

B e s c h l u s s v o r l a g e**Vorlage-Nr.: 2010/034**

freigegeben am 16.02.2010

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Hans-Hermann Ammermann

Datum: 16.02.2010**Erweiterung der P&R-Anlage am Bahnhof Rastede****Beratungsfolge:**

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	08.03.2010	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	16.03.2010	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Maßnahme wird entsprechend den beigegeführten Plänen durchgeführt.

Sach- und Rechtslage:

Die Gemeinde Rastede projiziert die Erweiterung der im Jahre 1999 errichteten P&R-Anlage am Bahnhof Rastede.

Allgemeines

Die derzeitige Ausstattung des Bahnhofsvorplatzes ist als kundenfreundlich zu bezeichnen. Aufgrund der stetig gestiegenen Pendlerfrequenz ist die Anzahl der Pkw-Stellplätze und der Fahrradständer derzeit der limitierende Faktor. Die Verkehrsanbindung an den Bahnhof ist durch den Ausbau der Bahnhofstraße und der Ladestraße optimal.

Bei einer Veranstaltung des Zweckverbandes Bremen-Niedersachsen (ZVBN) wurde seitens des ZVBN festgestellt, dass der Bahnhof Rastede mit > 1.000 Ein- und Aussteigern/Tag der am häufigsten frequentierte Bahnhof im Ammerland ist. Bei der Überprüfung der Bahnhöfe im Ammerland wurden aber auch Mängel festgestellt. So wurden die Anzahl der Pkw-Stellplätze und die Anzahl der Fahrradabstellanlagen als zu gering bemängelt. Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens sind die vorhandenen Stellplätze für Pkws und für Fahrräder komplett belegt. Pendler, die keinen Stellplatz in der P&R-Anlage vorfinden, parken bevorzugt in der nahe liegenden Diedrich-Freels-Straße und behindern dort den Anliegerverkehr.

Gestaltung

Als Erweiterungsfläche der P&R-Anlage bietet sich die bestehende Grünfläche zwischen der jetzigen P&R-Anlage und der Schloßstraße, gegenüber der Einmündung zum Ollerkamp, an. Die vorhandene Anlage kann durch neu herzustellende Parktaschen im direkten Bahnhofsbereich ergänzt werden, wobei ein Stellplatz behindertengerecht ausgebildet wird.

Zur Erweiterung wird die Verlegung einer fußläufigen Anbindung erforderlich, die zukünftig parallel zum Verlauf der Ladestraße wieder ihren Anschluss an den Gehweg der Schloßstraße finden wird. Im unmittelbaren Bereich nördlich des Bahnhofsgebäudes wird die Erweiterung der Fahrradstandüberdachung entstehen. Die vorgesehene Fläche liegt momentan unbefestigt brach, hier ist stets wildes Parken zu beobachten.

Erweiterung der Park&Ride-Anlage

Sämtliche neu herzustellenden Parktaschen werden als Senkrechtparker konzipiert. Sämtliche Stellplätze werden in 2,50 m Breite und 4,30 m Tiefe zuzüglich eines 0,70 m Überhangstreifens angelegt; davon wird ein Stellplatz mit einer Breite von 3,50 m behindertengerecht ausgebildet.

Die Fahrgasse wird mit 6,0 m Breite in Anlehnung an die Gestaltung der fertig gestellten Anlage bituminös befestigt, die Parktaschen abweichend mit farbigem Betonsteinpflaster gestaltet. Als Einfassung sind Betonsteinrundborde vorgesehen. Die zu verlegende fußläufige Anbindung erhält als Fortsetzung des bestehenden Gehweges ebenfalls eine Befestigung aus Betonsteinpflaster im Farbton opalit.

Erweiterung Fahrradüberdachung (B&R-Anlage)

Um die optische Anpassung der geplanten Anlage an die vorhandene B&R-Anlage zu gewährleisten, soll ein Überdachungstyp der gleichen Bauart Verwendung finden. Eine gleichartig transparente Ausführung mit kleinen Satteldächern und grün lackierten Pfosten und Streben erhöht den Wiedererkennungswert durch Kunden. Mit der äußeren Abmessung von 16,0 m Länge und 10,0 m Tiefe entspricht die geplante Anlage in etwa den Maßen der vorhandenen Anlage und schafft somit eine Unterstellmöglichkeit für weitere Räder. Als Fahrradparker kommen Anlehnbügel zu Einsatz, die einen hohen nutzungsfreundlichen Wert haben.

Einmündungen / Zufahrt

Bisher kann die für Schrägparker angelegte P&R-Anlage im Einrichtungsverkehr ausschließlich mittels einer Zufahrt im Nahbereich des Empfangsgebäudes angefahren werden. Am bisherigen Ende der Anlage befindet sich die Ausfahrt auf die Ladestraße. Dies wird auch weiterhin so Bestand haben. Davon ausgehend, dass Kunden stets die dem Empfangsgebäude nahe liegenden Parkplätzen am ehesten besetzen werden, macht eine weitere Zufahrt von der Ladestraße auf die Anlage keinen Sinn. Als vorteilhaft kann somit die Erhaltung der bisherigen Zu- und Ausfahrt der Anlage betrachtet werden.

Entwässerung

Im Zuge des Ausbaus der Ladestraße wurden die Oberflächen- und Schmutzwasserentwässerung neu geordnet. Die Erweiterungsfläche der P&R-Anlage kann an die vorhandene Regenwasserkanalisation in der Ladestraße angeschlossen werden. Die Entwässerung der Parkflächen erfolgt durch Regeneinläufe in den Entwässerungsrinnen, die durch Ablaufleitungen DN 150 an den vorhandenen Regenwasserkanal angebunden werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Erweiterung der P&R-Anlage wurde eine Kostenermittlung aufgestellt. Die Gesamtkosten werden mit rd. 212.960,00 € veranschlagt. Hiervon sind 204.881,60 € förderfähige Kosten.

Vom Zweckverband Bremen-Niedersachsen (ZVBN) werden 5% der Herstellkosten als Zuschuss für die Planung und 12,5 % der förderfähigen Kosten als Zuschuss zur Baumaßnahme gewährt. Die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) fördert die Maßnahme mit 75% der förderfähigen Kosten.

Unter Berücksichtigung der Zuschüsse des ZVBN und der LNVG ergibt sich eine Förderung von ca. 188.000 € .

Mittel stehen im Haushaltsplan sowohl als Ausgabe als auch als Einnahme in entsprechender Höhe zur Verfügung.

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan

Anlage 2 – Lageplan Fahrradabstellanlage

Anlage 3 – Lageplan Park&Ride-Anlage

Anlage 4 – Fahrradstandüberdachung