

Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig: Bahnhofsrahmenplanung Baddeckenstedt

Projektvorstellung
Baddeckenstedt, 22. September 2020

Roland Neumann (Agentur BahnStadt)

■ Inhalt

1. Die Agentur BahnStadt: kurze Bürovorstellung
2. Allgemeine Aussagen zur Bahnhofsentwicklung
3. Das Projekt Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig
4. Die Rahmenplanung für den Bahnhof Baddeckenstedt

1. Die Agentur BahnStadt: kurze Bürovorstellung

■ **Daten und Fakten**

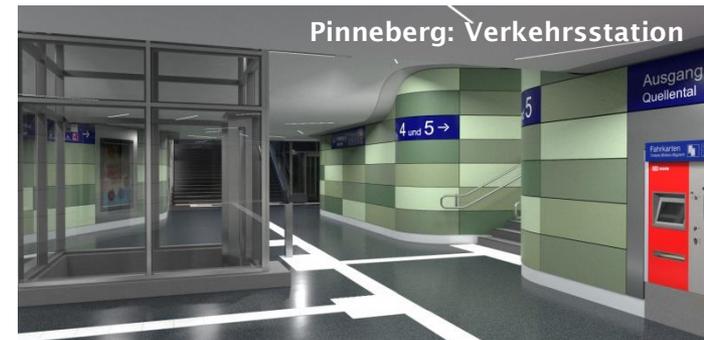
- Gründung der Agentur BahnStadt im Jahr 1997 und der stationova GmbH im Jahr 2006
- Bürostandort: Berlin-Prenzlauer Berg
- Enge Kooperation als Bürogemeinschaft mit Überschneidungen in der Geschäftsführung und der Projektbearbeitung
- Mitarbeiter aus den Bereichen Architektur, Bauingenieurwesen, Stadt- und Regionalplanung sowie Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft

■ **Erfahrungen und Kompetenzen**

- Auftraggeber:
 - Kommunen (Bahnhofsentwicklung als kommunale Aufgabe)
 - Aufgabenträger
 - Deutsche Bahn AG
- Umfangreiche Kenntnisse der Akteure bei der Bahnhofsentwicklung:
 - Deutsche Bahn AG (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Services Immobilien GmbH, DB E+C GmbH ...)
 - Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
 - Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Förderbehörden (u.a. LNVG)
- Spezielle Kenntnisse in den Bereichen Flächenfreistellung und Grunderwerb (Bahnflächen und Empfangsgebäude), Planrecht und EBA, technische Rahmenbedingungen und Vorschriften der DB AG (Regelwerk DB/EU), Fördermittelakquise
- Erfahrungen im Bereich Projektkommunikation und Bürgerbeteiligung (u.a.: Steuerung komplexer Gemeinschaftsvorhaben, Organisation und Moderation von Planungswerkstätten)

