



öffentliche Sitzungsvorlage

Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 18.07.2024
Planungs- und Bauausschuss am 18.07.2024

Amt: Referat 6
Verantwortlich: Antje Schlüter, Stadtplanerin/ Architektin
Vorlagennummer: 2024/Ref. 6/308

TOP 1
TOP 1

Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Zusammenhang mit dem „Neuen ÖPNV“: Beschluss zur Durchführung eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb und Lösungsvorschlägen

Sachverhalt:

Die Stadt Kempten arbeitet im Rahmen der gewünschten Mobilitätswende auch kontinuierlich an einer Verbesserung des ÖPNV. Über wesentliche Maßnahmen wurde dazu regelmäßig im Ausschuss für Mobilität und Verkehr berichtet: im Jahr 2022 zur Umsetzung des ÖPNV-Angebotskonzeptes und zur Verbundstudie (auch April 24), zu Tarifharmonisierung und Jubiläumsangeboten und dann im Jahr 2023 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans und insbesondere zum Neuen ÖPNV für Kempten. Der wichtigste Verknüpfungsort aller Mobilitätsangebote rund um den ÖPNV ist aufgrund der erforderlichen Anbindung des Schienenangebots der Hauptbahnhof.

Der Hauptbahnhof Kempten (Allgäu) hat als einer von 16 Hauptbahnhöfen in Bayern eine hohe Verkehrsbedeutung. Der Neubau als Durchgangsbahnhof wurde 1969 eröffnet, der Bahnhofsvorplatz mit Parkplätzen, Bushaltestellen und einem Taxistand wurde entsprechend den städtebaulichen Theorien der 60er Jahre autogerecht gebaut und kreuzungsfrei an den Mittleren Ring / Stadtring Kemptens angeschlossen. Die Situation der 60er Jahre besteht in den Grundzügen bis heute unverändert fort, entsprechend in die Jahre gekommen sind Anmutung und Funktionalität. Nach wie vor sind weder der Bahnhofsvorplatz noch das Bahnhofsgebäude barrierefrei noch entsprechen sie in Gänze und in den Details heutigen Vorstellungen funktionierender und zukunftsfähiger Verkehrslösungen.

Das Thema „Bahnhof und Bahnhofsvorplatz“ taucht deswegen seit rund 10 Jahren beständig als wichtiges Thema der Stadtentwicklung in verschiedensten Konzepten und Beschlüssen des Stadtrats auf.

- Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept ISEK Kempten (Allgäu), beschlossen am 15. November 2013, werden neben den Leitlinien und Zielen der Stadtentwicklung und dem städtebaulichen Rahmenkonzept auch die wesentlichen

städtebaulichen Projekte und Maßnahmen beschrieben, um die großen Herausforderungen durch veränderte wirtschaftliche und strukturelle Rahmenbedingungen, demographischen und sozialen Wandel der Stadtgesellschaft und den Klimawandel zu bewältigen.

Widersprüchliche soziale, ökonomische und ökologische Ziele sollen gut durchdacht in komplexen Stadtentwicklungsprozessen miteinander in Einklang gebracht werden, ein bedeutendes Handlungsfeld liegt rund um den Bahnhof:

Als Fokusgebiet VI wurde der Bereich Bahnhof / Hochschule ins ISEK aufgenommen. Die allgemeine Zielstellung besteht darin, eine verbesserte Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt zu schaffen (u.a. durch das neue ÖPNV-Konzept), Synergien zwischen Hochschule und Bahnhof entstehen zu lassen, den Bahnhofsvorplatz als Visitenkarte für Bahnreisende aufzuwerten und das Bahnhofsumfeld neu zu ordnen.

Als konkrete Maßnahme wird die Erstellung eines Gutachtens vorgeschlagen, wie der öffentliche Raum aufgewertet werden kann, die Stellplatzproblematik gelöst und eine eindeutige Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof zu Hochschule und Innenstadt konzipiert werden kann.

