



Vorentwurf | Januar 2010

Hintergrund

Die Stadt Wetzlar ist Oberzentrum und als Verwaltungs-, Dienstleistungs-, Versorgungs- und Kulturstandort in Mittelhessen sowie als Sitz bedeutender Unternehmen („Stadt der Optik und Feinmechanik“, Metallverarbeitung) ein stark frequentiertes Ziel. Mit ihrem historischen Stadtbild und der Lage im Lahntal ist sie auch für den Tourismus von hoher Bedeutung.

Der nördlich von Altstadt und Lahn gelegene Bahnhof ist ein wichtiger Umsteigeknoten im regionalen Schienennetz des RMV und zugleich das Eingangstor zur Stadt für alle mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Gäste.

Seit der Eröffnung des Einkaufszentrums „Forum Wetzlar“ mit 23.500 m² Verkaufsfläche und der bis zu 6.000 Besucher fassenden „Rittal-Arena“ auf unmittelbar angrenzenden ehemaligen Gleisflächen stehen der Bahnhof und der Bahnhofsvorplatz seit einigen Jahren im Fokus von Verwaltung, Bürgern und Besuchern.

Das städtebauliche Umfeld des Bahnhofs sowie die Verkehrsstation selbst sind funktional wie gestalterisch nicht mehr zeitgemäß und erfüllen diese Rolle als zentrale Schnittstelle zwischen Stadt und Mobilität heute nur sehr eingeschränkt.

Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf den im Jahr 2012 anstehenden Hessentag planen Stadt, RMV und DB AG gemeinsam den vollständigen Neubau des zentralen Omnibusbahnhofs und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes auf der Südseite, die Modernisierung der bahnseitigen Verkehrsstation (Bahnsteige und Zugänge) sowie den Neubau einer Park-and-Ride-Anlage nördlich der Gleise.

Entwurfsidee

Im Mittelpunkt des Entwurfs stehen die ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsträger sowie eine integrative Optimierung aller Abläufe und Funktionen. Einige Beispiele seien hier genannt:

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes darf nicht ausschließlich an den technischen Erfordernissen der einzelnen Verkehrsträger orientiert werden, damit er nicht ausschließlich funktional als Verkehrsfläche, sondern städtebaulich als Platz wahrgenommen wird. An der Fahrgeometrie orientierte Wechsel von Niveau und Materialien der Oberflächen sollen deshalb auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Der ZOB erlaubt durch die Anordnung von vier Bussteigen mit jeweils drei Halteplätzen in Sägezahn-Aufstellung (8x Gelenkbus, 4x Standardbus) auch bei voller Belegung unabhängiges An- und Abfahren aller Busse. Dieses Konzept erleichtert zudem die betriebliche Flexibilität und die Zuordnung fester Halteplätze für jede Linie.

Die Anordnung separater Taxi- und K&R-Vorfahrten (mit Behindertenstellplätzen) ermöglicht kurze und direkte Wege zum künftigen DB ServiceStore (heute Reisezentrum) sowie zum Zugang der Personenunterführung (PU) und damit zu den Bahnsteigen. Die Anlagen sind organisatorisch bzw. räumlich so vom ZOB getrennt, dass kein Konfliktpotenzial zwischen ein- und ausfahrenden Bussen sowie Fußgängern und Rollstuhlfahrern zu erwarten ist.

Das Angebot eines Längshaltestreifens zusätzlich zu den K&R-Parkplätzen in Schrägaufstellung ermöglicht schnelles Holen und Bringen ohne großen Zeitaufwand für den Parkierungsvorgang. Bequemes Ein- und Aussteigen am rechten Fahrbahnrand sowie stressfreies Ver- und Entladen von Gepäck außerhalb des Fahrbahnbereichs machen diese Form der Verkehrsträgerverknüpfung attraktiv und komfortabel.

Entwurfsidee

Der Kreisverkehr (Außendurchmesser 28 m, überfahrbare Mittelinsel) ist das Kernstück der Verkehrserschließung und -verteilung. Er wird städtebaulich so in die Platzgestaltung integriert, dass er möglichst wenig als eigenständiges verkehrliches Element erkennbar ist.

