stationova
Gesellschaft für neue Bahnhöfe

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Büchen

Projektinformation

Bürgerinformationsveranstaltung

Büchen, 21. April 2015

Roland Neumann (stationova GmbH)

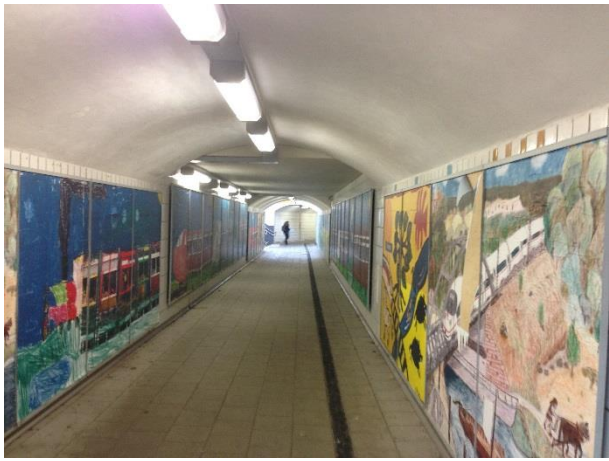
Inhalt

- 1 Ausgangslage
- 2 Themen
- 3 Methodik
- 4 Erste Ideen
- 5 Beispiele und Vorbilder
- 6 Weiteres Vorgehen

1 Ausgangslage

Ausbau der Verkehrsstation

- Umgestaltung der Bahnhofsmitte: Abriss des Empfangsgebäudes und Neubau eines Pavillons mit Reisezentrum und Backshop; Neubau der Überdachung
- Umgestaltung der Unterführung mit großzügigem Raumeindruck in der Mitte und barrierefreiem Ausbau (Aufzüge zu den Bahnsteigen)
- Gestaltung der Unterführung („Anti-Graffiti-Board“ mit lokalen Motiven)



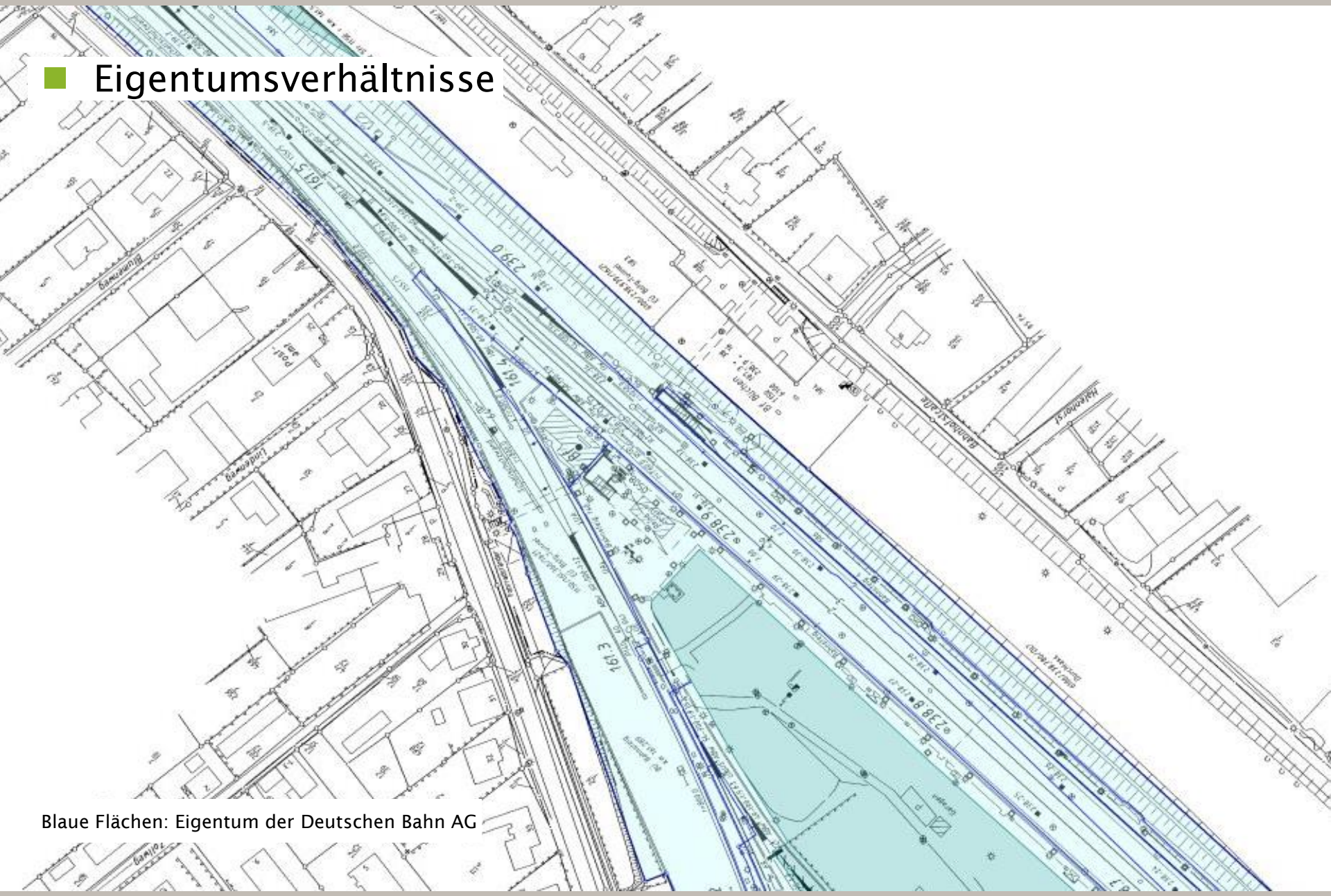
Unter das Bahnsteigdach „geduckter“ Pavillon; großzügiger Treppenaufgang; Tunnelwandgestaltung

Erwerb und Nutzung der Ladestraße

- Schaffung von (provisorischen) Parkmöglichkeiten auf der Ladestraße
- Bau einer „Schleuse“ als direktem Bahnsteigzugang zu Gleis 4 (Richtung Hamburg)
- An der Bahnhofstraße: unbefestigte Parkplätze und Fahrradabstellanlage (bezüglich Funktionalität, Größe und Gestaltung völlig unzureichend)
- Insgesamt: großer Handlungsbedarf

Parken auf der Ladestraße; „Schleuse“ zur Verkürzung der Wege zu Gleis 4; Bahnhofstraße mit Stützwand und Fahrradabstellanlage