- Aus dem strategischen Ziel der Stadt Kempten „Klima, Umwelt, Mobilität – nachhaltig planen und handeln“ entstand das im November 2017 beschlossene Mobilitätskonzept Kempten 2030 (MOKO), das unter anderem als Leitziele einen höheren Nutzungsanteil für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) auf mindestens 50% im Jahr 2030 vorgibt und die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs zu einem attraktiven und hervorragend erreichbaren Mobilitätsknotenpunkt fest schreibt. Mit der Neukonzeption des Kemptener ÖPNV, der mit einer Aufgabe der bisherigen zentralen Umsteigestelle (ZUM) in der Kemptener Innenstadt einhergeht, wird die Verknüpfungsfunktion zwischen den verschiedensten Verkehrsangeboten des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs, des MIV, Fuß- und Radverkehrs sowie der E-Mobilität am Bahnhof gestärkt und erfordert neue räumliche Lösungen. Deswegen soll der Bahnhofsplatz als zentrale Mobilitätsdrehscheibe und wichtiger Verknüpfungsort neugestaltet und in seiner Bedeutung als öffentlicher Stadtraum gestärkt werden, um einen angemessenen und positiven ersten Eindruck der Allgäu-Metropole zu ermöglichen.
- Im Innenentwicklungskonzept, beschlossen am 29. Juli 2021, geht es grundsätzlich um die Bewahrung natürlicher Lebensgrundlagen, den Klimaschutz, den Werterhalt des vorhandenen bebauten Bestands sowie die kostengünstige Flächenentwicklung durch Erhalt und Nutzung vorhandener Infrastruktur in den bereits bebauten Bereichen. Eines der Gebiete mit den größten Innenentwicklungspotentialen in der Stadt ist dabei der Bereich C „Hauptbahnhof“, der das weitere Umfeld des Bahnhofs umfasst.

Seit dem 18.01.2022 liegt daher bereits ein Antrag der Stadtratsfraktion der Freien Wähler vor, der die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes fordert. Dargelegt wird, dass die städtebauliche Situation „alles andere als ein Aushängeschild für die Allgäumerropole“ ist und die ausschließlich autoorientierte Zufahrts- und Platzgestaltung insgesamt verbesserungsfähig sei. Außerdem böten die großen, ausschließlich dem Verkehr zugeordneten Flächen auch eine große Chance auf bauliche Entwicklungen und grundlegende Umgestaltungen des

gesamten Areals, um den akuten Mangel der Stadt an Flächen für eine hochwertige gewerbliche Nutzung zu beheben. Darüber hinaus solle ein Ideenteil auch die nichtstädtischen Flächen im Umfeld der derzeitigen Zollhauptstelle mit dem angrenzenden Drumlin einschließen.

Der Antrag ist nachvollziehbar und sachlich richtig. Die Gesamtsituation des Bahnhofsumfelds und der räumliche Zusammenhang zwischen Bahnhof, Hochschul- und Schulgeländen (Berufliches Schulzentrum) im Norden / Westen und der Innenstadt erfordern einen größeren stadträumlichen Blick. Die oben genannten bereits erarbeiteten Konzepte tendieren alle in die Richtung, die gesamte Achse zwischen Oberstdorfer Knoten und Innenstadt neu zu denken und die zweifellos dort vorhandenen Nachverdichtungs- und Stadtentwicklungspotentiale zu heben und auch in einen geldwerten Vorteil für die Stadt zu verwandeln. Ein groß angelegter städtebaulicher Wettbewerb mit Ideenteil wäre hierfür auch die richtige Lösung.

Die Verwaltung schlägt vor, zunächst mit einem ersten kleineren Schritt auch in die tatsächliche Umsetzung zu kommen und den Gesamtzusammenhang als Großprojekt in erster Linie bzw. in kurzfristiger Perspektive nicht im Vordergrund zu sehen, da eine zeitnahe Umsetzbarkeit nicht möglich erscheint. Sie empfiehlt ein schrittweises Vorgehen, bei dem zunächst die dringendsten Bedarfe nach Neukonzeption der Mobilitätsdrehscheibe und Barrierefreiheit im Vordergrund stehen sollen. Dieser erste (kleinere) Schritt kann dann parallel zum neuen Barrierefreiheitskonzept der Bahn (s.u.) ebenfalls umgesetzt werden und zunächst einen stadträumlich verbesserten, für alle Verkehre bedarfsgerechten und barrierefreien öffentlichen Stadtraum schaffen. In der Planung sollen die bisherigen Zu- und Abfahrtswege unverändert beibehalten werden, die Chance auf weitere bauliche Entwicklungen darf durch den ersten Schritt natürlich nicht behindert werden.

