

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.: VO/7693/2020
	Status: nichtöffentlich
	Datum: 19.11.2020

Dezernat:	I
Fachdienst:	61 - Stadtplanung und Denkmalschutz
Sachbearbeiter/in:	Nützel, Bernd

Beratungsfolge:		
Gremium Magistrat Haupt- und Finanzausschuss	Zuständigkeit Entscheidung Kenntnisnahme	Sitzung ist Nichtöffentlich Öffentlich

Sanierungsgebiet: Nordstadt/Bahnhofsquartier
Entwurfsplanung Freiflächengestaltung Waggonhallen-Areal

Beschlussvorschlag:

Der Magistrat wird gebeten, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die Entwurfsplanung zur Freiflächengestaltung des Waggonhallen-Areals samt Zufahrts- und Stellplatzbereich wird genehmigt.
2. Der 1. Bauabschnitt soll in 2021 realisiert werden. Die weiteren Bauabschnitte werden im Anschluss folgen.
3. Dem Haupt- und Finanzausschuss ist von den Beschlüssen Kenntnis zu geben.

Sachverhalt:

1. Ausgangssituation

Der im Sanierungsgebiet gelegene Bereich des ehemaligen Bahngeländes südlich des Jägertunnels bis zur Rudolf-Bultmann-Straße ist städtebaulich und funktional in den letzten Jahren im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen erheblich aufgewertet worden.

Eine fußläufige Anbindung an den Bahnhof und die Innenstadt ist geschaffen worden. Somit gibt es nun eine durchgängige Nord-Süd-Wegeverbindung, die das Areal mit den benachbarten Stadt- und Landschaftsräumen verbindet. Die Erschließung des Areals erfolgt nicht mehr alleinig von der Rudolf-Bultmann-Straße aus. Die alten Bahnbetriebsgebäude auf dem heute als Kulturstandort genutzten Waggonhallen-Areal sind weitestgehend saniert.

Durch die anstehende Neugestaltung des Waggonhallen-Areals sollen die letzten Missstände und Mängel beseitigt werden. Der Ringlokschuppen wird zurzeit denkmalgerecht in ein Veranstaltungszentrum durch einen privaten Investor umgebaut. Das ehemalige Werkstattgebäude ist bis auf die Außenmauern entkernt worden und wird

als Nächstes zu einem Hotel ausgebaut. Auch die Remisen werden noch erneuert. Die gesamte Freifläche des Areals soll neugestaltet werden, damit sie die Funktion eines öffentlichen Raums für Freizeit und Erholung für alle erfüllen kann. Sie soll dafür sorgen, dass das gesamte Gelände – die neuen privaten Nutzungen und die bestehenden sozio-kulturellen Nutzungen – als Einheit wahrgenommen wird. Dieses eigentliche Waggonhalle-Areal wird durch den Zufahrts- und Stellplatzbereich ergänzt.

Ein erster Schritt in diese Richtung ist Anfang dieses Jahres durch die komplette Erneuerung der Ver- und Entsorgungsanlagen aller Medien durch die Stadtwerke Marburg erfolgt. Dabei ist auch die Fernwärme mit verlegt worden, an die alle neuen Gebäude angeschlossen werden.

2. Bisheriges Verfahren

Vor diesem Hintergrund einer einheitlichen Freiflächengestaltung ist das Büro „schöne aussichten“ in 2014 von der Universitätsstadt Marburg mit der Planung und Erstellung einer neuen Freiflächengestaltung für die öffentlichen Freiflächen im Waggonhallen-Areal beauftragt worden. Diese Neugestaltung baut auf dem Freiraum- und Erschließungskonzept auf, das von der Stadtverordnetenversammlung am 24.09.2014 schon beschlossen worden ist.

Am 29.09.2017 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den Ringlokschuppen und das ehemalige Werkstattgebäude aus dem Treuhandvermögen an einen privaten Investor zu verkaufen. Dem ist ein transparentes Auswahlverfahren vorausgegangen. Das Auswahlgremium hat unter den damals festgelegten Kriterien - auch unter dem Gesichtspunkt Denkmalschutz - das beste Konzept vorgeschlagen. Demnach soll der Ringlokschuppen in ein Veranstaltungszentrum und das ehemalige Werkstattgebäude in ein Hotel umgebaut werden. Beides soll auch Gastronomie enthalten.

