

Untersuchung zur Umgestaltung des Bahnhofs Eltville

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Stefan Pohnert

Diese Vertieferarbeit wurde im Juli 1998 am Institut für Verkehr der Technischen Universität Darmstadt erstellt. Die Bearbeitung erfolgte durch Stefan Pohnert, für die Betreuung war Dipl.-Ing. Kristina Linder vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik zuständig.

Um den öffentlichen Personennahverkehr konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr zu machen, reichen heute Maßnahmen zur Reisezeitverbesserung wie Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit oder Verbesserung der Anschlusssicherung alleine nicht mehr aus. Neben dem Einsatz moderner Fahrzeuge spielt die Lage und Gestaltung attraktiver Verknüpfungsanlagen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln eine große Rolle.

Im ersten Teil dieser Arbeit wurden die allgemeinen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer an einen Bahnhof als zentrale Verknüpfungsanlage zusammengestellt und die verschiedenen Maßnahmen zur Erfüllung dieser Interessen aufgezeigt. Hier wurde besonders auf flächensparende Lösungen eingegangen. Dabei stellten sich folgende wichtige Punkte heraus:

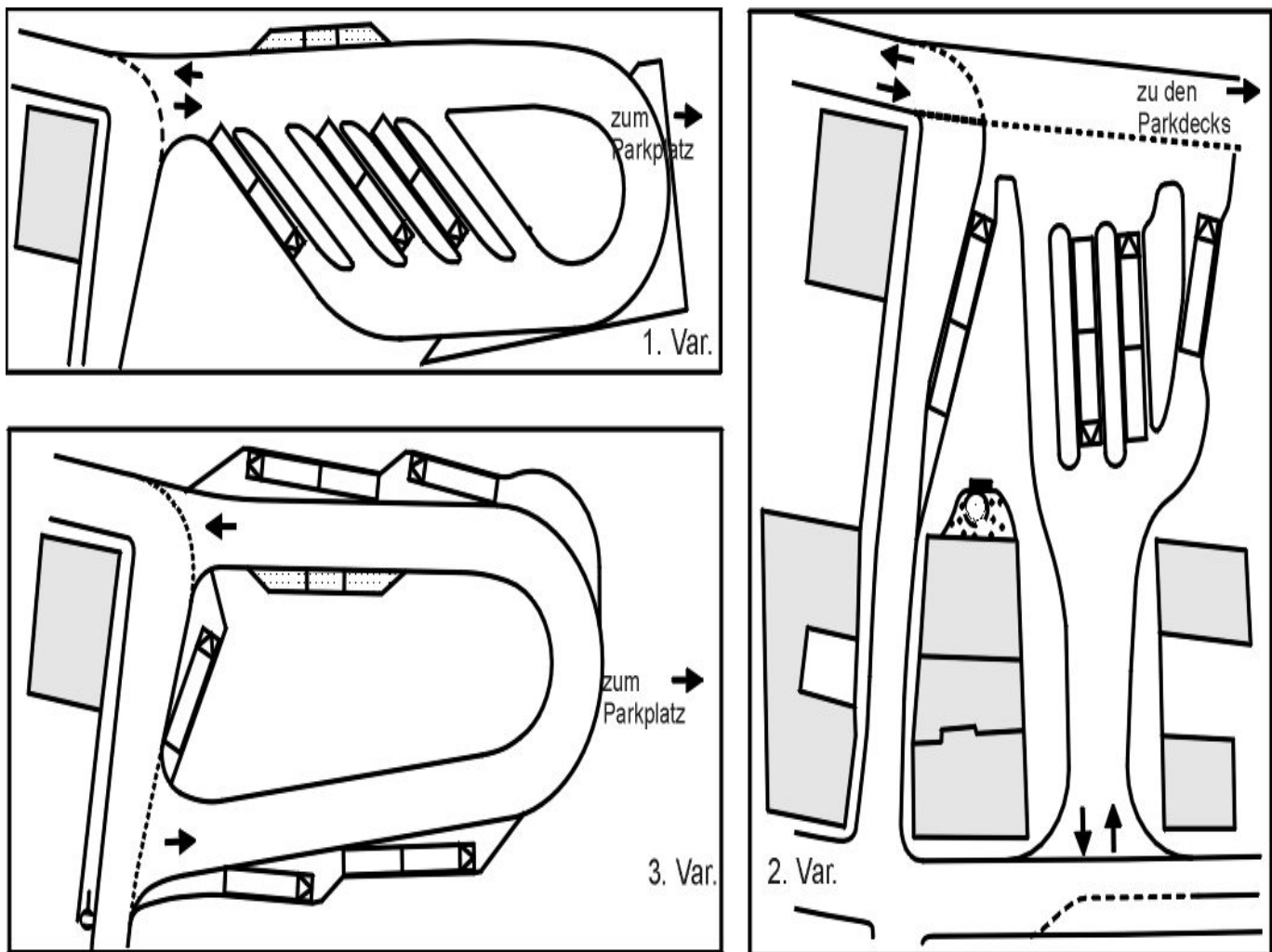
- konsequente Verbesserung der Fußgänger- und Fahrraderschließung der Bahnhöfe
- Schaffung ausreichender, komfortabler und sicherer Fahrradabstellanlagen
- Aufwertung und Belebung der Bahnhöfe durch interessante Nutzungen und eine ansprechende Umfeldgestaltung
- Optimierung von Information und Fahrscheinverkauf
- Bereitstellen nutzerorientierter Service- und Komfortelemente
- Bereitstellung ausreichender Pkw-Stellplätze im Bahnhofsumfeld
- Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsgruppen, besonders der Fußgänger
- Ermöglichung eines leistungsfähigen ÖPNV-Betriebes durch eine Zentrale Omnibusanlage (ZOB) in einer geeigneten Ausführungsform

