



Bereich Tiefbau
Az: 66
Datum: 22.09.2006

2006/202
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 3 (Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr)	26.10.2006	I.

Betreff

Prüfauftrag an die Verwaltung zur Erweiterung des Angebotes an Park-and-Ride-Plätzen am Hauptbahnhof

Finanzielle Auswirkungen

☒ keine haushaltsmäßige Berührung

☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der B 3 nimmt die vom Bereich Tiefbau aufgezeigten Erweiterungsvarianten zum P + R – Parkplatz zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung die Realisierungsbedingungen hierfür, wie z.B. Grunderwerb, notwendige Bodensanierungen, Entwässerung usw. näher zu prüfen und die Ergebnisse einschließlich daraus abschätzbarer Kosten in einer der nächsten Sitzungen vorzustellen.

Nachdem in einer ersten Sondierung beim Zuschussgeber eine 75%-ige Förderung als denkbar signalisiert wurde, soll vorbeugend eine Anmeldung zur Aufnahme in das Förderprogramm vorgenommen werden.

D o b r i n d t
Technischer Beigeordneter

Sachverhalt

Als Bestandteil der Internationalen Bauausstellung Emscherpark (IBA) war vor etwa sechs Jahren im Zuge der Bahnhofsumgestaltung auch die P + R – Anlage nördlich des Hauptbahnhofes mit einer Kapazität von 190 Pkw-Stellplätzen mit errichtet worden. Bereits nach kurzer Zeit war die Anlage zu 100% ausgelastet, so dass in der Folgezeit immer mehr Bahnpendler auf Nebenstraßen und sonstige beparkbare Flächen in Bahnhofsnähe auswichen.

Insbesondere ist hier eine städtische Fläche in der Llandstraße mit ca.45 Stellplätzen zu nennen, die auch schon vor dem Bau der heute vorhandenen P + R – Anlage als Pendlerparkplatz genutzt wurde.

Es wurde aber auch auf Flächen des alten Güterbahnhofes und in den Bereich Hermannstraße / Sofienstraße ausgewichen.

Mit dem Ausbau dieser beiden Straßen im letzten Jahr konnte hier schon eine Erweiterung vorhandener Parkplatzflächen vorgenommen werden.

Die Einfahrt zum alten Güterbahnhof wurde aus Sicherheits- und Haftungsgründen für die Öffentlichkeit verboten, da sich die Fläche nicht in städtischem Besitz befindet und unmittelbar an die Bahnanlagen angrenzt.

Verhandlungen mit der DB AG zum Erwerb einer Teilfläche, die zum Beparken noch in zumutbarer Entfernung zu den Bahnsteigen gelegen hätte, führten zu keinem Ergebnis. Da das beparkte Grundstück in der Llandstraße aber künftig als Baugrundstück vermarktet werden soll, würde sich mit dessen Wegfall als Parkplatzfläche die Stellplatzsituation um den Hauptbahnhof verschärfen.

Der vom Verkehrsverbund Rhein Ruhr für die Zukunft prognostizierte zusätzliche Bedarf an Pendlerparkplätzen umfasst eine Größenordnung von 200 bis 250 Stellplätzen.

Diese Bedarfsentwicklung war offensichtlich zum Zeitpunkt des Baus der P + R – Anlage so nicht vorhersehbar.

Folgerichtig wird durch politische Gremien und Verwaltung schon seit einiger Zeit nach Möglichkeiten einer Erweiterung gesucht. Dies drückt sich u.a. aktuell im Beschluss des B 1 vom 06.12.2005 aus, in dem die Verwaltung aufgefordert wird, entsprechende Konzepte hierzu vorzulegen.

Die Größenordnung des künftigen Bedarfs zeigt aber auch, dass hierfür kleinteilige im Bahnhofsumfeld verstreute Erweiterungen von Stellplatzangeboten als wenig zielführend einzustufen sind.

Als naheliegende und relativ einfache Möglichkeit zur Schaffung einer zusätzlichen größeren Stellplatzanzahl scheint zunächst eine Erweiterung in Verlängerung der vorhandenen Parkgasse am Ende der P + R - Anlage in westliche Richtung auf den offensichtlich nicht mehr genutzten Bahnflächen. (vgl.Übersichtsluftbild)

Hiergegen sprechen aber drei Gründe:

Zum Einen würde sich der Fußweg vom Ende des Parkplatzes zu den Bahnsteigen von heute 300m auf 600m verlängern, wogegen die Richtlinien hierfür eine maximale Entfernung von 150m vorsehen.

Zum Anderen könnte der festgestellte Erweiterungsbedarf durch die maximal möglich erscheinende Verlängerung nur einer Parkgasse nicht abgedeckt werden.

