



Bewertung Alternativen zur Umgestaltung Postplatz in Hennigsdorf

Bewertungsmerkmal	Alternative 1: Umstrukturierung bestehender Busbahnhof	Alternative 2: Ankunft ehem. Postgebäude, Abfahrt gegenüber Parkhaus	Alternative 3: Ankunft vor Parkhaus/ Abfahrt ehem. Postgebäude
Fuß- und Fahrradverkehr			
Fußläufig Anbindung Bus - Bahnhof	Abfahrt unverändert, Ankunft wenige Meter länger	bei Ankunft kürzer als in Alternative 1, bei Abfahrt gleich lang zu Alternative 1	Ankunft gleich lang zu Alternative 1, Abfahrt kürzer als in Alternative 1
Fußläufige Anbindung Bus - Havelpassage	Verlängerung bei Ankunft bei Abfahrt gleich	Bei Ankunft kürzer als in Alternative 1 und über den Platz attraktiver, Verlängerung bei Abfahrt	Abfahrt kürzer und über den Platz attraktiver, Ankunft weiter und unattraktiver
Fußläufige Anbindung Bus - Ziel-Center	Bei Ankunft wenige Meter länger, bei Abfahrt gleich	Rückwärtiger Eingang des Ziel-Centers von Busnutzern nicht frequentiert, Vorderseite mit "Schauseite" zu den Bushaltestellen bei Ankunft attraktiv, außerhalb des Hauptstroms mit längerem Weg vom Ziel bei Abfahrt	rückwärtiger Eingang des Ziel-Centers von Busnutzern nicht frequentiert, Vorderseite mit "Schauseite" zu den Bushaltestellen bei Abfahrt attraktiv, noch stärker außerhalb des Hauptstroms, bei Ankunft mit noch längerem Weg vom Ziel
Fußläufige Anbindung Bus - Arbeitsplatzschwerpunkt Bombardier/ Technologie-Zentrum	kurze Anbindung	Länger als in Alternative 1	Ankunft noch länger als in Alternative 1
Fußläufige Anbindung Bus - Wohngebiete östl. der Bahn	Anbindung nur attraktiv für den südlichen Haupttunnel	Abfahrt günstig zwischen südlichem Tunnelausgang und geplantem nördlichem Tunnelausgang, Ankunft weiter zum südlichen Haupttunnel	Ankunft günstig zwischen südlichem Tunnelausgang und geplantem nördlichem Tunnelausgang, Abfahrt weiter zum südlichen Haupttunnel
Erweiterung B+R-Angebot	nicht vorgesehen, aber wünschenswert	Abgang einer sehr großen Anzahl von Abstellanlagen im Bereich der neuen Haltestellen, für die an anderer Stelle Ersatz geschaffen werden muss, großzügiger Ausbau am Ziel (und am nördlichen Tunnel) vorgesehen, mehr Flächen als bei Alternative 1, allerdings fraglich ob mehr als eine Kompensation der abgängigen Abstellanlagen möglich ist	Abgang einer großen Anzahl von Abstellanlagen im Bereich der neuen Haltestellen, für die an anderer Stelle Ersatz geschaffen werden muss, großzügiger Ausbau am Ziel (und am nördlichen Tunnel) vorgesehen, mehr Flächen als bei Alternative 1, allerdings fraglich ob mehr als eine Kompensation der abgängigen Abstellanlagen möglich ist
Insgesamt erreichbare "Laufkundschaft" Ziel (ÖPNV, Fahrrad)	Alle Verkehrsmittel	Kein ÖPNV rückwärtig des Ziel, bei Ankunft verlängerter Weg über den Platz, mehr Fahrradfahrer	kein ÖPNV rückwärtig des Ziel, bei Ankunft deutlich verlängerter Weg entlang Parkhaus und über den Platz mehr Fahrradfahrer
üÖPNV			
Haltestellenkapazität	6 Haltestellen im Bestand (4 x Ausstieg, 2 Aus-/Einstieg), 7 im Konzept (3 x Ausstieg, 2 x Ein-	8 Haltestellen (4 x Ausstieg/ Pause auf Postplatz, 4 x Abfahrt/ SEV/ Reisebusse gegenüber Park-	7-8 Haltestellen (5-6 Ankunftshaltestellen vor Parkhaus in der Poststraße, 2 Abfahrtshaltestel-



