten (wie z.B. Busbetreiber, ZSPNV, VRN ...) und Nachbareigentümern einberufen, der die Planungen begleiten soll.

Erforderliche Haushaltsmittel zum Umbau sind in der Haushaltsplanung für 2016 vorzusehen.

### Begründung:

Die Verwaltung hat in der Sitzung des Stadtrates vom 24.03.2015 und in der Sitzung des Innenstadtbeirates vom 14.04.2015 verdeutlicht, wie die in der Anlage befindlichen Szenarien zu Stande kamen und zu interpretieren sind.

**Szenario 1** wurde aus folgenden *hauptsächlichen* Gründen verworfen:

- Insgesamt würden durch die Planung etwa 140 P+R-Plätze der DB-Bahnpark wegfallen, für die ein Ersatz in einem Parkhaus / einer Parkpalette östlich des Bahnhofs geschaffen werden müsste (das sind 80 Plätze mehr als in Szenario 3). Die Rahmenbedingungen hierfür sind als schwierig einzuschätzen. Die Esso-Tankstelle ist langfristig vermietet und steht absehbar für die nächsten Jahre nicht zur Verfügung. Im Bereich des oberen Plateaus wäre durch die Rahmenbedingungen nur ein einzügiges Parkhaus mit einer Breite von 16 m möglich, verbunden mit einer aufwändigeren Erschließung durch Vollgeschossrampen.

- Die bestehenden Pausenplätze für Linienbusse östlich des Gebäudes Bahnhofstraße 12 würden wegfallen oder zumindest stark eingeschränkt. Ein Ersatz müsste im Bereich des Bahnhofsvorplatzes oder andernorts angeboten werden.

**Szenario 2** wurde aus folgenden *hauptsächlichen* Gründen verworfen:

- Wenngleich der ZOB östlich des Bahnhofs vom Platzbedarf grundsätzlich möglich wäre, wird vor allem der Betriebsablauf – auch von den Experten der DB Station & Service – als problematisch beurteilt. Kritisch wird hier insbesondere die Zu- und Abfahrtssituation (Engstelle) gesehen, bei der sich ein- und ausfahrende Busse voraussichtlich behindern würden.
- Der vor dem Bahnhof vorgesehene Stadtplatz wäre in etwa 2,4x so groß wie der Marktplatz und in etwa 4,2x so groß wie der Hetzelplatz, ohne dass ihm eine konkrete Funktion zukäme. Von den städtebaulichen Rahmenbedingungen her (Platzgröße, Dimension der umgebenden Gebäude, Nutzungen) steht zu befürchten, dass sich eine Belegung des Platzes als schwierig gestaltet und dass es sich im Endeffekt um eine „toten Platz“ handeln wird.
- Insgesamt würden durch die Planung etwa 140 P+R-Plätze der DB-Bahnpark wegfallen, für die ein Ersatz in einem Parkhaus geschaffen werden müsste (das sind 80 Plätze mehr als in Szenario 3). Das Parken müsste dann auch zwingend, unabhängig von Rentierlichkeitsfragen, westlich des Bahnhofs zur Realisierung kommen.
- Auch hier würden die bestehenden Pausenplätze für Linienbusse östlich des Bahnhofs wegfallen. Ein Ersatz müsste andernorts angeboten werden.

**Szenario 4** wiederum wurde aus folgenden *hauptsächlichen* Gründen verworfen:

- Die Umsteigeverbindungen Bus / Bahn sind aufgrund der großen Entfernung des ZOB zum Gleiszugang nicht optimal.
- Die Lage des ZOB seitlich vor dem Hauptbahnhof ist von den Platzverhältnissen als beengt einzuschätzen. Darüber hinaus ist die zur Einfassung des Bahnhofsvorplatzes städtebaulich wichtige Raumkante (durch ein begrenzendes Gebäude) nicht mehr möglich. Im Bereich hinter der Post wäre für eine ergänzende Nutzung lediglich eine Restfläche übrig.
- In Bezug auf die wegfallenden P+R-Parkplätze und ein mögliches Parkhaus östlich des Bahnhofs wird auf die Begründung zu Szenario 1 verwiesen. Auch hier würden die bestehenden Pausenplätze für Linienbusse östlich des Bahnhofs wegfallen. Ein Ersatz müsste andernorts angeboten werden.