Schließlich würde bei einer Verlängerung der Parkgasse bis zum Anschlussgleis der Rütgerswerke die Gefahr bestehen, dass sich hier ein Schleichweg zwischen Rütgerssiedlung und Hauptbahnhof mit „wildem“ Gleisquerungen etablieren würde.

Aus diesen Gründen wird von der Bauverwaltung eher eine Erweiterung unter Nutzung der Fläche westlich der vorhandenen zweiten Parkgasse favorisiert. Dadurch würde hier eine kompaktere Parkplatzfläche entstehen, die auch für eine Aufstockung durch eine zweite Ebene geeignet erscheint.

Bereits bei der Planung der z.Z. in Aufbereitung und Erschließung befindlichen ehemaligen Klöckner-Becorit –Fläche wurde die Option eingearbeitet, über eine Erschließungsstraße dieser Fläche, eine erweiterte P + R – Anlage erreichen zu können. So könnte bereits vom Kreisverkehr Siemensstraße / Wartburgstraße aus die Zubringung zur P + R – Anlage aus Richtung Norden erfolgen.

Dieses Konzept wurde auch deshalb verfolgt, weil bereits heute die Ein- und Ausfahrt von der Wartburgstraße zur P + R – Anlage in unmittelbarer Nähe zur Straßenunterführung am Bahnhof mit anschließender Ampelanlage als kritisch einzustufen ist. Hier müssen sich ausfahrende Fahrzeuge bei relativ schlechten Sichtverhältnissen in den zügig fließenden Verkehr einfädeln. Auch ist bei rot an der Ampel öfters Rückstau bis zu dieser Ein- und Ausfahrt zu beobachten.

Bei Verdoppelung der Kapazität der P + R – Anlage ist abzusehen, dass dann hier keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr gegeben ist und mit zusätzlichen Sicherheitsproblemen an dieser Stelle gerechnet werden muss. Aus diesem Grund sollte die Option einer Anfahrbarkeit der P + R – Anlage über den künftigen Gewebepark auf jeden Fall genutzt werden.

Wenn es zu einer Aufstockung der P + R – Anlage käme, so wäre auch ein direkter Übergang von der oberen Ebene auf die Bahnsteige in Betracht zu ziehen, was auch die heutigen Wegelängen vom hinteren Ende des Parkplatzes zu den Bahnsteigen erheblich verkürzen würde.

Die in beigegefügt Anlagen in möglichen Realisierungsstufen dargestellte Erweiterung der P + R – Anlage ist jedoch noch hinsichtlich ihrer Realisierbarkeitsbedingungen wie Grunderwerb, Untergrundsanierung, Grünflächenersatz (Wald) sowie Förderung und Vertragsgestaltung mit der DB AG genauer zu untersuchen bzw. zu prüfen. Deshalb soll zunächst einmal über eine grundsätzliche Weiterverfolgung dieses planerischen Grundkonzepts entschieden werden.

Zu einer einigermaßen soliden Kosteneinschätzung wären noch gezielte planerische Voruntersuchungen z. B. zu Untergrundkontaminationen, Umgang mit sonstigen unterirdischen Anlagen, Entwässerungs- / Versickerungsmöglichkeiten usw. durchzuführen bzw. in Auftrag zu geben.

Mit der Bezirksregierung Münster wurde zwischenzeitlich ein Gespräch zu den Fördermöglichkeiten geführt. Hiernach besteht derzeit die Möglichkeit einer 75%-igen Förderung bei einem Limit von 5.150,-€ / Stellplatz ebenerdig und 9.200,-€ in einer Parkpalette. Die erforderliche Flächenaufbereitung sowie die angedachte Brücke zu den Bahnsteigen könnten unabhängig von dem Limit / Stellplatz bzw. zusätzlich hierzu gefördert werden.

Wegen der sich abzeichnenden Kostenintensität wurde auch verwaltungsseitig in Betracht gezogen, die in der Vorlage vorgeschlagene Erweiterungsfläche zu meiden und die P + R – Anlage im südöstlichen Teil der angrenzenden Fläche des Mittelstandsparkes zu erweitern. Dies hätte den Vorteil, eine aufbereitete Fläche in geeigneter fußläufiger Nähe zu den Bahnsteigen nutzen zu können. Auch hier schien, je nach beabsichtigter Flächeninanspruchnahme, der Parkplatzbedarf in einer oder in zwei Ebenen abdeckbar.

Nach Prüfung und Rücksprache mit dem Fördergeber ist diese Standortvariante aber wegen der zweckgebundenen EU Fördermittel für den Mittelstandspark nicht möglich und muss somit entfallen.

Die beigegefügt Unterlagen werden bei Bedarf in der Ausschusssitzung näher erläutert.