

Arbeitsgemeinschaft



Schübler-Plan

Ingenieurgesellschaft mbH
Darmstädter Landstraße 114
60598 Frankfurt am Main
Tel. 069 968857-0



BLFP FRIELINGHAUS ARCHITEKTEN

PLANUNGS GMBH - BAULEITUNGS GMBH - ARCHITEKTEN BDA

STRASSEIMER STR. 7 TEL.: 0 60 31/ 60 02-00 E-MAIL: mailto@blfp.de
61169 FRIEDBERG FAX: 0 60 31/ 60 02-22 www.blfp.de

Präsentation 24.08.2010



Machbarkeits- und Finanzierungsstudie Bahnhof Friedberg einschließlich Bahnhofsumfeld



Die Stadt Friedberg (Hessen), die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV), die Wirtschaftsförderung Wetterau GmbH (wfg) und die DB Station & Service AG (DB S&S) kooperieren im Rahmen des Projektes „Entwicklung und Aufwertung des Bahnhofs Friedberg (Hessen) und des angrenzenden Bahnhofsumfeldes“.

Aus diesem Grund wurde die vorliegende „Machbarkeits- und Finanzierungsstudie Bf. Friedberg (Hs.)“ an die „Planungsgemeinschaft BLFP Frielinghaus Architekten / Schüßler-Plan GmbH“ beauftragt. Ziel dieser Studie ist es, Entwicklungsmöglichkeiten am Bahnhof Friedberg herauszuarbeiten und diese vergleichend gegenüber zu stellen. Die Entwicklungskonzepte sollen nicht nur für den Bahnhof selbst herausgearbeitet werden, sondern auch für das direkte Bahnhofsumfeld (Hanauer Straße Nord, Hanauer Straße Süd und das Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik.

Leistungsstufe 1:	Bestandsanalyse
Leistungsstufe 2:	Erarbeiten von modularen Entwicklungskonzepten
Leistungsstufe 3:	Grobkostenschätzung und Darstellung von möglichen Finanzierungsformen

BESTANDSANALYSE PLANUNGSGEBIET



Legende Nutzungen - Bestand

-  Gebäude Bestand
-  Gebäude geplant (Bebauungsplan)
-  Gebäude Wohnen mit Handel/Praxen im EG
-  Gebäude Wohnen
-  Gebäude Verwaltung/Büro
-  Gebäude Bildung + Soziale Einrichtungen
-  Gebäude Handel/Gewerbe
-  Gebäude Nutzung durch DB
-  Fläche Parkplatz

BESTANDSANALYSE PLANUNGSGEBIET



Bahnhofsvorplatz



Bahnhofsvorplatz / Fürstenbahnhof



Bahnhofsvorplatz / P+R, B+R



ZOB



Parken an der Hanauer Straße

Bahnhofsvorplatz mit ZOB

Der Bahnhofsvorplatz ist ein signal geregelter Knotenpunkt mit einem erhöhten Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern. Aufgrund der hohen Auslastung in den Morgen- und Abendstunden kommt der Führung der Fußgänger eine besondere Bedeutung zu.

Durch die Ansammlung von heterogenen Strukturen weist der Bahnhofsvorplatz wenige Aufenthaltsqualitäten auf. Die südlich des Platzes angeordnete ZOB weist Defizite in Bezug auf eine behindertengerechte Beförderung und Unübersichtlichkeit auf. Nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes wird auf ca. 110 PKW-Stellplätzen und 22 PKW-Stellplätzen für DB-Mitarbeiter geparkt, je zur Hälfte auf markierten und unmarkierten Stellflächen.

Auf dem Hausbahnsteig stehen 190 B+R- Stellplätze zur Verfügung. Da eine deutliche Überbelastung der P+R und B+R Anlagen gegeben ist, wurde im Januar 2008 eine Bedarfsermittlung durchgeführt mit dem Ergebnis: P+R Stellraumbedarf= 312, B+R Stellplatzbedarf = 409. Da der P+R- Stellplatzbedarf etwa dreimal höher ist als angeboten, und der Bedarf an B+R- Stellplätzen etwa doppelt so hoch ist, besteht erheblicher Neubaubedarf an Stellplätzen.