Eigentumsverhältnisse



Blaue Flächen: Eigentum der Deutschen Bahn AG

2 Themen

- Bereich Lauenburger Straße

Verbesserung der Zugangssituation

- Umgestaltung der Treppen- und Rampenanlage
- Ziel: Herstellung der Barrierefreiheit
- Berücksichtigung der technischen Anforderungen (z.B.: Rampenneigung und -breite, Zwischenpodeste)

Schmale, steile Rampe ohne Zwischenpodeste und Geländer; Treppe ohne Stauraum und mit metallbedeckten Stufen

Erneuerung der Fahrradabstellanlage

- 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.)
- Integration von Stellplätzen für Motorräder/Mofas

Fahrradabstellanlage mit Vorderradhaltern (hohe Beschädigungsgefahr); kein gesichertes Abstellen

Erneuerung der Überdachung

- Ersatz der nicht mehr zeitgemäßen tonnenförmigen Dächer über der Treppe und der Fahrradabstellanlage (auch: Bushaltestelle)
- Idee, die Stützen Konstruktion zu erhalten, ist problematisch (Gründe: notwendiger Umbau im Bereich Rampe/Treppe, Stützen sind nicht passend für den künftigen Grundriss der Fahrradabstellanlage); daher: Ersatz der kompletten Dachkonstruktion ist sinnvoll und letztlich auch wirtschaftlicher

Überdachung der Treppe und der Fahrradabstellanlage; Auflager der Stützen auf dem Mauerwerk

Anpassungen: Bushaltestelle und Park+Ride-Anlage

- Erneuerung und Verlegung der Bushaltestelle im Zuge des Ausbaus der Landesstraße (Grund: keine normgerechte Dimensionierung, keine Möglichkeit eines funktionierenden barrierefreien Ausbaus an jetziger Stelle)
- Anpassung der Park+Ride-Anlage (Grund: größerer Flächenbedarf für die erweiterte Fahrradabstellanlage); Ziel: möglichst geringer Eingriff

Bushaltestelle ohne Möglichkeit eines barrierefreien Ein-/Ausstiegs; Park+Ride-Anlage mit Stellplätzen in Längs- und Schrägaufstellung

- Bereich Ladestraße/Bahnhofstraße

Verkürzung der Unterführung

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

Tunnelzugang an der Bahnhofstraße; Blick in die bzw. aus der Unterführung

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 (garantierter Stellplatz, evtl. individualisiert), hierfür evtl.: Sicherung durch Schranke

Die heutigen Parkplätze auf der Ladestraße

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)

Hier werden künftig Busse halten und die Bahnsteige auf kurzem Wege erreichbar machen

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.)

Ladestation für Elektrofahrräder in der Region Bremen/Niedersachsen (Standort: Grasberg); Beispiel für einen Ladeschrank mit Gepäckfach

Servicezentrale und weitere Funktionen

- Berücksichtigung das 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

Die Packstation könnte sich demnächst im Bereich Ladestraße/Bahnhofstraße befinden

3 Methodik

Konzepte für den Bereich Ladestraße/Bahnhofstraße

- Städtebaulich-verkehrliches Konzept:
  - Ähnlich einer bahnhofsbezogenen Rahmenplanung
  - Berücksichtigung bestehender Planungsansätze und Abstimmungen
  - Anpassung der Konzeption an aktuelle Gegebenheiten
  - Klärung der Rahmenbedingungen (z.B. bezüglich des Busverkehrs und der Tunneleinkürzung)
  - Ergebnis: Vorgaben für die entwurfliche Durcharbeitung
- Betrieblich-technisches Konzept
  - Gegenstand: Elektromobilität und Zugangskontrolle / kostenpflichtige Nutzung der Stellplatzanlagen
  - Erarbeitung von Vorgaben für die entwurfliche Durcharbeitung

Realisierungskonzept und Projektkommunikation

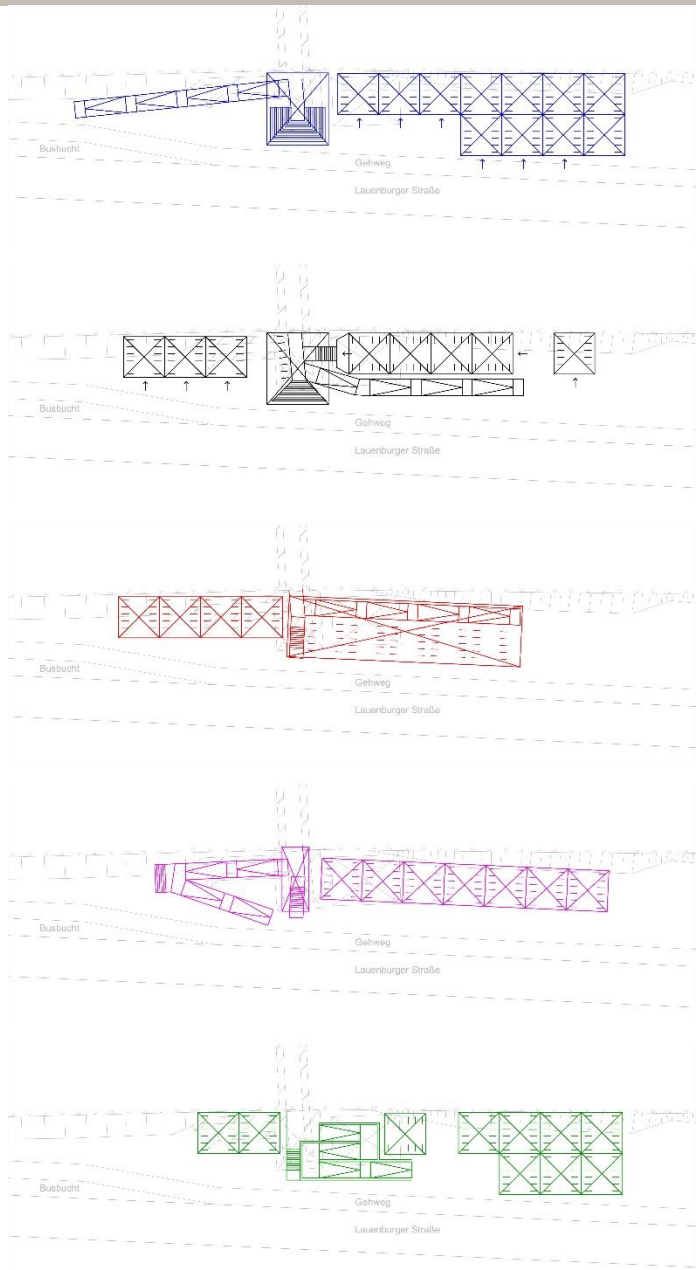
- Aufgrund der besonderen Bahn-Thematik: kontinuierliche Begleitung des Abstimmungs- und Planungsprozesses in einem Realisierungskonzept:
  - Förderung: Abstimmungen zur Förderfähigkeit, Vorbereitung der Förderanträge
  - Verfahrenskoordination Bahn: kontinuierliche Abstimmung mit der Deutschen Bahn, dem Eisenbahn-Bundesamt und beteiligten Dritten
- Öffentlichkeitsarbeit: Einwohnerinformationsveranstaltung und weitere Informations- oder Workshop-Veranstaltungen (z.B. zum Thema Elektromobilität)
- 3D-Visualisierung

