

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Büchen

Vorstellung der Konzepte

Büchen, 3. September 2015

Henryk Böhm (stationova GmbH)

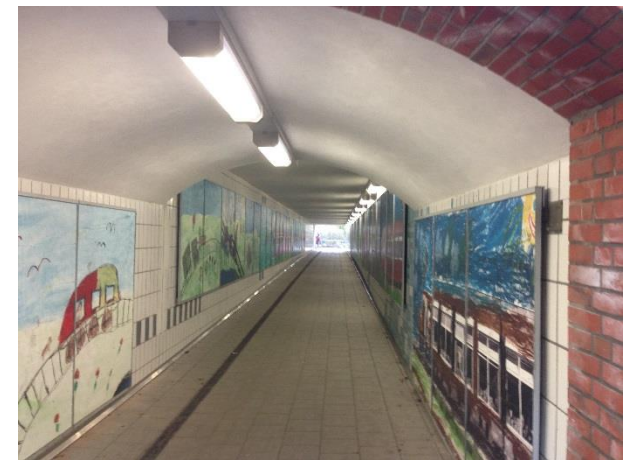
■ Inhalt

- Teil 1 städtebaulich-verkehrliches Konzept
- Teil 2 betrieblich-technisches Konzept
- Teil 3 Stand der Vorplanung (Bahnhof-/Ladestraße)

Teil 1 städtebaulich-verkehrliches Konzept

■ Verkürzung der Unterführung

- Einkürzung auf das nötige Maß; Vorteile: Verbesserung der subjektiven Sicherheit, geringerer Unterhaltungsaufwand, städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit an der Bahnhofstraße (Platzgestaltung)
- Laut bestehendem Planrecht: Verkürzung um ca. 12,50 m
- Planerisch möglich (und inzwischen mit der DB Station & Service AG vorabgestimmt): ca. 20,00 m



■ Neubau der Park+Ride-Anlage auf der Ladestraße

- Ausbau und Erhöhung der Kapazität auf ca. 400 Stellplätze; Reserve als optionale Ausbaustufe: ca. 100 Stellplätze
- Berücksichtigung von Elektromobilität (Ladesäule für Elektroautos)
- Betreiberkonzept: Stellplätze kostenpflichtig (vertretbares Entgelt); angemessene Anzahl für Pendler (Frage: Möglichkeit des Angebots garantierter Stellplätze)



■ Neubau von Bushaltestellen auf der Ladestraße

- Verlagerung des Schwerpunkts des Busverkehrs auf die Ladestraße
- Halt der Busse in unmittelbarer Bahnsteignähe („Schleuse“)
- Berücksichtigung von Abstellpositionen (kürzeres Abstellen bei endende Linien; längeres, vor Vandalismus gesichertes Abstellen) und Betriebsräumen für Busfahrer (Aufenthaltsraum, Toilette)



■ Erneuerung der Fahrradabstellanlage an der Bahnhofstraße

- Erhöhung der Kapazität auf ca. 200 Fahrradstellplätze (Schwerpunkt des Stellplatzangebots)
- Einbau zeitgemäßer Fahrradbügel (keine Vorderradhalter)
- Witterungsschutz: Überdachung der Anlage
- Kombination aus frei zugänglichen und gesicherten Fahrradstellplätzen (gesichert: Sammelschließanlage)
- Berücksichtigung von Elektromobilität (E-Bike: Ladeinfrastruktur für Akkus und Schließfächer für Helme, Regenjacken etc.)