Die Abstandsflächen zwischen Kreisfahrbahn und Gehwegbereichen sowie die Fläche am Treppenturm zur Hermannsteiner Straße werden hochwertig gestaltet. Nicht gestalterisch wirksame „Restgrünflächen“ werden ansonsten vermieden, da sie gerne zu Schmutzecken („Hundeklos“) werden und somit erheblichen Unterhaltungsaufwand nach sich ziehen (Pfleßmaßnahmen, Sauberhaltung).

Der neue Zugang zur PU von der Nordseite (P&R-Anlage) weist eine direkte, attraktive Wegeführung) auf und ist im Hinblick auf die hier vorstellbaren städtebaulichen Entwicklungen (Umnutzung von Gewerbeflächen) entsprechend repräsentativ gestaltet. Die Anlage öffnet sich über die Mauer und das parallel verlaufende Ausziehgleis hinweg zur Philipsstraße.

Der Radverkehr soll so weit wie möglich auf der Fahrbahn geführt werden. Zeitgemäße Abstell- / Anschließmöglichkeiten entstehen beidseitig in unmittelbarer Zuordnung zu den PU-Zugängen.

Die drei zentralen Funktionsbereiche ZOB / Taxistand / Kiss&Ride-Vorfahrt, PU-Zugänge und P&R-Anlage werden durch eine großzügige Fußwegachse verbunden, die als zentrales Entwurfs- und Gestaltungselement auf der Südseite am Forum beginnt, den geplanten DB ServiceStore im Empfangsgebäude einbindet und über die PU-Zugänge zum Bauhaus-Markt an der Philipsstraße führt. Diese Achse soll sich in der Oberflächengestaltung von den übrigen Platzflächen abheben und somit ihre Leitfunktion unterstreichen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Entwurfsprinzipien in den drei Funktionsbereichen sowie die Gestaltungsvorschläge für die übrigen Elemente kurz erläutert.

Gestaltung der Fläche zwischen Bahnhof, Forum und Busbahnhof (Willy-Brandt-Platz)

Die als Willy-Brandt-Platz vorbezeichnete Fläche erhält ihrer Funktion als Bahnhofsvorplatz entsprechend eine urbane Gestaltung mit hochwertigem Betonsteinpflaster und Strukturierung durch Bäume als einzige Grünelemente.

Der eigentliche Bahnhofsvorplatz, also die Fläche zwischen Forumseingang, ZOB und PU-Zugang, wird vom Empfangsgebäude (EG) und dem ZOB in zwei kleine Platzflächen geteilt. Südlich des EG bildet er den Zugangsbereich zum Forum, nördlich den Zugangs- und Verteilungsbereich der Verkehrsstation. Beide Bereiche werden akzentuiert durch wassergebunden befestigte, von dachförmig gezogenen Bäumen (z. B. Platanen oder Linden) bestandene Carrés, die als schattige Ruheinseln im geschäftigen Treiben des Platzes fungieren. Bei Dunkelheit beleuchtete Brunnenanlagen verstärken durch das Geräusch des fließenden Wassers diese Wirkung.

Die beiden Funktionsbereiche werden durch ein bei Dunkelheit ebenfalls beleuchtetes Glasband im Bodenbelag virtuell miteinander verbunden. Diagonal durchschnitten wird dieses Lichtband von der zentralen Achse zwischen Forum, DB ServiceStore und PU-Zugang. Diese wird gegenüber den übrigen Platzflächen durch einen Lichtteppich aus in den Belag eingelassenen LED akzentuiert.

Die übrigen Platzflächen erhalten eine funktionale, der hohen Passantenfrequenz entsprechend hochwertige Oberflächengestaltung mit großzügigen Geh- und Aufenthaltsbereichen. Baumstandorte sind ähnlich wie auf dem Bahnhofsvorplatz in Limburg an der Lahn in die befestigten Oberflächen integriert und werden mit begehbaren Baumscheiben ausgestattet.

