

ARCHITEKTUR & LANDSCHAFT

## Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Karlstein

### Sitzung Arbeitskreis am 20.11.2017

Thema: Bahnhof

Mit einem kleinen Rückblick und einer Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse zum Thema Bahnhof in der konstituierenden Sitzung am 2.3.2017 wird die Arbeitskreissitzung eröffnet.

Zu den aus dem ISEK resultierenden Frage- und Aufgabenstellungen wird kritisch gefragt, warum das Thema Lärmschutz in diesem Zusammenhang keine Rolle spielt.

Das Thema Bahnlärm wird seitens der Bahn seit einiger Zeit durch den Austausch lauter Güterwagen durch Wagen mit leiseren Rollgeräuschen sowie die Umrüstung von Gleisanlagen auf leisere Bauarten verfolgt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wall oder Wand) werden nur dann errichtet, wenn größere Neu- oder Umbauten an Trassen entstehen (z.B. zusätzliches Gleis); aber auch diese Maßnahmen erfordern von der ersten Planung bis zur Umsetzung viele Jahre.

Seitens des Bundes werden die Bahnstrecken Deutschlands auf ihre Lärmemissionen untersucht und prioritär natürlich erst an den meistbefahrenen Strecken mit hohen Lärmpegeln Schutzmaßnahmen vorgenommen.

Lärmschutzmaßnahmen an Bahnanlagen sind keine Aufgabe der Städtebauförderung.

Folgende bauliche Maßnahmen und mögliche Nutzungen werden anhand erster Entwurfsskizzen vorgestellt und erörtert:

1. Bahnhofsgebäude
2. Bahnhofsumfeld, Freiflächen

Zu 1.

Nach bisherigen Aussagen sollte die von der DB noch betriebene Stellwerksnutzung im Bahnhofsgebäude spätestens nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung – und damit nach Entfall des beschränkten Bahnübergangs – stillgelegt werden. Diese Aussage wird durch einen anwesenden DB-Mitarbeiter angezweifelt.

Daher ist die in der ersten Skizze dargestellte Möglichkeit, das freiwerdende Stellwerk-Büro mit Nebenräumen für einen Kiosk/Bistro/Verkaufsstand umzubauen und zu nutzen, bei der DB zunächst auf Realisierbarkeit zu hinterfragen (ab wann wird das Stellwerk tatsächlich stillgelegt?).

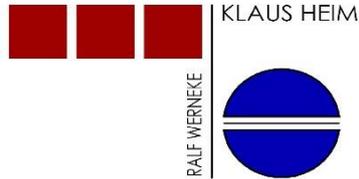
Den ehemaligen Warteraum für die angedachten Angebote umzunutzen wird wegen der deutlich geringeren Flächengröße angezweifelt. Zudem bietet diese Lösung keine Möglichkeit der Außenbewirtschaftung, die nach dem geplanten Abriss der ehemaligen Gaststätte auf der Südseite des Bahnhofsgebäudes sehr wohl gegeben wäre und die Attraktivität deutlich gesteigert hätte.

Die Diskussion zur Nutzung und Umbaumaßnahmen am Bahnhofsgebäude wird daher zunächst bis zur Klärung der o.g. Frage zurückgestellt.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT: FRIEDRICHSTR. 35; 63450 HANAU

KLAUS HEIM, ARCHITEKT UND STADTPLANER  
TEL (06181) 9371-0; FAX (06181) 937131  
[info@klaus-heim.com](mailto:info@klaus-heim.com)  
[www.klaus-heim.com](http://www.klaus-heim.com)

RALF WERNEKE, Stadt- und Landschaftsplanung  
TEL (06181) 934216; FAX (06181) 934217  
[info@planungsbuero-werneke.de](mailto:info@planungsbuero-werneke.de)  
[www.planungsbuero-werneke.de](http://www.planungsbuero-werneke.de)



## ARCHITEKTUR & LANDSCHAFT

Zu 2.

Für das Bahnhofsumfeld wurden mehrere Lösungsvorschläge untersucht und vorgestellt.

Auf der östlichen Bahnhofsseite (DB-Fahrtrichtung HU und Ffm) könnten entlang der Straße Auwanne ca. 20 – 25 PKW-Stellplätze sowie Fahrradunterstände in senkrechter Aufstellung zur Straße untergebracht sowie ein weiterer Bahnsteigzugang (auf Höhe des Unterstandes) gebaut werden. Die DB ist grundsätzlich bereit, einen Streifen ihres Grundstücks zu verpachten (Kauf durch die Gemeinde ist nicht möglich). Die Gemeinde müsste jedoch die Investitionskosten tragen. Die von der DB mitgeteilten Pachtpreisvorstellungen finden derzeit keine Zustimmung im Gemeinderat.

Auf der Westseite der Gleisanlagen (Bahnhofsgebäude und Bahnsteig in Fahrtrichtung AB) wurde eine bessere Vernetzung des Schienenverkehrs mit dem ÖPNV (Citybus) untersucht. Die zunächst favorisierte Variante einer Buswendeschleife vor der Südseite des Bahnhofs scheidet aufgrund des erforderlichen Außenradius von 28 m jedoch aus. Dieser Kreisbogen steht als Fläche nicht zur Verfügung; er würde mit seinem äußeren Kreisumfang die ganze Böschung der Bahnhofstraße in Anspruch nehmen müssen und damit den Bau hoher Stützwände erforderlich machen.

Eleganter scheint die Lösung, den Bus aus der Hahnenkammstraße kommend auf der Fahrspur der Parkplätze am Bahnhof am Bahnhofsgebäude vorbei auf einer schmalen Rampe (örtliche Lage wie jetzige Fußgängerrampe oder etwas südlicher) wieder auf die Bahnhofstraße zu führen (Ausfahrt: Luitpoldstraße).

Die Haltestelle könnte parallel zum Bahnsteig (etwa Höhe alte Güterhalle) oder am Bahnhofsgebäude sein.

Eine andere Variante wird in der Diskussion ins Spiel gebracht, die eine Wendeschleife in der Verlängerung der Hahnenkammstraße vorsieht (Glas-Container müssten verlegt werden). Diese Lösung hätte den „Charme“, dass sie direkt an der Treppe zur Unterführung liegt und damit gleichermaßen beide Zug-Fahrtrichtungen auf kurzem Weg erschließt. Diese Variante soll planerisch auf Realisierbarkeit geprüft werden.

U.a. findet hierzu nochmals ein Ortstermin statt, geplant: Samstag, 9.12.2017, 10.00 Uhr, Treffpunkt am Bahnhof.

**Der Termin zur nächsten AK-Sitzung (voraussichtlich Januar 2018) wird auf der homepage der Gemeindeverwaltung veröffentlicht.**

PLANUNGSGEMEINSCHAFT: FRIEDRICHSTR. 35; 63450 HANAU

KLAUS HEIM, ARCHITEKT UND STADTPLANER  
TEL (06181) 9371-0; FAX (06181) 937131  
[info@klaus-heim.com](mailto:info@klaus-heim.com)  
[www.klaus-heim.com](http://www.klaus-heim.com)

RALF WERNEKE, Stadt- und Landschaftsplanung  
TEL (06181) 934216; FAX (06181) 934217  
[info@planungsbuero-werneke.de](mailto:info@planungsbuero-werneke.de)  
[www.planungsbuero-werneke.de](http://www.planungsbuero-werneke.de)