Planungen und Baufortschritt der Deutschen Bahn

Die Bahn hat bereits 2019 mit den Planungen für eine barrierefreie Umgestaltung der Verkehrsstation begonnen. Die Verkehrsstation ist dabei der unmittelbare Gleisbereich, enthalten sind die Verknüpfung der Fußgängerunterführung mit den Gleisanlagen über Aufzüge, eine Anhebung der Bahnsteige auf die zukünftig überall eingesetzten Wagen mit der Flurhöhe 0,76 m und die (verkürzten, aber entsprechend höheren) neuen Bahnsteigüberdachungen. Das Planfeststellungsverfahren ist mittlerweile abgeschlossen, die Bauarbeiten zur Herstellung einer barrierefreien Verkehrsstation beginnen nach Aussage der Bahn im Frühjahr 2025. Der Umbau soll im laufenden Betrieb stattfinden und bis Ende des Jahres 2028 abgeschlossen sein.

Das Empfangs- und die weiteren Bahnhofsgebäude sind aktuell im Fokus der Bahn. Hier starten die ersten Planungsüberlegungen, um Gebäudeschäden zu beheben, Mangelnutzungen zu beseitigen und wieder dauerhafte und attraktive Nutzungen ins Erd- sowie die Obergeschosse des Empfangsgebäudes zu bringen. Unter anderem ist die Stadt Kempten in Gesprächen mit der Bahn, inwiefern eine Servicestation von Verbund / KVB im Erdgeschoss des Gebäudes untergebracht werden kann. Der Bahn gehört auch noch ein kleiner Teil des Vorplatzareals inklusive der beiden seitlichen Rampenzugänge. Auch hier finden Gespräche statt, diesen Bereich in die Planungen beider Seiten einzubeziehen. Da die Stadt mit dem jetzt vorgeschlagenen VGV-Verfahren vorangehen wird, benötigt sie eine Erlaubnis der Bahn zur Überplanung der Flächen. Es ist aktuell von einer Zustimmung auszugehen.

Die nördlich und südlich des Empfangsgebäudes angeordneten Stellplätze sollen im

Bahnbesitz erhalten bleiben. Die Zufahrt zu den Parkplatzanlagen muss bei der Umgestaltung sicher gestellt bleiben, die Flächen sollen gleichzeitig nicht öffentlich zugänglich gemacht werden.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Ein iteratives Vorgehen soll für den unmittelbar erforderlichen neuen Mobilitätsknotenpunkt Hauptbahnhof zunächst die verkehrlichen Anforderungen des ÖPNV, Rad-, Fuß-, Taxi- und Sharingverkehrs erfüllen und großräumliche städtebauliche Entwicklungsüberlegungen außen vorlassen. Der erste Teil der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll daher auf den Bereich unmittelbar westlich des Gebäudes beschränkt werden:

Der unmittelbare Vorplatzbereich soll unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse zu einem ansprechenden öffentlichen Stadtraum umgestaltet werden. Grundsätzlich soll die Platzgestaltung für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleisten. Die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofsvorplatz sind dabei so anzuordnen, dass möglichst wenige Konflikte entstehen und die räumliche Orientierung erleichtert und befördert wird. Die bisherige Zu- und Abfahrtsbeziehung zum Ring soll bei der Neugestaltung in den Grundzügen unverändert erhalten werden, zudem wird die Barrierefreiheit für alle Nutzergruppen bei der Neukonzeption selbstverständlich vorausgesetzt. Die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten sind in den bereits vorliegenden Konzepten nachzulesen, sie sind beim jetzigen ersten Schritt – dem Umsteigeknoten und unmittelbaren ersten Teilbereich vor dem Eingang des Bahnhofsvorplatzes – bereits mitzudenken.

Der vorgeschlagene Planungsumgriff befindet sich in Anlage 1.

Die Verwaltung schlägt vor, auch diese Planungsaufgabe nicht als Wettbewerb auszuloben. Dadurch soll eine Zeitersparnis zwischen 4 und 6 Monaten erreicht werden. Die Verfahrensdauer eines VGV-Verfahrens mit Lösungsvorschlägen beträgt ca. 6-8 Monate nach Auftrag des städtischen Gremiums, für einen städtebaulichen Wettbewerb ist mit einer Verfahrensdauer von ca. 12 Monaten zu rechnen.