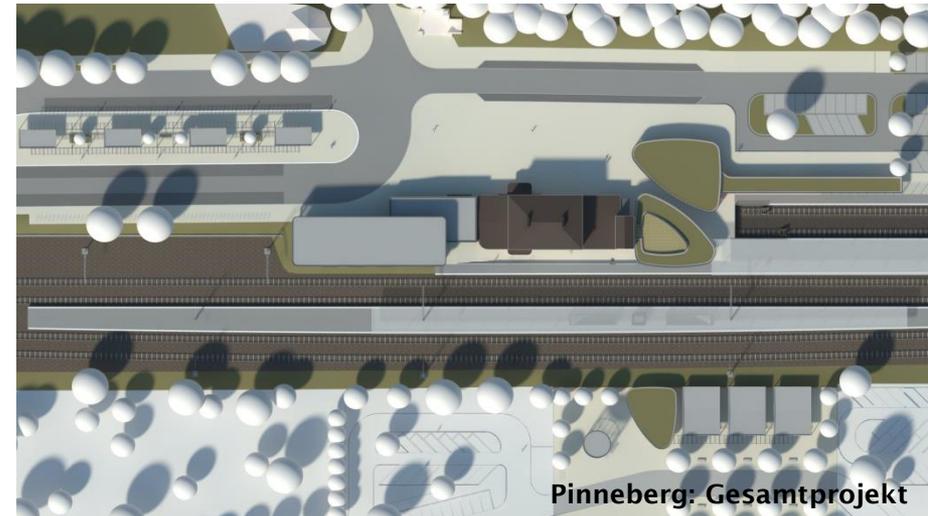
■ Aufgabenfelder

- Städtebauliche Rahmenplanungen und verkehrliche Machbarkeitsstudien
- Gestaltungsstudien für bauliche Anlagen und Konzepte für Empfangsgebäude
- Objektplanungen für Verknüpfungsanlagen, Erschließungsbauwerke und Empfangsgebäude
- Projektsteuerung und Verfahrenskoordination
- Bürgerbeteiligung und Kommunikation



■ Selbstverständnis und „Philosophie“

- Ziel: Entwicklung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern zu funktional und gestalterisch rundum zufriedenstellenden Anlagen
- Dabei: keine isolierte Betrachtung der verkehrlich-funktionalen oder architektonisch-gestalterischen Gesichtspunkte (Bahnhof bzw. Bahnhofsumfeld als städtebauliches, architektonisches, verkehrsplanerisches und verkehrstechnisches Querschnittsthema)
- These: Die Planung von Bahnhofsumfeldern ist grundsätzlich eine städtebauliche und freiraumplanerische Aufgabe, die ein fundiertes Wissen verkehrlich-funktionaler und bahnspezifischer Aspekte voraussetzt



■ Projekte (Auswahl)



2. Allgemeine Aussagen zur Bahnhofsentwicklung

■ Der Bahnhofsvorplatz als Ort der Verknüpfung

- Bahnhofsvorplätze bzw. -umfelder erfüllen in erster Linie eine verkehrliche Funktion: Zugang zur Bahn, Verknüpfung mit den Zubringersystemen (ÖPNV/Bus, Fahrrad, Pkw) und fußläufige Erreichbarkeit
- Das bedeutet, dass sie verkehrlich „funktionieren“ müssen:
 - ausreichende Anzahl an ÖPNV-Haltestellen, betrieblich und verkehrlich zukunftsfähiges Konzept, kurze Wege, gute Auffindbarkeit, fahrgastfreundliche Gestaltung ...
 - ausreichende Anzahl hochwertiger Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
 - ausreichende Anzahl an Park+Ride-Stellplätzen, um den Ansprüchen der Pendler gerecht zu werden; allerdings gilt hier, dass aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht eventuell gegengesteuert werden muss



■ Der Bahnhofsvorplatz als Ort der Kommunikation

- Bahnhofsvorplätze und -umfelder dienen nicht nur der Erschließung und des Umstiegs, sondern sind zentrale Orte, die den Reisenden eine Vielzahl an Informationen bieten (z.B. über mögliche Aktivitäten in der Umgebung, Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten u.v.m.)
- Zum „Funktionieren“ eines Bahnhofsvorplatzes gehört also mehr als die Erfüllung technischer und verkehrlicher Ansprüche (z.B.: kurze Wege, Barrierefreiheit, ausreichendes Stellplatzangebot):
 - Treffpunkt, Abholen und Verabschieden
 - Information, Kommunikation, öffentliches WLAN etc.
 - Aufenthaltsqualität: Bahnhöfe haben eine Funktion als „Tor zur Bahn“ und „Tor zur Stadt“; es ist wichtig, wie die Reisenden „in Empfang genommen“ werden



Öffentlicher Raum als Treffpunkt und Ort der Ruhe und Attraktion

- **Der Bahnhofsvorplatz als gestalteter öffentlicher Raum**
 - Gestaltung ist kein „Zusatznutzen“, sondern Voraussetzung für Akzeptanz und positives Image; insbesondere das Sicherheitsempfinden hängt maßgeblich von Gestaltungsaspekten ab: Großzügigkeit, Tageslicht, Vermeidung dunkler Ecken, Verwendung angenehmer Materialien etc.
 - Hinzu kommt die Vandalismusprävention: anspruchsvoll gestaltete öffentliche Räume sind weniger zerstörungsanfällig als solche, die lieblos und banal wirken