3. Konzeption

Mit der vorliegenden Entwurfsplanung Freiflächengestaltung Waggonhallen-Areal (s. Anlage 1) wird das Freiraum- und Erschließungskonzept von 2014 weiter konkretisiert und ergänzt (Anbindung an die Rudolf-Bultmann-Straße mit neuer Stellplatzsituation). Die Freiflächengestaltung wurde am 18.12.2018 im Gestaltungsbeirat und am 05.03.2019 im Denkmalbeirat vorgestellt. Auf dieser Grundlage ist schon in 2019 und am 17.11.2020 abschließend die Abstimmung mit der Feuerwehr erfolgt (s. Anlage 2), am 09.07. und 06.08.2020 in Bezug auf die Barrierefreiheit mit einer Arbeitsgruppe des Behinderten-Beirats (pandemiebedingt hat er nicht getagt; s. Anlage 3). Die Anforderungen aus dem Radverkehrsplan an eine Radwegeverbindung zwischen Rudolf-Bultmann-Straße und der Nordstadt durch das Areal sind an mehreren Terminen in 2020 mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Fachdienst Tiefbau geklärt worden und eingeflossen. Ebenso wie die verkehrlichen und straßenrechtlichen Belange. Der Entwurf ist an verschiedenen Veranstaltungen zwischen 2018 und 2020 den Nutzern vorgestellt und diskutiert worden, so dass die Hinweise und Anregungen in den Entwurf eingearbeitet werden konnten.

Der Entwurf ist grundsätzlich von zwei gestalterisch und funktional unterschiedlichen Bereichen geprägt: dem eigentlichen Waggonhallen-Areal als Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität und dem Zufahrts- und Stellplatzbereich im Anschluss an die Rudolf-Bultmann-Straße als Verkehrsfläche (s. Anlage 4). Die Gestaltung und die daraus abgeleitete Materialwahl ist folgedessen unterschiedlich und führt zu einer visuellen Trennung.

Gekennzeichnet wird der Entwurf für das eigentliche Waggonhallen-Areal durch seine enge Orientierung an die Bestandssituation. Der Charakter des Geländes, seine baulich physikalische Beschaffenheit und die vorhandenen Nutzungen werden gesichert, fortgeschrieben und um einzelne Elemente ergänzt. Erholungs- und Freizeitnutzung stehen im Vordergrund. Das gestalterische Leitmotiv ist die ehemalige Bahnnutzung. So dass die technisch-baulichen Strukturen der ehemaligen Eisenbahnnutzung erhalten werden. Ebenso wie die verbliebenen, einzelnen und prägenden Gehölze.

Ganz anders wird die Erscheinung des Zufahrts- und Stellplatzbereichs sein. Er ist von dieser Funktion geprägt und wird komplett neugestaltet. Gerade die notwendige Optimierung der Stellplätze mit einem Parkdeck führt zu unausweichlichen Eingriffen in die bestehenden Böschungen mit ihrem Gehölzbestand. Konkret ist das bedingt durch die erforderlichen bauordnungsrechtlichen und verkehrssicherheitstechnischen Abstände.

Zufahrts- und Stellplatzbereich:

Der Zufahrts- und Stellplatzbereich ist von einer funktionalen, eher nüchternen Materialwahl geprägt. Der Querschnitt dieser allgemeinen Verkehrsfläche von der Rudolf-Bultmann-Straße aus unterteilt sich bis auf Höhe der Kletterhalle in einen mindestens 2,00 m breiten Fußweg, eine 5,00 m breite Fahrbahn und einen 5,00 m tiefen Stellplatzbereich (Senkrechtaufstellung). Der Fußweg wird mit einem Betonplaster verlegt und mit einem 10 cm-Hochbord zur Fahrbahn abgegrenzt. Dieser Hochbord dient als taktile Leitstruktur. Auf Höhe der Kletterhalle weitet sich der Fußweg auf, so dass Fahrradständer (als Anlehnbügel mit Zwischenholm) dort aufgestellt werden können. Die Fahrbahn wird asphaltiert. Der öffentliche Fahrradweg wird auf der Fahrbahn geführt. Der Stellplatzstreifen ist durch Baumpflanzungen gegliedert und die Parkbuchten werden ebenfalls asphaltiert. Direkt an der Rudolf-Bultmann-Straße befindet sich der öffentliche Glascontainerstandort.

