

Vorlage		Vorlage-Nr:	E 26/0117/WP17
Federführende Dienststelle: Gebäudemanagement		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
		Datum:	09.04.2018
		Verfasser:	E 26/00
Fahrradparkhaus im Umfeld des Hauptbahnhofs			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
26.04.2018	Planungsausschuss	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Der Antrag der Fraktion „GRÜNE“ gilt damit als behandelt.

Erläuterungen:

Ausgangslage:

Gut nutzbare und eine ausreichende Anzahl von sicheren Fahrradabstellplätzen sind eine wesentliche Grundlage für das „Funktionieren“ des öffentlichen Raumes in der Umgebung des Hauptbahnhofs. Durch die Schaffung sicherer Abstellmöglichkeiten kann die Hürde zur Beschaffung hochwertiger privater Fahrräder und Pedelecs gemildert werden.

Die erheblichen Anstrengungen der Verwaltung, das Radfahren in Aachen zu erleichtern und in ein Mobilitätskonzept zu überführen, wurden zuletzt in der Projektbeschreibung zur „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“ im Rahmen des Projektes „Klimaschutz im Radverkehr“ in 09/2016 beschrieben. Dort wurden die Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs dargestellt und für das Fahrradparken in Aachen schlussgefolgert:

„Nach Einschätzung der Stadt Aachen ist das Abstellproblem in der Innenstadt drängender; dabei ist es für die Akzeptanz sinnvoller, mehrere dezentrale Stellen zu schaffen, als ein zentrales Parkhaus. Im Fördervorhaben wird daher die Schaffung von je rd. 40 Abstellplätzen in vier Parkhäusern im Stadtzentrum eingeplant, die umzäunt und mit einem elektronisch Zugangssystem ausgestattet werden. Dieser Ansatz ist bereits im Luftreinhalteplan 2015 als Auftrag an die Verwaltung der Stadt Aachen enthalten.“

Projekt BlueGate:

Die Integration einer Fahrradstation (als Ersatz für den Wegfall der rund 350 Plätze durch den Gebäudeabbruch) in das Projekt BlueGate war eine der Anforderungen der Stadt Aachen an das Projekt.

In dem Blue-Gate-Konzept ist entsprechend der Forderung der Verwaltung im Übergangsbereich zum Bahnhof ein sog. „Mobility Center“ mit Fahrradparkhaus und Servicestation sowie der vorgelagerten Kiss & Ride-Anlage vorgesehen. Im Durchführungsvertrag wurde mit dem Investor vereinbart, dass in diesem Fahrradparkhaus mind. 400 Stellplätze und die Servicestation untergebracht werden. Zusätzlich wird im Geltungsbereich des Bebauungsplanes auch der sich aus der Realisierung des Projektes ergebende Bedarf an Fahrradstellplätzen untergebracht.

Tiefgarage Bestand VG Lagerhausstrasse:

Die TG des Bestandsgebäudes kann vom Projekt „Erweiterungsbau Lagerhausstrasse“ für die Nachweisung der notwendigen Stellplätze in Anspruch genommen.

Daher ist davon auszugehen, dass potenzielle Reserveflächen z.B. zur Errichtung großer zusätzlicher öffentlicher Kontingente von Fahrradabstellplätzen nur noch sehr eingeschränkt zur Verfügung stehen.

In 2017 wurden zusätzliche Fahrradabstellflächen in der Ein-/Ausfahrtsebene der TG installiert. Es zeigen sich bereits bei der insgesamt relativ geringen Anzahl von Fahrradstellplätzen (68) in der TG (hier noch) handhabbare Sicherheitsdefizite: insb. die gemeinsame Nutzung der Ein- und Ausfahrten vom Auto- und Fahrradverkehr stärken nicht das Sicherheitsempfinden der Beteiligten.

Sollte ein Fahrradparkhaus für bis zu 1.000 Rädern integriert werden oder solitär ausgewiesen werden, wäre dies zur Gefahrenminimierung nur mit eigenständigen Zu- und Abfahrtsbereiche für Fahrräder denkbar. Eine solche Größenordnung ist nur mit der Integration zugehöriger Service-Funktionen sinnvoll. Aufgrund der geringen Geschoßdeckenhöhe ist eine doppelstöckige Abstellanordnung für Fahrräder in der TG nicht machbar.

Unter Berücksichtigung der dann notwendigen zusätzlichen Service-Flächen führte dies zu einem entsprechenden Flächenverlust für PKW-Stellplätze.

Auch müsste zusätzlich massiv in die Bausubstanz eingegriffen werden, um die Trennung der Verkehrsmittel zu gewährleisten.