Bewertungsmerkmal	Alternative 1: Umstrukturierung bestehender Busbahnhof	Alternative 2: Ankunft ehem. Postgebäude, Abfahrt gegenüber Parkhaus	Alternative 3: Ankunft vor Parkhaus/ Abfahrt ehem. Postgebäude
	stieg, 2 x Pause/ SEV/ Reisebusse)	haus in Poststraße)	len vor Telekom/ ehem. Post), Abfahrt-Bushaltestelle für Reisebusse als Ein-/ Ausstieg auf der Poststraße unmittelbar vor dem Postplatz möglich
Anfahrbarkeit der Haltestellen	Auch nach dem Umbau sichergestellt	Mit weiteren Eingriffen in den Postplatz möglich	Eingriff in den Platz geringer als bei Alternative 2
Zu leistende Linienkilometer	Geringfügig kürzer (ein paar Busse mehr aus Süden als aus Norden)	Geringfügig länger (ein paar Busse mehr aus Süden als aus Norden)	Geringfügig länger (ein paar Busse mehr aus Süden als aus Norden)
Wetterschutz	Umsetzung und Ergänzung der Fahrgastunterstände	An den Ankunftshaltestellen auf dem Postplatz nicht erforderlich, Wetterschutz für die Abfahrthaltestellen ohne Grunderwerb nicht möglich, Verbleib vorhandener Fahrgastunterstände offen	Wegen Denkmalschutz vor ehem. Post schwierig, ggf. nur eingeschränkt möglich, Verbleib vorhandener Fahrgastunterstände offen, an Ankunftshaltestellen nicht erforderlich
Taxi-Stand	Unverändert - gute Lösung, kurze Wege	Nicht geklärt, Lösung schwierig	Nicht geklärt, Lösung schwierig
Barrierefreiheit	Bushaltestellen sind barrierefrei ausgebaut, die bei Umbau wiederhergestellt werden, 2 Bushaltestellen bleiben bestehen, das Umgestaltungskonzept für den Postplatz sieht Schaffung von Barrierefreiheit vor	Die barrierefreie Umgestaltung des Postplatzes verbessert die Erreichbarkeit der Bushaltestellen. Alle Bushaltestellen müssen barrierefrei errichtet werden, weshalb vor dem ehem. Postgebäude in zwei Reihen Bussteige mit entsprechend Spezialborden eingebaut werden müssen	Die barrierefreie Umgestaltung des Postplatzes verbessert die Erreichbarkeit der Bushaltestellen. Die Bushaltestellen müssen barrierefrei errichtet werden, weshalb vor dem ehem. Postgebäude Bussteige mit entsprechend Spezialborden eingebaut werden müssen
Beeinträchtigung von Wohnbebauung, z. B. durch Lärm	Wohnbebauung durch geplanten Lärmschutz abgeschirmt, ein Wohnblock betroffen im Bereich der Zufahrt zum Busbahnhof sowie zur Zufahrt Tiefgarage und neues Parkdeck	Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe an der Rathenaustraße und Karl-Marx-Straße vorhanden, wenig Belastung durch Parkverkehre	Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe an der Rathenaustraße und Karl-Marx-Straße vorhanden, wenig Belastung durch Parkverkehre
Straßenbaulicher Aufwand			
Verkehrsführung	Umbau auf vorhandenen Verkehrsflächen	Neubau und Erweiterung bei vorhandener Einbahnstraßenregelung der Poststraße, umfangreiche Anpassung der Kurvenradien zumindest an den Köpfen der Fahrgasse Postplatz erforderlich	Neubau, Erweiterung und Umkehrung der Einbahnstraßenregelung in der Poststraße, umfangreiche Anpassung der Kurvenradien zumindest an den Köpfen der Fahrgasse Postplatz erforderlich
Straßenbaulicher Aufwand	Mittel	Durch Neubau und Erweiterung der Haltestellenzufahrten höher als in Alternative 1	Voraussichtlich höher als bei Alternative 1, geringer als in Alternative 2
Medien und Dienstbarkeiten	Kein Aufwand	Voraussichtlich hoher Aufwand zur Verlegung von Medien, auf den städtischen Flurstücken 16 und 254 liegen Dienstbarkeiten	auf den städtischen Flurstücken 16 und 254 liegen Dienstbarkeiten, die insbesondere beim Flurstück 254 zu beachten sind
Städtebauliche Aspekte			