■ Servicezentrale und weitere Funktionen

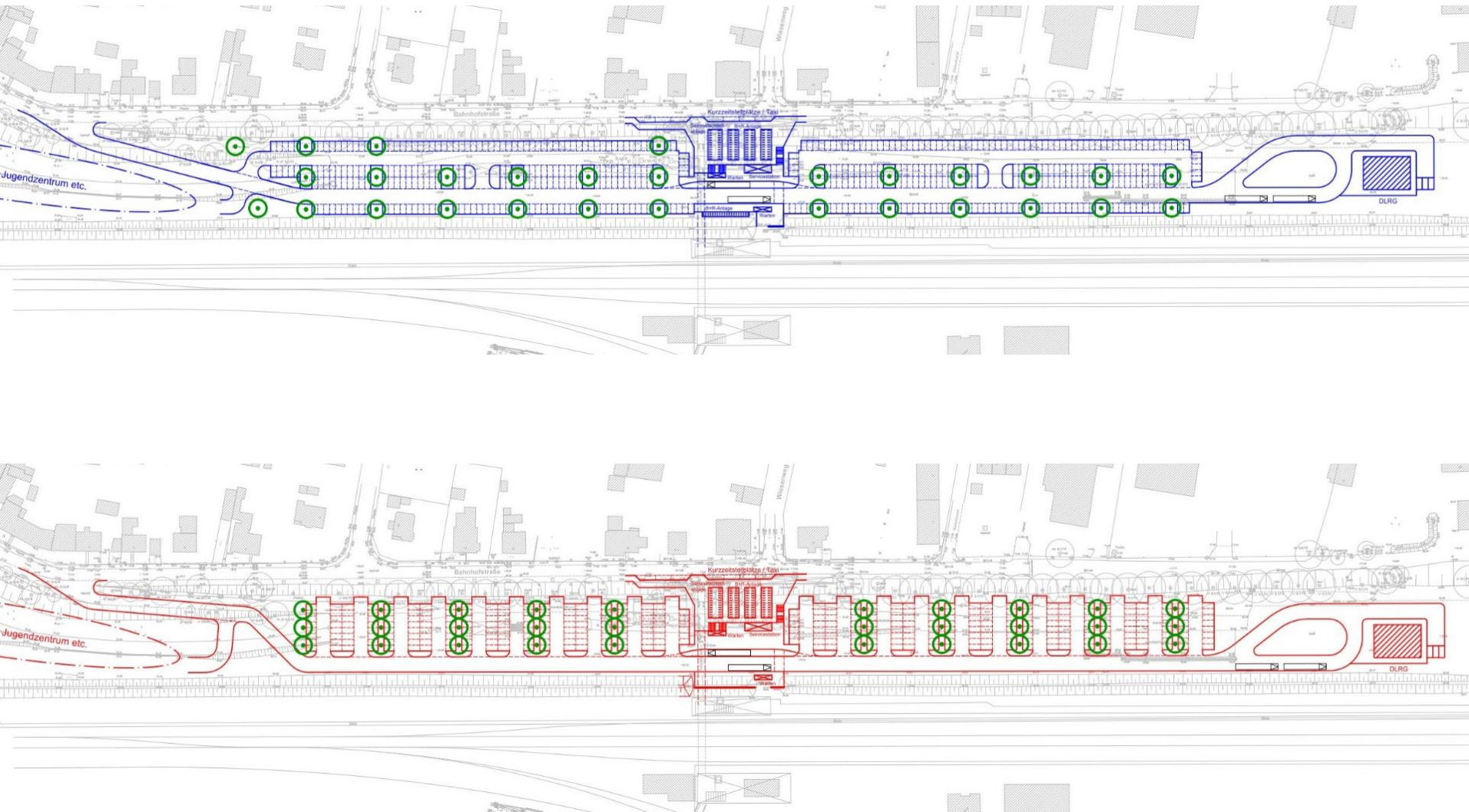
- Berücksichtigung der Fläche für eine Servicezentrale (Paketstation, ggf. öffentliches Telefon, WLAN ...) an der Bahnhofstraße (bevorzugter Standort)
- Berücksichtigung weiterer Flächen auf der Ladestraße für
 - einen DLRG-Neubau
 - den Kommunalen Bauhof
 - ggf. andere Nutzer



