

**Der Magistrat**

**Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung**

Vorlagennummer: **STV/3290/2010**  
 Öffentlichkeitsstatus: öffentlich  
 Datum: 08.09.2010

Amt: Stadtplanungsamt  
 Aktenzeichen/Telefon: - 61 - Cr/Gm - 2327, - 66 - Rv/Schw -  
 Verfasser/-in: Frau Cremer  
 Herr Ravizza  
 Herr Schwarz

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

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

**Betreff:**

**Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Gießen - Projektgenehmigung der Straßen- und Freiflächenplanung**  
**- Antrag des Magistrats vom 08.09.2010 -**

**Antrag:**

- „1. Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes nach Maßgabe der Anlagen 1 und 2 wird als Projekt beschlossen.
2. Der Magistrat wird beauftragt, eine Veranstaltung zur öffentlichen Unterrichtung der Bürgerschaft nach Vorstellung der Planung durch die Verwaltung durchzuführen, bei der diese Gelegenheit erhält, zu dem Projekt Stellung zu nehmen und Anregungen und Bedenken vorzutragen.
3. Der Magistrat wird beauftragt, die vorgetragenen Stellungnahmen, Anregungen und Bedenken zu prüfen und dort, wo es sinnvoll ist, den Projektbeschluss entsprechend zu überarbeiten.

4. Den überarbeiteten Projektbeschluss und die nicht übernommenen Stellungnahmen und Bedenken legt der Magistrat der Stadtverordnetenversammlung mit dem Bau- und Finanzierungsbeschluss für das Projekt Bahnhofsvorplatz zur Beschlussfassung vor.
5. Die vorhandene Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Liebigstraße, sowie die Liebigstraße bis zur Frankfurter Straße werden als verkehrswichtige innerörtliche Straße eingestuft.“

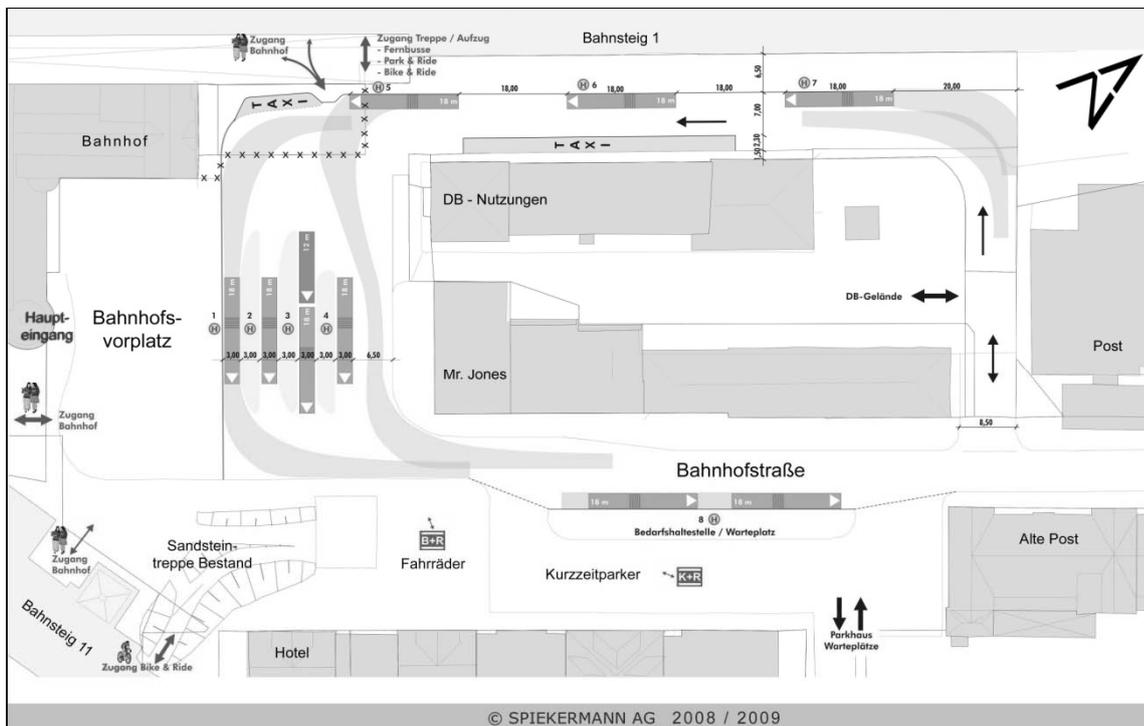
### Begründung:

Der Bahnhofsvorplatz Gießen ist als Verkehrsknotenpunkt in seiner Größe, mit seiner maroden Substanz und mit seinem Funktionsablauf nur noch eingeschränkt leistungsfähig. Gleichzeitig steht der Verkehrsknotenpunkt des ÖPNV im Konflikt zu einer großzügigen und repräsentativen Gestaltung des Bahnhofsvorbereiches.

Die Stadtverwaltung hat in der Vergangenheit den erforderlichen Grunderwerb getätigt und mit unterschiedlichen Fachplanern aufbauend auf die notwendige Verknüpfung der Verkehrsarten des sogenannten Umweltverbundes (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußgänger) die Voraussetzungen geschaffen, den Bahnhofsbereich neu zu gestalten.

Mit der Vorlage STV/1095/2001 wurde damals bereits der Grundsatzbeschluss zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes gefasst. Dieser bildet die Grundlage für die nun vorgelegte Gesamtplanung, wobei auch der Beschluss STV/3105/2010 zur Treppenvariante 3b in der vorliegenden Planung berücksichtigt wurde.

Alle funktionalen Notwendigkeiten wurden im Rahmen von Verkehrsgutachten ermittelt und konzeptionell mit den betroffenen Verkehrsbetrieben und der DB Station & Service abgestimmt.



Grundsätzliches Funktionskonzept mit Busumfahrung parallel zu Bahnsteig 1

### Funktionskonzept

Die zukünftige Abwicklung des Busverkehrs erfolgt über Bussteige, die in einem Haltestreifen parallel zu den Hauptgleisen gelegen sind, und Bussteige in Parallelaufstellung auf dem Bahnhofsvorplatz. Die so angeordneten Bussteige erlauben unabhängiges Zu- und Abfahren sowie die Nutzung durch jede Art von Bussen bis hin zum 18-m- Gelenkbus. Die feste Bussteigzuordnung sieht ein Abfahren der Buslinien, abgesehen von Ausnahmen, immer vom selben Bussteig vor. Die Umfahrung im Einrichtungsverkehr ist ausschließlich Bussen und Taxis vorbehalten, Lieferverkehr wird nur mit Sondergenehmigung zugelassen.

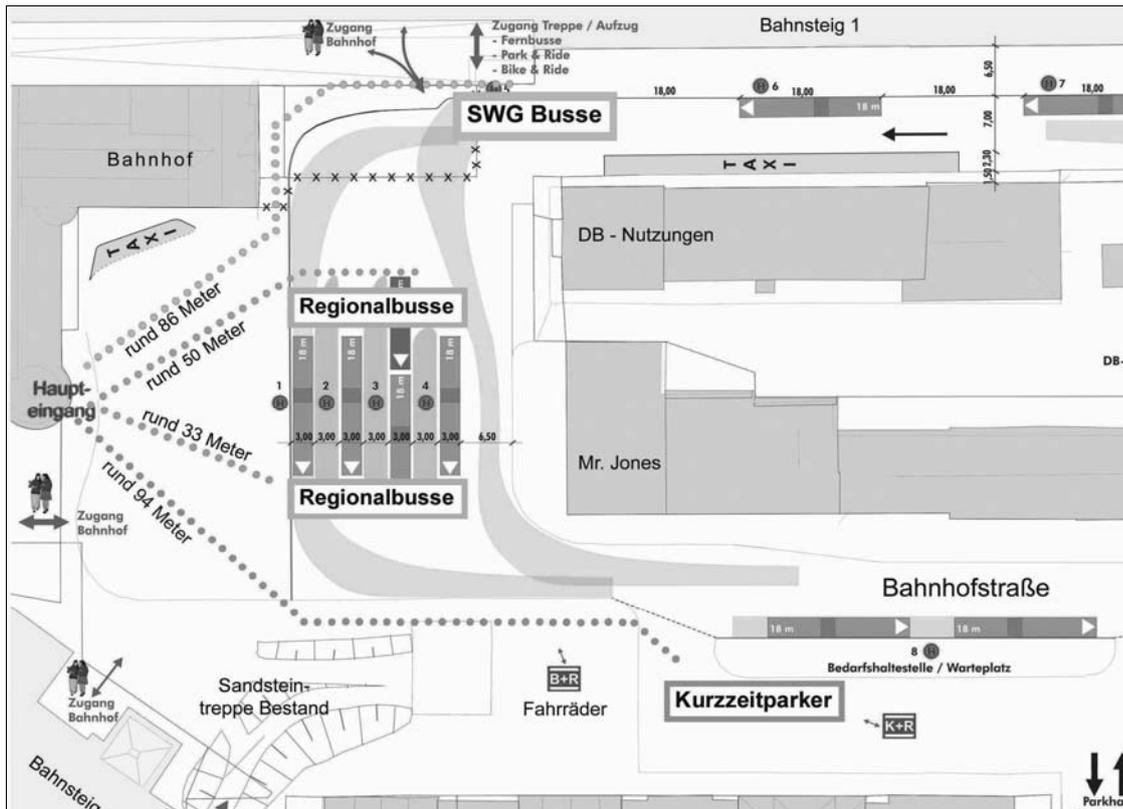
Der Busfahrplan funktioniert aufgrund der räumlichen Enge in Gießen nur mit fünf Buswartepätzen auf dem ehemaligen Kohlenhofgelände hinter der alten Post. Die Parkplätze werden von den Regionallinien angefahren, sobald diese eine Aufenthaltsdauer von mehr als 12 Minuten haben.