Ein durchgängig abgestimmtes Lichtkonzept mit gestalterisch hochwertigen Beleuchtungskörpern (Stelen o. ä.), Bodenstrahlern zur Akzentuierung von Einzelelementen (z. B. Bäume, Eingänge), LED-Lichtleisten sowie beleuchteten Ausstattungselementen (Überdachungen, Treppentürme, Brunnen, s. o.) lässt den Platz auch bei Dunkelheit als repräsentativen Eingangsbereich der Stadt Wetzlar erscheinen.

Der gesamte ZOB, die Zugänge zum Forum und zur Unterführung sowie die Wege Richtung Innenstadt und Treppenturm zur Hermannsteiner Straße werden mit einem taktilen Leitsystem gemäß dem Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung ausgestattet.

Ergänzende Service-Funktionen für ÖV-Fahrgäste (z.B. Fahrradstellplätze / Boxen, Stadtinfo, öffentliches WC, Telefon) werden zwischen ZOB-Dach und dem nördlichen Baum-Carré in einem mit Verbundwerkstoff verkleideten Modul zusammengefasst. Dort sind sie für Bahn- wie Busnutzer auf kurzem Weg erreichbar und gut einsehbar (soziale Kontrolle). Weitere überdachte B&R-Stellplätze mit zeitgemäßen Anlehnbügeln und Fahrrad-boxen werden unmittelbar am PU-Zugang vor dem EG angeordnet.

ZOB / Taxistand / Kiss&Ride-Vorfahrt

Der zentrale Omnibusbahnhof wird mit der Zielsetzung einer möglichst großen betrieblichen Flexibilität organisiert. Vorgesehen sind ein Inselbussteig mit sechs Haltepositionen (4x Gelenkbus, 2x Standardbus) sowie zwei Längsbussteige mit je drei Haltepositionen (2x Gelenkbus, 1x Standardbus).

Die Haltepositionen werden über eine im Zweirichtungsverkehr befahrene Umfahrt angefahren.

Damit kann die Zuordnung der Haltepositionen weit gehend unabhängig von der Art der eingesetzten Fahrzeuge erfolgen. Die Sägezahnaufstellung erlaubt jedem Bus das unabhängige Ein- und Ausfahren und ermöglicht die Minimierung des Platzbedarfs. Zudem kann der Fahrgast von den Aufenthaltsbereichen aus die frontal an den Fahrzeugen angebrachten Linieninformationen besser erkennen.

Der Inselbussteig ermöglicht die Ausbildung eines Umsteigeknotens im Rahmen eines integralen Taktfahrplans (z. B. „Rendezvous-Insel“ für den Stadtverkehr). In der Mittelinsel entsteht ein großzügiger Platzbereich, der über den reinen Fahrgastwechsel hinaus zum Verweilen einlädt und größtmöglichen Komfort für die wartenden Fahrgäste bietet. Der Zugang erfolgt über markierte, mit taktilem Leitsystem ausgerüstete Furten an den Eckpunkten. Die maximale Querungslänge beträgt 13 m.

Die parallel zu den Gleisen 3 und 4 bzw. zur Taxivorfahrt angelegten Längsbussteige ermöglichen ebenfalls eine Verknüpfung der jeweils hier haltenden Linien. Allen zwölf Haltepositionen können feste Linien zugeordnet werden, so dass sich auch ortsfremde Fahrgäste gut und schnell orientieren können. Zur Verkürzung der Umsteigewege Bus-Bahn sollten die am stärksten frequentierten Linien nach Möglichkeit die dem PU-Zugang nächstgelegenen Haltepositionen anfahren.

Für längere Standzeiten der Busse am ZOB (umlaufbedingte Wartezeiten, Lenkzeitenpausen) wird unter der Brücke Hermannsteiner Straße eine Umfahrt mit zwölf Busabstellplätzen (4x Gelenkbus, 8x Standardbus) angeordnet. Dort entsteht auch ein mit Verbundwerkstoff verkleidetes Modul, das die Sozialräume (Aufenthalt, Teeküche, WC) für das Fahrpersonal aufnimmt

An der Zufahrt zu den Abstellplätzen kann auf der Nord- (Gleis-) Seite unter der Überführung Hermannsteiner Straße ein multifunktionaler Haltestreifen in Spitzenzeiten (Schülerverkehr) von drei bis vier Linienbussen mit genutzt werden.