Bewertungsmerkmal	Alternative 1: Umstrukturierung bestehender Busbahnhof	Alternative 2: Ankunft ehem. Postgebäude, Abfahrt gegenüber Parkhaus	Alternative 3: Ankunft vor Parkhaus/ Abfahrt ehem. Postgebäude
Aufenthaltsqualität/ städtebauliche Einordnung	Gering, städtebaulich ohne Relevanz, eher unrepräsentativer Standort	Ankunft sehr hohe Qualität am Postplatz, Abfahrt sehr geringe Qualität,	Ankunft sehr geringe Qualität, Abfahrt sehr hohe Qualität am Postplatz
Eingriff in den Postplatz	Kein Eingriff	Sehr großer Eingriff in die Platzfläche	Großer Eingriff in bestehende Verkehrsfläche, auch auf der Bahnhofseite
Erhalt Baumbestand vor Postgebäude	Kein Eingriff	Beide Baumreihen müssen für die neuen Bushaltestellen weichen	Eine Baumreihe muss für die neuen Bushaltestellen weichen, das Baumschutzgutachten empfiehlt die hausnahe Reihe
Nutzbarkeit bisheriger Busbahnhof	Neuordnung des Busbahnhof möglich	Neuordnung wird durch Verlegung umfassender	Neuordnung wird durch Verlegung umfassender
Hauptsichtbeziehungen zu den Haltestellen	Eingeschränkt	Optimal bei Ankunft, eingeschränkt bei Abfahrt	Optimal bei Abfahrt, eingeschränkt bei Ankunft
Sichtbarkeit abgestellte Busse in Pausenzeiten	Städtebaulich nicht störend	Städtebaulich stark störend vor denkmalgeschütztem ehem. Postgebäude	Nicht störend vor Parkhaus Poststraße
Auswirkungen auf den Postplatz	Fahrgasse vor Bahnhof teilt den Postplatz und stellt eine Barriere dar, barrierefreie Übergänge geplant	Mit der Umgestaltung ebenes Heranziehen des Postplatzes an den Bahnhof vorgesehen, behindertengerechte Bussteige vor dem ehem. Postgebäude schaffen dagegen erhebliche neue Barrieren	Mit der Umgestaltung ebenes Heranziehen des Postplatzes an den Bahnhof vorgesehen, behindertengerechte Bussteige vor dem ehem. Postgebäude schaffen dagegen neue Barrieren
Grunderwerb	Flächentausch bereits erfolgt	Einbeziehung von Bahnflächen erforderlich	Nicht notwendig
Rahmenbedingungen			
Kostenaufwand	Mittel, 2 Abfahrtshaltestellen bleiben erhalten	Deutlich Höher als in Alternative 1, alle Bushaltestellen und ein Teil der Verkehrsflächen neu zu bauen, Fahrgastunterstände werden wiederverwendet	Höher als in Alternative 1, alle Bushaltestellen und die Verkehrsflächen sind neu zu bauen, Fahrgastunterstände nicht verwendbar
Wirtschaftliche Aspekte Stadt	Durch städtebaulichen Vertrag gesichert	Anteilig durch städtebaulichen Vertrag gesichert, Fördermittel beantragt, Bewilligung offen, nur mit Fördermitteln wirtschaftlich umsetzbar	Anteilig durch städtebaulichen Vertrag gesichert, Fördermittel beantragt, Bewilligung offen, nur mit Fördermitteln wirtschaftlich umsetzbar
Verfahrensaufwand	Mittel	Deutlich höher als Alternative 1	Höher als Alternative 1
Umsetzungszeitraum	Kurz	Je nach Reaktion der DB AG ggf. sehr lang	Länger als in Alternative 1
Zeitrahmen	Baubeginn 2015 möglich	Baubeginn abhängig von verschiedenen Zustimmungen (Medienträger und Bahn sowie Finanzierung und Förderung)	Baubeginn abhängig von verschiedenen Zustimmungen (Medienträger und Bahn sowie Finanzierung und Förderung)
Situation hinter dem Ziel	weniger Platz, Hinterhofsituation kann bei entsprechender Gestaltung vermieden werden	mehr Platz für B+R, städtebaulich unattraktiv (Fahrradstände und Parken), Gestaltungsmaßnahmen sind erforderlich	mehr Platz für B+R, städtebaulich unattraktiv (Fahrradstände und Parken), Gestaltungsmaßnahmen sind erforderlich
Umsetzung der Ziele aus dem Ein-	Stärkung der Zentrenfunktion durch Führung der	Stärkung der Zentrenfunktion weniger gegeben	Stärkung der Zentrenfunktion weniger gegeben



