
Erläuterungsbericht

zur P+R-Anlage

am Haltepunkt Seefeld

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	2
2	Bestand	3
3	Variantenuntersuchung in der Vorplanung	4
	3.1 Allgemein	4
	3.2 Senkrechtaufstellung	4
	3.3 Schrägaufstellung	4
	3.4 Längsaufstellung	5
4	Beschreibung der geplanten Maßnahmen	5
	4.1 Park+Ride-Anlage	5
	4.2 Bike+Ride-Anlagen	7
5	Erschließung / Verkehrsablauf	7
6	Baurecht	8
7	Sonstiges	8
8	Bauzeiten	8
9	Kosten	8

1 Allgemeines

Aufgrund insbesondere stetig steigender Rohstoffkosten sowie dem zeitgerechten Neu- oder Umbau von Bahnhöfen / Haltepunkten entwickelt sich ein Trend dahingehend, Reisen im Individualverkehr auf kurze Strecken zu begrenzen und im weiteren Verlauf auf Verkehrsmittel des ÖPNV umzusteigen. Aus diesen Gründen wird der Bahnhofhaltepunkt in Seefeld im Jahr 2018 modernisiert. Nach Modernisierung soll der Haltepunkt täglich 180 bis 200 Reisende bedienen.

Um die mobile Erreichbarkeit und somit auch die Akzeptanz des Haltepunktes zu optimieren, werden von der zuständigen Stadt Werneuchen eine angrenzende P+R-Anlage sowie Fahrradabstellanlagen geplant. Die hier ausgearbeitete Unterlage beinhaltet die Entwurfsplanung dieser dafür vorgesehenen Anlagen.

Geplant sind Park & Ride Anlagen und Bike & Ride Anlagen in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteiganlagen.

Der Bedarf der Anlagen leitet sich insbesondere aus Folgendem ab:

- Modernisierung des Haltepunktes
- keine ausgewiesene P+R Anlage vorhanden, derzeitige Flächen zum Parken im maroden Zustand, kein Ausstattungsstandard
- derzeit keine Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteiganlagen vorhanden

Die Dimensionierung der Anlagen wurde anhand der „Arbeitshilfe zur Ermittlung des Bedarfs an P&R-Stellplätzen im Umfeld von Haltepunkten des SPNV“, herausgegeben vom Landesbetrieb Mobilität, ermittelt. Danach wurde hier, bei Kleinanlagen bis zu 20 Stellplätzen, eine Situationsanalyse nach Ortsbegehung und Abschätzung der benötigten Stellplätze durchgeführt.

Die Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen wurde anhand des Leitfadens zur Planung von Bike + Ride Anlagen im ÖPNV mit ca. 10 % der Summe an Ein- und Aussteigern am Bahnhofhaltepunkt ermittelt.

2 Bestand

Die neu geplanten Anlagen sollen nördlich der Bahnsteiganlagen auf Grundstücken im kommunalen Eigentum entstehen. Das Baufeld besteht hier hauptsächlich aus mit Beton befestigten Platten. Eine Regenwasserkanalisation ist nicht vorhanden.

Zum Baugrund im Baufeld wurde ein Gutachten mit folgenden Ergebnissen erstellt: Der Baugrund weist für die geplanten Baumaßnahmen grundsätzlich ausreichende Tragfähigkeit auf, in Bereichen von Bodenauffüllungen kann ein Bodenaustausch erforderlich werden; die Bodenverhältnisse sind für eine Versickerung von Regenwasser bedingt bis nicht geeignet; der Baugrund wird der LAGA Einstufung Z1.1 zugeordnet; der anstehende Baugrund wird in die Frostempfindlichkeitsklasse F2 eingestuft.

Zur Planung der neuen Anlagen wurden Ergebnisse örtlich durchgeführter Vermessungsarbeiten zu Grunde gelegt.