ZOB / Taxistand / Kiss&Ride-Vorfahrt

Alle Fahr- und Halteflächen im Bereich des ZOB (ab Kante Bahnhofstraße bzw. Kreisverkehr) werden wegen der erfahrungsgemäß deutlich höheren Belastbarkeit und Haltbarkeit in Beton ausgeführt. Um den Eindruck einer monotonen Verkehrsfläche zu reduzieren wird für Fahrbahnen und Halteplätze eine farbliche Differenzierung durch entsprechende Zuschlagstoffe vorgeschlagen.

Das im Bebauungsplan festgesetzte Baufeld westlich der Bahnhofstraße muss durch die Anordnung der Busabstellplätze an der Nordwestseite geringfügig verschmälert werden. Dies ist aus Sicht der Stadt Wetzlar unproblematisch.

Das Erscheinungsbild des Busbahnhofs wird von einer markanten Dachkonstruktion geprägt, die den nördlichen Längsbussteig, die nördliche Fahrgasse und den Inselbussteig überspannt (ca. 1.950 m²). Im Bereich der Fahrgasse selbst werden jedoch keine Dachelemente in die Tragkonstruktion eingebaut, so dass nur die Bussteige und Warteflächen überdacht sind (ca. 1.500 m²).

Die frei tragende Dachkonstruktion besteht aus gebogenen, an der Nordseite im Boden verankerten Stahlträgern, die zusätzlich an auf der Mittelinsel stehenden Pylonen abgespannt wird. Zwischen die Träger werden Lamellenelemente aus Glas oder Holz eingespannt, die den Wetterschutz bilden.

Neben der Wetterschutzfunktion für die Fahrgäste stellt das Dach auch ein zentrales städtebauliches Entwurfselement als Blickfang aus Richtung Innenstadt und Zielpunkt am nördlichen Ende der Bahnhofstraße dar. Es ist tagsüber wie bei Dunkelheit das Markenzeichen für den Bahnhof Wetzlar.

Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird noch geprüft, ob die Anordnung von Fotovoltaik-Modulen auf der Dachfläche eine ökonomisch sinnvolle Option darstellt.

Den Wetterschutz für den südlichen Längsbussteig stellen drei überdachte Wartemodule aus Glas sicher, die von großkronigen Bäumen flankiert werden.

Eine Baumreihe an der nördlichen Längsseite des ZOB bildet den Abschluss der Fläche zum Bahngelände. Wegen starker städtebaulicher Wirkung bei geringem Kronenvolumen (Nähe zum Gleis 3) wird hier die Pflanzung von Säulenformen vorgeschlagen (z.B. Eichen, Goldulmen).

ZOB / Taxistand / Kiss&Ride-Vorfahrt

Die drei auf der Bahnofsseite gelegenen Treppentürme zur Brücke der Hermannsteiner Straße werden in gleicher architektonischer Formensprache eingehaust, so dass sich zusammen mit den entsprechend gestalteten Überdachungen der PU-Zugänge ein einheitliches Bild ergibt. Zur Markierung der verschiedenen Ziele der Treppen (Vorplatz / ZOB, Inselbahnsteig, P&R) werden die Türme zudem farblich unterschiedlich gestaltet und bei Dunkelheit entsprechend beleuchtet.

An der östlichen Schmalseite des ZOB sind in unmittelbarer Zuordnung zum PU-Zugang Taxi-Stellplätze beidseitig einer separaten Fahrspur vorgesehen. Die rechte Haltespur dient dabei zum Ein- und Aussteigen, die linke als Warte- und Pausenplätze. Die Zu- und Abfahrt erfolgt im Einrichtungsverkehr über die Busfahrgasse. Dies wird aufgrund der geringen Zahl von acht Taxi-Halteplätzen und der Dimensionierung der Fahrgasse als unproblematisch eingeschätzt.

Gestalterisch wird die Taxivorfahrt ähnlich wie am Bahnhof in Limburg an der Lahn durch die Verwendung der gleichen Materialien in die Platzfläche einbezogen.