4 Erste Ideen

- Bereich Lauenburger Straße

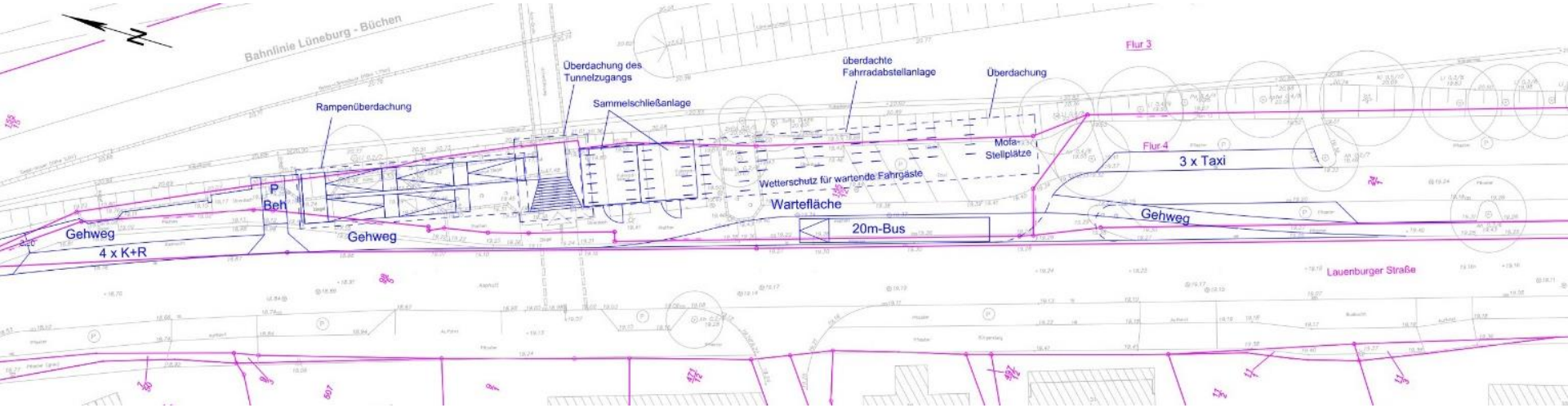
Ansatz

- Untersuchung unterschiedlicher Varianten bezüglich
  - der Lage und Dimensionierung der Rampe
  - der Lage und Dimensionierung der Fahrradabstellanlage
  - der Auswirkungen auf die Lage der Bushaltestelle und die Park+Ride-Anlage
- Bewertung der Varianten und Festlegung auf eine Vorzugsvariante
- Diskussion der Vor- und Nachteile (intern/öffentlich); ggf. Korrektur der Vorzugsvariante



Erste Varianten im Bereich Lauenburger Straße (Stand Februar 2015)

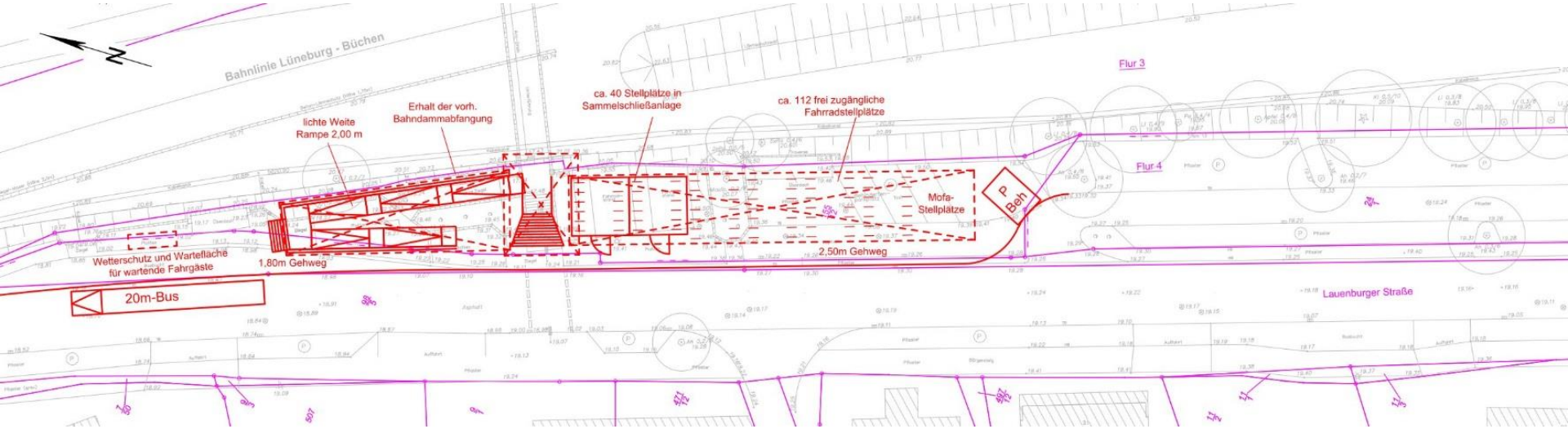
Variantendiskussion (Vorplanung)



