

	Gemeindevorstandsvorlage	
	Vorlagen-Nr.: GV/0070/2016-2021	Vorlagenbearbeitung: Martin Stappel
Aktenzeichen: UB-149-364	Federführung: Stabsstelle Umwelt, Energie	Datum: 16.06.2016

Park&Ride-Platz am Bahnhof Niedernhausen; hier: Ausweitung der Parkkapazität

Beratungsfolge	Behandlung
Gemeindevorstand	nicht öffentlich
Ortsbeirat Niedernhausen	öffentlich
Bau-, Umwelt- und Sozialausschuss	öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	öffentlich
Gemeindevertretung	öffentlich

Beschlussvorschlag:

Der Gemeindevorstand wird beauftragt zu prüfen, ob und unter welchen Rahmenbedingungen sowie zu welchen voraussichtlichen Kosten (bei Nutzung eventuell abrufbarer Fördermittel) eine Erweiterung des P&R-Platzes am Bahnhof Niedernhausen durch den Bau einer zweiten Parkebene über dem bestehenden großen P&R-Platz möglich ist.

Reimann
 Bürgermeister

Finanzielle Auswirkung:

Teilhaushalt: 547000
 Sachkonto / I-Nr.: ---
 Auftrags-Nr.: ---

Sachverhalt:

1. Problemstellung:

Die Gemeinde Niedernhausen betreibt am Bahnhof Niedernhausen einen P+R-Platz mit einer Kapazität von 220 Parkplätzen auf einem Grundstück der Deutschen Bahn AG (DB). Rechtsgrundlage ist eine Vereinbarung zwischen DB und Gemeinde aus dem Jahre 1984. Der P+R-Platz gliedert sich in einen kleinen Parkbereich (45 Parkplätze) am Bahnhofsgelände und einen großen Parkbereich (175 Parkplätze), der sich nordwestlich an den ZOB anschließt und bis zum sog. „REWE“-Kreisel reicht.

Der P+R-Platz ist kostenpflichtig (Parkscheinerfordernis) aber frei zugänglich, es erfolgt keine Parkraumbewirtschaftung mittels individueller Parkplatzvergabe oder Zugangsschranke. Die Einhaltung der Parkscheinplicht wird durch die Ordnungsbehörde kontrolliert.

Der Bahnhof Niedernhausen als

- Umstiegsbahnhof,
- Bahnknotenpunkt der Strecken nach Frankfurt, Wiesbaden und Limburg und
- Endhalt der S-Bahn-Linie 2 des RMV

weist aufgrund dieser Lagegunst einen Einzugsbereich auf, der deutlich über den örtlichen Bereich hinausgeht. Entsprechend hat auch der P+R-Platz einen wesentlich weiteren Einzugsbereich, der die östlichen Wiesbadener Vororte und große Teile des Untertaunus umfasst. Insbesondere die direkte Einstiegsmöglichkeit in die **S-Bahn** macht den P+R-Platz und Bahnhof Niedernhausen auch für Pendler interessant, die einen Bahnhof mit reinen **Zug**verbindungen ggfs. vor Ort haben (z. B. Idstein).

Seit ca. 2008 ist auf dem P+R-Platz eine jährliche Zunahme der Zahl der parkenden KFZ festzustellen. Da zu diesem Zeitpunkt noch keine kontinuierliche Entwicklung absehbar war und bis ca. 2012 regelmäßig auch an Spitzentagen viele Parkplätze leer blieben, war bis dahin kein Handlungsbedarf vorhanden. Als auch 2013 eine weitere Zunahme folgte, wurden durch organisatorische Maßnahmen auf der vorhandenen Fläche des P+R-Platzes zunächst noch neun weitere Parkplätze geschaffen.

Mittlerweile wird die Kapazität von 220 Parkplätzen regelmäßig überschritten: So ermittelte z. B. eine Erhebung im Rahmen des Generalverkehrsplans (s. Anlage) am Erhebungstag 266 parkende Fahrzeuge, obwohl der Tagesparkschein 24 Stunden gültig ist. An einem gut frequentierten Wochentag, wird also bereits eine nennenswerte Zahl an Parkplätzen mehrfach genutzt.

Der Trend zur Zunahme lässt sich außerdem an der Zahl der jährlich verkauften Jahreskarten ablesen:

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Anzahl	71	72	80	78	91	100 (geschätzt)

2. Bisherige Problemlösungsansätze:

Von 2013 bis 2015 wurden folgende Erweiterungsoptionen geprüft:

- a) Anmietung oder Kauf des Parkplatzes der ehem. Bäckerei Malkus (in der Platter Straße direkt an der Bahnböschung):
Dies scheiterte aufgrund der Preisvorstellungen und der anschließenden Bebauung.
- b) Anmietung eines Teils des alten LIDL-Parkplatzes zwischen Bahnböschung und TÜFA-Team:
Aufgrund des damals bevorstehenden Neubaus des LIDL-Markts und der kompletten Parkfläche konnte diese Option nicht weiter verfolgt werden.
- c) Anmietung oder Kauf des unbebauten (Teil-)Grundstücks zwischen REWE-Getränkemarkt und Wohnbebauung am Ilfelder Platz:
Diese Fläche ließ den Bau nur weniger Parkplätze zu und hätte das Kapazitätsproblem bei vergleichsweise hohen Investitionen nur unwesentlich zeitlich hinausgeschoben. Aufgrund des sehr ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses erfolgte keine vertiefte Prüfung.
- d) Anmietung von Parkplätzen des REWE-Getränkemarkts bzw. auf dem darunter liegenden Parkplatz (ehem. Fitness-Studio etc.):
Diese Parkplätze sind je nach Nutzung der Ladenlokale als Stellplatznachweis gemäß Stellplatzsatzung notwendig und können deshalb keiner anderen Nutzung zugeführt werden.
- e) Erweiterung des P+R-Platzes auf die angrenzenden nicht mehr genutzten Gleisflächen der DB zwischen Kebab-Höhle und „REWE“-Kreisel:
Auf entsprechende Anfrage teilte die DB nun mit, dass ein Kauf der Flächen nicht möglich sei. Ggfs. käme eine Mitbenutzung in Frage, die aber für die Erweiterung einer Parkfläche keine geeignete Option darstellt:

Da nunmehr keine Erweiterung in die Fläche möglich ist, könnte eine Option die Beschränkung auf die vorhandene Parkplatzzapazität in drei Varianten sein:

- Einführung des kostenlosen Parkens,
- weiterhin Kostenpflichtigkeit und Zufahrtsbeschränkung mittels Schranke oder
- weiterhin Kostenpflichtigkeit und Vergabe fester Parkplätze.

Alle drei Varianten haben neben einigen Detailproblemen das Grundproblem, dass dann viele Parkwillige, die erst nach Erreichen der Parkplatzzapazität kommen, keinen Parkplatz mehr finden und in der näheren Umgebung nach Parkplätzen suchen würden. Dies würde zur Verschärfung der innerörtlichen Parkplatzzituation, zum „Schwarzparken“ auf den Parkplätzen der umliegenden Lebensmittelmärkte oder letztlich zur Meidung des Niedernhäuser Bahnhofs führen. Alle genannten Konsequenzen können nicht im Sinne einer nachhaltigen Gemeindeentwicklung sein.

3. Prüfung des Baus einer 2. Parkebene auf dem großen P+R-Platz:

Die unter 2. aufgelisteten Flächenpotenziale sind die einzig verfügbaren Freiflächen in der näheren Umgebung des Bahnhofs. Da sie alle aus verschiedenen Gründen ausscheiden, bleibt faktisch nur eine Erweiterung des P+R-Platzes in die Höhe durch den Bau einer zweiten Parkebene.

Aufgrund des geringen Potentials an Parkplätzen kommt der **kleine** P+R-Platz am Bahnhofsgebäude hierfür nicht in Betracht. Deshalb sollten alle Rahmenbedingungen für den Bau

einer 2. Parkebene auf dem **großen** P+R-Platz geprüft werden:

- Das Einverständnis der DB AG als Grundstückseigentümerin ist erforderlich. Im Falle eines Baus sollte die Vereinbarung zwischen DB AG und Gemeinde aus dem Jahre 1984 komplett neu aufgesetzt werden.
- Der Bau würde die Beauftragung eines geeigneten Ingenieurbüros voraussetzen. Voraussichtlich würden beide Leistungen (Beauftragung Ingenieurbüro und Bau) öffentlich auszuschreiben sein. Deshalb sind im Vorfeld geschätzte Auftragssummen zu ermitteln.
- Grundsätzlich können für die Maßnahme Fördermittel in Anspruch genommen werden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz etc.). Die Fördervoraussetzungen und voraussichtlichen Zuschusshöhen sind vorab zu ermitteln.
- Weiter ist zu prüfen, welche baulichen, bau(planungs)rechtlichen und ggfs. weiteren Voraussetzungen vorliegen müssen, damit die Maßnahme umgesetzt werden kann.

Wenn alle diese Informationen vorliegen, sollte dann in einer separaten Beschlussvorlage über die Realisierung der Maßnahme abgestimmt werden.

Eine zweite Parkebene würde nicht nur die Attraktivität des Niedernhausener Bahnhofs aufrecht erhalten können, sondern auch zur Minderung des Parkdrucks im Ortskern von Niedernhausen beitragen. Über den P+R-Platz wird auch die Nutzung des umweltverträglichen ÖPNV gefördert.

Sollte sich die Gemeinde zum Bau der zweiten Parkebene entschließen, wäre eine hohe Auslastung anzustreben. Denkbar wäre dann als flankierende Maßnahme, auf dem gesamten sog. „Debo“-Parkplatz, Idsteiner Straße, eine Zeitbegrenzung einzuführen. Aktuell parken dort im zeitlich nicht begrenzten Teil viele Pendler, die von dort zum Bahnhof laufen.

Martin Stappel
Umweltbeauftragter

Anlagen:

- Fortschreibung des GVP Niedernhausen: Erhebung P+R-Platz - Kurzbericht -