Zugang zur Personenunterführung in Königs Wusterhausen und Bahnhofsvorplatz in Baar (Schweiz)

3. Das Projekt Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig

■ Standorte

■ Bahnhofsrahmenpläne:

- Gifhorn
- Goslar
- Helmstedt
- Langelsheim
- Peine
- Salzgitter-Bad
- Seesen

■ „Rahmenpläne light“:

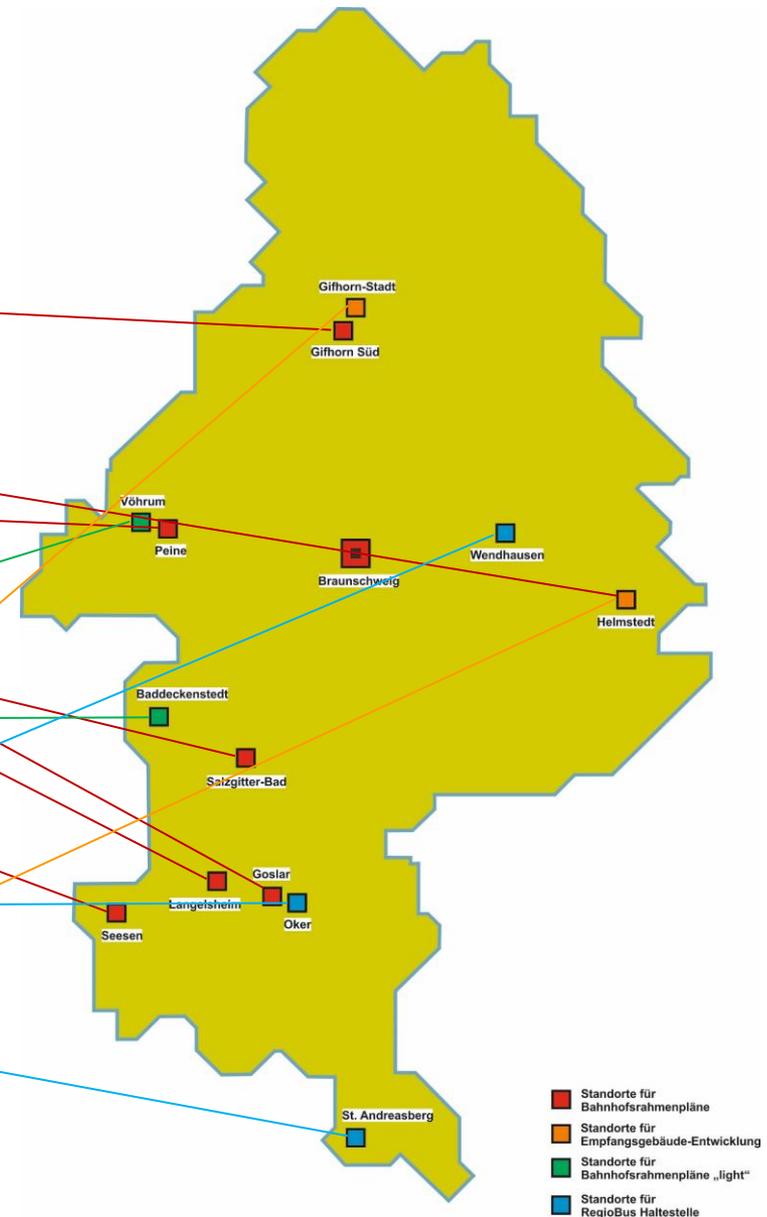
- Baddeckenstedt
- Vöhrum

■ Standorte für RegioBus-Haltestellen:

- Oker
- St. Andreasberg
- Wendhausen

■ Empfangsgebäude-Entwicklungen:

- Gifhorn-Stadt
- Helmstedt



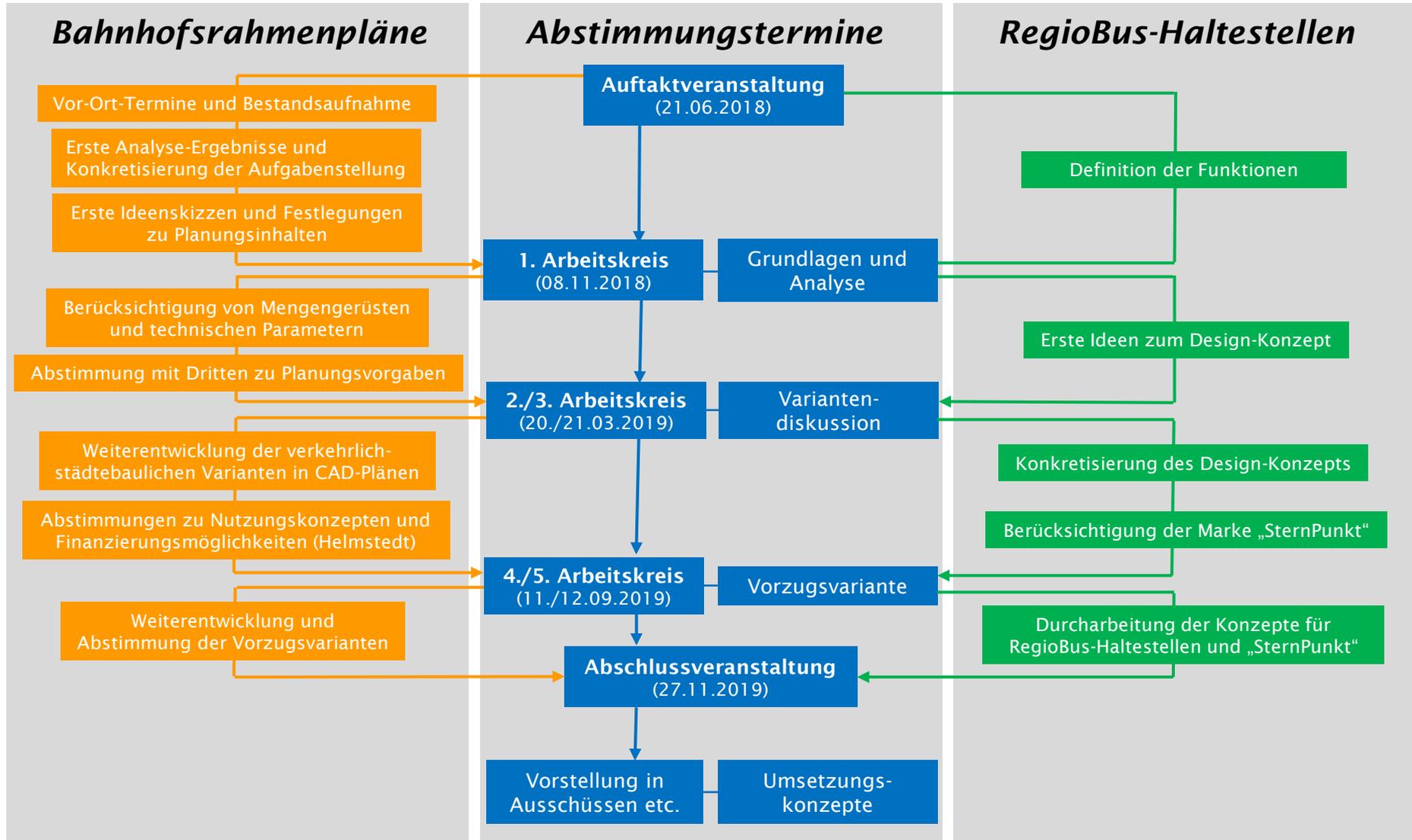
■ Ausgangslage und Themen

- Trotz großer Fortschritte bei der Gestaltung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern (Ausbau von Verkehrsstationen, kommunales Engagement im Umfeld und bei der Verkehrsverknüpfung) gibt es nach wie vor vielerorts Handlungsbedarf; daher: Erarbeitung von Bahnhofsrahmenplänen an ausgewählten Standorten
- Themen (Bahnhofsrahmenpläne):
 - Funktionalität, Dimensionierung und Gestaltung von Verknüpfungsanlagen (Bus, Bike+Ride, Park+Ride, Wegebeziehungen, städtebauliche Integration)
 - Erschließung und Wegebeziehung (Wege zwischen den Zubringersystemen und der Bahn; räumliche Beziehung Bahnhof – Innenstadt)
 - städtebauliche Integration und Aufenthaltsqualität (Bahnhof als „Tor zur Stadt“ und „Tor zur Bahn“)
- Neben den Bahnhofsrahmenplänen:
 - Entwicklung eines modellhaften Haltestellentyps für den RegioBus und Übertragung auf ausgewählte Standorte
 - Entwicklung einer Mobilitätsstation mit innovativen, fahrgastfreundlichen Funktionen

■ Motivation und Ziele

- Der Regionalverband Großraum Braunschweig sieht sich als Initiator eines koordinierten und verzahnten Herangehens mit dem Ziel, ausgewählte Bahnhöfe/Bahnhofsumfelder aufzuwerten
- Dies bedeutet keine „Planung von oben“; die projektbeteiligten Kommunen bleiben die „Herren des Verfahrens“, geben die jeweiligen Aufgabenschwerpunkte vor und entscheiden letztlich über die Maßnahmen
- Wichtigste Ziele:
 - Erarbeitung abgestimmter und tragfähiger Konzepte für die Gestaltung der Bahnhofsumfelder
 - Übertragbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen
- Dabei kann die Bandbreite der Themen/Aufgaben je nach Situation vor Ort stark variieren – Beispiele sind:
 - die Entwicklung eines ungenutzten Empfangsgebäudes
 - die qualitative und quantitative Aufwertung der Verknüpfungsanlagen (Bus, Taxi, Fahrrad, Pkw)
