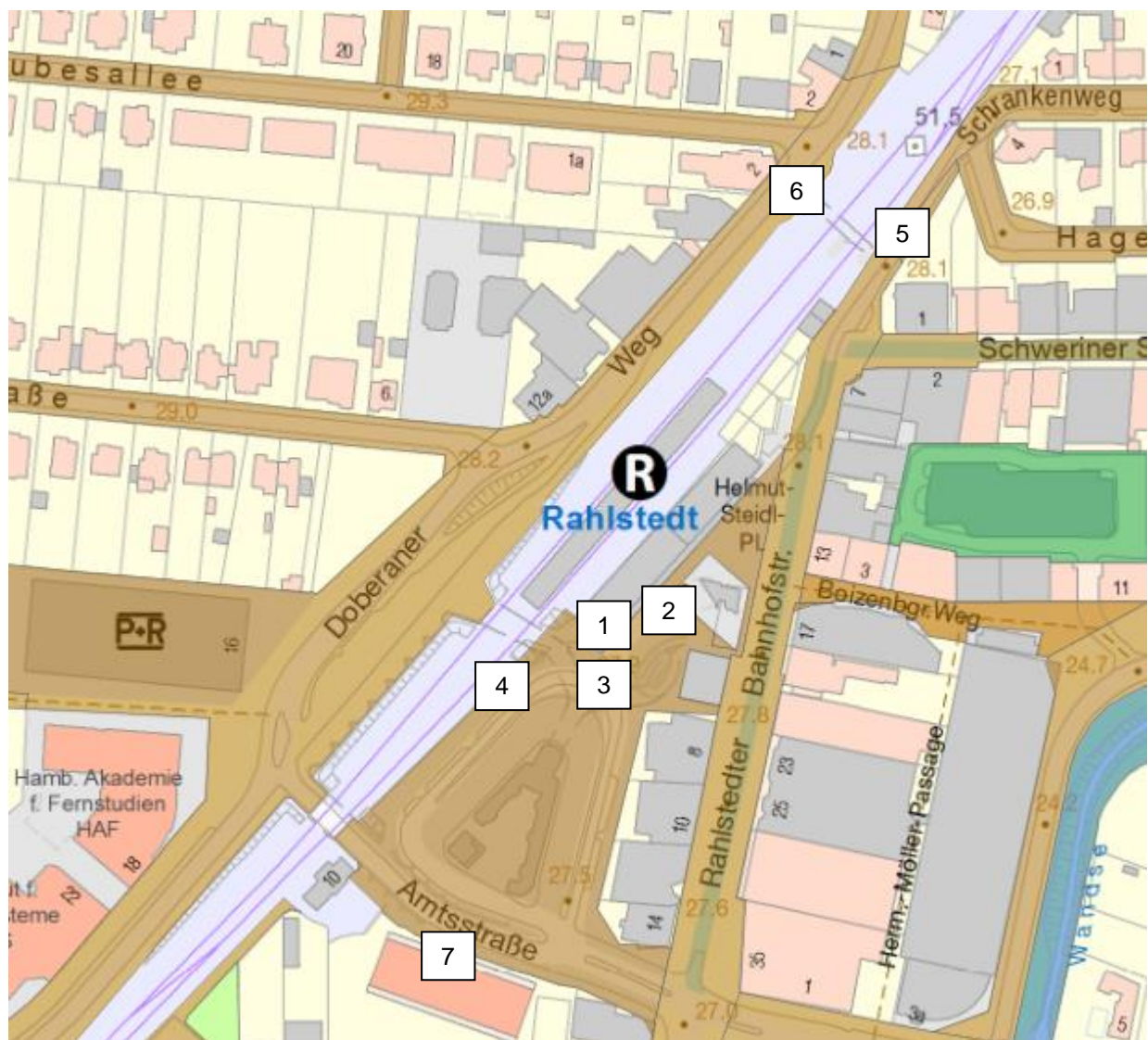


StadtRAD-Station Bahnhof Rahlstedt Übersicht über mögliche Varianten

Die BWVI / VR hat sieben mögliche Standortvarianten identifiziert, deren Vor- und Nachteile nachfolgend dargestellt werden. Bei der Standortauswahl spielen folgende Aspekte eine Rolle:

- Nähe zum Stadtteilzentrum
- Sichtbarkeit für die StadtRAD-Kunden
- Zusammenhängende Stationsfläche
- Erreichbarkeit für das Betriebsfahrzeug
- Keine Beeinträchtigung von Fußverkehrsbeziehungen
- Vereinbarkeit mit Marktfläche Helmut-Steidl-Platz