Variante 4

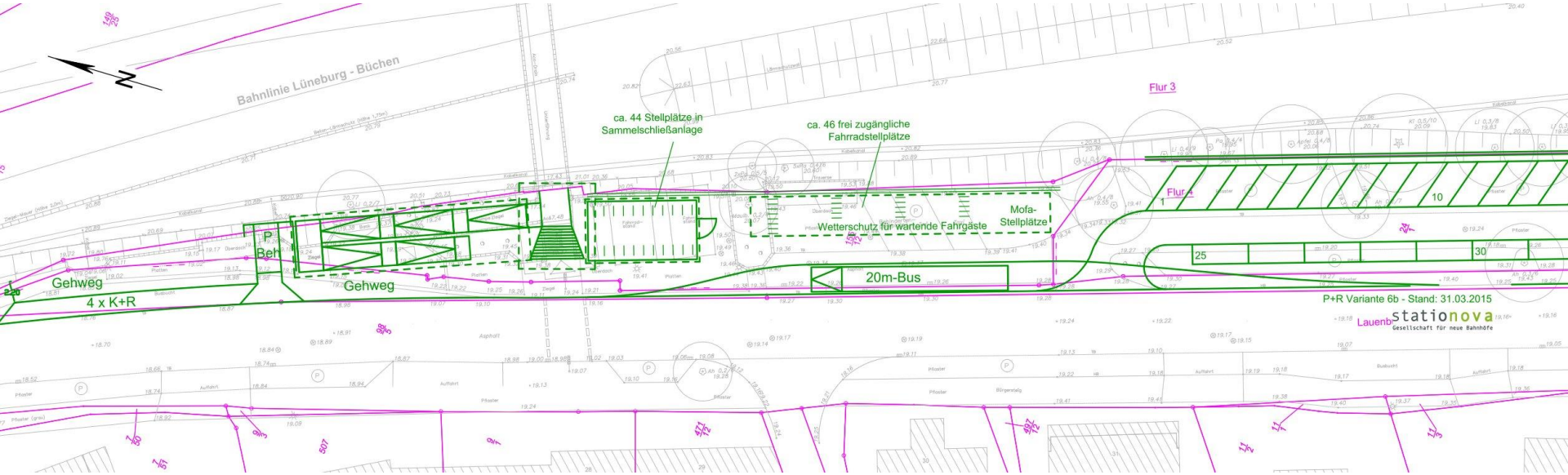
stationova
Gesellschaft für neue Bahnhöfe

Variantendiskussion (Vorplanung)