Die Kiss&Ride-Vorfahrt wird zwischen Forum und ZOB als separate, im Zweirichtungsverkehr befahrbare Fahrgasse mit für Pkw dimensionierter Wendeschleife ($r = 6,0 \text{ m}$) angelegt.

Insgesamt stehen bis zu 18 Stellplätze zur Verfügung. Nach der Einfahrt wird in Fahrtrichtung rechts eine Haltespur in Längsausrichtung angeordnet, die für das schnelle seitliche Aus- und Einsteigen genutzt werden kann. Um den Fußweg für den Fahrgast zu minimieren, wird dabei i. d. R. so weit wie möglich nach vorne gefahren, so dass die Spur auch bei größerem Aufkommen von hinten her anfahrbar bleibt (maximale Kapazität: 7 Pkw). Nach der Wendeschleife folgen elf Parkstände in Schrägaufstellung (60 Gon), von denen die ersten drei für Behinderte reserviert sind. Sie dienen insbesondere für Abholer, die noch etwas warten müssen, können aber auch von Kunden des geplanten DB ServiceStore genutzt werden.

Von allen K&R-Stellplätzen sind die Bahnsteige ohne Querung von Fahrgassen und ohne Höhenversätze zu erreichen und somit bequem auch mit Rollkoffern nutzbar.

Gestalterisch wird die K&R-Vorfahrt ähnlich wie am Bahnhof in Limburg an der Lahn durch die Verwendung der gleichen Materialien in die Platzfläche einbezogen.

Die DB Station & Service AG plant den Umbau des heutigen Reisezentrums zu einem „DB ServiceStore“. Es ist beabsichtigt, mit der DB AG die gestalterische Einbindung der Erdgeschosszone in den Bahnhofsvorplatz abzustimmen.

Zugänge zur Personenunterführung (PU)

Auf beiden Seiten ist eine Kombination aus Treppen und offen geführten, einfach gewendelten barrierefreien Rampen vorgesehen. Die vorhandenen Geländehöhen erfordern stark unterschiedliche Treppenhöhen bzw. Entwicklungslängen der Rampen (ca. 90 m / 12 Steigungselemente auf der Südseite und ca. 65 m / 8 Steigungselemente auf der Nordseite).

Die Treppenläufe werden auf beiden Seiten winkelförmig aufgeweitet, so dass sich an den Ausgängen der PU großzügige, atriumartige Lichthöfe ergeben. Die gewinkelten Treppenläufe werden jeweils in Hauptlaufrichtung geführt (Südseite Richtung EG / Forum und ZOB, Nordseite Richtung westliche P&R-Plätze und Philipsstraße / Bauhaus).

Die Rampenläufe werden möglichst kompakt angelegt und erhalten am Richtungswechsel großzügige Zwischenpodeste als Gelenke, die zugleich als Verteilerflächen für direkte Ausgänge Richtung Osten zur Rittal-Arena (Südseite; als Rampe) und zu den östlichen P&R-Stellplätzen (Nordseite; als Treppe) fungieren. Diese Aufweitungen erhöhen zudem die soziale Sicherheit, in dem sie die Rampen übersichtlicher machen und einen zusätzlichen „Fluchtweg“ anbieten (Vermeidung von Angsträumen).

Bei Dunkelheit werden die Rampen durch in die Seitenwände eingelassene Lichtbänder beleuchtet.

Um das Gefälle optisch abzumildern und den „Tunneleffekt“ zu reduzieren nimmt die Breite der Rampen in Richtung PU von 2,50 auf 4,50 Meter zu. Dies hat den zusätzlichen Vorteil, dass die zusätzlich vom Fußgängerverkehr zur Rittal-Arena und zu den östlichen P&R-Plätzen frequentierten unteren Rampenabschnitte breiter sind als die oberen.

Die Treppen und die Lichthöfe werden überdacht. Hier kommt ein dem Busbahnhofdach entsprechendes System zum Einsatz, um die gestalterische Einheit der Gesamtanlage zu betonen. Die auffällige Konstruktion markiert die PU-Zugänge zugleich als wichtige Punkte im Stadtgefüge sowohl für die Verkehrsträgerverknüpfung als auch für die Querung der Bahnanlagen.

