

Machbarkeitsstudie

für das Bahnareal in Meiningen

**Bericht
Fortschreibung**

Oktober 2024



Impressum

Auftraggeber:in:

Stadt Meiningen

Schloßplatz 1

98617 Meiningen

Auftragnehmer:

StadtLabor, Träger + Mothes GbR

Hinrichsenstraße 3

04105 Leipzig

Telefon: +49 341 21 11 800

E-Mail: kontakt@stadtlabor.de

Bearbeiter:innen:

Fritjof Mothes, Wendelin Grüger, Anne-Katharina Günsche

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung

- 1.1 Anlass und Zielstellung
- 1.2 Herangehensweise

2. Analyse

- 2.1 Gebietsanalyse
- 2.2 Topografie
- 2.3 Eigentumsverhältnisse
- 2.4 Nutzungen
- 2.5 Freiraumstrukturen
- 2.6 Verkehr
 - 2.6.1 Busbahnhof/ Fahrbetrieb
 - 2.6.2 Parken (Rad und PKW)
 - 2.6.3 Fußverkehr (Wegeverbindungen)
- 2.7 Probleme und Potenziale
- 2.8 Schlussfolgerung

3. Variantenuntersuchung Themenbereiche

- 3.1 Bussteigkonfiguration
- 3.2 Brückenverbindung Oststadt
- 3.3 Planung Nahversorger
- 3.4 Parkplatz und Busbereitstellung
- 3.5 Übersicht der Varianten in Kombination
- 3.6 Vorzugslösung

4. Gesamtkonzept

- 4.1 Funktionen
- 4.2 Vernetzung
- 4.3 Mobilität
- 4.4 Nahversorger
- 4.5 Empfangsgebäude
- 4.6 Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof

5. Maßnahmen und Umsetzungsstrategie

- 5.1 Abriss-Maßnahmen
- 5.2 Planung und Realisierung

EINFÜHRUNG

1. Einführung

1.1 Anlass und Zielstellung

Die Stadt Meiningen beabsichtigt, das Bahnhofsareal in den kommenden Jahren zu einer zukunftsfähigen ÖPNV-Verknüpfungsanlage zu entwickeln. Dabei sind grundlegende Fragen zur strukturellen Ordnung des Bahnareals im Zuge einer Machbarkeitsstudie zu beantworten. Hierbei sollen Lösungsansätze für eine städtebauliche und funktionale Zuordnung verschiedener Funktionen und Themen erarbeitet werden. Ein Schwerpunkt der Untersuchung soll die Verknüpfung von Bahn, Bussen und Individualverkehr als **Rendezvous-Punkt** sein sowie die Verknüpfung mit **touristischen Zielen** und eine damit verbundene **Neuordnung von Flächen**. Ebenso spielt die Anbindung und **Verknüpfung benachbarter Stadtteile** mit der Nachbarschaft zu den **denkmalgeschützten Parkanlagen** eine wesentliche Rolle. Auch soll die künftige **Dampflokerniswelt** fuß- und radläufig angebunden werden.

Allerdings stellen die Bahngleise eine starke Trennung des Stadtgebietes dar, die es besonders in Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr zu überwinden gilt. Zudem soll die künftige **Ausbildung des Bahntunnels** untersucht werden.

Die Zeichen für strukturelle Veränderungen auf dem Bahnareal stehen gut. So hat der bisherige private Eigentümer des denkmalgeschützten Empfangsgebäudes mit Sanierungsarbeiten begonnen aber nicht zuende geführt. Die Stadt Meiningen hat das Gebäude 2024 vom Eigentümer erworben. Am Standort wird die Möglichkeit entstehen, einen Nahversorger zu errichten. Auch die Deutsche Bahn AG plant, Investitionen im Bereich des Meininger Bahnhofs zu tätigen.

Für die Meininger Busbetriebe sollen neben Ankunfts- und Abfahrtsplätzen auch **Busbereitstellungsplätze** geschaffen werden.

Auf den Flächen des Bahnareals sollen neben der Neuordnung des Busbahnhofs auch Flächen für **Car- und Radsharing, Kurzparkzonen, Park & Ride, Taxi sowie Fahrradabstellanlagen** vorgehalten werden.

Bei der Umstrukturierung des Areals ist vor allem Wert auf **kurze Wege zwischen Bus und Bahn** zu legen.

1.2 Herangehensweise

Der Ablauf der Erstellung der Machbarkeitsstudie orientiert sich an der Aufgabenstellung und an den thematischen Besonderheiten des Untersuchungsgebiets. Ausgehend von der Betrachtung und Analyse des bereits bestehenden Materials hat sich das Bearbeitungsteam einen aktuellen Überblick durch Ortsbegehungen und eine eigene Bestandsaufnahme des Untersuchungsraums verschafft und die Arbeitsgrundlagen aktualisiert und ergänzt. Zur Erarbeitung der Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen wurden des Weiteren umfangreiche Sondierungs- und Abstimmungsgespräche geführt.

In den nächsten Schritten erfolgte eine Variantenuntersuchung verschiedener Teilbereiche, welche schließlich in einem Gesamtkonzept münden. Die darauf aufbauende Strategie zur Umsetzung setzt sich aus unterschiedlichen Bausteinen zusammen und stellt Handlungsempfehlungen für eine schrittweise Realisierung dar.

ANALYSE

2. Analyse

2.1 Gebietsbeschreibung

Die Kreisstadt Meiningen, im Südwesten Thüringens gelegen, ist mit circa 25.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ein wichtiges Mittelzentrum der Region. Meiningen ist übergeordnet betrachtet, verkehrstechnisch gut angebunden. Gleichzeitig liegt die Stadt eingebettet im malethischen Werratal. Die direkte Verbindung zum Naturraum prägt das Stadtbild, dessen Lebensqualität und -atmosphäre. Dies spiegelt sich an einigen Stellen der Stadt wie dem Verlauf der Werra, den Parkanlagen und Sichtachsen in der Landschaft wider. Gleichzeitig stellt die Stadt mit ihren vielfältigen touristischen Highlights sowie einer attraktiven Altstadt einen Anziehungspunkt in der Region dar.

Diesem attraktiven und ästhetischen Stadtbild ordnet sich das Bahnhofsareal in Hinblick auf struktureller, funktionaler und gestalterischer Gesichtspunkte deutlich unter und wird der Bedeutung als Tor zur Stadt und dem Landschaftsraum Werratal nicht gerecht. Gleichzeitig bietet das Areal einerseits einige Entwicklungspotenziale und Bestrebungen, die einer Qualifizierung und Verknüpfung bedürfen, andererseits bringen die direkt angrenzenden Bereiche einen hohen Grad an Qualität mit, an die es anzuknüpfen gilt.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich zwischen der Bella-Aul-Straße im Norden, der Lindenallee im Westen, den Gleisanlagen im Osten und den Gleisanlagen südlich des anliegenden Dachdeckerbetriebes.



Abb. 1. Lage im Stadtgebiet



Abb. 2. Luftbild: Beziehung Bahnhof und Umfeld

2. Analyse



Abb. 3. Bestandsplan

2.2 Topografie

Meiningen liegt im Werratal auf einer Höhe zwischen 280 m und 470 m und ist umgeben von einem bewaldeten Hügel- und Bergland. Im Norden und Osten befindet sich das Vorland des Thüringer Waldes, im Süden schließen sich das Grabfeld und im Südosten das Obere Werratal an und im Westen die Rhön.

Die bewegte Topografie der Stadt spiegelt sich auch im Untersuchungsgebiet sowie in seiner unmittelbaren Umgebung wider. Im Osten ist ein Höhenunterschied von etwa 3,5 m zwischen Bahngleisen und der Straße Am Kirchbrunnen zu verzeichnen. Im Westen gibt es ebenfalls einen Höhenunterschied zwischen Bahnareal und der Lindenallee, wobei sich das Gebiet westlich des Untersuchungsgebietes nach Norden hin absenkt.

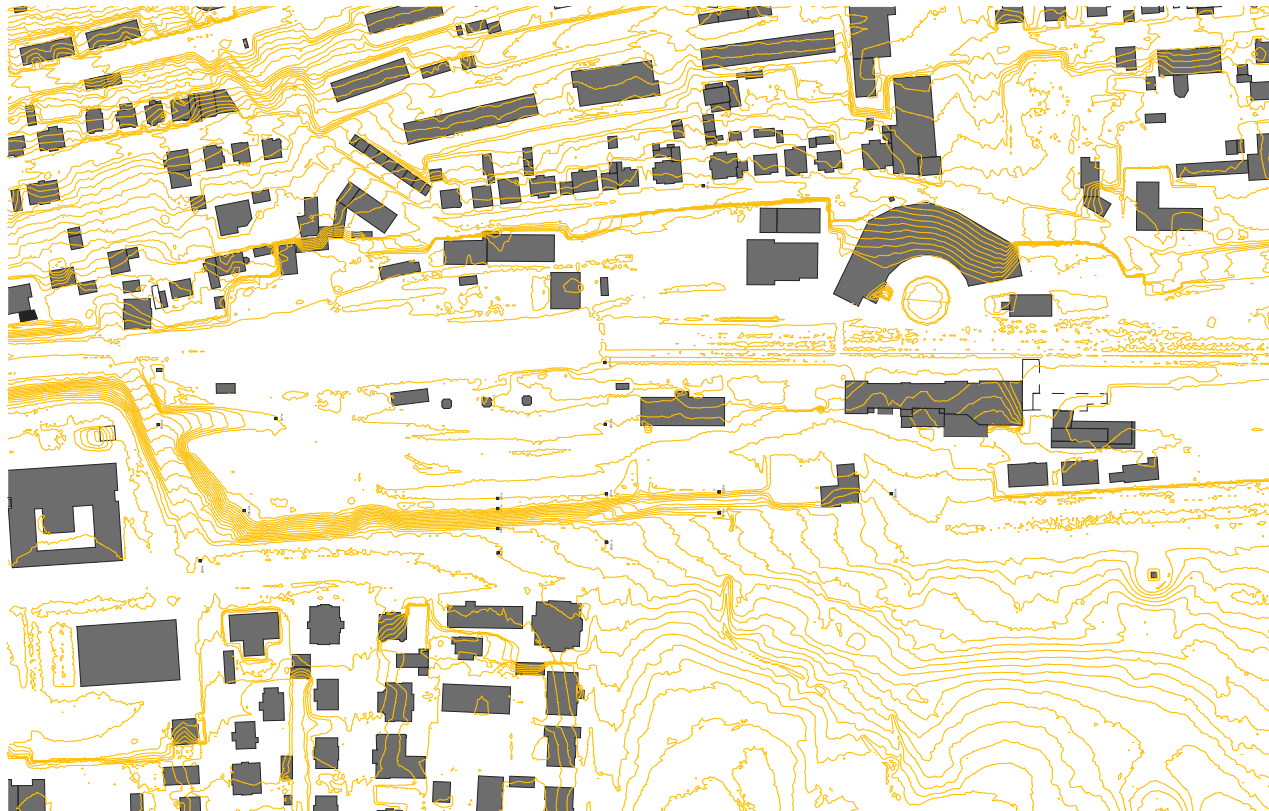


Abb. 4. Topografie Bahnareal Meiningen

2.3 Eigentumsverhältnisse

Entlang der Gleisanlagen befinden sich mehrere Gebäude im Eigentum der Deutschen Bahn AG, unter anderem ein Stellwerk im Nordosten des heutigen Busbahnhofs sowie ein Trafo-Häuschen im Nordosten des ehemaligen DDR-Arbeiterwohnheims. Dieses befindet sich im Eigentum der Stadt Meiningen, wie auch die Flächen des Busbahnhofs- und Bahnhofsvorplatzes. Der eingeschossige Plattenbau im Nordwesten des Bahnhofsbereiches ist im Eigentum der Meinger Busbetriebe, nachstehend MBB genannt. Die Gebäude südwestlich des Bahnhofs sowie die Bahnhofsbauwerke, welche erst kürzlich erworben wurden, befinden sich ebenfalls im Eigentum der Stadt.

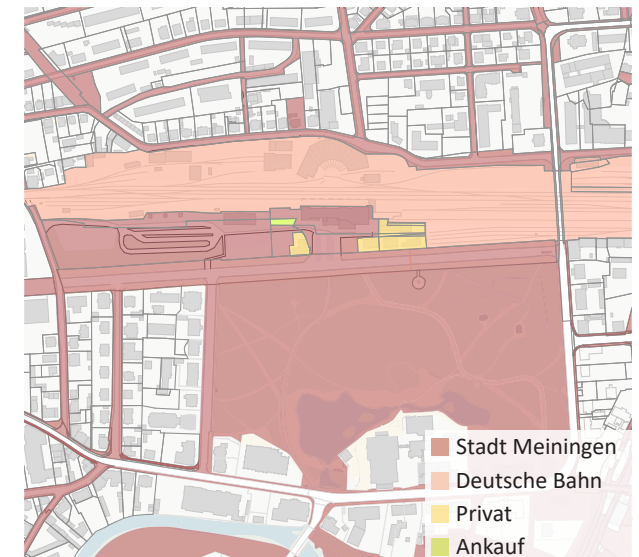


Abb. 5. Eigentumskarte

2. Analyse

2.4 Nutzungen

Im Empfangsgebäude befinden sich heute im Gebäudeteil des Bayerischen Bahnhofs die Bundespolizei und eine Spielhalle, die nur durch den Mittelbau zu erreichen ist. Im Preußischen Bahnhof sind heute die Süd-Thüringen-Bahn GmbH, nachstehend STB genannt, und ein Dönerladen eingemietet. Zudem hat ein Friseur sich 2022 eingemietet und dazu Flächen nördlich des Mittelbaus renoviert. Dafür wurde zudem eine neue Eingangstreppe errichtet.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnareals befindet sich der Englische Garten mit dem Staatstheater Meiningen. Zudem befinden sich Ärzte, Banken, Gastronomie und das Landgericht im näheren Umfeld.



Abb. 6. Nutzungen

2.5 Freiraumstrukturen

Westlich des Bahnhofs befinden sich die historische Lindenallee und der Englische Garten, die beide unter Denkmalschutz stehen und sich besonders durch einen großen und alten Baumbestand auszeichnen. Der Englische Garten ist einer der ältesten und sehenswertesten innerstädtischen Landschaftsgärten Deutschlands und bildet einen direkten rad- und fußläufigen Übergang zur historischen Altstadt. Auf dem Bahnhofsareal gibt es vereinzelt Baumbestände zu verzeichnen: Linde, Fichte, Ahorn und Eibe.

Zudem haben sich nördlich des Bahnhofs entlang der Bahngleise sowie westlich und nördlich des Busbahnhofs dichte Grünstrukturen aus Bäumen und Sträuchern gebildet.

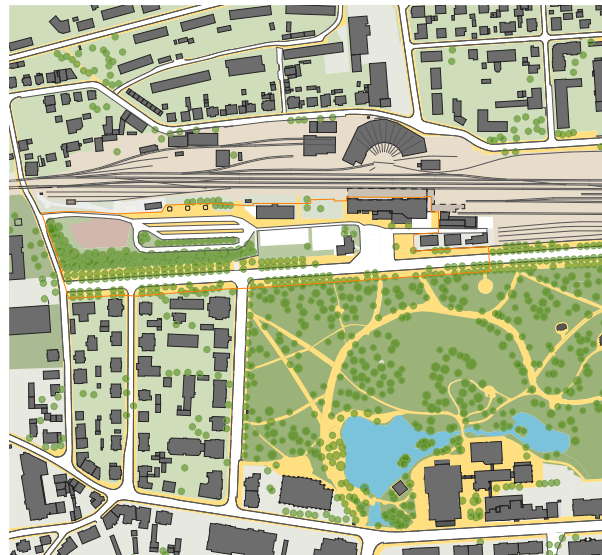


Abb. 7. Freiraumstrukturen

2.6 Verkehr

Meiningen ist verkehrlich gut angebunden. Östlich der Stadt verläuft die A17 in Richtung Erfurt und Schweinfurt. Die B19 aus Norden kommend führt im Norden durch Meiningen, direkt zur Autobahn.

Die Hauptstraßen Rohrer Straße, Marienstr., Bernhardtstr., Leipziger Straße sowie Neu-Ulmer-Straße und Landsberger Straße verlaufen durch das Zentrum. Die Lindenallee, welche zur Erschließung des Bahnhofs und Busbahnhofs dient ist hingegen eine untergeordnete Straße. Der Bahnhof Meiningen ermöglicht mit dem Regionalverkehr unter anderem die Verbindung nach Eisenach, Schweinfurt und Sonneberg. Auf dem Bahnhofsareal befindet sich der Busbahnhof der MBB.

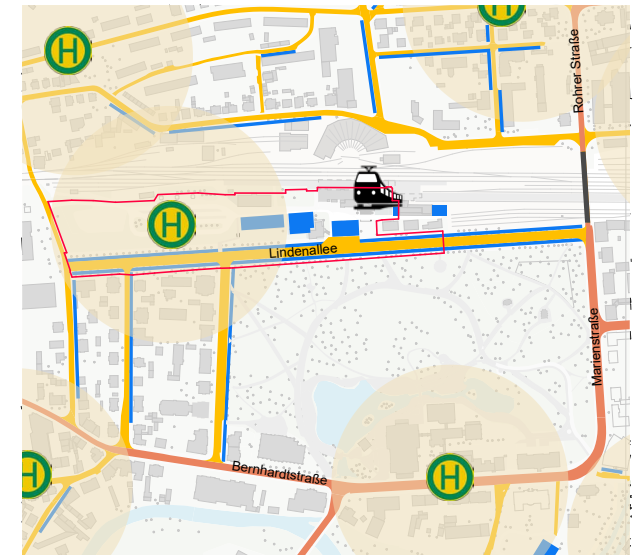


Abb. 8. Verkehr

2.6.1 Busbahnhof/ Fahrbetrieb

Für eine umfassende Analyse des Betriebs am Busbahnhof wurden neben einer ausführlichen Fahrplananalyse auch Beobachtungen und Zählungen sowie Befragungen vor Ort vorgenommen. Dieses Kapitel ist eine Zusammenfassung des Themas Busbahnhof. Weitere Informationen können dem Busbericht entnommen werden.

Auslastung

Die tatsächliche Auslastung der Bussteige mit Bussen entspricht überwiegend dem Fahrplan. Allerdings nutzen viele Busse beispielsweise die Ankunftssteige als Bereitstellungsplatz. Die Bereitstellung ist nur stoßweise stark ausgelastet. So standen zwar um 6 Uhr morgens acht Busse in Bereitstellung – drei davon an den Ankunftspositionen und zwei Kleinbusse auf dem Parkplatz westlich des Plattenbaus, doch um 10:27 Uhr wurden schon 20 Busse bereitgestellt. Um 13:19 standen zehn Busse bereit, 13:42 standen acht bereit, drei in Ankunftspositionen. Um 16:06 und 16:52 waren es sieben, wieder drei davon an Ankunftspositionen. Einmalig wurden zwischen 13 und 14 Uhr 22 Busse in der Bereitstellung gezählt (inklusive Kleinbusse).

Die meisten Busse standen einige Zeit nach den Spitzenzeiten oder in wenig befahrenen Stunden bereit.

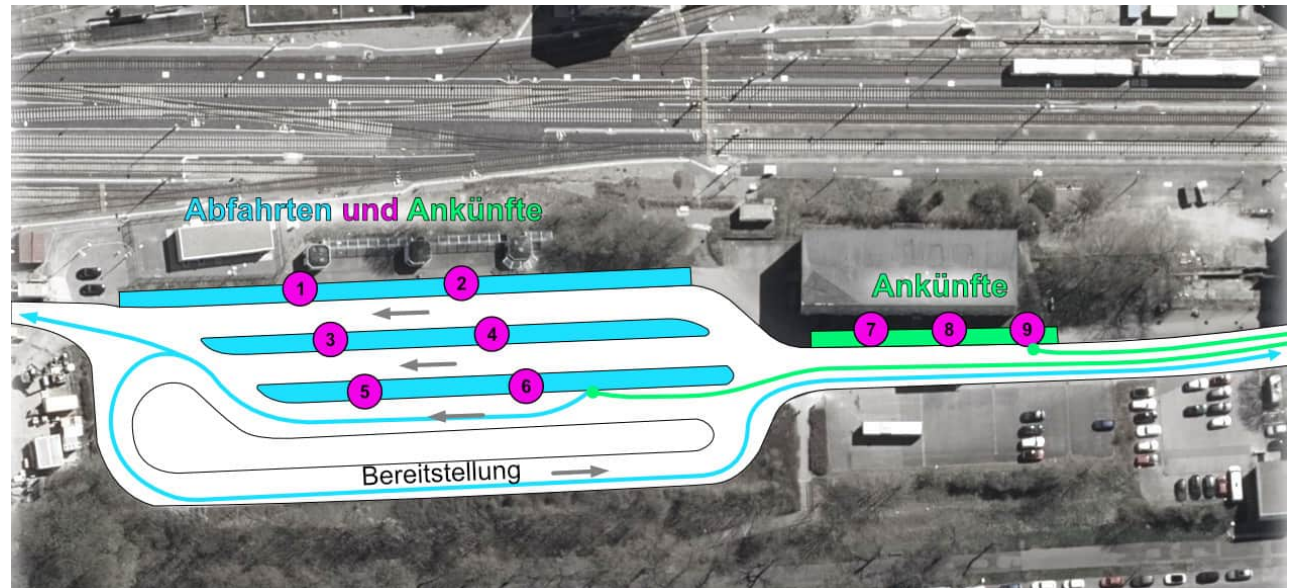


Abb. 9. Systematik Busbahnhof

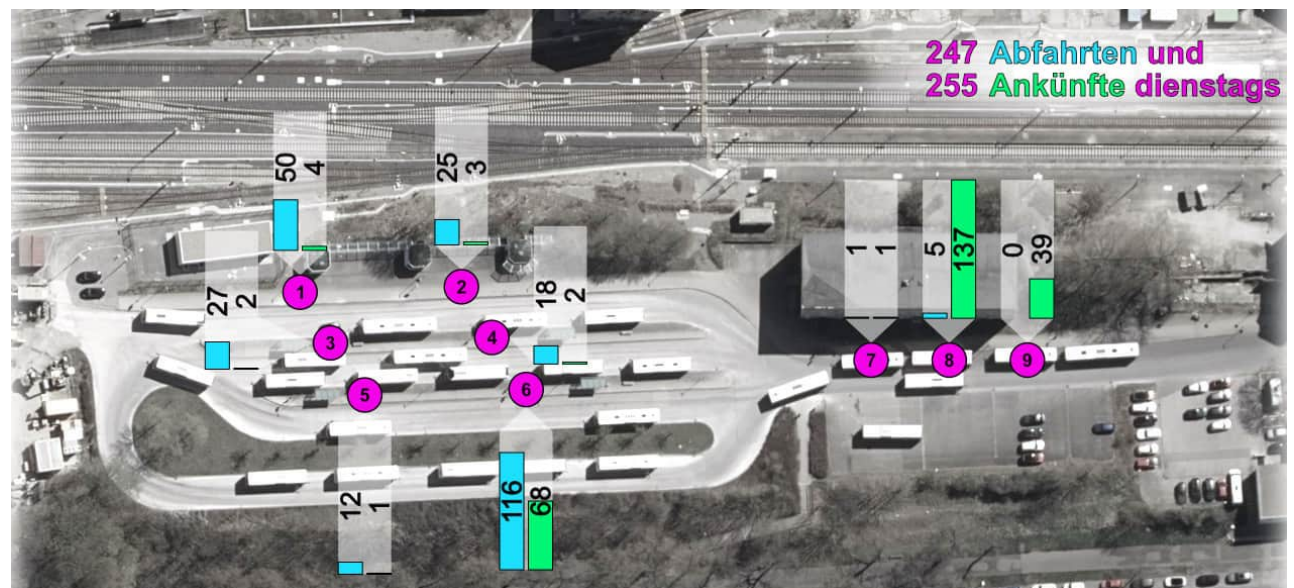


Abb. 10. Systematik Busbahnhof - Ankünfte und Abfahrten

2. Analyse

Takte und Verkehrsspitzen

Die meisten ankommenden und abfahrenden Busse am Busbahnhof sind regulär. 240 der 247 abfahrenden Busse fahren regelmäßig, davon sind drei Schulbusse, vier Rufbusse. Es kommen am Busbahnhof acht Busse mehr an, als dort abfahren. 248 der 259 ankommenden Busse fahren regulär, vier sind Rufbusse und drei Schulbusse. Am gewählten Referenztag (Dienstag, den 13.09.2022) kamen zudem vier SEV-Busse an.

Der Busbahnhof verfügt heute über sechs Abfahrtsplätze mit je drei Abfahrtspositionen und drei Ankunftshaltestellen mit insgesamt vier Ankunftspositionen. Wie den Fahrplänen zu entnehmen ist, sind die Bussteige jedoch nicht gleichmäßig ausgelastet.

Es wird demnach deutlich, dass über 50 % aller ankommenden und damit auch alle der von den Ankunftspositionen weiterfahrenden Busse keine eindeutige Position haben. Auch wird erkennbar, dass im regulären Betrieb bereits 67 % aller Abfahrten am Busbahnhof Meiningen an zwei Bussteigen stattfinden und der größte Teil des Busbahnhofes kaum ausgelastet ist. Die Zahl von acht Abfahrts- und drei Ankunftssteigen wird nur durch die Minute 13:25 begründet, in der einmalig acht Busse in Aktion sind. Der Busbahnhof bietet also mehr Haltemöglichkeiten als heute tatsächlich benötigt werden.

Des Weiteren wird deutlich, dass der hohe Bedarf an Bussteigen aus einzelnen Ballungen herrührt. Durchschnittlich sind nur ein bis zwei

Fahrzeuge zur gleichen Zeit in Aktion. Der Bedarf ließe sich also durch eine Entzerrung der Fahrpläne senken. Zudem werden Ankunftspositionen als Bereitstellungsplätze genutzt, wodurch mehr von diesen benötigt werden.

Verteilung Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse:



Abb. 11. Frühschpitze



Abb. 12. durchschnittliche Stunde



Abb. 13. überdurchschnittliche Stunde



Abb. 14. überdurchschnittliche Stunde

Verknüpfung mit der Bahn

In der Analyse wurden auch die Züge miteinbezogen, die am Bahnhof Meiningen ankommen und abfahren. Für die Darstellung wurde eine repräsentative Stunde gewählt. Es wird ersichtlich, dass Umsteigende von Bus zu Bahn und umgekehrt teils mit langen Wartezeiten zu rechnen haben beziehungsweise ihren Anschluss nicht erreichen können.