 - die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Verbesserung der Wegeverbindung zur Innenstadt
 - die städtebauliche Verdichtung im Bahnhofsumfeld (Bahnhof als Motor der Stadtentwicklung)

Meilensteine



4. Die Rahmenplanung für den Bahnhof Baddeckenstedt

■ Rahmenbedingungen

- Verkehrsaufkommen: 410 Ein-/Aussteiger (durchschnittlicher Werktag; Stand 2016)
- Verkehrsgünstige Lage an der B6
- geplante Planungsvereinbarung zwecks barrierefreiem Stationsausbau zwischen Regionalverband und Deutscher Bahn AG
- Defizite:
 - nicht barrierefreie Bushaltestelle und unzureichende Wartefunktionen
 - geringe Attraktivität und Funktionalität der Bike+Ride-Anlagen



Bestandsfotos

■ Aufgabenstellung

- Herstellung der Barrierefreiheit und Aufwertung der Busverknüpfung
- Umgestaltung der Vorplatzsituation mit Fokus auf Aufenthaltsqualität
- qualitative und quantitative Aufwertung der Bike+Ride-Anlagen
- Erschließung der Südseite als Option mit Funktionen für Bike+Ride und Park+Ride
- Mengengerüste Bike+Ride:
 - Bestand: 51 Stellplätze
 - Zielgröße: 96 Stellplätze in qualitativ hochwertiger Abstellanlage; bei Bedarf: Sammelschließanlage



Luftbild und erste Ideenskizze

■ Variantendiskussion

- 4 Varianten mit unterschiedlichem Umgang mit der Verknüpfung (Bus, Pkw), der Verkehrsstation (Bahnsteiglage und -erschließung) sowie der Einbeziehung bzw. Gestaltung der Bahnhofssüdseite:
 - Variante 1: Gleis-/Bahnsteiganlagen im Bestand; keine Entwicklung der Südseite
 - Variante 2: Gleis-/Bahnsteiganlagen im Bestand; Anbindung der Südseite
 - Variante 3: Neubau eines südlichen Außenbahnsteiges; Entwicklung der Südseite (Anbindung, Verkehrsverknüpfung)
 - Variante 4: weitgehende Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes (Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion); Neubau eines südlichen Außenbahnsteiges; Entwicklung der Südseite (Anbindung, Verkehrsverknüpfung)

