

Neugestaltung Bahnhofsvorplatz mit ZOB Neustadt an der Weinstraße

Der Bahnhofsvorplatz in Neustadt hat sich sein ursprüngliches städtebauliches Erscheinungsbild bis heute weitgehend bewahren können. Die den Platz dominierenden denkmalgeschützten Gebäude Saalbau und Hauptbahnhof betonen die stadträumliche und baukulturelle Bedeutung des Bahnhofsvorplatzes. Durch die Neuordnung des ZOB soll der Bahnhofsvorplatz als attraktiver und barrierefreier ÖPNV-Verknüpfungspunkt gestärkt werden, gleichzeitig die städtebauliche Funktion des Ortes als Stadtentree, Veranstaltungsort und Auftakt in die Innenstadt, als Platz mit hoher Aufenthalts-, Gestaltungs- und Nutzungsqualität wiederhergestellt werden.

Entwurfsidee

Die ursprüngliche stadträumliche Gestaltung und Platzfolge aus der Entstehungszeit Mitte / Ende des 19. Jahrhunderts wird erhalten und durch eine rücksichtsvolle Integration eines modernen barrierefreien ZOB sorgfältig, unter Wahrung der stadträumlichen Fügung und Berücksichtigung wichtiger Sichtbeziehungen und des vorhandenen Altbaumbestandes, neu gestaltet. Fehlentwicklungen der vergangenen Jahrzehnte werden durch Wegnahme und Neuordnung korrigiert. Der Bahnhofsvorplatz wird als weitgehend autofreier Platz mit hohem stadträumlichen und gestalterischem Niveau neu gefasst und erhält damit eine Aufenthaltsqualität, die an der Westseite durch die geplante Neubebauung mit entsprechenden Nutzungen ergänzt und belebt werden kann.

Untersuchung in zwei Varianten

Gemäß Aufgabenstellung wurden zwei Lösungsmöglichkeiten untersucht, die die Ziele umsetzen sollen.

In beiden Varianten werden die westliche und östliche Platzkante durch Baumreihen räumlich ergänzt bzw. gestärkt, so dass eine räumliche Fassung des Platzes auch ohne die geplante Bebauung auf der Westseite gewährleistet werden kann (siehe hierzu auch die Interimslösung auf Blatt 3)

Variante 1

Um eine einseitig verkehrliche Prägung des Platzes zu vermeiden, wird eine gleichseitige Verteilung der Bussteige auf alle vier Platzseiten vorgeschlagen. Damit wird eine „verkehrsfreie Platzmitte“ erreicht. Die Axialität des Bahnhofsgebäudes wird durch den Bahnhofsvorplatz wieder aufgegriffen und damit in seiner Bedeutung betont. Zwei großzügige Glasdächer die die Gesimshöhe vom Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes aufgreifen, flankieren die östlichen und westlichen Platzkanten und dienen als Wetterschutz für Busreisende. Die stadträumliche Fügung und Raumabfolge zusammen mit dem Platz vor dem Saalbau und dem Hetzelplatz in die Innenstadt wird somit erhalten und betont.

Die vorliegende Verkehrsführung auf der Bundesstraße bleibt erhalten. Eine (teilweise) Verlegung des Verkehrs auf die Bahnhofstraße wird nicht vorgesehen. Die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Knotenpunkte Landauer Straße / Bahnhofstraße und Landauer Straße / Exterstraße bleiben bestehen. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bleibt wie im Bestand erhalten.

ZOB

Der zentrale Omnibusbahnhof mit nachzuweisenden 7 Bussteigen, davon 2 für Gelenkbusse, wird unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude als Einbahnstraßenring im Uhrzeigersinn angeordnet. Die

Ausstiege befinden sich auf der Innenseite des Ringes zur Platzfläche hin. Umsteigebeziehungen sind hierdurch ohne Querung von Fahrbahnen möglich.

Reservebussteige sind in der Bahnhofstraße (östlicher Bereich) vorgesehen. Der Witterungsschutz für die Fahrgäste wird entlang der Bussteige 1, 2, 5 und 6 angeordnet. Hierdurch werden die zentralen Sichtachsen zum Bahnhof freigehalten. Für Fahrgäste an den Bussteigen 3, 4 und 7 ergeben sich nur wenige Meter Fußweg von der Überdachung zum Bussteig.

Die Haltestellen für Sonderverkehre werden ebenfalls mit Witterungsschutz versehen.