Variante 5b

Vorzugsvariante

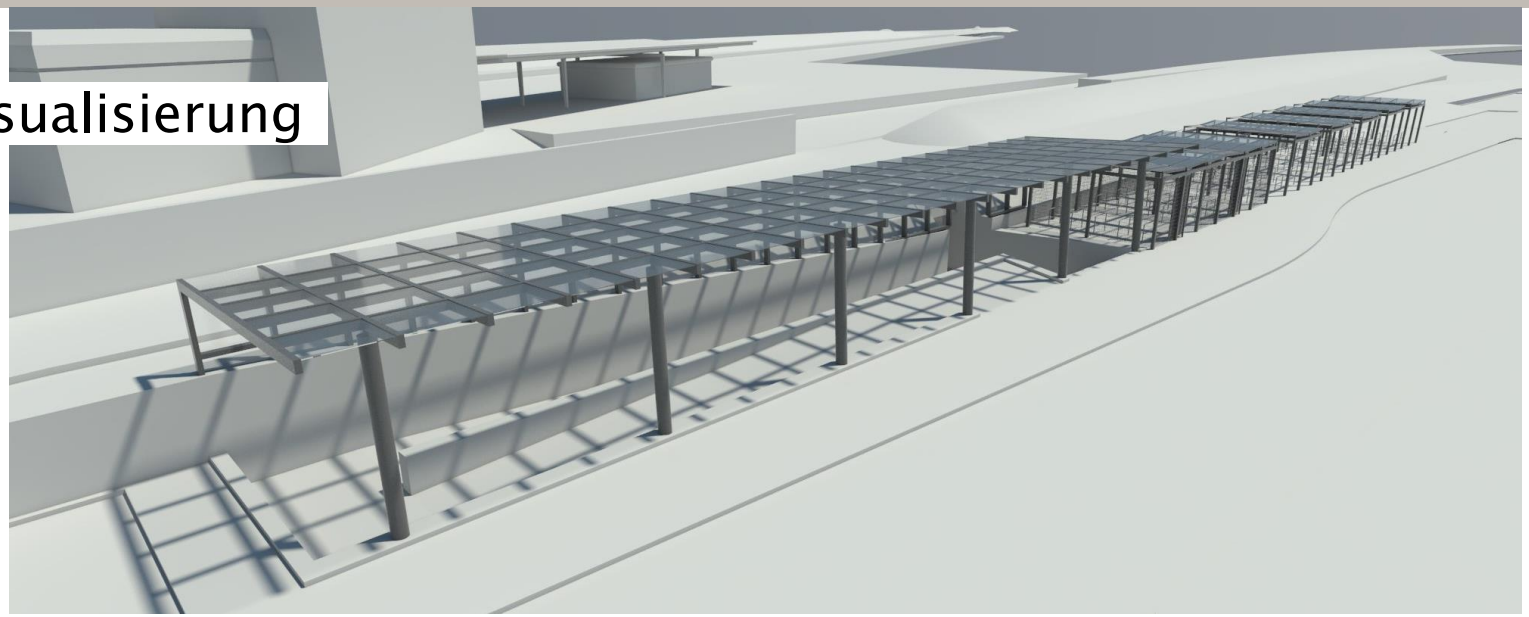


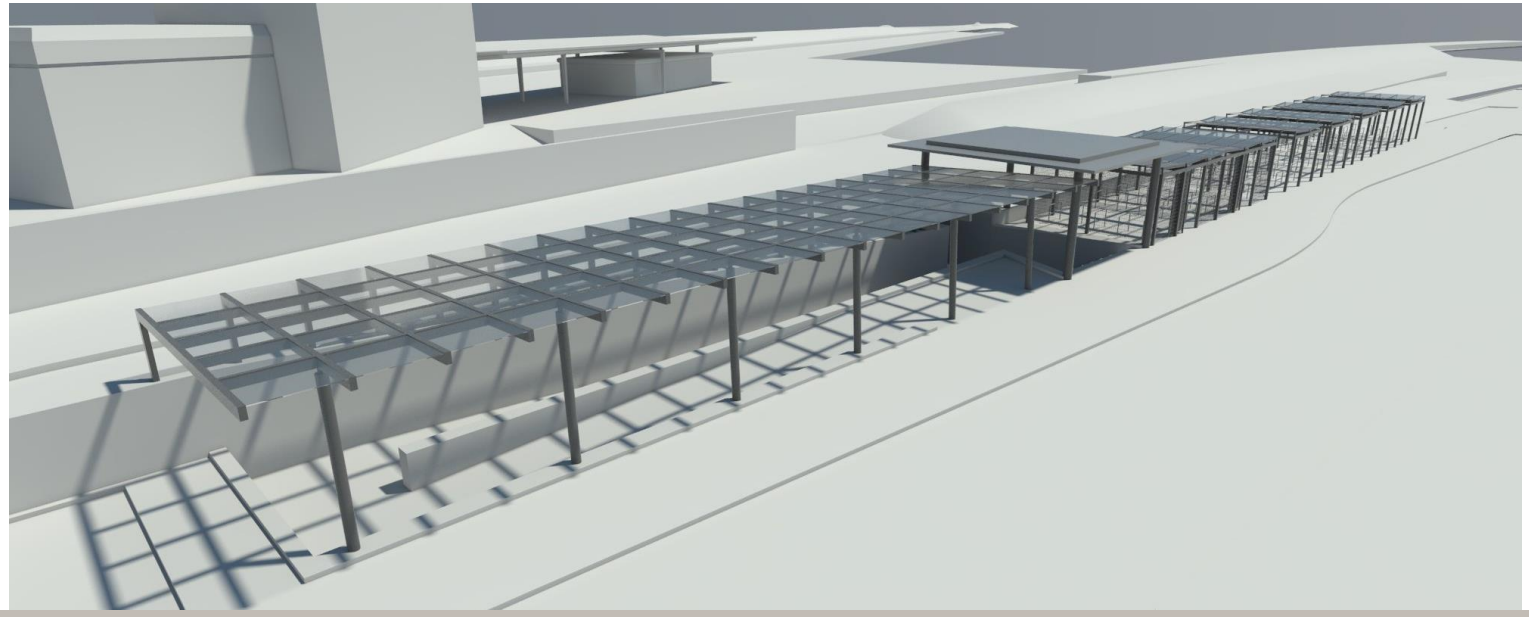
Variante 6b

Vorzugsvariante

Variante 9

- Visualisierung



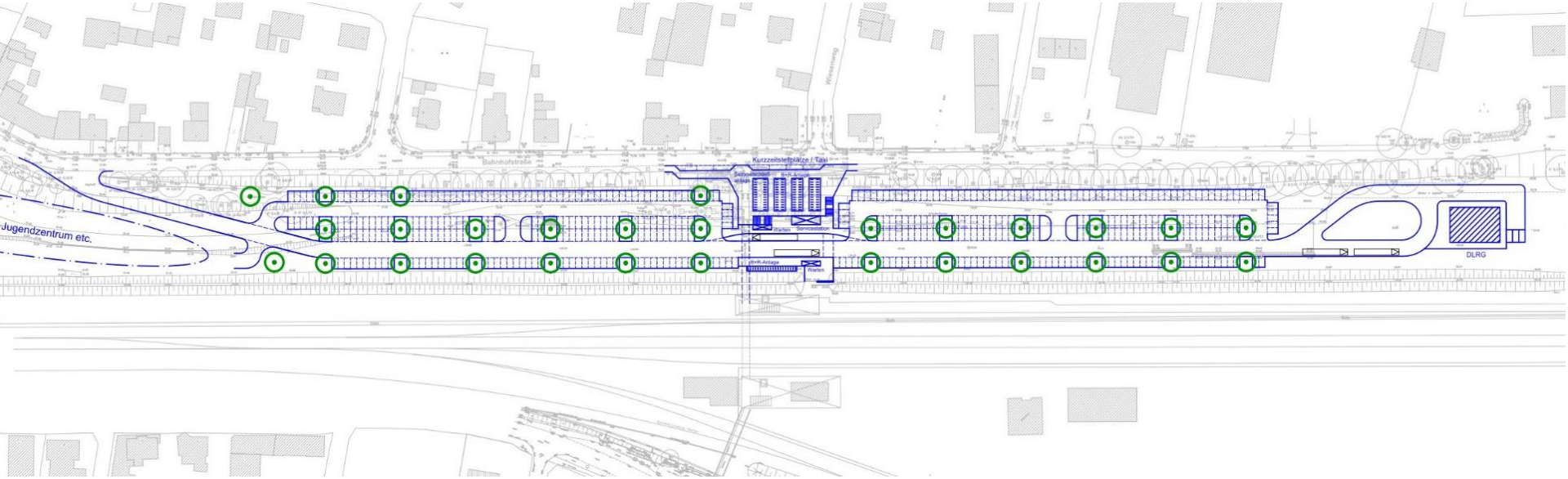


- Bereich Ladestraße/Bahnhofstraße

Ansatz

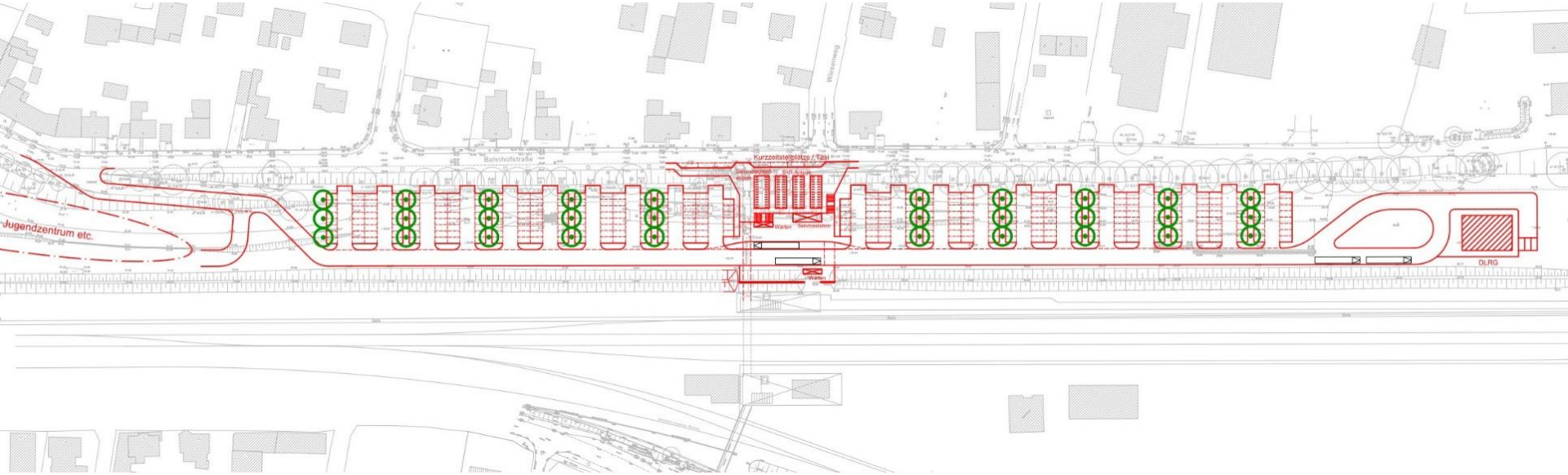
- Untersuchung unterschiedlicher Varianten bezüglich
  - der Anordnung der Park+Ride-Stellplätze (linear oder mit „Parktaschen“)
  - der Lage der Fahrradabstellanlage und Anordnung der Anlagenteile (auch: Berücksichtigung unterschiedlicher Arten von Fahrradbügeln)
  - Des Maßes der Tunnelverkürzung
-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