BESTANDSANALYSE PLANUNGSGEBIET



Lager, Aufenthalt Hanauer Str. Süd



Bahnsteige



Personenunterführung



Klinkergebäude Hanauer Str. Nord



Ehem. Zuckerfabrik, Fauerbach

Bahnhofsbereich Hanauer Straße und Fauerbach
Die im Bahnbesitz befindlichen Gebäude der Hanauer Straße Nord und Süd sind zum Teil nicht mehr genutzt und zum Teil sanierungsbedürftig. Noch bestehende Funktionen könnten verlagert werden, so dass an deren Stelle neue Nutzungen wie z. B. P+R untergebracht werden können und ein städtebaulich definierter Straßenraum gebildet werden kann.
Der zu Zwei Dritteln unbebaute im Privatbesitz befindliche Bereich des Geländes der „Alten Zuckerfabrik“ wirkt städtebaulich unbefriedigend. Es gibt keine Anbindung an den Bahnhof oder Friedberg. Für den gesamten Bereich inklusive der noch benötigten Gleise 17-24 und 29-35 sollten hinsichtlich der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der noch in Betrieb befindlichen Bahnanlagen südöstlich des Bahnhofes neue Konzepte überlegt werden.

BEWERTUNG EMPFANGSGEBÄUDE

Zugang Eingangshalle - dezentrale Orientierungs- und Informationsquellen



Zu den Gleisen – Öffnung zur Gepäckausgabe möglich



Ehem. Schalteranlagen - werden als Sitzgelegenheit zweckentfremdet



Schließfächer vor Waschbetonwand – Öffnung möglich



BEWERTUNG EMPFANGSGEBÄUDE

Kiosk und Verkauf aus Bistro - unbefriedigende Gestaltung
Engpass



Zugang Toiletten - geschlossen



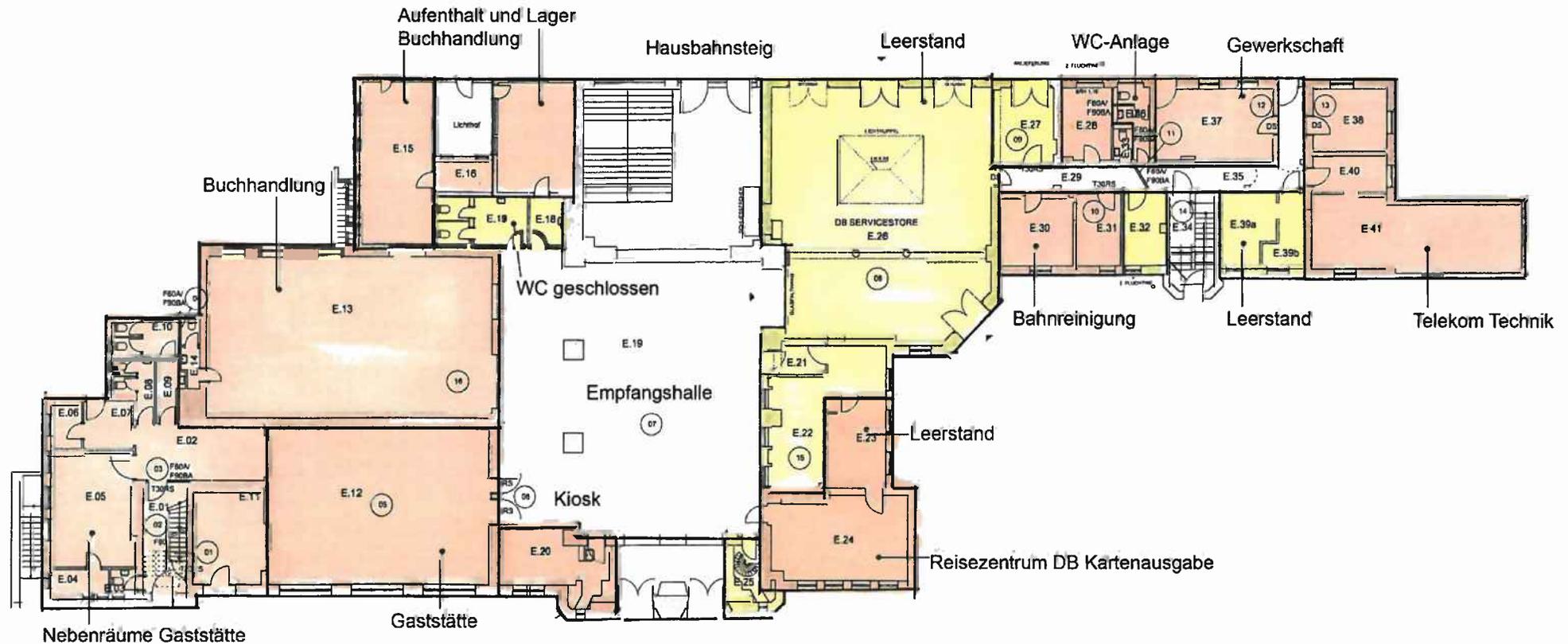
Zugang Reisezentrum – geringe Außenwirkung