Neugestaltung der Personenunterführung (PU)

Die vorhandene Personenunterführung gewinnt mit der Durchbindung auf die Nordseite an Bedeutung für die fußläufige Erschließung des Bahnhofs (Bahnsteigzugang). Sie befindet sich hinsichtlich Gestaltung und technischer Ausstattung (v. a. Beleuchtung) nicht mehr in einem zeitgemäßen Zustand und wird umfassend modernisiert.

Dabei kommen folgende Elemente zur Anwendung:

Aufweitungen im Bereich der Bahnsteigzugänge, um die erforderlichen Stauräume vor Treppen und Aufzügen zu schaffen. Dadurch vergrößern sich die Lichthöfe, wodurch die PU mehr Tageslicht bekommt.

Neugestaltung der östlichen Seitenwände („Aufzugseite“) als hinterleuchtete und mit für Wetzlar typischem Optik-Motiv bedruckte Glasflächen (Farbverlauf in Spektralfarben und Beschriftung mit zugehörigen Wellenlängen). Damit erfolgt zugleich die Beleuchtung der Unterführung. Ein ähnliches Konzept wurde vor einigen Jahren am Bahnhof Bad Hersfeld umgesetzt und erweist sich bisher als wenig vandalismusanfällig.

Neugestaltung der westlichen Seitenwände und der Treppenwangen zu den Bahnsteigen als einheitlich weiß in einem Verband aus unterschiedlichen Längsformaten geflieste Flächen.

Neugestaltung der Bodenfläche entsprechend den übrigen Oberflächen im Bereich Vorplatz / PU-Zugang.

Heller, Licht reflektierender Neuanstrich der Decke.

Das gleiche Gestaltungsprinzip findet auch für den Neubauabschnitt Anwendung, so dass sich die gesamte PU künftig in einem einheitlich hochwertigen und unverwechselbaren Erscheinungsbild präsentiert, das auch die „gefühlte“ Sicherheit erhöht. Zusätzlich wird die tatsächliche soziale Sicherheit ohnehin durch die Öffnung nach Norden (keine Sackgasse mehr) sowie die dadurch zu erwartende stärkere und regelmäßigere Passantenfrequenz verbessert.

Modernisierung der DB-Verkehrsstation

Die Verantwortung für die Modernisierung der Verkehrsstation liegt bei der DB AG. Ziel der Stadt ist ein ganzheitliches Planungskonzept für den Bahnhof, sein Umfeld und die Verkehrsverknüpfungsanlagen. In diesem Sinne werden an dieser Stelle Empfehlungen und Vorschläge dargestellt, die im weiteren Planungsverlauf mit der DB Station & Service AG und dem RMV abzustimmen sind.

Der neue Seitenbahnsteig am Gleis 3 (Nutzlänge 170 m) sollte vom Willy-Brandt-Platz ebenerdig zugänglich sein. Aus Richtung Osten wäre zusätzlich ein direkter Zugang vom Fußweg zur Rittal-Arena sinnvoll. Der Wetterschutz wird durch System-Wetterschutzhäuschen nach DB-Standard sichergestellt. Zusätzlich können wartende Fahrgäste das Vordach des Service-Moduls auf dem Willy-Brandt-Platz nutzen.

Die Lage der Zugänge zu den beiden Inselbahnsteigen (Gleise 4 / 5 und 6 / 7) bleibt unverändert. Im Rahmen der Modernisierung werden die östlichen Treppenläufe durch Aufzüge ersetzt, die westlichen vollständig erneuert und an die neuen Bahnsteighöhen angepasst (vgl. „Neugestaltung der PU“). Beide Bahnsteigkanten können im Bereich der Lichthöfe über der PU durch Stege mit Gehflächen aus Milchglas verbunden werden, um die erforderlichen Sicherheitsräume zu schaffen.

Die Nutzlänge der Bahnsteigkante 4 (Lahntal) beträgt 170 m, die Bahnsteigkanten 5 – 7 (Gießen / Siegen) werden 280 m lang. Im Bereich der Zugänge werden neue Bahnsteigdächer mit einer Länge von 56 Metern und einer Breite von 6 Metern vorgeschlagen (System „Zwiesel“). Außerhalb der Dachbereiche können bei Bedarf zusätzlich System-Wetterschutzhäuschen nach DB-Standard installiert werden.

Alle Bahnsteige sind gemäß aktueller Richtlinien der DB Station & Service AG (Modulfamilie 813: „Personenbahnhöfe planen“) zu erstellen und mit der erforderlichen Ausstattung zu versehen (Oberfläche, Markierung des Gefahrenbereichs, Beleuchtung, Beschallung, Beschilderung, Blindenleitsystem, Sitzgelegenheiten, Informationsvitriolen, Abfallbehälter etc.).

Der aufzulassende Bereich des Inselbahnsteigs 4 / 5 (Streckenverzweigung Siegen / Lahntal) könnte hochwertig gärtnerisch gestaltet werden (durch Pflasterbänder unterteilte geometrische Beete mit unterschiedlichen Oberflächen und extensiven Pflanzengesellschaften). Integriert werden sollte ein Gehweg zum Treppenturm, damit der Bahnsteig weiterhin direkt von der Hermannsteiner Straße erreichbar ist.

P&R-Anlage / Zufahrt Firma Keilich

Die Park-and-Ride-Anlage nördlich der Gleise wird durch die Fortführung der vom Forum kommenden Hauptachse zum Bauhaus-Markt in einen westlichen und einen östlichen Bereich geteilt, die separat erschlossen sind.

Zur Regelung der Belegung wird die Anlage in das dynamische Parkleitsystem der Stadt Wetzlar einbezogen.

Die westliche Teilfläche wird von einem direkt an die Philippsstraße angebundenen Einbahnring erschlossen und weist 134 Stellplätze in Schrägaufstellung auf („Zwangsführung“). Unmittelbar der Achse und dem PU-Zugang zugeordnet werden zehn Stellplätze für Behinderte ausgewiesen.

Der Zuweg zur PU wird separat in der Mittelachse der Stellplatzanlage geführt und bindet gleichzeitig den Treppenturm zur Hermannsteiner Straße an (Fußwegvernetzung mit dem Stadtteil Niedergirmes).

In regelmäßigen Abständen werden die inneren Stellplatzreihen durch Baumpflanzungen unterbrochen. Die äußeren Stellplatzreihen werden ebenfalls von Bäumen flankiert.

Die Gestaltung der zentralen Achse orientiert sich mit hochwertigem Betonpflaster und dem Lichtteppich aus in den Belag eingelassenen LED an der Südseite, um die Verbindungsfunktion der Achse und der PU zu unterstreichen.

Beiderseits der Achse sind überdachte B&R-Anlagen vorgesehen, die insgesamt etwa 50 Abstellplätze mit zeitgemäßen Anlehnbügel bieten (Möglichkeit, auch den Rahmen anzuschließen).

P&R-Anlage / Zufahrt Firma Keilich

Die 42 Stellplätze der östlichen Teilfläche werden durch eine parallel zum Gütergleis geführte Zweirichtungsfahrbahn (Querschnitt 4,75 m) erschlossen, die über eine neue Zufahrt zur Firma Keilich (s. u.) an die Philipsstraße angebunden ist.

Die Aufstellung ist in sogenannten „Parktaschen“ vorgesehen, d. h. 6,00 m breiten, stumpf endenden Fahrgassen mit beidseitigen Stellplätzen in Senkrechtaufstellung. Der Zugang zur PU erfolgt über einen separat geführten Fußweg und eine Treppenanbindung an die Rampe. In den Überhangbereichen zwischen den Stellplatztaschen werden Baumreihen gepflanzt.

Für die Grünflächen ist eine Bepflanzung mit Bodendeckern im Bereich der Stellplätze, der Rampe und der Abgrenzung zum Bahngelände vorgesehen. Die übrigen Freiflächen erhalten eine Raseneinsaat.