In der Bahnhofstraße wird 2 Mal täglich eine Behelfshaltestelle notwendig, damit alle Buslinien bei Verspätungen der Züge eine fünfminütige Anschlussicherung gewährleisten können. Diese Haltestelle soll in den Morgenstunden auch von den Schulbussen der SWG genutzt werden.

Der Bahnhofsvorplatz bleibt den Fußgängern vorbehalten und wird nur von Taxen und dem Lieferverkehr für das Bahnhofsgebäude befahren werden. Die Taxinachrucker bekommen eine separate Taxispur parallel zu Hauptgleisen/ zu Bahnsteig 1.

Auf den ehemaligen Bussteigflächen der Stadtwerke werden zukünftig Kurzzeit- und Behindertenparkplätze eingerichtet, so dass auch das Bringen und Holen durch private PKW möglich bleibt. Durch den Neubau der DB-Bahnunterführung ist der direkte Zugang über den Haupteingang des Bahnhofs für alle Verkehrsteilnehmer in vertretbarer Entfernung. Die Bahnkunden können aber auch wie bisher über den Bahnsteig 1 zur Über- oder Unterführung gelangen.

Zwischen der historischen Treppe mit Kopfbau und den Kurzzeitparkplätzen liegt zukünftig die Fläche für das Fahrradparken.



Zukünftige Wegelängen für Fußgänger

### Gestaltungskonzept

Die neue Planung schafft drei klar definierte Stadträume mit Straßen und Plätzen, die deutlich zueinander abgegrenzt sind und deren Übergänge eindeutig ausformuliert und somit erfahrbar werden.

Die **Bahnhofstrasse** wird durch seitliche Baumreihen gefasst, als Straßenraum erkennbar gemacht und bis zum Bahnhofplatz verlängert. Die Kurzzeitstellplätze liegen als einheitlich gestaltete **Platzfläche neben der Bahnhofstrasse**, längsseitig begrenzt durch beidseitige Baumreihen und auf den Schmalseiten durch die Alte Post und dem dieser gegenüber angeordneten Kopfbau der neuen Treppen- und Rampenanlage.

Der **Bahnhofsvorplatz** kann nun als zurückhaltend und soweit als möglich einheitlich gestaltete Platzfläche mit der Betonung des historischen Bahnhofsgebäudes entwickelt werden. Auch die Gestaltung aller Ein- und Aufbauten nimmt auf die historische Umgebung Rücksicht.

Die gestalterische Verbindung dieser drei Stadträume erfolgt durch eine durchgängig aufeinander abgestimmte Farbigekeit der Oberflächengestaltung.