Für eine intensivere Betrachtung wäre aber eine Vorentwurfsplanung durch externe Planer oder zumindest eine Vorstudie und somit Planungsmittel, sowie ein zugehöriges Betreiber-Konzept erforderlich, deren Erarbeitung nicht unerhebliche Kapazitäten binden und zusätzliche Zeit und Abstimmungen mit Externen benötigen würde.

Die Höhe der Investitionskosten von einfachen Fahrradabstellanlagen bis hin zu Parkhäusern für Fahrräder sind stark unterschiedlich und hängen insb. von der technischen Ausrüstung und den Baukosten (Anlage, Montage, Überdachung) ab. Ohne Grunderwerb kosten einfache, verzinkte Bügel ca. 60 - 120 €, Fahrradboxen ca. 500 - 1000 € und automatische Parkhäuser ab ca. 2500 € aufwärts je Stellplatz.

Bei individuell geplanten Parkhäusern fallen weitere Kosten für Planung und Service- und Betriebsleistungen an.

Vorab jedoch bedarf immer es eines schlüssigen Konzeptes unter Abstimmung mit zahlreichen externen Partnern - auch zum Betreiben der Anlage - aufgrund eines geklärten Bedarfes.

Je nach Größe und Betriebsmodell ist mit Baukosten von weit über 1 Millionen für 500 Fahrräder für ein Fahrrad-Parkhäuser mit Service-Einrichtungen und seriösem Betreiberkonzept zu rechnen.

Ableich der Bedarfe Bestandsgebäude und Erweiterungsneubau VG Lagerhausstrasse:

Die Machbarkeitsstudie aus 04/2017 hatte zum Ziel aufzuzeigen, wie die Arbeitsplatzdefizite der Verwaltung in einem engen Baufeld an der Zollamtsstraße mit erheblichen Einschränkungen in der Höhe (Blickachse DOM) unter Berücksichtigung auch neuer Bürokonzepte abgestellt werden können. Planungsausschuss und Personal- und Verwaltungsausschuss wurden in 09/ 2017 über die Ergebnisse informiert.

Bei durchgängigem Open-Space-Konzept sind bis zu 232 Arbeitsplätze vorstellbar. Dies reicht bisher aus, um die Fachbereiche Personal und Organisation (FB 11) und Umwelt (36) einschl. Dezernatsleitung unterzubringen.

Diese Anzahl wird bei Abkehr oder Durchmischung des Konzeptes, bei Einbringung weiterer, zusätzlicher Bedarfe und Sonderwünsche stets verringert.

Bereits aus ersten Workshops mit den zukünftigen Nutzern zur Bedarfsklärung wurden z.T. Zusatzbedarfe formuliert, die stets arbeitsplatzreduzierend und kostensteigernd wirken.

In der Studie gibt es unterhalb der Eingangsebene ausschließlich ein Basement-Geschoss mit zugehörigen, bereits jetzt bekannten Archiv-/ Lager- und Technikflächen für die Fachbereiche.

Weitere Untergeschosse oder eine weitere Tiefgarage sind bisher nicht vorgesehen.

In den „Hinweisen zum Fahrradparken“ des Arbeitskreises Fahrradparken (Arbeitsausschuss „Ruhender Verkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2012) werden sog. Bedarfskennwerte unterschiedlichen Nutzungen zugeordnet.

Bei Büronutzungen mit überwiegenden Verwaltungs- und teilweisen Publikumsfunktionen wird als pauschaler Gesamtbedarf ein Radverkehrsanteil von 10% angenommen und pro 180 m² Nutzfläche (reine Bürofläche mit ergänzenden Nutzungen wie Schulungs- und Besprechungsräume, aber ohne Sitzungssäle) ein Fahrradstellplatz vorgegeben.

Daraus ergibt sich für den Neubau an der Zollamtsstraße bei bisher ca. 2.520 m² NUF ein Bedarf von 14 notwendigen Fahrradstellplätzen.

Unter Zuziehung des Bestandsgebäudes Lagerhausstraße mit ca. 10.800 m² NUF ergibt sich ein Gesamtbedarf von 74 Fahrradstellplätzen, wovon bereits 62 (s.o.) in der Einfahrtsebene der TG in 2017 erstellt wurden.

Die danach noch fehlenden 12 Fahrradstellplätze sind sicher in der bestehenden TG nachweisbar. Selbst bei einer perspektivischen Verdoppelung des internen Bedarfes der Verwaltung zur Stärkung des Radverkehrs gäbe es aus heutiger Sicht keinerlei Nachweisungsprobleme.

Damit ist den bauordnungsrechtlichen Anforderungen an den Erweiterungsbau formell genüge getan.

D.h.: wenn jetzt ein neuformulierter Bedarf von 500, 750 oder gar 1.000 Fahrradabstellplätzen – der nicht auf den Bedarf des Neubaus begründet und in dieser Höhe aus Sicht der Verwaltung zumindest nicht offenkundig nachvollziehbar ist und zunächst gutachterlich bewertet werden müsste - in das Projekt „Erweiterungsbau Lagerhausstraße“ integriert werden sollte, wäre dies grundsätzlich nicht mehr in der ausgewiesenen Fläche darstellbar und vermutlich nur über ein weiteres, zusätzliches Tiefgeschoss erzielbar – mit den entsprechenden Mehrkosten im vermutlich hohen 6-stelligen bis niedrigen 7-stelligen Bereich (s.o.) und möglichen Verzögerungen und Komplikationen.

Niederschwelliger (Zwischen-) Lösungsansatz:

Aus Sicht des städtischen Gebäudemanagements ist als Neuansatz denkbar, zwischen Zollamtsstraße und Fassade (bis zum ersten „Knick“) des Bestandsgebäude VG Lagerhausstraße im Bereich des Böschungstreifens parallel zur Ein-/Ausfahrt der Tiefgarage eine möglichst einfache, ein- oder doppelstöckige Fahrrad-Abstellanlage (ohne jegliche Service- und Betreiberfunktionen) unmittelbar an der Fassade zu errichten.

Diese niederschwellige Anlage wäre langgestreckt und schmal, hätte aber den Vorteil, von der TG getrennte Ein- und Ausfahrten für den Radverkehr zu ermöglichen und so die bisherigen Gefährdungen zu vermeiden.

Nach erster Grobanalyse könnten bis zu 300 Fahrrad-Stellplätze neu errichtet werden, die zumindest wettergeschützt und ebenfalls in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, aber auch sowohl zum Bestands-, als auch zum Erweiterungsbäude wären.

Mit einem versetzten Durchbruch könnte die Anbindung zu den bereits vorhandenen FR-Stellplätzen in der TG geschaffen und so der An- und Abfahrtbetrieb getrennt werden vom PKW-Verkehr. Zusätzlich wäre der Ansatz völlig unabhängig von der Planung des Erweiterungsbaues durchführbar und würde diesen nicht verkomplizieren.

Voraussetzung dafür wäre der Auftrag an das Gebäudemanagement mit dafür in einem ersten Schritt zur Verfügung zu stellenden Planungsmitteln eine überschaubare „Machbarkeitsstudie“ erstellen zu lassen und nach positivem Ergebnis in die Planung einzusteigen, um eine Kostenberechnung vorlegen zu können.

Fazit:

Der vorgesehene Erweiterungsbau des VG Lagerhausstraße löst bauordnungsrechtlich überschaubare interne Stellplatz-Neubedarfe für Fahrräder aus, die allesamt in der TG des Bestandsgebäudes nachgewiesen werden können.

Die Unterlagen zur Auslobung des zweistufigen nicht-offenen Architektenwettbewerbs wurden im Planungsausschuss am 22.03.2018 beschlossen. Damit ist der Wettbewerb unmittelbar auf den Weg gebracht worden.

Im Projekt BlueGate ist bereits die Errichtung eines „Mobility Centers“ mit Fahrrad-Parkhaus für 400 Fahrräder und Service-Station in unmittelbarer Bahnhofsnähe vorgesehen.

Der Bedarf für ein weiteres Fahrrad-Parkhaus mit 500, 750 oder 1000 Stellplätzen ist bisher nicht nachgewiesen. Für Planung, Bau und Betrieb eines solchen ist mit Kosten über 1 Mio. EUR zu rechnen.

Denkbar ist als sog. „niederschwellige Lösung“ die Verortung einer einfachen Fahrrad-Abstellanlage im Böschungsbereich parallel der TG-Zufahrt am Bestandsgebäude. Hier könnte eine überschaubare Machbarkeitsuntersuchung Aufschluss geben, ob der Ansatz weiter zu verfolgen ist.

Finanzielle Auswirkungen lfd. Haushaltsjahr/Wirtschaftsjahr

Finanzielle Auswirkungen können zurzeit nicht seriös beziffert werden.

Finanzielle Auswirkungen in den Folgejahren/Folgekosten

Finanzielle Auswirkungen für die Folgejahre sind noch nicht bekannt und hängen stark vom Betreiberkonzept ab.

Anlage/n:

Antrag der Fraktion „GRÜNE“ vom 30.01.2018 zur Tagesordnung der Sitzung des Planungsausschusses am 22.02.2018