Im weiteren Verlauf nach der Kletterhalle und dem sich dort befindlichen Abzweig in den eigentlichen Waggonhallen-Bereich (s. u.) steigt das Gelände mit unterschiedlicher Steigung bis auf die Hangkante der Böschung zum Bahngelände an. Nach der Kletterhalle wird der Fußweg als solcher nicht weitergeführt, sondern weicht einer weiteren Fahrradstellplatzanlage und den versenkten Containern für Restmüll, Altpapier usw. und endet an der Böschung. Der allgemeine Zufahrtsbereich wird am neuen Parkdeck vorbei bis hoch zum Eisenbahnverein, wie schon im Bestand weitergeführt, um dort an den bestehenden Fuß- und Radweg zum Bahnhof anzuschließen. Vor dem Böschungsfuß verjüngt er sich auf 4,00 m.

Das neue, von dem privaten Investor zu bauende und zu finanzierende Parkdeck, das über dem bestehenden unteren Parkplatz als Stahlkonstruktion mit intensiver Begrünung der Seite zur allgemeinen Erschließung entstehen soll, weist drei Ebenen auf. Es ist so platziert, dass die bauordnungsrechtlich notwendigen Abstände zum Nachbargrundstück gewahrt sind. Für jede der drei Parkebenen ist eine eigene Zu- und Abfahrt vorgesehen. Jede steht somit erschließungstechnisch für sich. In die unterste 1. Ebene gelangt man direkt von vorne über eine für Begegnungsverkehr breite Ein- und Ausfahrt. Dort befindet sich auch der zentrale Treppenturm. Da die allgemeine Zufahrt von da ansteigt und das Parkdeck ebenerdig ausgeführt wird, gräbt es sich nach hinten ins bestehende Gelände ein. Durch diesen Höhenversprung ist es möglich, die darüber liegende 2. Ebene von hinten über eine einspurige Ein- und Ausfahrt fast höhengleich anzubinden. Die oberste 3. Ebene wird über den oberen, bestehenden Parkplatzbereich neben dem Grundstück der Eisenbahn-Freunde durch eine einspurige Rampe erschlossen. Der obere Parkplatzbereich wird dazu neu geordnet, asphaltiert und durch Baumpflanzungen gegliedert.

Durch das Eingraben des Parkdecks, die notwendigen hinteren Zufahrten auf die Decks sowie die erforderliche Verbreiterung und Verschiebung der allgemeinen Zufahrt neben dem Parkdeck ist es notwendig, die intensiv mit Bäumen (z. B. Ahorn, Esche, Robinien) bestellte Böschung zwischen dem oberen und unteren Parkplatz sowie teilweise die ebenfalls grüne Böschung zu den Gleisen umzubauen und neu zu gestalten. Dieser Verlust an Gehölzmasse wird naturschutzrechtlich ausgeglichen.

Mit dieser Neuordnung der Stellplatzsituation insgesamt ist gewährleistet, dass der Stellplatzbedarf bedingt durch die neuen Nutzungen Veranstaltungsort Ringlokschuppen und Hotel aber auch der für die Bestandsnutzungen Rotkehlchen, Waggonhallen-Theater, Radio Unerhört, Kletterhalle und Eisenbahn-Freunde abgedeckt ist. Es ist beabsichtigt, dass alle Stellplätze bewirtschaftet werden. Das einheitliche Preisniveau soll sich am üblichen Niveau in der Stadt orientieren. Dazu ist es erforderlich, eine Zulasskontrolle mittels Schranke, versenkbaren Pollern oder ähnlichem auf Höhe der Kletterhalle vorzusehen. Diese ist so ausgelegt, dass Fußgänger und Fahrradfahrer ungehindert und jederzeit passieren können. Die wenigen Stellplätze davor sollen direkt bestimmten Nutzern und Nachbarn zugeordnet werden.

Die notwendigen barrierefreien Stellplätze werden im Tiefpunkt des Zufahrts- und Stellplatzbereiches, vor dem Parkdeck, gegenüber dem Abzweig in das eigentliche Waggonhallen-Areal angeordnet.