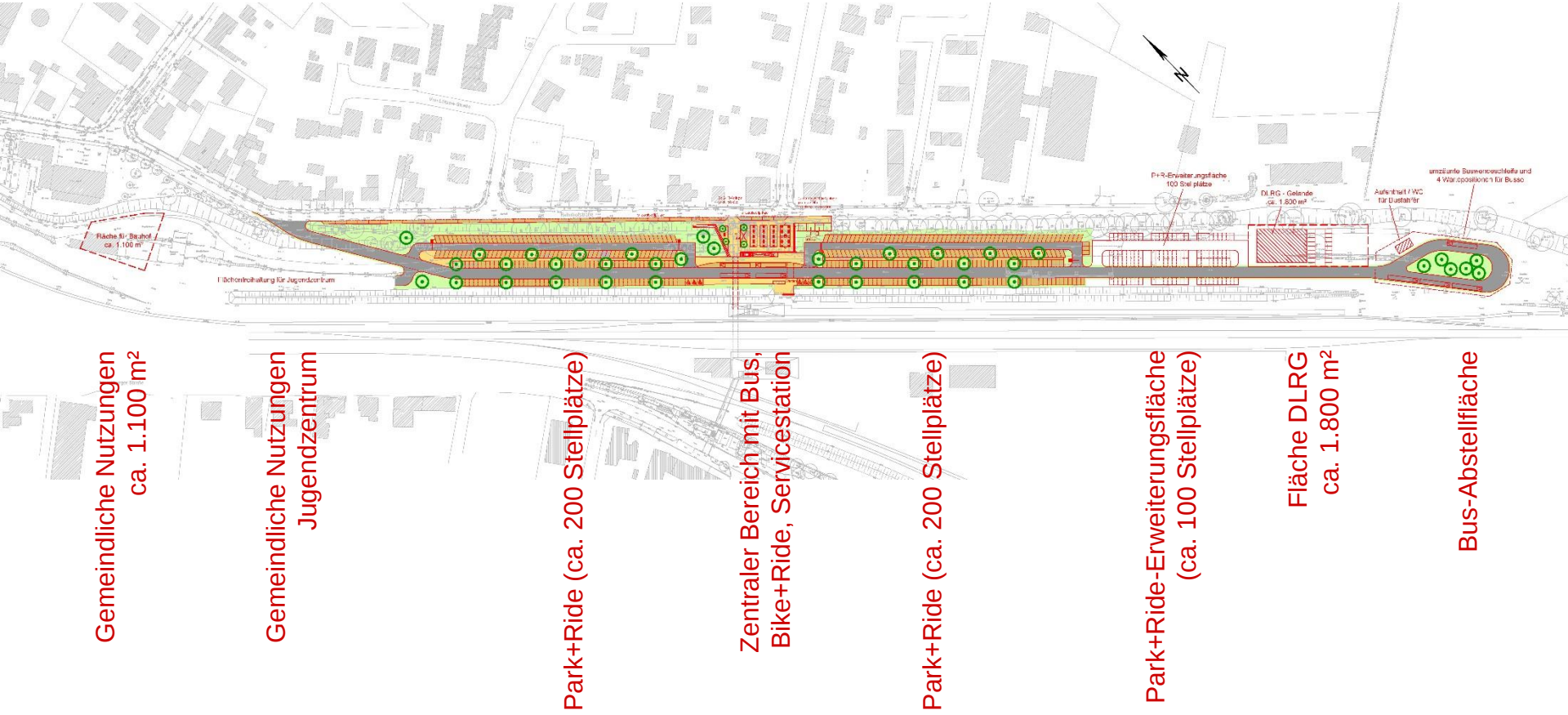
■ Methodischer Ansatz

- Untersuchung unterschiedlicher Varianten bezüglich
 - der Anordnung der Park+Ride-Stellplätze (linear oder mit „Parktaschen“)
 - der Lage der Fahrradabstellanlage und Anordnung der Anlagenteile (auch: Berücksichtigung unterschiedlicher Arten von Fahrradbügeln)
 - des Maßes der Tunnelverkürzung
 - der städtebaulichen Ergänzung
- Diskussion der Vor- und Nachteile (intern/öffentlich)
- Bewertung der Varianten und Festlegung auf eine Vorzugsvariante; dabei: Rückkoppelung mit dem städtebaulich-verkehrlichen und betrieblich-technischen Konzept

■ Erste Überlegungen



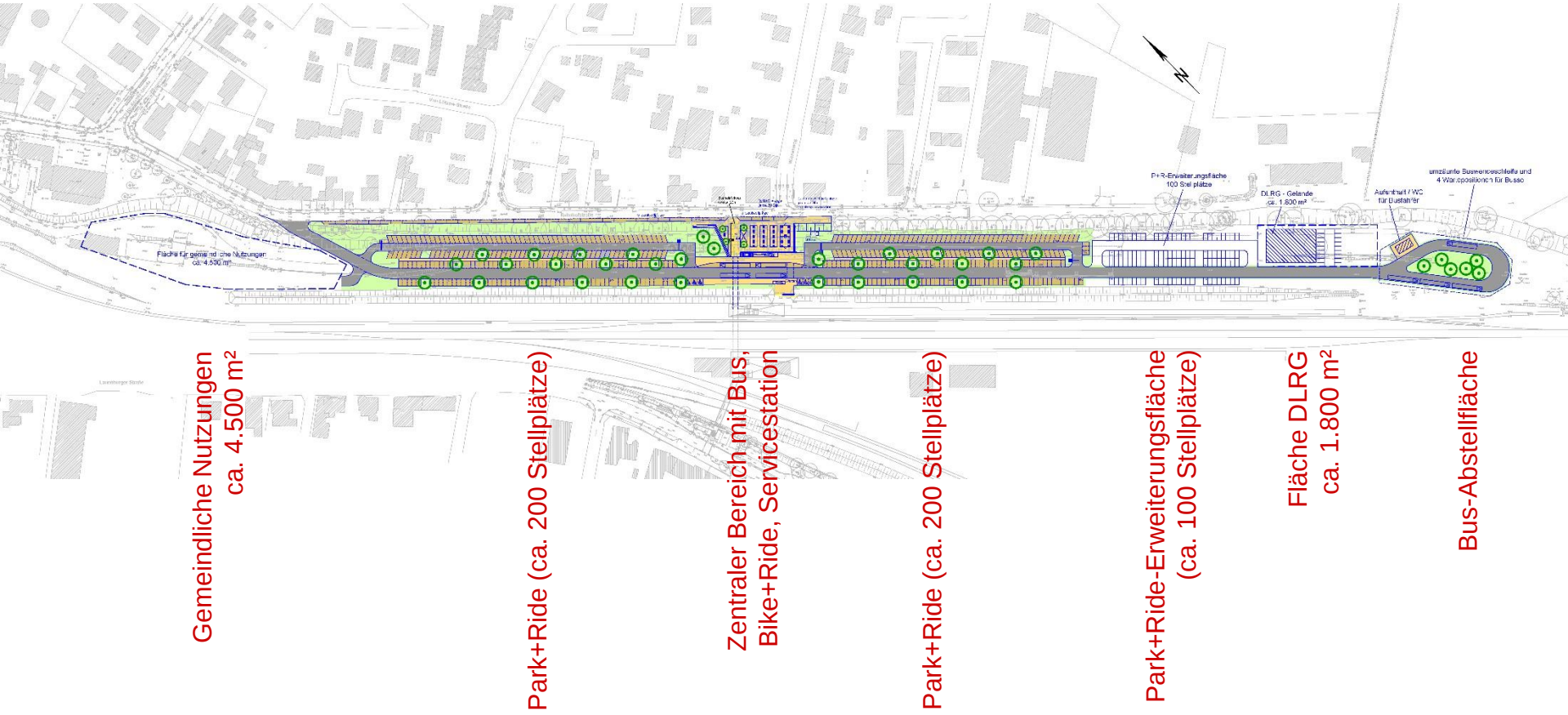
■ Bestätigte Lösung vom 15.06.2015 (Variante 8/8a)