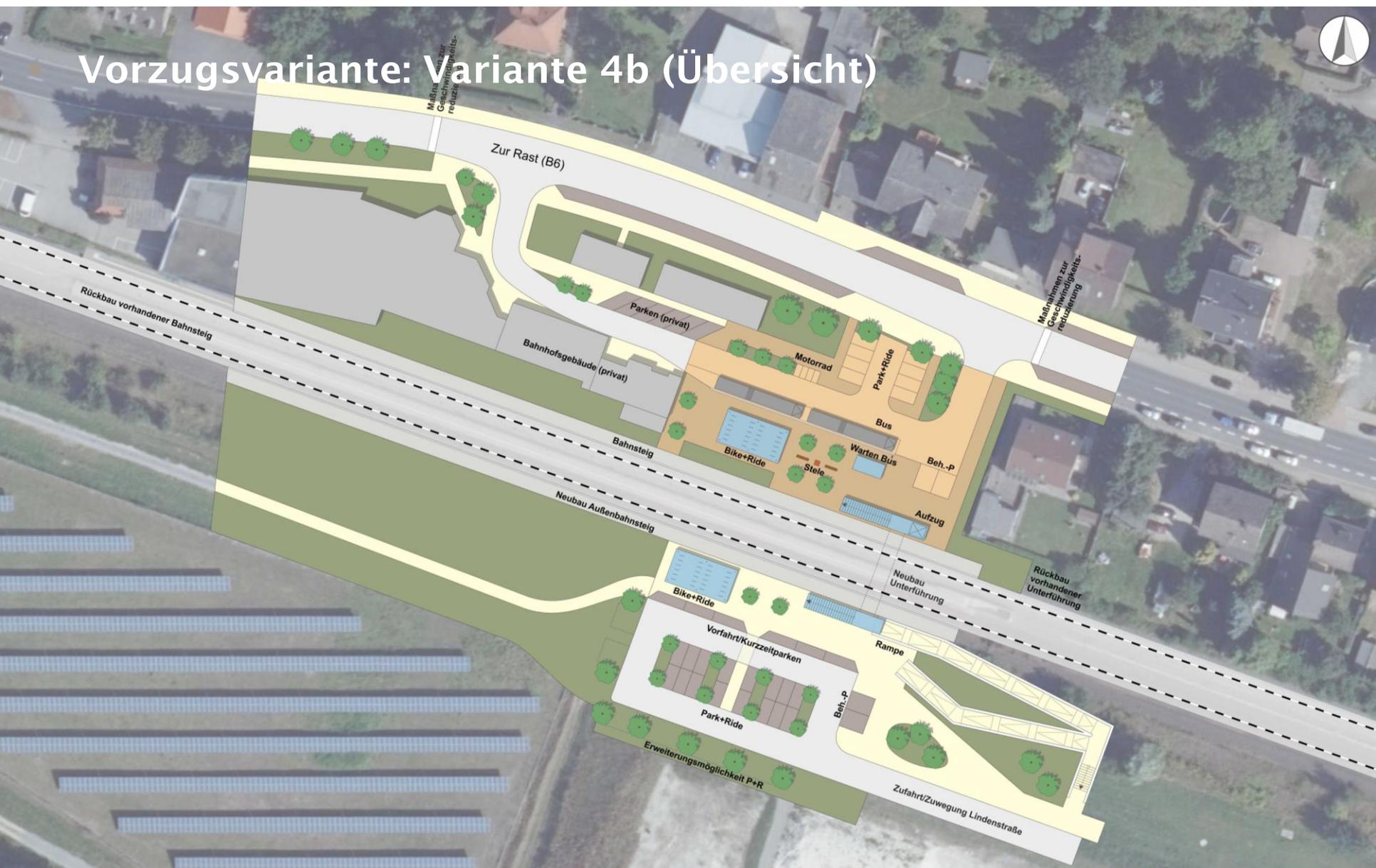


■ Weiterentwicklung

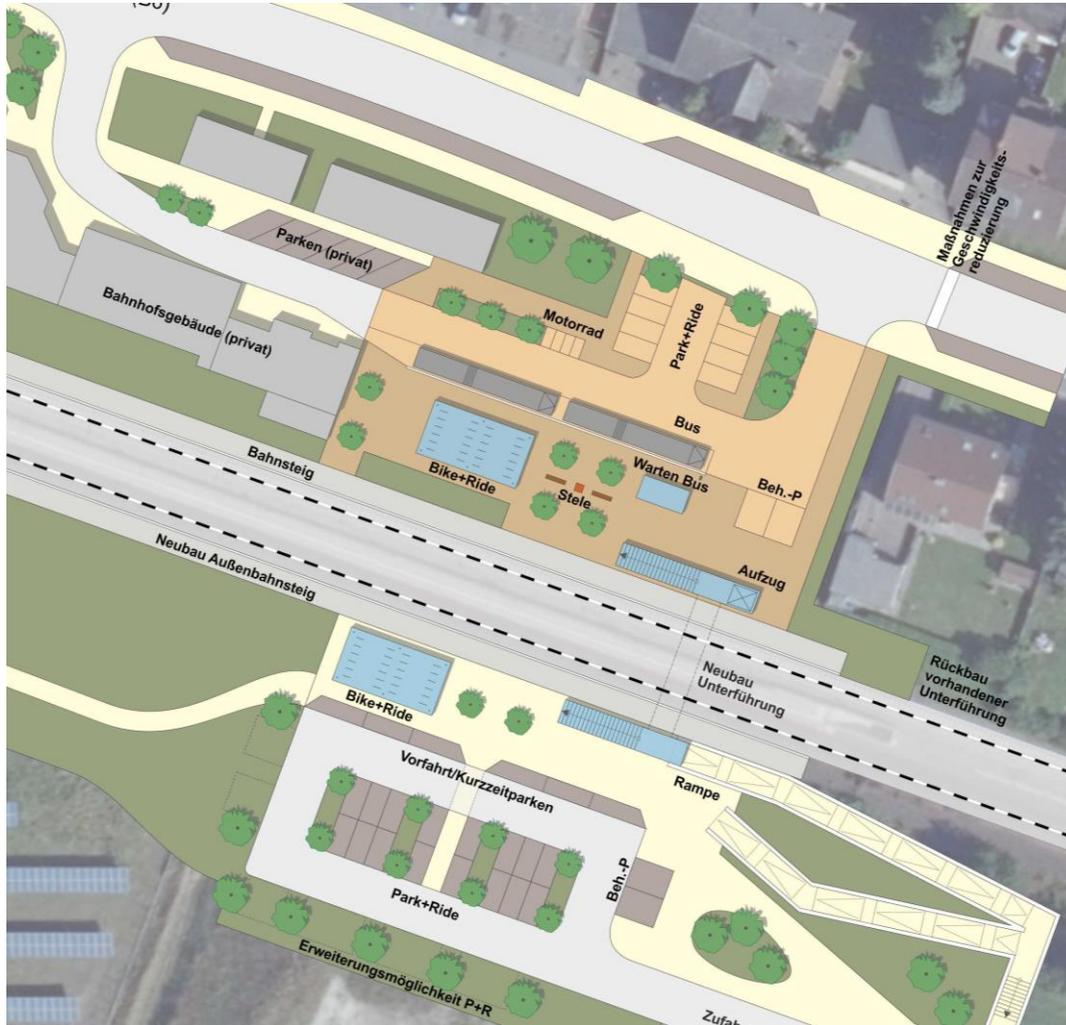
- Berücksichtigung eines Umbaus der Verkehrsstation mit einem neuen Außenbahnsteig auf der Südseite (analog zu den Varianten 3 und 4)
- Vorplatzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität → Variante 4 als Vorzugsvariante
- Aber: Anbindung der Südseite durch eine Rampe (Variante 4b); Vorteil: keine technische Abhängigkeit bzw. geringere Vandalismusanfälligkeit (Aufzug bleibt ggf. als Alternative im Rahmen der Objektplanung)
- Alternative für die Busanbindung: Halt der Busse Richtung Westen an einer Mittelinsel (hierfür: Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde) → Variante 4c



Vorzugsvariante: Variante 4b (Übersicht)



■ Vorzugsvariante: Variante 4b (Detail)