Umsteigebeziehungen

Durch die Umfrage wurde ablesbar, dass die meisten Befragten vom Busbahnhof mit dem Bus weiterfahren, weniger Personen fahren mit dem Zug weiter. Zwei Personen stiegen auf sonstige Verkehrsmittel um. Die Personen, die mit dem Bus weiterfahren, waren überwiegend auch mit dem Bus gekommen oder zu Fuß zum Busbahnhof gelaufen. Weniger stiegen vom Zug in den Bus um, wobei noch einmal erwähnt werden muss, dass in den für die Verkehrsbeobachtungen wichtigen Zeiten, in denen mehr Umstiege zwischen Zug und Bus zu erwarten waren, keine Befragungen durchgeführt wurden. Ablesbar ist, dass der Bus das wichtigste Verkehrsmittel im Bahnhofsumfeld ist, was aufgrund der dichteren Taktung im Vergleich zum Zugverkehr auch zu erwarten war.

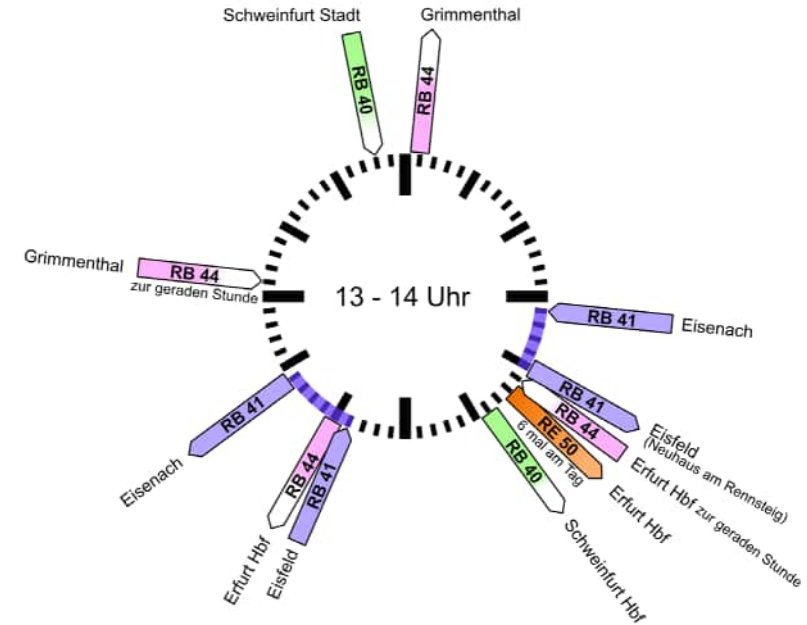


Abb. 15. Analyse Bahnverkehr

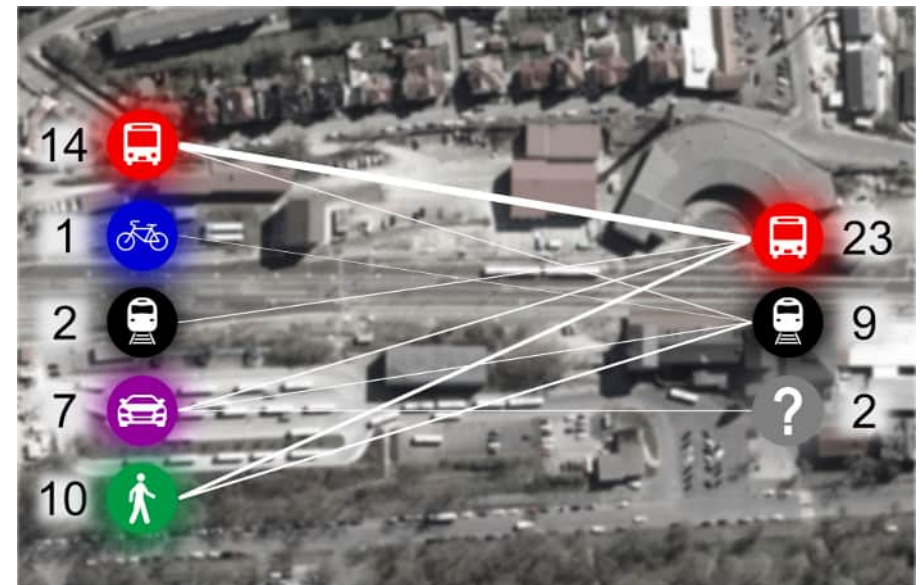


Abb. 16. Umstiege zwischen Bahn und Bus

2. Analyse

2.6.2 Parken

PKW-Parken

Im Bahnhofsumfeld gibt es ein reiches Angebot von Stellplätzen, die größtenteils öffentlich zugänglich sind. So kann fast die gesamte Lindenallee zum Parken genutzt werden, was häufig durch Dauerparker in Anspruch genommen wird (ca. 150 Stellplätze). Zudem befinden sich in der Lindenallee etwa zwölf Taxisstände sowie zwei Stellplätze mit E-Ladesäule. Auf dem Bahnhofsvorplatz stehen 20 Stellplätze in Schrägaufstellung zur Verfügung. Direkt vor dem Empfangsgebäude befinden sich außerdem vier/drei Stellplätze, welche Kunden einer Gewerbeeinheit im Bahnhofsgelände vorbehalten sind. Gegenüber des ehemaligen Arbeiterwohnheims gibt es zwei weitere Parkplätze, einer ist der MBB zuzuordnen, der andere ist öffentlich.

Insgesamt können dort zwischen 60 und 70 Fahrzeuge abgestellt werden.

Südlich des Bahnhofsvorplatzes befinden sich weitere 5 Stellplätze am Bahnhofsgelände sowie 7 Stellplätze, welche der Bundespolizei zuzuordnen sind. Private Parkplätze befinden sich auf dem Gelände des Dachdeckers.



Abb. 18. Parken auf dem Bahnhofsvorplatz

Fahrrad-Parken

Fahrradabstellanlagen gibt es lediglich am Empfangsgebäude südlich der Bundespolizei und am Busbahnhof. Doch auch an anderen Stellen wie vor dem Kundencenter der STB werden Fahrräder abgestellt. Die Fahrradständer waren zur Zeit der Beobachtung stets ausgelastet.



Abb. 19. Parkplatz der MBB



Abb. 17. Parken am Bahnhof



Abb. 20. Fahrrad vom Kundencenter der STB

2.6.3 Fußverkehr

Die Beobachtung der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden brachte mehrere Erkenntnisse: So wurde deutlich, dass einige Radfahrer den Weg über den Busbahnhof als Abkürzung nutzen, um auf der Bella-Aul-Straße nach Osten zu fahren.

Es wurden auch einige Fahrgäste aus den Bussen beobachtet, welche eine Abkürzung vom Busbahnhof über das Ende vom Bahnsteig eins zu den Zügen wählten. Aufgrund der häufigen Nutzung dieser Abkürzung ist bereits ein Trampelpfad zwischen dem Bahnsteigende und Trafohäuschen am Busbahnhof entstanden. An dieser Stelle befindet sich auch ein mit gelben Platten ausgelegter Übergang über das Gleisbett, der Mitarbeitern der Bahn vorbehalten ist. Dieser wird jedoch auch von Passanten und Passantinnen genutzt, welche von der Oststadt zum Bahnhofsareal gelangen wollen oder umgekehrt.

Mit der Bahn oder dem Bus ankommende und umsteigende Fahrgäste nutzten vornehmlich den Zugang nördlich des Empfangsgebäudes zum Bahnsteig. Personen, die zum Bereich bei Gleis drei und vier wollten, liefen westlich des Empfangsgebäudes entlang der Gebäudekante über den Vorplatz. Dort befand sich zum Untersuchungszeitpunkt auch eine Ersatzhaltestelle, an der es unangenehm eng werden konnte, wenn ein Bus einfuhr.

Offensichtlich ortsfremde Personen, die von Westen aus dem Englischen Garten auf das

Empfangsgebäude zuliefen, zeigten sich teils verwirrt, da sie den Zugang zum Gleis nicht fanden. Diese entschieden sich dann teilweise zögernd für den mittleren Gebäudezugang. Die meisten Passanten und Passantinnen querten die Lindenallee am Zebrastreifen im südlichen Bahnhofsvorplatzbereich. Einige liefen aber auch diagonal an den Stellplätzen auf dem Vorplatz vorbei, querten die Lindenallee nicht über den Zebrastreifen und liefen dann Richtung Norden. Einige beobachtete Fahr-

gäste liefen aus dem Bereich des Busbahnhofs beziehungsweise den nördlichen Bahnhofsbereich südlich des MBB-Gebäudes entlang. Passanten, die zu den Stellplätzen auf dem Bahnhofsvorplatz und nördlich des MBB-Gebäudes gingen, oder die Treppen nördlich des MBB-Gebäudes und südlich des Busbahnhofs nahmen, wurden weniger beobachtet. Insgesamt hielten sich nicht viele Fahrgäste im Bereich des Busbahnhofs auf, die angebotenen Wartehäuschen wurden aber gut genutzt.

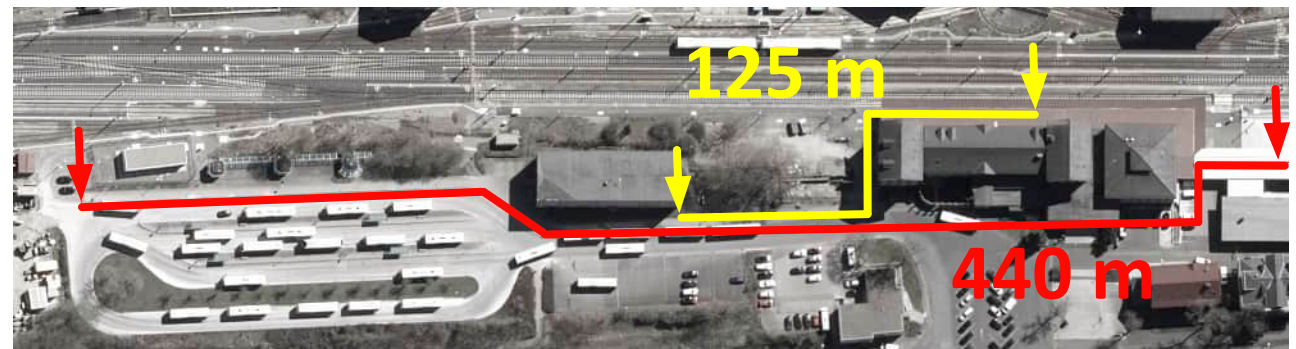


Abb. 21. Wegelänge zwischen Bus und Bahn

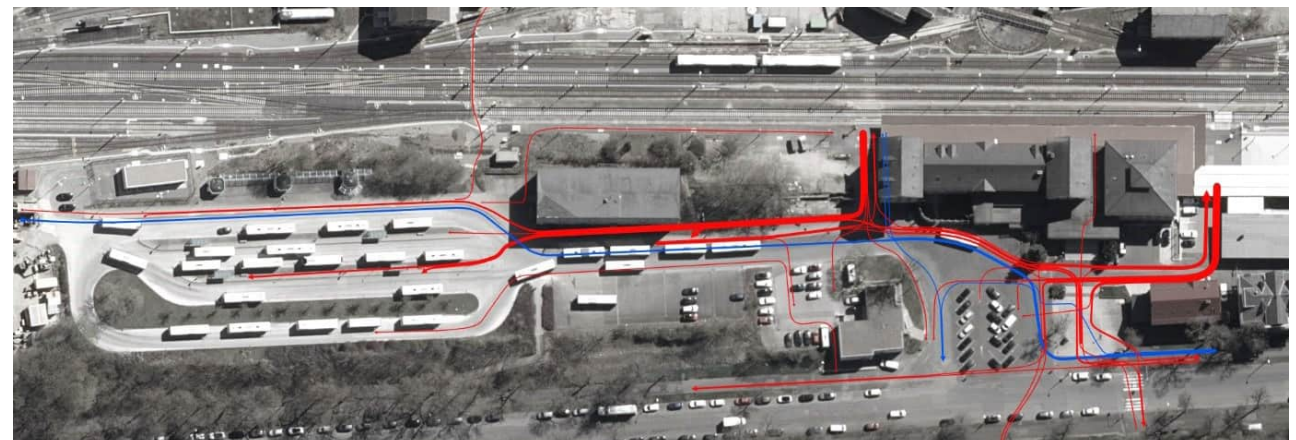


Abb. 22. Geh- und Fahrbeziehungen

2. Analyse

2.7 Probleme/Defizite

Die in der Bestandsanalyse aufgezeigten Probleme lassen sich in folgende Schwerpunktbereiche zusammenfassen, deren Lösung im Sinne der Entwicklung eines attraktiven Bahnhofsumfeldes in Meiningen besonders dringend erscheint:

- Der Busbahnhof und der Bahnhof sind räumlich zu stark voneinander getrennt und zu weit voneinander entfernt.
- Die Situation ist für Ortsfremde unübersichtlich gestaltet. Außerdem fehlt eine Information.
- Es fehlen angenehme Aufenthaltsmöglichkeiten und Sanitäranlagen.
- Das Gebiet wird stark durch den schlechten Zustand des Bahnhofsgebäudes, des ehemaligen Arbeiterwohnheims und des Busbahnhofs beeinflusst. Zudem befinden sich im Bahnhofsumfeld mehrere verwahrlost wirkende Flächen.
- Die Ostseite der Stadt ist nicht gut mit dem Bahnhof verknüpft. Außerdem gibt es keine optimale Wegeverbindung zwischen Englischem Garten und Bahnhofsgelände.
- Das Empfangsgebäude weist viel Leerstand auf.



Abb. 23. Defizite



Abb. 24. Haupteingang



Abb. 25. Verkehrsflächen



Abb. 26. schlechte Wegebeziehungen



Abb. 27. Empfangsgebäude



Abb. 28. Busbahnhof



Abb. 29. Brachfläche Busbahnhof



Abb. 30. Bahnhofrückseite



Abb. 31. verwahrloste Flächen



Abb. 32. Buswartehäuschen

2. Analyse

2.7 Qualitäten/Potenziale

Durch eine Neuorganisation des Busbetriebs und das Freiwerden verschiedener Flächen bieten sich mehrere Potenziale, die es zu nutzen gilt:

- Durch eine Verlagerung des Busbahnhofs auf den Vorplatz kann dieser attraktiver gestaltet werden und die Wege für Fahrgäste wären kürzer und übersichtlicher. Bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel.
- Durch einen Umzug der MBB in das Bahnhofsgelände kann eine zentrale Informationsstelle gebildet und das Hauptgebäude belebt werden. Zudem sollte insgesamt eine höhere Nutzung des Gebäudes angestrebt werden.
- Die nach Osten ansteigende Topografie erleichtert einen Brückenbau über die Gleisanlagen als zusätzliche Verknüpfung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.
- Auf den Flächen des Busbahnhofs und der MBB sowie des Arbeiterwohnheims wird Raum für Einzelhandel, Parken und die Bereitstellung der Busse geschaffen. Die Flächen können besser genutzt werden.
- Das Bahnhofsgelände ist zentral gelegen.
- Die denkmalgeschützte Lindenallee bildet einen tollen Auftakt zum Areal.

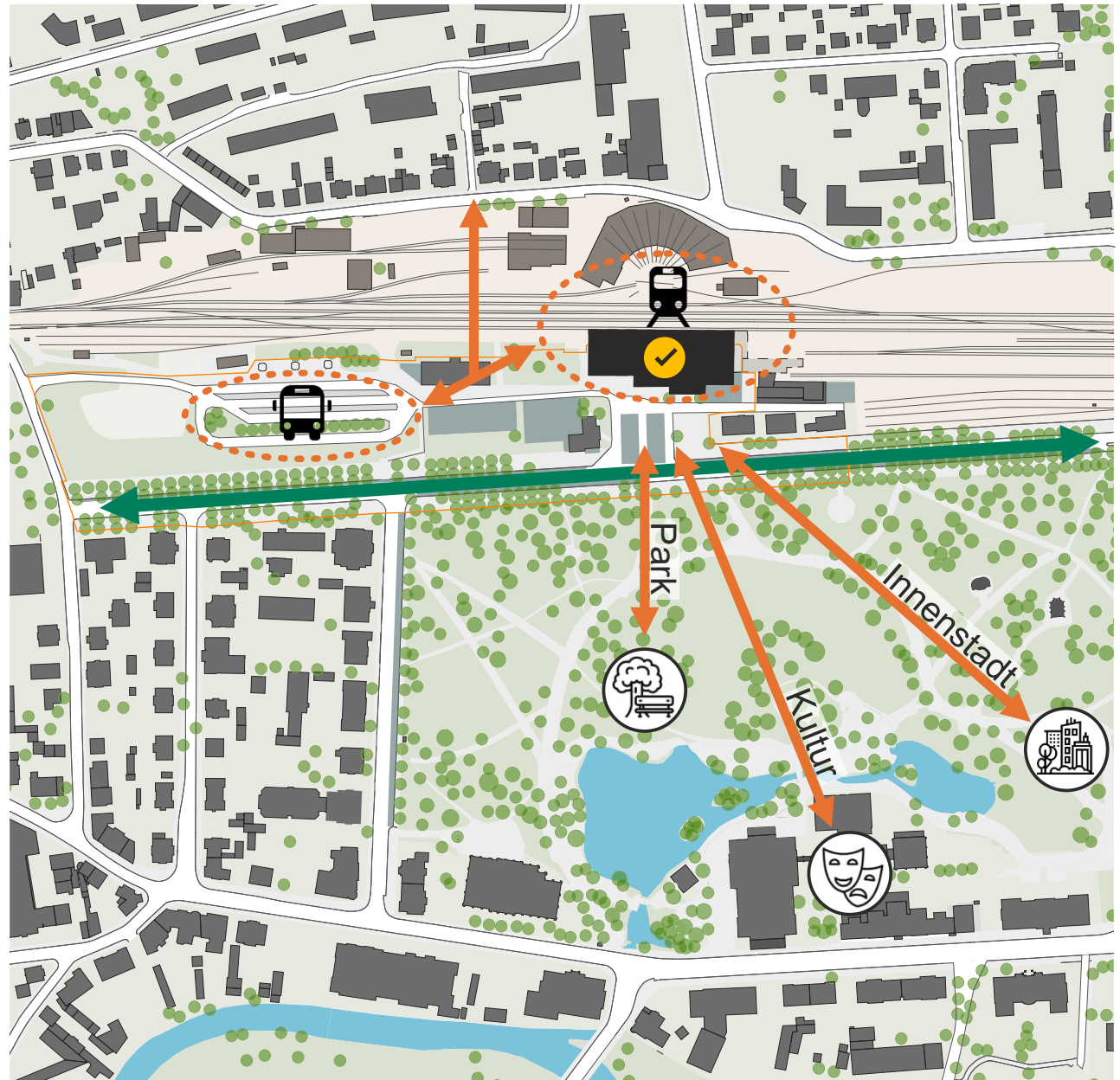


Abb. 33. Potenziale



Abb. 34. Bahnsteig



Abb. 35. Eingang STB



Abb. 36. Busbahnhof



Abb. 37. Grün am Vorplatz



Abb. 38. Lindenallee



Abb. 39. Englischer Garten



Abb. 40. Informationstafeln am Englischen Garten



Abb. 41. Empfangsgebäude



Abb. 42. Zugang von Lindenallee zum Busbahnhof

2. Analyse

2.8 Schlussfolgerung

Aus den Ergebnissen der Analyse ist abzulesen, dass dem Bus als Verkehrsmittel am Bahnhof zwar die größte Bedeutung zukommt, die Zahl der Fahrgäste, die dort über den Tag verteilt ein- oder aussteigen, dennoch gering ist. Besonders zwischen sechs und sieben Uhr gibt es eine Verkehrsspitze, zu der viele Menschen mit den regionalen Buslinien ankommen. Die Wegeführungen am Busbahnhof sowie zwischen Bahnhof und Busbahnhof sind undurchsichtig und nicht ausreichend beschilbert. Neben der **langen Umstiegswege** und teilweise **undurchsichtigen Verkehrssituation** am Bahnhofsvorplatz wurde in der Umfrage auch der Zustand der Wege bemängelt. Das wird auch durch den Trampelpfad deutlich, der sich nördlich des Plattenbaus am Trafohaus vorbei zum Bahnsteig gebildet hat.

All das spricht dafür, den **Busbahnhof zu zentralisieren** und somit die **Verkehrssituation für zu Fuß Gehende im Bahnhofsumfeld übersichtlicher und angenehmer zu gestalten**. Dementsprechend wäre die Verlegung des **Busbahnhofs vor das Bahnhofsgebäude** vorteilhaft. Im Zuge dessen ist auf eine **einheitliche und klare Wegeführung nach dem Umbau** zu achten.

Aufgefallen ist auch, dass immer wieder Menschen die Gleise überquerten, um in die östlich gelegenen Stadtviertel oder umgekehrt zu

gelangen. Es besteht also ein dringender **Bedarf für eine gefahrlose Querungsmöglichkeit der Gleise** in diesem Bereich. Da mehrfach Fahrradfahrende bei der Überquerung des Busbahnhofs beobachtet wurden, sollte auch der **Radverkehr bei einer zukünftigen Planung beachtet werden**. Eine Querungsmöglichkeit über die Gleise sollte so umgesetzt werden, dass sie ebenfalls für Fahrradfahrender passierbar wäre.

Auch in der Lindenallee ist eine **weitere Querungsmöglichkeit am heutigen MBB-Gebäude** in Betracht zu ziehen, da einige Menschen während unserer Beobachtung nicht den vorhandenen Zebrastreifen nutzten, sondern die Straße weiter nördlich querten.

Da in den Befragungen das Kfz eine Rolle spielte, ist auch zukünftig von einem Bedarf an Parkplätzen auszugehen. **Die Parkplatzsituation sollte geordnet und zentralisiert werden**. Zu beachten ist, dass die Parkplätze gegenwärtig nicht nur von Personen genutzt werden, die in den ÖPNV umsteigen, sondern auch von Menschen, die in die nähere Umgebung gelangen wollen. Die dadurch eventuell entstehenden Konflikte an Bedarfen könnten durch diversere Angebote und eine Parkraumbewirtschaftung entspannt werden.

Bei der Befragung wurde besonders das bestehende Grün gelobt. Auf eine **Erhaltung der**

bestehenden Grünstrukturen und eine grüne Gestaltung der zu planenden Infrastruktur ist zu achten.

Bei der Neugestaltung des Busbahnhofs sollte auf eine **eindeutige Kennzeichnung der Abfahrtsplätze und Ankunftspositionen** geachtet werden, beispielsweise durch elektronische Anzeigen.

Weil nach derzeitigem Fahrplan überwiegend mit mittleren bis langen Wartezeiten zu rechnen ist, muss das **Bahnhofsumfeld entsprechend angenehm und interessant gestaltet** werden.

Bei der Umfrage wurden vermehrt Wünsche nach **warmen und wettergeschützten Aufenthaltsmöglichkeiten**, nach einer **Information, Essens- und Einkaufsmöglichkeiten** geäußert. Zudem wurde der Zustand des Bahnhofsgebäudes bemängelt. Dies spricht für eine **Reaktivierung des Bahnhofsgebäudes mit einem Aufenthaltsbereich im Inneren**. Zur Bildung einer Information sollte die MBB ins Bahnhofsgebäude umziehen. Zudem scheint die **Ansiedelung eines Einzelhandels** sinnvoll, da dieser das Bahnhofsareal attraktiver und belebter machen würde.

VARIANTENUNTERSUCHUNG THEMENBEREICHE

Auswahl der Bereiche und Vorgehensweise

Ausgehend von den ermittelten Potenzialen und Defiziten sollte das Bahnhofsgelände zu einem Scharnier der umgebenden Stadtbereiche werden.

Ein erster wichtiger Schritt ist hierbei eine neue Wahrnehmung des Bahn- und Bushaltespunktes sowie dessen Verknüpfung.

Die sehr zentrale Lage des Bahnhofs sollte dafür genutzt werden das Bahnhofsgelände aufzuwerten und zu einem Aushängeschild werden zu lassen.

Die Erreichbarkeit für Fußgänger sollte hier dringend verbessert werden, besonders die Verbindung gen Osten.

Zur Konkretisierung des Konzepts wurde der Bearbeitungsraum nach Themen untergliedert und in Varianten genauer untersucht.

Themenbereiche:

- Bussteigkonfiguration
- Brückenverbindung
- Planung Nahversorger
- Parken und Busbereitstellung

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche

3.1 Bussteigkonfiguration

Der heutige Busbahnhof ist durch seine Parallelform platzintensiv und unflexibel. Für den zukünftigen Busbahnhof kommen verschiedene Bussteigkonfigurationen infrage. Zum einen ist erneut eine Parallelform, wie sie heute vorhanden ist, denkbar – aus eben genannten Gründen ist diese jedoch nicht zu bevorzugen.

Nachfolgend werden verschiedene Bussteigkonfigurationen näher beleuchtet und bewertet.



Abb. 43. Inselbussteig - Haldensleben



Abb. 44. Inselbussteig - Haldensleben



Abb. 45. Kombibahnsteig Geithain



Abb. 46. Sägezaufstellung Knittlingen



Abb. 47. Senkrechtaufstellung Ilmenau



Abb. 48. Schrägaufstellung Halle



Abb. 49. Kaiform ZOB Hamburg



Abb. 50. Inselbussteig Weißenfels

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche

Insellösung:

Diese ordnet ähnlich wie die Rondellform alle Bussteige um eine mittig gelegene „Insel“ an, die im Linksverkehr umfahren wird. Jedoch können Busse auch an den Längsseiten halten, wodurch die Haltestelle bei hohen Kapazitäten nicht so lang, dafür aber etwas breiter wird.

Rondellform:

Der Busbetrieb wird um einen einzelnen, mittigen Bussteig organisiert, um die die Busse im Linksverkehr fahren. Durch diese Form wird Bussen das Wenden vereinfacht. Durch eine Sägezahnauftstellung kann zusätzlich Platz gespart werden, da die Busse weniger Abstand zueinander benötigen.

Parallellform:

Die Bussteige werden zueinander parallel angeordnet. Dies ist sowohl längs als auch diagonal möglich. Vorteil an der Parallellform ist die Trennung von Linien unterschiedlicher Fahrtrichtungen, da diesen einzelne Bussteige zugewiesen werden können. Von Nachteil ist, dass durch diese Trennung viel Fläche benötigt wird.

