

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2019/040

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	nicht öffentlich	28.03.2019	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	11.04.2019	Beschlussfassung			

Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und Neuordnung des zentralen Busbahnhofs (ZOB)

I. Beschlussantrag

Die Variante B 1 wird als Rahmenplanung weiter ausgearbeitet.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Öffentlichkeit über den aktuellen Stand der Planung und das weitere Vorgehen zu informieren.

II. Begründung

1) Kurzfassung

Das Bahnhofsumfeld einschließlich des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) weist stadtgestalterische und funktionale Mängel auf. Das Bahnhofsumfeld soll daher auf der West- und Ostseite neu geordnet werden. Ziel ist es, eine zeitgemäße „Verkehrsdrehscheibe“ unter Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsarten, Umsteige- und Wegebeziehungen zu entwickeln. Zugleich soll eine städtebauliche Neuordnung und Aufwertung westlich und östlich der Bahn aufgezeigt werden. Ein Schwerpunkt innerhalb des Gesamtprojektes ist die Erweiterung und Neuorganisation des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB).

2) Ausgangssituation

In der Drucksache 2018/053 wurde beschlossen, die Rahmenplanung auf Grundlage der Varianten A (Erweiterung des ZOB am heutigen Standort) und B (Erweiterung des ZOB nördlich des Bahnhofs unter Beibehaltung des heutigen Standortes für den Stadtbusverkehr) weiterzuentwickeln.

Die Varianten wurden verwaltungsintern, mit dem Nahverkehrsamt (Landkreis) und den betroffenen Busunternehmern abgestimmt. Außerdem hat ein erster Abstimmungstermin mit der Deutschen Bahn (DB-Immobilien, DB-Station&Service) stattgefunden, bei dem die Planung vorgestellt und der benötigte Grunderwerb dargestellt wurde.

3) Beurteilung der Varianten

In Anlage 1 werden ausführlich für jede Verkehrsart die funktionalen Mängel bei der heutigen Situation bzw. die Auswirkungen beider Planvarianten beschrieben. In der weiteren Planung wurde schnell deutlich, dass die untersuchte **Variante A** (Erweiterung am heutigen Standort) technisch zwar möglich, aber praktisch aufgrund der Eingriffe in die Bundesstraße und das Bundesbahngelände kaum realisierbar ist. Außerdem kann die Variante A trotz dieser Eingriffe aufgrund der begrenzten Fläche nicht alle betrieblichen Anforderungen erfüllen und ist nicht zukunftsfähig.

Für die Variante B (räumliche Teilung des Busbahnhofs) wurden für den Teil südlich des Bahnhofsgebäudes drei Untervarianten entwickelt, welche sich vorrangig in der Anordnung der Bussteige unterscheiden:

Variante B 0 zeigt eine Insellösung, bei der die Busse von Norden und Süden anfahren müssen und ein sehr kurzer Umstieg im Stadtbusverkehr möglich ist. Durch die Einbahnstraßenführung der Eisenbahnstraße entstehen große Wendeflächen für die Busse, die im Gegenverkehr befahren werden müssen. Aus Sicherheitsgründen (notwendige Querung umsteigender Fahrgäste vom Zug oder Regionalbus über diese Wendeflächen) wird empfohlen Variante B 0 nicht weiter zu verfolgen.

Variante B 1 weist zwei Bussteige in Sägezahnoptik zum unabhängigen An- und Abfahren auf. Die Umsteigezeit im Stadtlinienverkehr ist etwas länger, aber durch den Einrichtungsverkehr verringert sich die zu überquerende Fahrbahnbreite, sodass die Querung der Fahrbahn für Umsteiger erleichtert wird.

Variante B 2 berücksichtigt die Erhaltung der heutigen Überdachung mit weiterhin drei Bussteigen mit sehr weit auseinandergesetzten Haltepositionen, um ein unabhängiges Ein- und Ausfahren zu gewährleisten. Umsteigeweg und -zeit im Stadtbuslinienverkehr verlängern sich dadurch so stark, dass das 2017 beschlossene ÖV-Konzept nicht beibehalten werden könnte.

Alle drei **B-Varianten** sehen einen Regional-ZOB nördlich des Bahnhofsgebäudes für die Regionalbuslinien vor. Dies hat Auswirkungen auf die Nutzung des Bahnhofsvorplatzes: Um zwischen Stadtbus und Regionalbus zu wechseln müssen die Nutzer den Bahnhofsvorplatz queren.

Ergebnis Besprechung Busunternehmer: Es wurde deutlich, dass Landkreis, Stadtwerke und Busunternehmer die Variante B (zweigeteilter Busbahnhof) und hierbei die Untervariante B 1 bevorzugen. Dies bedeutet zwar für die Regionalbusse einen längeren Fahrweg, aber in der Spitzenstunde können ausreichend Haltestellen für den Regionalverkehr bereitgestellt werden, die zudem ein unabhängiges Ein- und Ausfahren ermöglichen.

Ergebnis Besprechung Deutsche Bahn: Auch seitens der DB wurde die Variante A mit dem weitgehenden Verkauf und der Umnutzung des Bahnsteigs 1 abgelehnt. Die Mitarbeiter haben zugesagt, dass sie einen Verkauf der benötigten Flächen der Variante B auf ihre Entbehrlichkeit aus dem Bahnvermögen überprüfen lassen. Sollte das Eisenbahnbundesamt einer Entwidmung zustimmen, sind die weiteren Bedingungen auszuhandeln. Ein besonders wichtiger Faktor der DB-Tochter „Station und Service“ ist die Erhaltung der Kiosk-Nutzung und der Park & Ride - Parkplätze. Da das Bahnhofsgebäude nach heutigem Kenntnisstand nicht unter Denkmalschutz steht, wird seitens DB „Station & Service“ geprüft, ob der Kiosk und weitere

attraktive Nutzungen mit neuem Zugang von Süden in das Bahnhofsgebäude integriert werden können.

4) Kosten und Finanzierung

Zu Kosten und Finanzierung können in diesem frühen Planungsstadium noch keine Aussagen gemacht werden. Zuvor müssen die Verhandlungen mit der DB erfolgreich zu Ende geführt werden.

5) Beschlussempfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die Variante B 1 den weiteren Planungsschritten zugrunde zu legen.

6) Weiteres Vorgehen

In der weiteren Planungsphase werden folgende Punkte weiter zu bearbeiten sein:

- Ausdifferenzierung des städtebaulichen Konzeptes (Gebäude und Freiraum) für das Areal westlich und östlich der Bahn einschließlich der Freiburger Straße
- Zu- und Abfahrt der Busse über das bestehende Straßennetz
- Anzahl und Standort von Stellplätzen für PKW, Fahrräder, Taxen im Bereich des Bahnhofsgebäudes bzw. auf der östlichen Seite
- Mobilitäts-Hub mit Mobilitätszentrale, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, PKW, Sharing-Angebote etc., z.B. in einem „Haus der Mobilität“
- Führung des Radverkehrs
- Führung des Fußverkehrs
-

Eine Information der Öffentlichkeit über den aktuellen Projektstand ist im Rahmen der Veranstaltungsreihe „BiberachWeiterBauen“, am 3. Mai 2019 vorgesehen.

C. Christ

Anlage 1 - funktionale Aspekte zu VL_Gestaltung Bahnhofumfeld

Anlage 2 - Plan_Variante A

Anlage 3 - Plan_Variante B-0

Anlage 4 -Plan_Variante B-1b

Anlage 5 - Plan_Variante B-1c

Anlage 6- Plan_Variante B-2