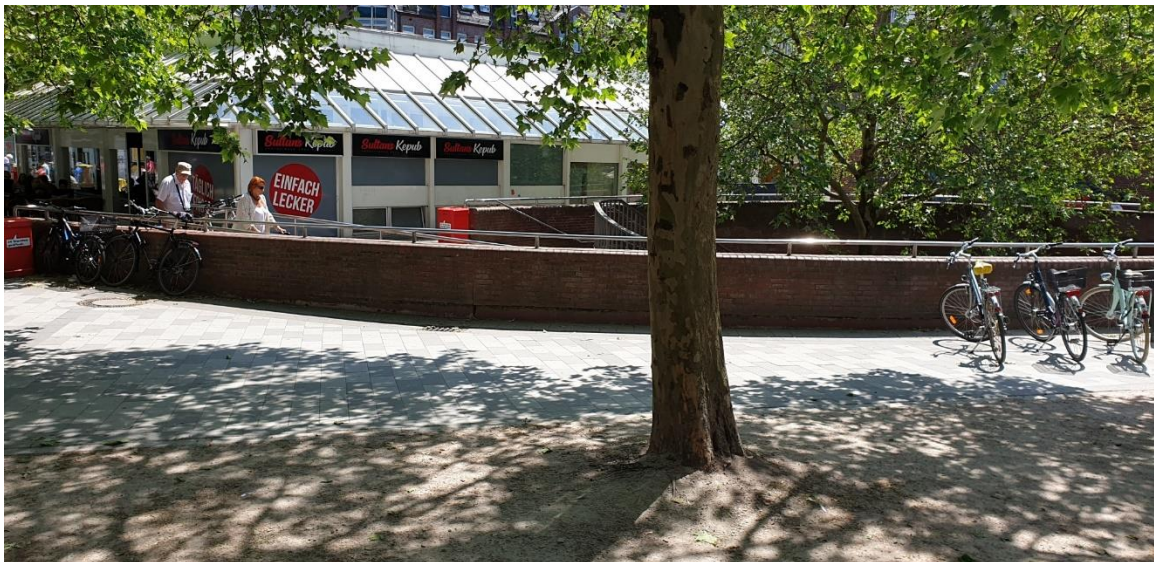
Variante 1: südlich Gebäuderiegel, entlang der Brüstung anstelle der Fahrradständer



Vorteile:
+ gute Sichtbarkeit

Nachteile:
- Ersatzstandort für Fahrradständer erforderlich

Variante 2: südlich Gebäuderiegel, entlang der Brüstung in nördlicher Fortsetzung der Fahrradständer



Vorteile:
+ gute Sichtbarkeit
+ Freihaltung von Fußverkehrsbeziehungen, auch bei Stationsüberlauf

Nachteile:
-

Variante 3: südlich Gebäuderiegel, entlang der Brüstung am Durchgang zur Rahlstedter Bahnhofstraße.



Vorteile:

+ gute Sichtbarkeit

Nachteile:

- Beeinträchtigung des Durchgangs zur Rahlstedter Bahnhofstraße
- Größere Anpassungsarbeiten erforderlich (Verlegung des taktilen Leitstreifens)

Variante 4: Gehweg neben Kehrfahrbahn, an der Brüstung zum Bahngelände



Vorteile:

+ gute Sichtbarkeit

Nachteile:

- Ersatzstandort für Fahrradständer erforderlich
- Beeinträchtigung der Gehwegbreite bei Stationsüberlauf
- Fläche ist eigentlich zu klein

Variante 5: Schrankenweg, Nähe nördlicher Bahnsteigzugang



Vorteile:

-

Nachteile:

- Schrägaufstellung der StadtRÄDER erforderlich
- Ersatzstandort für Fahrradständer erforderlich
- Beeinträchtigung der Gehwegbreite bei Stationsüberlauf
- keine Sichtbarkeit vom Stadtteilzentrum aus

Variante 6: Doberaner Weg, Bike+Ride-Anlage Nähe nördlicher Bahnsteigzugang (Vorschlag Bezirksamt)



Vorteile:

-

Nachteile:

- Ersatzstandort für Fahrradständer erforderlich
- keine Sichtbarkeit vom Stadtteilzentrum aus / „falsche“ Bahnhofsseite

Variante 7: Amtsstraße, entlang Brüstung vor Postbank



Vorteile:

+ Viel Platz (sofern Verzicht auf Radweg möglich)

Nachteile:

- Erfordernis des Radwegs unklar
- keine Sichtbarkeit vom Stadtteilzentrum aus
- schlechte Erreichbarkeit für das Betriebsfahrzeug

Vorzugsvariante

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an die Positionierung von StadtRAD-Stationen und der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten stellt die Variante 2 aus Sicht der BWVI die Vorzugslösung dar. Diese wurde seitens DB Connect im beigefügten Lageplan im Detail ausgearbeitet. Es lassen sich 16 Abstellplätze unterbringen.

Es wurden Stellungnahmen des Bezirksamts, der Polizei (PK 38), des HVV und der P+R GmbH eingeholt. Alle Beteiligten haben ihre Zustimmung zu der Vorzugsvariante 2 signalisiert.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass dieser Bereich im Zuge der Planung zur S-Bahn-Linie S4 überplant werden könnte bzw. die Planung zur Umgestaltung des Busbahnhofes Rahlstedt diesen Bereich tangiert. Für diesen Fall kann die StadtRAD-Station in die Überplanung integriert und neu positioniert werden. Die Kosten für eine etwaige Verlegung sind mit dem Betreibervertrag zwischen BWVI und DB Connect abgegolten.

Des Weiteren sind die Ausbauplanungen für Bike+Ride zu berücksichtigen. Gemäß Bike+Ride-Entwicklungskonzept soll die Anzahl der Bike+Ride-Plätze von derzeit ca. 300 auf ca. 500 erhöht werden (mit einem Ausbaupotenzial von weiteren 150 Plätzen). Konkrete Pläne und Zeithorizonte sind noch nicht definiert. Auch hier ist es möglich, die StadtRAD-Station in spätere größere Planungen im Umfeld zu integrieren und ggf. neu zu positionieren.

Anlage: Lageplan