Haushaltsmittel für die Durchführung des VGV-Verfahrens stehen im Haushalt des Amtes für Tiefbau und Verkehr für die Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen zur Verfügung.

Das Verhandlungsverfahren ohne vorgelagerten Planungswettbewerb soll für jeweils einen Bieter- Zusammenschluss von Stadt- und Verkehrsplanern sowie Landschaftsarchitekten ausgeschrieben werden. So sollen durch einen Teilnahmewettbewerb mit entsprechenden Eignungskriterien geeignete Bieter ausgewählt und zu einem Erstangebot aufgefordert werden. Eignungskriterien können z. B. nachgewiesene / umgesetzte Referenzprojekte ähnlicher Art und Größenordnung sein, aber auch wirtschaftliche, finanzielle, technische und berufliche Leistungsfähigkeit der Anbieter. Nach Auswahl der Bietergemeinschaften sollen diese zusätzlich zur Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen aufgefordert werden, damit die grundsätzlichen Lösungsmöglichkeiten, die die verschiedenen Bürogemeinschaften anzubieten haben, in die Vergabe mit einfließen können.

Ein wesentlicher Vorteil dieses Vorgehens liegt in der kürzeren Umsetzungszeit und der überschaubaren Aufgabenstellung aufgrund des kleinen und konkreten Planungsumgriffs. Eine relativ zeitnahe Umsetzung von Planung und Bau parallel zu den Modernisierungen der DB, könnte zu einem komplett barrierefreien, neu gestalteten Hauptbahnhof Kempten mit attraktivem Mobilitätsangebot für alle Verkehrsteilnehmenden im Jahr 2030

führen.

Als nachteilig kann es sich erweisen, dass in diesem ersten Schritt eben aufgrund der „kleinen“ Aufgabenstellung keine spezifischen Refinanzierungsmöglichkeiten entstehen können und für den zukünftigen „großen Wurf“ Oberstdorfer Straße / Innenstadt bereits verbindliche Rahmenbedingungen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes vorgegeben werden. Zudem sind mit dem Zuschlag Planänderungen nur noch eingeschränkt möglich.

Die zentrale Herausforderung bei der Umgestaltung und Neuorganisation ist es, den Bahnhofplatz unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse in seiner Bedeutung als öffentlichen Stadtraum zu stärken und die Neugestaltung sowohl nachhaltig als auch kostengünstig zu konzipieren. Grundsätzlich soll die Platzgestaltung größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleisten, das heißt die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofplatz sicherstellen und die räumliche Orientierung gewährleisten. Letztlich soll eine optimale Verbindung von öffentlichem örtlichen und regionalen Nahverkehr und Fernverkehr (Bus und Schiene) in Kombination mit den Fahrradfahrern und den Fußgängern sowie dem MIV erreicht werden. Dabei soll auch die Aufenthaltsqualität des Ortes für kurze und längere Aufenthalte sowohl für Reisende als auch für Bürgerinnen und Bürger der angrenzenden Wohngebiete und die Schul- / Hochschulfamilie der Stadt zumindest einen zufriedenstellenden Charakter erreichen.

Der Planungsumgriff von rund 9.000 m² Fläche wird ein vorerst grob geschätztes Kostenvolumen von ca. 7,5 - 9 Mio. € benötigen. Darin enthalten sind Kostenansätze für komplexe barrierefreie Verkehrsanlagen, Hochbauten (Überdachungen etc.) und Radabstellanlagen. Der Bund gewährt den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, damit unterliegen 80 % der Summe einer Förderung durch das GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Zusätzlich werden Radabstellanlagen an Bahnhöfen mit einem eigenen Förderprogramm unterstützt. Die Stadt Kempten (Allgäu) beabsichtigt, alle vorhandenen Fördermöglichkeiten bestmöglich auszunutzen.