■ Weiterentwickelte Lösung (Variante 9)

- Änderung der Zufahrtssituation am nördlichen Ende der P+R-Anlage
- Zusammenfassung der Flächen für gemeindliche Nutzung in diesem Bereich
- Berücksichtigung der von der Gemeinde gewünschten Stellplatzbreite von 2,70 m
- Berücksichtigung der erforderlichen Aufstelllänge für die Schrankenanlagen

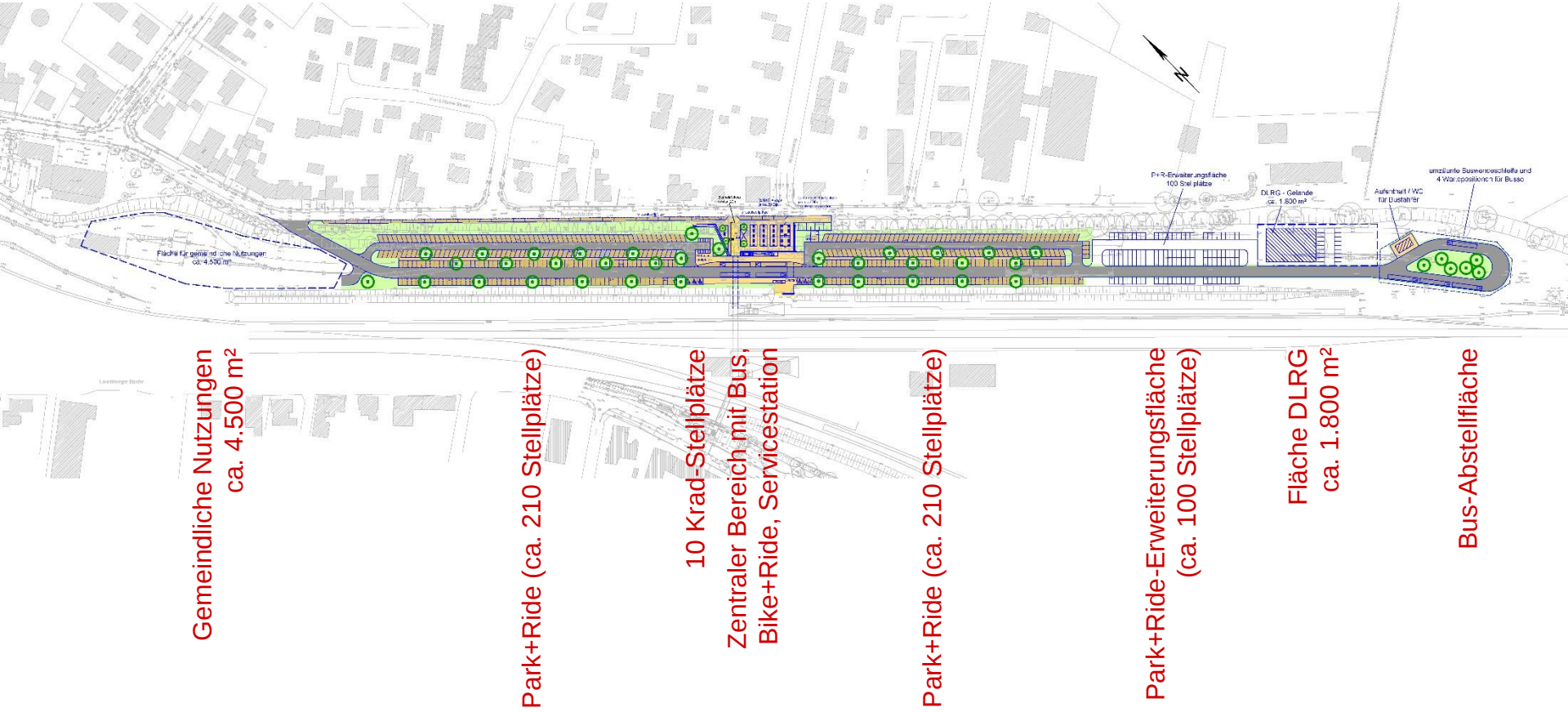
■ Weiterentwickelte Lösung (Variante 9)



■ Vorzugslösung (Variante 9a)

- Im Prinzip wie Variante 9
- Reaktion auf das Ergebnis des betrieblich-technischen-Konzeptes: Verzicht auf Schranken als Zugangskontrolle; Ziel: Vermeidung von Wartezeiten (z.B. verursacht durch technische Probleme an den Schranken), Flexibilität hinsichtlich möglicher Premiumstellplätze (Erweiterbarkeit/Reduzierbarkeit ohne bauliche Eingriffe)
- Dadurch: Nutzung der nicht mehr erforderlichen Aufstelllängen für PKW- und Krad-Stellplätze

