

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0719/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 06.07.2023
		Verfasser/in: Dez. III FB 61/300
Vorstellung Ergebnisse Gutachten Fahrradparken Rothe Erde und Westbahnhof		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen – Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Vorstellung der Ergebnisse zum Gutachten Fahrradparken Rothe Erde und Westbahnhof zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Vorstellung der Ergebnisse zum Gutachten Fahrradparken Rothe Erde und Westbahnhof zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			x

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Die Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz ist nicht ermittelbar. Es kann davon ausgegangen werden, dass vermehrt Bürger*innen auf das Rad umsteigen, wenn es vermehrt sichere Möglichkeiten zum Abstellen der Fahrräder gibt. Dies ist allerdings nicht messbar, daher kann auch kein Effekt auf die CO₂-Emissionen ermittelt werden.

Die Maßnahme hat keine Relevanz für die Klimafolgenanpassung.

Erläuterungen:

Mit der Annahme des Radentscheides in 2019 wurde auch Ziel 5 „Fahrradstellplätze umfassend ausbauen“ angenommen. Ziel 5a besagt, dass an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen Stellplätze in gesicherten Fahrradparkhäusern entstehen sollen. In diesem Kontext hat die Verwaltung im Frühjahr 2022 ein externes Büro mit der Erstellung eines Gutachtens zum Thema Fahrradparken und möglichen Potenzialflächen an den Haltepunkten Westbahnhof und Rothe Erde beauftragt. Die Ergebnisse liegen nun vor und werden hiermit vorgestellt.

Bahnhof Rothe Erde

Der Bahnhof Rothe Erde stellt vor allem für Pendler*innen eine wichtige Verbindung in Richtung Köln dar. Schon heute kommen viele von ihnen mit dem Fahrrad zum Bahnhof. Die Verwaltung erhält vermehrt Rückfragen zu gesicherten Abstellanlagen. Zum jetzigen Zeitpunkt verfügt der Haltepunkt über keine gesicherten Abstellanlagen.

Für den Bahnhof Rothe Erde hat der Gutachter bereits im vorangegangenen „Fahrradabstellgutachten Aachen“ einen Bedarf von zusätzlichen Abstellplätzen ermittelt. Auf Grund der steigenden Anzahl der E-Bikes und Pedelecs ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach vor allem gesicherten Abstellanlagen in den kommenden Jahren weiterwachsen wird.

Der Gutachter zeigt verschiedene Potenzialflächen in seiner Betrachtung auf. Die Flächen 2 bis 4 befinden sich im Besitz der Deutschen Bahn. Bei den Flächen 2 und 2a handelt es sich um Bahnbögen unter denen sich leerstehende Räume befinden. Die Bahnbögen werden heute zum Teil als Taubenschlag genutzt. Die restlichen Bögen stehen laut Aussage der Bahn nicht zur Vermietung zur Verfügung, da sie kernsaniert werden müssten. Dies würde laut Aussagen der Deutschen Bahn einen hohen Aufwand bedeuten, inklusive zeitweise Stilllegung der oberhalb befindlichen Gleise. Die Fassade der Fläche 3 wurde zwar restauriert, die dahinter befindliche Fläche kann laut Aussage der Deutschen Bahn allerdings nicht genutzt und damit auch nicht vermietet werden. Bei Fläche 4 handelt es sich um ein leerstehendes Geschäftslokal. Auch dieses müsste laut Aussage der Deutschen Bahn kernsaniert werden und steht für eine Vermietung nicht mehr zur Verfügung.

Als präferierten machbare Variante wird eine Überbauung des vorhandenen P+R Parkplatzes vorgeschlagen. Hier wäre eine aufgeständerte Variante machbar. In Anbetracht der Stellplatzknappheit in dem Viertel schlägt er zwei Lösungen ohne großen Wegfall der Kfz Stellplätze vor. In Vorschlag 1 könnten bis zu 472 Stellplätze für Fahrräder entstehen (wenn diese vollständig mit Doppelstockparkern ausgestattet wird). Bei Vorschlag 2 könnten 340 Stellplätze in Doppelstockparkern realisiert werden. Die Varianten unterscheiden sich vor allem in der Art und Weise des Zugangs zum Parkhaus. Das in der Studie dargestellte Rendering zeigt beispielhaft auf, wie ein aufgeständertes Fahrradparkhaus aussehen könnte.

Um eine stadträumlich verträgliche bauliche Entwicklung mit hoher Qualität und im Ergebnis eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zu erreichen, wird die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens empfohlen (z.B. in Form eines Wettbewerbes). Darüber hinaus wäre wünschenswert, ergänzende Nutzungen wie Service- oder Nahversorgungsangebote mitzudenken. Durch eine solche Nutzung und Belebung könnte mehr soziale Kontrolle im Bahnhofsumfeld entstehen.

Die genaue Kubatur, Art der Materialien, Gestaltung und ggfs. Begrünung sind Aspekte, die im sich anschließenden Planungsprozess abgestimmt werden müssen. **Direkt angrenzend an den vorhandenen Parkplatz befindet sich ein ca. 5 m breiter Grünstreifen mit großem,**

erhaltenswerten und ortsprägenden Baumbestand. Bei dem geplanten Bau des Fahrradparkhauses sind zum Schutz und zur weiteren Entwicklung der vorhandenen Bäume jegliche Baumaßnahmen und Eingriffe im Bereich der Baumkronendurchmesser zu vermeiden. Daher ist beispielsweise bei den weiteren Planungen ein entsprechender Versprung der Fahrradpalette in Variante 1 und 2 zu prüfen. Die Rampenanbindung des Geh- und Radweges zum Moltkepark ist ebenso hinsichtlich des Baumschutzes zu überprüfen. Die Kostenschätzung des Gutachters beinhaltet lediglich die Kosten für den Bau. Planungskosten sind in der Schätzung nicht enthalten.

Westbahnhof

Am Westbahnhof hat der Gutachter einen Bedarf von 440 zusätzlichen Abstellmöglichkeiten ermittelt. Insgesamt wurden fünf verschiedene Potenzialflächen ermittelt (s. Anlage 1). Davon befinden sich die Flächen eins (Nebenfahrbahn Republikplatz) und zwei (Republikplatz) in städtischem Besitz. Laut Gutachter wäre eine große Lösung in Form eines automatisierten Fahrradurmparkhaus auf dem Republikplatz möglich. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades des Umfeldes kommt einem Erhalt der Grünfläche allerdings sowohl unter klimatischen Gesichtspunkten als auch als öffentlicher Raum zur Naherholung im direkten Wohnumfeld große Bedeutung zu. Zu beachten ist ferner, dass es sich um eine Grünfläche mit Baumbestand handelt. Modulare Lösungen wären laut Gutachter im Bereich der Nebenfahrbahn möglich. Hierbei werden mehrere dezentrale Angebote geschaffen. Maßgeblich hängen die Ideen zum gesicherten Fahrradparken am Westbahnhof mit den Planungen eines neuen Gleiszuganges zusammen.

Weiteres Vorgehen

Wie in der Mitteilung vom 11.05.2023 für den Mobilitätsausschuss formuliert hat die Verwaltung den Förderauftrag „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ vom März 2023 des Bundesministeriums für Logistik und Mobilität zum Anlass genommen, einen Antrag für die Finanzierung des Fahrradparkhaus am Bahnhof Rothe Erde einzureichen. Dieser wurde nach aktuellen Hinweisen Aachener Bundestagsabgeordneter im entsprechenden Ausschuss des Bundestags angenommen. Die Bewilligung des Antrages steht demnach unmittelbar bevor.

Für das Projekt werden nach Schätzung aus der Machbarkeitsstudie Kosten in Höhe von 1.800.000 € (nur Kosten für den Bau. Planungskosten werden mit rund 25% des Gesamtprojektes geschätzt) veranschlagt.

Die Verwaltung wird nunmehr in die weiteren Planungen einsteigen. Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben den weiteren Beschlüssen vorbehalten.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist.

Das Thema gesichertes Fahrradparken am Westbahnhof wird im Zusammenhang mit den Planungen eines neuen Gleiszuganges weiter betrachtet.

Anlage/n:

1. Gutachten zum Fahrradparken an den Haltepunkten Westbahnhof und Bahnhof Rothe Erde

Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
Lagerhausstraße 20

52064 Aachen

Gutachten zum Fahrradparken an den Haltepunkten West- bahnhof und Bahnhof Rothe Erde

Bericht

26. April 2023

Bearbeitung:



Kasinostraße 63
52066 Aachen

fon: 0241 . 980 93 998
fax: 0241 . 980 95 470
info@verkehrskonzept.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Überblick Fahrradabstellanlagen	4
	Fahrradabstellanlage	4
2.1	Gesicherte Fahrradabstellanlagen	4
2.1.1	Fahrradboxen	4
2.1.2	Fahrradparkhäuser	5
2.1.2.1	unbewachte Parkhäuser (ohne Personal)	5
2.1.2.2	Bewachte Parkhäuser (mit Personal)	5
2.1.2.3	Automatisierte Fahrradparkhäuser	6
	Offenburg	6
	Heilbronn	7
	Wunstorf	8
3	Anforderungen und Bedarfe	8
3.1	Bedarfe an Abstellanlagen	8
3.2	Flächenerfordernisse	11
4	Bahnhof Rothe Erde	13
4.1	Analyse	13
4.2	Bedarfe	13
4.3	Mögliche Flächen	13
4.3.1	Städtische Flächen	14
4.3.2	Sonstige Flächen	14
4.4	Konkretisierungen	15
4.4.1	Nutzung der vorhandenen Räumlichkeiten in Besitz der DB	15
4.4.2	Fahrradstation über dem P+R-Parkplatz	16
4.5	Überschlägige Kostenschätzung	19
4.6	Fazit Bahnhof Rothe Erde	19
5	Westbahnhof	21
5.1	Analyse	21
5.2	Bedarfe	21
5.3	Mögliche Flächen	21
5.3.1	Städtische Flächen	22
5.3.2	Sonstige Flächen	23
5.4	Konkretisierungen	24
5.4.1	Parkplatz Republikplatz	24
5.4.2	Grünfläche Republikplatz	26
5.5	Überschlägige Kostenschätzung	28
5.6	Fazit Bahnhof Rothe Erde	28

1 Aufgabenstellung

Die Bahnhaltdepunkte Westbahnhof und Bahnhof Rothe Erde sind mit rund 2.930 bzw. 2.630 Einsteigern pro Werktag zwei wichtige Verknüpfungspunkte mit dem SPNV in der Stadt Aachen.

Mit der Annahme des Radentscheids und dessen Ziel 5a, „2.500 Plätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen“ bis zum Jahr 2028 zu schaffen, besteht ein dringender Handlungsbedarf.

Aufbauend auf das im November 2021 vorgestellte Gutachten zum Fahrradparken in Aachen¹, in dem auch erste grundsätzliche Überlegungen zu den Aachener Bahnhaltdepunkten dargestellt wurden, soll nun für die beiden Haltepunkte Westbahnhof und Bahnhof Rothe Erde in einer Machbarkeitsstudie die Möglichkeiten in Bezug auf das Fahrradparken und dabei vor allem das gesicherte Fahrradparken konkreter untersucht werden.

Die Rahmenbedingungen, die sich aus den Forderungen des Radentscheids und bereits bestehenden Planungen der Verwaltung ergeben, sind dabei zu berücksichtigen.

Folgende Aspekte und Fragestellungen sollen im Rahmen des Gutachtens bearbeitet werden:

- Abschätzung der Bedarfsermittlung und Prognoseentwicklung für Fahrradabstellanlagen für die beiden Haltepunkte Westbahnhof und Bahnhof Rothe Erde
- Differenzierung der Nachfrage nach unterschiedlichen Bedürfnissen (Parken, gesichertes Abstellen, Radstation, Bedarfe für Lastenräder)
- Abschätzung von Flächenbedarfen für die differenzierten Arten von Abstellanlagen
- Ermittlung der Flächenverfügbarkeiten (Eigentum, Beschaffung, Planungsrecht)
- Machbarkeitsstudien unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit für die verschiedenen Arten des gesicherten Fahrradparken (Radstation, automatisiertes Parkhaus, bewachtes Parkhaus, etc.)
- Erstellung erster Skizzen zu den verschiedenen Abstellanlagen in einem Lageplan
- Kostenschätzungen für den Bau und je nach Art der Abstellanlage den Betrieb

¹ Fahrradabstellkonzept Aachen, verkehrskonzept/Planerbüro Südstadt, Aachen/Köln 2021

2 Überblick Fahrradabstellanlagen

Vorab erscheint sinnvoll, die einzelnen Begriffe im Bereich von Fahrradabstellanlagen, die im Weiteren verwendet werden, näher zu erläutern und an Hand von Beispielen zu erklären.

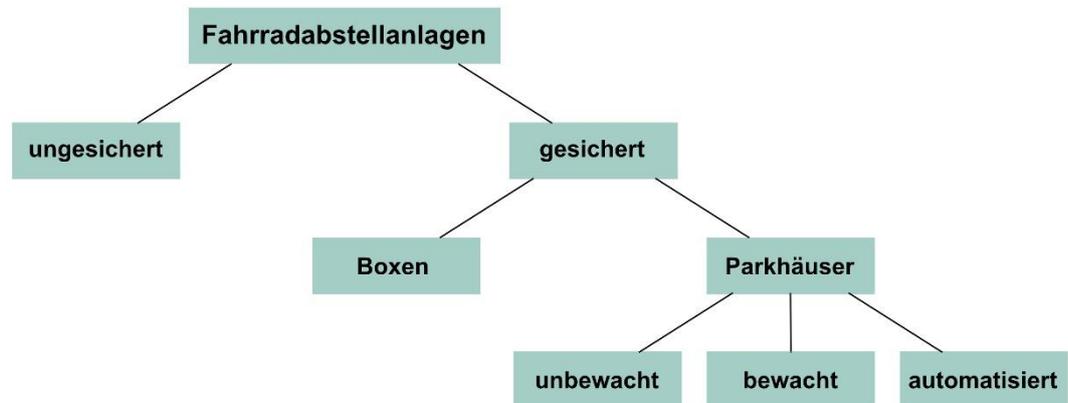


Bild 1 Übersicht Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlage

Fahrradabstellanlage ist eigentlich der Oberbegriff, der für alle Anlagen gilt, in/an denen Fahrräder abgestellt werden können.

Ohne weitere „Sicherung“ sind dies in der Regel Fahrradabstellanlagen, überdacht, bzw. nicht überdacht.



Bilder 2 und 3 Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Rothe Erde: rechts nicht überdacht, links überdachte Anlage

2.1 Gesicherte Fahrradabstellanlagen

Gesicherte Fahrradabstellanlagen sind Abstellanlagen, die durch Bewachung, einen eingeschränkten Zugang durch Schlüssel, Codes etc. zusätzlich gesichert sind. Dazu gehören:

2.1.1 Fahrradboxen

Fahrradboxen sind so etwas wie Einzelgaragen für Fahrräder. An Bahnhöfen werden sie in der Regel festvermietet. Mittlerweile gibt es auch in verschiedenen Städten bzw. bei Verkehrsunternehmen spontan für einzelne Tage bzw. Zeitbereiche mietbare Boxen auch per Internet oder App.



Bilder 4 und 5 Fahrradboxen: fest vermietete am Haltepunkt Eilendorf, spontan mietbare in Nideggen

2.1.2 Fahrradparkhäuser

Fahrradparkhäuser gibt es in den unterschiedlichsten Größenordnungen, von kleinen Einheiten mit 10 Stellplätzen bis zum größten der Welt 12.000 am Bahnhof in Utrecht.

Zu unterscheiden sind dabei folgende Formen:

2.1.2.1 unbewachte Parkhäuser (ohne Personal)

Diese Sammelgaragen (in Hamburg Sammelschließanlagen genannt) sind für angemeldete Personen mit Schlüssel, Code, Karte oder ähnlichem zugänglich. Hierbei handelt es sich eher um kleinere Einheiten.

Anlagen dieser Art sind im Rahmen des Projekts #AachenMooVe! zum Beispiel am Bahnhof Haltepunkt Schanz errichtet worden.



Bilder 6 und 7 Sammelschließanlagen in Hamburg (Quelle: Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation)

2.1.2.2 Bewachte Parkhäuser (mit Personal)

Bei größeren Anlagen empfiehlt sich eine Überwachung mit Personal und Video. Kommen neben dem reinen Fahrradparken noch Serviceleistungen rund ums Fahrrad (Gepäckaufbewahrung, Lademöglichkeit, Ersatzteilverkauf, Werkstatt, Fahrradverleih) hinzu, spricht man von Radstationen. Fahrradstationen bieten für den Nutzer die höchste Flexibilität. Wegen des Ansprechpartners vor Ort ist im Vorfeld der Nutzung keine Vorausbuchung, keine Anmeldung bei einer App oder einem Anbieter erforderlich. Die Anwesenheit einer zuständigen Person vermittelt darüber hinaus auch das größte Sicherheitsgefühl.



Bilder 8 und 9 Fahrradstation Süd Hauptbahnhof Karlsruhe (Quelle: Stadt Karlsruhe) links, und Fahrradparkhaus Utrecht Hauptbahnhof rechts (Quelle: www.rtl.de/cms/duerfen-wir-vorstellen-das-groesste-fahrad-parkhaus-der-welt-steht-in-utrecht-4390626.html)

2.1.2.3 Automatisierte Fahrradparkhäuser

Bei automatisierten Fahrradparkhäusern gibt es keinen Zugang für Personen zum „Abstellraum“, das Fahrrad wird der Station übergeben und automatisch an seinen Abstellort transportiert. Per Chipkarte oder Code weist sich der Kunde aus und erhält sein Fahrrad automatisch zurück. Einige Beispiele für solche automatisierte Fahrradparkhäuser werden im Folgenden vorgestellt.

Offenburg



Bild 10 Radhaus Offenbach (Quelle: www.nussbaum-technologies.de)

Das Radhaus in Offenbach wurde 2013 für 330.000 € erbaut. Es handelte sich um einen Sonderpreis als Pilotprojekt.

- 120 Stellplätze,
- 12 Eingabe-/Ausgabe-Türen,
- 55 m² Grundfläche (7,40 m x 7,40 m)
- 10,50 m Höhe

Jeweils 10 Paletten mit 12 „Boxen“ werden verschoben. In den einzelnen Boxen können neben dem Fahrrad auch zum Beispiel der Helm gelagert werden.

Alle 120 Stellplätze sind an feste Nutzer vermietet. Die meisten „Schwierigkeiten“ traten in der Anfangsphase meist durch Fehlbedienungen auf. Da die Stellplätze ausschließlich an feste regelmäßige Nutzer vermietet sind, sind Fehlbedienungen mittlerweile sehr selten. Die Reparatur/Wartung erfolgte zu Beginn durch den Hersteller, mittlerweile durch städtischen Betrieb. Es ist entscheidend, dass Störungen schnell behoben werden können.

Eine ähnliche gleichgroße Anlage des gleichen Herstellers sollte für 1.500.000 € in Düsseldorf gebaut und im Sommer 2022 in Betrieb gehen. „Aufgrund der durch den Ukraine-Krieg und die Pandemie bedingten Lieferschwierigkeiten und Preissteigerungen konnte die mit dem Bau des Fahrradparkturms in Bilk beauftragte Firma ihren Auftrag nicht erfüllen. Die Stadtverwaltung Düsseldorf hat sich daher entschlossen, eine Neuausschreibung vorzunehmen und in diesem Zusammenhang die Planung insbesondere hinsichtlich einer Digitalisierung zu aktualisieren“.²

Fellbach



Bild 11 Radbox Fellbach (Quelle: www.fellbach.de / www.bike-safe-tower.com)

Erbaut 2021 für 1.170.000 €

76 Stellplätze mit 4 Eingabe-/Ausgabe-Türen

29 m² Grundfläche

16 m Höhe

Paternoster-System mit 4 x 19 Boxen

Heilbronn



Bild 12 Radhaus Heilbronn (Quelle: www.woehr.de)

Erbaut 2022 für 1.100.000 €

² <https://www.duesseldorf.de/aktuelles/news/detailansicht/newsdetail/detail/News/fahrradparkturm-bilk-weitere-bauverzoegerung-1.html>

122 Stellplätze mit einer Eingabe-/Ausgabe-Türen

54 m² Grundfläche

11,80 m Höhe

Das Fahrrad wird auf „eingezogen“ und auf einer Schiene auf seinen Standplatz transportiert. Die „Einlagerung“ von Helmen, Kleidung etc. ist nicht möglich.

Wunstorf



Bild 13 Wunstorf

In Bau für 1.800.000 €

244 Stellplätze mit zwei Eingabe-/Ausgabe-Türen

120 m² Grundfläche

12,00 m Höhe

Es handelt sich um das gleiche Prinzip und den gleichen Hersteller wie in Heilbronn, es werden zwei Türme nebeneinander gebaut.

3 Anforderungen und Bedarfe

3.1 Bedarfe an Abstellanlagen

Nach dem Radentscheid, der vom Rat der Stadt Aachen angenommen wurde, sollen an den Aachener Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen 2.500 Abstellplätze in bewachten Fahrradparkhäusern geschaffen werden. Verteilt man diese im Verhältnis zu den Einsteigerzahlen im Regionalverkehr auf die einzelnen Bahnhöfe / Haltepunkte, so ergibt sich ein bedarf gemäß Tabelle 1.

In einem zweiten Ansatz wurden im Fahrradabstellkonzept ein Fahrradanteil von 15% als Zielwert im Zubringerverkehr zu den Bahnhöfen angenommen – der letzte ermittelte Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in Aachen lag bei 11%³.

Von diesen so ermittelten Zahlen müssten nicht alle Abstellanlagen gesichert sein. Für gesicherte Anlagen- für hochwertige Fahrräder und E-Bikes – wurde ein Drittel angesetzt.

³ Mobilität in Deutschland (MiD) 2017

Tabelle 1: Bedarf an Fahrradabstellanlagen an den Aachener Bahnhöfen/Haltepunkten (Quelle: Fahrradabstellkonzept Aachen, verkehrskonzept / Planerbüro Südstadt 2021)

Bahnhof	nach Radentscheid bewacht	Radverkehrsanteil 15% Insgesamt (davon gesichert)
Hauptbahnhof	1.523	1.725 (575)
Bahnhof Rothe Erde	348	395 (132)
Westbahnhof	390	440 (147)
Haltepunkt Schanz	241	273 (91)
Summe	2.500	2.833

In diesem Zusammenhang lohnt sich ein Blick auf die aktuellen Zahlen, die der deutsche Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) jährlich veröffentlicht. Während 2021 die Zahl der verkauften herkömmlichen Fahrräder um etwa 10% sank, stieg die Zahl der verkauften E-Bikes weiter an.

So machen mittlerweile E-Bikes fast 43% der verkauften Fahrräder aus. Mehr als 10% des Gesamtbestandes an Fahrrädern in Deutschland sind mittlerweile E-Bikes.

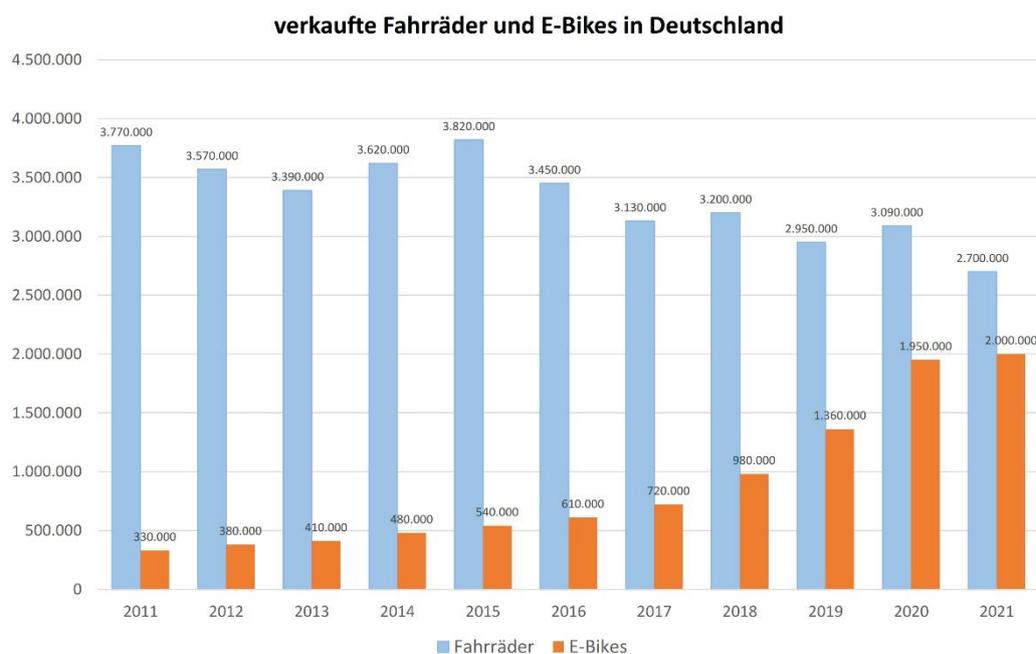


Bild 14 Verkaufsentwicklung Fahrräder und E-Bikes in Deutschland (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband)

Längerfristig ist somit eher mit einem höheren Bedarf als einem Drittel für gesicherte Abstellplätze zu rechnen, vor allem wenn man höherwertige „klassische“ Fahrräder mit einrechnet. Darüber hinaus liegen gerade in dieser Gruppe Potentiale für Umsteiger vom Auto aufs Fahrrad für die Fahrt zum Bahnhof bzw. den Umstieg auf die Kombination Fahrrad/ÖV.

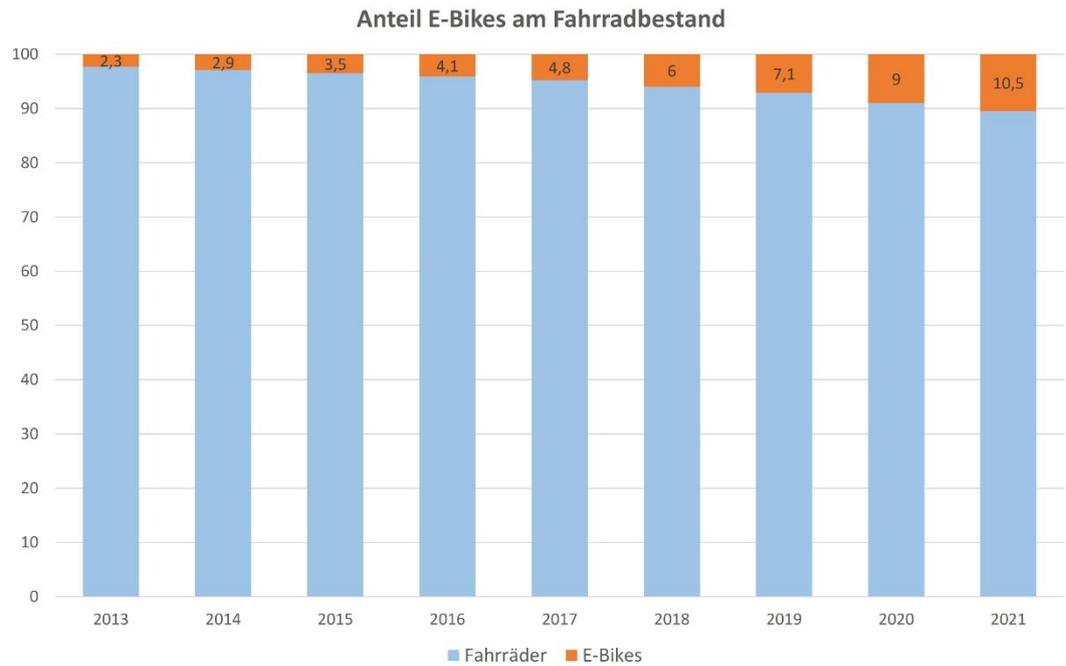


Bild 15 Entwicklung der Anteile von E-Bikes am Gesamtfahrradbestand in Deutschland (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband)

2021 wurden in Deutschland fast 170.000 Lastenfahrräder verkauft (4% aller Fahrräder). Gegenüber 2018 ist dies mehr als eine Verdreifachung.

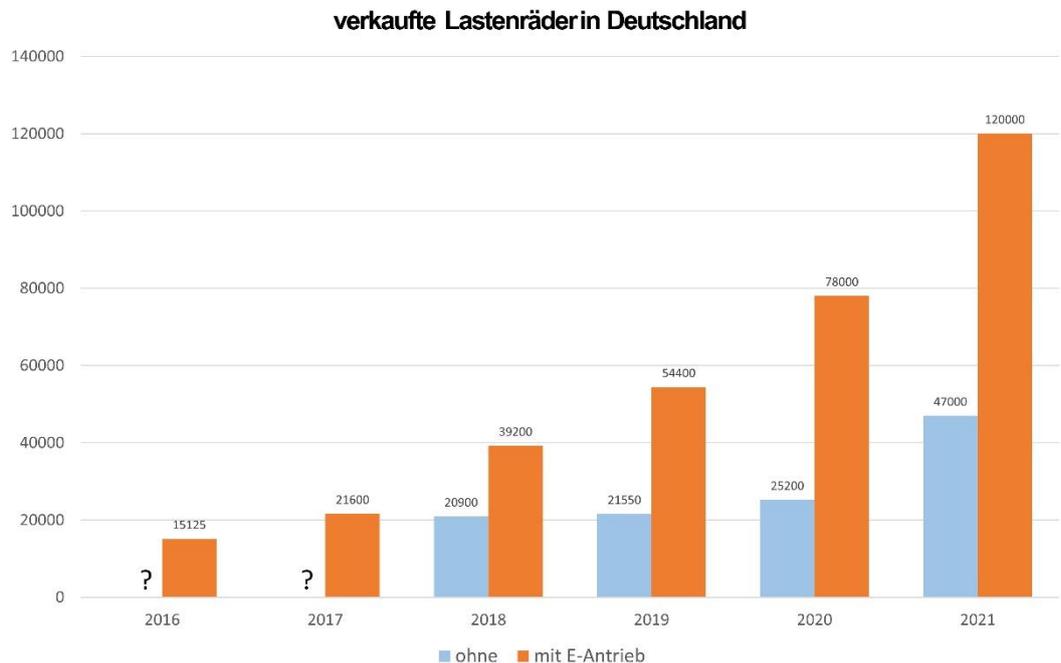


Bild 16 Verkaufsentwicklung Lastenfahrräder in Deutschland (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband)

In Aachen sind an Bahnhöfen hochwertige Fahrräder, E-Bikes und Lastenfahrräder deutlich unterrepräsentiert. Dies liegt auch daran, dass gesicherte Abstellanlagen nicht vorhanden sind. Legt man die aktuellen Entwicklungen zugrunde, so ist längerfristig von einem Bedarf von 40 bis 50% gesicherten Abstellanlagen und 5 bis 10% für Lastenfahrräder auszugehen⁴.

⁴ Die Stadt Köln schreibt in ihrer Stellplatzsatzung bei einem Stellplatzbedarf von mehr als 10 Fahrrädern einen Anteil von 10% für Lastenfahrräder vor.

3.2 Flächenerfordernisse

Die AGFS⁵ empfiehlt grundsätzlich 1,00 m Abstand zwischen zwei Abstellanlagen. Die Bedienung ist dann von beiden Seiten möglich. Bei Hoch-Tief-Einstellung sollte der seitliche Abstand zwischen zwei Fahrrädern mindestens 0,50 m betragen.

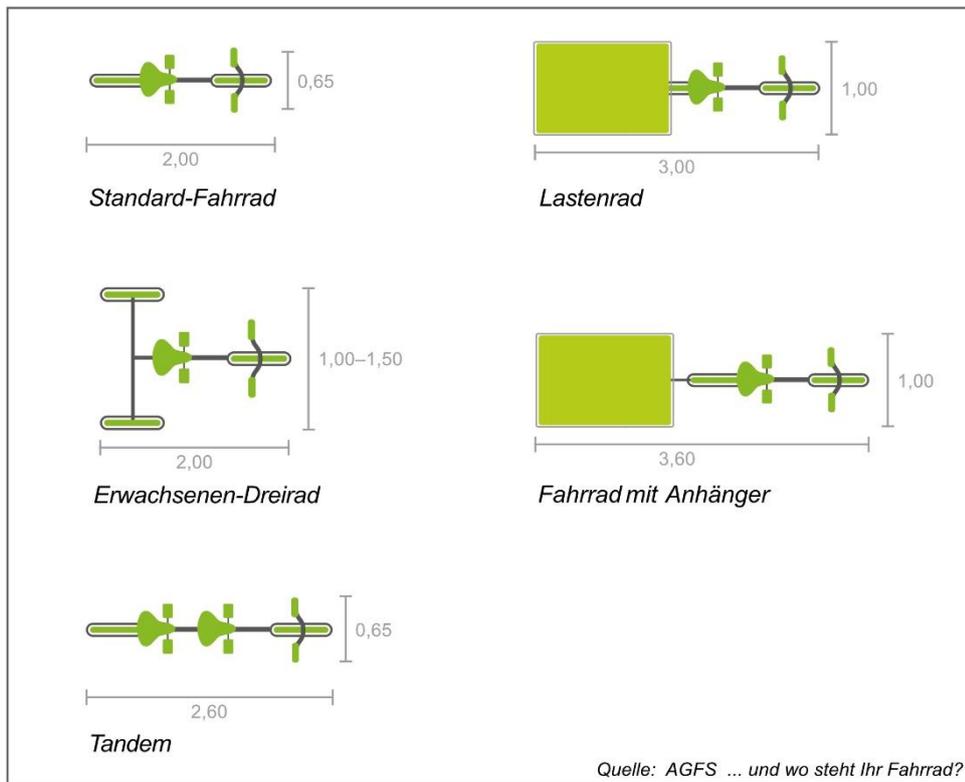


Bild 17 Abmessungen verschiedener Fahrradtypen

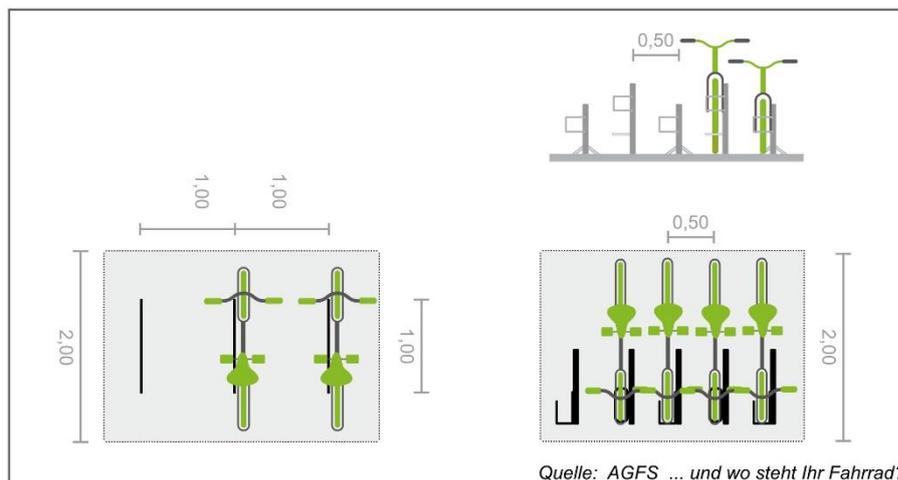


Bild 18 Empfohlene Abstände

Die Stadt Köln schreibt in ihrer Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen eine Fläche von 0,75 x 2,00 m pro Fahrrad vor.

⁵ ... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern, AGFS Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., Krefeld 2021

An dem empfohlenen Mindestabstand von 0,50 m Abstand bei Hoch-Tief-Einstellung orientieren sich auch die Hersteller der meisten Doppelstockparker. Als Mindestbreite für die „Fahrgasse“ zwischen zwei Doppelstockparkern wird herstellerseitig 2,00 m angegeben.

Für größere Anlagen, bei denen mit einem stoßweisen größeren Andrang zu rechnen ist - also an Bahnhöfen -, sollte die „Fahrgasse“ deutlich breiter sein, damit ein „einparkender“ Fahrradfahrer nicht die Gasse für nachfolgende blockiert. Eine Breite von 3,00 m bis 3,50 m wird als geeignet angesehen.

Grundsätzlich gilt, je komfortabler die Anlage gestaltet ist, umso stärker ist eine Annahme zu erwarten.

4 Bahnhof Rothe Erde

4.1 Analyse

Am Bahnhof Rothe Erde sind derzeit insgesamt 96 Abstellplätze an 48 Bügeln vorhanden, davon sind 20 Plätze überdacht.

Tabelle 1: Belegung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Rothe Erde

Datum	Belegung	E-Bikes
11.2020	40	-
5.2022	50	2
8.2022	58	2
1.09.2022	61	2

4.2 Bedarfe

Für den Bahnhof Rothe Erde wurde im Gutachten Fahrradabstellkonzept Aachen ein Bedarf von 395 insgesamt, davon ein Drittel gleich 132 gesicherte, prognostiziert. Die Forderung des Radentscheids liegt bei 348 bewachten Stellplätzen⁶.

Nimmt man die Verkaufszahlen des letzten Jahres als Grundlage, müssten 4% das heißt 16 bzw. 14 Stellplätze Lastenrad geeignet sein. Diese sollten auf jeden Fall gesichert sein.

4.3 Mögliche Flächen

Aus gutachterlicher Sicht kommen für größere Fahrradabstellanlagen die in Bild 19 dargestellten Flächen in Frage.

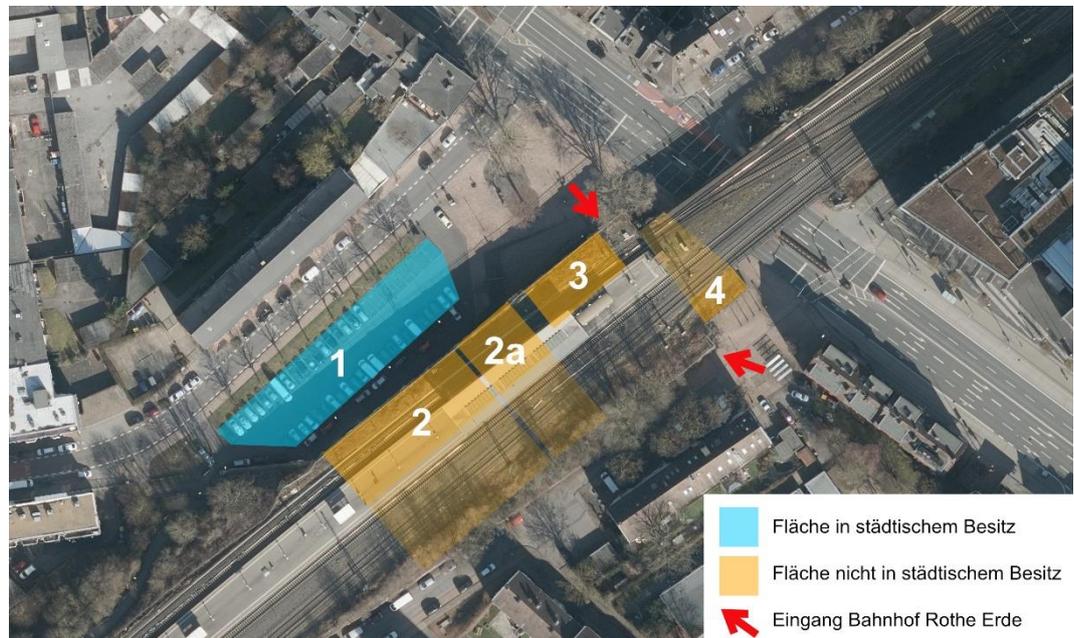


Bild 19 mögliche Flächen für gesichertes Fahrradparken am Bahnhof Rothe Erde

⁶ Nach Umlegung der geforderten 2.500 bewachten Plätzen an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen nach den Einsteigerzahlen auf die Bahnhöfe Hauptbahnhof, Rothe Erde, Westbahnhof und Schanz

4.3.1 Städtische Flächen

Platzflächen nördlich und südlich der Bahnlinie

Die Platzflächen nördlich und südlich der Bahnlinie wurden vor nicht allzu langer Zeit umgestaltet. Die nördliche Fläche wird zudem für einen kleinen „Wochenmarkt“ benötigt. Hier sind allenfalls kleinteilige Ergänzungen von einzelnen ungesicherten Anlagen möglich.

Parkplatz (1)

Der P+R-Parkplatz umfasst 50 Stellplätze. Diese sind die einzigen nicht bewirtschafteten Stellplätze/Parkstände im Bewohnerparkbereich V. Da der Parkplatz auch für nicht Bahnkunden frei zugänglich ist, ist davon auszugehen, dass dort auch Bewohner und auch Berufstätige parken, die aus den benachbarten Straßen verdrängt worden sind.



Bild 20 P+R-Parkplatz

Folgende Lösungen für Fahrradparken sind auf der Fläche des Parkplatzes denkbar:

- Fahrradparken statt Autoparken
- Ein aufgeständertes Fahrradparkhaus über dem Parkplatz
- Ein automatischer Fahrradturm auf Teilen des Parkplatzes

Aufgrund des schwierigen sozialen Umfeldes erscheint der Standort für ein erstes automatisiertes Fahrradparkhaus in Aachen aber weniger geeignet.

4.3.2 Sonstige Flächen

Unter der Bahn befinden sich im Eigentum der DB sechs „Bögen“ (2), der dem Bahnhofseingang nächste wird derzeit als Proberaum einer Musikband genutzt (2a, siehe Bild 23), der sechste (letzter Bogen Richtung Beverstraße) als Taubenschlag. Die Breite der Bögen beträgt ca. 2,90 m, der Abstand der Pfeiler etwa das Doppelte.

Zwischen den Bögen und dem Bahnhofseingang wurde 2013 die Fassade restauriert (3), die rot gestrichenen Fenster sind beleuchtet, die Räumlichkeiten dahinter weiterhin ungenutzt.

Auf der Südseite befindet sich ein leerstehendes Geschäftslokal.

Alle Räumlichkeiten unter der Bahn sind sanierungsbedürftig.

Über die Größe der Räumlichkeiten in DB -Besitz kann aufgrund nicht vorliegender Planunterlagen keine Aussage getroffen werden.

Eine Nutzung dieser Räumlichkeiten würde zu einer deutlichen Aufwertung des Bahnhofsbereichs führen, auch in Bezug auf soziale Sicherheit und Stadtbild.



Bilder 21 und 22 Bögen unter der Bahn



Bild 23 Heute als Probenraum genutzter Bereich



Bild 24 Bereich der roten Fenster



Bilder 25 und 26 Altes Ladenlokal auf der Südseite



4.4 Konkretisierungen

4.4.1 Nutzung der vorhandenen Räumlichkeiten in Besitz der DB

Die vorhandenen Räumlichkeiten im Besitz der Deutschen Bahn wären von der Lage her hervorragend für gesichertes Fahrradparken geeignet. Nähere Angaben darüber, wie viele Fahrräder in welcher Form wo untergebracht werden, können zurzeit wegen fehlender Planunterlagen nicht gemacht werden. Vor dem Hintergrund einer Aufwertung der Immobilien und des gesamten Umfeldes wäre aus gutachterlicher Sicht dieser Lösung unbedingt Priorität eingeräumt werden. Nach Angaben des Eigentümers, der Deutschen Bahn, ist eine Grundsanierung erforderlich.

Gespräche der Stadt Aachen mit den zuständigen Vertretern der Deutschen Bahn haben ergeben, dass die Deutsche Bahn kein Interesse an einer Sanierung hat, da für diese die oberhalb befindlichen Gleise zeitweise stillgelegt werden müssten. Sollte irgendwann die Standfestigkeit der Bögen gefährdet sein, würden die vorhandenen Räumlichkeiten mit Beton verfüllt.

4.4.2 Fahrradstation über dem P+R-Parkplatz

Aufgrund des besonderen Umfelds wird einer zumindest über einen Großteil der Zeit bewachten und mit Personal besetzten Fahrradstation der Vorzug gegeben, gegenüber einer oder mehreren Sammelgaragen. Mit der Fahrradstation könnte auch als sogenannter „sicherer Ort“ eingerichtet werden.

Grundsätzlich ist eine Fahrradstation natürlich auf dem Parkplatz **statt** der Stellplätze für die Kraftfahrzeuge möglich. In Anbetracht der Stellplatzknappheit im Viertel werden im Folgenden allerdings Lösungen unter einem weitgehenden Erhalt der Kfz-Stellplätze untersucht. Es sollte allerdings geprüft werden, ob es sinnvoll ist, diese weiterhin unbewirtschaftet zu lassen.

Variante 1

Bei dieser Variante könnten bis auf 2 Stellplätze alle heutigen Stellplätze erhalten bleiben.

Denkbar wäre eine Stahlkonstruktion mit 16 m Spannweite, wie bei Kfz-Parkhäusern üblich. Im Nordosten am Bahnhofsvorplatz befindet sich der Treppenaufgang und eine Aufzuanlage. Bevor von dort der eigentliche Fahrradparkraum erreicht wird, sind Schließfächer für Ausrüstungsgegenstände, Gepäck, Akkus etc. und der Servicebereich angeordnet.

Entlang der Außenwände ließen sich bei einem Abstand von 70 cm jeweils 64 Fahrradabstellplätze unterbringen, in der Mitte noch zweimal 54.

Bei einer Einfachaufstellung würde dies 236 Abstellplätze bedeuten. Verwendet man an den Außenseiten Doppelstockparker so erhöht sich die Anzahl auf 364, bei einer vollständigen Ausausrüstung mit Doppelstockparkern auf 472 Abstellplätze.

Mit dem Abstand 70 cm und der Fahrgassenbreite von über 3,50 m wird ein hoher Komfort erreicht.

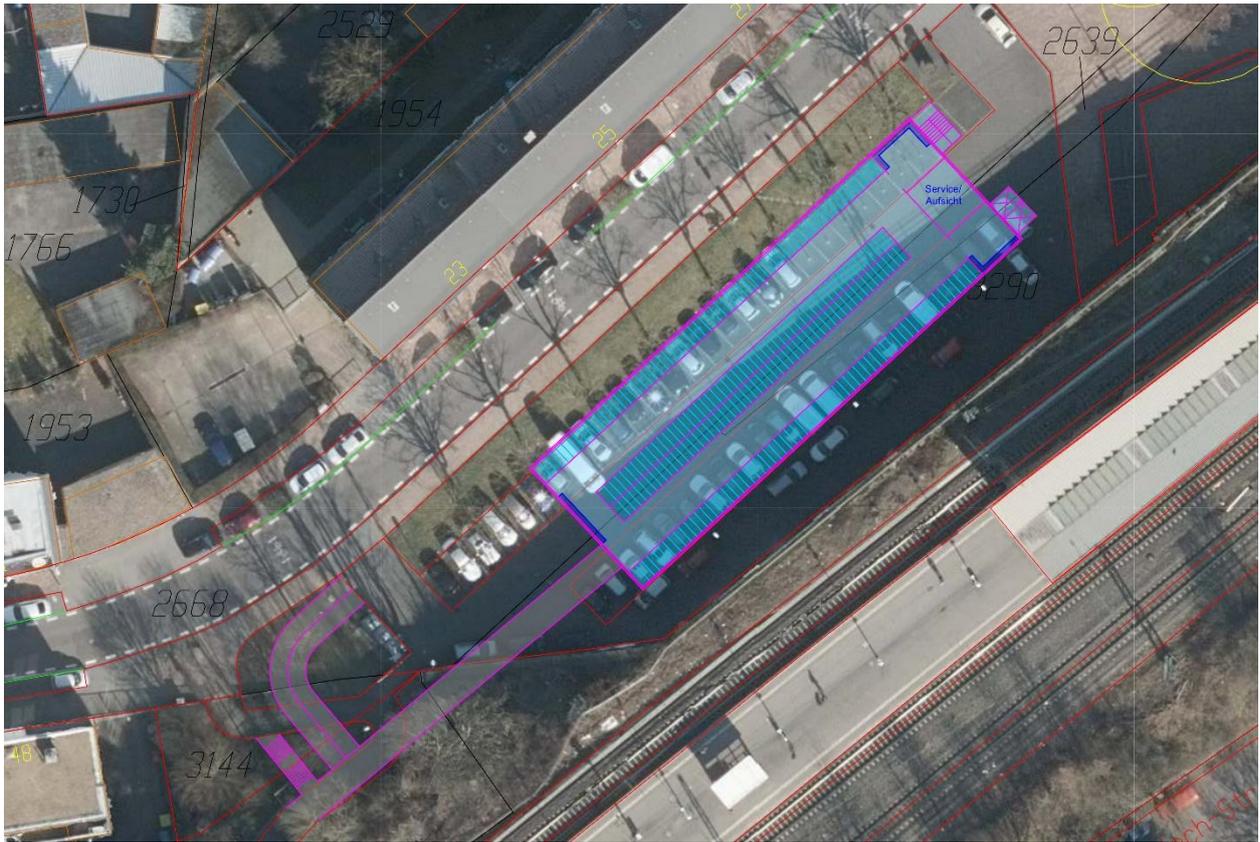


Bild 27 Fahrradparkhaus über dem P+R-Parkplatz Variante 1

Im Südwesten ist eine Rampenanlage zum Erreichen des Fahrradparkdecks möglich. Vom Parkdeck führt eine Brücke auf den bahnparallelen Hang von dort eine Rampe auf den bestehenden Weg Richtung Moltkebahnhof. Dadurch muss die Kehre des bestehenden Weges wegfallen. Eine neue Rampe führt in einem Bogen auf die westliche Parkplatzzufahrt. Für Fußgänger könnte eine neue Treppe Richtung Startpunkt des heutigen Weges an der Beverstraße angelegt werden.

Das Parkhaus wäre etwa 5,50 m hoch, 16 m breit und 50 m lang.



Bild 28 Visualisierung des Fahrradparkhaus über dem P+R-Parkplatz Variante 1

Variante 2

Die zweite Variante verzichtet auf eine Anbindung des Weges zum Moltkebahnhof und sieht stattdessen eine Rampe im Nordosten vor.

Durch diese Rampenanlage müssen die östliche Zufahrt zum Parkplatz sowie 11 Stellplätze entfallen. Die Ein- und Ausfahrt der Kfz zum Parkplatz wäre nur noch über die westliche Zufahrt möglich. Damit ein Wenden für Pkw bei einem vollbesetzten Parkplatz möglich wird, müssten zwei weitere Stellplätze entfallen. Eine 10% steile Rampe führt in drei Teilen mit zwei Kehren auf ebenen Absätzen zum Parkdeck. Auch hier befindet sich der Service- und Aufsichtsbereich am Eingang. In fünf abtrennbaren Abschnitten befinden sich 170 Abstellplätze in Einfachaufstellung, bzw. 340 Stellplätze bei Doppelstockparkern. Bei dieser Anordnung wäre auch der Betrieb eines jeden Abschnitts als „Sammelgarage“ oder „Sammelschließanlage“ möglich.

Schließfächer für Regenschutz, Fahrradhelm etc. ergänzen das auch bei dieser Variante das Angebot. Einige Schließfächer sollten mit Stromanschluss versehen sein, sodass die Möglichkeit zum Aufladen der Akkus von E-Bikes besteht.



Bild 29 Fahrradparkhaus über dem P+R-Parkplatz Variante 2

Variante Sammelgaragen auf dem P+R-Parkplatz

Zum Vergleich ist im Folgenden eine ebenerdige Variante mit Sammelgaragen, wie sie am Haltepunkt Schanz Verwendung findet, dargestellt. Vorteile einer solchen Variante ist, dass sie modular an wachsenden Bedarf angepasst werden könnte. Entscheidende Nachteile sind, neben dem Wegfall der Kfz-Stellplätze, vor allem in einer höheren Vandalismusanfälligkeit zu sehen, da kein Personal vor Ort anwesend ist.

Mit 12 Einheiten des Haltepunkts Schanz könnten 388 Fahrradabstellplätze realisiert werden (siehe Bild 30). Es könnten noch zwölf Kfz-Stellplätze im südwestlichen Teil und zwei Behindertenstellplätze im nordöstlichen Teil erhalten bleiben. Eine Durchfahrt für Kfz zwischen den Fahrradabstellanlagen sollte unterbunden werden.



Bild 30 Sammelgaragen auf dem P+R-Parkplatz

4.5 Überschlägige Kostenschätzung

Für den Bau einer Fahrradstation über dem Parkplatz in Stahlkonstruktion mit Spannbetondecke wären etwa 1.800.000 € zu veranschlagen.

Die Installation von 12 Sammelgaragen auf dem P+R-Parkplatz würde, legt man die Kosten für die Sammelgarage am Haltepunkt Schanz zugrunde und eine 10% Inflationszulage, etwa 930.000 € kosten.

4.6 Fazit Bahnhof Rothe Erde

Die eigentlich naheliegende Nutzung der Räumlichkeiten unter der Bahn ist nicht möglich, da der Eigentümer, die Deutsche Bahn, die für eine Nutzung notwendige Sanierung ausschließt.

Es verbleibt damit nur die Fläche des heutigen Parkplatzes. Wenn die Stellplätze für Kfz erhalten werden sollen, kommt nur ein aufgeständertes

Fahrradparkhaus in Frage. Angesichts der sozialen Schwierigkeiten des Umfeldes sollte das Fahrradparkhaus als Fahrradstation mit Personal betrieben werden.

Ein solches Parkhaus erscheint nach einer ersten Auskunft der planungsrechtlichen Beratung der Stadt Aachen planungsrechtlich möglich. Allerdings sind an dem markanten städtebaulichen Punkt „Bahnhof Rothe Erde“ an ein solches Gebäude hohe gestalterische Anforderungen zu stellen. Aufgrund der möglichen Beeinträchtigung der vorhandenen Bäume sollte der Fachbereich Umwelt frühzeitig in die Überlegung einbezogen werden.

Brauchen die Stellplätze nicht erhalten bleiben, ist eine solche Radstation natürlich auch ebenerdig möglich.

5 Westbahnhof

5.1 Analyse

Heute sind am Westbahnhof insgesamt 76 Abstellplätze an 40 Bügeln, davon 72 Plätze überdacht (davon 60 im Tunnel) vorhanden.

Tabelle 1: Belegung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Rothe Erde

Datum	Belegung	E-Bikes
11.2020	19	-
5.2022	28	2
8.2022	38	2

5.2 Bedarfe

Für den Bahnhof Rothe Erde wurde im Gutachten Fahrradabstellkonzept Aachen ein Bedarf von 440 insgesamt, davon ein Drittel gleich 147 gesicherte, prognostiziert. Die Forderung des Radentscheids liegt bei 348 bewachten Stellplätzen⁷.

Nimmt man die Verkaufszahlen des letzten Jahres als Grundlage, müssten 4% das heißt 16 bzw. 14 Stellplätze Lastenrad geeignet sein. Diese sollten auf jeden Fall gesichert sein.

5.3 Mögliche Flächen

Aus gutachterlicher Sicht kommen für größere Fahrradabstellanlagen die in Bild 31 dargestellten Flächen in Frage.



Bild 31 Potentielle Flächen für gesicherte Fahrradabstellanlagen

⁷ Nach Umlegung der geforderten 2.500 bewachten Plätzen an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen nach den Einsteigerzahlen auf die Bahnhöfe Hauptbahnhof, Rothe Erde, Westbahnhof und Schanz

In städtischem Besitz befinden sich nur kleinere geeignete Flächen. Größere geeignete Flächen befinden sich im Besitz des Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB). Bei der Beurteilung der Lage der Flächen ist mit zu berücksichtigen, dass es Überlegung seitens der Deutschen Bahn gibt, den Zugang zu den Gleisen in den Seffenter Weg zu verlegen. Von städtischer Seite besteht das Interesse, den Zugangstunnel vom Seffenter Weg bis zum Republikplatz zu verlängern. Dies wäre allerdings erst möglich, wenn das provisorische Hörsaalgebäude am Republikplatz nicht mehr gebraucht wird.

5.3.1 Städtische Flächen

Stellplatzflächen auf Parkplatz Republikplatz (1) (vor Häusern 1-5):

Die Entfernung zum heutigen Gleiszugang beträgt 120 m. Radverkehr aus Richtung Norden muss sowohl zum Abstellen des Rades als auch zum Abholen jeweils zweimal den Seffenter Weg überqueren. Bei Realisierung des neuen Gleiszugangs vom Seffenter Weg beträgt die Entfernung etwa 220 m.

Die Parkbuchten auf dem Parkplatz vor den Häusern Republikplatz 1 bis 5 entsprechen nicht den heutigen Regelmaßen (etwa 6,00 m, 4,00 m, 6,00 m und 9,00 m Breite). Sie bieten insgesamt Parkraum für 8 Pkw. Auf dem Parkstreifen direkt vor der Bebauung können bis zu 7 Pkw parken.



Bilder 32 und 33 Parkbuchten vor den Häusern Republikplatz Weg 1 bis 5

Republikplatz (Grünfläche) (2)

Denkbar wäre auch die Nutzung eines Teils der Grünfläche auf dem Republikplatz. Aus Platzgründen wäre dort ein automatisiertes Parkhaus am geeignetsten.



Bilder 34 und 35 Republikplatz

Die Entfernung zum heutigen Gleiszugang liegt ebenfalls bei etwa 130 m, zum geplanten Zugang am Seffenter Weg bei etwa 230 m.

5.3.2 Sonstige Flächen

Fahrradkeller unter C.A.R.L. (3)

Unter dem Hörsaalgebäude C.A.R.L. an der Classenstraße ist ein Fahrradparkhaus mit 742 Abstellplätzen, Schließfächern und Servicesäule vorhanden. Da die Auslastung derzeit eher gering ist, hat die Hochschule Bereitschaft signalisiert, dass der Nutzerkreises möglicherweise erweitert werden könnte.

Die Zugangsrampe ist relativ schmal und lässt eine Begegnung von Radfahrern nur eingeschränkt zu. Die Entfernung zum heutigen Bahnhofszugang beträgt 250 m Fußweg, zum geplanten neuen Zugang am Seffenter Weg etwa 350 m.

Aus gutachterlicher Sicht erscheint der Fahrradkeller unter dem C.A.R.L. als dauerhafte, qualitätvolle Abstellanlage für Bike und Ride-Kunden allein schon wegen der Entfernung nicht geeignet. Er kann aber als vorübergehendes Angebot bis eine endgültige näher am Bahnhof liegende Lösung umgesetzt ist, dienen.



Bilder 36 und 37 Fahrradparkhaus unter dem C.A.R.L.

Flächen des BLB am Republikplatz (4)

Sollte ein Zugang zu den Gleisen vom Republikplatz aus realisiert werden, sind diese Flächen der geeignetste Standort für gesicherte Fahrradabstellanlagen. Gleichzeitig können hier Synergieeffekte mit den im Campus West geplanten Einrichtungen genutzt werden. Hier wäre eine großzügige, attraktive und innovative Lösung möglich.

Flächen im Bereich des Geplanten Zugangs vom Seffenter Weg (5)

Bei Realisierung des von der Deutschen Bahnprojektierten neuen Zugangs vom Seffenter Weg ist ein erheblicher Eingriff in den bestehenden Baumbestand erforderlich. Insofern erscheint realistisch an dieser Stelle zumindest auch eine kleinere Fahrradabstellanlage errichten zu können.



Bild 38 Bereich des projektierten neuen Zugangs vom Seffenter Weg.

5.4 Konkretisierungen

5.4.1 Parkplatz Republikplatz

In den Parkbuchten auf dem Parkplatz vor den Häuser Republikplatz 1 bis 5 könnten insgesamt drei der modularen Einheiten (5 x 6,50 m), wie sie innerhalb des Projekts #AachenMooVe! am Haltepunkt Schanz gebaut werden, errichtet werden. Dafür müssten für die Sammelgaragen II und III die Parkbuchten jeweils um etwa 50 cm verbreitert werden.



Bild 39 Sammelgaragen und Boxen auf dem Parkplatz Republikplatz

Insgesamt ließen sich so 48 bzw. 96 (Doppelstock) gesicherte Abstellplätze in kleinen begehbaren Fahrradgaragen unterbringen.



Bilder 40 und 41 Sammelgarage für 32 Fahrräder am Haltepunkt Schanz

Auf dem Längsparkstreifen unmittelbar vor den Häusern 1 bis 5 ließen sich 30 Fahrradboxen aufstellen. Begehbare Sammelgaragen kommen hier wegen ihrer Höhe und der Nähe zu den Erdgeschosswohnungen nicht in Betracht. An dieser Stelle wären auch nicht begehbare Sammelgaragen, wie sie im Rahmen von #AachenMooVe! in der Brabantstraße errichtet wurden, möglich.

Boxen bieten gegenüber den Sammelgaragen den Vorteil, dass hier auch weitere Ausrüstungsgegenstände wie Helme, Regenbekleidung etc. sicher aufbewahrt werden können und gegebenenfalls auch Ladevorgänge für E-Bikes vorgenommen werden können, ohne dass die Gefahr besteht, dass Ladekabel beschädigt oder entwendet werden können.



Bild 42 und 43 spontan mietbare Fahrradboxen in Nideggen (links), nicht begehbare Sammelgarage in der Brabantstraße noch ohne Fahrradbügel (rechts)

Die Fahrradabstellanlagen würden 13 der heute 15 vorhandenen Pkw-Stellplätze in Anspruch nehmen. Allerdings erscheint es sinnvoll konsequenter Weise auf alle Stellplätze zu verzichten und die gesamte Fläche dem Radfahrverkehr vorzubehalten. Die Befahrbarkeit für die Müllabfuhr, Feuerwehr und die Zufahrt zu der Einfahrt im nordöstlichen Bereich bleiben gewährleistet.

In der verbleibenden noch freien Parkbucht, die zu klein für eine Sammelgarage ist könnten eine Servicesäule und normale Fahrradbügel aufgestellt werden.

Es wäre auch möglich die Sammelgaragen nur etwa zur Hälfte in den Parkbuchten aufzustellen, um einen größeren Abstand zum bestehenden Baumbestand zu erreichen. Die verbleibende Fläche der Parkbuchten könnte dann renaturiert werden. Zwischen den großen Sammelgaragen könnten flachere nicht begehbare Sammelgaragen, siehe den voranstehenden Absatz, errichtet werden. Diese Position hätte den Vorteil eines größeren Abstandes zur Wohnbebauung.



Bild 44 Sammelgaragen auf dem Parkplatz Republikplatz alternative Aufstellung

Der Parkstreifen vor den Gebäuden sollte, auch wenn er nicht für Fahrradabstellanlagen benötigt wird, entfallen.

5.4.2 Grünfläche Republikplatz

Auf der Nord- bzw. der Westecke der Rasenfläche könnte ein Fahrradurm (siehe Beispiele in Kapitel 21.2.3) errichtet werden. Mit einer begrünten Fassade könnte ein gewisser Ausgleich zum Wegfall der Rasenfläche geschaffen werden. Auf einer Fläche von 7,50 x 7,50 m wären etwa 120 gesicherte Abstellplätze möglich bei einer Höhe von 11 m.

Die Entfernung zum heutigen Gleiszugang beträgt etwa 150 m.

Ein solches automatisiertes Fahrradparkhaus würde vor allem dann Sinn machen, wenn der Zugang zu den Gleisen vom Republikplatz aus realisiert wird und keine Fahrradstation an der Stelle des provisorischen Hörsaalgebäudes errichtet werden kann.



Bild 45 Automatisiertes Fahrradparkhaus auf dem Republikplatz



Bild 46 Visualisierung eines automatisierten Fahrradparkhaus auf dem Republikplatz

5.5 Überschlägige Kostenschätzung

Legt man die Kosten für die Sammelgaragen am Haltepunkt Schanz und in der Brabantstraße zugrunde plus eines 10%igen Inflationszuschlags, wären für die Sammelgaragenanlage auf dem Parkplatz am Republikplatz etwa 500.000 € zu veranschlagen. Eine weitere Sammelgarage am Seffenter Weg würde etwa 80.000 € kosten.

Ein automatisches Fahrradparkhaus mit etwa 120 Stellplätzen würde deutlich über 1,5 Millionen € kosten.

5.6 Fazit Bahnhof Rothe Erde

Wo welche Fahrradabstellanlage wann am Westbahnhof realisiert werden sollte, hängt von der Umsetzung der Planungen zum neuen Gleiszugang ab.

Wird ein Gleiszugang vom Republikplatz aus realisiert, was erst nach der Sanierung des Karman-Auditoriums erfolgen kann, weil dann das temporäre Hörsaalgebäude (wahrscheinlich) nicht mehr benötigt wird, wäre die geeignetste Lösung die Errichtung einer Fahrradstation auf dem heutigen BLB-Grundstück.

Dies ist zudem der einzige Standort auf dem der gesamte Bedarf realisiert werden kann.

Alternativ wäre ein automatisiertes Fahrradparkhaus auf dem Republikplatz möglich: eine teure Lösung, die zudem die erwartbare Nachfrage nicht alleine abdecken kann.

Kurzfristig ist nur die Realisierung von mehreren Fahrradsammelgaragen auf dem Parkplatz auf der südlichen Seite des Republikplatzes möglich. Diese könnten durch weitere Sammelgaragen im Bereich des geplanten Zugangs vom Seffenter Weg ergänzt werden. Sollte später eine Fahrradstation am Standort des temporären Hörsaalgebäudes möglich sein, könnten sie auch später wieder demontiert und an anderen Orten wieder aufgebaut werden.

Ein automatisiertes Fahrradparkhaus sollte, vor allem wegen der hohen Kosten, erst dann in Erwägung gezogen werden, wenn eine Fahrradstation auch langfristig nicht möglich ist.

Als Interimlösung kann eine Mitbenutzung der Fahrradtiefgarage unter dem C.A.R.L. erfolgen.