Bewertungsmerkmal	Alternative 1: Umstrukturierung bestehender Busbahnhof	Alternative 2: Ankunft ehem. Postgebäude, Abfahrt gegenüber Parkhaus	Alternative 3: Ankunft vor Parkhaus/ Abfahrt ehem. Postgebäude
zelhandelskonzept	ÖPNV-Nutzer, Radfahrer und Fußgänger unmittelbar am Ziel	als bei Variante 1	als bei Variante 1

Aachen, 2014-11-17

Jochen Richard



Bewertung Alternativen zur Umgestaltung Postplatz in Hennigsdorf

In der beigefügten Tabelle wurden drei Alternativen mit 31 Kriterien bewertet. Nicht für alle Kriterien liegen präzise Daten vor, so dass vielfach eine relative Bewertung vorgenommen werden musste. Aus diesen Bewertungen lassen sich für die weitere Bearbeitung folgende Schlüsse ziehen:

Alternative 2

Vorteil dieser Alternative ist, dass sich der Busbahnhof zukünftig in einem attraktiven Umfeld mit guten Sichtbeziehungen und damit einen attraktiven Standort für den ÖPNV darstellt. Zudem liegen die Abfahrtshaltstellen günstig zwischen vorhandenem und dem geplanten Bahnhofstunnel. Die in Alternative 1 weiterhin benötigten Flächen für den Busbahnhof stehen dann zusätzlich für andere Nutzungen zur Verfügung (z. B. Bike+Ride).

Dem stehen jedoch erhebliche Nachteile und vor allem Risiken für den weiteren Planungsverlauf entgegen. Zu nennen ist hier vor allem

- die Dominanz der Busse auf der Platzseite, die von einem denkmalgeschützten Gebäude begrenzt wird,
- der sehr hohe bauliche Aufwand einschließlich des Verlusts beider Baumreihen vor dem ehem. Postgebäude, der durch die Verlegung von Medien noch deutlich höher werden kann,
- die kontraproduktive Wirkung der behindertengerechten Gestaltung der Busbahnsteige zu dem Ziel, den Platz behindertengerecht ohne Barrieren umzubauen,
- der erhebliche Verlust an B+R-Kapazitäten durch die entfallenden Fahrradständer im Bereich der neuen Haltestellen, die an anderer Stelle neu geschaffen werden müssen und dem Ziel einer deutlichen Ausweitung der Kapazitäten entgegenstehen,
- die ungeklärte Grundstückfrage mit der DB AG als schwierigem Partner,
- eine Umsetzung 2015 ist in Frage zu stellen.

Weitere Nachteile können der Tabelle entnommen werden.

Es wird deshalb empfohlen, Alternative 2 im weiteren Verfahren nicht weiter zu verfolgen. Es bleibt damit eine Abwägung zwischen Alternative 1 und 3.

Alternative 1

- Vorteile
 - Die Maßnahme entwickelt sich aus dem Bestand und spart damit (erhebliche) Kosten.
 - Der Bereich des Ziel bleibt auf der Seite des Busbahnhofs wie auch auf der Seite zum Postplatz im Hauptstrom der Fußwegebeziehungen. Angesichts der Schwäche des Standorts ein wesentlicher Punkt, Einzelhandels- und andere Nutzungen hier zu sichern.
 - Der Busbahnhof liegt näher an der stark frequentierten Fußwegachse vom Technologie-Park und von Bombardier.
 - Es gibt keine Risiken durch notwendige Verlegungen von Medien, die Einbeziehung Dritter (DB AG) oder die Abhängigkeit von Fördermitteln.
 - Der Postplatz kann in seiner Struktur erhalten bleiben.



- Die Umsetzung ist 2015 möglich.
- Die Finanzierung ist über einen städtebaulichen Vertrag gesichert.
- Nachteile
 - Der Busbahnhof kann durch die geplanten Baumaßnahmen den Charakter eines Hinterhofs mit geringer Aufenthaltsqualität und eingeschränkten Sichtbeziehungen erhalten, wenn nicht eine gute Architektur und ggf. weitere Aufwertungsmaßnahmen zum Tragen kommen.

