

Stellungnahme zu TOP 3: Aufwertung Bahnhofsumfeld

Status: Sitzung am 05.07.2023

öffentlich

nicht öffentlich

Verantwortlich Stadt Speyer

Abteilung 520, Fr. Klonig



Lage

Nördliche Innenstadt, Bahnhofstraße 43, Umfeld Hauptbahnhof, ZOB, Prinz-Luitpold-Straße

Größe

Bereich zwischen Busbahnhof und alter Güterbahnhof und Prinz-Luitpold-Straße

Ausgangssituation, heutige Nutzung

Hauptbahnhof mit ZOB, Taxi, Fahrradabstellanlagen, Radparkhaus, Next Bike, Kurzzeitstellplätze und Stadtmobil

Planungsgegenstand

Die Stadt Speyer möchte mit der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes einen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz bzw. zur Klimawandelanpassung leisten. Hierfür ist ein leistungsfähiger, städtebaulich ansprechender und infrastrukturell gut ausgestatteter Bahnhofsvorplatz ein wesentlicher Baustein. Eine verbesserte Radinfrastruktur am Bahnhof, insbesondere der Neubau eines attraktiven Fahrradparkhauses steht für eine klimafreundliche Mobilität und ist ein Leuchtturmprojekt der Stadt. Durch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Begrünungs-, Regenwasserbewirtschaftungs- und Entsiegelungsmaßnahmen wird ein weiterer, vorbildgebender Baustein in der Klimawandelstrategie umgesetzt. Das lokale Stadtklima verbessert sich und der Platz gewinnt speziell an Hitzetagen an Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus wird auch die touristische Bedeutung Speyers durch den Imagegewinn am schienenbezogenen „Stadteingang“ gestärkt.

Stellungnahme des Gestaltungsbeirates

Wie bereits in seiner ersten Befassung in der Sitzung im Oktober 2019 beschrieben, kommt dem Speyerer Bahnhofsumfeld als Mobilitätsknotenpunkt, auch unter Berücksichtigung des Umweltverbundes, eine besondere Bedeutung zu. In der damaligen Sitzung wurde durch den Gestaltungsbeirat u.a. geäußert, dass neben dem städtebaulichen und gestalterischen Erscheinungsbild des Bahnhofsensembles insbesondere die Überlagerung der unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen maßgebend für die Attraktivierung und Bedienungsfreundlichkeit dieses wichtigen Knotenpunktes darstellt.

Der Beirat lobt ausdrücklich drei wesentliche Strategiehinweise die von der Verwaltung bzw. dem Planungsteam aufgegriffen wurden:

1. Die Planungsaufgabe durch ein interdisziplinär besetztes Team aus Stadtplaner, Landschaftsarchitekt und Verkehrsplaner bearbeiten zu lassen.
2. Das Bahnhofsumfeld nicht nur von Bahnsteigkante bis Bordsteinkante zu denken, sondern den erweiterten öffentlichen Raum inkl. der motorisierten Straßenräume in die Überlegungen einzubinden.
3. Das Bahnhofsgebäude als Solitär („starker Rücken“) zu interpretieren und die derzeitige Ausstattung des Umfeldes zu bereinigen, bzw. neu zu ordnen.

Insofern kann der vorliegende Vorentwurf als Diskussions- und Partizipationsgrundlage herangezogen werden, wenngleich ein wesentlicher Aspekt im Hinblick auf die trennende Wirkung der Bahnhofstraße aus Sicht des Beirates noch nicht ausreichend geprüft wurde. So sollte die sich in Umwidmung befindliche Bahnhofstraße (von einer Landes- zur Gemeindestraße) hinsichtlich einer stärkeren gestalterischen Integration geprüft werden. D. h. der ohnehin räumlich viel zu schmale Bahnhofsvorplatz sollte bis auf die gegenüberliegende Grundstücksgrenze mit einem niveaugleichen Platzbelag gestaltet sein um eine Großzügigkeit, Materialhomogenität und städtebauliche Verzahnung zu erreichen. Dieser homogene Platzbelag würde zudem zur Behutsamkeit und wechselseitige Rücksichtnahme mahnen, da Nutzungskonflikte eintreten können. Ferner befürwortet der Beirat dringend die Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit auf höchstens 30 km/h um die Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich zu erhöhen und die Orientierung und Wahrnehmung aller Verkehrsteilnehmer an diesem besonderen Verkehrs-Hotspot zu verbessern. In diesem Zusammenhang erscheint es auch erwähnenswert, dass die beiden raumbildprägenden Platanen diesen Verkehrs- und Aufenthaltsraum räumlich fassen und ihnen ein besonders behutsamer Umgang bei der Tiefbaumaßnahme geschuldet wird. Auch müssen in diesen Bereichen besondere Vorkehrungen zum Schutz des Wurzelraumes durch Wurzelbrücken getroffen werden. Generell ist bei der Pflanzenverwendung auf die notwendige Robustheit in Hinblick auf klimatischen Wetterextreme und den hohen Nutzungsdruck zu achten.

In seiner damaligen Stellungnahme hatte der Beirat auf die Notwendigkeit zur Erhebung von Pendlerströmen und deren Nutzungsverhalten hingewiesen, die Aufschluss über die konkreten Bedarfe liefern. Dies könnte auch Rückschlüsse auf stark frequentierte Laufzonen geben oder Aufschlüsse zu Aufenthaltszonen und Querbeziehungen innerhalb der Platzflächen ergeben.

Ausdrücklich begrüßt wird die Verlagerung des Ruhenden motorisierten Verkehrs, inkl. Kiss+Go-Zone und Taxistand außerhalb des Binnenbereiches. Auch die kreuzungsfreie Anordnung des Fahrradverkehrs durch Integration in die Verkehrsanlage der Bahnhofstraße ist nachvollziehbar gelöst. Das Verhältnis zwischen befestigten Flächen und Vegetationsflächen erscheint austariert, wenngleich die Formgebung und Setzung der Pflanzinseln anhand der Laufwege noch zu optimieren ist. Bei der Neupflanzung der Solitärgehölze ist eine möglichst große Baumqualität oder gar eine Großbaumverpflanzung aus anderen Bereichen anzustreben, um schnellstmöglich den gewünschten Aspekt der Verschattung und Raumbildung zu erreichen.

Die barrierefreie Erschließung aller Nutzungseinheiten, inklusive Hauptgebäude, ist Pflichtprogramm, scheint aber im Vorentwurf noch nicht befriedigend gelöst zu sein. (z.Bsp. Thema Leitsystem, Rampe in Bahnhofshalle)

Bezüglich der beiden Radfahrabstellanlagen möchte der Beirat zwei Hinweise geben. Zum einen erscheint eine Überbauung des westlichen Bahnhofsgebäudes unter der Prämisse der Freistellung des Baukörpers unangebracht. Die zweite, mit einer Pergolastruktur überdachte, Abstellfläche auf der Ostseite wird kritisch hinterfragt, bzw. die Notwendigkeit in Frage gestellt. Ferner wird angeregt, dem Thema touristische Infrastruktur mehr Beachtung zu schenken.

Der Beirat wünscht sich, über die weitere Vorgehensweise informiert zu bleiben.