Im zweiten Teil der Arbeit wurde der Bahnhof Eltville und sein Umfeld untersucht. Der Bahnhofsvorplatz ist von Kurzzeitstellplätzen und zwei Bussteigen in Schräglage geprägt. Der Platz wirkt städtebaulich gesehen nicht sehr einladend. Das bestehende Busnetz ist unübersichtlich und die Fahrgäste müssen lange Umsteigewege zurücklegen. Nicht alle Buslinien fahren den Bahnhof Eltville an. Am Rand des Bahnhofsvorplatzes befindet sich eine große ungenutzte Fläche, die mit Hecken und Sträuchern wild zugewachsen ist und durch eine hohe Böschung in zwei Ebenen unterteilt wird.

Ausgehend von den analysierten Mängeln und in Bezug auf den im Aufbau befindlichen Nahverkehrsplan für den Rheingau-Taunus-Kreis wurde ein Zielkonzept zur Umgestaltung des Bahnhofs Eltville entwickelt. Dabei wurde in erster Linie auf die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und auf die Interessen der Fußgänger Wert gelegt. Es ist geplant, den Bahnhof Eltville als Knotenpunkt im Integralen Taktfahrplan auszubauen. Dafür ist die Einrichtung einer Zentralen Omnibusanlage an der Station Eltville mit 5 - 7 Stellplätzen notwendig, die von Gelenkbussen befahrbar sein muss. Weitere wichtige Ziele waren die städtebauliche Aufwertung der Station und die Einhaltung eines sinnvollen wirtschaftlichen Rahmens. Als problematisch stellten sich in erster Linie die geringe Flächenverfügbarkeit und die schwierige Topographie des Bahnhofsumfeldes heraus.

Im Planungsprozess kristallisierten sich drei sehr unterschiedliche Gesamtkonzepte als machbare und sinnvolle Varianten heraus:

1. Bussteiglösung in Schräglage mit Wendeschleife, kombiniert mit tiefer liegenden großflächigen Parkplatz
2. Bussteiglösung in Parallellage, kombiniert mit 2-geschossigem Parkdeck
3. Insellösung mit außenliegenden sägezahnförmigen Haltestellen, kombiniert mit tiefer liegenden großflächigen Parkplatz



Passend zu den drei Konzepten wurden zwei Vorschläge für ein Busliniennetz entwickelt. Sie ermöglichen beide eine konsequentere Ausrichtung der Fahrtverläufe auf den Bahnhof Eltville als Knotenpunkt mit hoher Umsteigefunktion. Zeitraubende Umwegfahrten und unübersichtliche Aufteilungen der Buslinien konnten beseitigt werden. Problematisch waren hierbei die engen Straßenquerschnitte in der Innenstadt und die damit verbundenen zahlreichen Einbahnstraßenregelungen.

Die abschließende Nutzwertanalyse ergab, dass sich die Vor- und Nachteile der drei Konzepte insgesamt fast ausglich. Im Prinzip waren alle drei Konzepte zur Ausführung zu empfehlen.

Das 3. Konzept mit der Insellösung ist am kostengünstigsten und erzeugt die wenigsten Belastungen für die Anwohner. Dafür zeigt es deutliche Defizite, was die Leistungsfähigkeit des Busbetriebes und den Komfort und die Sicherheit der Fahrgäste betrifft.

Das 2. Konzept führt unter anderem durch den Bau der zwei Parkdecks zu den höchsten Bau- und Instandhaltungskosten, dafür werden hier die Anforderungen des ÖPNV und des MIV gut erfüllt. Das 2. Konzept ist das einzige der drei Konzepte, bei dem die Busse den Bahnhof in zwei Richtungen verlassen und von zwei Richtungen aus anfahren können, was eine konsequente Ausrichtung des Busliniennetzes auf den Knotenpunkt Eltviller Bahnhof ermöglicht.

Die geplante Ausführung mit Schrägbussteigen und Wendeschleife im 1. Konzept stellt sich als die kompromissfähigste Variante heraus. Sie liegt, was die Gesamtkosten und die Umweltbelastung betrifft, in der Bewertung jeweils zwischen den beiden anderen Konzepten. Die städtebaulichen Aspekte sowie die Anforderungen und Interessen der Fußgänger, der Radfahrer und des öffentlichen Personennahverkehrs werden hier im Vergleich am besten erfüllt. Außerdem ist die Bewertung des 1. Konzeptes sehr ausgeglichen, keines der Zielkriterien wird besonders schlecht erfüllt. Das 1. Konzept wurde als Ausführungsvariante festgelegt.

Ob überhaupt eines der drei Konzepte realisiert wird und welches, wird letztlich eine politische oder eine rein finanzielle Entscheidung werden. Vielleicht werden auch die Interessen der Anwohner zum entscheidenden Kriterium. Die Stadt Eltville hatte parallel zu dieser Arbeit Planungen in Auftrag gegeben, in denen eine Lösung mit Parkhaus favorisiert wurde.