Sämtliche Haltestellen werden barrierefrei mit entsprechenden Bordsteinen (z.B. Kasseler Sonderbord) versehen.

Taxiverkehr

Taxen nutzen die Platzumfahrt der Busse mit. Als Einstiegszone dient hierzu die Fläche im östlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes. Der Standstreifen der Taxen befindet sich vor den Gebäuden Bahnhofsplatz 12 und 14 und in Verlängerung der Zufahrtsrampe zum Bahnhofsvorplatz.

MIV

Motorisierter Individualverkehr ist nur in der Bahnhofstraße und auf den beiden Achsen östlich und westlich des Bahnhofsvorplatzes zulässig.

Auf der Ostseite wird der bestehende Parkplatz hinter den Gebäuden Bahnhofsplatz 12 und 14 weiterhin erschlossen. Eine Anfahrt vor das Bahnhofsgebäude ist nicht vorgesehen. Dies bleibt Bussen und Taxen vorbehalten. Auf der Westseite ist eine Vorfahrt bis neben das Bahnhofsgebäude möglich. Dort ist durch eine Wendevorrichtung das Heraus- oder Abfahren geregelt. An der Zufahrt werden Pkw-Stellplätze vorgesehen. Weitere Stellplätze sind im westlichen Teil der Bahnhofstraße vorhanden.

Kurzzeitparken

An der westlichen Platzkante werden unter bzw. entlang der vorgesehenen Baumreihe ca. 15 Kurzzeitparker angeordnet.

Kiss+Ride

Für Kiss+Ride steht primär die Bahnhofstraße zur Verfügung. Die Pkw-Wendemöglichkeit westlich des Bahnhofsgebäudes ist gleichermaßen für Kiss+Ride- als auch für Kurzzeitparker eingerichtet.

Fußgänger

Durch die räumliche Entzerrung der Bussteige als Einbahnstraßenring um den Fußgängern vorbehaltenen Bahnhofsvorplatz herum wird erreicht, dass die ÖPN-Verkehre in geregelter Form auf relativ schmalen Fahrbahnbandern fahren. Für querende Fußgänger ergibt sich hierdurch ein übersichtliches und leicht verständliches Bild, das zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Der Bereich unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude wird vom Individualverkehr freigehalten. Die Fahrbahn bleibt in diesem Bereich ausschließlich dem ÖPNV und Taxen vorbehalten.

Radfahrer

Radfahrer erreichen den Bahnhof über die Bahnhofstraße sowie über die östliche und westliche Zufahrt. Östlich des Bahnhofsgebäudes sind bereits großräumige Fahrradstellplätze vorhanden. Das Angebot kann durch das Bereitstellen von Stellplätzen vor der östlichen Bebauung, an der Westseite

in Erweiterung der vorhandenen Fahrradstellplatzvorrichtung sowie im nordöstlichen Bereich der Bahnhofstraße additiv und geordnet ergänzt werden

Eine fahrgeometrische Untersuchung wurde vorgenommen, die An- und Abfahrbarkeit der einzelnen Busstände sowie der Taxen wurde nachgewiesen. Die Bussteige 5 und 1 sind nur in dem Fall nicht anfahrbar, wenn die jeweils davor liegenden Bussteige 6 und 2 belegt sind. Die Abfahrt ist jedoch unabhängig voneinander möglich.

Weitere verkehrstechnische Bemessungen, Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte mit der B39 sind nicht erforderlich, da der Bestand einschließlich der Verkehrsbeziehungen weitgehend unverändert bleibt. Steuerungen der Lichtsignalanlagen und Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte bleiben mit der vorliegenden Planung unberührt.

Variante 2

Die derzeit bestehende Verortung und Organisation des ZOB mit Einzelbussteigen im westlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes wird aufgegriffen, die Bussteige neu strukturiert und an die heutigen Erfordernisse angepasst.

Eine großzügige Überdachung in der Achse des Westflügels des Hauptbahnhofgebäudes überspannt alle Bussteige und gewährleistet ein witterungsgeschütztes Warten und Umsteigen.

ZOB

Die Zufahrt zum ZOB erfolgt von der Bahnhofstraße. Die Bussteige 1 und 2 sind aus der Bahnhofstraße von Westen anfahrbar, die Abfahrt erfolgt nach Osten. Die Bussteige ab Nr. 3 sind sowohl von Westen als auch von Osten anfahrbar. Die beiden Bussteige an der Bahnhofstraße dienen Gelenkbussen. Reservebussteige sind in der Bahnhofstraße (östlicher Bereich) bereitgestellt.