Zugang Buchladen - auffällig modisch



BESTAND EMPFANGSGEBÄUDE



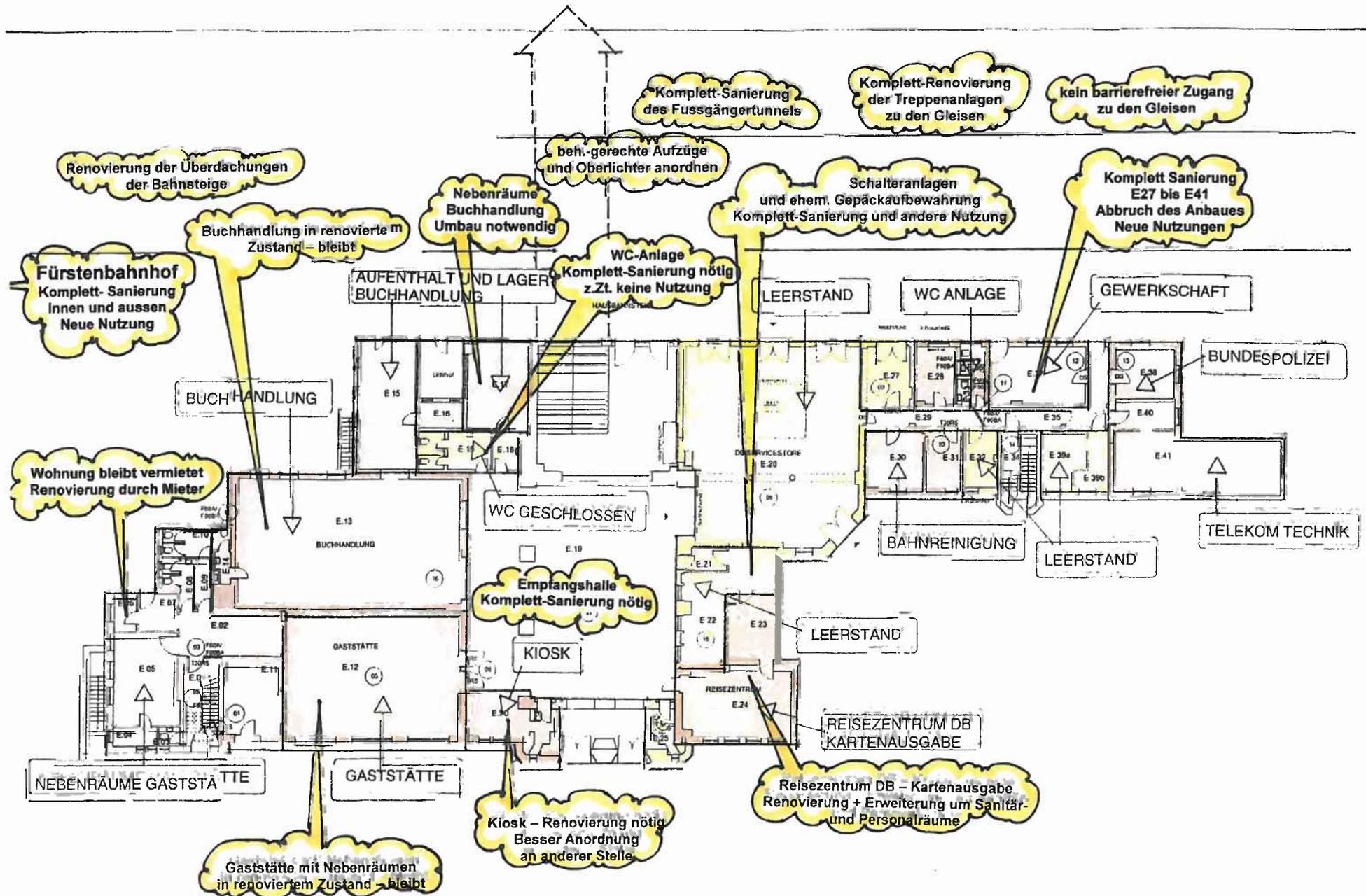
Bahnhofsgebäude und Bahnsteige

Die Untersuchung der Bausubstanz des Bahnhofsgebäudes ergab Handlungsbedarf in Bezug auf die Erhaltung und neue Nutzungen innerhalb des Gebäudes sowie Defizite in Bezug auf Barrierefreiheit, fehlende Wartebereiche und WC-Anlagen, mangelnder Bauwerkszustand.