■ Vorzugslösung (Variante 9a)



Teil 2 betrieblich-technisches Konzept

■ Park+Ride

- Untersuchung verschiedener Ansätze für ein Betriebskonzept; Schwerpunkt: Untersuchung von unterschiedlichen Konzepten der Gebührenerhebung und Zugangskontrolle (z.B. Schranken)



■ Park+Ride

- Betrachtung der Vor- und Nachteile in einer Bewertungsmatrix

			Premiumstellplätze							
			freier Zugang ohne Gebühr		freier Zugang mit Gebühr		kontrollierter Zugang ohne Gebühr		kontrollierter Zugang mit Gebühr	
			1		2		3		4	
allgemeine Stellplätze	freier Zugang ohne Gebühr A	I Baulicher Aufwand	keiner	0	Automat	-	Schranke	-	Schranke + Automat	--
		II Betrieblicher Aufwand (Personal)	ja	-	ja	-	nein	+	nein	+
		III Betrieblicher Aufwand (Technik)	nein	+	ja	-	ja	-	ja	-
		IV Einnahmengenerierung	nein	-	ja	+	nein	-	ja	+
		V klare Regelung, wer Premiumnutzer	nein	-	ja	+	nein	-	ja	+
		VI Stellplatzgarantie für Premiumnutzer	nein	-	nein	-	ja	+	ja	+
		VII Bauliche Flexibilität	ja	+	ja	+	nein	-	nein	-
		VIII Busdurchfahrt	nein	+	nein	+	nein	+	nein	+
			-1		0		-2		1	
	freier Zugang mit Gebühr B	I Baulicher Aufwand	Automat	-	Automat	-	Schranke + Automat	--	Schranke + Automat	--
		II Betrieblicher Aufwand (Personal)	ja	-	ja	-	ja	-	ja	-
		III Betrieblicher Aufwand (Technik)	ja	-	ja	-	ja	-	ja	-
		IV Einnahmengenerierung	ja	+	ja	++	ja	+	ja	++
		V klare Regelung, wer Premiumnutzer	nein	-	ja	+	nein	-	ja	+
		VI Stellplatzgarantie für Premiumnutzer	nein	-	nein	-	ja	+	ja	+
		VII Bauliche Flexibilität	ja	+	ja	+	nein	-	nein	-
		VIII Busdurchfahrt	nein	+	nein	+	nein	+	nein	+
			-2		1		-3		0	
	kontrollierter Zugang mit Gebühr C	I Baulicher Aufwand					Schranke + Automat	--	Schranke + Automat	--
		II Betrieblicher Aufwand (Personal)					nein	+	nein	+
		III Betrieblicher Aufwand (Technik)					ja	-	ja	-
		IV Einnahmengenerierung					ja	+	ja	++
		V klare Regelung, wer Premiumnutzer ist					nein	-	ja	+
		VI Stellplatzgarantie für Premiumnutzer					ja	+	ja	+
		VII Bauliche Flexibilität					nein	-	nein	-
		VIII Busdurchfahrt					ja	--	ja	--
							-4		-1	

■ Park+Ride

- Empfehlungen:
 - Alle P+R-Stellplätze sind kostenpflichtig (in Anlehnung an die Ansätze der Metropolregion)
 - Alle Stellplätze frei zugänglich (keine Schrankenanlagen)
 - Kontrollen erforderlich, Bewirtschaftung durch Gemeinde oder alternativ private Betreibergesellschaft
 - Beschilderung auf den übergeordneten Straßen
 - Errichtung von Lademöglichkeiten für bis zu 4 Pkw mit Elektroantrieb (2 Ladesäulen); Bevorrechtigung der Stellplätze erforderlich; Betrieb durch Stromversorger wünschenswert