Variantendiskussion (Vorplanung)



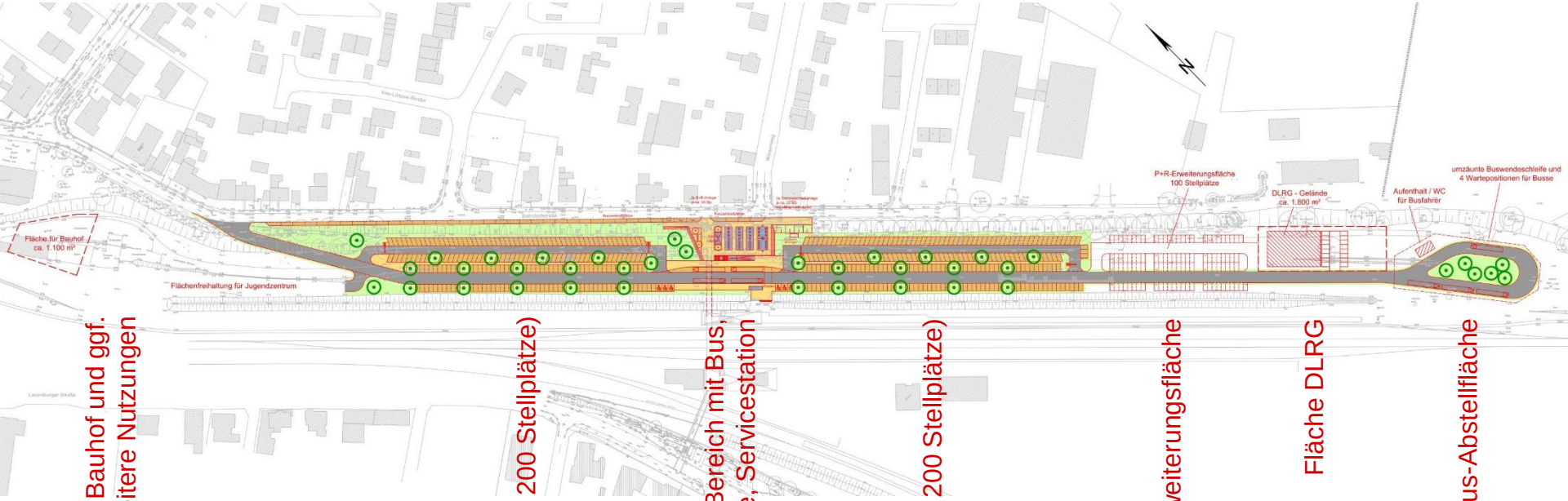
Variante 1

Variantendiskussion (Vorplanung)

