

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 3 5 1 / 2 0 2 3 / B V

Datum:
29.09.2023

Federführung:
Dezernat II, Hochbauamt

Beteiligung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Betreff:

**Neubau Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
Ausführungsgenehmigung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Bauausschuss	17.10.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzaus- schuss	25.10.2023	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	15.11.2023	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderats:

Der Gemeinderat erteilt die Ausführungsgenehmigung für den Neubau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof nach den vorliegenden Plänen zu Gesamtkosten in Höhe von 9.400.000 Euro.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Neubau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof, bestehend aus:	9.400.000
• Unterirdisches Fahrradparkhaus mit Zufahrtsrampe	7.947.000
• Stadtbalkon, Außenanlage auf dem Dach des Fahrradparkhauses	1.453.000
Einnahmen:	
• Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)	6.807.240
• Fördermittel des Bundes nach dem Programm Zukunft – Umwelt – Gesellschaft ZUG und des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) wurden geprüft. Die rentablere Variante des BALM wurde beantragt.	
Finanzierung:	
• Haushaltsansatz im Teilhaushalt des Hochbauamtes:	
• Im Jahr 2022	1.000.000
• Im Jahr 2023	155.000
• Im Jahr 2024:	
• Kassenwirksam	1.000.000
• Verpflichtungsermächtigungen	4.000.000
• Mittelfristige Finanzplanung	7.245.000
Folgekosten:	
• Derzeit ist noch offen, wer das Fahrradparkhaus künftig betreiben wird. Eine Aussage zu den vollständigen Folgekosten kann daher zum derzeitigen Zeitpunkt nicht getroffen werden. Die Höhe der Abschreibung wurde ermittelt.	157.000

Zusammenfassung der Begründung:

Für die Erleichterung der umweltfreundlichen Mobilität und des Pendelns soll am westlichen Ende des Bahnhofsgeländes ein neuer Platz, der Stadtbalkon, mit darunterliegender Fahrradgarage entstehen, damit die Verkehrssicherheit auf dem Vorplatz für die Fußgänger auf den Gehwegen und den Plätzen um den Bahnhof erhöht wird.

Begründung:

1. Vorbemerkung

Der Bezirksbeirat Weststadt wurde am 14.06.2023 über den geplanten Neubau des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof informiert (Drucksache 0085/2023/IV). Aus der Bezirksbeiratssitzung ergaben sich folgende Arbeitsaufträge:

- Die Verwaltung informiert, mit welcher Anzahl der Nutzungen des unteren Eingangs Richtung Gleis 1 gerechnet wird.

Für die Nutzung des unteren Eingangs wurden keine Zahlen evaluiert.

- Die Verwaltung informiert den Bezirksbeirat Weststadt über Details zur geplanten Begrünung.

Die geplanten Beete erreichen ein Volumen von 50 bis 80 Quadratmeter. Es sind jeweils zwei bis drei Bäume pro Beet geplant. Als Baumarten sind mittelgroße klimaresistente Bäume favorisiert, wie z.B. Koelreuteria (Blasenbaum), Fraxinus ornus (Blumen-Esche), Liquidambar (Amberbaum) oder Ahornarten. Ergänzend ist hierzu eine Unterpflanzung aus pflegeleichten und klimaresistenten Stauden und Gräsern vorgesehen.

- Die Verwaltung prüft, an welcher Stelle zusätzlich oberirdische und auch kostenlose Fahrradparkplätze / Abstellplätze installiert werden können.

Im Zuge der Freiraumplanung im Bahnhofsbereich wird geprüft, an welcher Stelle zusätzlich oberirdische und auch kostenlose Fahrradparkplätze / Abstellplätze installiert werden können.

2. Anlass

Am Hauptbahnhof Heidelberg laufen Nah- und Fernverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Rad- und Fußverkehr zusammen. Diese Mobilitätsdrehscheibe ist für viele Personen ein Ort des Umstiegs und Wechsels des Verkehrsmittels. Die Vielzahl von Fahrrädern am zentralen Bahnhofsvorplatz prägt das Stadtbild und beeinträchtigt den Zugang zur Empfangshalle. Zudem musste im Zuge der geplanten Erweiterung des Bahnhofsgebäudes und des Hotelneubaus die überdachte Fahrradabstellanlage am Willy-Brandt-Platz Nordwest weichen.

3. **Baubeschreibung**

Das Fahrradparkhaus soll die Lücke zwischen dem Hotelneubau Intercity und dem geplanten Neubau der Deutschen Bahn auf der Gleisebene füllen. Auf der Ebene darüber soll der Stadtbalkon, der sowohl eine Aufenthaltsqualität bieten, als auch die Anlieferzone für den Neubau der Bahn darstellen soll, entstehen.

Die spiralförmige Rampe mit 6 Prozent Steigung soll als Haupteinfahrt für Fahrradfahrende zu dem Parkhaus dienen. Sie befindet sich mittig zwischen dem Hotelneubau und dem geplanten Neubau der Deutschen Bahn. Der Antritt zur Rampe ist im Norden des Platzes so ausgerichtet, dass der Eingang sowohl von Westen, als auch von Osten kommend sichtbar ist und von vorbeifahrenden Fahrradfahrenden räumlich gut wahrgenommen werden kann. Neben dem Rampenantritt befindet sich eine zusätzliche Treppe für Fußgänger. In einer kreisförmigen Spirale dreht sich die Rampe ein Stockwerk tiefer in die Parkebene. Dabei überwindet sie den Höhenunterschied von circa 4,80 Meter von der Platzebene bis zur Gleisebene und beschreibt in ihrer Drehung 420 Grad eines Kreises mit einem Durchmesser von 21 Metern. Entlang der Lauflinie ist die Rampe circa 65 Meter lang. Im Untergeschoss befindet sich ein einfach zu bedienendes Schließsystem im Bereich der Abstellanlagen. Die natürliche Belichtung des Parkhauses erfolgt auf der einen Seite durch den Deckenausschnitt der Rampe und auf der anderen (westlichen) Seite über perforiertes Mauerwerk. Zusätzlich soll ein helles Farb- und Lichtleitsystem zu einer angenehmen Atmosphäre beitragen und das Wiederfinden des eigenen Fahrrads erleichtern. Es sind verschiedene Systeme zum Abstellen der Fahrräder geplant, dabei sind beidseitige Doppelstockparker mit einstöckigen Anlagen kombiniert. Zusätzlich sind Veloboxen und Schließfächer geplant. Insgesamt sollen 725 Fahrräder bei einem Radabstand von 50 Zentimeter abgestellt werden können.

Zur Markierung des Eingangs in das Fahrradparkhaus über den Bahnhofsvorplatz ist eine leichte Stahlkonstruktion vorgesehen; die finale Gestaltung muss noch erarbeitet werden.

Das neue Fahrradparkhaus soll im Wesentlichen mit Hilfe von tragenden Außenwänden, einem Raster aus Rundstützen sowie Unterzügen erstellt werden. Die Fassade zu Gleis 1 soll in vorgesetzten Vollklinkern als perforiertes Sichtmauerwerk hergestellt werden und gleicht sich damit der Architektur des neuen Hotels an.

4. **Schnittstellen zum Stadtbalkon und zum Willy-Brandt-Platz Nord**

Im Bereich des Willy-Brandt-Platzes Nord bestehen Wechselwirkungen zwischen den dort angesiedelten Nutzungen Fahrradparkhaus, Neubau Westflügel Hauptbahnhof mit Anlieferung und Abfallentsorgung, Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr, Außenbewirtschaftung Hotel und Aufenthaltsfläche Stadtbalkon. Die Freiraumplanung des Büros Bierbaum Aichele zur Neugestaltung der Bahnhofsplätze muss daraufhin fortgeschrieben werden.

Bezüglich Stadtbalkon betrifft dies vor allem die Form, Größe und Anordnung der geplanten Bauminselfn und die Gestaltung der Treppenanlage. Es ist also noch mit Änderungen hinsichtlich der Freiraumgestaltung in den vorliegenden Planunterlagen zu rechnen.

Die Position, Größe und Orientierung der Rampenspindel und die Konstruktion des Fahrradparkhauses sind davon unberührt. Im Zuge der Freiraumplanung kann auch der Frage nachgegangen werden, an welcher Stelle zusätzlich oberirdische und auch kostenlose Fahrradparkplätze / Abstellplätze installiert werden können.

5. Zeitplan

Mit dem Abbruch des Stellwerks der Deutschen Bahn soll Ende des Jahres 2023 begonnen werden. Der Baubeginn des Fahrradparkhauses ist ab circa Frühsommer 2024 geplant. Mit der Fertigstellung und der Inbetriebnahme des Fahrradparkhauses (ohne die Außenanlagen/Stadtbalkon) wird 2025 gerechnet. Nach Inbetriebnahme erfolgt die Vorhaltung der Dachfläche des Fahrradparkhauses als Baustelleneinrichtung für die Deutsche Bahn bis voraussichtlich Mitte 2027. Im Anschluss werden die Außenanlagen/Stadtbalkon hergestellt.

6. Verkehrliche Erschließung

Das Fahrradparkhaus kann aus östlicher Richtung über die Radfahrstreifen in der Kurfürstenanlage erreicht werden. Hierfür gibt es das indirekte Abbiegen am Kreuzungsbereich über die Rad- und Fußgängerfurt zum Parkhaus. Aus westlicher Richtung kann der Radverkehr über die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in das Fahrradparkhaus fahren. Die Akteure des Radentscheides und der AG Rad sind in die Planungen eingebunden. Zur verkehrlichen Erschließung des Platzes kann erst nach Entwicklung der Platzgestaltung durch das Freiraumplanungsbüro eine verlässliche Aussage getroffen werden.

7. Kosten/Förderung

Auf Basis der Kostenberechnung wurden für den Neubau des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Kosten in Höhe von insgesamt 9.400.000 Euro ermittelt. Die detaillierte Kostendarstellung kann den beigefügten Anlagen 01 und 02 entnommen werden.

Für die Außenanlagen (Kostengruppe 500) wurden Kosten in Höhe von 725.000 Euro ermittelt. Diese beziehen sich hierbei im Bereich des Stadtbalkons ausschließlich auf die oberirdischen Außengrenzen des Fahrradparkhauses. Die außerhalb dieser Außengrenzen liegenden Bereiche des Stadtbalkons sind nicht Teil dieses Projekts.

Kassenwirksame Mittel stehen im Teilhaushalt des Amtes 65 in Höhe von 155.000 Euro im Jahr 2023 und in Höhe von 1.000.000 Euro im Jahr 2024 zur Verfügung. Zusätzlich steht im Jahr 2024 eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 4.000.000 Euro zur Verfügung. Im Jahr 2022 waren bereits 1.000.000 Euro veranschlagt. Die verbleibenden Mittel von 7.245.000 Euro sind in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen.

Eine Zusage für Fördermittel nach dem LGVFG in Höhe von 6.807.240 Euro liegt bereits vor. Die Fördermittel aus den Programmen des Bundes ZUG und BALM wurden geprüft und verglichen. Das Sonderprogramm Stadt & Land (S&L) aus dem Programm BALM stellte sich dabei als rentabler und harmonisierend zu dem bereits laufenden Verfahren nach LGVFG heraus. Der entsprechende Fördermitelantrag wurde gestellt.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Belange von Behinderten Menschen werden berücksichtigt. Der Beirat für Menschen mit Behinderungen wird entsprechend dem Planungsstand 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:
M01	+	Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Der Bau eines Fahrradparkhauses fördert umweltfreundlichen Radverkehr.
M02	+	Ziel/e: Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Durch den Bau eines Fahrradparkhauses wird der Radverkehr gefördert und MIV vermindert.
M07	+	Ziel/e: „Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern Begründung: Durch den Bau eines Fahrradparkhauses wird Menschen der Umstieg am Hauptbahnhof auf das umweltfreundliche Fahrrad erleichtert, mit dem man die Innenstadt schnell und bequem erreichen kann.

2. Kritische Abwägung/ Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Kostenübersicht
02	Kostendarstellung
03	Grundriss Stadtbalkon
04	Grundriss Untergeschoss
05	Schnitt
06	Ansicht Süd