



Kennntnisnahme	Vorlagen - Nr.:	VO/1281/2012	TOP
	Status: Datum:	nichtöffentlich 22.05.2012	
<u>Dezernat:</u>	II		
<u>Fachdienst:</u>	61 - Stadtplanung		
<u>Sachbearbeiter/in:</u>	Storm-Bölle, Karin		
<u>Beratende Gremien:</u>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften Stadtverordnetenversammlung Marburg		

Konzept zur Aufstockung des bestehenden Parkdecks am Hauptbahnhof

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, den vorliegenden Planungs- und Sachstand zur Kenntnis zu nehmen.

Begründung

Anlass und Ziele

Das bestehende Parkdeck am Hauptbahnhof zeigt gravierende Schäden auf. Bereits im Jahr 2007 wurde eine Bauzustandsanalyse in Auftrag gegeben, die zu dem Ergebnis kam, dass das Parkdeck saniert werden muss.

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung, das Bahnhofsquartier aufzuwerten, ist geprüft worden, ob eine Erweiterung des Parkdecks mit dem Nutzungsbaustein Fahrradstation realisiert werden kann.

Ein wesentlicher Bestandteil der Untersuchungen war die städtebauliche Einbindung, besonders mit Blick auf den zukünftig neu gestalteten Bahnhofsvorplatz und der angrenzenden Blockbebauung.

Bestandsituation

Das Parkdeck (s. Anlage 1) liegt zwischen den Gleisanlagen der Deutschen Bundesbahn und der Straße „Krummbogen“. Es ist von drei Seiten von Bebauung umgeben, die als Gesamtanlage ausgewiesen ist und zum Teil aus Einzeldenkmälern besteht.

Bei der Parkieranlage handelt es sich um ein Oberdeck mit 136 Einstellplätzen und ein überdachtes Tiefgeschoss, auf dem sich 156 Stellplätze befinden. Während die Zu- und Ausfahrt über das Oberdeck erfolgt, ist das Tiefgeschoss über Wendelrampen erschlossen.

Die Zufahrt erfolgt niveaugleich vom Bahnhofsvorplatz, die Ausfahrt über die Straße „Krummbogen“. Der Ein- und Ausgang befindet sich im Zufahrtsbereich mit Orientierung zum Hauptbahnhof.

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll die Zu- und Abfahrt nur noch über die Straße „Krummbogen“ erfolgen.

Die Parkdeckanlage wurde ausschließlich für Bahnkunden errichtet und wird zurzeit als P+R-Parkplatz genutzt.

Eigentums- und Nutzungsverhältnisse

Eigentümer des Grundstücks sind die Stadtwerke Marburg (SWM) während das Gebäude der Universitätsstadt Marburg gehört.

1992 wurde die Parkdeckanlage mit Bundes- und Landesfördermittel mit der Zweckbindung „Parken für Bahnreisende“ fertig gestellt. Die P+R-Anlage fällt dieses Jahr aus der Förderung, so dass es in Zukunft zum allgemeinen Parken genutzt werden kann und soll. Näher zu prüfen wird sein, wie viele der Stellplätze künftig für Dauerparker zur Verfügung gestellt werden sollten.

Betreiber bleiben die Stadtwerke Marburg.

Aufgabenstellung

In Zusammenarbeit mit den SWM wurden auf Grundlage folgender Aufgabenstellung vier Büros aufgefordert, ein Angebot zur Überarbeitung des Parkdecks abzugeben. Das Büro AIS Architekten aus Kassel erhielt den Auftrag, ein Konzept anzufertigen. Die Aufgabenstellung bestand aus folgenden Punkten:

- städtebauliche Einbindung
- Prüfung einer 1:1 Sanierung des vorhandenen Parkdecks bzw. Sanierung und Erweiterung oder Abriss und Neubau
- bei einer Erweiterung: Einstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrrad-Servicestation
- Solardach / Photovoltaik

Konzept

Erste Entwurfskonzepte (s. Anlagen 2 - 6) sehen die Möglichkeit einer Erweiterung des Parkdecks in Richtung der Gleisanlagen sowie ein bis zwei weitere Parkebenen über dem Bestand vor, um ggf. den Bedarf von zusätzlichen Parkplätzen und einer Fahrradstation decken zu können. Das bestehende Parkdeck sollte in seiner Struktur erhalten und saniert werden. Denn bei einem Abbruch der bestehenden Konstruktion zur Errichtung einer Neuanlage würde aufgrund bestehender Grundstücksvorgaben und städtebaulicher Voraussetzungen ein ähnlicher Baukörper mit vergleichbarer Erschließung entstehen.