Bestand Parkfläche / Bereich Neuplanung

3 Variantenuntersuchung in der Vorplanung

3.1 Allgemein

In der Vorentwurfsplanung wurden verschiedene Varianten mit folgendem Ergebnis untersucht: Die zur Verfügung stehenden Flächen für die neuen Anlagen sind durch die im Eigentum der Kommune befindlichen Flächen vorgegeben. Es handelt sich hierbei um einen Korridor von ca. 75 m Länge und ca. 14 m Breite. Zusätzlicher Grunderwerb ist aufgrund angrenzender Bebauung nicht möglich. Die zur Verfügung stehenden Flächen enden in einer Sackgasse, so dass Ein- und Ausfahrt der neuen Anlagen an gleicher Stelle zu planen sind. Zur Planung der Anlagen wurde die EAR „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs“ zugrunde gelegt.

In der Variantenuntersuchung wurden insgesamt drei Varianten untersucht und bewertet, die sich hauptsächlich in der Aufstellung der Parkflächen (Senkrechtaufstellung, Schrägaufstellung, Längsaufstellung) unterscheiden.

3.2 Senkrechtaufstellung

- optimale Flächennutzung
- hohe Anzahl von Parkplätzen
- guter Verkehrsablauf in der Anlage
- geringer Eingriff in angrenzende Flächen

Die Variante wurde in der Entwurfsplanung weiter verfolgt und gemäß dem unter 3.3 und 3.4 Genannten als Vorzugsvariante bewertet.

3.3 Schrägaufstellung

- optimale Flächennutzung
- hohe Anzahl von Parkplätzen
- mangelhafter Verkehrsablauf in der Anlage aufgrund entgegengesetzter Fahrbeziehungen zum Ein- bzw. Ausfahren aus der Anlage (Sackgasse ohne Wendemöglichkeit)
- Eingriff in angrenzende Flächen

Die Variante wurde insbesondere aufgrund mangelhafter Verkehrsabläufe nicht weiter verfolgt.

3.4 Längsaufstellung

- unwirtschaftliche Flächennutzung
- geringe Anzahl von Parkplätzen
- mangelhafter Verkehrsablauf in der Anlage aufgrund entgegengesetzter Fahrbeziehungen zum Ein- bzw. Ausfahren aus der Anlage (Sackgasse ohne Wendemöglichkeit)
- keine Eingriffe in angrenzende Flächen

Die Variante wurde insbesondere aufgrund geringer Parkplätze und mangelhafter Verkehrsabläufe nicht weiter verfolgt.

4 Beschreibung der geplanten Maßnahmen

4.1 Park+Ride-Anlage

Die P+R-Anlage umfasst insgesamt 17 Stellplätze, davon ein Behindertenstellplatz, die über die Bahnhofsstraße erreicht werden. Optional ist die Erweiterung der Anlage im Bereich des ehemaligen Bahnüberganges in der Bahnhofsstraße möglich. Die Anordnung der Stellplätze erfolgt in Senkrechtaufstellung. Für die Einfassung der Parkflächen sind Hochborde vorgesehen, angrenzende Flächen werden als Gehweg und als Grün- und Pflanzstreifen ausgebildet. Ausgestattet wird die neue Anlage mit einer Beleuchtung (Einzelleuchten) an der Stirnseite der Stellplätze und wegweisender bzw. verkehrsregelnder Beschilderung.

Abmessungen:

Die Abmaße der Stellflächen sind mit dem Standardmaß für Senkrechtaufstellung 2,50 m x 4,30 m zzgl. 0,7 m Überhang sowie 3,50 m x 4,30 m zzgl. 0,7 m Übergang für Behinderte vorgesehen. Die optische Trennung der Stellflächen wird über verschieden farbige Aufpflasterungen gestaltet. Die Fahrgasse zur Erschließung der Stellflächen erhält eine Breite von 6,00 m.

Oberbau Parkflächen:

Der Oberbau der neuen Fahrgasse und der Parkflächen erfolgt nach RStO 12 in Belastungsklasse 0,3 mit einer gepflasterten Deckschicht. Die angrenzenden Grün- und Pflanzstreifen sind unbefestigt mit einer 15 cm dicken Oberbodenandeckung, z.T. mit Baumpflanzung, vorgesehen.