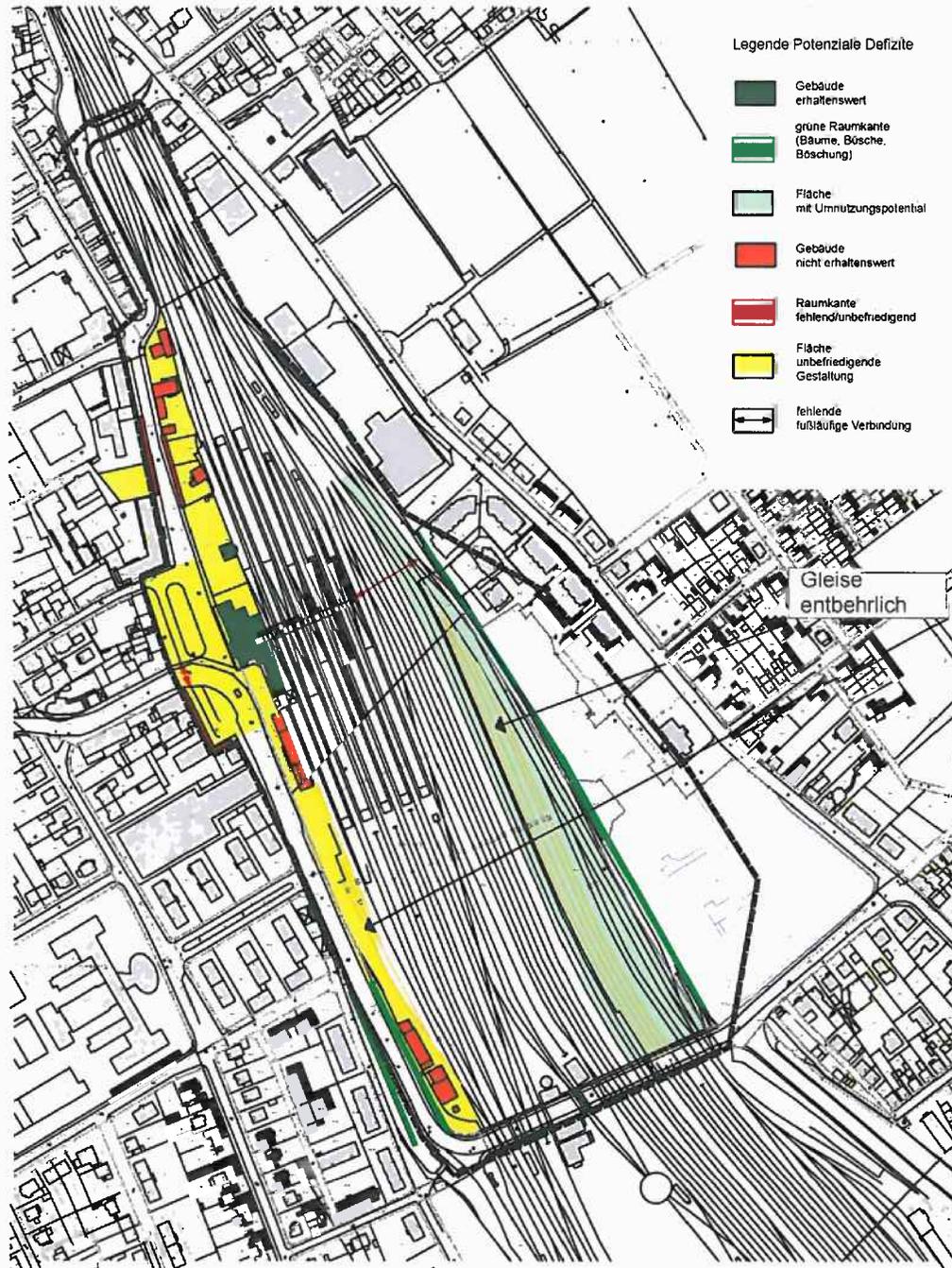
Bahnsteige

Die 5 Bahnsteige sind nicht barrierefrei nur über Treppen erreichbar, auch die Bahnsteige selbst liegen über dem Niveau der Schienen. Die 70m lange Personenunterführung, die über eine Treppe an das Empfangsgebäude angeschlossen ist, ist nicht behindertengerecht zu erreichen, schlecht einsehbar, hat keine Anbindung an das Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik und wird in den Abend und Nachtstunden gelegentlich als Abort zweckentfremdet.

BEWERTUNG EMPFANGSGEBÄUDE



Potentiale / Defizite



Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie sollte u.a. geklärt werden, ob Teile der o.g. Gleisanlagen zurückgebaut und anderweitig genutzt werden können. Eine Entbehrlichkeitsprüfung der DB Netz vom 17./22.04.2008 ergab,

- dass die Gleise 1-24 und 29-35 langfristig bestellsind und somit keinesfalls überplant werden können,
- dass die Nutzungen der Gleise 25 - 28 (Baustellengleise) theoretisch auf andere Gleisanlagen außerhalb des Bahnhofs verlagert werden können - im Rahmen der vorliegenden Studie die Gleise 25 - 28 aber als nicht entbehrlich betrachtet werden sollen,
- dass das Gleis 49 bzw. 1a langfristig bestellt ist und somit in voller Länge benötigt wird und
- dass die Nutzungen der Gleise 50 und 52 (langfristige Bestellung als Abstellgleise) auf die Gleise 53 und 54 umverlagert werden können.