Der Aufgabenumfang für die möglichen Lösungsvorschläge wird in Anlage 2 in einem ersten (unvollständigen) Entwurf beschrieben, als übergeordnete Grundsatzziele werden drei Punkte aufgeführt:

- An erster Stelle soll der Bahnhofsvorplatz als wichtigste Mobilitätsdrehscheibe der Stadt eine hohe Funktionalität und sichere Benutzbarkeit gewährleisten. Für alle Bereiche gilt, dass kurze, direkte und barrierefreie berollbare Wegebeziehungen erreicht werden sollen.
- Andererseits ist der Bahnhofplatz auch eine wichtige und an Bedeutung zunehmende Adresse der Stadt und soll neuen öffentlichen Stadtraum mit Aufenthaltsqualität schaffen, der sich nachhaltig zukunftsorientiert und klimaangepasst zeigt und der Stadt Kempten als „Allgäu-Metropole“ und zentralem Schul- und Hochschulstandort des Allgäus gerecht wird.
- Gleichzeitig sind sowohl die hohe Funktionalität als auch die Adressbildung mit nachhaltiger Aufenthaltsqualität mit möglichst kostengünstigen Lösungen zu erreichen.

Im Wesentlichen sollen entstehen:

Busbahnhof:

Unmittelbar vom Haupteingang des Bahnhofs aus soll das Busangebot barrierefrei und überdacht auf kürzestem Weg erreicht werden können. Es sind nach aktuellem Stand 14 übersichtliche und gut befahrbare, gleichzeitig möglichst platzsparend angeordnete und barrierefrei gestaltete Haltestellen für Stadt-, Regional- und Fernbusse bzw. grenzüberschreitenden Personenverkehr anzubieten.

Die Anordnung der Bussteige soll dabei auch für die Nutzerinnen und Nutzer bestmögliche, kurze und barrierefreie Umsteigebeziehungen zwischen den Bussen ermöglichen. Die Bussteige sind für die Nutzer großzügig, übersichtlich, einladend, sicher und barrierefrei gestaltet und mit digitalen Informationssystemen sowie Überdachungen ausgestattet.

Für den Aufenthalt wartender bzw. pausierender Busse sind weitere 3 Busparkplätze ohne Haltestellenanforderungen zu schaffen.

Langsamverkehr:

Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird eine Neuordnung und qualitative Verbesserung sowohl des Rad- als auch des Fußverkehrs erwartet.

Fahrradstellplätze sind im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angestrebt und sollen künftig im neu zu ordnenden Zu- und Ablauf des Radfahrerstroms platziert werden, um die Wege möglichst übersichtlich, klar, kreuzungsfrei oder mit klar definierten Kreuzungspunkten und kurz zu halten. Einer oder mehrere Standorte für Radabstellanlagen sollen einerseits auf die Radverkehrsachsen aus den verschiedenen Stadtteilen zum Bahnhof, andererseits auf die Zugänge zum Bahnhofsgebäude bzw. zu den Bahnsteigen ausgerichtet werden.

Für den Radverkehr sind folgende Services anzubieten:

- 150 Radabstellplätze überdacht (zusätzlich zu den vorhandenen Bahnabstellanlagen)
- Sammelschließanlage für mind. 50 Räder
- E-Bike-Ladestationen

Für die Fußgänger sind die Hauptwegeachsen neu zu definieren. Fußwege sind offen, hell und in ausreichender Breite, kreuzungsarm, barrierefrei und in möglichst direkten Wegführungen zwischen Ziel- und Herkunftsorten zu führen. Die Übersichtlichkeit der Wegführungen zu den Funktionszonen wird vorausgesetzt, es soll zudem ein durchgängiges Informations- und Leitsystem angeboten werden. Sitzgelegenheiten in Aufenthaltsbereichen und an längeren Wegstrecken sind anzubieten. Zudem soll ein Trinkwasserbrunnen, möglichst in einem kühlen Bereich (überdacht, verschattet, begrünt), allen Reisenden zur Verfügung gestellt werden.