- Schaffung eines Aufenthaltsplatzes mit einheitlicher Gestaltung (Prinzip der „Begegnungszone“)
- Vorplatz mit einer Bus-Kante mit 2 Haltestellen; keine Abstellplätze
- Berücksichtigung der privaten Flächen; aber: Eingriff in das private Grundstück im Innenbereich der Umfahrung
- Qualitative und quantitative Aufwertung der Bike+Ride-Funktion
- Entwicklung der Südseite: Zufahrt von der Lindenstraße und barrierefreie Bahnsteigerschließung; dadurch: Verkürzung der Wege, bessere Erreichbarkeit
- Grundlage: Bau eines südlichen Außenbahnsteiges

■ Grobkostenschätzung (Vorzugsvariante 4b)

Gruppe	Maßnahme		Kosten netto	Kosten brutto
Rückbau (Nord- und Südseite)			47.400,00 €	56.406,00 €
Baukosten (Nord- und Südseite)			1.527.240,00 €	1.817.415,60 €
	Bus		237.000,00 €	282.030,00 €
	Bike+Ride		285.000,00 €	339.150,00 €
	Vorfahrt/Park+Ride		161.300,00 €	191.947,00 €
	Platz-/Gehweggestaltung		181.900,00 €	216.461,00 €
	Fuß- und Radwegeverbindung (Südseite)		8.000,00 €	9.520,00 €
	Technische Ausstattung/Möblierung		260.000,00 €	309.400,00 €
	Entwässerung		100.000,00 €	119.000,00 €
	Unvorhergesehenes	10%	100.220,00 €	119.261,80 €
	Baustelleneinrichtung	10%	100.220,00 €	119.261,80 €
Planungskosten		20%	305.448,00 €	363.489,12 €
Bau- und Planungskosten			1.832.688,00 €	2.108.898,72 €

- **Korridorwert ohne Umbau der Verkehrsstation (Bahnsteig und Bahnsteigerschließung): 2,0–2,5 Mio. Euro brutto (nach heutigem Preisstand)**

■ **Aussagen zur Förderung: LNVG**

- Förderung durch die LNVG mit bis zu 75% der anrechenbaren Kosten möglich; relevant v.a. für:
 - Busverknüpfung (Ein-/Ausstiegshaltestellen, dazugehörige Infrastruktur)
 - Bike+Ride-Erweiterung und -Aufwertung (Sammelschließanlage)
 - Park+Ride-Erweiterung
 - Wegeverbindungen zum Bahnhof
- Dabei werden seitens der LNVG in der Regel detaillierte, nachvollziehbare Bedarfsnachweise gefordert; Förderung anhand von Maximalsätzen und nach dem Gebot der Wirtschaftlichkeit
- Daher ist bei einer hochwertigen Gestaltung mit Betonung der Aufenthaltsqualität eine Differenz zwischen anrechenbaren und tatsächlichen Kosten zu erwarten
- In diesem Fall ist eine Co-Finanzierung durch den Regionalverband denkbar; Grund: der Regionalverband legt großen Wert auf eine fahrgastfreundliche und attraktive Gestaltung, die der Bedeutung des Bahnhofsumfeldes als öffentlicher Raum entspricht und Vandalismus vorbeugt

■ **Aussagen zur Förderung: Regionalverband**

- Auf der Basis der anrechenbaren Kosten: Förderung des kommunalen Eigenanteils (mindestens 25%) mit 50%
- Auch die nicht anrechenbaren Kosten sind durch den Regionalverband mit bis zu 75% förderfähig, wenn eine gestalterische und/oder funktionale Aufwertung erkennbar ist; Beispiele: höherwertige Beleuchtungskörper oder Pflastermaterialien, Bepflanzung, Sitzmöbel, Spielgeräte usw.
- Wichtig: Berücksichtigung dieser Förderkulisse bei der Mittelbeantragung; darzustellen ist, welche Teilleistung zu wieviel Prozent aus welchem Topf finanziert werden soll



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Roland Neumann
Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin
Tel.: 030 - 4050577-13
neumann@bahnstadt.de
www.bahnstadt.de