Sämtliche Haltestellen werden barrierefrei mit entsprechenden Bordsteinen (z.B. Kasseler Sonderbord) versehen.

Taxiverkehr

Taxen fahren von Osten vor das Bahnhofsgebäude und nutzen die Abfahrtstrasse der Busse mit. Als Einstiegszone dient die Fläche im östlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes. Für wartende Taxen steht ein Standstreifen vor den Gebäuden Bahnhofplatz 12 und 14 zur Verfügung.

MIV

Motorisierter Individualverkehr ist nur in der Bahnhofstraße und der Achse östlich des Bahnhofsvorplatzes zulässig.

Auf der Ostseite wird der bestehende Parkplatz hinter den Gebäuden Bahnhofplatz 12 und 14 weiterhin erschlossen. Eine Anfahrt vor das Bahnhofsgebäude ist nicht vorgesehen. Dies bleibt ausschließlich Taxen vorbehalten. Auf der Ostseite ist die Vorfahrt bis vor das Bahnhofsgebäude möglich. An der Zufahrt sind Pkw-Stellplätze angeordnet. Weitere Stellplätze sind im Bereich der Bahnhofstraße, im westlichen Teil vorgesehen.

Kurzzeitparker

An der östlichen Platzkante in Höhe des Bahnhofplatzes 12 und 14, sowie an der nördlichen Seite der Bahnhofstraße werden ca. 15 Kurzzeitparker angeordnet.

Kiss+Ride

Für Kiss+Ride steht primär die Bahnhofstraße zur Verfügung. An der Kante zum Bahnhofplatz können Fahrgäste für Bus und Bahn abgesetzt werden.

Radfahrer(wie Variante !)

Verkehrstechnische Bemessung:

Eine fahrgeometrische Untersuchung wurde vorgenommen. Die An- und Abfahrbarkeit zu den fahrgeometrisch relevanten Bussteigen unter Berücksichtigung von eventuell an anderen Bussteigen stehenden Bussen wurde nachgewiesen.

Weitere verkehrstechnische Bemessungen, Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte mit der B39 sind nicht erforderlich, da der Bestand einschließlich der Verkehrsbeziehungen weitgehend unverändert bleibt. Steuerungen der Lichtsignalanlagen und Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte bleiben mit der vorliegenden Planung unberührt.

Weiterentwicklung Variante 1: „Ein alter Platz erstrahlt zu neuem Glanz“

Die nahezu städtebauliche Unversehrtheit sowie die heute immer noch zur Verfügung stehende Dimension des Platzes haben uns dazu veranlasst, die Realisierbarkeit der Variante 1 weiterzuentwickeln und zu vertiefen. Die Variante 2 mit der Konzentration des ZOB auf der westlichen Platzhälfte weist verkehrlich-funktional zwar einige Vorteile auf, führt jedoch durch den verfestigten Eingriff in das historische städtebauliche Gefüge zu erheblichen qualitativen Einbußen für Stadtbild, Nutzungs- und Aufenthaltsqualität.

Mit dem in der Variante 1 beschriebenen Ansatz können heutige Anforderungen an reibungslose und komfortable Mobilität überzeugen. Durch die moderne Umsetzung neuer qualitativer Anforderungen an urbane Nutzungen und Barrierefreiheit und der Integration dieser in eine historische Stadtstruktur, gelangt der Bahnhofsvorplatz zu neuer städtischer Qualität und Identität.

Deshalb haben wir die im Zwischenkolloquium vorgestellten Lösungsansätze der Variante 1 unter Berücksichtigung der erhaltenen Hinweise und Anregungen, insbesondere zu Fußwegebeziehungen sowie den Grünflächenanteilen und deren Nutzbarkeit weiterentwickelt:

Materialität

Die Materialien, insbesondere die Beläge, wurden so gewählt, dass sie sich dem Betrachter im Zusammenhang mit der historischen Bausubstanz als harmonisches und geradezu selbstverständliches Erscheinungsbild präsentieren. Darüber hinaus erfüllen die auf einander abgestimmten Beläge in verkehrs- und nutzungsorientierter Hinsicht den für heutige Zeit höchstmöglichen Qualitätsanspruch.

Die Gebäude werden im Traufbereich durch ein Passepartout aus Natursteinkleinpflaster gerahmt. Dem Pflasterband schließt sich im Bereich der Gehwege ein großformatiger Plattenbelag aus Betonwerkstein mit Natursteinvorsatz (ggf. auch Naturstein) an.