Sharing / MIV / Taxi

Die bisher außerhalb der Planungszone gelegenen Pendlerparkplätze sollen vorerst in Zahl und Lage erhalten bleiben. Zwei Parkplätze für Elektroautos mit Ladeinfrastruktur und zwei E-Sharing-Stellplätze sind dort vorhanden. Für eine direkte Zugänglichkeit der Bahngleise steht für den MIV auch die autogerecht gestaltete Ostseite des Bahnhofs zur Verfügung. Diese wird heute bereits wegen der kurzen Wege direkt zu den Gleisen häufig und gerne genutzt. Auch auf dieser Seite des Bahnhofs werden Kurzzeit- und Dauerparkplätze für den MIV auf Bahngelände angeboten, die von der Eicher Straße erschlossen werden. Allerdings beabsichtigt die Bahn bis auf weiteres nicht, den nur als Treppe vorhandenen Zugang zur Gleisunterführung barrierefrei umzugestalten. Umso wichtiger ist es daher, vom Bahnhofplatz aus eine durchgängig barrierefreie Verbindung einschließlich Rast- bzw. Aufenthaltsmöglichkeiten von den Pkw-Stellplätzen zum Haupteingang anzubieten.

Die Gestaltung des Vorplatzes soll daher für die Fußgänger, die vom Pendlerparkplatz kommen, wie bereits bisher eine direkte Erreichbarkeit des Haupteingangs sicherstellen. Zu verbessern sind jedoch Barrierefreiheit und gute Barrollbarkeit, zudem sind auf dem Weg Aufenthaltsmöglichkeiten für kurze Pausen und Erholung anzubieten.

Folgende Angebote sollen vor dem Haupteingang zur Verfügung gestellt werden:

- Hol- und Bringzone Privat-Pkw (durchfahrbar, nur Ein- und Ausstieg ermöglichen!)
- Kurzzeitparkplätze, 10 Stück (für Bahnsteigbegleitung, Gepäckunterstützung etc.)
- Behindertenstellplätze, 4 Stück
- Taxistände, 5 Stück
- Carsharing- Zone, 5 Stück
- Bike- und Scooter- Sharing-Zonen

Nachhaltigkeit, Klimawandelanpassung und Kostenbewusstsein

Energiegewinnung, Verschattung, Verdunstung und Rückhaltung sollen von Anfang an sinnvoll in die Umgestaltung einbezogen werden. Eine ressourcenschonende, wirtschaftliche und energetisch optimierte Bauweise unter Berücksichtigung der ökologischen Aspekte und der Nachhaltigkeit sowie eine zukunftsweisende stadträumliche Gestaltung wird erwartet.

Es sind dauerhafte, bewährte, unterhalts- und pflegeleichte Materialien für Straßen- und Platzflächen zu verwenden. Auch für Überdachungen und Bauwerke jeder Art sollen nachhaltige und günstige Materialien mit unkompliziertem Alterungsverhalten gewählt werden. Nach Möglichkeit ist auf bestehende Systemlösungen bzw. die mögliche Nutzbarkeit modularer Einheiten zurück zu greifen, um Kostensicherheit in der Planung gewährleisten zu können. Aufwändige Sonderlösungen sind nicht gewünscht.

Soweit möglich ist ein artenreiches und klimawandelangepasstes Stadtgrün in die Gestaltung einzubinden. Es sind offene bzw. nichtgebundene Flächen auf Böden und Dächern für Versickerung und Regenwasserrückhaltung vorzusehen. Pflegeleichte Grünelemente sind für Verschattung, Regen- und Schneeschutz und Kühlung vorzusehen. Einzelne Großbäume und Baumpflanzungen sind explizit gewünscht, deren Wasserversorgung ist durch geeignete Wasserführung möglichst gut sicher zu stellen.

Beschluss:

Dem schrittweisen Vorgehen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und dem vorgeschlagenen Planungsumgriff wird zugestimmt. Als wesentliche Hauptziele der Umgestaltung werden benannt:

- Barrierefreie Funktionalität als Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsarten,
- Zukunftsgerechte nachhaltige Gestaltung mit Aufenthaltsqualität und
- Bevorzugung kostengünstiger Lösungen

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Verhandlungsverfahren mit Bieterwettbewerb und Lösungsvorschlägen durchzuführen.

Für den ÖPNV vorgesehene Mittel im Haushalt des Amtes für Tiefbau und Verkehr werden zur Durchführung des VGV-Verfahrens verwendet.

Anlagen:

Anlage 1 Planungsumgriff Neugestaltung Bahnhofsvorplatz

Anlage 2 Entwurf Aufgabenstellung Lösungsvorschläge

Anlage 3 Präsentation Neugestaltung Bahnhofsvorplatz