Waggonhallen-Areal:

Die Freiflächen mit den Wegebeziehungen im eigentlichen Waggonhallen-Areal tragen dem Hauptaspekt Freizeit und Erholung Rechnung. Deshalb ist das Prinzip der gemeinsamen Führung aller Verkehrsteilnehmer auf einer barrierefreien Mischfläche konsequent verfolgt worden. Fußgänger und Radfahrer bewegen sich dort gleichrangig, der dort nur gelegentlich erforderliche Andienungsverkehr (einschl. der 6 Stellplätze für Bedienstete am Hotel, davon sind 2 Plätze barrierefrei für Menschen mit besonderen Anforderungen vorbehalten) ist dem untergeordnet. Durch gestalterische Maßnahmen, die aus der historischen Industrienutzung abgeleitet sind, wird dies erreicht.

Als einheitlicher Belag wird Ortbeton verwendet. Er war auch in der Historie die dort verwendete Flächenbefestigung und ist noch teilweise erhalten. Der Ortbeton wird wie Asphalt flüssig eingebracht und spannt sich von Gebäudekante zu Gebäudekante. Lediglich ein schmaler Basaltplasterstreifen vor den Gebäuden gleicht die Vor- und Rücksprünge der jeweiligen Fassade aus. So wird ein homogenes, flächenhaftes und auch barrierefreies Bild erzeugt.

Dieser Belag beginnt mit dem schon weiter oben angesprochenen Abzweig in das eigentliche Waggonhallen-Areal. Der Übergang wird dort durch einen breiten überfahrbaren Schrägbord, der auch die beiden Bereiche entwässerungstechnisch voneinander trennt, deutlich. Er wird dann bis zum Radio Unerhört und bis hinter den Ringlokschuppen mit einem neuen einheitlichen Gefälle barrierefrei verlegt. Der öffentliche Bereich endet dort. Diese Absenkung gegenüber dem Bestandsniveau führt dazu, dass die Fenster des Ringlokschuppens freigelegt werden und wieder in Erscheinung treten.

Eine weitere Absenkung ist leider nicht möglich, da das bestehende Gebäude der Kletterhalle deutlich höher liegt. Deshalb muss die weitere öffentliche Erschließung (einschließlich des Radweges) durch das Areal in Richtung Bahnhof an der ehemaligen Kantine vorbei über eine für Rollstuhlfahrer*innen gerechte Rampe auf das ursprüngliche Niveau (auf Höhe des Waggonhallen-Gebäudes) geführt werden. Der sich dort gegenüber der Kletterhalle befindliche Haupteingang des Ringlokschuppens liegt somit weiterhin tiefer. Dieser Höhenversprung soll durch eine großzügige Treppenanlage, in die die bestehende Kiefer integriert ist, überwunden werden. Um die Kiefer dauerhaft zu

erhalten, wird über dem Wurzelbereich ein „schwebendes“ Sitzpodest aus Holz geplant. Für die richtige Positionierung der Punktfundamente sind aufwendige Wurzel-Sondierungen gemacht worden. Vom Ende der schon erwähnten Rampe wird ebenerdig, am Ringlokschuppen entlang, auf den Haupteingang zurückgeführt. Auch die Rampe und der Eingangsbereich des Ringlokschuppens werden mit dem einheitlichen Ortbeton gestaltet. Entlang der Treppenanlage bis zum Ende der Rampe wird der Streifen aus Basaltpflaster, der gliedernd wirkt, weitergeführt. Er dient als Entwässerungsmulde und nimmt die Standorte für die öffentliche Beleuchtung auf.

Am Ende der Rampe knickt der Ortbetonbereich mit der Wegeführung ab, um dem sich dort befindlichen Rücksprung in der Fassade des Ringlokschuppens zu folgen. Er integriert die bestehende Gehölzgruppe, die erhalten bleibt, und das bestehende Betonfundament, das mit Sitzelementen gestaltet wird, und führt bis vor das neue Hotel. Vor dem Hotel verschwenkt die Wegeführung erneut und führt unter begleitenden neuen Bäumen in den bestehenden Fuß- und Radweg in Richtung Bahnhof. Erst dort endet der Ortbeton. In diesem Verlauf wird er durch eine zweite begleitende, analog gestaltete Entwässerungsrinne begleitet.