Die Umfahrungs- und Haltestellenbereiche der Busse werden in halbstarrer EP-GRIP-Asphaltbauweise ausgebildet. Durch hochpolierresistente Gesteinskörnungen können zum einen höchste Griffigkeitswerte erreicht werden, zum anderen farblich-harmonische Übergänge zu den angrenzenden Belägen geschaffen werden.

Die verkehrsfreie Platzmitte wird durch einen Riemchenplattenbelag aus Granit zum neuen Mittelpunkt des Bahnhofsvorplatzes herauskristallisiert. Im östlichen Bereich des Platzes und nach Westen hin durch die Achse zur Friedrichstraße begrenzt, wandelt der Belag sein Fugenbild. Rasensplittfugen lassen nun den Anblick dieser Fläche von weitem perspektivisch „ergrünen“ und verzahnen dadurch gestalterisch die Grünflächen vor dem Saalbau mit dem Bahnhofsvorplatz.

Die vorhandenen Altbaumbestände werden erhalten. Der vorhandene malerische Kastanienbaum wird grüner Mittelpunkt der östlichen Platzhälfte. Der Höhenunterschied zum Wurzelfuß wird am Rand des Traufbereiches durch eine Einfassung abgefangen, die gleichzeitig als Sitzmauer und nach Süden und Westen auch als Liegebank konzipiert wurde. Somit wird der Erhalt des Baumes weiterhin sichergestellt. Eine Unterpflanzung mit robusten Gräsern und Stauden schafft jahreszeitlich wechselnde Farb- und Blühaspekte. Der Bahnhofsvorplatz erhält im Schatten des Großbaumes damit eine besondere Aufenthalts- und Erlebnisqualität.

Bussteigüberdachungen

Die Platzfläche wird an der West- und Ostseite durch ca. 24 m lange und 5 m hohe sowie 6 m breite solitäre Glasdächer flankiert. Beide Dächer befinden sich außerhalb der frontalen Ansicht auf das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude. Die Konstruktion besteht aus jeweils drei dreiarmlig geschwungenen Stahlrohrprofilen. Die Bedachung wird aus Sicherheitsglas ausgebildet. In die Tragwerkskonstruktion ist ein gerichtetes Beleuchtungssystem integriert, welches in den Aufenthaltsbereichen die erforderliche blendfreie Ausleuchtung garantiert und erhöhte Sicherheit gewährt.

Barrierefreiheit

Alle Gehweg- sowie Platzflächen sind barrierefrei mit Plattenbelägen ausgebildet. Durch das taktile Leitsystem werden mobilitätseingeschränkte Personen sicher vom Gleis 3 aus kommend über den Platz in Richtung Innenstadt geführt (siehe auch Piktogramm Barrierefreiheit).

Beleuchtung

Der Raum ist gemäß seinen Anforderungen an Verkehrssicherheit, aber auch als Repräsentations- und Veranstaltungsort hinsichtlich seiner Ausleuchtung zu betrachten. Auch hier muss stimmungsvolle Lichtinszenierung mit Sicherheitsaspekten konform laufen.

Alle platzangrenzenden Gebäude werden über eine akzentuierte Fassadenbeleuchtung illuminiert. Solitärbäume, sowie die Kante entlang der Kastanieneinfassung werden durch punktuelle oder lineare Bodenleuchten erhellt. Die beiden Glasdächer entlang der östlichen und westlichen Platzseite, enthalten ein integriertes Beleuchtungssystem. Ein hoher Stableuchtenmast sorgt durch individuell gesteuerte und ausgerichtete Scheinwerfer für die erforderliche Platzausleuchtung und kann zusätzlich bestimmte Bereiche betonen.

Alle stadtgestalterischen Einbauten wie Poller, Papierkörbe, Bänke, Leuchten sowie die Einbauten zum Verkehrsleitsystem Fahrpläne, Beschilderungen etc. werden in Rahmen eines corporate designs auf einander abgestimmt.

Kosten

Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich auf 2.736.529,95 EURO incl. MwSt. Dies ergibt einen durchschnittlichen Betrag von 229,16 €/qm/netto. Die Dachkonstruktionen des ZOB sind in der Kostenschätzung berücksichtigt, werden aber getrennt von den genannten Quadratmeterkosten

ausgegeben. Weitere gemachte Annahmen und Einschränkungen sind der beigefügten detaillierten Kostenschätzung nach DIN 276-2008 zu entnehmen.