Alternative 3

- Vorteile
 - Der Einstieg erfolgt am Postplatz, so dass Fahrgäste in einem attraktiven Umfeld auf den Bus warten können.
 - Die Einstiegshaltestellen befinden sich in unmittelbarer Sichtachse vom Bahnhofsausgang, Eingang Ziel und Havelpassage.
 - Ein Baubeginn 2015 ist möglich.
 - Es gibt keine Risiken durch notwendige Verlegungen von Medien oder die Einbeziehung Dritter (DB AG).
- Nachteile
 - Verlegung der Bushaltestellen auf die Nordseite des Platzes nimmt das Ziel aus dem Hauptstrom der Fußgänger.
 - Abfahrtshaltestellen vor dem Postgebäude beeinträchtigen den Platzraum.
 - Hoher baulicher Aufwand einschließlich des Verlusts einer Baumreihe vor dem ehem. Postgebäude.
 - Kontraproduktive Wirkung der behindertengerechten Gestaltung der Busbahnsteige zu dem Ziel, den Platz behindertengerecht ohne Barrieren umzubauen.
 - Verlust an B+R-Kapazitäten durch die entfallenden Fahrradständer im Bereich der neuen Haltestellen, die an anderer Stelle neu geschaffen werden müssen und der Absicht einer deutlichen Ausweitung der Kapazitäten entgegenstehen.
 - Zukünftige Lage der Taxistände nicht geklärt, der hierfür notwendige bauliche Aufwand ist derzeit nicht abzusehen.
 - Risiko der Finanzierung, da die Umsetzung von der Bewilligung von Fördermitteln abhängig ist.

Zusammenfassung

- Mit Alternative 3 wird eine hohe Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste geschaffen zu dem Preis, dass das Ziel aus dem Hauptfußgängerstrom herausgenommen wird.
- Der Verlust einer Baumreihe, insbesondere aber auch der Verlust an B+R-Kapazitäten ist in der Bewertung der Alternative 3 zu beachten.
- Aus dem Verschieben wartender Busse aus dem hinteren Teil des Busbahnhofs zum Parkhaus in der Poststraße ergibt sich kein Vorteil.
- Die Ankunftshaltestelle am Parkhaus in Alternative 3 ist gegenüber dem heutigen Busbahnhof eher negativ zu bewerten.



- Das Auftreten von Risiken im weiteren Verfahren ist in Alternative 3 deutlich höher zu bewerten (Förderfähigkeit, notwendiger baulicher Aufwand) als in Alternative 1.

Mit Alternative 3 wird im Prinzip nur der bestehende Bushof von Süden nach Norden gespiegelt mit dem Vorteil einer attraktiveren Einstiegshaltestelle und den Nachteilen einer Schwächung des Standortes Ziel sowie dem Verlust an Grün und Fahrradabstellanlagen.

Diese vereinfachte Aussage trifft jedoch nur dann zu, wenn ein paar "Spielregeln" in der weiteren Planung für den heutigen Standort des Busbahnhofs eingehalten und, soweit es das Ziel betrifft, im städtebaulichen Vertrag gesichert werden:

- Der Zugang zum Ziel von der Busbahnhofseite muss in jeden Fall fußläufig attraktiv bleiben, sonst geht ein entscheidender Vorteil der Alternative 1 verloren. Die Verlegung des heutigen Eingangs in Richtung Busbahnhof ist deshalb zwingend notwendig, wenn Alternative 1 weiterverfolgt werden soll, und sollte deshalb im städtebaulichen Vertrag festgelegt werden.
- Der derzeitige Planungsstand lässt nicht erkennen, welche gestalterische Qualität mit der Umstrukturierung des Busbahnhofs und dem Bau des Parkdecks geschaffen wird. Hier muss soweit als möglich Charakter eines Hinterhofs vermieden werden. Kann das nicht erreicht werden, bietet Alternative 3 die bessere Lösung.
- Die Umstrukturierung des Busbahnhofs muss unbedingt dazu beitragen, das B+R-Angebot zu erweitern. Das dient der Förderung des ÖPNV, aber der Sicherung von Kundenströmen im Umfeld des Ziel. Es kann sich anbieten, diese Anforderung im Rahmen des Baus des Parkdecks zu erfüllen (indem beispielsweise im EG des Parkdecks bzw. auf freien Flächen neben dem Parkdeck überdachte Fahrradständer angeboten werden). Im städtebaulichen Vertrag wäre zu fixieren, wer hier welche Leistungen übernimmt (Stadt, Investor).
- In den drei Alternativen sind unterschiedliche Angaben zu den zu erstellenden Bushaltekanten aufgeführt. Es wird empfohlen, über einen Haltestellenbelegungsplan zu prüfen, wie viele Bushaltestellen mit welchen Längen der Haltekanten wirklich erforderlich sind, um ggf. weitergehende Optimierungspotenziale zu erkennen (Fahrplananpassung, Änderung der Haltestellenbelegung, Änderung Schulanfangszeiten u. ä.).

Aachen, 2014-11-17

Jochen Richard