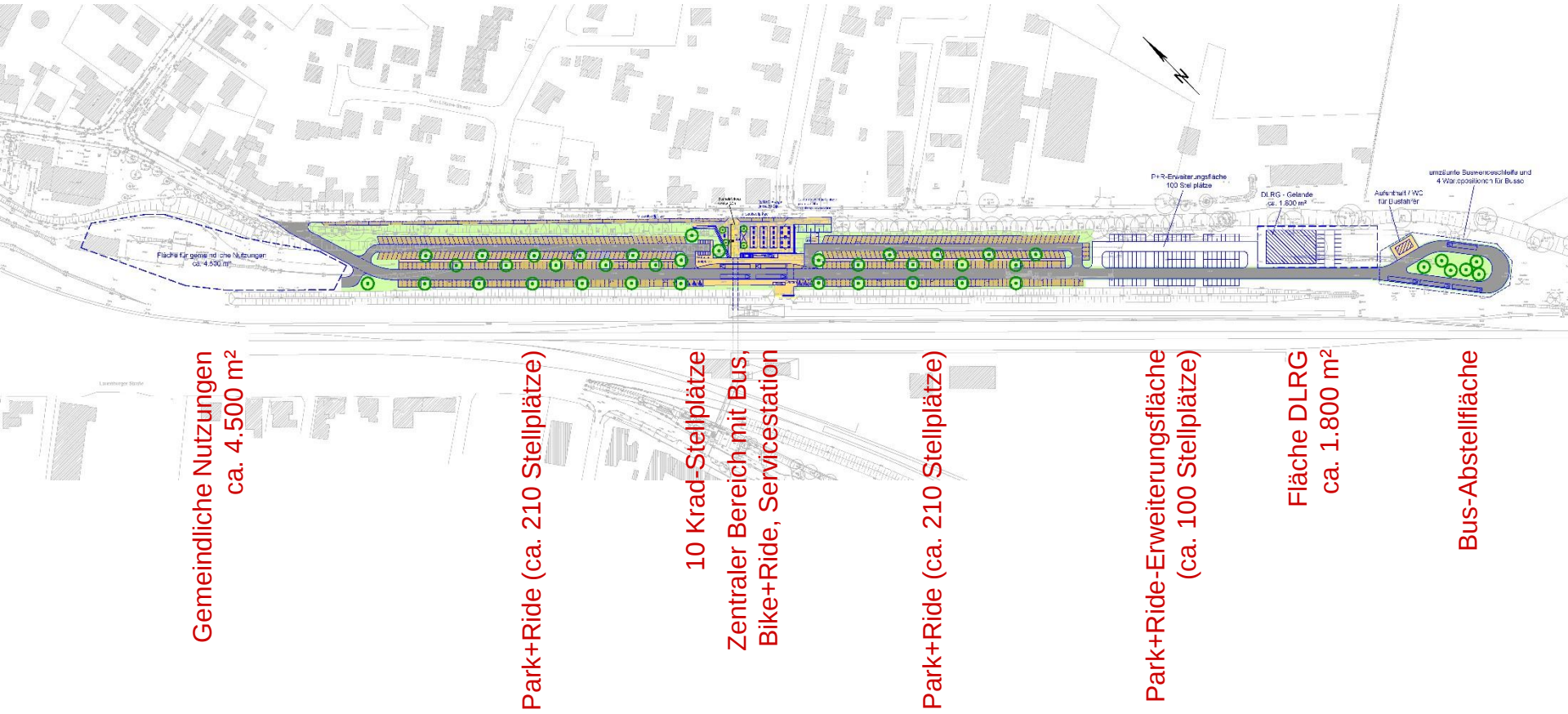
■ Bike+Ride

- Errichtung von frei zugänglichen und abschließbaren Fahrradstellplätzen, komplett überdacht mit Hoch-/Tiefeinstellern bzw. Anlehnbügeln mit Knieholm
- größtmögliche Flexibilität der Anlagen an der Bahnhof-/Ladestraße in Bezug auf Quantität (mögl. Nachrüsten von Doppelstock-Fahrradparkern)
- Schließsystem über Chip-Karten, Vermietung der Stellplätze durch Gemeinde oder alternativ private Betreibergesellschaft (Mietgebühr ca. 5 EUR Monat / 50 EUR / (70 EUR) Jahr)
- Errichtung von Lademöglichkeiten (Schließfach) für pedelecs / E-Bikes

