

Betreff:

**Planungen im Umfeld Hauptbahnhof Nord;
Fahrradparken am Hauptbahnhof**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim	25.01.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Weststadt	13.03.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.04.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	02.05.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	17.05.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder der Bezirksbeiräte Bergheim und Weststadt, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Gemeinderates nehmen die Informationen zur Zeitschiene der Planungen rund um den Bahnhofsvorplatz Nord, insbesondere den Themenkomplex Fahrradparken zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Fahrradabstellanlage ibis-Hotel	15.000 Euro
Fahrradabstellanlage Belfort-Anlage	86.100 Euro
Fahrradabstellanlage Zentraler Bahnhofsvorplatz	10.000 Euro
Fahrradabstellanlage östlich F+U	145.000 Euro
Fahrradparkhaus unter Stadtbalkon	3.100.000 Euro
Einnahmen:	
Durch die Bewirtschaftung des Fahrradparkhauses unter dem Stadtbalkon in Form von Nutzungsgebühren.	siehe Kapitel 5
Finanzierung:	
<u>Phase 1</u>	
Fahrradabstellanlage ibis-Hotel	15.000 Euro
Fahrradabstellanlage Belfort-Anlage	86.100 Euro
Fahrradabstellanlage Zentraler Bahnhofsvorplatz	10.000 Euro
<ul style="list-style-type: none"> Finanzierung erfolgt aus den im DH 2017/2018 in den Teilhaushalten 81 (70.000 Euro) und 67 (80.000 Euro) veranschlagten Haushaltsmitteln. 	= 111.100 Euro
<u>Phase 2 (ab 2019)</u>	
Fahrradabstellanlage östlich F+U	145.000 Euro
Fahrradparkhaus unter Stadtbalkon	3.100.000 Euro
<ul style="list-style-type: none"> Derzeit stehen keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Diese müssten bei entsprechender Priorisierung der Maßnahmen im Rahmen der möglichen Gesamtfinanzierung für die Doppelhaushalte 2019/2020 sowie 2021/2022 eingestellt werden. 	

Zusammenfassung der Begründung:

Gemäß Antrag 0040/2017/AN von FDP/ FWV und CDU vom 16.05.2017 wird die Zeitschiene der zahlreichen parallel stattfindenden Planungen rund um den Bahnhofsvorplatz Nord erläutert. Der Fokus liegt auf dem Fahrradparken.

Begründung:

1. Zeitschiene Fahrradparken am Hauptbahnhof Nord/ Abhängigkeiten von Dritten im Bereich Hauptbahnhof

Die Planungen rund um die Themen Fahrradparken und Wegebeziehungen zu den einzelnen Abstellanlagen am Hauptbahnhof Nord können sich zum jetzigen Zeitpunkt ausschließlich an den derzeit bekannten Zeitschienen der in Planung befindlichen Projekte im Umfeld des Hauptbahnhofs Nord orientieren. Zahlreiche Faktoren bezüglich verschiedenster Baumaßnahmen sind zu berücksichtigen. Die groben Zeitplanungen in den einzelnen Projekten stehen zwar fest, können aufgrund der räumlichen Abhängigkeiten jedoch nicht als absolut verlässlich eingestuft werden.

Die Baumaßnahmen zum Teilprojekt Hauptbahnhof/ Kurfürstenanlage West des Großprojektes Mobilitätsnetz Heidelberg 2020 werden, nach der festgelegten Verschiebung um ein Jahr, im Mai 2018 starten.

Im Zuge einer Mehrfachbeauftragung zur Realisierung eines Hotelneubaus westlich des Hauptbahnhofs, der von einem privaten Investor ausgelobt wurde, ließ die Stadt Heidelberg in einem Ideenteil prüfen, inwiefern die Ergebnisse von parkinglab (siehe Kapitel 4 und Anlage 1) in die Gestaltung des Stadtbalkons integriert beziehungsweise weiterentwickelt werden können. Die Ergebnisse liegen seit Dezember 2017 vor und werden dem Bau- und Umweltausschuss gesondert vorgestellt.

Die Firma GBI AG plant das Hotel voraussichtlich 2019 bis Mitte/ Ende 2020 zu realisieren.

Die Deutsche Bahn Station & Service AG plant die Erweiterung des DB Empfangsgebäudes in Richtung Westen. Eine Realisierung ist vorbehaltlich des Gemeinderatsbeschlusses ab 2021 geplant. Die Dauer der Maßnahme beträgt nach jetzigem Stand zweieinhalb Jahre. Es ist zu prüfen, ob die Baumaßnahmen Erweiterung des DB Empfangsgebäudes und Fahrradparkhaus/ Stadtbalkon zeitgleich realisiert werden können, um Synergieeffekte zu nutzen.

Baumaßnahme/ Zeitschiene	II. 2018	III. 2018	IV. 2018	I. 2019	II. 2019	III. 2019	IV. 2019	I. 2020	II. 2020	III. 2020	IV. 2020	I. 2021	II. 2021	...
Mobinetz Hbf./ Kufü West														
Hotel GBI														
DB-Erweiterung														
Stadtbalkon & Fahrradparkhaus														

Abbildung 1: Baumaßnahmen im Umfeld des Hauptbahnhofs Nord mit derzeit geplanter Zeitschiene.

Ziel ist es, während der oben genannten Baumaßnahmen, den Status quo bezüglich der Anzahl der Fahrradabstellplätze zu erhalten. Eine Erhöhung der Abstellplätze kann während den Bauarbeiten nicht erfolgen. Provisorische und temporäre Abstellmöglichkeiten werden in dieser Zeit angeboten. In der folgenden Übersicht wird dargestellt wann welche derzeit vorhandenen Abstellanlagen aufgegeben werden müssen und an welcher Stelle diese provisorisch eingerichtet werden.

Abstellanlagen/ Anzahl Stellplätze	Bestand	Phase I (Mobinetz)	Phase II (Hotel)	Phase III (Bahnhofs- gebäude)	Phase IV (Fahrradparkhaus Stadt balkon)
West:					
Überdachte Anlage neben Seiteneingang Hbf./ Burgerking	633	633	633	0	0
Fahrradparkhaus unter Stadtbalkon	0	0	0	0	800*
Anlehnbügel nördlich des Parkplatzes entlang der Kurfürstenanlage	98	0	130	130	130
Fahrradboxen	43	43	0	0	0
Mieträder (DB und Nextbike)	16	0	31	31	31
Anlage östlich F+U auf Grünstreifen (Karl-Metz-Straße)	0	0	0	200	200
Ost:					
Zwischen Bhf und Tourist-Info	505	0	0	0	0
Vor Eingang Empfangshalle	0	466	466	466	0
Mieträder	15	16	0	0	0
Gleis 1	97	97	97	97	97
Südöstlich ibis-Hotel	0	56	56	56	56
Grünfläche Belfortanlage	0	216	216	216	216
Regionalbushaltestelle Kurfürstenanlage	0	76	76	76	76
	1407	1603	1705	1272	1606

Abbildung 2: Bilanz vorhandener Abstellplätze und (provisorischer) Angebote während den einzelnen Baumaßnahmen. (*Laut Machbarkeitsstudie Fahrradparken am Hbf. werden circa 800 überdachte Abstellplätze im Westen benötigt. Durch optimale Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Platzes, ist es denkbar, dass diese Anzahl auf circa 1.000 unterirdische Plätze aufgestockt werden kann (siehe Anlage 1, S. 24). Diese Zahlen sind jedoch in der weiteren Planung zu vertiefen.)

Der Status quo von 1.407 Abstellplätzen kann gehalten werden. Die langfristige Prognose von 2.650 Abstellplätzen kann ohne weitere bauliche Maßnahmen nicht erreicht werden. In der Phase III (während der Bauzeit der DB-Erweiterung und des Stadtbalkons) fällt das Angebot nach jetzigem Stand für die Dauer von zweieinhalb Jahren unter den heutigen Bestand.

2. Wegeverbindungen für ankommende Radfahrer

Neben den oben genannten Projekten, haben auch Maßnahmen, wie die derzeit diskutierte Radverkehrsverbindung aus Westen (Radverbindung zwischen Bergheim und Neuenheimer Feld) sowie der geplante Zweirichtungsradweg südlich der Kurfürstenanlage aus Osten einen Einfluss auf die Radverkehrsströme im Bahnhofsumfeld. Aus diesen Himmelsrichtungen wird der Radverkehr zunehmen. Von Norden kommend (Mittermaierstraße) und aus der nördlichen Kurfürstenanlage werden die Zahlen abnehmen. Daher ist es wichtig, sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite des Hauptbahnhof Nord ausreichend Kapazitäten für Radabstellmöglichkeiten zu schaffen.

Die zukünftige Wegführung von Radfahrern wurde in der Vorlage 0249/2014/BV erläutert. Die Wegführung während der Bauzeit des Mobinetzprojektes wird je nach Baufortschritt angepasst. Die Erreichbarkeit der Abstellanlagen wird gewährleistet.

Vor dem Hintergrund, dass zukünftig von einem langfristig prognostizierten Bedarf von 2.650 Abstellplätzen im Bereich Hauptbahnhof Nord ausgegangen wird und der prozentualen Verteilung auf die himmelsrichtungsbezogenen Ankünfte, sieht eine Verteilung wie folgt aus:

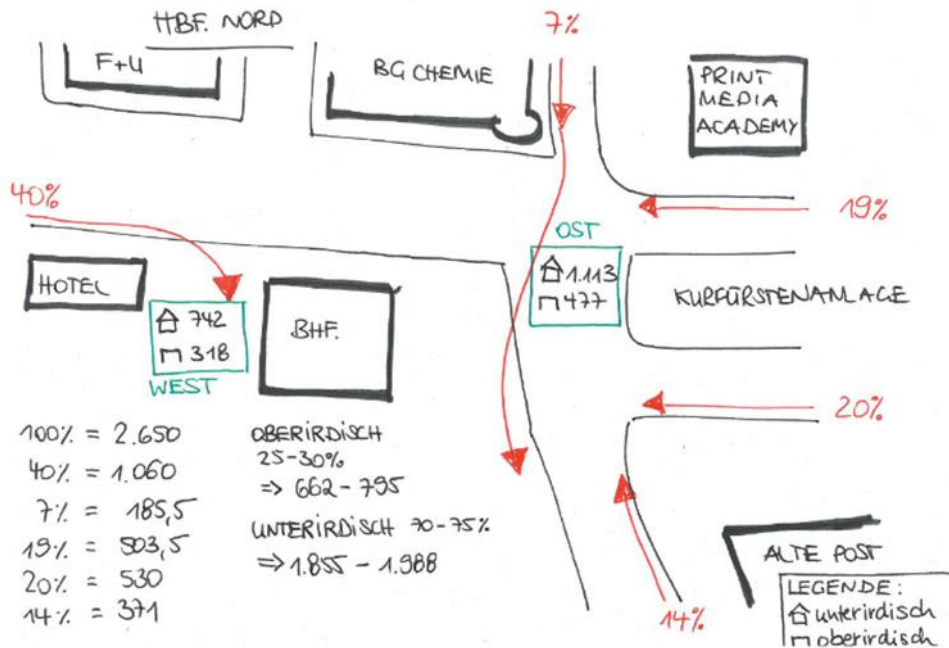


Abbildung 3: Fahrradparken Hbf. - Verteilung der Abstellplätze auf West- und Ostseite

3. Planung der einzelnen Abstellanlagen

Aus den vorangegangenen Ausführungen lassen sich folgende Standorte ableiten:

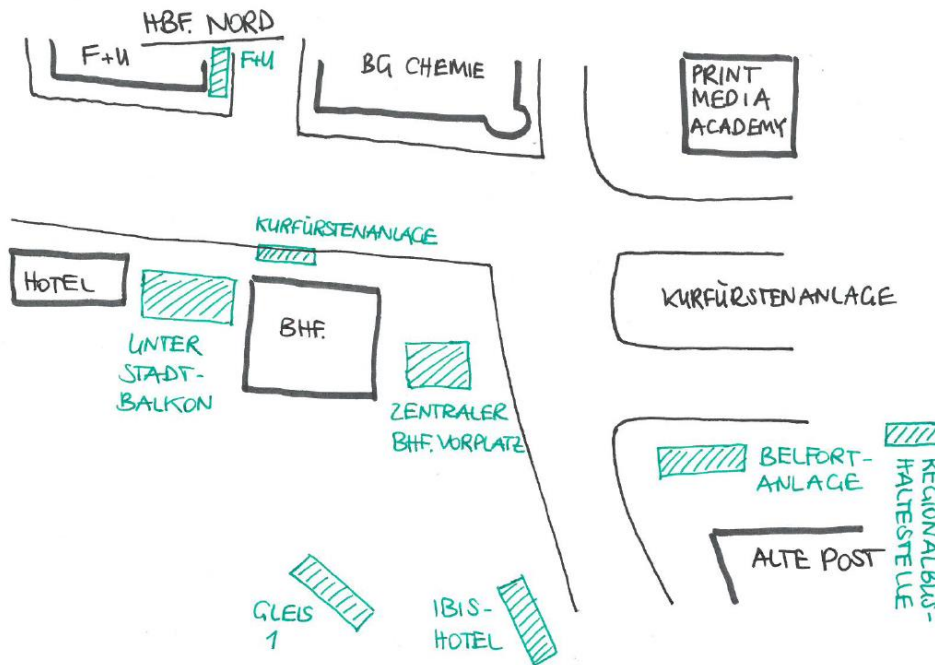


Abbildung 4: Fahrradparken Hbf. - Standorte der Abstellanlagen

Die derzeit rund 1.400 vorhandenen Abstellplätze sollen zukünftig, nach Beendigung aller Baumaßnahmen, auf 2.650 aufgestockt werden. Die Verteilung der Fahrradabstellplätze wird in

der Machbarkeitsstudie Fahrradparken (von VAR/ H2S) wie folgt empfohlen: 70 bis 75 Prozent der Räder sollen unterirdisch abgestellt werden und 25 bis 30 Prozent ebenerdig.

Im westlichen Bereich des Hauptbahnhofes sollen insgesamt circa 1.060 Abstellplätze angeboten werden. Der Großteil soll in einem Fahrradparkhaus unter dem Stadtbalkon unterirdisch untergebracht werden (siehe Kapitel 4). Dies wurde vom Sieger der Mehrfachbeauftragung, dem Büro Bierbaum.Aichele, im Rahmen der Ideenstudie Neugestaltung Bahnhofsvorplätze vorgeschlagen. Circa 318 Fahrradabstellplätze werden in diesem Bereich oberirdisch benötigt. Mit der Realisierung des Mobinetzprojektes werden bereits 130 Plätze realisiert. Weitere Räder können auf der dann zu befestigenden Grünfläche östlich des F+U-Gebäudes abgestellt werden. Mit der Einrichtung von Doppelstockparkern ist dort Platz für circa 200 Räder.

Im östlichen Bereich des Hauptbahnhofes sollen in Zukunft 1.590 Abstellplätze zur Verfügung stehen. Laut Empfehlung der Machbarkeitsstudie Fahrradparken sollen rund 1.100 Räder auf dem Zentralen Bahnhofsvorplatz unterirdisch bzw. in einem Gebäude untergebracht werden. Circa 480 Fahrräder müssen ebenerdig abgestellt werden können. Hierzu gibt es bereits Planungen, die vorsehen am ibis-Hotel entlang der Lessingstraße Anlehnbügel einzurichten. Zusätzlich wird in der Grünfläche Belfortanlage eine Teilfläche mit einer Fahrradabstellanlage ausgebaut. Diese Anlage wird Platz für 216 Räder bieten.

Weiterhin werden an der Regionalbushaltestelle (am südlichen Fahrbahnrand der Kurfürstenanlage zwischen Lessingstraße und Kaiserstraße), die im Zuge des Mobinetzprojektes erneuert wird, künftig Anlehnbügel angeboten.

Auf dem Zentralen Bahnhofsvorplatz soll mit Beginn der Baumaßnahme Mobinetz die Abstellanlage zwischen dem DB-Gebäude und der Touristinformation abgebaut werden. Dies ist notwendig aufgrund anstehender Leitungsarbeiten und aufgrund der Baustellenabwicklung. Die vorhandene Anlage wird in die Mitte des Zentralen Bahnhofsvorplatzes versetzt, zwischen die Achse der beiden Eingänge in die Empfangshalle, so dass die Passanten die Anlage seitlich frequentieren können. Wie in der Vorlage DS 0391/2016/BV Anlage 1 dargestellt, handelt es sich um eine unbefriedigende städtebauliche Lösung. Temporär können 466 Fahrradabstellplätze realisiert werden. Eine weitere Erhöhung der Fahrradabstellplätze ist angesichts der Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Empfangshalle, dem Stadtbild und aufgrund der ungewissen Dauer dieser temporären Lösung nicht vertretbar.

Sollten die Überlegungen zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes inklusive der Errichtung eines Fahrradparkhauses nicht weiterverfolgt werden, ist davon auszugehen, dass sich der städtebaulich und stadtgestalterisch unbefriedigende Zustand manifestiert.

4. Planungen zum Fahrradparkhaus unter dem Stadtbalkon

Zwischenzeitlich wurde von der Verwaltung die Machbarkeitsstudie Fahrradparkhaus unter dem Stadtbalkon in Auftrag gegeben. Das Büro parkinglab aus Basel hat die Studie erstellt (siehe Anlage 1). In dieser werden drei Varianten aufgezeigt, mit jeweils unterschiedlichen Vor- und Nachteilen. Die Teilnehmer der Mehrfachbeauftragung legten ihren Lösungen ausschließlich die Variante 3 zugrunde, da diese sich stadträumlich und gestalterisch am verträglichsten erwies. Die teilnehmenden Büros haben sich neben dem Entwurf des Hotels auch mit der angrenzenden Stadtfläche Stadtbalkon und dem darunterliegenden Fahrradparkhaus beschäftigt.

Die Realisierung des Fahrradparkhauses ist frühestens ab 2021 denkbar. Zu diesem Zeitpunkt wird die Deutsche Bahn voraussichtlich mit der Erweiterung des DB-Hauptgebäudes beginnen.

Die Fläche des Stadtbalkons befindet sich in deren Besitz und wird während der Bauzeit als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Gegebenenfalls können die Baumaßnahmen zeitgleich abgewickelt werden.

Die Kosten für das Fahrradparkhaus werden auf 3,1 Millionen Euro geschätzt.

5. Bewirtschaftung von Fahrradparken

Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof werden langfristig gesehen kostenpflichtig sein. Dieser Grundsatz bezieht sich auf Abstellplätze, die sich in Gebäuden befinden. International ist die Bewirtschaftung kostenpflichtiger Radabstellanlagen üblich und das Angebot wird angenommen, da die Anlagen äußerst attraktiv sind. Räder können geschützt und bewacht, also trocken und sicher abgestellt werden, deshalb sind die Anlagen ihren Preis wert.

Darüber hinaus werden kostenfreie Abstellplätze im Umfeld des Hauptbahnhofes angeboten. Die Wege zwischen diesen Anlagen und dem Hauptbahnhof sind länger. Überdachungen für diese Anlagen sind nicht geplant.

Die Nutzung bewirtschafteter Fahrradparkhäuser könnte über im Folgenden aufgelistete übliche Nutzungsgebühren geregelt werden:

Gelegenheitsparker	Dauerparker
Tag: 1,- Euro	½ Jahr: 45,- Euro
7er Karte: 4,- Euro	1 Jahr: 80,- Euro
Monatskarte: 8,- Euro	

Im Zuge der Planungen zum Fahrradparkhaus unter dem Stadtbalkon wurde vom Verein zur beruflichen Integration und Qualifizierung e.V. (Vbl) ein Betreiberkonzept erstellt. Die Finanzkalkulation von Vbl bezieht sich auf die Größenordnung von 800 Plätzen im Parkhaus. Die Bewirtschaftung erfolgt mittels Personal mit beziehungsweise ohne Kombination des Werkstattbetriebs. Die Kalkulation geht von vorsichtigen Annahmen der Auslastung aus. Danach sind im dritten Jahr 620 Plätze belegt. Bei der Kapazität von 992 Plätzen (nach ersten Plänen von parkinglab, Basel) sind das etwa 60 Prozent. Die Ausgaben beinhalten Strom, Wartung, Reparaturen, EDV-Wartung und Werbung und münden in einer Größenordnung von rund 20.000 Euro pro Jahr.

An Personalkosten ist für Reinigung und Pflege ein Mindestaufwand von rund 55.000 Euro pro Jahr kalkuliert. Dieser Betrag lässt sich auf rund 40.000 Euro pro Jahr reduzieren, wenn der Werkstattbetrieb, der sich selbst trägt, integriert wird. Die Personalkosten sinken dann, weil Doppelfunktionen übernommen werden beziehungsweise Synergieeffekte entstehen.

Mit Werkstattbetrieb und einer Auslastung von 60 Prozent können ab dem dritten Jahr Erlöse erwirtschaftet werden (Höhe 6.000 Euro). Wird das Parkhaus zu 100 Prozent ausgelastet (mit überwiegendem Teil von Jahreskarteninhabern) liegt der Erlös ab dem dritten Jahr bei 36.000 Euro.

Zur Steigerung der Akzeptanz beziehungsweise Vermeidung von Startschwierigkeiten sollte die Benutzung des Parkhauses im ersten Jahr gebührenfrei sein. Damit kann man gegebenenfalls auch schon im zweiten Jahr einen höheren Auslastungsgrad erreichen.

Nicht bewirtschaftete Stellplätze sind langfristig in einer Größenordnung von circa 800 Stellplätzen an folgenden Standorten vorgesehen:

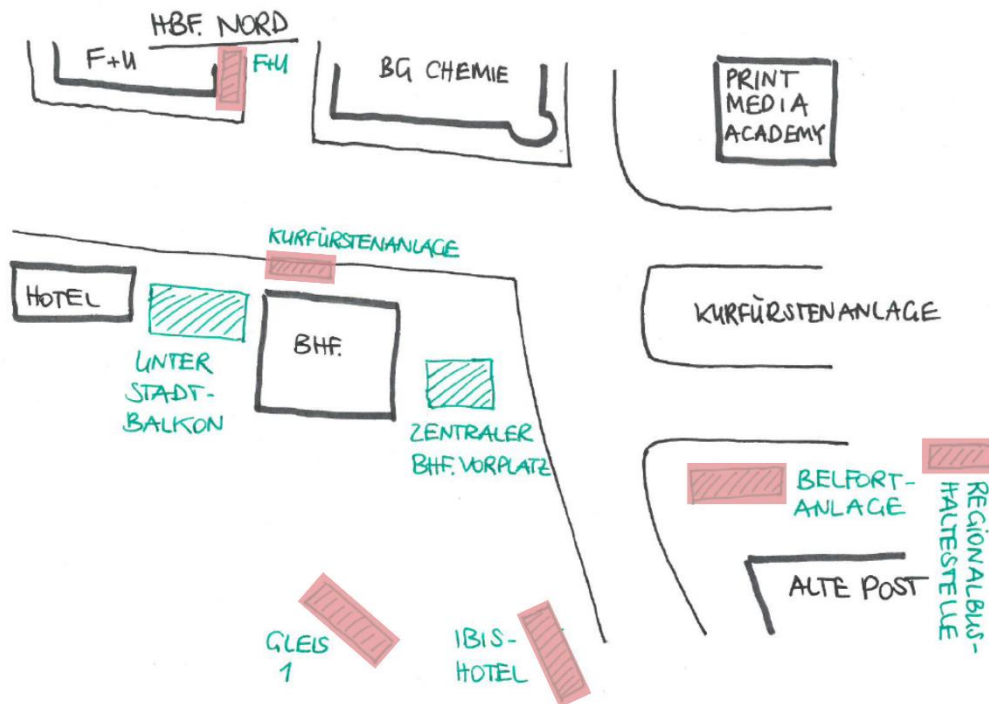


Abbildung 5: Die rot markierten Standorte stellen kostenfreie Abstellanlagen dar.

6. Weiteres Vorgehen

Im Bereich Hauptbahnhof Nord handelt es sich um einen Ort mit beschränktem Platzangebot. Die unterschiedlichsten Nutzungen sind innerhalb des vorhandenen Platzangebotes zu vereinbaren und abzuwickeln. Neben dem Fahrradparken müssen unter anderem auch die Funktionen Ankommen und Aufenthalt auf den Platzflächen Raum finden.

In der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Karlsruhe zum denkmalrechtlichen Verfahren der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes vom 30.11.2017 wurde folgende Auflage erteilt: „Die Verteilung der Abstellflächen für Fahrräder ist zu reduzieren und gestalterisch zu ordnen.“

Aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Platzangebotes rund um den Hauptbahnhof ist es nicht möglich die prognostizierte Zahl von 2.650 Fahrrädern ebenerdig abzustellen. Dies bedeutet, dass Bauwerke errichtet werden müssen. Um den Bedarf an Abstellplätzen sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite abdecken zu können, ist es sinnvoll zwei Fahrradparkhäuser zu errichten. Ein flächenintensives Fahrradparken kann nur vermieden werden, wenn weiterhin nach platzsparenden Lösungen gesucht wird, wie sie das Fahrradparkhaus unter dem Stadtbalkon oder das Radhaus auf dem Zentralen Bahnhofsvorplatz im Sinne der Ideenstudie des Entwurfes von Bierbaum.Aichele Landschaftsarchitekten darstellen können.

Eine kontinuierliche Steigerung der Anzahl an Fahrradabstellplätzen in den nächsten Jahren ist (sowohl für oberirdische Abstellplätze als auch für Abstellplätze in Gebäuden) mit Kosten verbunden. Im aktuellen Doppelhaushalt 2017/ 2018 und der mittelfristigen Finanzplanung sind derzeit keine Haushaltsmittel zur Schaffung von Fahrradparkhäusern veranschlagt. Dies ist bei entsprechender Priorisierung der Maßnahmen im Rahmen der Gesamtfinanzierung des Investitionsprogramms mit möglichen Alternativen zu diskutieren.

Zu beachten ist, dass es sich beim Thema Fahrradparken am Hauptbahnhof um einen dynamischen Prozess handelt, der nach der Fertigstellung jeder einzelnen Baumaßnahme auf die sich dann ergebenden Gegebenheiten angepasst werden muss.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderung (BMB) wurde nicht beteiligt.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e: Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mithilfe eines differenzierten und örtlich verteilten Angebotes von Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld wird der Radverkehr gefördert.
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr. Begründung: Stärkung des Radverkehrs. Ziel/e: Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung:
SL 11	+	Die Vielzahl der oberirdischen Fahrradabstellplätze im Bahnhofsumfeld im Bestand schränkt die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeiten der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes stark ein. Fußgängerbeziehungen werden beeinträchtigt. Durch die dargestellten Maßnahmen wird eine Verbesserung erreicht.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten: keine

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Machbarkeitsstudie Fahrradparken im Bereich des Stadtbalkons am Hauptbahnhof Heidelberg, parkinglab Basel
02	Präsentation Fahrradparken