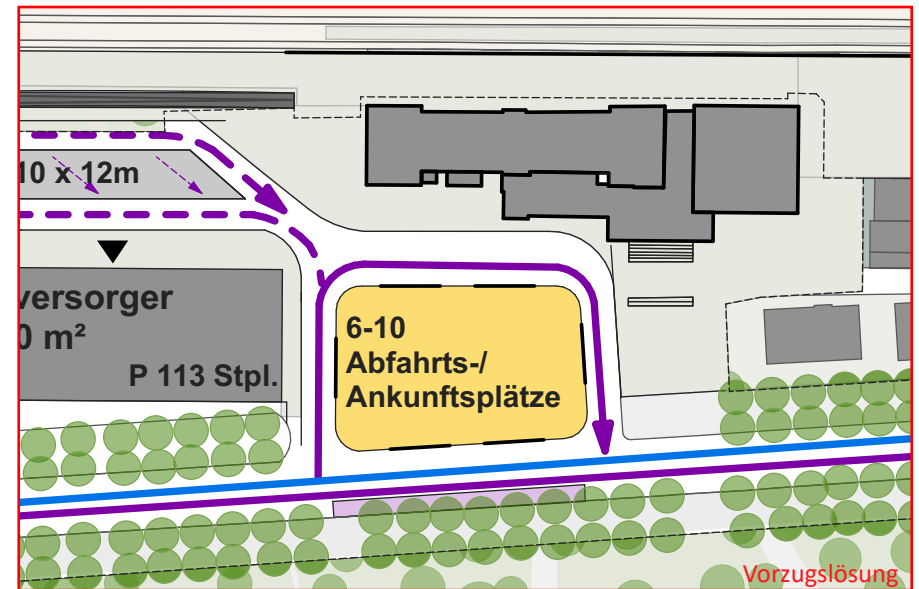


Abb. 51. Inselbussteig

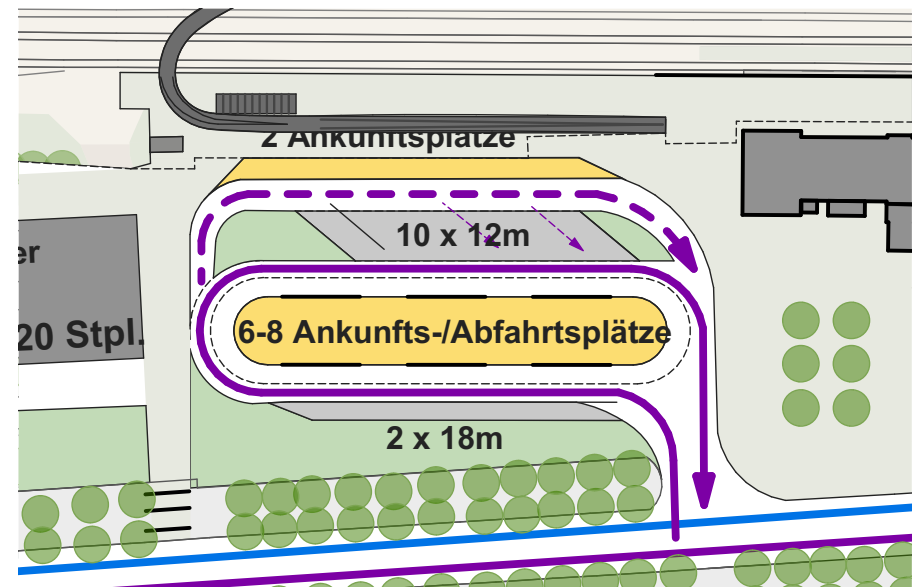


Abb. 52. Rondellbussteig

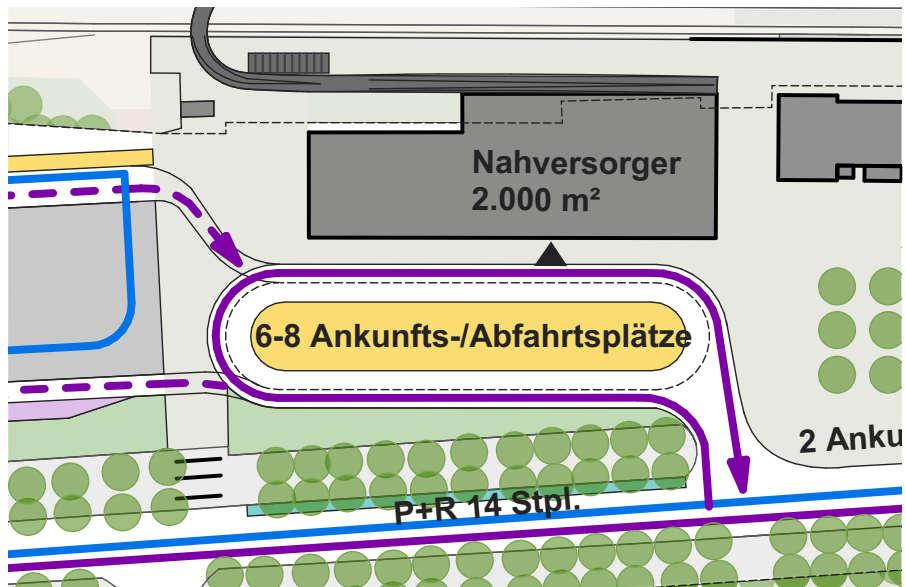


Abb. 53. Rondellbussteig

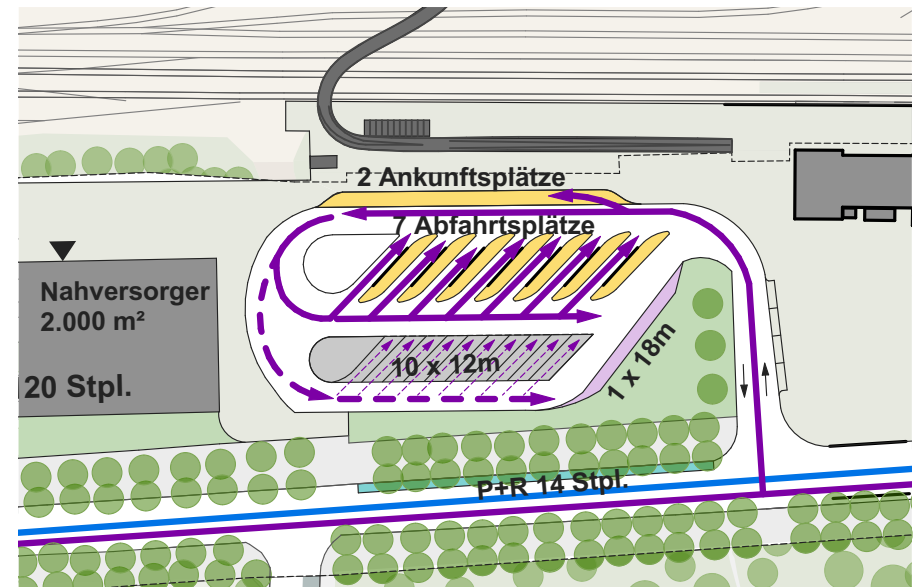


Abb. 55. Parallelaufstellung diagonal

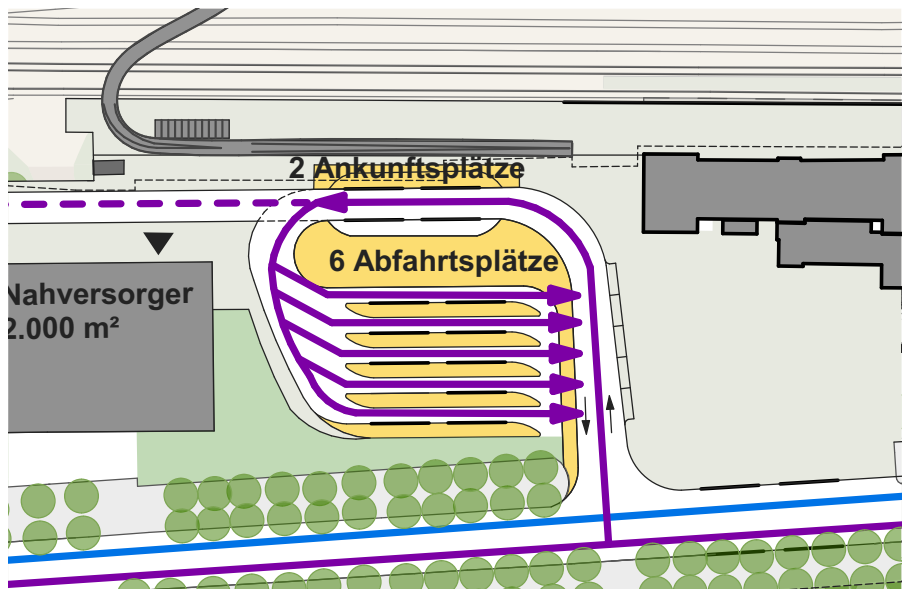


Abb. 54. Parallelaufstellung

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche

3.2 Brückenverbindung

Für zu Fuß Gehende und Radfahrende gibt es heute nur zwei Verbindungen zwischen den Bereichen östlich und westlich des Gleisbetts, die beide unattraktiv gestaltet sind. Dass eine Ergänzung notwendig ist, zeigen unter anderem die beobachteten illegalen Querungen nördlich des ehemaligen Arbeiterwohnheims. Die Topografie bietet das Potenzial, eine Brücke vom Weg Am Kirchbrunnen zum Bahnhof zu errichten, welche auch eine ausreichende Höhe für eine mögliche Elektrifizierung der Bahnstrecke vorweisen könnte. Entsprechend wäre es notwendig, den Fußweg von Am Kirchbrunnen zum Baumschulenweg zur Robert-Koch-Straße zu verlängern.

Höhenunterschied von Am Kirchbrunnen zu Schienenoberkante beträgt 3,5 m.

Erforderliche lichte Höhe der Brücke

- über Straße: 4,5 m
- über Bahnanlagen: 4,8 m
- über elektrifizierte Bahnanlagen: 5,25 m
- Annahme ca. 1,0 m Konstruktionsaufbau:
Höhe Brücke über Bahn 6,50 m
- Überwindung 3,0 m Höhenunterschied bei
6 % Neigung zwischen Am Kirchbrunnen
und aktiven Gleisen: Länge ca. 50 m

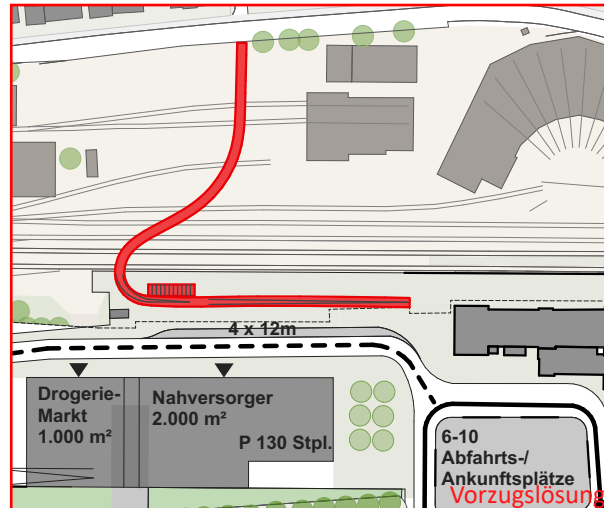


Abb. 56. Brücke mit Schwung

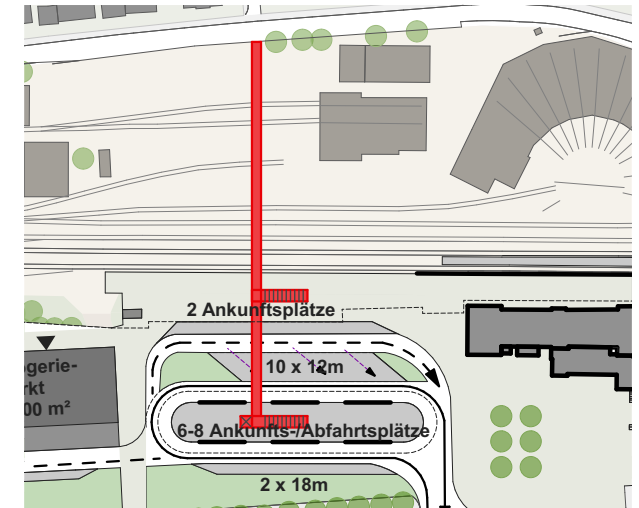


Abb. 57. Brücke geradlinig

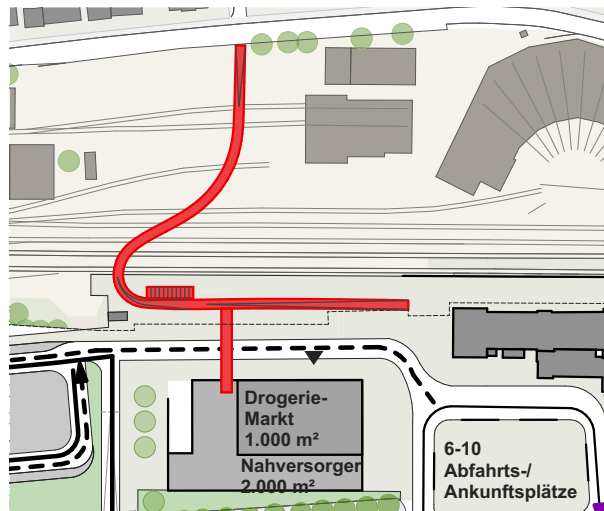


Abb. 58. Brücke mit Schwung und Gebäudebrücke



Abb. 59. Ilmenau



Abb. 60. Sonneberg



Abb. 61. Sonneberg



Abb. 62. Uetrecht

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche

3.3 Planung Nahversorger

An einen zukünftigen Einzelhandel im Bahnhofsumfeld werden hohe Ansprüche gestellt. Neben der Möglichkeit, am Standort ergänzende zentrumsnahe Einzelhandelsangebote zu machen, soll auch dies zu Belebung und Attraktivitätssteigerung beitragen. Das Gebäude muss architektonisch ansprechend sein und ins Umfeld des Bahnhofsgebäudes passen. Es soll möglichst kompakt sein und die zur Verfügung stehenden Flächen sollen optimal genutzt werden – bestenfalls durch mehrere Geschosse und Parken in der Tiefgarage. Für die Ansiedelung eines Einzelhandels im Bahnhofsumfeld wurden Gespräche mit verschiedenen Märkten geführt.

In Deutschland gibt es bereits viele Beispiele für Märkte in Bahnhofsumfeldern, die architektonisch anspruchsvoll sind und eine Mehrfachnutzung der Fläche ermöglichen. Der Supermarkt soll nördlich des Bahnhofsvorplatzes entstehen. Dazu ist der Abriss des derzeitigen MBB-Gebäudes notwendig. Es ist dabei von einer Grundfläche von etwa 2800 Quadratmetern und einer Verkaufsfläche von etwa 2000 Quadratmetern auszugehen. Die Zulieferung mit etwa 250 m² soll im Gebäude stattfinden, der Zulieferverkehr eventuell über den Bahnhofsvorplatz erfolgen. Auf dem Dach sollen eine Terrasse und Sozialräume mit etwa 350 m² Fläche entstehen. Eine Photovoltaik-Überdachung soll realisiert werden.

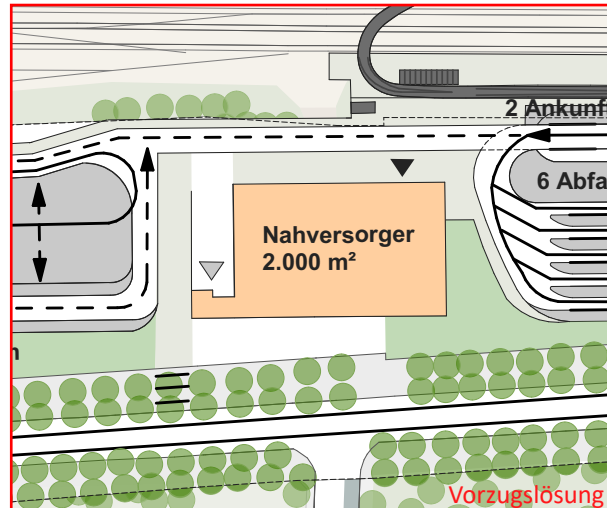


Abb. 63. Nahversorger kompakt

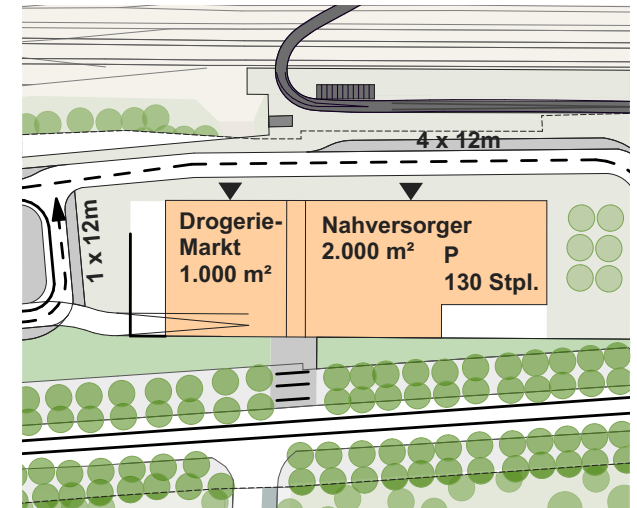


Abb. 64. Nahversorger in Kombination

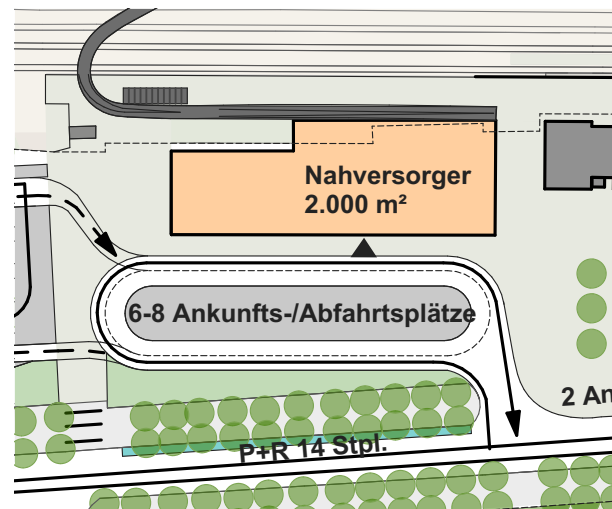


Abb. 65. Nahversorger länglich

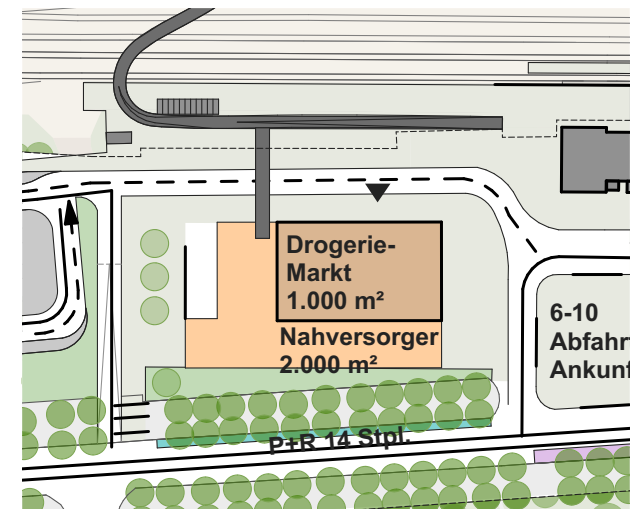


Abb. 66. Nahversorger gestapelt



Abb. 67. EDEKA Lotte



Abb. 68. EDEKA Neuenkirchen



Abb. 69. Isarcenter Ottobrunn



Abb. 70. EDEKA mit Wohnungsbau in Gernsbach

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche

3.4 Parken und Busbereitstellung

Um den verschiedenen Funktionen und Nutzungen im Bahnhofsumfeld zu entsprechen, müssen Flächen für den ruhenden Verkehr eingeordnet werden. Der Bahnhof und Busbahnhof erfordern ein Angebot von Park & Ride und Kiss & Ride Plätzen sowie Parkplätze für den Einzelhandel. Der neu anzusiedelnde Nahversorger erfordert nach Stellplatzverordnung ein Minimum von 120 Kundenparkplätzen, die ebenerdig in direkter Nähe zum Markt liegen sollen. Diese ließen sich auf der zukünftigen Nordseite des Marktes auf den Flächen des heutigen Busbahnhofs realisieren und durch die Bella-Aul-Straße erschließen.

Des Weiteren sollen für den Busbetrieb 20 Bereitstellungsplätze für Linienbusse angeordnet werden. Hierbei soll Platz für vier 18-Meter-Busse, sechs 15-Meter-Busse und zehn 12-Meter-Busse geplant werden. Die Bereitstellung kann sowohl zentral direkt neben dem Busbahnhof als auch dezentral in einiger Entfernung liegen. Dabei kommen sowohl Schräg- als auch Längsaufstellungen in Frage. Da bei der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes insbesondere auf Übersichtlichkeit für zu Fuß Gehende gesetzt werden sollte, ist die Bereitstellung räumlich unproblematisch zu verorten.

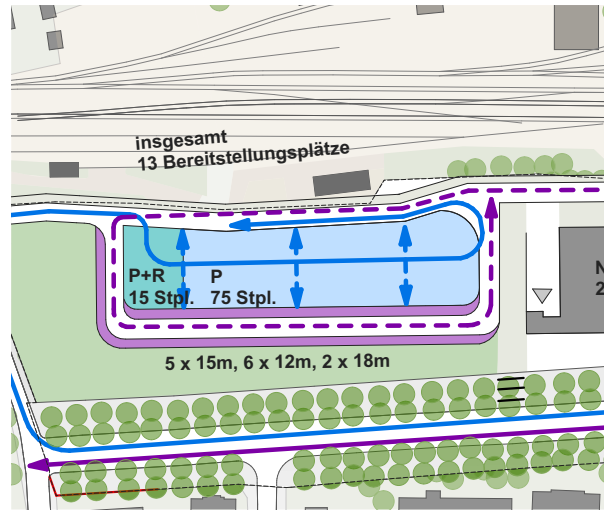


Abb. 71. Parken und Bereitstellung

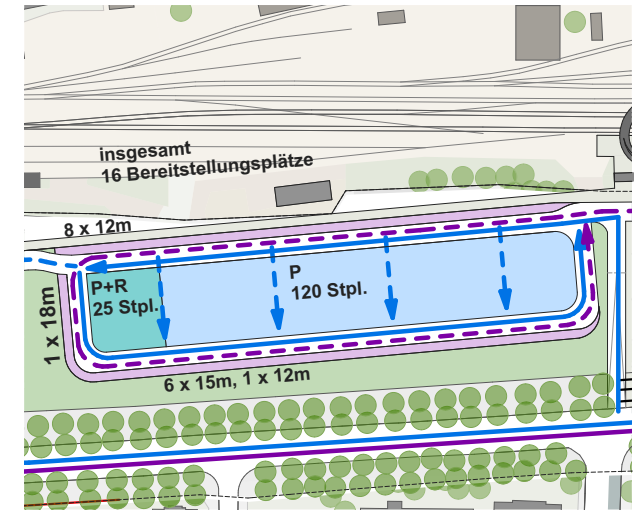


Abb. 72. Parken und Bereitstellung

Vor-/Nachteile:

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Bereitstellungsplätze im Bahnareal einzuordnen. Für den Busbetrieb ist eine Kombination der Ankunfts- und Abfahrtsplätzen und den Bereitstellungsplätzen praktikabler. Um jedoch die Vorplatzsituation für zu Fuß Gehende angenehm zu gestalten, müsste die Bereitstellung etwas abgerückt werden. Nur so ist auch eine Gestaltung des Bahnhofsumfeldes möglich, die den Nahversorger sinnvoll an den Bahnhofsvorplatz heranrückt.