Daraus ergibt sich, dass lediglich die Flächen der Gleise 52 und 54, im Südwesten des Bf. Friedberg (Hs.), überplant werden können. Der daraus resultierende Flächengewinn ist sehr gering. Die ursprünglich für eine Vermarktung angedachten Flächen der Gleise 18 - 35, im Osten des Gleisvorfeldes, stehen gemäß der o.g. Aussage der DB Netz nicht zur Verfügung, wodurch die Entwicklung von Erschließungsflächen erheblich eingeschränkt wird.



Modulare Darstellung von Planungskonzepten

Aufgabenstellung der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist eine Erarbeitung von modularen Entwicklungskonzepten. Aus diesem Grund wurden einzelne Module (A - K) gebildet, die unabhängig von einander realisiert werden können. Trotzdem unterliegen die Module immer dem für eine moderne Verkehrsstation erforderlichen Gesamtkonzept. Für jedes Modul wurden unterschiedliche Baustufen / Lösungen (Minimallösung / Optimallösung / Maximallösung) entwickelt. Somit wird eine noch feingliedrigere Entwicklung des Bahnhof Friedberg (Hs.) ermöglicht, die sich u.a. nach dem Bauerfordernis und dem Erhalt von Finanzierungsmitteln richten kann.

In den Nettobaukosten sind Bauwerkskosten nach Din 276 (Bauwerk und Außenanlagen) erfasst. Es sind keine Baunebenkosten für Planungsleistungen, Gutachten und Genehmigungsgebühren enthalten.

Die Baunebenkosten betragen in der Regel etwa 20-30 % der Baukosten. Außerdem ist den Nettobaukosten die zum Zeitpunkt der Bauausführung geltende Mehrwertsteuer (z.Z. 19%) hinzuzurechnen.

Module A-K