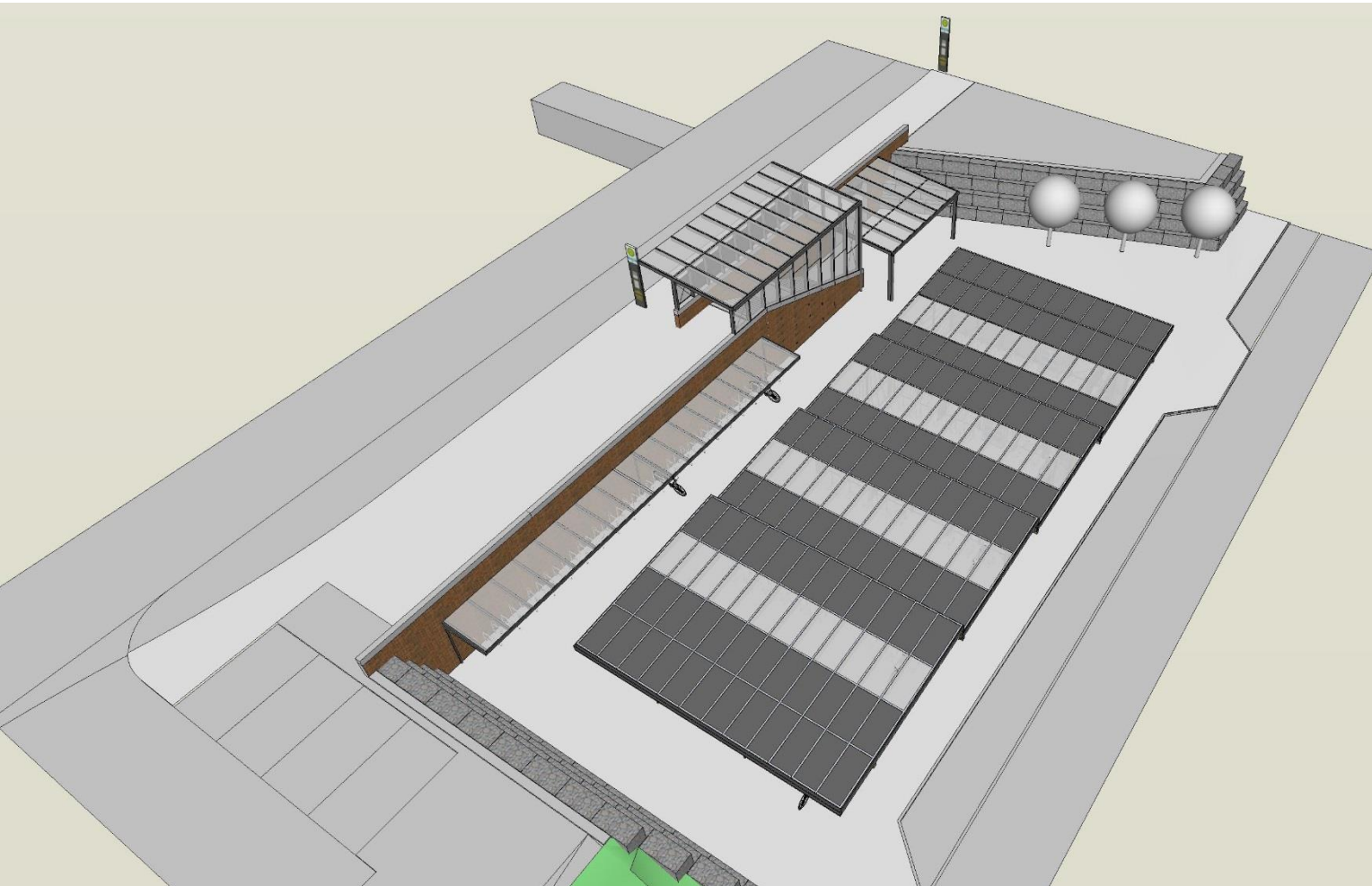


Teil 3 Stand der Vorplanung (Bahnhof-/Ladestraße)

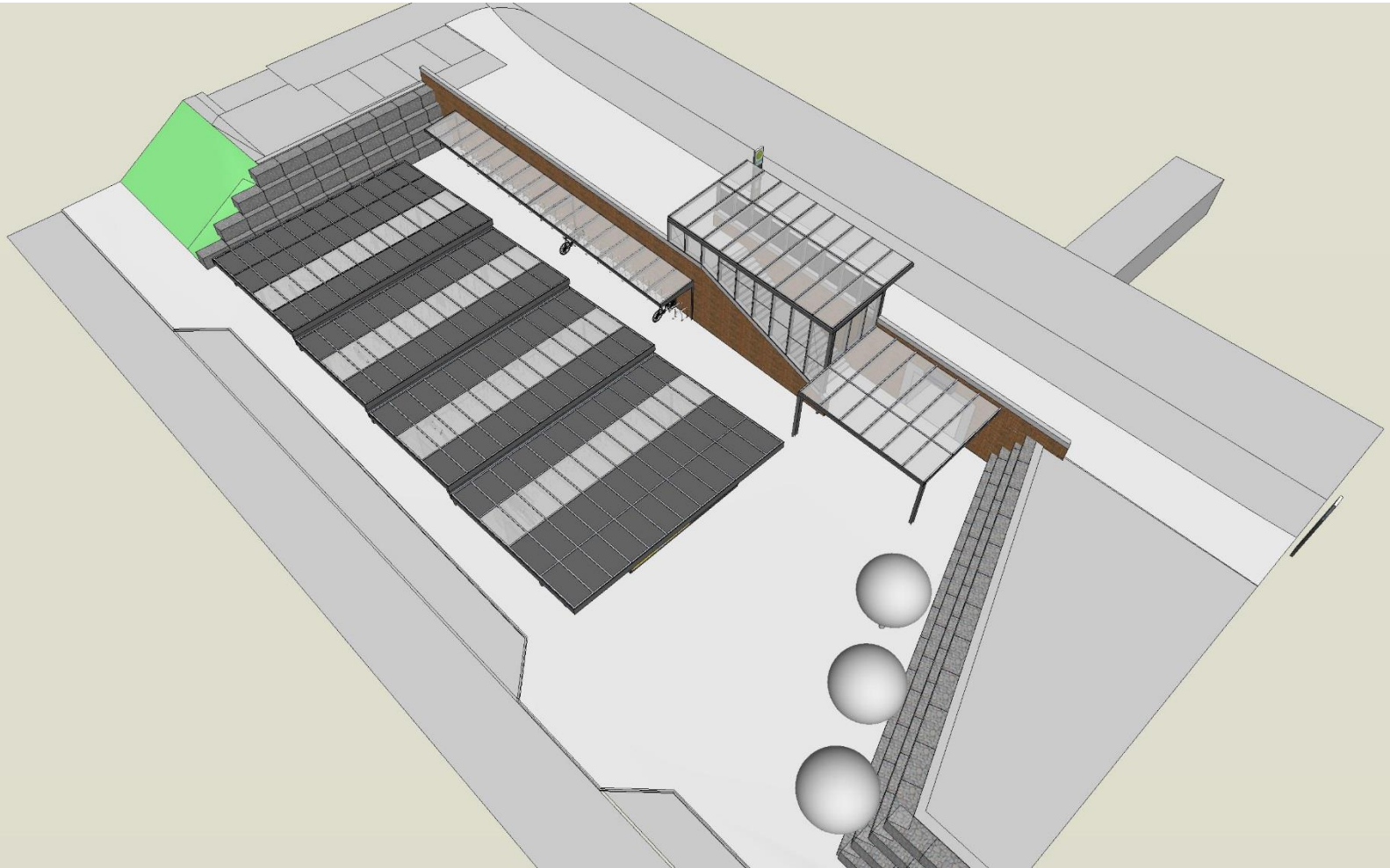
■ Städtebauliches Konzept (Variante 9a als Vorzugslösung)