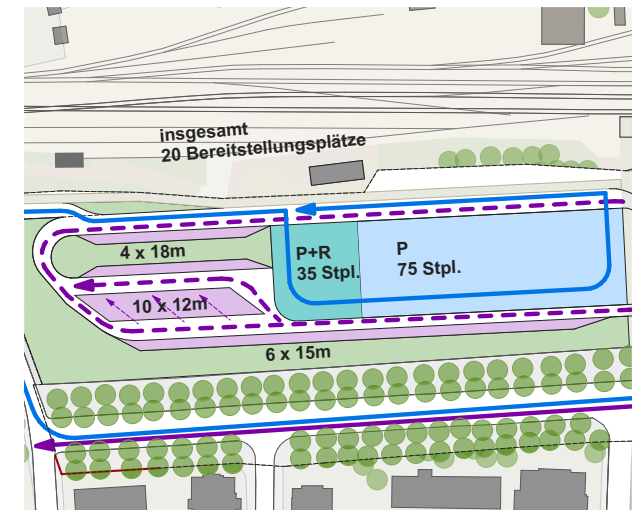


Abb. 73. Parken und Bereitstellung

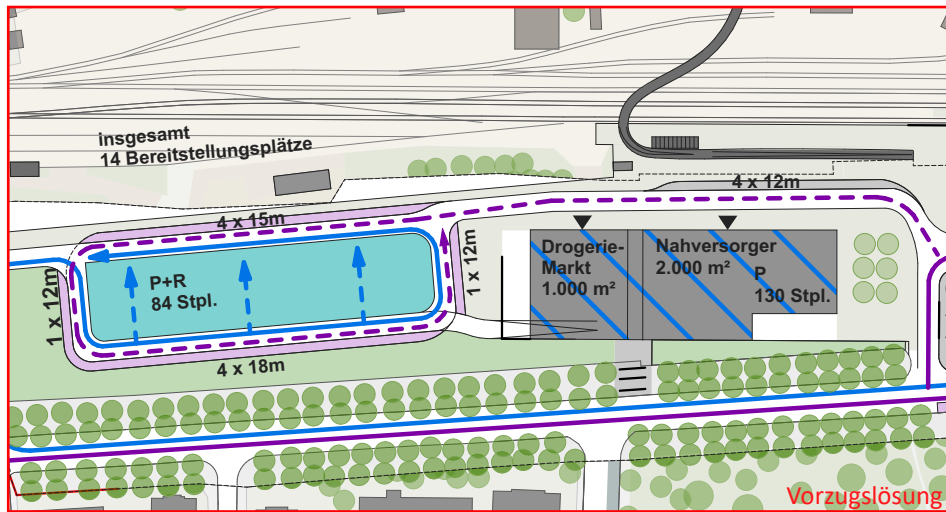


Abb. 74. Parken und Bereitstellung

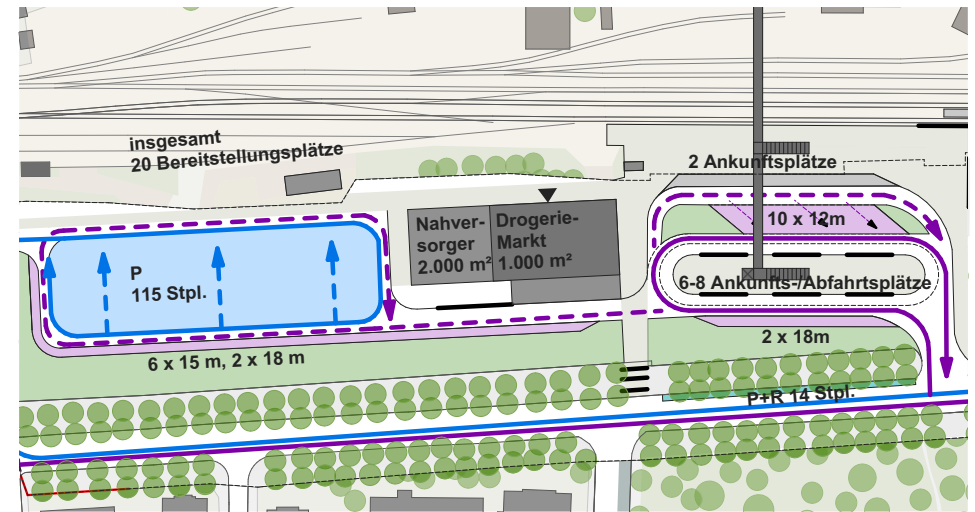


Abb. 75. Parken und Bereitstellung

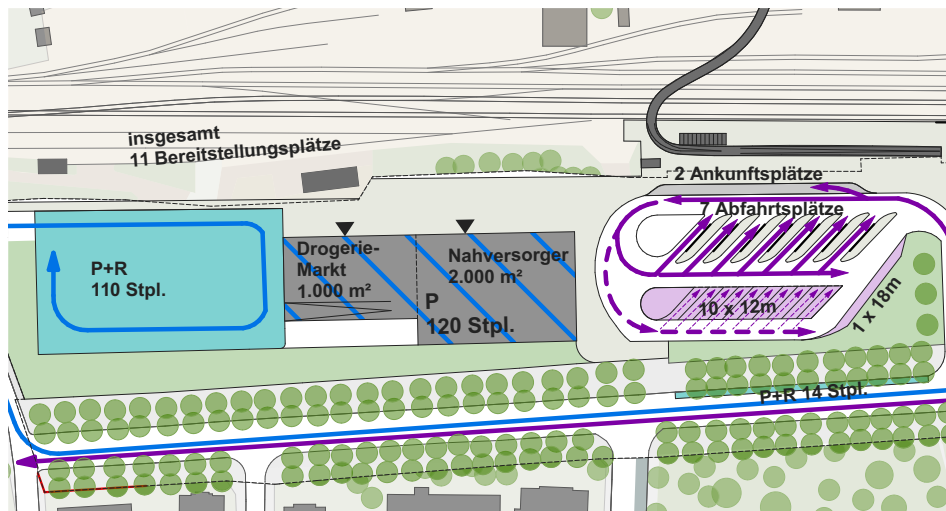


Abb. 76. Parken und Bereitstellung

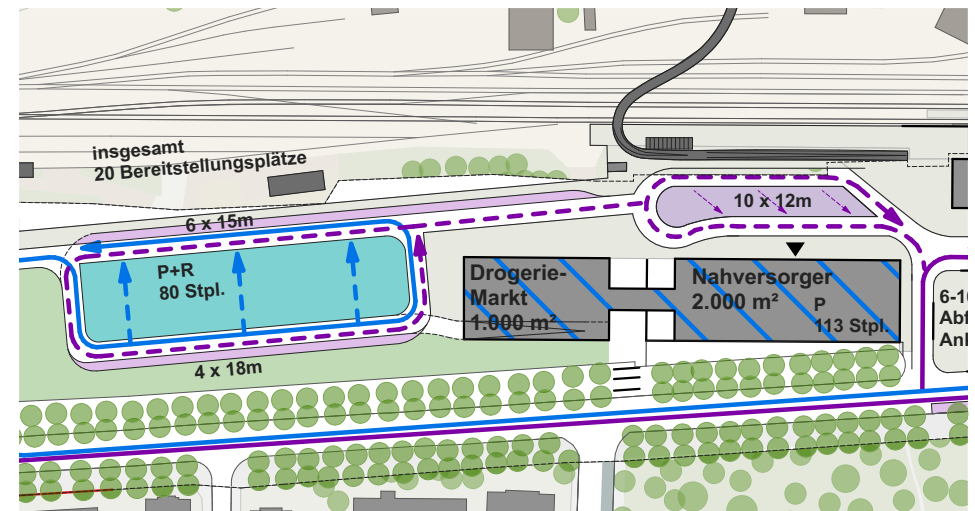


Abb. 77. Parken und Bereitstellung

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche



Abb. 78. begrünter Großparkplatz

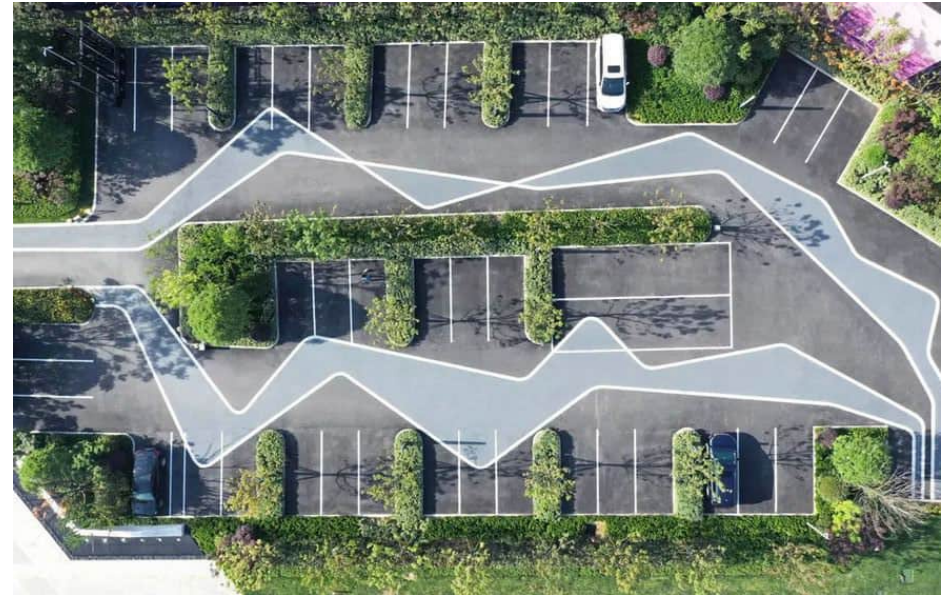


Abb. 79. begrünter Parkplatz



Abb. 80. begrünte Zuwegung

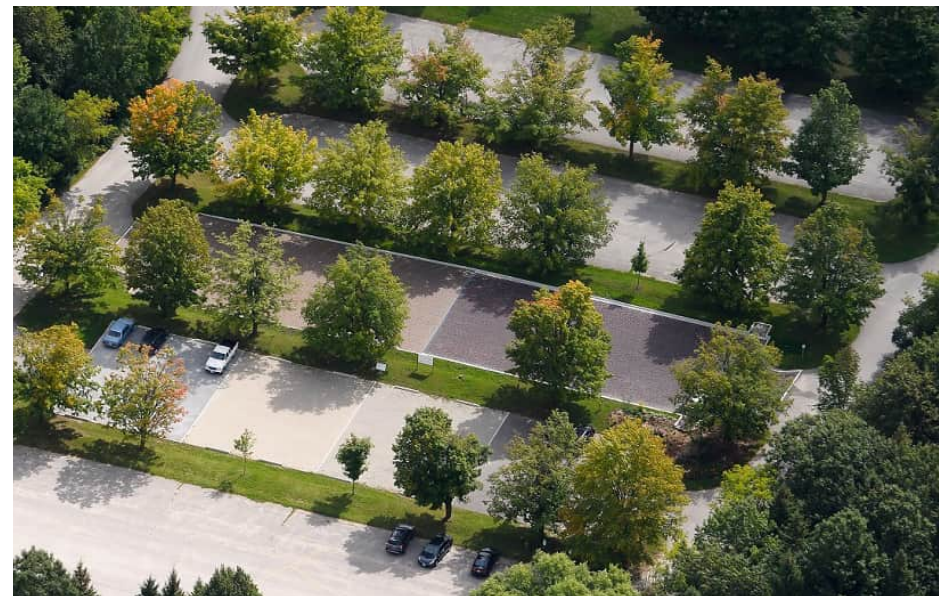


Abb. 81. begrünter Parkplatz



Abb. 82. E-Bus-Haltestelle



Abb. 83. ZOB Weilheim

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche

3.5 Übersicht der Varianten in Kombination

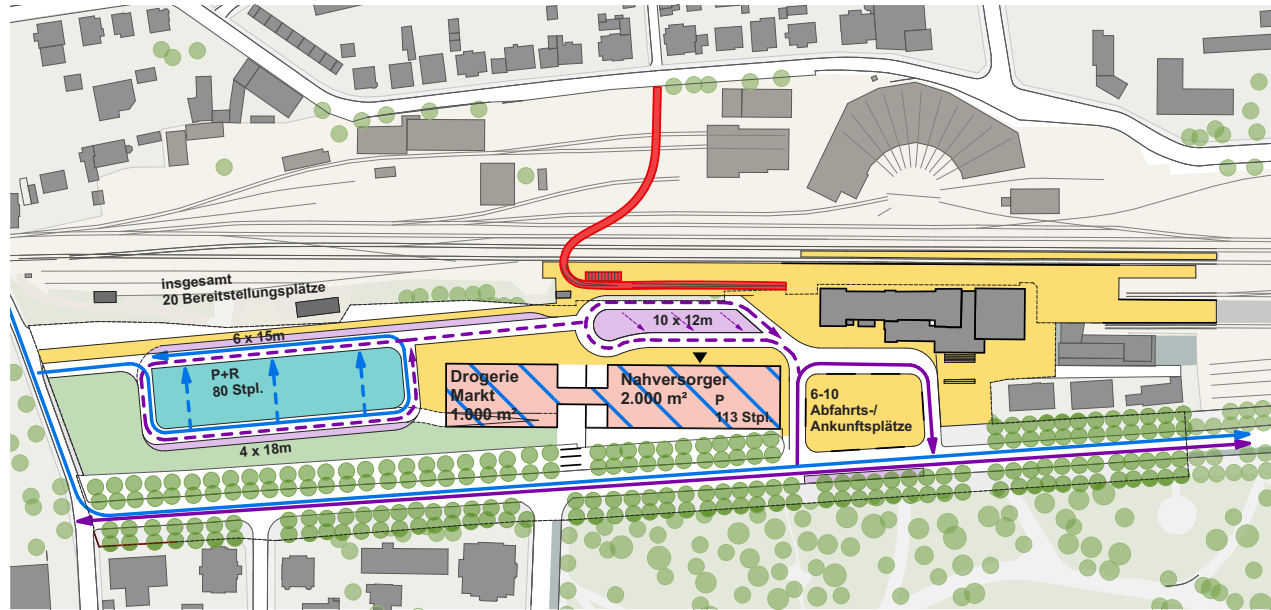


Abb. 84. Variante 1a: Vorplatz

Kombination:

Inselhaltestelle, länglicher Nahversorger + Drogerie Markt, Bereitstellungsplätze am Nahversorger und am Parkplatz

Vorteile:

- zentrale Abfahrts- und Ankunftsplätze
- attraktiver Bahnhofsvorplatz
- ausreichend Bereitstellungsplätze
- integriertes Parken auf dem Dach

Nachteile:

- ungünstiger Zuschnitt Einzelhandel
- kein attraktiver Eingangsbereich für Einzelhandel

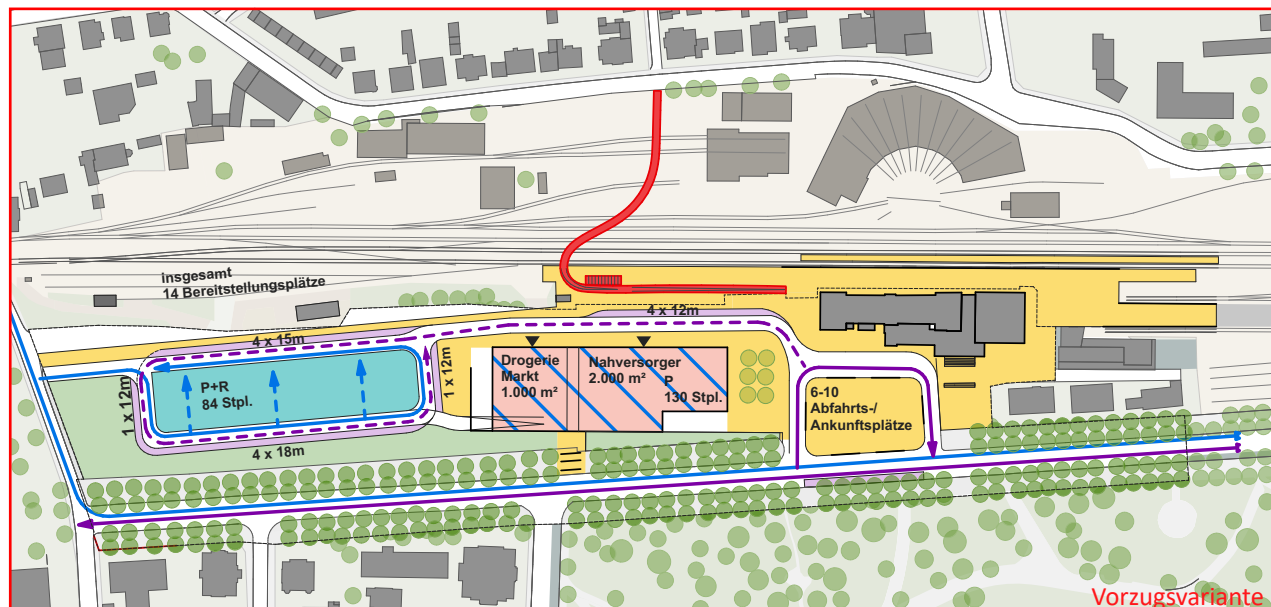


Abb. 85. Variante 1b: Vorplatz/Bereitstellung Nord

Kombination:

Inselhaltestelle, länglicher Nahversorger + Drogerie Markt, Bereitstellungsplätze am Nahversorger und am Parkplatz

Vorteile:

- zentrale Abfahrts- und Ankunftsplätze
- attraktiver Bahnhofsvorplatz
- attraktiver Eingangsbereich Einzelhandel mit Schauseite zum Bahnhofsvorplatz
- ruhender Verkehr hauptsächlich im Norden gebündelt
- integriertes Parken auf dem Dach

Nachteile:

- Bereitstellungsplätze im hinteren Bereich um Parkplatzeinsel

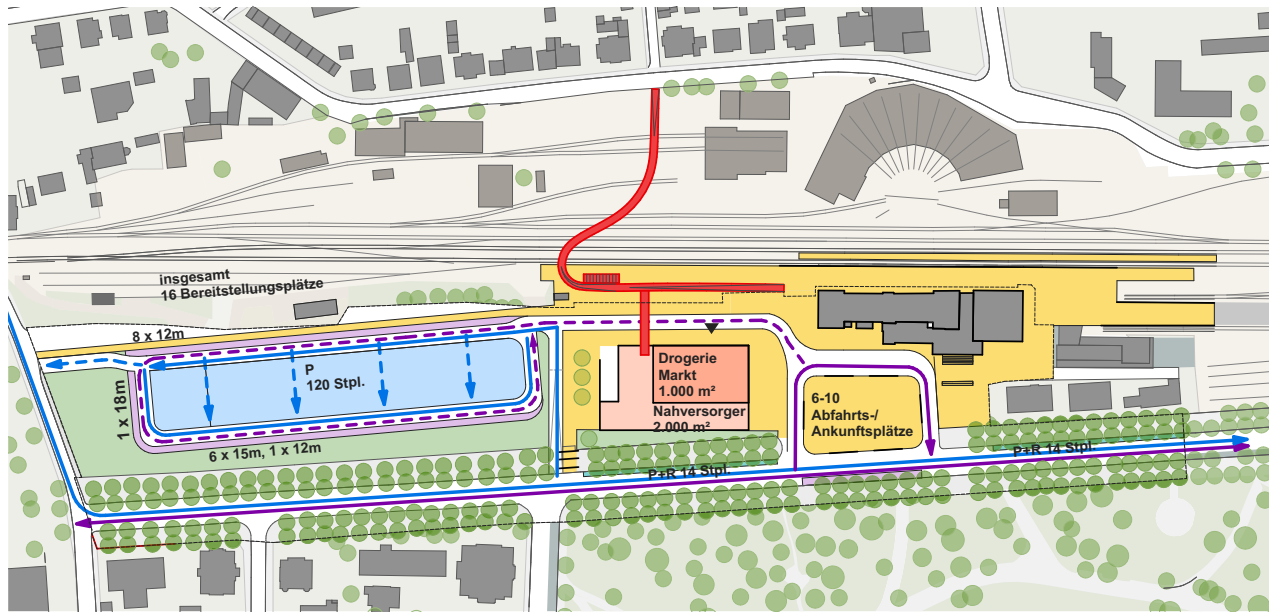


Abb. 86. Variante 1c: Vorplatz/Zufahrt Charlottenstraße

Kombination:

Inselhaltestelle, gestapelter Nahversorger + Drogerie Markt, Bereitstellungsplätze am Parkplatz

Vorteile:

- zentrale Abfahrts- und Ankunftsplätze
- attraktiver Bahnhofsvorplatz
- gestapelter Einzelhandel
- ruhender Verkehr im Norden gebündelt

Nachteile:

- zu wenig Bereitstellungsplätze
- Parken nur ebenerdig, deshalb viel versiegelte Fläche
- Zufahrt für PKW von Lindenallee aus

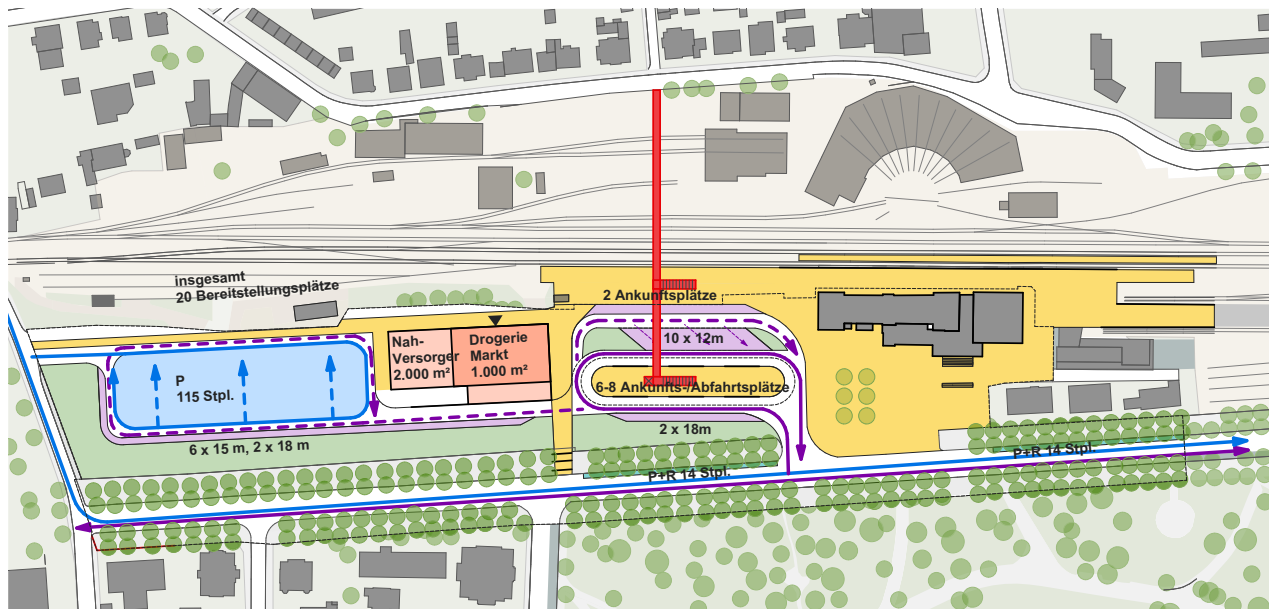


Abb. 87. Variante 2a: Businsel

Kombination:

Rondellbussteig, gestapelter Nahversorger + Drogerie Markt, Bereitstellungsplätze am Bussteig und am Parkplatz

Vorteile:

- gestapelter Einzelhandel
- großzügiger Bahnhofsvorplatz
- ausreichend Bereitstellungsplätze

Nachteile:

- Ankunfts- und Abfahrtsplätze nicht zentral vor Empfangsgebäude
- Brücke korrespondiert nicht mit Empfangsgebäude

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche

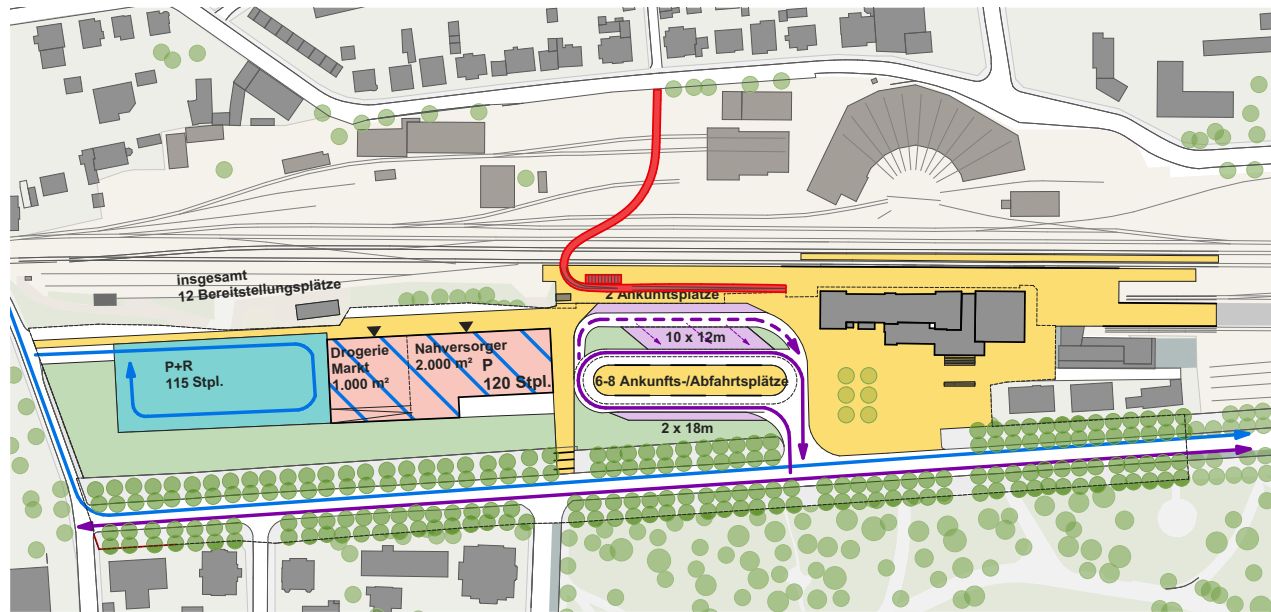


Abb. 88. Variante 2b: Businsel höhere Kapazität

Merkmale:

Rondellbussteig, länglicher Nahversorger + Drogerie Markt, Bereitstellungsplätze nur am Bussteig

Vorteile:

- getrennte Verkehrswege für Bus und PKW
- großzügiger Bahnhofsvorplatz
- Verbindung Lindenallee zur Ost-Stadt
- integriertes Parken auf dem Dach

Nachteile:

- zu wenig Bereitstellungsplätze
- Einzelhandel zu weit vom Empfangsgebäude entfernt
- fehlende Verbindung Ost-Stadt und Busbahnhof

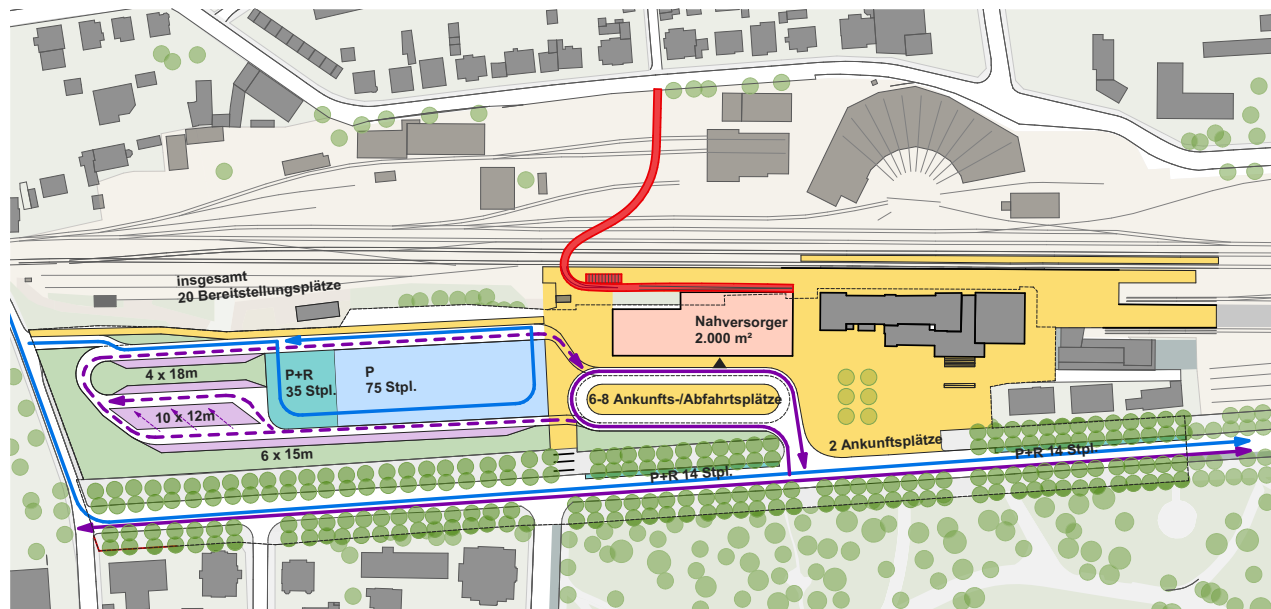


Abb. 89. Variante 3: Businsel/Nahversorger am Bahnsteig

Merkmale:

Rondellbussteig, länglicher Nahversorger, Bereitstellungsplätze nur am Parkplatz

Vorteile:

- großzügiger Bahnhofsvorplatz
- ruhender Verkehr im Norden gebündelt
- ausreichend Bereitstellungsplätze
- Verbindung Lindenallee zur Ost-Stadt

Nachteile:

- keine wirksame Platzbegrenzung zum Bahnhofsvorplatz
- Flächengröße und -zuschnitt Einzelhandel ungünstig
- weniger Stellplätze

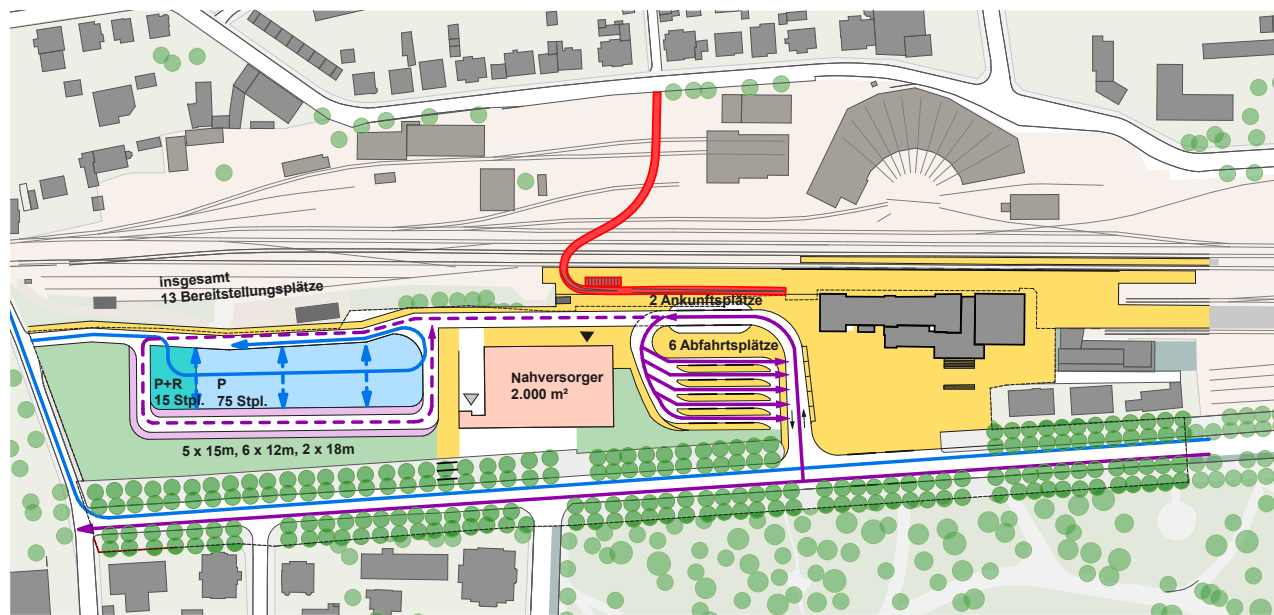


Abb. 90. Variante 4: Bus Senkrechtaufstellung

Merkmale:

Bussteige in Parallelaufstellung, kompakter Nahversorger, Bereitstellungsplätze nur am Parkplatz

Vorteile:

- großzügiger Bahnhofsvorplatz
- ruhender Verkehr im Norden gebündelt

Nachteile:

- Ankunfts- und Abfahrtsplätze nicht zentral vor Empfangsgebäude
- Einzelhandel zu weit vom Empfangsgebäude entfernt
- zu wenig Bereitstellungsplätze

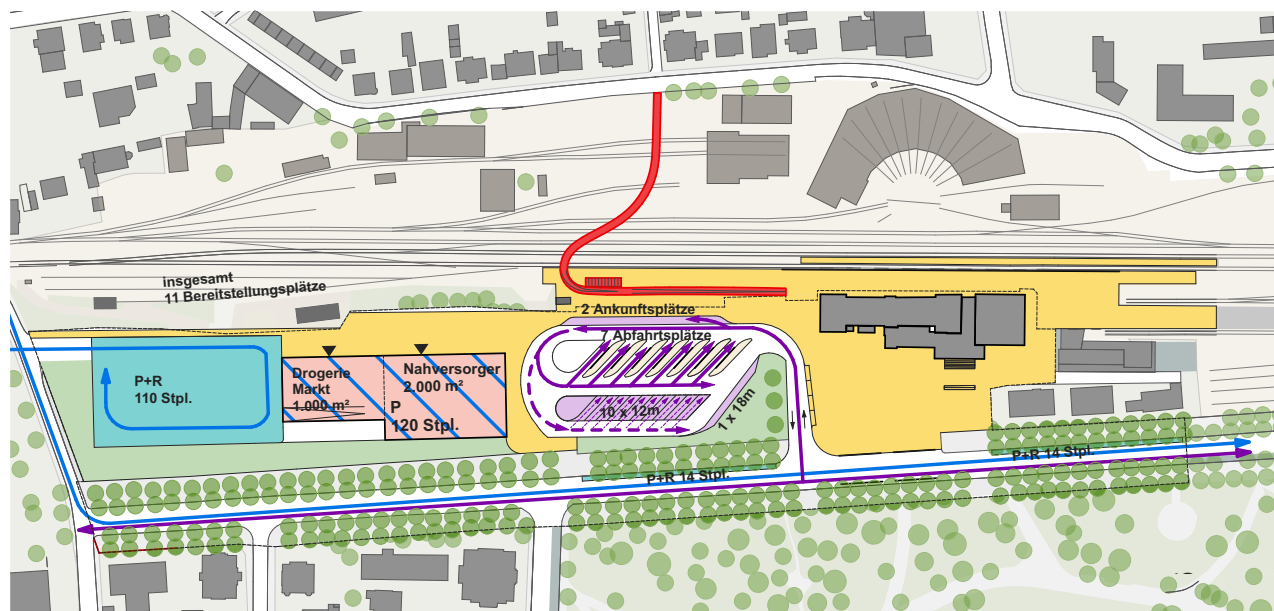


Abb. 91. Variante 5: Bus Schrägaufstellung

Merkmale:

Bussteige in diagonaler Parallelaufstellung, länglicher Nahversorger + Drogerie Markt, Bereitstellungsplätze nur am Bussteig

Vorteile:

- getrennte Verkehrswege für Bus und PKW
- integriertes Parken auf dem Dach

Nachteile:

- Einzelhandel zu weit vom Empfangsgebäude entfernt
- zu wenig Bereitstellungsplätze
- hoher Platzbedarf für Busbahnhof

3. Variantenuntersuchung Teilbereiche

3.6 Vorzugslösung

Die Vorzugsvariante wurde während des Planungsprozess stetig weiterentwickelt, sodass dies hier nur einen Zwischenstand abbildet. Die Vorzugsvariante verortet den Busbahnhof als Insellösung auf dem Bahnhofsvorplatz. Die Businsel wird so positioniert, dass die Fußgängerachse zwischen Englischem Garten und Zwischenbau frei bleibt. An den Langseiten können jeweils zwei 18 Meter lange Busse oder drei zwölf 12 Meter lange Busse halten. Die Kurzseiten sind lang genug für je einen 18-Meter-Bus. Gegenüber der Businsel entstehen in der Lindenallee zwei weitere Halteplätze für zwei 18 Meter lange Busse sowie nördlich davon zwei Plätze für Reisebusse oder Schienenersatzverkehr. Insgesamt entsteht so Raum für den Halt von acht 18 Meter langen Bussen im Stadt- und Regionalverkehr, sowie zusätzlich für zwei Reisebusse. Der Bedarf kann damit gut gedeckt werden. Südlich der Businsel entstehen an der Fußgängerachse zwischen dem Eingang des Zwischenbaus und dem Zebrastreifen zum Englischen Garten drei Taxistände. Nördlich schließt direkt, topografisch erhöht der Einzelhandel an.

Die Bereitstellung der Busse wird in Längsaufstellung östlich des Nahversorgers und um den nördlich gelegenen Parkplatz herum organisiert. Östlich des Einzelhändlers entstehen entlang der Fahrbahn acht Breitstellungsplätze

für 12 Meter lange Busse in direkter Nähe zum Bahnhofsgebäude. Östlich des Parkplatzes im Norden des Einzelhandels ist Raum für sechs 15 Meter lange Busse, westlich für sechs 18 Meter lange Busse. Nördlich kann ein weiterer zwei Meter langer Bus abgestellt werden. Insgesamt können so mindestens 20 Busse gleichzeitig bereitgestellt werden, wie es der derzeitige Fahrplan zu wenigen Zeiten vorsieht.

Geparkt wird in einer Tiefgarage unter dem Nahversorger und ebenerdig nördlich des Einzelhändlers, auf welchem die Park & Ride Plätze eingeordnet werden. Südlich des Zebrastreifens werden fünf Kiss & Ride Stellplätze organisiert.

Auf dem Dach des Einzelhandels sind neben einer Terrasse Sozialräume vorgesehen sowie eine Photovoltaikanlage. Je nach detaillierter Planung können über dem Einzelhandel noch Wohnungen untergebracht werden. Der Eingang des Nahversorgenden orientiert sich zum Busbahnhof und Empfangsgebäude. Im Eingangsbereich wird ein Bäcker mit Café angeordnet, welcher sich über zwei Etagen erstreckt. Im Obergeschoss wird dies als eine überdachte Dachterasse mit vielen Sitzgelegenheiten und tollem Blick auf den Englischen Garten konzipiert. Um den Höhenunterschied im Gelände auszugleichen wird sich eine großzügige Treppenanlage mit Sitzstufen und Rampe vom Nahversorger zum Busbahnhof und Empfangsgebäude erstrecken.

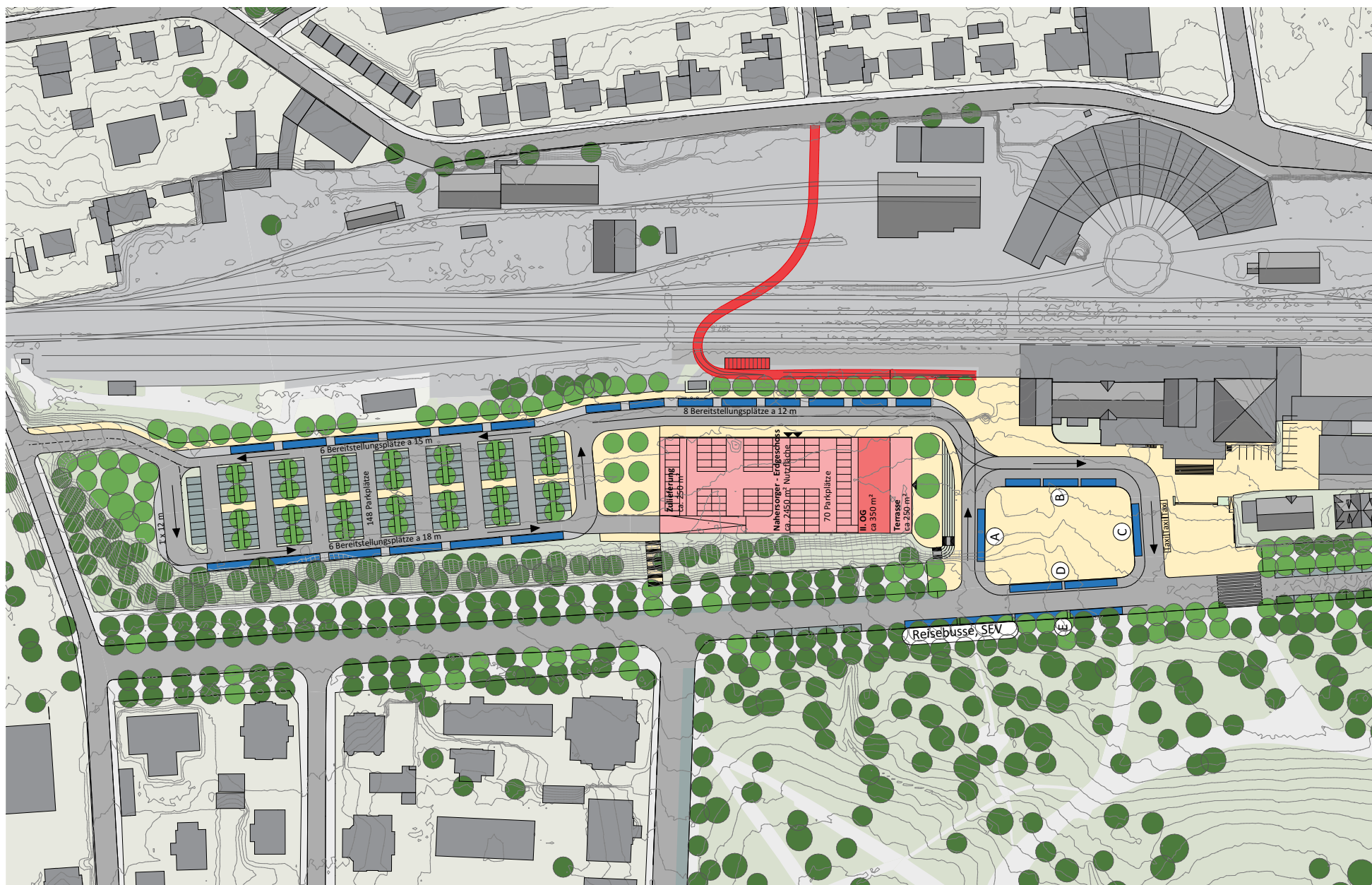


Abb. 92. Vorzugsvarianten

GESAMTKONZEPT

Das Konzept sieht in aller erster Linie eine Neuorganisation des Busverkehrs und eine Verknüpfung mit dem Bahnhof vor. Der Busbahnhof wurde hierbei zum Vorplatz des Bahnhofes verlagert.

Durch die Einordnung eines Nahversorgers bekommt das gesamte hintere Areal eine neue Qualität.

Ein Brückenneubau zwischen der Oststadt und dem Bahngelände soll für eine bessere Erreichbarkeit für Fuß und Rad sorgen und gleichzeitig auch eine bessere Verbindung zum Englischem Garten und Theater sicher stellen.

Es ist angedacht auch die Strukturen der Bahnankunfts- und Abfahrtssteige neu zu organisieren. So könnten durch eine Verlängerung des Bahnsteig 1 zwei Züge hintereinander halten. Damit würde der Bahnsteig 2 als Ein- und Ausstieg entfallen, was den Vor-Ort-Gegebenheiten in Bezug auf Sicherheit und Barrierefreiheit sehr zuträglich wäre. In diesem Fall könnte der hintere Zug auf Gleis 1 über eine Weiche auf Gleis 2 ausfahren können.

Im Zuge der Aufwertung des Bahnareals soll auch das Empfangsgebäude attraktiver gestaltet und genutzt werden und damit ein Aushängeschild für die Stadt werden.

4. Gesamtkonzept

4.1 Funktionen

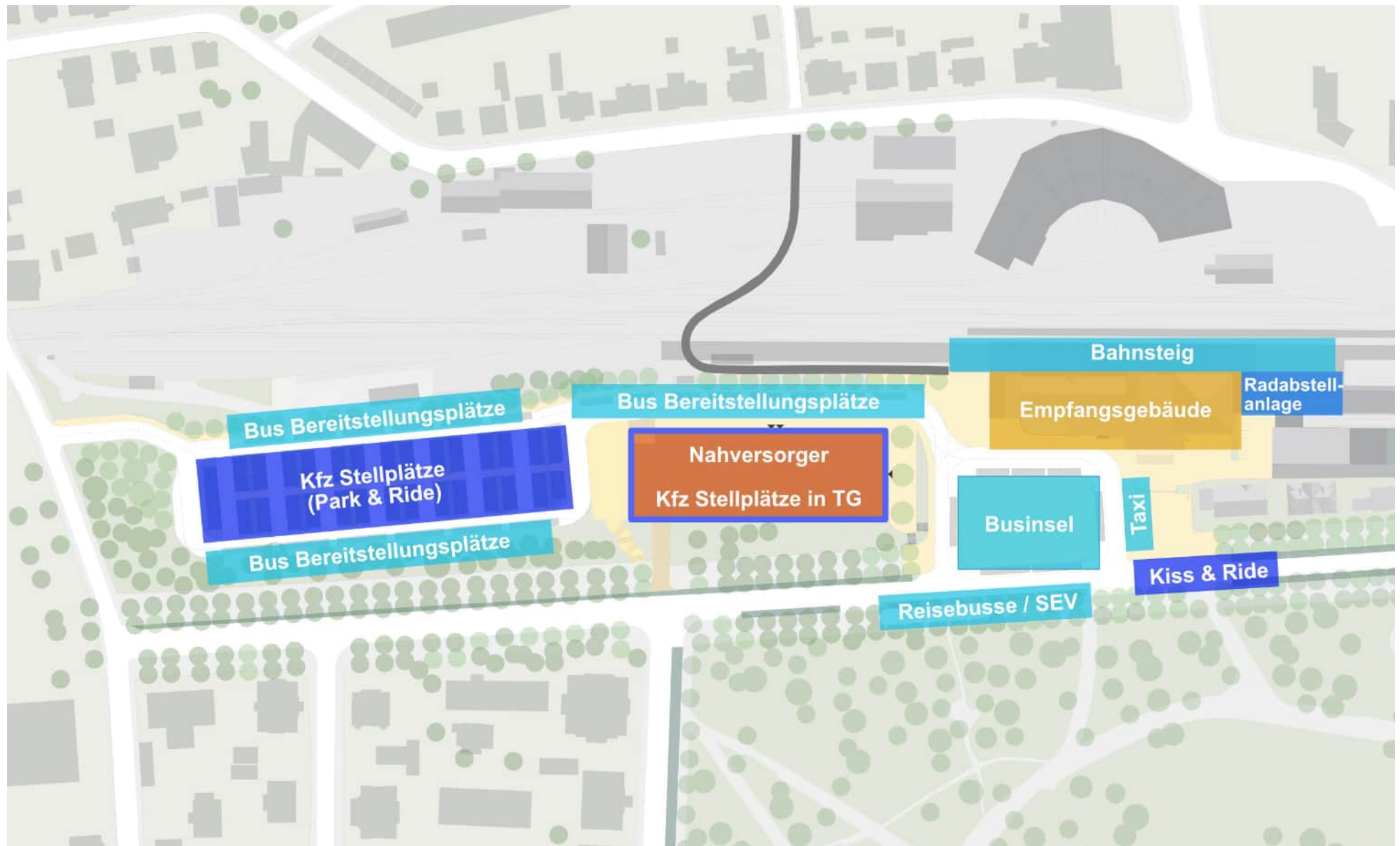


Abb. 93. Funktionen

4.2 Vernetzung

Derzeit ist der Bahnhof für zu Fuß Gehende nur über die Lindenallee und die Bella-Aul-Straße erreichbar. Von Osten kommende zu Fuß Gehende müssen also die Unterführung der Marienstraße oder den Bahnübergang in der Bella-Aul-Straße nutzen. Das kann zu erheblichen Umwegen führen.

Auch ist besonders für Ortsfremde die Wegeführung im Bereich des Bahnhofs und Busbahnhofs unübersichtlich.

In Zukunft sollten die Wege für zu Fuß Gehende angenehmer und übersichtlicher gestaltet werden. Zu Fuß Gehenden sollte dabei an Engstellen wie der Einmündung vom Busbahnhof in die Bella-Aul-Straße mehr Platz eingeräumt werden. Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Gleise könnte das Bahnhofsumfeld für zu Fuß Gehende attraktiver machen.



Abb. 94. Vernetzung

4. Gesamtkonzept

4.3 Mobilität

Der Busbahnhof wird möglichst nah an den Bahnhof heran gerückt, damit die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn verbessert wird. Gleichzeitig soll der Busbahnhof in die Gestaltung des Vorplatzes integriert werden.

Über die Lindenallee erfolgt die Anfahrt der Busse zum Busbahnhof und die Zulieferung für den Einzelhändler. Am Zebrastreifen entstehen Kiss & Ride Plätze. In der Lindenallee kann wie heute geparkt werden, mit Ausnahme des Bereichs am Bahnhofsvorplatz, wo Busse halten. Die Lindenallee wird für den Radverkehr geöffnet. Das Radfahren auf den Gehwegen bleibt erlaubt. Der existierende Zebrastreifen wird verbreitert. Eine Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit Park & Ride wird durchgeführt.

Um zukünftig Stellplätze im Bereich des heutigen Busbahnhofs zu erschließen, muss die Zufahrtsstraße von der Bella-Aul-Straße kommend in beide Richtungen geöffnet werden. Dazu muss die Fahrbahn verbreitert werden. Ein breiterer Gehweg ist notwendig. In einem ersten Schritt könnte die Einbahnstraße bereits heute für Radfahrende geöffnet werden. Der große Parkplatz soll behindertengerechte Stellplätze und Stellplätze für Elektromobilität vorsehen.

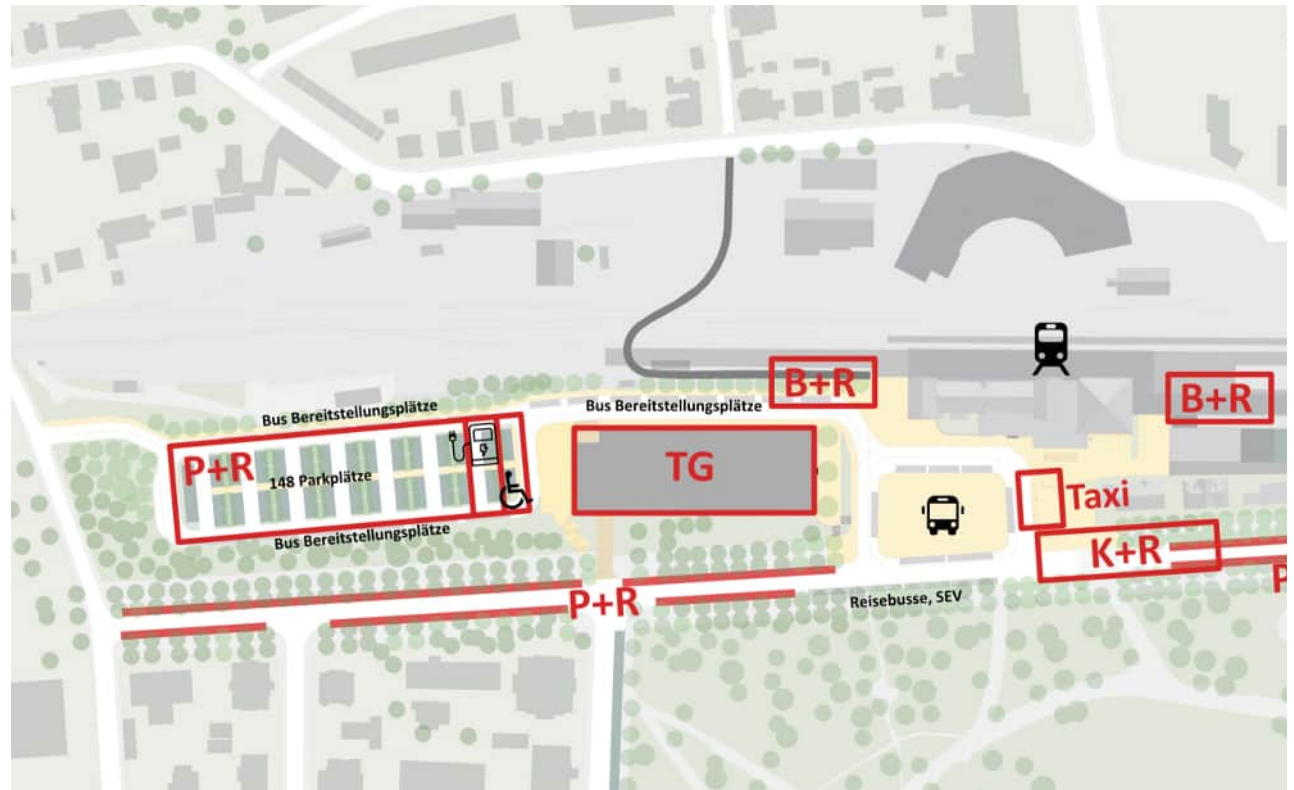


Abb. 95. Parkplätze

Der künftige Nahversorger bietet in einer Tiefgarage mit Zugang von der Lindenallee weitere Stellplätze.

Neue Fahrradabstellanlagen werden zwischen Gleis 3 und 4 sowie neben der neuen Brücke zwischen den Bäumen, in einem zweiten Bauabschnitt) vorgesehen.

Zukünftig soll eine Brücke den Weg am Kirchbrunnen zum Bahnhof verlängern und die

Barriere des Gleisbetts aufheben. Die Topografie ermöglicht von Osten einen recht unkomplizierten Anstieg auf eine ausreichende lichte Höhe über den aktiven Gleisen, da das Gelände nach Westen abfällt.

Auf einer Länge von etwa 50 Metern hätte die Brücke eine Steigung von sechs Prozent. Auf der Westseite ist eine größere Höhe zu überwinden, weshalb eine längere Rampe notwendig ist. Die nötige Distanz könnte durch einen eleganten Brückenschwung erreicht werden.