Auf der anderen Seite der ebenfalls gliedernden Entwässerungsmulde befindet sich der neu gestaltete Eingangs- und Außenbereich von Theater, Waggonhalle und Rotkehlchen. Hier wird der Ortbeton durch breitere, mit Basaltschotter verfüllte Fugen aufgelöst, um so die andere Funktion zu signalisieren. Dieser Streifen beginnt nach dem Abknicken der Wegeführung und führt in dieser einheitlichen Breite bis zum Ende des Hotels. Er nimmt den neu gestalteten Eingangsbereich, einen neuen Spielplatz und eine weitere Fahrradabstellanlage auf. Die dort bestehenden Schienen sollen erhalten bleiben. Die daran anschließende Außensitzfläche vom Rotkehlchen soll durch den bestehenden Wechsel zwischen Ortbetonstreifen und Schotterstreifen mit den Gleisen weiter vielseitig funktional bleiben.

Der Bereich zwischen Ringlokschuppen und Hotel wird von dem Entwurf nicht abgedeckt, da er im Privateigentum steht. Eine Gestaltungsabstimmung soll im Laufe der Konkretisierung der Hotel-Planungen erfolgen.

Alle Gebäudeeingänge, die eine öffentliche Zugangsfunktion haben, werden barrierefrei zugänglich sein und auf sie wird taktil hingewiesen (s. Anlage 3).

4. Bauabschnitte / Zeitplanung

Die Durchführung der Maßnahme erfolgt in mindestens 2 Bauabschnitten (s. Anlage 4). Der 1. Bauabschnitt umfasst den Teil des Zufahrts- und Stellplatzbereichs ab der Einfahrt zum Heizwerk der Stadtwerke und endet im Waggonhallen-Areal am Fassadenversprung des Ringlokschuppens. Der verbleibende Teil des Zufahrts- und Stellplatzbereichs ab der Rudolf-Bultmann-Straße erfolgt als 2. Bauabschnitt nach dem die Bauarbeiten der Stadtwerke Marburg zur Erweiterung des Heizwerkes abgeschlossen sind. Ob in diesem Bauabschnitt der verbleibende Bereich im eigentlichen Waggonhallen-Areal mit umgesetzt werden kann, hängt von den Planungen zum Hotel und den Remisen ab. Ansonsten wäre das ein 3. Bauabschnitt. In jedem Fall ist dieser Bauabschnitt über die Alte Kasseler Straße und den Fuß- und Radweg abzuwickeln.

Der Baubeginn für den 1. Bauabschnitt, der die private Baumaßnahme Parkdeck beinhaltet, ist im Frühjahr 2021 vorgesehen.

Alle Bauabschnitte werden in Abhängigkeit der vom Bund und Land bereitgestellten Städtebaufördermittel im Rahmen der Stadtsanierung realisiert. Das kann auch den Zeitplan mitbestimmen.

5. Kosten und Finanzierung

Nach Angaben des Büros „schöne aussichten“ vom 16.11.2020 betragen die Gesamtbaukosten für die Freiflächengestaltung ca. 1.351.100,00 Euro und die Planungskosten der Leistungsphasen 03 - 08 ca. 182.000,00 Euro. Der erste Bauabschnitt, der jetzt umgesetzt werden soll, beläuft sich laut Kostenschätzung des Büros vom 16.11.2020 auf rd. 960.000,00 Euro.

Die Finanzierung der Baukosten erfolgt im Rahmen der Sanierungsmaßnahme „Nordstadt/Bahnhofsquartier“ über Städtebaufördermittel, d. h. 60 % werden durch den Bund-Land-Anteil getragen. Das bezieht sich auf alle Bauabschnitte mit Ausnahme des Parkdecks, das von dem privaten Investor gebaut und finanziert wird.

Finanzielle Auswirkungen:

Siehe hierzu Punkt 5.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Wieland Stötzel
Bürgermeister

Anlagen:

- 1) Entwurfsplan Freiflächen Waggonhallen-Areal
- 2) Übersichtslageplan Abstimmung Feuerwehr
- 3) Übersichtslageplan Blindenleitsystem
- 4) Übersichtslageplan Bauabschnitten

Beteiligung an der Vorlage durch:

FB 6	FD 61

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