Die hochbelasteten Straßen und Bushaltepunkte werden mit technisch notwendigem Asphalt und Beton ausgeführt. Alle übrigen Platzflächen und Gehsteige werden einheitlich mit Pflasterbelägen unterschiedlicher Größe belegt und mit zurückhaltend gestalteter Rummöblierung von der Baumscheibe über die Pflanzkübel bis zu den Bushaltestellenüberdachungen ausgestattet.

Das Pflaster wird mit einem taktilen Leitsystem für Blinde- und sehbehinderte Menschen versehen, so dass zukünftig eine verkehrssichere Wegeketten entsteht.

Die Farbgebung aller Pflasterflächen und Möblierungen wird analog zur Innenstadt auf einer Musterfläche entwickelt und den Stadtverordneten separat vorgestellt bzw. von ihnen zu beschließen sein.

Die Planung der **Bahnhofstraße bis zur Einmündung Liebigstraße** sieht einen einheitlich gestalteten Straßenraum vor, wobei der Charakter einer klassischen Straße mit Fahrbahn und Gehweg erhalten bleibt.

Das **Fahrradtiefgeschoß** liegt zwischen der neuen Stellplatzanlage und dem Kopfbau der Treppen- und Rampenanlage. Es ist um ein Geschoss gegenüber dem Platzniveau abgesenkt. Dies folgt dem städtebaulichen Grundkonzept und belässt die wichtigen Blickbeziehungen von den Parkplätzen zu Bahnhof und neuem Treppen-/ Rampenbauwerk einerseits und von der rückwärtigen Bebauung (Hotel Adler und Nachbarn) zu dem neu gestalteten Bahnhofplatz andererseits. Durch eine großzügige Öffnung und eine breite Treppe mit begleitender Rampe ist das Tiefgeschoss gut einsehbar und als tiefer liegender Teil der neuen Platzgestaltung direkt an den Fahrradweg angebunden. Mehr als 80 % der insgesamt ca. 380 Fahrradstellplätze sind überdacht und wettergeschützt.

Die **Bushalteüberdachungen auf dem Bahnhofplatz** ordnen sich dem eher kleinen Stadtraum unter und weisen eine zurückhaltende und transparente Gestaltung auf. Jeweils zwei Einheiten einer Grundgröße von 6 x 2,5 m werden an allen vier Bussteigen axial nebeneinander aufgestellt. Die witterungsbedingt notwendigen Rückseiten sind verglast. Unter der Überdachung gibt es ausreichend große Bereiche zum Sitzen und zum Stehen.

Um die geänderte Verkehrsführung (**Busumfahrung entlang Bahnsteig 1**) zu ermöglichen, muss das an dem ehemaligen Fürstenbahnhof angebaute zweigeschossige Gebäude (Expressguthalle) entsprechend der Verpflichtung aus dem Grundstückskaufvertrag rückgebaut werden. Dadurch wird die Längsfassade des ehemaligen Fürstenbahnhofes wieder freigestellt und zu einer wichtigen Platzfassade. Diese Fassade soll in Abstimmung mit dem Eigentümer, der DB, gemäß vorliegenden historischen Plänen und Fotos wieder in ihren ursprünglichen gestalterischen Zustand rückgebaut werden.

Mit dem seinerzeitigen Anbau der Expressguthalle wurde auch die historische Überdachung des Bahngleises 1 geändert. Das Satteldach wurde zu einem Pultdach umgebaut. Auch dies soll jetzt wieder analog zu den beiden frei stehenden letzten Achsen auf den ursprünglichen Zustand zurückgebaut werden. Der Bereich unter diesem Dach erhält zukünftig eine große Bedeutung als kurze Verbindung zwischen den Gleisen und dem Vorplatz, aber auch als regengeschützter Aufenthaltsbereich für Bahn- und Busnutzer.

Der Verkehrsknotenpunkt Bahnhof benötigt zu jeder Tageszeit eine funktionale sowie dem historischen Ort angemessene **Beleuchtung**. Diese Lichtplanung wird separat erarbeitet und mit den gestalterischen Überlegungen abgestimmt.