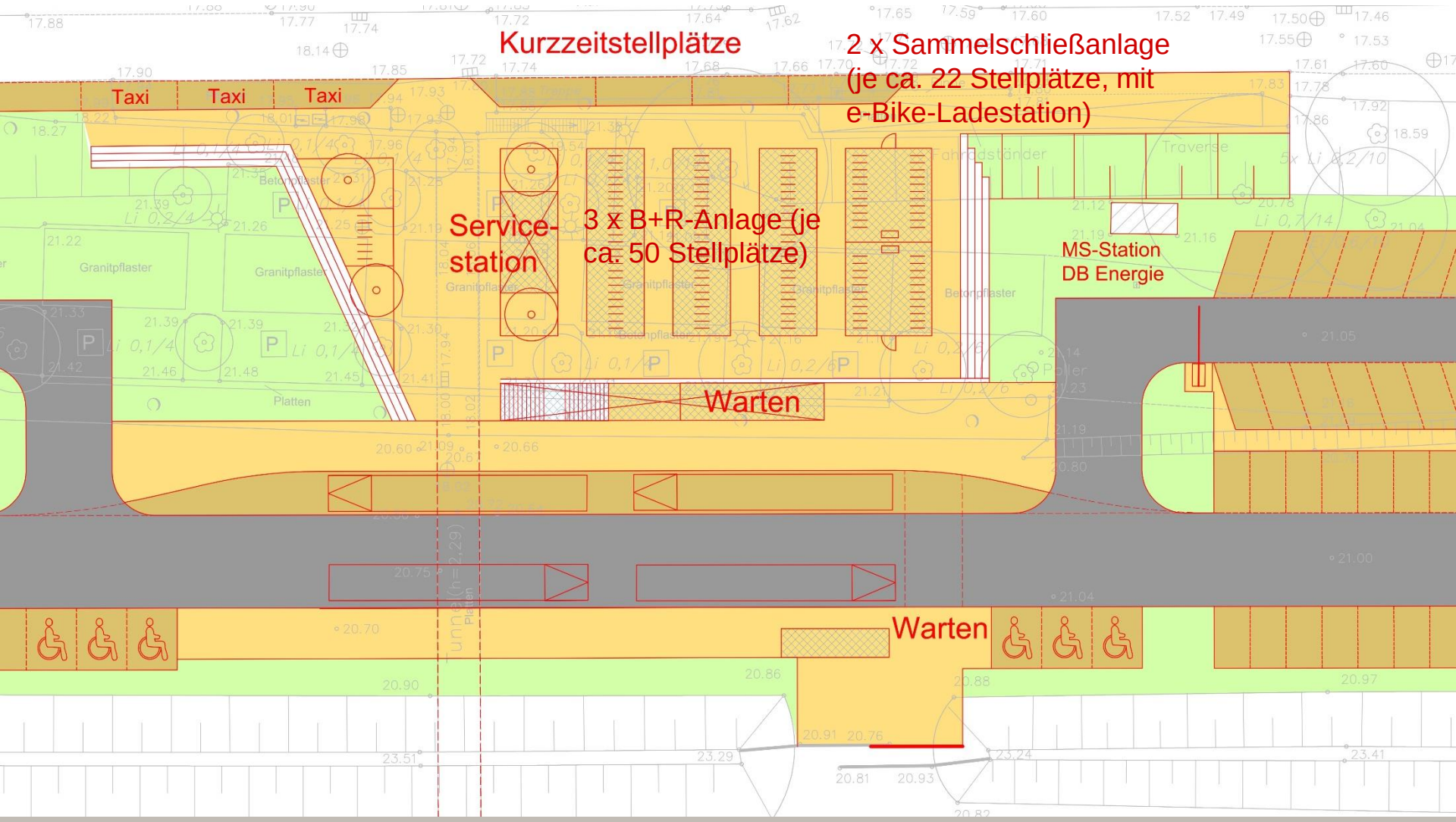


Variante 2

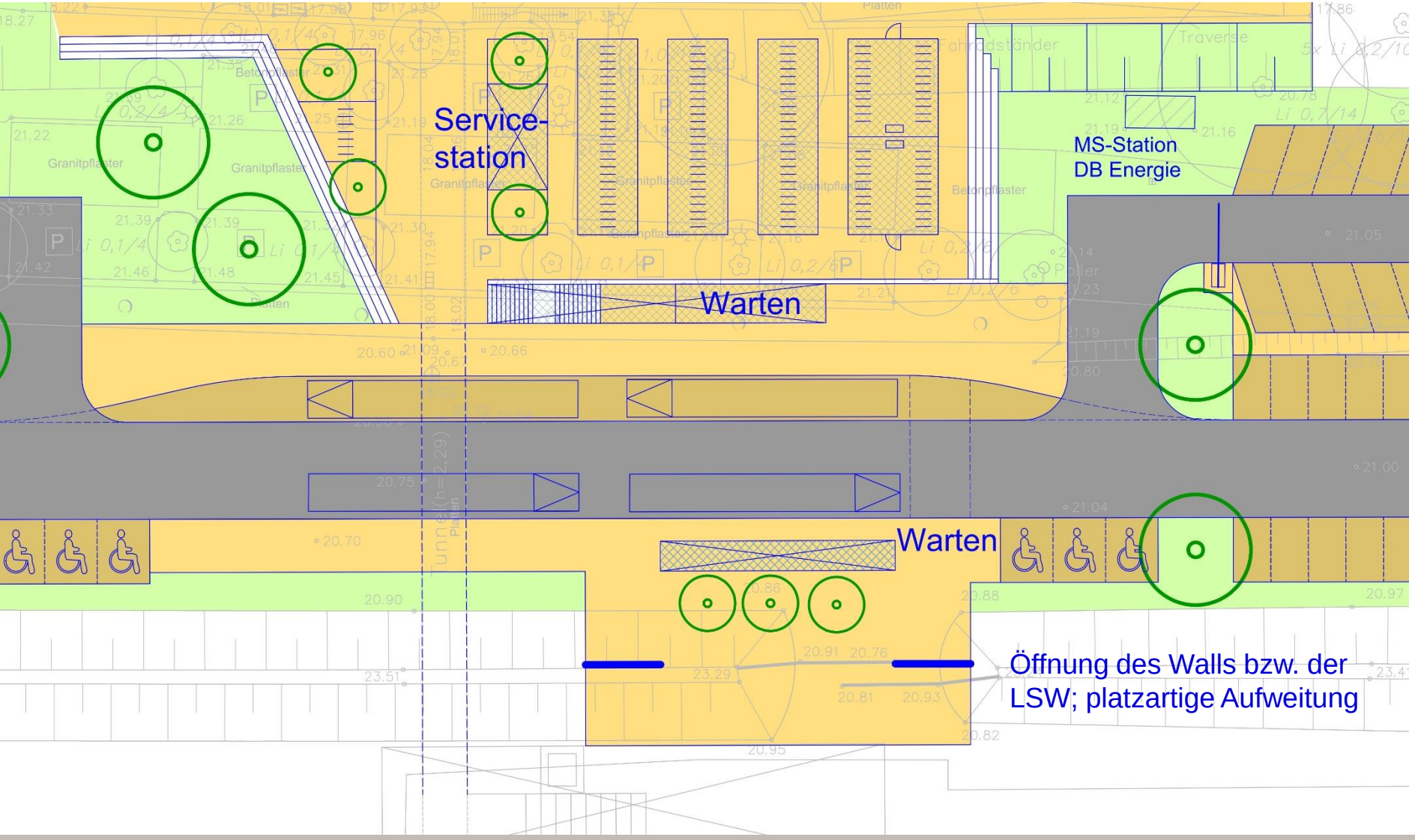
Städtebauliches Konzept: Vorzugsvariante