Die Zufahrt zur Firma Keilich wird neu geführt und östlich der P&R-Anlage über das weiterhin betriebene Gütergleises geführt. Damit können P&R-Erschließung und Schwerlastverkehr weit gehend voneinander getrennt werden.

Kosten und Förderung

Für die aus der Modernisierung der DB-Verkehrsstation, dem Umbau des Willy-Brandt-Platzes incl. Neubau des ZOB mit Busabstellflächen sowie dem Neubau einer P&R-Anlage nördlich der Gleise bestehende Gesamtmaßnahme ist nach einer ersten Abschätzung mit Brutto-Baukosten in Höhe von insgesamt rund 21,4 Millionen Euro incl. Planungskosten zu rechnen.

Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Maßnahmenbereiche (Brutto-Baukosten incl. Mehrwertsteuer gerundet, Brutto-Planungskosten in Klammern separat ausgewiesen):

• DB-Verkehrsstation	9.600.000 Euro (+ 25% Planungskosten = 2.400.000 Euro)
• Umbau Willy-Brandt-Platz / ZOB	4.280.000 Euro (+ 20% Planungskosten = 850.000 Euro)
• Überdachung ZOB	1.790.000 Euro (+ 20% Planungskosten = 360.000 Euro)
• P&R-Anlage	1.810.000 Euro (+ 15% Planungskosten = 270.000 Euro)
Summen brutto	17.480.000 Euro (+ 3.880.000 Euro Planungskosten)

Die der Verbesserung der örtlichen Verkehrsverhältnisse dienenden neu zu errichtenden bzw. umzubauenden Anlagen sind grundsätzlich aus dem Nachfolgeprogramm des früheren hessischen Landesprogramms zum GVFG / FAG förderfähig.

Eine erste Einschätzung der möglichen Finanzierung zeigt die folgende Übersicht. Sie basiert auf einem Fördersatz von 85% (70% GVFG + 15% FAG) der zuwendungsfähigen Kosten für alle förderfähigen Anlagen und berücksichtigt noch nicht mögliche Finanzmittel des Bundes für die Verkehrsstation (Konjunkturprogramm II, BSchWAG, LuFV).

Für die nicht zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von gut zwei Millionen Euro (z. B. ergänzende Platzgestaltung und Begrünung, Treppentürme zur Hermannsteiner Straße) ist zu prüfen, ob ergänzend Mittel aus der Städtebauförderung oder anderen Fachprogrammen beantragt werden können.

Kosten und Förderung (Brutto-Zahlen)

Maßnahme	Brutto-Baukosten (ohne Planungskosten)	Förderobergrenze GVFG brutto (gemäß Förderrichtlinie)	Brutto-Ansatz Einheitskosten (aus Vorplanung)	Landes- förderung (angenommen 85%)	Eigenanteil Stadt Wetzlar
DB-Verkehrsstation	9.600.000 €	nicht festgelegt	--	Finanzierung durch DB AG	0 €
Neubau ZOB (12 Halteplätze + 12 Abstellplätze)	1.970.000 €	107.100 € / Halteplatz	82.080 € / Halteplatz	1.674.500 €	295.500 €
Dach ZOB	1.790.000 €	1.190 € / m ² überdachte Fl.	920 € / m ² (Gesamtfläche)	1.521.500 €	268.500 €
Neubau P&R/K&R/Taxi (176/18/8 Stellplätze)	1.680.000 €	4.760 € / Stp. (Ausnahmefälle 5.950 €)	8.320 € / Stp.	961.500 € (4.760 €/Stp.)	718.500 €
Neubau B&R (130 Stellplätze)	270.000 €	1.488 € / Stp.	2.077 € / Stp. (incl. Boxen)	193.500 €	76.500 €
Zusätzliche Maßnahmen (z. B. Platzgestaltung, Einhausung Treppen- türme, Lichtkonzept)	2.170.000 €	nicht förderfähig	--	0 €	2.170.000 €
Summen	17.480.000 €			4.351.000 €	3.528.500 €

Die Finanzierung der Planungskosten in Höhe von rund 3,9 Millionen Euro wird gemäß verbindlicher Vereinbarungen zwischen den beteiligten Vertragspartnern geregelt.