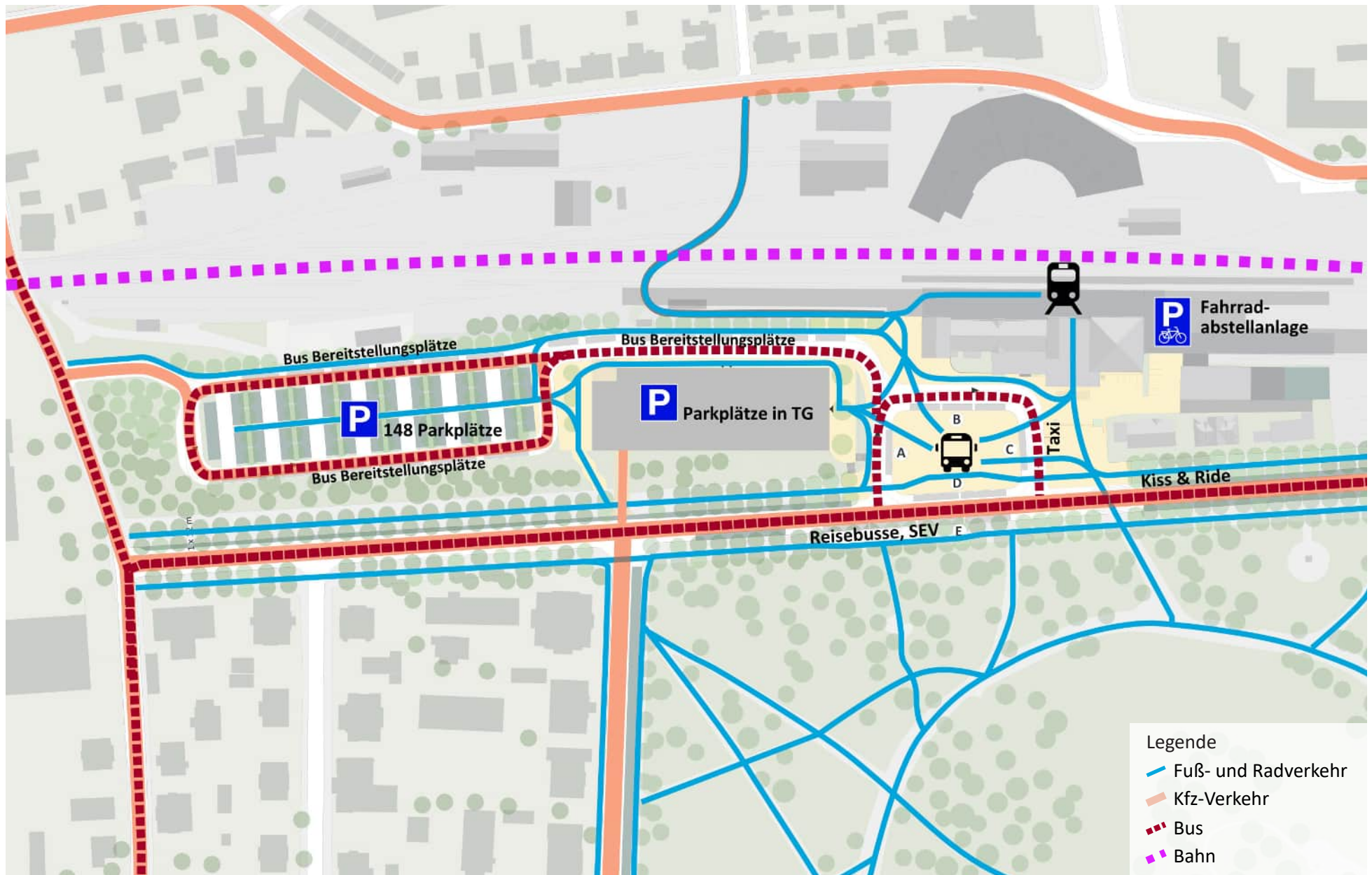


Abb. 96. Mobilität

4. Gesamtkonzept

Fahrradparken

Die heute am Bahnhof vorhanden Fahrradständer reichen nicht aus, um den Bedarf zu decken. Durch den Umbau des Umfeldes besteht die Chance, das Gebiet als einen modernen Verkehrsknoten zu gestalten.

Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Klimawirtschaft und Klimaschutz (BMWK) unterstützt die DB-AG im Zuge ihrer Bike+Ride-Offensive Kommunen beim Bau neuer Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen.

Durch die Fördermittel könnte die Stadt Meiningen kostengünstig Fahrradabstellanlagen realisieren. Die Förderung seitens der Bike+Ride-Offensive beträgt 70 %, kann aber durch Landesförderungen weiter aufgestockt werden, wenn diese zur Verfügung stehen.

Vorschlag zur Einordnung:

Zwei Standardelemente der überdachten Fahrradabstellanlage je 7,5 Meter mit jeweils 12 Abstellplätzen plus ein Anbauelement mit 6 Abstellplätzen - insgesamt 30 überdachte Fahrradabstellplätze

In einem zweiten Bauabschnitt könnten zusätzliche Fahrradabstellanlagen an der Brücke zwischen den Bäumen untergebracht werden.

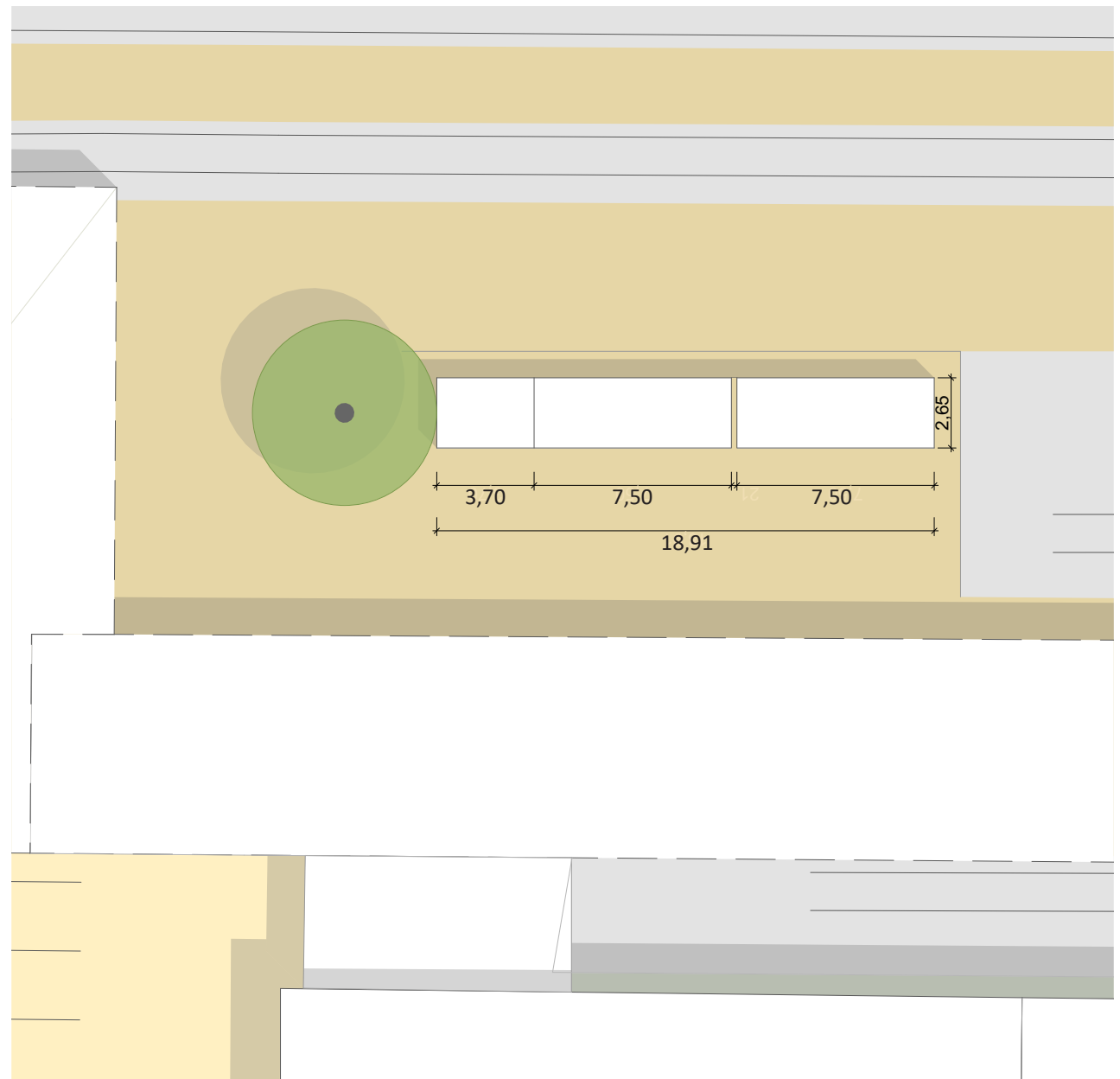


Abb. 97. geplante Fahrradabstellanlage

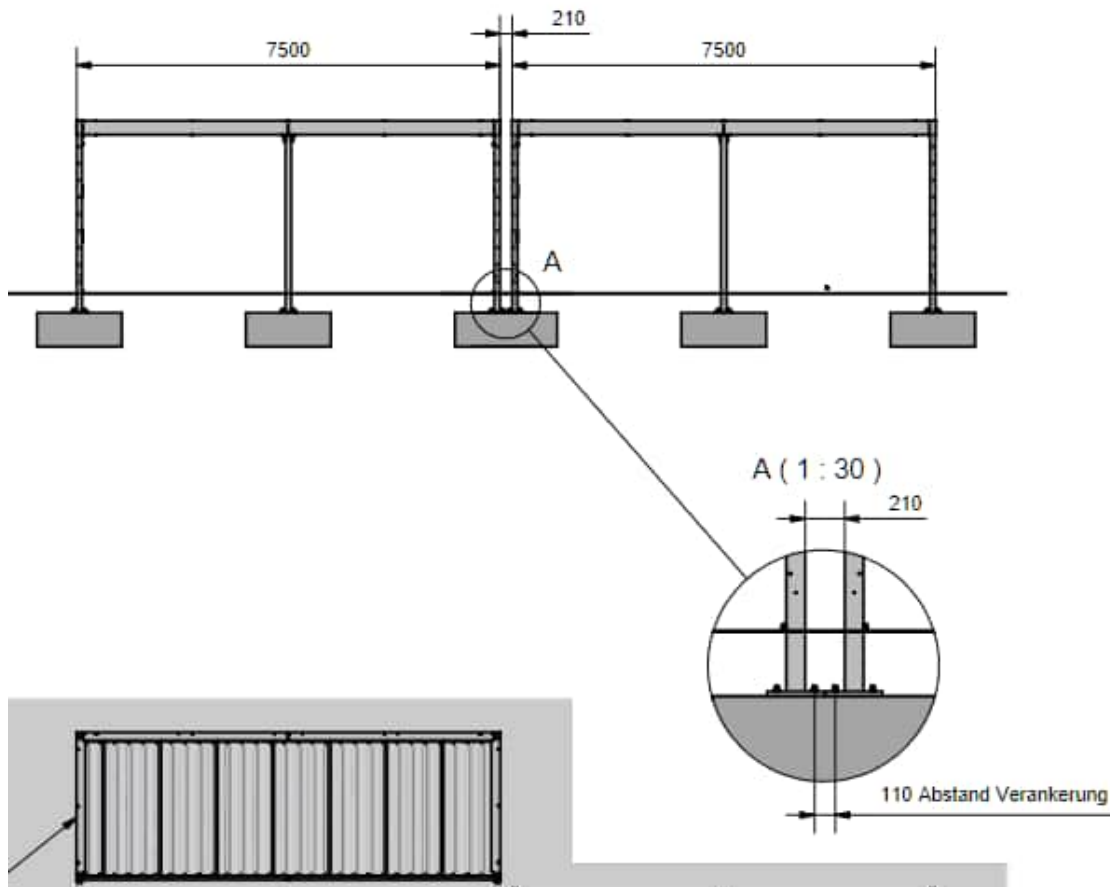


Abb. 98. Fahrradabstellanlage Konstruktion



Abb. 99. Kienzler Stadtmobiliar - Bsp. für DB Standardelement



Abb. 100. Kienzler Stadtmobiliar - Sammelschließanlage

4. Gesamtkonzept

4.4 Nahversorger

- Orientierung zu Platz und Verknüpfungsstelle
- Ergänzung Café, Gastro oder kleiner Einzelhandel zur Belebung
- Geringer Stellplatzschlüssel (Ziel 100 Stellplätze für 2.000 m² NFL)
- Doppel- bzw. Kombinationsnutzung Parkplatz mit Park+Ride
- Stapelung, Kombination mit weiteren Nutzungen, Solaranlage, Tiefgarage
- Hohe architektonische Qualität – ggf. Wettbewerb/Gutachterverfahren

Der Nahversorger wird nördlich des Bahnhofsvorplatzes angesiedelt. Auf seinem Dach entstehen eine Terrasse, Sozialräume und eine Photovoltaikanlage. Nördlich des Marktes entsteht ein begrünter Parkplatz, der von der Bereitstellung der Busse umschlossen wird. Da die Topografie östlich der Lindenallee vom Vorplatz nach Norden hin ansteigt, ist mit einem Geländesprung zwischen dem Einzelhändler und der Lindenallee zu rechnen, der angenehm und in den Platz integriert gestaltet werden muss, beispielsweise mit Sitzstufen. Nach Prüfung vergleichbarer Märkte und nach Rücksprache mit diesen könnte ein künftiger Nahversorger aussehen wie der nebenstehende Entwurf. Hierbei wurden nicht nur der Wunsch nach Stapelung und Tiefgarage erfüllt, sondern auch die benötigten Schleppkurven nachgewiesen und berücksichtigt.

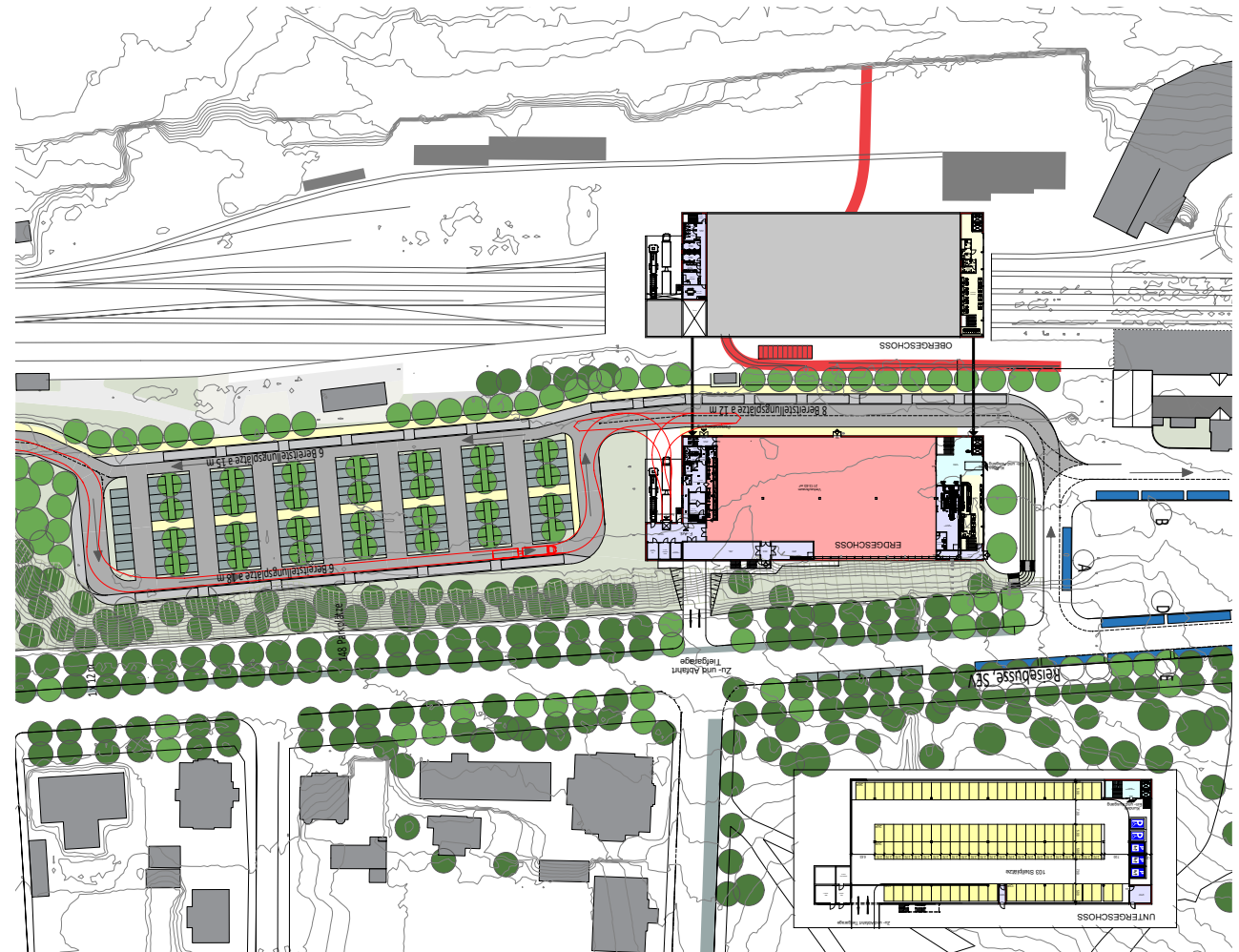


Abb. 101. Entwurf Nahversorger

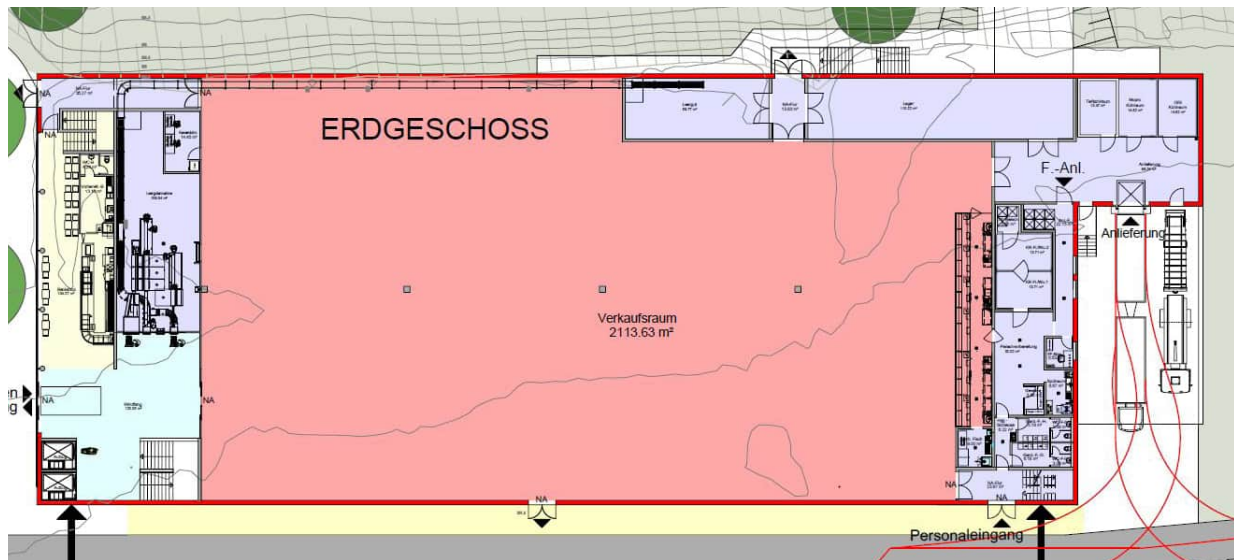


Abb. 102. Entwurf Nahversorger

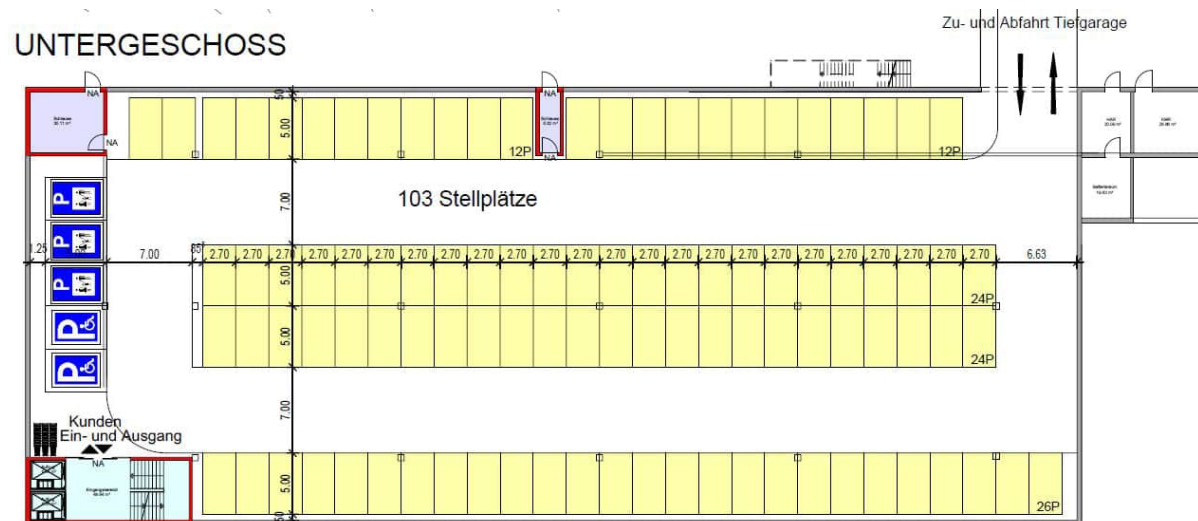


Abb. 103. Entwurf Nahversorger

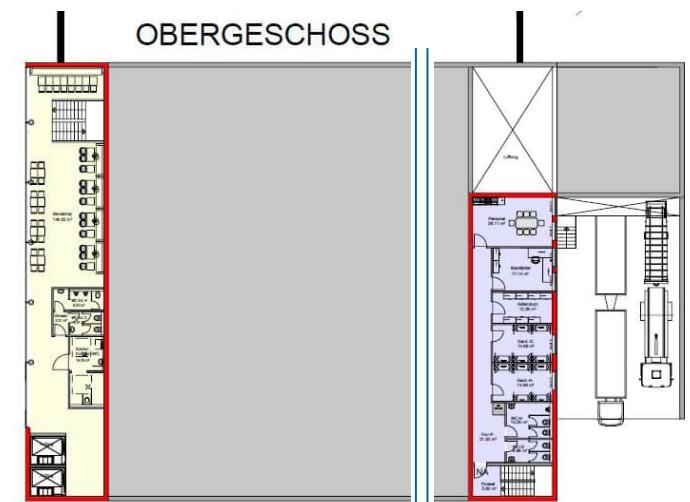


Abb. 104. Entwurf Nahversorger

4. Gesamtkonzept

4.5 Empfangsgebäude

Das Empfangsgebäude bildet einen Knackpunkt für die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes. Als „Tor zur Stadt“ kommt ihm eine repräsentative Rolle zu, der es nur gerecht werden kann, wenn es einen einladenden Eindruck vermittelt. Entsprechend sollte das Gebäude renoviert und neuen Nutzungen zugeführt werden. Verkehrsbezogene Nutzungen wie die Büros der STB und der MBB sollten hier an einem Ort konzentriert werden. Im Inneren des Gebäudes sollte zudem ein angenehmer Aufenthaltsbereich für Fahrgäste von Bus- und Bahn entstehen. Der Umbau muss barrierefrei erfolgen.

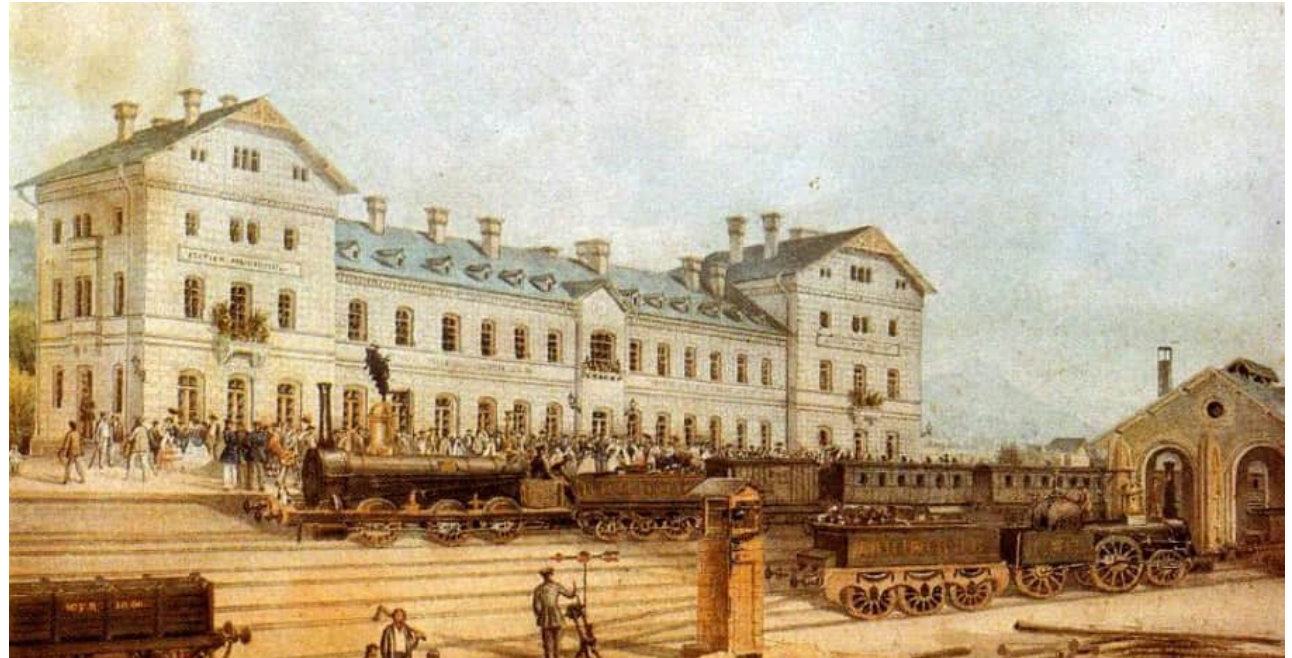


Abb. 105. Bahnhof 1859



Abb. 106. Historie - Bahnhof Meiningen



Abb. 107. Historie - Bahnhof Meiningen



Abb. 108. Bahnhof heute

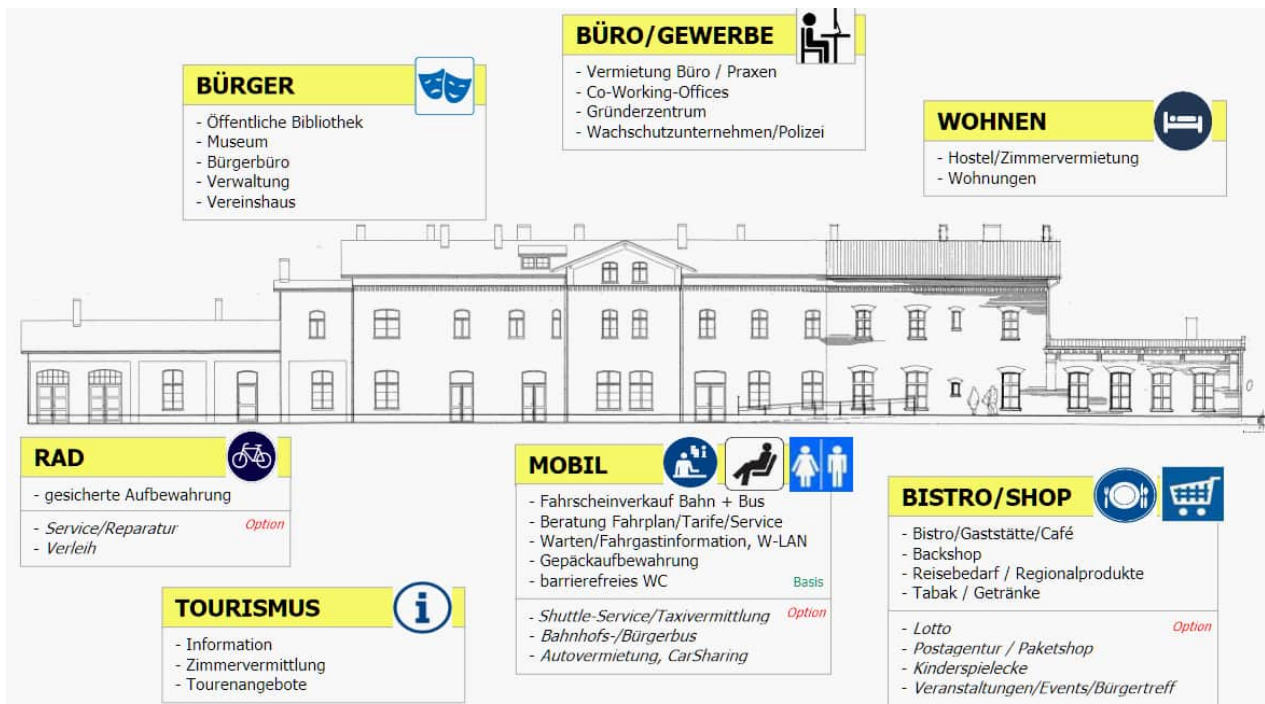


Abb. 109. Nutzungsoptionen Empfangsgebäude

Das Empfangsgebäude in Meiningen bietet neben einer Nutzung durch die Bundespolizei, einer Spilothek sowie durch die STB weitere Möglichkeiten der Nutzung.