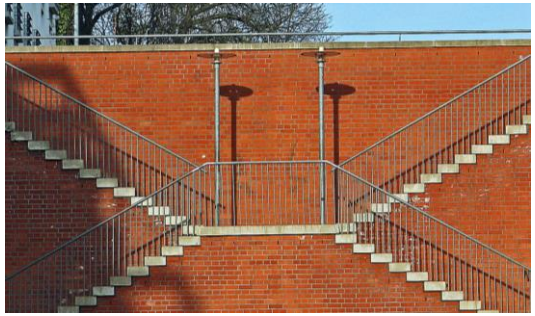
Vorzugsvariante: zentraler Bereich

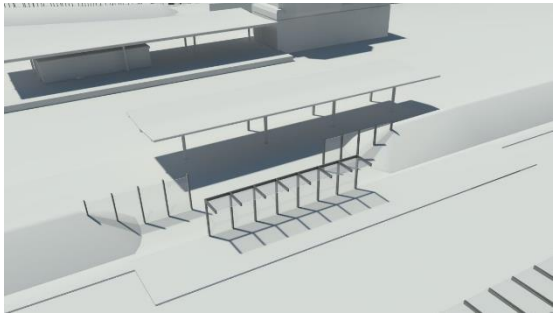


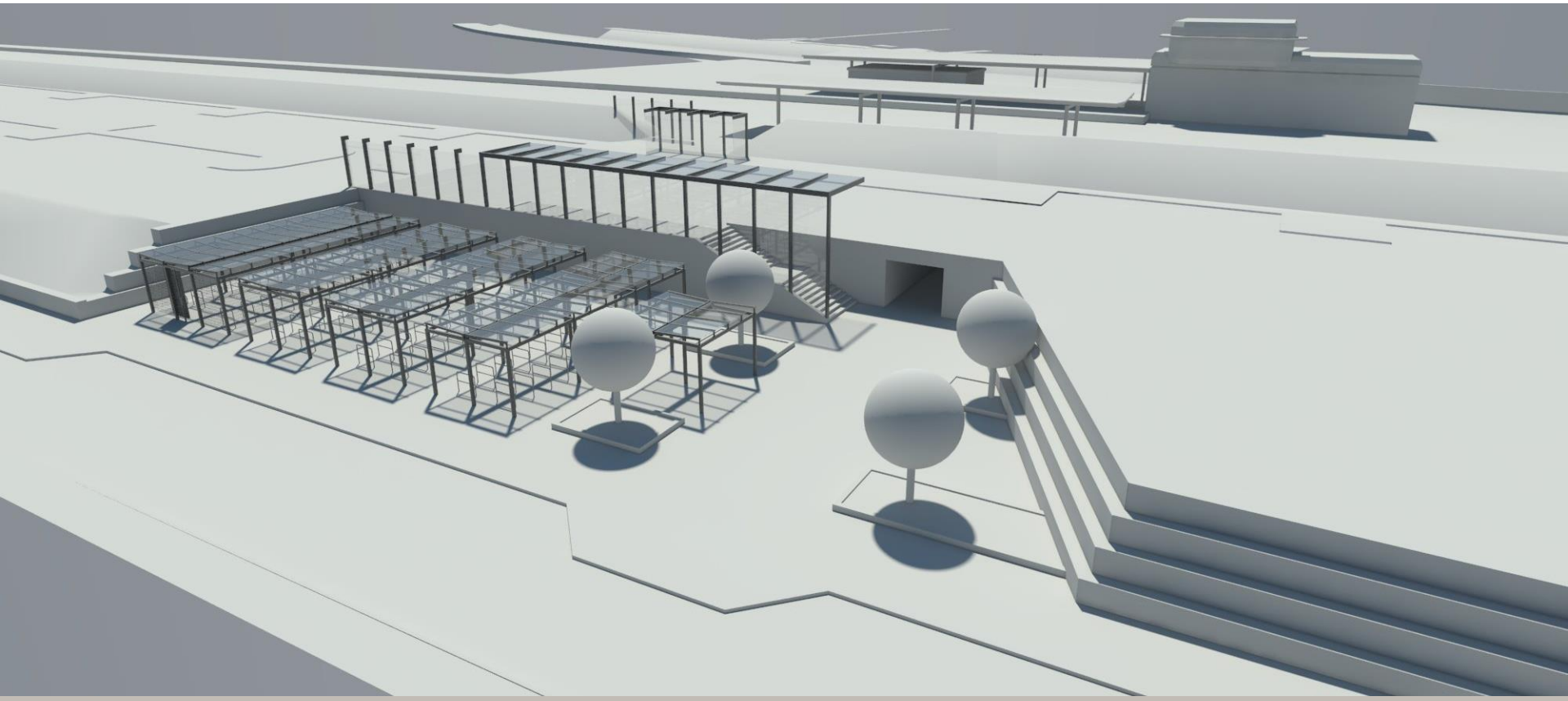
- Vorzugsvariante: zentraler Bereich (Alternative)



- Visualisierung



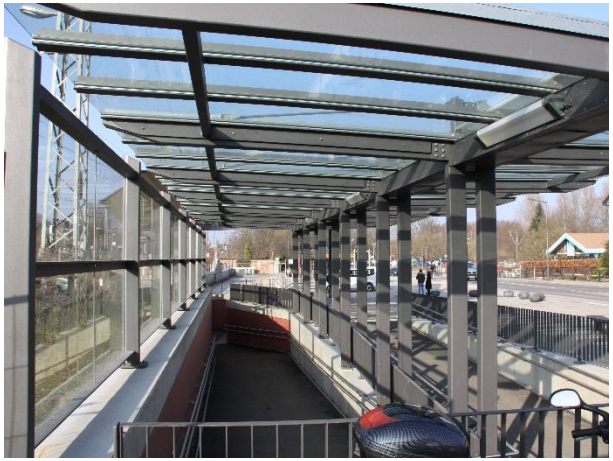




5 Beispiele und Vorbilder

Treppen- und Rampenanlagen

- Bahnhof Königs Wusterhausen (Fertigstellung 2014):
  - Markantes Dach über den Zugangstreppen
  - Transparente Stahl-Glas-Überdachung der Rampe; seitliche Glaswand als Einfriedung der Bahnanlage und zusätzlicher Witterungsschutz



Treppen- und Rampenanlagen

- S-Bahnhof Wildau (Fertigstellung 2008):
  - Transparente Stahl-Glas-Konstruktion über Treppe, Rampe und Fahrradabstellanlage
  - Tageslicht als zentraler Entwurfsgedanke
  - Betonung des zentralen Bereiches (Treppe)
  - Seitliche Glaswand als Einfriedung der Bahnanlage und zusätzlicher Witterungsschutz

Fahrradabstellanlagen

- Bahnhof Königs Wusterhausen (Fertigstellung 2014):
  - Frei zugängliche Anlage mit Einzeldächern
  - Transparenz und Einsehbarkeit als oberste Entwurfsprinzipien

Fahrradabstellanlagen

- S-Bahnhof Hoppegarten (Fertigstellung 2008):
  - Frei zugängliche Anlage mit Einzeldächern
  - Transparenz und Einsehbarkeit als oberste Entwurfsprinzipien

Fahrradaufbewahrung

- Unterschiedliche Systeme:
  - „Kreuzberger Bügel“ mit Knieholm: seitliches Anstellen der Räder; Bügelabstand ca. 1m
  - „Hoch-Tief-Einsteller“: versetztes Einstellen der Räder, ein- oder beidseitig; Bügelabstand ca. 50 cm
  - „Doppelparker“: Schienensystem zum Abstellen von Rädern auf zwei Ebenen; obere Ebene: Hydraulik für leichteres Bedienen; Vorteil: hohe Effizienz; Nachteil (ggf.): Bedienkomfort

Von links nach rechts: „Kreuzberger Bügel“ (Beispiel Falkensee), „Hoch-Tief-Einsteller“ (Beispiel Elsfleth), „Doppelparker“ (Beispiel Ingelheim)

Parkraumbewirtschaftung

- Ziele:
  - Deckung der Betriebskosten
  - Angebot für Pendler (garantierter Stellplatz); dabei: Differenzierung in unterschiedliche Nutzergruppen: Berufspendler, Freizeit, Gelegenheitsnutzer
- Unterschiedliche Systeme:
  - Bezahlautomaten und Ausschilderung („Hier nur Dauerkartenbesitzer“)
  - Schranke für exklusiven Bereich

Systeme mit Bezahlautomat (Neukloster) und Schranke (Syke)

6 Weiteres Vorgehen

Nächste Schritte

- Vorstellung und Diskussion des Projektstandes
- Fertigstellung des städtebaulichen Konzepts für den Bereich Ladestraße/Bahnhofstraße und der Vorplanung für beide Bahnhofseiten
- Abstimmung mit dem Ministerium und den Förderbehörden (Finanzierbarkeit als wichtiger Bestandteil der Planung)
- Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (Themen: Tunnelverkürzung, Umgang mit dem Wall bzw. der Lärmschutzwand)
- Weiterentwicklung der Planung (Entwurfsplanung); Vorstellung und Diskussion
- Wichtig: enger Dialog mit allen Beteiligten und der Öffentlichkeit

- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !