

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0119/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 15.01.2018	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 30.01.2018			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Anhörung	30.01.2018	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	31.01.2018	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	06.02.2018	Ö
Stadtrat	Entscheidung	07.02.2018	Ö

Betreff: Fahrradparkhaus Grundsatzbeschluss zum Bau eines Fahrradparkhauses unter der Hochbrücke/Hauptbahnhof Westvorfahrt sowie über die Finanzierung aus Mitteln der Stellplatzablöse; Bericht der Verwaltung zum aktuellen Stand der konzeptionellen und planerischen Überlegungen
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 24.01.2018 gez. Eder Katrín Eder Beigeordneter
Mainz, 31.01.2018 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand**, die **Ortsbeiräte** und der **Verkehrsausschuss** empfehlen/der **Stadtrat** beschließt vor dem Hintergrund des dargestellten Sachstandes, den Standortvorschlag unter der Hochbrücke am Hauptbahnhof West zu realisieren und die Kosten aus Mitteln der Stellplatzablöse zu decken. Sobald ein vertiefter Planungsstand inklusive einer detaillierten Kostenaufstellung von Seiten des Architekten vorliegt, wird das Projekt erneut und abschließend den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Das Fahrrad etabliert sich insbesondere in den letzten Jahren zunehmend als konkurrenzfähiges Fortbewegungsmittel für den Stadtverkehr. Vor allem im Innenstadtbereich ist es neben dem ÖPNV und Fußwegen eine effiziente und schnelle und damit direkte Alternative zum Autoverkehr. Die aktuelle Befragung zum Mobilitätsverhalten der Mainzerinnen und Mainzer hat ergeben, dass die Landeshauptstadt über einen Radverkehrsanteil von 20 % verfügt. Das bedeutet einen Anstieg um fast 8 % innerhalb der vergangenen Jahre. Für ein Fünftel der Mainzer Bevölkerung stellt das Fahrrad also ein Hauptfortbewegungsmittel im Binnenverkehr dar. Die ermittelte Quote von 7 % der Mainzer Haushalte, die mindestens über ein Pedelec oder E-Bike verfügen, liegt nahezu auf doppeltem Niveau gegenüber dem bundesweiten Durchschnitt.

Im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen der Gestaltung der Städte sowie des aktuell drohenden Dieselfahrverbots ist es wichtig, das Mobilitätsangebot multimodal zu fördern. Dem Radverkehr kommt dabei eine essentielle Rolle zu, denn er ist umweltschonend und platzsparend. Neben der Schaffung und dem Ausbau einer alltagstauglichen Infrastruktur von Radrouten liegt ein weiterer Fokus auf der Ausweitung des Angebots sicherer und nutzungsfreundlicher Abstellanlagen. Für die Zielgruppe Pendlerinnen und Pendler sind attraktive Möglichkeiten zum Fahrradparken an Umstiegspunkten zum lokalen und regionalen ÖPNV besonders wichtig.

In diesem Zusammenhang ist der Mainzer Hauptbahnhof ein entscheidender Standort. Dies zeigt die Zahl der dort abgestellten Fahrräder. Die bestehenden Kapazitäten der dortigen Abstellanlagen sind schon heute erschöpft und regelmäßig überbeansprucht. Dies führt zu ungeordnet abgestellten Fahrrädern im Bahnhofsvorplatzbereich und an anderen Stellen, die sich für das Anschließen von Fahrrädern eignen (z.B. Geländer).

Um den Umstieg auf das Fahrrad weiterhin und anhaltend zu forcieren, sind ein entsprechender Ausbau und die qualitative Aufwertung der Abstellanlagen notwendig. Zu berücksichtigen ist hier auch der anhaltende Trend zur Anschaffung hochwertiger Fahrräder und Pedelects bzw. E-Bikes, die neue Ansprüche an die Abstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof stellen.

2. Lösung

2.1. Bedarf

Als Verteilpunkt („Sternverkehr“) ist der Hauptbahnhof vor allem für Berufspendlerinnen und -pendler die zentrale Anlaufstelle. Bereits heute werden im dortigen Umfeld rund 1.200 Abstellanlagen geboten und hierbei von der Verwaltung alle verfügbaren Flächen zum Auf- und Ausbau von konventionellen Fahrradparkplätzen genutzt.

Am Hauptbahnhof West steht mit 500 Abstellanlagen der Hauptteil der Fahrradparkmöglichkeiten zur Verfügung. Einen weiteren Schwerpunkt bilden die rund 300 Abstellmöglichkeiten südwestlich des Bahnhofsgebäudes. Diese Kapazitäten wie auch die weiteren dezentraleren Standorte laufen aufgrund der hohen Nachfrage ständig über und werden dem Bedarf nicht gerecht. Neben der mangelnden Kapazität ist auch festzustellen, dass es im gesamten Umfeld keine abgetrennten und überdachten Abstellanlagen gibt, die das sichere und wettergeschützte Abstellen höherwertiger Räder ermöglichen. Angesichts der eingangs beschriebenen deutschlandweiten Entwicklung der Fahrradnutzung besteht hier dringender Nachholbedarf in der Landeshauptstadt. Andere Kommunen haben vor allem in den letzten Jahren auf diesen Kurs der multimodalen Mobilität reagiert und entsprechend abgetrennte sowie überwachte Fahrradstationen an Bahnhöfen errichtet.

2.2. Standortbetrachtungen

Die Verwaltung der Stadt Mainz hat in der Vergangenheit bereits mehrere Standorte und Varianten im Umfeld des Hauptbahnhofs geprüft. Bereits in den 1990er Jahren wurden im Bereich südlich des Bahnhofgebäudes ein vollautomatisches Fahrradparkhaus diskutiert. Später fanden Überlegungen statt, an dieser Stelle ein ebenerdiges, überdachte Abstellanlage einzurichten. Bei einer weiter gefassten Standortanalyse stellte sich darüber hinaus der Bereich unter der Hochbrücke am Hauptbahnhof West als sehr geeignet heraus.

Im Gegensatz zu den übrigen Flächen in diesem Gebiet ist dieses Grundstück Eigentum der Stadt Mainz und steht somit unmittelbar zur Verfügung. Eine Nutzung dieser städtebaulichen Brachfläche würde auch der vielfach geäußerten Kritik in Bezug auf soziale Kontrolle (dunkle, unübersichtliche Bereiche) sowie der Verschmutzung und Geruchsbelästigung entgegenwirken. Mit Hilfe eines Fahrradparkhauses an dieser Stelle besteht die Möglichkeit, diesen Raum aufzuwerten und durch eine helle übersichtliche Gestaltung das Sicherheitsempfinden der Passanten nachhaltig zu erhöhen. Dies wirkt sich auch positiv auf den Eindruck ankommender und abreisender Gäste der Stadt Mainz aus, die die vielfältigen Umsteigebeziehungen zu den Zügen, Fernbussen, Taxen, Mietradstationen und dem ÖPNV nutzen. Auch vor dem Hintergrund der Entwicklung des umliegenden Gebiets entlang der Mombacher Straße ist diese Aufgabe der Umgestaltung und Umnutzung bedeutsam.

Der Standort in diesem Bereich wird schon seit Jahren gut angenommen und hat sich als Abstellort etabliert, da er vor allem auch das trockene Abstellen der Fahrräder ermöglicht.

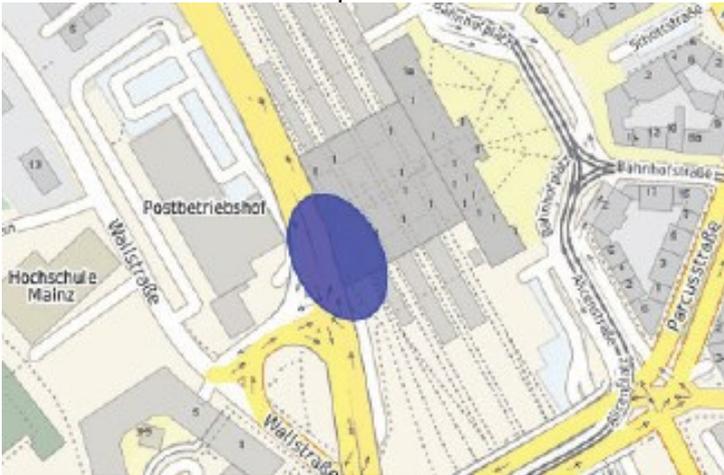
2.3. Konzeptionelle und bauliche Ausgestaltung

Die bereits vorhandene Überdachung bietet eine sehr kostengünstige Herstellung, da sich der Einhausungsbedarf lediglich auf die Seitenwände beschränkt. Hier sollen möglichst transparente Materialien verwendet werden. Die durch die vorhandene Überdachung wettergeschützte Funktion wird durch die Errichtung des Fahrradparkhauses zusätzlich optimiert und für hochwertige Räder angepasst. Es ist eine Servicestation im Eingangsbereich geplant, die Beratungen und kleine Reparaturleistungen bieten soll und für eine höhere soziale Kontrolle dient. Ergänzt werden kann die Servicestation ggf. um touristische Dienstleistungen und Auskünfte.

Der Zugangsbereich ist in abgestufter Form technisch gesichert. Je nach Wunsch der Nutzerinnen und Nutzer kann das Rad in einem kostenpflichtigen Bereich mit zugewiesenen Stellplätzen und Sicherung durch Zugangsberechtigung nur für die autorisierten Nutzer abgestellt werden oder in einem kostenfreien Bereich, bei dem keine oder vereinfachte Kontrolle erfolgt. Derzeit geht die Verwaltung für den Startzeitraum des Fahrradparkhauses von einer Verteilung 30 : 70 (kostenpflichtig : kostenfrei) aus. Die Gebühren des Bezahlbereichs orientieren sich an der unterschiedlichen Nutzungsdauer (Tag, Wochenende, Monat, Semester, Kurzzeit). Die Aufteilung des freien bzw. kostenpflichtigen Bereichs kann flexibel angepasst werden, um nachfragegerecht reagieren zu können. Weiterhin bietet der abgetrennte Bereich des Fahrradparkhauses generell die Möglichkeit, der Problematik der Schrotträder und Fundräder im Bereich des Hauptbahnhofs entgegenzuwirken, da eine kontinuierlichere Überwachung der Räder möglich wird. Eine eventuell benötigte Lagerfläche für augenscheinlich aufgegebene Fahrräder kann im hinteren Bereich unter der Hochstraßenbrücke geschaffen werden.

Das unter der Hochbrücke vorgesehene Fahrradparkhaus wird mit ca. 1.000 sogenannten Doppelstockparkern ausgestattet, sodass das Abstellen von 2.000 Rädern ermöglicht wird. Die Doppelstockanlage gewährleistet ein leichtes Einstellen und sicheres Abschließen von allen Rädern jeglicher Modelle. Für weitere Nutzungsansprüche stehen Fahrradboxen und Schließfächer sowie Ladeinfrastruktur zur Verfügung. (Vgl. Abb. 1 und 2).

Abb. 1: Standort Fahrradparkhaus unter der Hochbrücke am Hauptbahnhof West



Quelle: GIS Landeshauptstadt Mainz

Abb. 2: aktuelle Situation unter der Hochbrücke am Hauptbahnhof West



Quelle: Eigenaufnahme Franziska Voigt

Abb. 3: Doppelstockparker



Quelle: Orion Bausysteme

2.4. Weitere Planungsschritte

Zurzeit erfolgen abschließende Abstimmungen mit den städtischen Dienststellen über grundsätzliche Aspekte wie vorhandene Leitungen, Brandschutz, außerdem werden Gespräche über die Belange der Eigentümer der benachbarten Flächen (DB, ehemaliges Postareal) geführt. Vor dem Hintergrund der hier gewonnenen Erkenntnisse erarbeitet ein seitens der GWM Mainz beauftragtes Architekturbüro parallel die Entwurfsplanung. Sobald hier ein belastbarer Planungsstand vorliegt, wird dieser den städtischen Gremien zur Kenntnis gegeben.

Der Betrieb des Fahrradparkhauses wird mittels Interessenbekundungsverfahren ausgeschrieben, die Stadt bleibt Eigentümer des Gebäudes.

2.5. Ausblick

Die aktuelle Nutzung unter der Hochbrücke zeigt, dass sich dieser Bereich für eine verdichtete Nutzung anbietet. Parallel prüft die Verwaltung aber auch die weiteren Standorte im Umfeld des Hauptbahnhofes auf die Eignung als Radstation. Wie eingangs erwähnt, soll die Fläche im Südbereich erneut in Betracht gezogen werden, die Ende der 1990er Jahre für ein vollautomatisches Fahrradparkhaus bzw. überdachte Fahrradabstellanlage in Rede stand. Die aktuell mit rund 300 Fahrradabstellmöglichkeiten versehene Fläche soll aufgewertet und gegen Verschmutzung besser geschützt werden. Hier kommen eine Überdachung und ggf. Einhausung in Frage. Dies ermöglicht auch den Einbau von Doppelstockparkern, wodurch die Kapazitäten deutlich erhöht werden könnten. Für die genannte Fläche besteht allerdings im Hinblick auf die dauerhafte Sicherung der Bedarf, vertragliche Regelungen der Liegenschaft mit der Bahn zu prüfen. Außerdem ist zu klären, ob großflächige und langfristige Planungsüberlegungen der DB zwischen Bahnhofsgelände und Kupferberghang die Planungsüberlegungen tangieren könnten.

Eine weitere Option eröffnet sich im Bereich der Nordsperrung in Richtung Osteinunterführung. Der Verwaltung liegt hier das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie des Büros Schüssler-Plan vor, die zum Ziel hatte, brachliegende Flächen auf DB-Gelände aufzuwerten und für Parkzwecke sowohl für KFZ als auch Fahrräder zu nutzen. Nach ersten Vorabstimmungen mit dem Bahnhofsmanagement ist zeitnah geplant, vertiefte Gespräche mit DB Station+ Service sowie DB Netz aufzunehmen.

Mittel- bis langfristig werden so ergänzende Fahrradabstellanlagen in adäquater Qualität vergleichbar zum Fahrradparkhaus unter der Hochbrücke angestrebt, die einen Tripol rund um den Hauptbahnhof für alle zulaufenden Korridore bilden, d.h. aus Nordost (Neustadt), West (Finthen/Bretzenheim/Ha-Mü) und Süd (Oberstadt/Hechtsheim/Weisenau). Somit könnte zukünftig im Umfeld des Hauptbahnhofes ein aus allen Fahrtrichtungen schnell erreichbares, nutzerfreundliches und sicheres Radparken angeboten werden.

Für die Betrachtung dieser Areale in nachgelagerter Priorität gegen über dem Standort unter der Hochbrücke spricht im Übrigen, dass sich diese nicht im Eigentum der Stadt Mainz befinden, so dass sich die Sicherung der Flächen für die angestrebte Nutzung aufwändiger gestaltet. Für das Gebiet an der Nordsperrung ist die Verwaltung wie angesprochen bereits in Gesprächen zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie, um hier Optionen zum Parken für Kfz wie auch Fahrräder zu optimieren. Dieser Standort muss funktional auch mit dem Umbau der Boppstraße gesehen werden. Über die Beratungsfortschritte wird die Verwaltung die städtischen Gremien zu gegebener Zeit informieren.

3. Alternativen

Ein höheres Rad-Aufkommen erfordert Abstellanlagen, die im Zusammenhang des zunehmenden Gebrauchs von Pedelecs bzw. E-Bikes, zudem auch ein hohes Maß an Sicherheit bieten müssen. Verzichtet man auf den Bau eines Fahrradparkhauses, könnte dieser Entwicklung nur schwer Rechnung getragen werden. Weiterhin könnte sich das Problem wild abgestellter und unbrauchbarer Räder im Bereich des Hauptbahnhofes mit negativen Auswirkungen auf das Stadtbild noch verschärfen. Den Berufspendlern würde ihre An- und Abreise am Hauptbahnhof als Umstiegs-knoten ebenso erschwert wie den Radtouristen.

4. Ausgaben / Finanzierung

Das Fahrradparkhaus soll aus den Mitteln der Stellplatzabläse (gemäß §47 Abs. 5 Satz 2 LBauO) finanziert werden.

5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Im Vergleich zum jetzigen Zustand unter der Hochbrücke bietet ein Fahrradparkhaus einen Gewinn an sozialer Kontrolle, woraus auch die Zunahme des subjektiven Sicherheitsgefühls für Frauen resultiert.