Um ein kundenfreundliches und wirtschaftliches Informations- und Servicecenter zu etablieren ist eine gemeinsame Nutzung verschiedener Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs anzustreben.

In der Erdgeschosszone können zudem Ladenflächen, ein Kiosk sowie Imbiss eingeordnet werden. Im 1. Obergeschoss findet sich genügend Platz für Gewerbe- und Büroflächen. Im 2. Obergeschoss könnte ein Hostel sowie Apartments eingeordnet werden.

4. Gesamtkonzept

Beispiele Entwicklung Empfangsgebäude: Service für Bahnkunden/ Busfahrgäste und Touristen



Lutherstadt Eisleben: Servicestation der abellio mit Wartelounge und kleinem Reishop



Haldensleben: Bahn- und Busberatung, Tickets, Stadt- und Tourismusinfo in einer Hand



Thale: Bodetal-Information im Bahnhof



Halberstadt: Mobilitätszentrale Harz



Oschersleben: Kundenzentrum des Busunternehmens für Bahn und Bus



Sangerhausen: Tourist-Information und Servicestation der abellio im Bahnhof

Abb. 110. Fahrkartenverkauf und Kundenberatung in attraktiver Atmosphäre

Beispiele Entwicklung Empfangsgebäuden: Lutherstadt Eisleben



Abb. 111. Empfangsgebäude

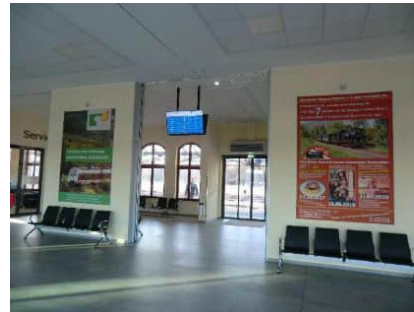


Abb. 112. Warte- und Aufenthaltsbereich



Abb. 113. WC- und Schließfächerbereich



Abb. 114. Servicestation

Beispiele Entwicklung Empfangsgebäude: Lübbenau - Tourismusinfo/ Fahrkartenverkauf und Hostel



Abb. 115. Empfangsgebäude (SL)



Abb. 116. Pension im Bahnhof

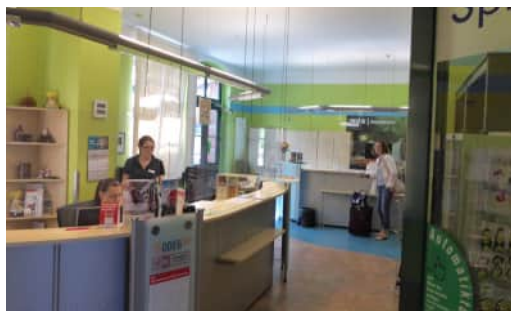


Abb. 117. Servicestation (SL)



Abb. 118. Zimmer in Pension Spreewelten

Fahrscheine DB, VBB



Ob Tickets für den Nah- und Fernverkehr oder für den Linienbus. Welches Ticket benötigen Sie?

DPD Paketshop



Pakete abholen oder abgeben. Auf zum Spreewelten Bahnhof.

Spreewaldinfos



Spreewaldprodukte oder die passenden Infos für Ihren Spreewaldaufenthalt gesucht? Dann sind Sie bei uns im Servicecenter richtig!

Eventtickets



Veranstaltungstickets über die Anbieter Eventim, Reservix und etix.

Gästewohnungen



Unsere Gästewohnungen befinden sich in der Lübbenauer Neustadt. Ob Sauna, Spaßbad, Kahnfahren oder Radfahren, das richtige Erholungspaket finden wir für Sie.

Fahrradverleih



Mit unseren Leihräder direkt vom Bahnhof aus losradeln. Am besten gleich Räder vorbestellen!

Abb. 119. Leistungen im Spreewaldbahnhof

4. Gesamtkonzept

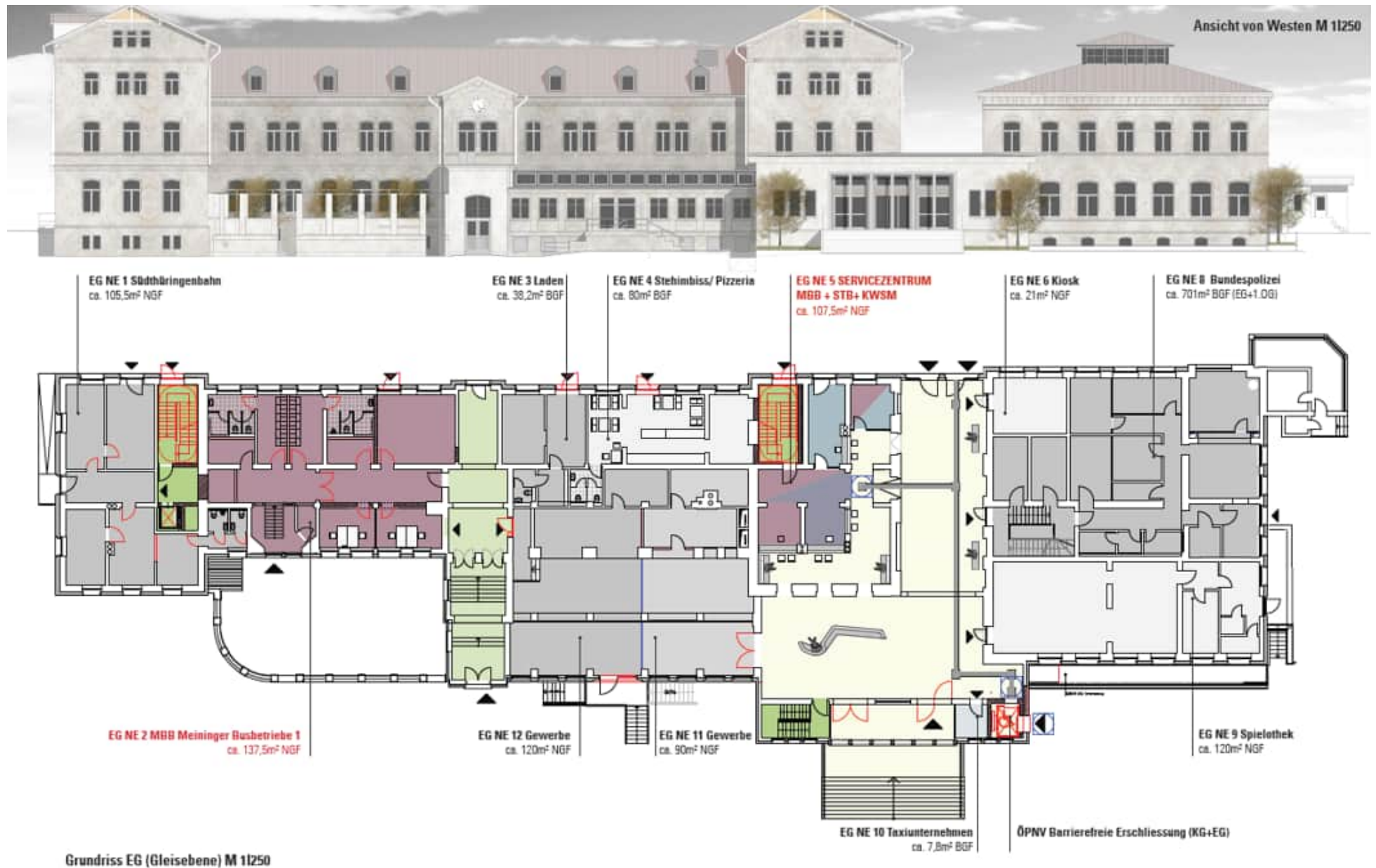
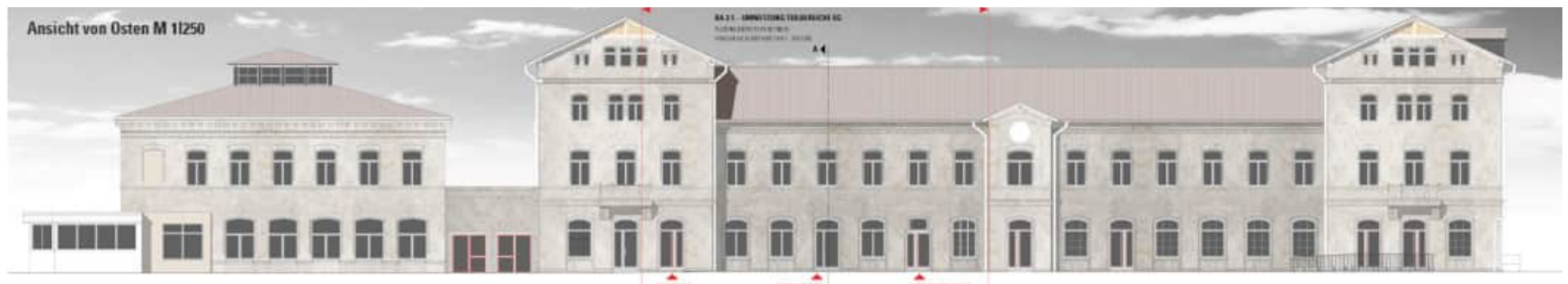


Abb. 120. Grundriss Entwurf EG



Grundriss 1. Obergeschoss M 11250

Abb. 121. Grundriss Entwurf 1. OG

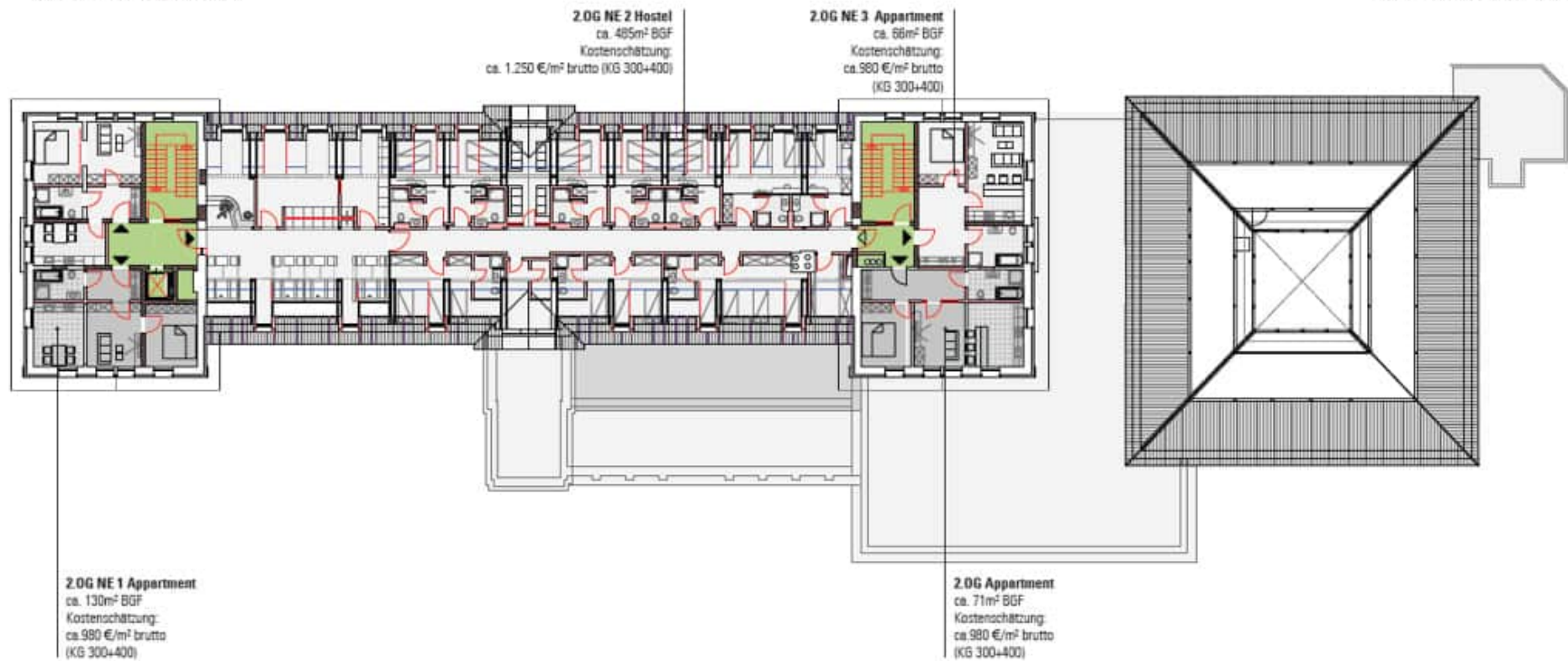
4. Gesamtkonzept



Ansicht von Norden M 1:250

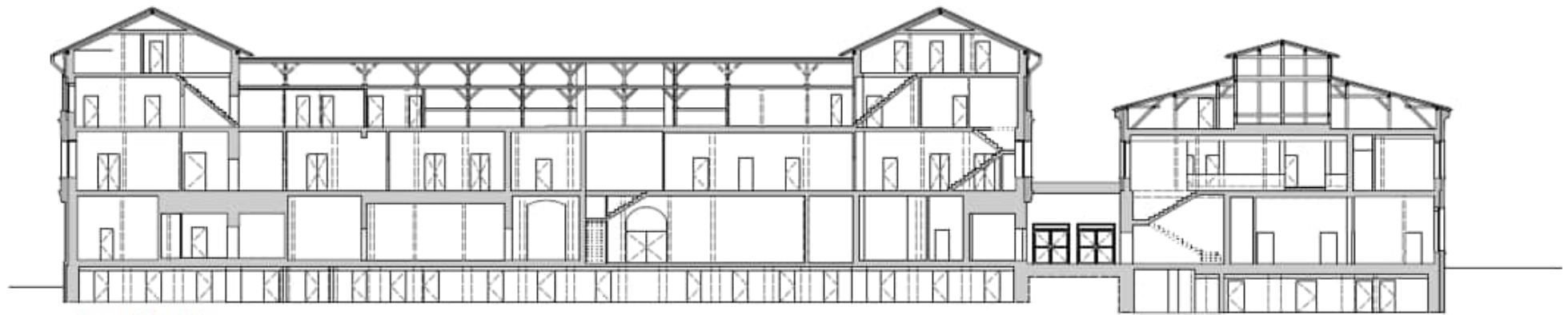


Ansicht von Süden M 1:250



Grundriss 2. Obergeschoss M 1:250

Abb. 122. Grundriss Entwurf 2. OG



Längsschnitt M 11250



Grundriss Kellergeschoss M 11250

Abb. 123. Grundriss Entwurf KG

4. Gesamtkonzept

4.6 Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof

Der Eingang zum Empfangsgebäude, der Busbahnhof sowie der Eingang des Nahversorgers mit dem Café sollen das Entrée des Bahnareals bilden. Die drei Bereiche weisen eine einheitliche Platzgestaltung auf, sind aber durch den Busfahrbereich von einander abgegrenzt. Der Busfahrbereich wird jedoch durch seine Gestaltung in die Platzfläche eingebunden.

Der Zugang zum Empfangsgebäude soll durch Bäume und Sitzbänke einen angenehmen Charakter bekommen. Die Baumstellung ist an den Alleecharakter der Lindenallee angelehnt.

Der Busbahnhof, welcher sich als Insel-Bussteig vor dem Empfangsgebäude befindet, soll eine Landmarke vor dem Bahnhof werden. Ein ringförmiges Dach, welches sich umlaufend über die Bussteige zieht, soll Schutz vor Witterung geben. Aufgrund der schlanken Stützen wird dem Dach eine Leichtigkeit verliehen. Neben Bänken, Abfallbehältern und Informationstafeln soll der Inselbussteig auch grün gestaltet werden, beispielsweise durch große Pflanzkübel und Bäume.

Eine großzügige Treppe mit Sitzstufen, welche den Höhenunterschied des Geländes überwinden soll, bildet den Eingang zum Nahversorger. Das Café, welches im Eingangsbereich angeordnet werden soll, bekommt eine Terrasse mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.