Oberbau Parkflächen und Fahrgasse nach RStO 12 in BK 0,3:

8 cm	Betonsteinpflaster	
4 cm	Pflastersand	
15 cm	Schottertragschicht 0/32	$E_{v2} \geq 120 \text{ MN/m}^2$
28 cm	Frostschuttschicht 0/45	$E_{v2} \geq 100 \text{ MN/m}^2$
	Planum	$E_{v2} \geq 45 \text{ MN/m}^2$

55 cm Gesamtdicke

Unterhalb des Planums kann in Teilbereichen ein Bodenaustausch von i.M. ca. 40 cm erforderlich werden. Die Notwendigkeiten sind in der Bauausführung zu klären.

Oberbau Gehwege nach RStO 12 für Gehweg:

8 cm	Betonsteinpflaster	
4 cm	Pflastersand	
15 cm	Schottertragschicht 0/32	$E_{v2} \geq 80 \text{ MN/m}^2$
13 cm	Frostschuttschicht (Boden F1)	
	Planum	$E_{v2} \geq 45 \text{ MN/m}^2$

40 cm Gesamtdicke

Entwässerung:

Eine Regenwasserkanalisation ist im Planungsbereich nicht vorhanden. Daher wird eine neue Sammelleitung DN 200 mit Anschluss an die vorhandene Kanalisation in der Bahnhofstraße vorgesehen. Die Entwässerung der Parkflächen, der Fahrgasse und der Gehwege erfolgt durch Ableitung des Oberflächenwassers über die Querneigung in neue Straßenabläufe, die an die neue Sammelleitung angeschlossen werden.

4.2 Bike+Ride-Anlagen

Die neuen B+R-Anlagen umfassen insgesamt 22 überdachte Fahrradstellplätze wobei von jeweils zwei Stellplätzen pro angeordneten Bügel ausgegangen wird. Optional ist die Erweiterung der Anlage neben der vorgesehenen Anlage möglich. Die Anlage wird über die neue P+R-Anlage oder über die Rampe Krummenseer Straße erschlossen. Ausgestattet wird die neue Anlage mit einer als Stahlkonstruktion ausgebildeten Überdachung, Fahrradbügeln und einer Beleuchtung. Da die Anlage im Einschnittsbereich angrenzender Grundstücke vorgesehen ist, muss diese rückseitig mit einer Fertigteilwinkelstützwand $h = 0,75 \text{ m}$ eingefasst werden.

Neben den überdachten Stellplätzen werden noch zwei abschließbare Fahrradboxen in Fertigteilbauweise vorgesehen.

Abmessungen:

Die Abmessungen der Fahrradstellfläche beträgt $11 \text{ m} \times 2,5 \text{ m}$, es werden insgesamt 11 Bügel mit $L = 100 \text{ cm}$ sowie $H = 80 \text{ cm}$ und einem Bügelabstand von $1,0 \text{ m}$ vorgesehen.

Die Fahrradboxen haben die Abmessungen von je $2,05 \text{ m} \times 0,85 \text{ m} \times 1,25 \text{ m}$.

Oberbau:

Der Oberbau der Stellflächen erfolgt analog zu den Gehwegen.

Entwässerung:

Die Entwässerung der überdachten B+R-Anlage erfolgt über ein Fallrohr mit Anschluss an die neue Sammelleitung.

5 Erschließung / Verkehrsablauf

Die neu geplante Anlage wird von der Bahnhofsstraße aus erreicht. Die Fahrgasse in der P+R-Anlage ist für den Begegnungsverkehr ausgelegt.

6 Baurecht

Zu den geplanten Baumaßnahmen wird ein Bauantrag bei der zuständigen Genehmigungsbehörde eingereicht.

Alle zur Herstellung der neuen Anlagen erforderlichen Flächen sind im Eigentum des Bauherren.

7 Sonstiges

Nach derzeitigem Planungsstand ergeben sich keine Kollisionen mit bestehenden Kabel- und Leitungstrassen.

8 Bauzeiten

Der Baubeginn der Baumaßnahmen ist für Anfang September 2018, das Bauende für Ende November 2018 vorgesehen.

Für die o.g. Maßnahmen wurde ein Rahmenterminplan erstellt und ist dieser Unterlage beigelegt.

9 Kosten

Für die o.g. Maßnahmen wurde eine Kostenberechnung durchgeführt und ist dieser Unterlage beigelegt.