### Kosten

Die reinen Baukosten im zentralen Bereich des Bahnhofes mit Busumfahrung, Bushaltestellen für SWG Busse, Busbahnhof für Regionalbusse und Bahnhofsvorplatz, Treppenanlage, Kurzzeitparkplätzen und Fahrradtiefgeschoss (Bereich Bebauungsplan) belaufen sich gemäß Kostenschätzung auf rund 8,75 Mio. Euro.

Zu diesen Kosten hinzuzurechnen sind alle Grunderwerbskosten, Vermessungskosten, die Planungskosten sowie weitere Nebenkosten.

Festzustellen ist aber bereits jetzt, dass aufgrund der Komplexität der Aufgabe auf engem Raum und der fehlenden Leitungspläne im Bereich der DB-Flächen ein sehr hoher Untersuchungs-, Planungs- und Koordinationsaufwand erforderlich ist. Derzeit rechnet die Verwaltung daher mit einem Nebenkostenaufwand von 20% der reinen Baukosten.

Im Bereich der Bahnhofstraße bis zur Einmündung Liebigstraße entstehen durch notwendige Umbauarbeiten reine Baukosten gemäß Kostenschätzung in Höhe von rund 1,8 Mio. Euro.

Im Umgriff des Bahnhofs wird zudem ein kostenmäßig noch nicht zu bezifferndes archäologisches Gutachten gefordert (siehe hierzu auch die STV zum Bebauungsplan GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz“).

#### Erhebung von Beiträgen

Für die anstehenden Baumaßnahmen werden für den Straßenbau Beiträge erhoben. Wegen der Komplexität müssen die Flächen in mehreren abrechnungstechnisch zuordnungsbaaren Teilflächen eingeteilt werden.

Mit weiterer Bearbeitung der Planung wird die satzungsgemäße Beteiligung der Anlieger erfolgen.

#### Planungsstand und weiterer Zeitablauf

Nach erfolgter Projektgenehmigung werden eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und eine öffentliche Unterrichtung der Bürgerschaft durchgeführt.

Ebenso sind im Rahmen von Bemusterungen Materialien und Farben abzustimmen, die mit den bestehenden Kulturdenkmälern harmonieren, Vandalismus resistent sind und eine ansprechende Gestaltung dieses wichtigen Stadteingangs ausmachen.

Die Verwaltung kann erst dann den sogenannten Bau- und Finanzierungsbeschluss für die Gesamtmaßnahme vorbereiten. Dieser ist zwingender Bestandteil der Förderantragsunterlagen.

In den folgenden Monaten werden auch die weiteren Planungen zum Treppen- und Rampenbauwerk mit Fahrradiefgeschoss weitergeführt.

#### Förderantrag für GVFG Mittel beim Land Hessen

Für die Busbetriebsflächen werden Zuschüsse in Höhe von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten nach dem GVFG-ÖPNV erwartet.

Für die Straßenflächen Bahnhofstraße von Knotenpunkt Liebigstraße bis zur Zufahrt der Kurzzeitparkplätze sowie für das Fahrradiefgeschoss werden nach dem GVFG-IV rd 70 % Zuschüsse erwartet. Die genauen Beträge können derzeit noch nicht dezidiert benannt werden.

Zur Erlangung der Förderfähigkeit für den Bereich Bahnhofstraße und Liebigstraße müssen die nicht klassifizierten Straßen als verkehrswichtige innerörtliche Straßen eingestuft werden.

Auf den städtischen Haushalt bezogen werden die anfallenden Kosten über die Investitionsnummer: 662009033 | Kostenträger: 1264010100 | Kostenstelle: 660401 verrechnet. Die Leitungsträger werden an den Baukosten anteilig beteiligt.

Die Verwaltung kann die Refinanzierung durch Beiträge zum Straßenbau und die anteilige Beteiligung der Leitungsträger noch nicht beziffern, so dass die Beteiligung der Kämmerei erst zum Bau- und Finanzierungsbeschluss vereinbart wurde. In der Vorlage werden dann auch die Folgekosten dargestellt.

Um Beschlussfassung wird gebeten.

**Anlagen:**

1. Lageplan Bahnhofsvorplatz
2. Lageplan Bahnhofstraße bis Knotenpunkt Liebigstraße

---

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