Vor diesem Hintergrund ist **Szenario 3** aus folgenden *hauptsächlichen* Gründen zu favorisieren:

- Der neu zu gestaltende Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) liegt dem Bahnhofsgebäude direkt vorgelagert. Damit ist er gut auffindbar und auf kurzem Wege erreichbar. Für die zentrale Lage spricht:
  - gute Möglichkeiten, eine optimale Zu- und Abfahrtssituation für die Busse zu schaffen,
  - beste Lage zur Verknüpfung der Verkehre,
  - kurze Laufwege zwischen Bahnhof, ZOB und Innenstadt führen i.d.R. zu höherer Akzeptanz des ÖPNV,
  - Funktion des ZOB als Entrée in die Innenstadt ist am besten auf dem Bahnhofsvorplatz zu lösen (ZOB muss Bus-Kunden auch direkt in die Innenstadt „ver“leiten),
  - gute Voraussetzungen, die notwendige Barrierefreiheit zu schaffen.
- Im Baufeld hinter dem heutigen Postgebäude liegen bessere Rahmenbedingungen zur Realisierung eines Parkhauses / einer Parkpalette vor als östlich des Bahnhofs. Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit, den Bahnhofsvorplatz durch ein Gebäude neu zu

fassen (Raumkante) und ergänzende, belebende, frequenzbringende Nutzungen anzusiedeln.

- Der Bereich des Park+Ride-Parkplatzes Ost bliebe zunächst i.W. in seiner heutigen Form als P+R Parkplatz der Bahnpark (84 Stellplätze) bzw. für Busabstellplätze erhalten. Damit wird die Möglichkeit offen gehalten, an das bestehende Gleis 1b (heute Abstellgleis) einen Bahnsteig (3 m Breite zzgl. 3 m breite Rettungszufahrt) anzugliedern sowie in diesem Bereich ergänzend auch weitere überdachte Bike+Ride-Möglichkeiten zu schaffen. Nicht zuletzt werden auch Entwicklungsoptionen für eine Neuordnung des gesamten östlichen Baufeldes offengehalten (z.B. Integration Innenstadt-Vollsortimenter), die sich nach Auslaufen des aktuellen Vertrags mit der ESSO-Tankstelle ergeben können.
- Insgesamt gehen nur ca. 60 P+R Stellplätze der DB Bahnpark verloren. Das sind deutlich weniger, als bei allen anderen Szenarien.
- In den Vorgesprächen hat sich bei den Gesprächspartnern DB Station & Service, DB Bahnpark, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr, Aurelis, WBG und TKS Szenario 3 als Vorzugskonzept für die Weiterentwicklung herausgestellt.

Prämissen für die weitere differenzierte ZOB- und Freiflächenplanung sind dabei:

- a) Die ZOB-Lösung soll in der weiteren Planung so ausgestaltet werden, dass das Deutsche Weinlesefest grundsätzlich auch zukünftig auf dem Bahnhofsvorplatz und dem Saalbauvorplatz stattfinden kann. Die für den ZOB vorzusehenden Überdachungselemente auf der Mittelinsel sind so zu gestalten, dass
  - die zentrale Sichtachse auf das Bahnhofsgebäude frei bleibt (Zweiteilung),
  - sie als Wetterschutz für die wartenden Menschen dienen und
  - sie zu Zeiten des Deutschen Weinlesefestes umgenutzt werden können.

Auch dürfen Bussteige bzw. haltende Busse die zentrale Sichtachse auf das Bahnhofsgebäude nicht völlig verstellen.

- b) An den Rändern des Bahnhofsvorplatzes sollen ausreichend breite Seitenbereiche eingeplant werden, die eine Belegung des Platzes mit Gastronomie und attraktiven Aufenthaltsgelegenheiten sicher stellen.
- c) Der prägende Baumbestand im Bereich des Bahnhofsvorplatzes soll weitestmöglich erhalten bleiben.

Geprüft wurde zwischenzeitlich nochmals, dass das Platzangebot vor dem Bahnhofsgebäude zur ZOB-Neugestaltung definitiv ausreicht. Aktuell verfügt der ZOB über 6 Bussteige, einer davon ist auch für Gelenkbusse geeignet. Es halten dort derzeit nach aktuellen Erhebungen der Abt. 220 maximal 6 Busse gleichzeitig, zu vielen Zeiten aber auch weniger. Darüber hinaus verbringen verschiedene Busse auch Pausenzeiten in Randlage des ZOB oder auch an den Bussteigen selbst. Mehr als 8 Busse wurden jedoch nie gleichzeitig angetroffen.

Neustadt an der Weinstraße, 06.05.2015

Oberbürgermeister