



Az.:

Rotenburg (Wümme), 24.01.2013

Antrag Nr. : 0207/2011-2016

Gremien	Datum	TOP	beschlossen	Bemerkungen
Ausschuss für Planung und Hochbau	27.11.2012			

Antrag der FDP vom 05.09.2012 zur Feststellung der Parkplatzsituation am Bahnhof Rotenburg (Wümme)

Beschlussvorschlag:

Begründung:

Trotz der Maßnahmen der vergangenen Jahre reicht die Anzahl der P+R-Parkplätze und auch der Bike + Ride (B+R) - Stellplätze im Bahnhofsumfeld nicht aus, dies zeigen immer wieder die Klagen von Pendlern und die hohe Anzahl von Falschparkern im Bereich des Bahnhofs.

Am Bahnhof stehen zurzeit 200 Kfz-Stellplätze und 500 Fahrradabstellplätze (Bügel, Einzelboxen) zurzeit zur Verfügung.

Eine Zählung am 08.11.2012 ergab, dass längs des Bahnhofs zwischen Skateranlage im Osten und dem Dachdeckerbetrieb im Westen 285 Kfz parkten, zusätzlich standen weitere 27 Kfz westlich des Dachdeckerbetriebs längs der Zufahrtsstraße zum Sportplatz (285 + 27 = 312).

Das bestehende Angebot an Kfz-Stellplätzen längs des Bahnhofs zwischen Skateranlage im Osten und dem Dachdeckerbetrieb im Westen umfasst 290 ausgewiesene Stellplätze. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass westlich des Dachdeckerbetriebs längs der Zufahrtsstraße zum Sportplatz weitere irreguläre Stellplätze von den Pendlern genutzt werden (mindestens 27 Stellplätze, s. o.), ist zurzeit von einer Vollausslastung auszugehen.

Zu berücksichtigen ist auch, dass in der Hoffeldstr. und auf den Stellplätzen an der Straße Schäfergarten Bahnnutzer ihre Kfz abstellen.

Ebenfalls wurden im o. g. Abschnitt 130 Fahrräder gezählt, die nicht an den installierten Fahrradbügeln angeschlossen waren.

Somit besteht vermutlich derzeit ein Stellplatzdefizit ca. 106 sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten (130 ./.. 24 Stellplätze im neuen Fahrradkäfig, der in Kürze vermietet wird).

Bereits 2009/10 wurden meinerseits Untersuchungen durchgeführt, um das P+R und das B+R – Angebot zu erhöhen. Aufgrund der den Bahnhof umgebenden Bebauung ist eine ebenerdige Erweiterung von Stellplätzen nicht mehr möglich, es sei denn, bestehende Gebäude werden aufgekauft und abgerissen.

Eine Lösung ist deshalb nur möglich, wenn die vorhandenen ebenerdigen Stellplatzanlagen durch eine Parkpalette überbaut werden. Zwei Standorte kommen hierbei infrage (s. auch La-

geplan in Anlage 2 - Standorte 1 und 2):

1. Standort 1 liegt westlich der Bahnhofsbrücke der Hansestraße und bietet in Form der einstöckigen Überbauung der bestehenden Stellplätze ca. 70 zusätzliche Stellplätze. Um aufwändige Rampensysteme zu vermeiden, sollte die Erschließung direkt über die Abfahrtsstraße von der Hanse- zur Bahnhofstr. erfolgen, um das Gefälle dieser Straße zu nutzen. Diese Erschließung ist jedoch problematisch, da es sich hier um eine Einbahnstraße handelt, die verbreitert und umgebaut werden müsste, um die Zu- und Abfahrtsituation zur Bahnhofstraße in beiden Fahrtrichtungen zu ermöglichen.
2. Standort 2 liegt östlich der Bahnhofsbrücke der Hansestraße und bietet in Form der einstöckigen Überbauung der dort bestehenden Stellplätze unter Einbeziehung der Skateranlage, - Verlegung erforderlich -, ca. 120 zusätzliche Stellplätze. Im östlichen Bereich, gleich hinter der Bahnhofsbrücke der Hansestraße, würde die Abfahrt von der Parkpalette liegen, im hinteren Bereich vor der Wümmebrücke die Auffahrt. Der Parkplatzsuchende würde zunächst die ebenerdige Anlage nach einem freien Parkplatz absuchen und dann erst am Ende auf die obere Ebene fahren, um sich hier einen Stellplatz zu suchen. Zu berücksichtigen wären sicherlich schallschutztechnische Einrichtungen an der Parkpalette auf der oberen Ebene zum Schutze der Anlieger der Straße Hinter dem Amtshof. Mit einer derartigen Schallschutzmaßnahmen könnte nicht nur der Lärm von der Parkpalette, sondern auch der Lärm von der Bahntrasse, der auf die Grundstücke einwirkt, weiter vermindert werden, sodass die Anlieger im Ergebnis bessergestellt sein könnten. Dies wäre jedoch zunächst durch ein schalltechnisches Gutachten zu belegen.

Bei beiden Stellplatzzahlen müssen die Stellplätze abgezogen werden, die für die zusätzliche Bereitstellung von Fahrradstellplätzen verlorengehen.

Bei der größeren Variante gemäß Standort 2 würden Baukosten von ca. 1,5 Mio. € entstehen.

Entfernungen und Zeitaufwand (Fußgängergeschwindigkeit 5 km/h):

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. Bahnhofstunnelzugang bis Skateranlage | 400 m = 4,8 Minuten |
| 2. Bahnhofstunnelzugang bis Dachdeckerbetrieb | 350 m = 4,2 Minuten |
| 3. Bahnhofstunnelzugang bis Sportplatzparkplätze | 650 - 800 m = 7,8-9,6 Minuten |

Zum Vergleich: Die Wegeentfernung von 800 m entspricht in etwa der Gehwegentfernung vom Bahnhof über die Bahnhofstraße bis zur Große Str. in Höhe Eiscafé Venezia.

Detlef Eichinger

Anlagen:

- 1.
2. Lageplan: Standorte 1 und 2