Zu prüfen unter dem Kosten-/Nutzengesichtspunkt wird sein, ob eine Aufstockung um zwei zusätzliche Ebenen umgesetzt werden sollte. Das Parkdeck würde dann zusätzliche Parkplätze erhalten. Es besteht aber auch die Möglichkeit einer eingeschossigen Erweiterung. Bei dieser Variante könnten ebenfalls zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Für die Fahrradstation sieht das Konzept eine Fläche von ca. 360 m² vor, die problemlos erweitert werden kann. Das würde allerdings bedeuten, dass entsprechend weniger Parkfläche zur Verfügung stehen würde.

Für die abschließende Beurteilung, ob eine Erweiterung Sinn macht, muss der Stellplatzbedarf und die möglichen Kosten (auch die Kostenträgerschaft) genau analysiert werden.

Durch die Erweiterung und Aufstockung parallel zum Bahnhofsgebäude (s. Anlage 2) können Raumkanten geschaffen werden. Hierfür wäre allerdings im geringen Umfang Grunderwerb durch die Deutsche Bahn notwendig. Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz würde dadurch räumlich gefasst und ließe dennoch eine Blickachse offen, um das südöstliche Areal einsehbar zu belassen. Zudem wäre das Parkhaus (s. Anlagen 3 und 4) vom Bahnhofsvorplatz aus sichtbar und würde zu einem selbstbewussten Bestandteil im Platzgefüge.

Der Zugangsbereich ist für Fahrradfahrer gut sichtbar vom Bahnhof aus zu erreichen. Die Fahrradeinstellplätze mit der Fahrradservicestation werden im Erdgeschoss ausgewiesen. Während die fußläufige Erschließung vom Bahnhof aus vorgesehen ist, erfolgt die fahrtechnische Erschließung über die neu gestaltete Zufahrt vom „Krummbogen“ auf die untere Ebene des Parkhauses. Die Vertikalerschließung ist über die bestehende Doppel-

Helix mit Fortführung der Rampe in die beiden neuen Geschossebenen vorgesehen, so dass eine übersichtliche Verkehrsführung gewährleistet werden kann (s. Anlage 6 - 8).

Großmaßstäbliche V-Stützen als Gestaltungselement zeigen die Tragstruktur und lassen das Gebäude offen und transparent erscheinen. Der Bereich der Fahrradstation ist mit Industrieglas umschlossen. Die unterschiedlichen Fassadengestaltungen des PKW- und Fahrradbereichs deuten auf die jeweiligen Nutzungen hin.

Das Dach des Parkhauses soll zur nachhaltigen Energieerzeugung mit Solarpaneelen, in Verbindung mit durchlaufenden Verglasungsbändern zur natürlichen Belichtung der Obergeschossetage, bedeckt werden (Anlage 9).

Die Kurzbewertungen des Statikbüros und des Bodengutachters zeigen die grundsätzliche Machbarkeit einer zweigeschossigen Aufstockung als Stahlkonstruktion. Eine genaue Einschätzung über den Aufwand der Ertüchtigung des Fundaments, kann erst durch die Planung erfolgen.

Eine zwischenzeitlich erarbeitete Verkehrsuntersuchung des Büros Heinz+Feier hat ergeben, dass der Knotenpunkt Krumbogen/Zufahrt Parkdeck auch bei der Anordnung von bis zu zwei zusätzlichen Parkdecks als insgesamt leistungsfähig einzustufen ist.

Beteiligung der Beiräte

Das Entwurfskonzept, das im Gestaltungs-, Denkmal- und Radverkehrsbeirat vorgestellt wurde, hat zu grundsätzlich positiven Reaktionen geführt.

Der Radverkehrsbeirat sieht in diesem Bereich Bedarf für eine Fahrradstation. Eine Arbeitsgruppe des Beirates wird ein Anforderungsprofil erstellen.

Weitere Vorgehensweise

Derzeit wird das Nutzungskonzept mit der Wirtschaftlichkeitsberechnung seitens der Bauverwaltung und der Stadtwerke Marburg geprüft. Die überschlägige Schätzung der Netto-Baukosten hat für eine 1-geschossige Aufstockung rd. 6 Mio. € (einschl. Sanierung), für eine 2-geschossige Aufstockung rd. 7,8 Mio. € (einschl. Sanierung) ergeben.

Nach dieser Prüfung sollen ein Diskussionsprozess und die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen.

Dr. Franz Kahle
Bürgermeister

Anlagen

Luftbild Bestand

Grundriss

1-geschossige Aufstockung - Ansicht vom Bahnhofsplatz

2-geschossige Aufstockung - Ansicht vom Bahnhofsplatz

2-geschossige Aufstockung - Ansicht vom Ortenbergsteg

2-geschossige Aufstockung - Ansicht vom Krümmbogen
1-geschossige Aufstockung - Erschließung
2-geschossige Aufstockung - Schnitt
Beispiel für Solardächer

Beteiligung an der Vorlage durch:

FBL 6	FD 61	SWM	
		K	

A: Anhörung; B: Beteiligung; K: Kenntnisnahme; S: Stellungnahme