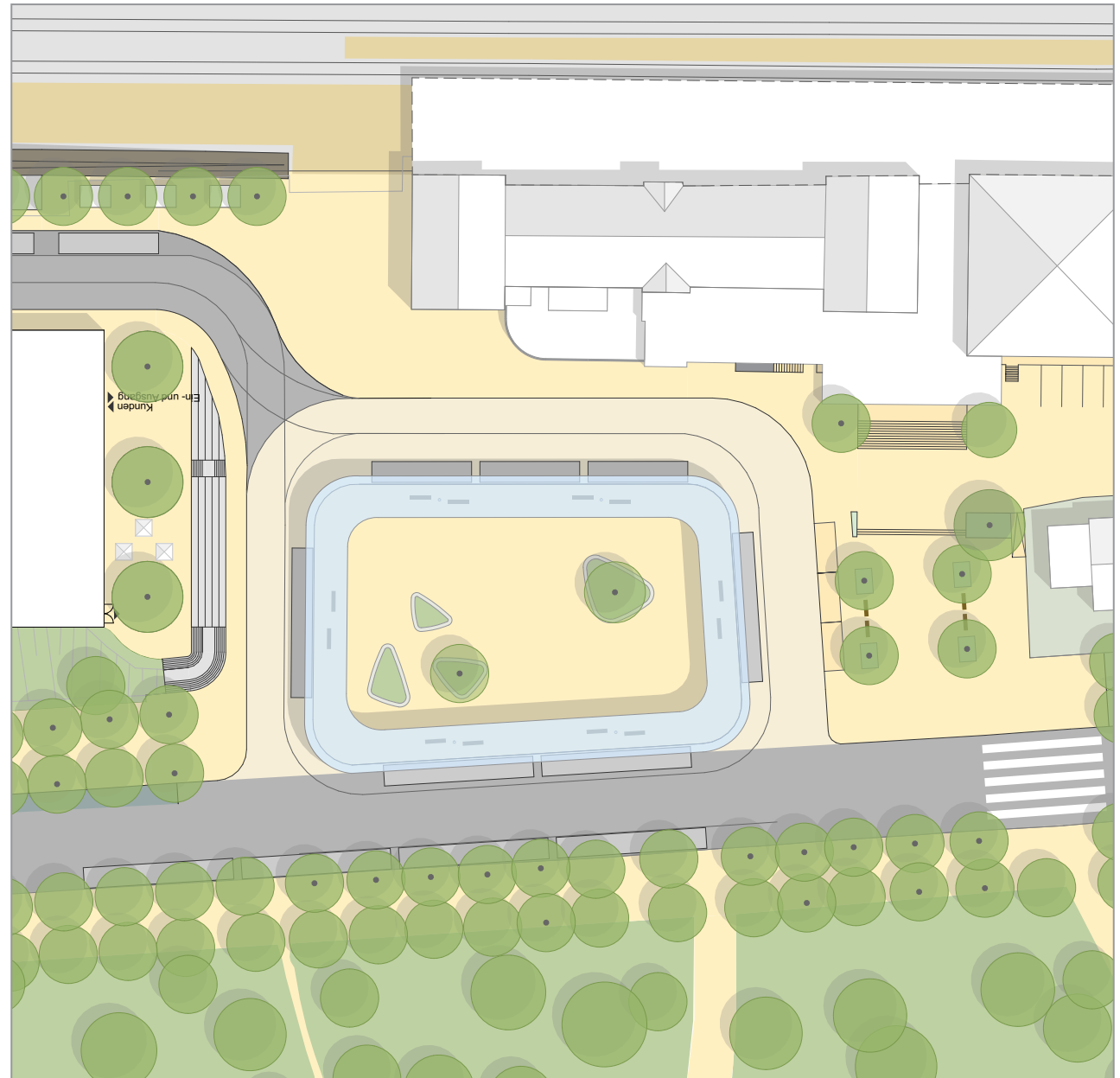


Abb. 124. Gestaltung Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof

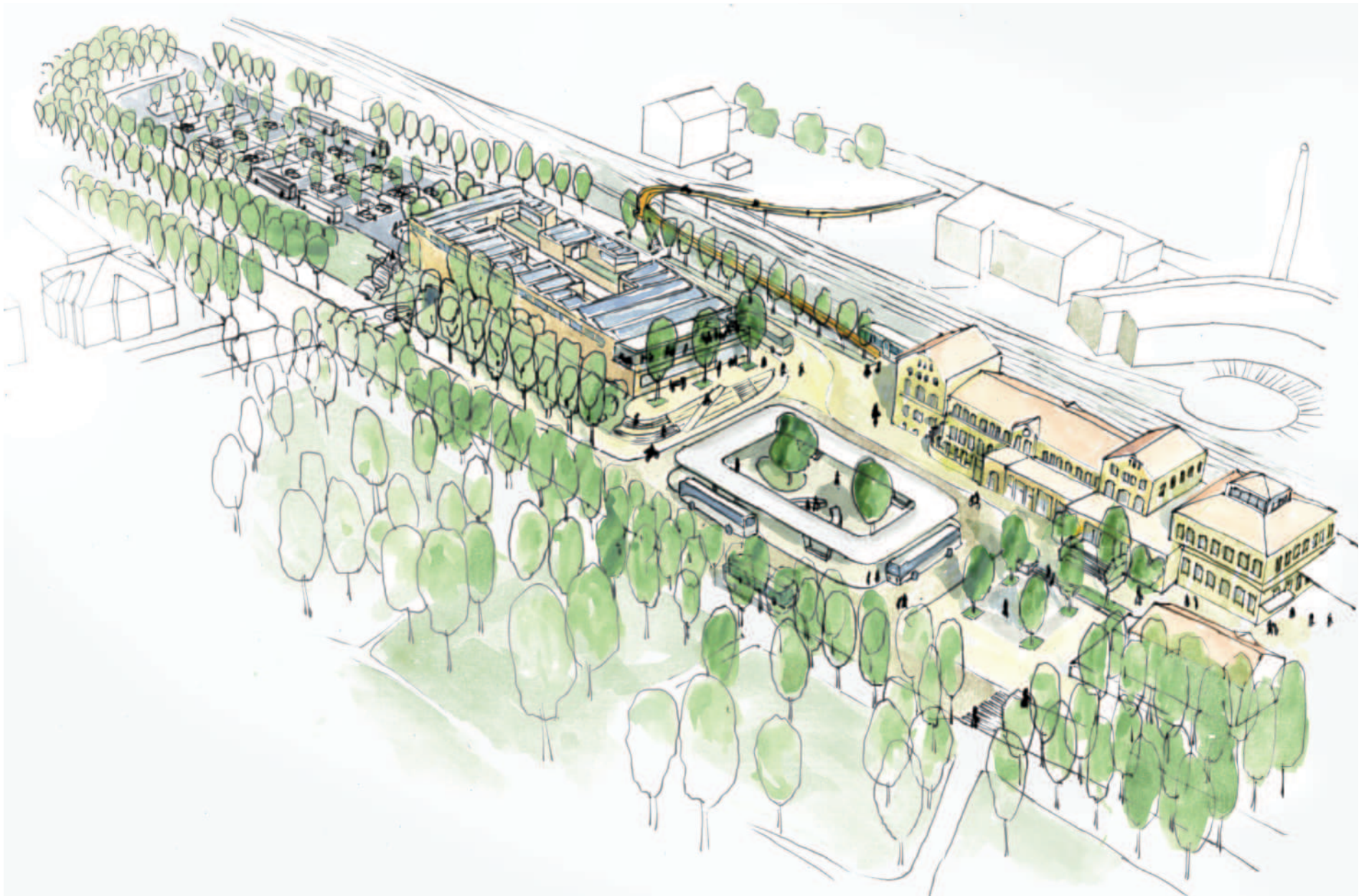


Abb. 125. Visualisierung Bahnareal Meiningen

4. Gesamtkonzept

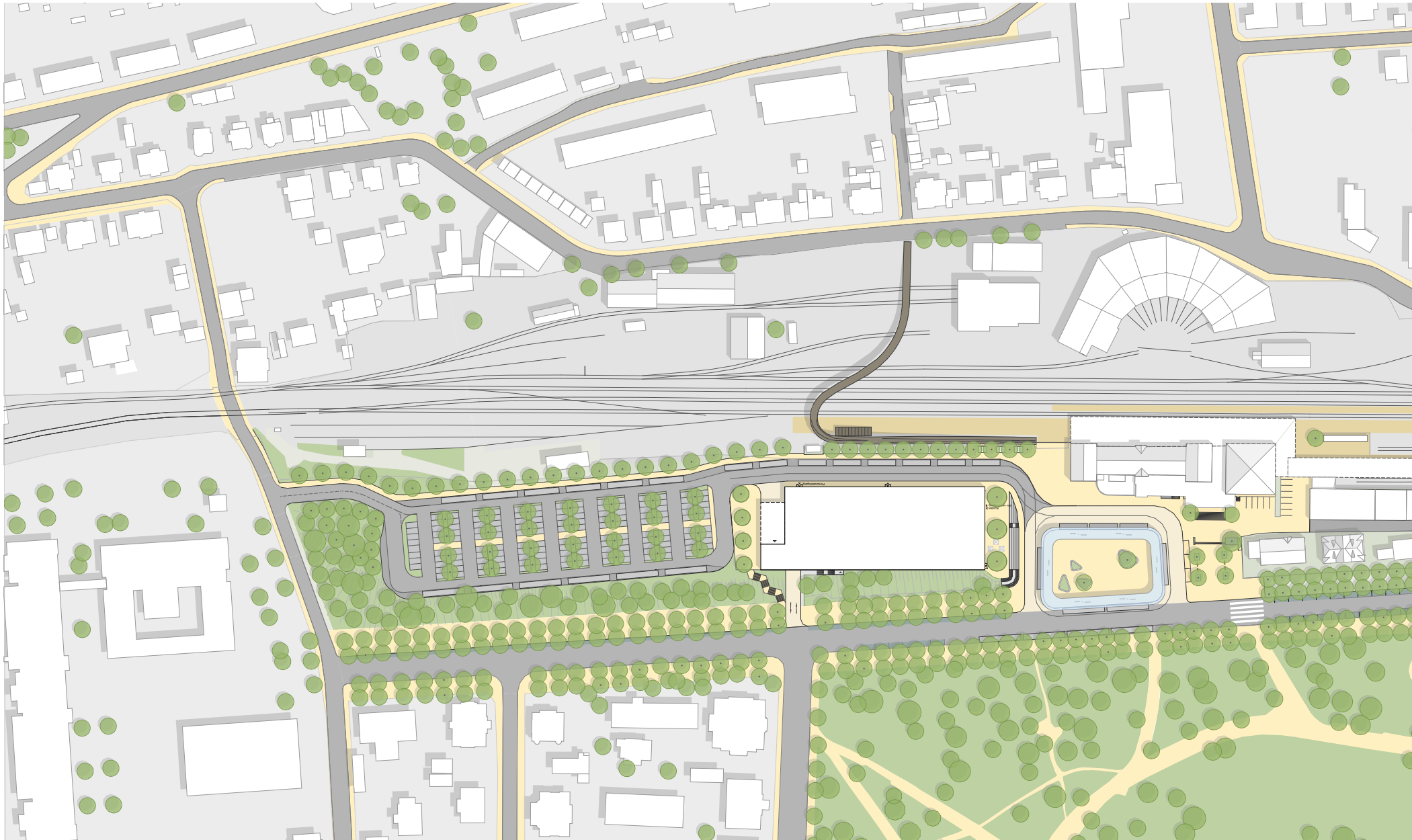
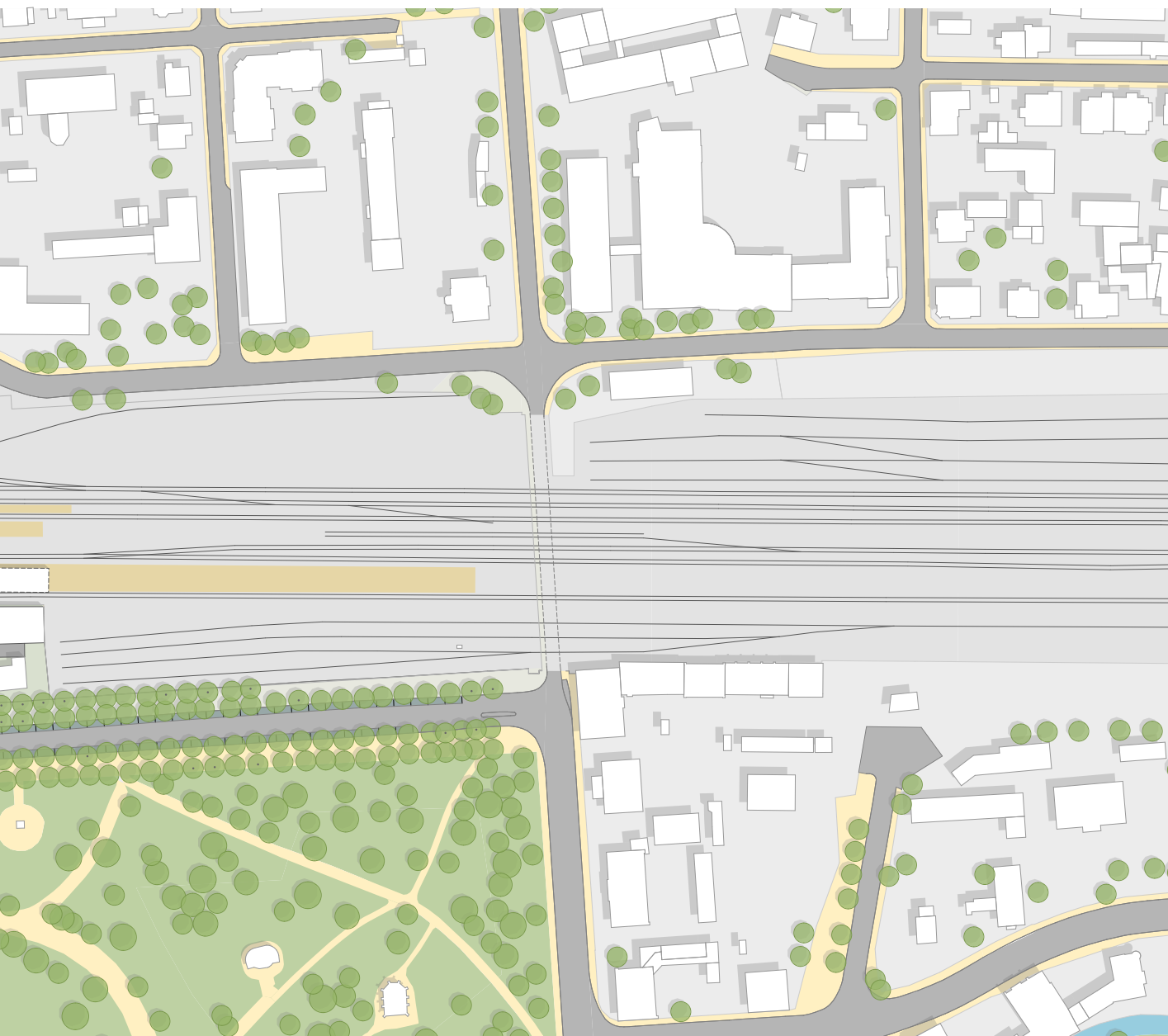


Abb. 126. Visualisierung Bahnareal Meiningen



Das Bahnhofsbereich, welches sich bisher strukturell, funktional und gestalterisch eher untergeordnet hat, soll durch Neuordnung und Gestaltung künftig das attraktive Tor zur Stadt sein.

Mit dem neuen Busbahnhof, welcher jetzt einen zentralen Platz einnimmt, wird das Areal zu einer attraktiven ÖPNV-Verknüpfungsstelle mit kurzen Wegen.

Der Busbahnhof bildet neben dem Empfangsgebäude den wichtigen und zentralen Teil des Bahnhofs. Dieser wird als Inselbussteig ausgebildet, sodass alle Abfahrts- und Ankunftssteige zentral organisiert werden können. Die Bereitstellung der Busse findet größtenteils im hinteren Bereich des Areals beim PKW-Parkplatz statt.

Das Empfangsgebäude, welches derzeit einen hohen Leerstand und Sanierungsbedarf aufweist, soll durch ein neues Nutzungskonzept mit großer Servicestation zu neuem Leben erweckt werden.

Neue Qualitäten des Bahnareals stellen nicht nur der Busbahnhof und das Empfangsgebäude dar, sondern auch der Nahversorger sowie die neuen Angebote an Fahrradparken.

Die neue Brücke zwischen Oststadt und Bahnhof soll die Stadtteile miteinander verbinden und kurze Wege ermöglichen.

Aufgrund der Neustrukturierung und Organisation des Bahnareals wird es dem attraktiven Bild der Stadt Meiningen künftig gerecht.

MAßNAHMEN UND UMSETZUNGSSTRATEGIE

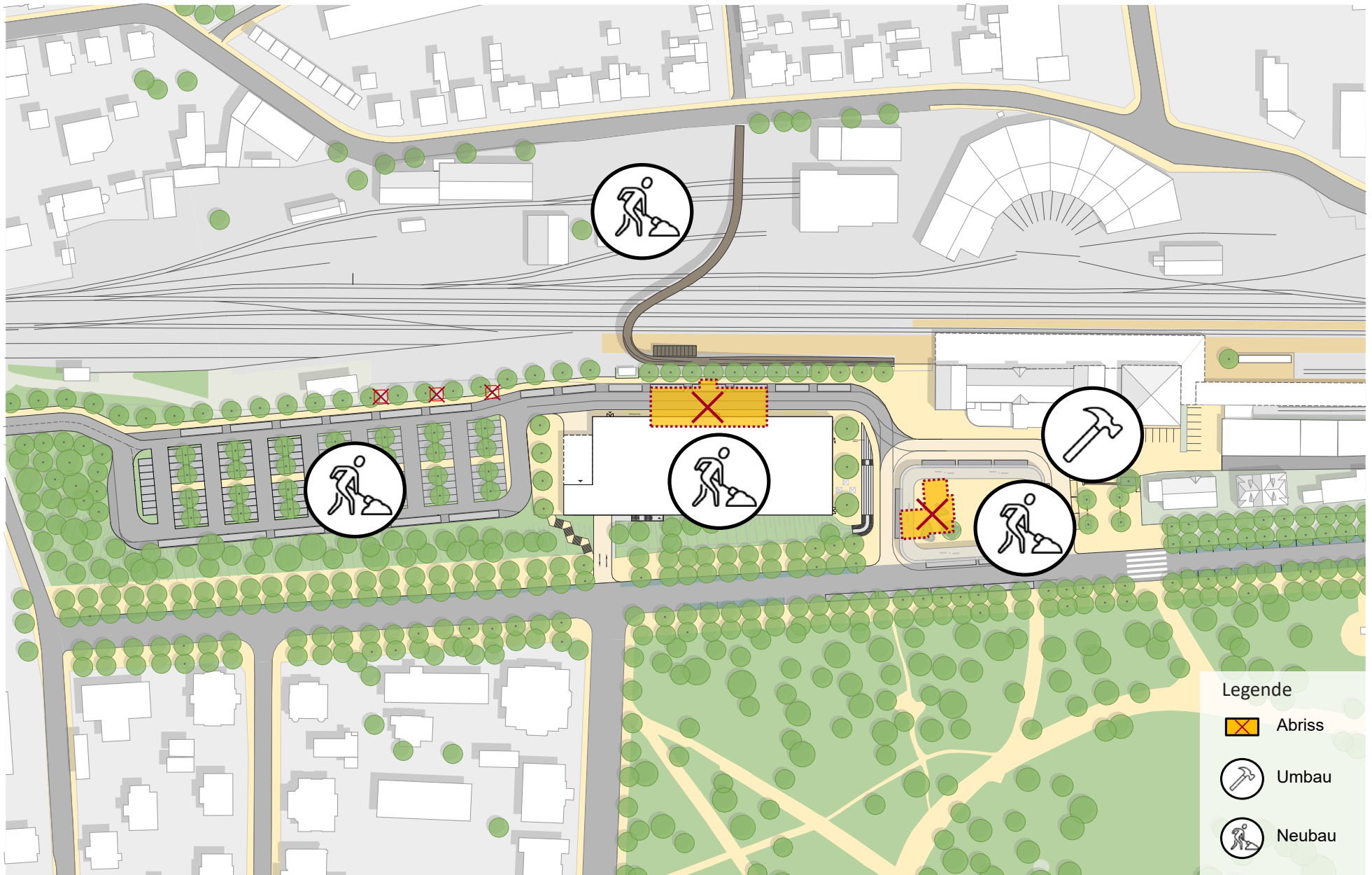


Abb. 127. Maßnahmen

5. Maßnahmen und Umsetzungsstrategie

5.1 Abriss

Um die Flächen des Bahnhofsbereichs optimal für die vorgesehenen Funktionen nutzen zu können, sind einige Abrissarbeiten notwendig. Die kleinen Wartehäuschen am Busbahnhof weisen derzeit einen schlechten Zustand auf. Da der Busbahnhof näher zum Bahnhofsvorplatz rücken soll, besteht keine Notwendigkeit der Wartehäuschen mehr.

Der große Block, welcher zu früheren Zeiten durch die Bundespolizei in Benutzung war, steht seit vielen Jahren leer. Auch dieser Bau befindet sich in keinem guten Zustand.

Das Gebäude der Meiningener Busbetriebe wird derzeit noch durch die MBB genutzt. Perspektivisch sollen die Busbetriebe in das Empfangsgebäude integriert werden. Durch die Einordnung eines Nahversorgers und die Verlegung des Busbahnhofs an diese Stelle muss das Gebäude weichen.



Abb. 128. Buswartehäuschen



Abb. 129. ehem. Polizeigebäude



Abb. 130. MBB Gebäude

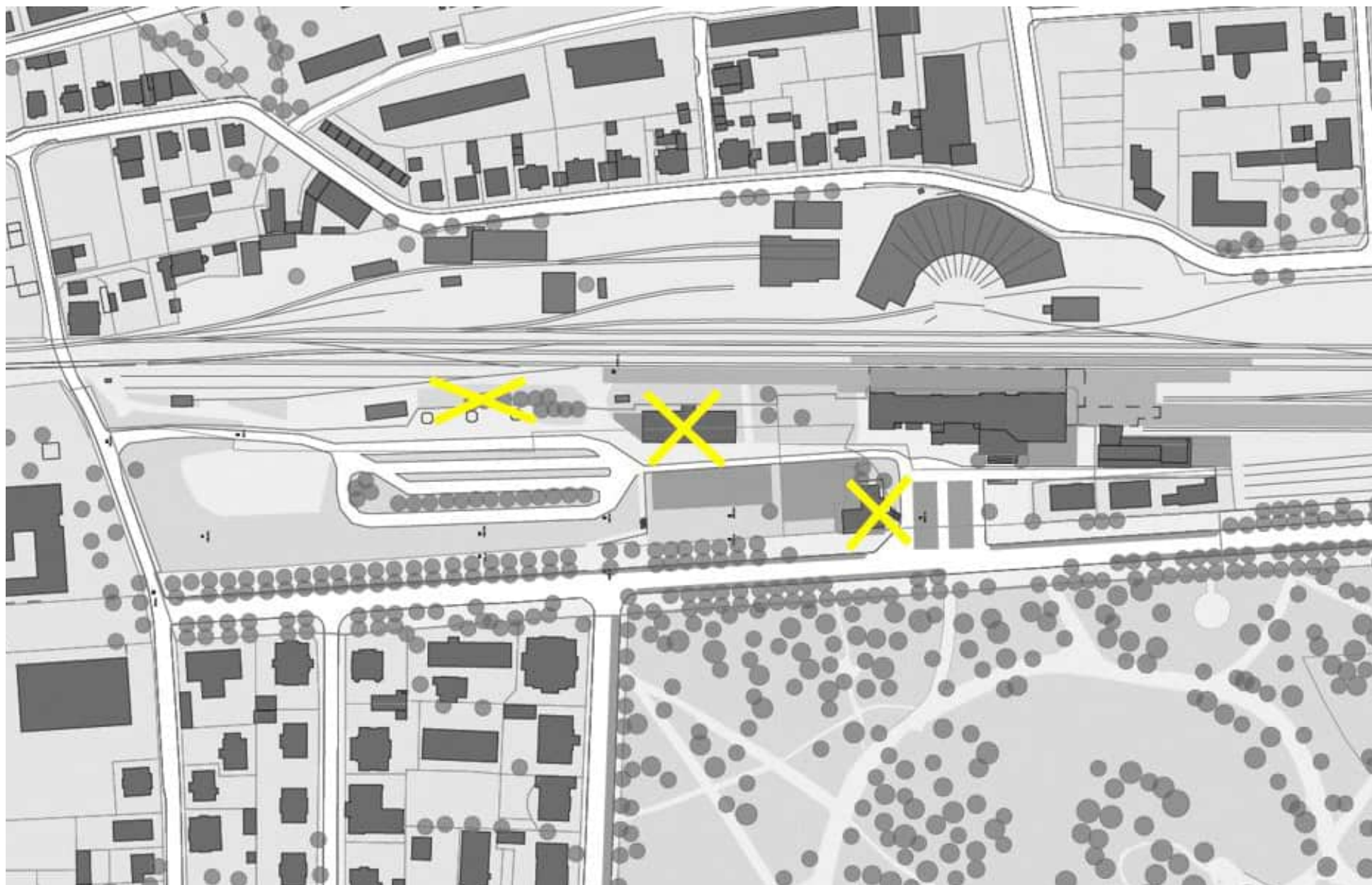


Abb. 131. Abriss

5. Maßnahmen und Umsetzungsstrategie

5.2 Planung und Realisierung

Die Gesamtmaßnahme Bahnhofsumfeld ist ein sehr komplexes Vorhaben mit verschiedenen Beteiligten und Abhängigkeiten in der Reihenfolge, in der Finanzierung sowie bei den planerischen Vorbereitungen.

So ist beispielsweise für den Abriss des MBB Gebäudes die bauliche Vorbereitung eines Umzugs in das Empfangsgebäude zu gewährleisten.

Gleichzeitig muss die weitere planerische Vertiefung sicher gestellt werden.

Für die Einordnung des Nahversorgers wird die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich sein.

Der hier dargestellte Zeitplan stellt einen ersten Entwurf einer möglichen zeitlichen Abfolge dar.

In einem nächsten Schritt erfolgt die Kalkulation für eine Grobkostenschätzung sowie die Prüfung möglicher Fördermittel die zum Einsatz für Einzelvorhaben vorgesehen werden sollen. Daraus ergibt sich ein Entwurf für ein Gesamtfinanzierungskonzept.

Das Gesamtfinanzierungskonzept wird in den nächsten Wochen erarbeitet, da dies bisher nur ein Zwischenbericht ist.

Gesamtübersicht Planung und Realisierung Bahnhofsumfeld Meiningen mit Einzelmaßnahmen (Stand 11. März 2023)															
	II 2023	III 2023	IV 2023	I 2024	II 2024	III 2024	IV 2024	I 2025	II 2025	III 2025	IV 2025	I 2026	II 2026	III 2026	IV 2026
Empfangsgebäude															
Gesamtkonzeptentwicklung	Konzept														
Umbau und Umzug MBB		Planung	Umbau	Umzug											
Ausbau OG/ Mieter															
MBB-Würfel															
Fördermittel/Planung/Abriss		Förderm	Planung		Abriss										
Ehem. BPoGb-Block															
Fördermittel/Planung/Abriss		Förderm	Planung		Abriss										
Planung/ Bau Freiflächen															
Fördermittelaquise		Fömi LRA Mobilitäts- knoten?													
Planung			LP 2	LP 3	LP 4/5										
1.BA: Busbahnhof/Vorplatz						Bau		Fertig							
2.BA: P+R-Platz															
EDEKA															
Planung/ Bau			Vorber.			Planung	Bauantr.	Gen.		Bau			Fertig		
Brücke															
Entbehrlichkeitsprüf./ Kauf		Antrag	Prüfung		Kauf										
Planung					Planung										
Bau										Bau				Fertig	
Machbarkeitsstudie	Bearb.	Beschl.													
	19.04. ASWBL	02.05. Stadtrat													
B-Plan															
Beschlüsse/Bearbeitung		Aufstell	Bearbeit			Satzung									
		23.08. ASWBL	05.09. Stadtrat				Billigung, Rechtskr.								

Abbildungsverzeichnis

Fotos:

Titelbild: StadtLabor

StadtLabor: Abb. 18-20, 24-32, 34-42, 45, 115, 117, 128, 130

Abb. 43: <https://www.heinze.de/architektureobjekt/zob-haldesleben/11724208/>

Abb. 44: <https://media2.heinze.de/m1/08/11724208/pdf/24/11724224px1630x1304.pdf>

Abb. 46: https://www.pz-nightlife.de/home_artikel,-Verkehrsgefahr-am-Busbahnhof-Lage-fuer-Fussgaenger-in-Knittlingen-entschaerfen-_arid,1668695.html

Abb. 47: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Ilmenau_Busbahnhof.jpg

Abb. 48: https://www.leiner-architekten.eu/index.php?site=project&id=155&kat=refs_2&pic=1

Abb. 49: <https://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article208450279/Trinkerszene-verunsichert-Fahrgaeste-am-ZOB.html>

Abb. 50: <https://www.plancontext.de/p/promenade-busbahnhof-weissenfels/>

Abb. 59: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Br%C3%BCke_am_Bahnhof_Ilmenau_%C3%BCdwest.jpeg

Abb. 60: <https://www.umbaustadt.de/projekte/isek-sonneberg/>

Abb. 61: <https://www.ovg-son.de/geschichte.html>

Abb. 62: <https://architectenweb.nl/projecten/project.aspx?ID=33929#photoid=282458>

Abb. 67: <https://www.daelken.de/handel-logistik/projekt/41/edeka-lotte.html>

Abb. 68: <https://maasundpartner.com/portfolio/edeka-neuenkirchen/>

Abb. 69: <https://www.merkur.de/lokales/muenchen-lk/ottobrunn-ort29241/isarcenter-ottobrunn-so-sehen-bauphase-und-zukunft-aus-13551447.html>

Abb. 70: <https://www.badisches-tagblatt.de/Lokales/Murgtal/Jahrhundertprojekt-in-Gernsbach-startklar-97697.html>

Abb. 78: pexels.com, <https://www.hallo24.de/bielefeld/parken-in-bielefeld-das-mussen-autofahrer-wissen-1039084>

Abb. 79: <https://i.pinimg.com/originals/64/5b/8b/645b8b5500cd699b06c02b951e8abd51.jpg>

Abb. 80: <https://www.planningsolutionsinc.com/>

Abb. 81: <https://sustainabletechnologies.ca/living-labs/green-parking-lot/>

Abb. 82: <https://www.ivu.de/loesungen/betriebslenkung>

Abb. 83: Dominik S., <https://de.foursquare.com/v/bahnhof-weilheim/4b48337af964a520fe4926e3/photos>

Abb. 98-100: <https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/Die-5-Standardanlagen>

Abb. 105: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Meiningen#/media/Datei:Bahnhof1859.jpg, 2006

Abb. 106: <https://bf-m.zielbahnhof.de/meiningen.htm>

Abb. 107: <https://www.meiningermuseen.de/pages/programm/sonderausstellungen/rueckblick-ausstellungen/meiningen-vor-der-wende-und-heute/wiedererkannt.php>

Abb. 108: <https://help.g2rail.com/de/stations/meiningen>

Abb. 110, 112-114: Agentur Bahnstadt, VBB-Workshop, Ludwigsfelde 2019
Abb. 111: www.bahnhof-lutherstadtleben.de
Abb. 116: <https://rail.cc/de/luebbenau-spreewald/pension-spreewelten-in-luebbenau/l1840>
Abb. 118-119: <https://www.spreeweltenbahnhof.de/>
Abb. 129: Stadt Meiningen

Grafiken/Karten:

Kartengrundlage: Stadt Meiningen, Bearbeitung: StadtLabor:
Abb. 1-10, 16-17, 21-23, 33, 51-58, 63-66, 71-77, 84-97, 124, 126, 127, 131, 132

StadtLabor:
Abb. 11-15, 125

Abb. 101-104: EDEKA Nordbayern, Bau- u. Objektgesellschaft mbH; Architekturbüro Frank Mahnert
Abb. 109: Agentur Bahnstadt, VBB-Workshop, Ludwigsfelde 2019
Abb. 120-123: Architekturbüro bgs, Gössinger+Scharfenberg

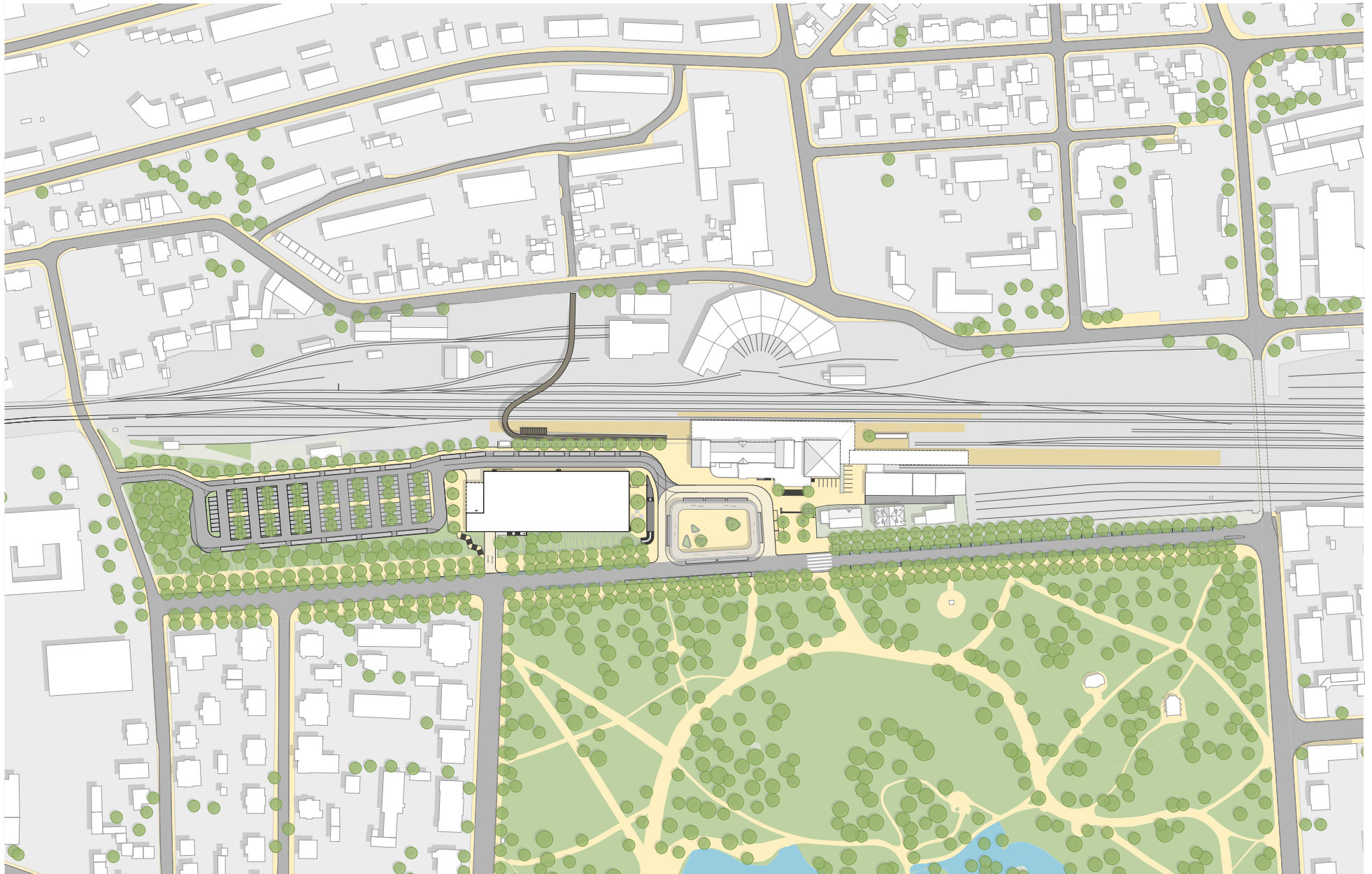


Abb. 132. Bahnhofsumfeld Entwurf



StadtLabor