■ Visualisierung



■ Visualisierung



■ Visualisierung



■ Visualisierung



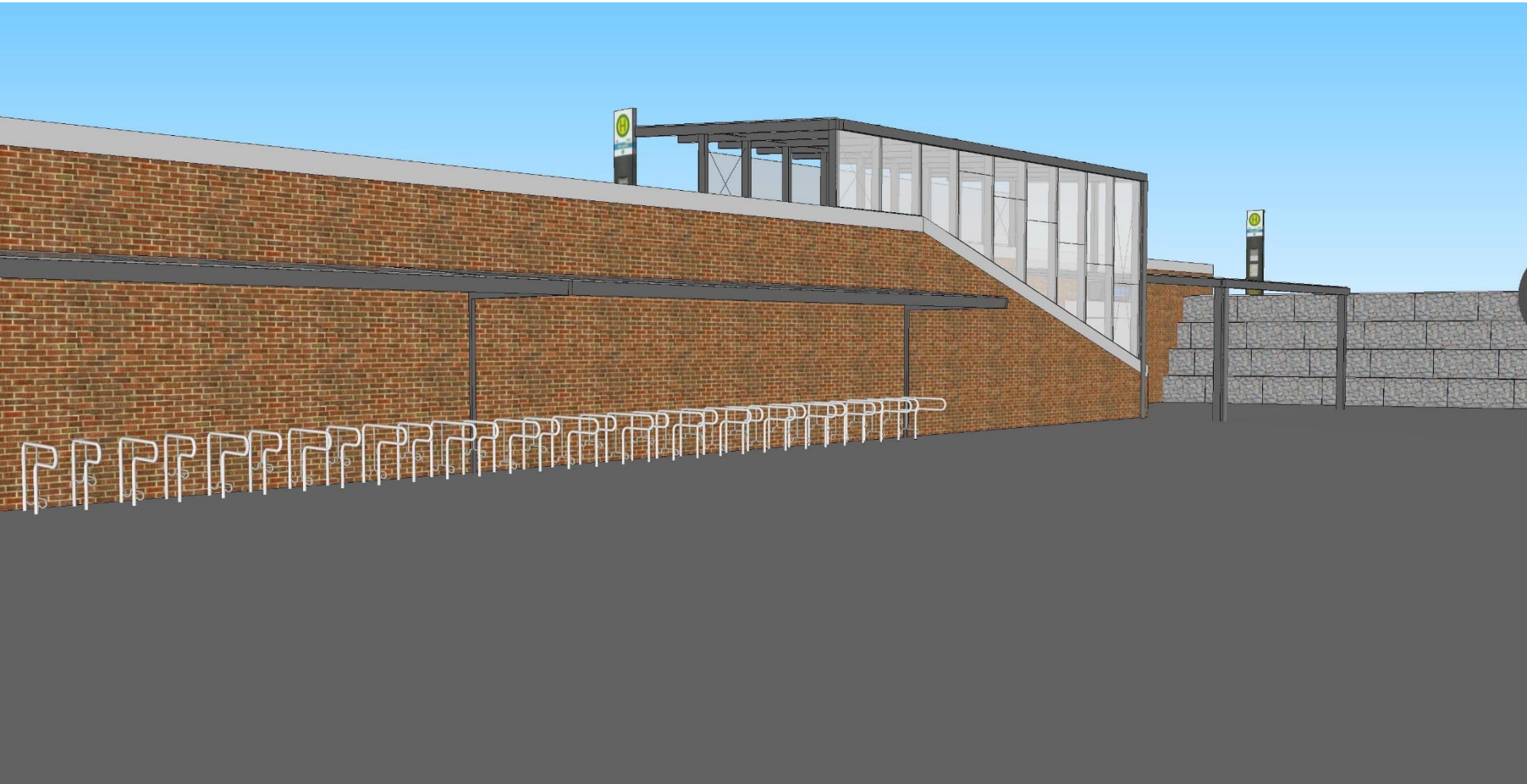
■ Visualisierung



■ Visualisierung



■ Visualisierung



■ Visualisierung



■ Visualisierung



■ Visualisierung





■ Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !