

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0901/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 16.05.2018	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 29.05.2018

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Anhörung	29.05.2018	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	12.06.2018	Ö
Stadtrat	Entscheidung	13.06.2018	Ö

Betreff:

Fahrradparkhaus
Grundsatzbeschluss zur Errichtung und Finanzierung des Fahrradparkhauses unter der Hochbrücke/Hauptbahnhof West;
Bericht der Verwaltung zur Gestaltung und Betrieb des Fahrradparkhauses

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 23.05.2018

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 29.05.2018

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat** und der **Verkehrsausschuss** empfehlen/der **Stadtrat** beschließt vor dem Hintergrund des dargestellten Sachstandes, der Gestaltung des Fahrradparkhauses unter der Hochbrücke am Hauptbahnhof West sowie der Betreiberbeschreibung zuzustimmen und die Kosten aus Mitteln der Stellplatzablöse zu decken.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Nachdem der Grundsatzbeschluss zum Bau des Fahrradparkhauses am Ort unter der Hochbrücke am Hauptbahnhof West und dessen Finanzierung aus der Stellplatzabläse getroffen wurde, gilt es nun, das Gebäude innen wie außen den Nutzungsansprüchen entsprechend zu gestalten. Aktuell wird der Bereich unter der Hochbrücke in unmittelbarer Nähe zum zentralen Verknüpfungspunkt am Hauptbahnhof mit seinem Eindruck auf ankommende und abreisende Besucherinnen und Besucher aber auch Bürgerinnen und Bürger dem Bild einer Landeshauptstadt nicht gerecht. Aufgrund des vielfältigen Mobilitätsangebots (ÖPNV, regionale und überregionale Zusanbindung, Privatparken für Kfz, Fernbusse, Mietradstationen, Taxistände, DHL-Packstation, Abstellanlagen für Privaträder sowie Fußwege zu den umliegenden Parkhäusern und nahegelegenen Zielen) halten sich in diesem Umfeld täglich hunderte Reisende und Pendelnde gleichzeitig auf. Während die Umgebung des vorderen Bereichs zum Zugang des Hauptbahnhof West gute Aufenthaltsqualitäten aufweist (hell, soziale Kontrolle, übersichtlich etc.), ist der Raum unter der Hochbrücke ein Unort und Angstraum. So wurde in den letzten Jahren auch der Verwaltung durch Bürgerinnen und Bürger mehrfach mitgeteilt, dass das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität auf dieser Fläche insbesondere in den dunkleren Abendstunden kritisch gesehen wird.

Da sich zudem vor allem die Wohnbebauung entlang der Mombacher Straße aktuell wie auch in den kommenden Jahren weiter entwickelt, wird die Wegführung von der Mombacher Straße über den Weg vorbei am alten Postareal zukünftig stärker genutzt und für die Zuwegung zum Hauptbahnhof West mit seiner Verteilfunktion an Bedeutung gewinnen. Mit dieser Entwicklung einher geht auch die massive Zunahme der dort abgestellten Räder. Ein weiterer Trend zeigt, dass immer mehr Nutzerinnen und Nutzer in ein teureres Fahrrad investieren, insbesondere auch Pedelecs und E-Bikes, um damit ihre Strecken in der Stadt zurückzulegen. Neben einem Angebot von ausreichenden und geordneten Abstellanlagen, die der Übersichtlichkeit in diesem Raum dienen, ist daher auch das sichere und geschützte Abstellen hochwertigerer Räder zunehmend wichtig. Auch bietet dies die Chance, das Problem der sogenannten „Schrotträder“ minimieren zu können.

2. Lösung

Die Fläche unterhalb der Hochbrücke ist Eigentum der Landeshauptstadt Mainz und bietet bereits heute Abstellmöglichkeiten für circa 500 Fahrräder. Dies wird dem Bedarf jedoch nicht gerecht. Mit der Errichtung des Fahrradparkhauses können die Kapazitäten verdoppelt und zugleich die Aufwertung des Raumes und die Qualitätssteigerung der Anschlüsse der Pendlerverkehre erreicht werden. Hierfür ist es wichtig, das Fahrradparkhaus in seiner äußeren wie auch inneren Gestaltung dem Umfeld und den Nutzungsbedürfnissen anzupassen. Die Realisierung des Projektes wird von der Gebäudewirtschaft Mainz (GWM) in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Schoyerer und dem Stadtplanungsamt durchgeführt.

2.1 Außengestaltung

Damit der Raum unter der Hochbrücke keine negativen Assoziationen mehr hervorruft, die Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann und das Fahrradparkhaus selbst nutzungsfreundlich gestaltet ist, muss auch die Fassade hell und möglichst durchsichtig erscheinen. Hierfür werden die Außenwände aus sogenanntem Streckmetall gebildet (Vgl. Abb. 1). Diese Konstruktion ermöglicht die Schaffung eines abgeschlossenen, gesicherten Raumes, der dennoch von außen wie von innen gut einsehbar und vor allem hell ist (Vgl. Abb. 2a und 2b). Durch die Lochstruktur des

Stahlgewebes wird das Objekt allseits gut beleuchtet (Vgl. Abb. 3). Die offene Gestaltung ist ein Sicherheitsgewinn für diesen Raum und kann Gefühle von Angst und Unwohlsein aller Passantinnen und Passanten in diesem Bereich reduzieren. Zudem erfährt die Fläche unter der Hochbrücke eine eindeutige Aufwertung, sodass auch den vielfältigen Umstiegswegen Rechnung getragen wird.

2.2 Zugangssystem

Das Fahrradparkhaus wird über einen gesicherten Zugang auf Höhe des Eingangs zum Hauptbahnhof West erreichbar sein, sodass der Einlass kontrolliert erfolgen kann. Zum Abstellen der Räder ist das Objekt in zwei Bereiche unterteilt: Im vorderen Bereich befinden sich mit 30 % des gesamten Angebots bezahlte Abstellplätze (Vgl. beige-gelber Bereich Abb. 4), die übrigen 70 % (Vgl. grüner Bereich Abb. 4) entfallen auf kostenfreie Plätze.

Der Bezahlbereich ist zusätzlich über ein Drehkreuz gesichert. Dieses ist so konstruiert, dass man sowohl mit als auch ohne Fahrrad hindurchgehen kann (Vgl. Abb. 5). Dieser gesicherte Zugang hat sich in anderen Fahrradparkhäusern schon bewährt. Auch haben Nutzerinnen und Nutzer des Bezahlbereichs die Möglichkeit, einen festen Stellplatz zu mieten, sodass die Suche nach freien Radparkmöglichkeiten entfällt. Die Trennung zwischen den beiden Bereichen ist flexibel, damit diese je nach Nachfrage angepasst werden können.

2.3 Möblierung

Ein Großteil der Radabstellanlagen wird als sogenannte „Doppelstockparker“ errichtet (Vgl. Abb. 6a und 6b). Hier kann das Fahrrad wahlweise in der unteren oder oberen Ebene abgestellt und an der dafür vorgesehenen Vorrichtung abgeschlossen werden (Vgl. Abb. 6c).

Die Einstellung in die obere Etage wird von einer Gasdruckfeder unterstützt. So lässt sich die Schiene, auf der das Fahrrad abgestellt wird, leicht herabziehen und, nachdem das Rad drauf gestellt wurde, auch ohne hohen Kraftaufwand wieder nach oben bewegen. In der oberen Ebene rastet die Schiene automatisch in die Parkposition ein und wird durch einen Aufnahmekorb gesichert, der ein Zurückrollen des Rades verhindert. Das System besteht aus Serienbauteilen und ist bereits in anderen Fahrradparkhäusern erprobt und bewährt. Neben den Doppelstockparkern werden auch Fahrradboxen und Schließfächer verortet. So haben Radfahrende die Möglichkeit, zusätzliches Gepäck, Anhänger und ähnliches sicher zu verstauen. Zudem können so auch Pedelec-Akkus geladen werden (Vgl. Abb. 7). Im kostenfreien Bereich sind ebenfalls Flächen für Sonderräder vorgesehen, für die ggf. mehr Abstellfläche benötigt wird, weil sie breiter oder länger sind als Standardräder. Neben Lastenrädern, Liegerädern oder Tandems zählen hierzu auch Dreiräder, die von älteren Menschen und Menschen mit Behinderung genutzt werden.

2.4 Weitere Ausstattung

Der hinterste Bereich des Fahrradparkhauses weist aufgrund des abfallenden Brückenbauwerks eine geringere Höhe auf, weshalb das Aufstellen von Doppelstockparkern dort nicht mehr möglich ist. Diese Fläche kann zur Lagerung von „Schrotträdern“ oder vermutlich aufgegebenen Rädern genutzt werden. Damit bietet sich die Möglichkeit, auch das Problem von „Fahrradleichen“ im Innenstadtbereich zu minimieren. Da verlassene Fahrräder aus juristischer Sicht als Eigentum zählen, gestaltet sich die Entfernung der Räder aufwändig. Die betroffenen Fahrräder müssen nach dem Entfernen für eine gewisse Zeit eingelagert werden. Damit geht ein hoher zeitlicher, organisatorischer, personeller und finanzieller Aufwand einher. Dieser kann durch die zur Verfügung stehende Fläche im Fahrradparkhaus und dessen räumliche Nähe auf ein absolutes Minimum beschränkt werden.

Bei der Innenausstattung des Fahrradparkhauses wird weiterhin die Notwendigkeit der Brückenprüfung berücksichtigt. Zur Wartung und Instandhaltung der Brücke muss in regelmäßigen Abständen auch die Unterseite des Bauwerks auf Sicht geprüft werden können. Um dies zu ermöglichen und ein aufwendiges Verschieben oder Abbauen der Fahrradparker zu verhindern, wird eine Zwischendecke aus Gittermetall eingezogen. Diese steht ausschließlich zur Begehung für das Prüfpersonal zur Verfügung und gewährleistet somit die problemfreie Instandhaltung der Hochbrücke.

Den beiden Bereichen im Fahrradparkhaus ist eine kleine Servicestation vorgelagert, die der Kontrolle und Überwachung dient. Zum einen hat das dortige Personal einen Blick auf ein- und ausgehende Nutzerinnen und Nutzer, zum anderen kann es durch regelmäßige Begehungen des Fahrradparkhauses für ein zusätzliches Sicherheitsgefühl sorgen. Zusätzlich kann die Servicestation der Information und Beratung der Kundinnen und Kunden dienen.

Eine Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG ist erfolgt. Auch ein Brandschutzkonzept liegt vor.

2.5 Betrieb des Fahrradparkhauses

Der Betrieb des Fahrradparkhauses wird mittels Interessenbekundungsverfahren ausgeschrieben, die Stadt bleibt Eigentümerin des Gebäudes. Die Preisgestaltung für den Zugang in den Bezahlbereich des Fahrradparkhauses koordiniert der Betreiber mit der Stadt Mainz. Die Gebühren sind nach Nutzungsdauer (Tag, Woche, Semester, Jahr) für verschiedene Nutzungsgruppen (Touristen, Studenten, Pendelnde, Dauerparker etc.) attraktiv zu gestalten. Der Betreiber ist für die Reinigung, Sicherheit, Entsorgung und Reparaturbedarfe des Fahrradparkhauses zuständig. Im Falle einer erforderlichen Prüfung des Unterbaus der Hochbrücke hat der Betreiber den Zuständigen Zugang zu gewähren. Der Betreiber koordiniert die Auswahl von Zugangssystem und -technik mit der Stadt Mainz. Den Betrieb der Servicestation kann der Betreiber in Rücksprache mit der Stadt Mainz an einen Dritten vergeben.

3. Alternativen

Angesichts der weiteren Entwicklungen im Umfeld des Hauptbahnhof West, insbesondere im Hinblick auf neue Wohnbebauung entlang der Mombacher Straße, wird das Passantenaufkommen in diesem Bereich steigen. Auch die seit Jahren steigenden Touristen- und Übernachtungszahlen in der Landeshauptstadt Mainz lassen auf vermehrte An- und Abreisezahlen am Hauptbahnhof schließen. Eine Aufwertung des Bereichs unter der Hochbrücke ist in diesem Zusammenhang unerlässlich.

Zudem erfordert der Zuwachs an Fahrrädern in der Stadt Mainz (20 % Radverkehrsanteil am Binnenverkehr, 7 % E-Bike-/Pedelec-Besitz) Abstellanlagen, die 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 Umstiegsknoten ebenso erschwert wie den Radtouristen.

4. Ausgaben / Finanzierung

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

Die reinen Baukosten liegen nach der Kostenberechnung jetzt bei 1,52 Mio €. Dazu kommen noch Baunebenkosten, die dann nach Berechnungen der GWM zum Gesamtbetrag von 1,9 Mio € führen.

Derzeit befinden sich im Topf der Stellplatzablöse insgesamt Mittel in Höhe von 3.381.801 €.

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.

Anhang

Abb. 1: Gesamtansicht Referenzprojekt Fahrradparkhaus Erfurt



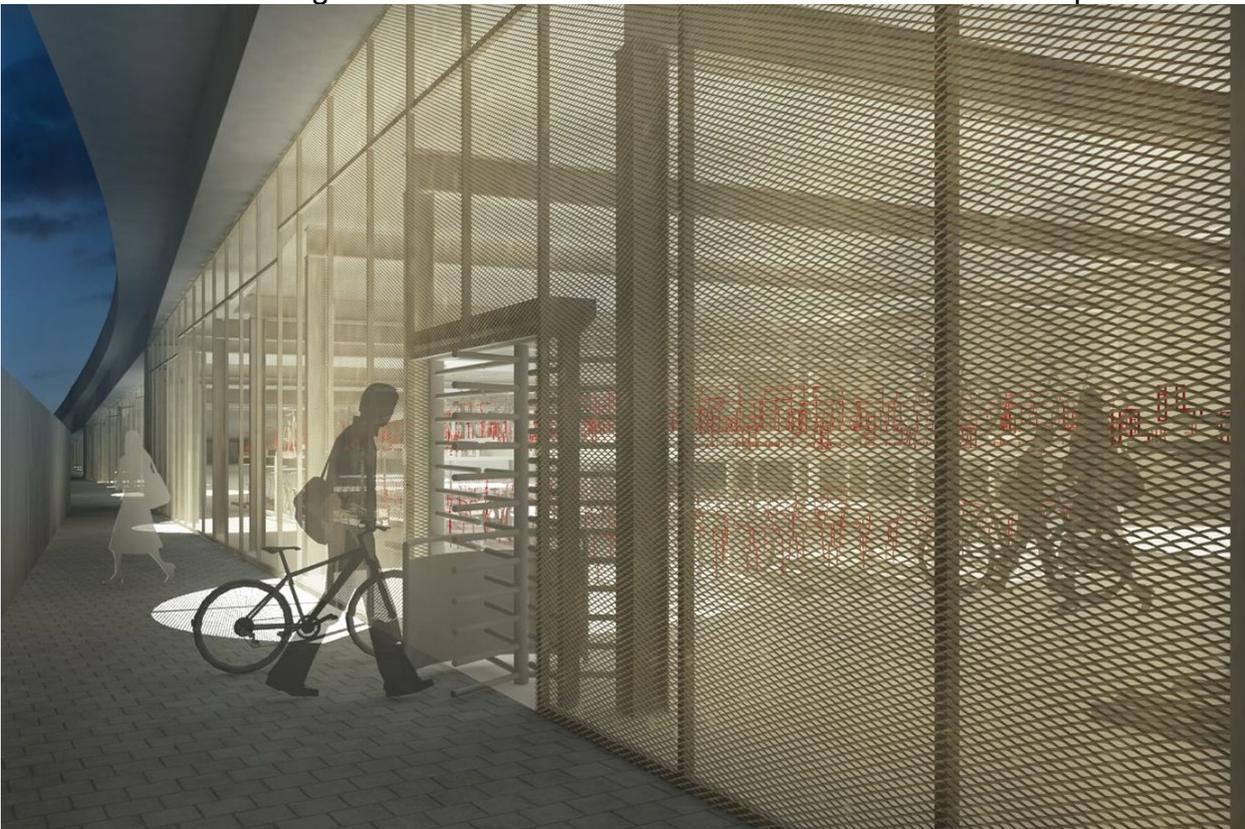
Quelle: Stadt Erfurt

Abb. 2a: Visualisierung Ansicht 1 Außengestaltung Fahrradparkhaus Mainz



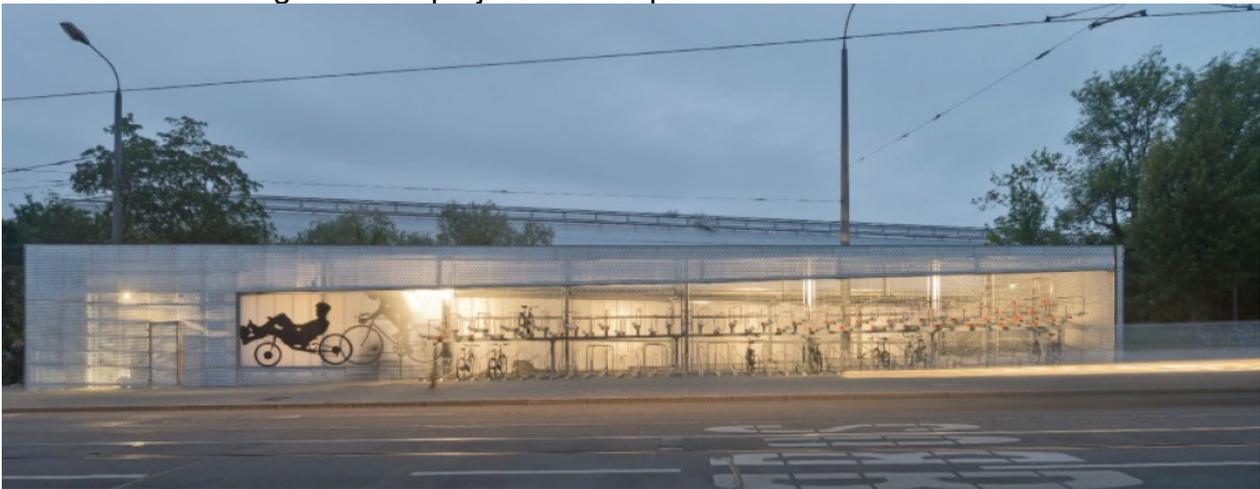
Quelle: Architekt Schoyerer

Abb. 2b: Visualisierung Ansicht 2 Nahaufnahme innen/außen-Sicht Fahrradparkhaus Mainz



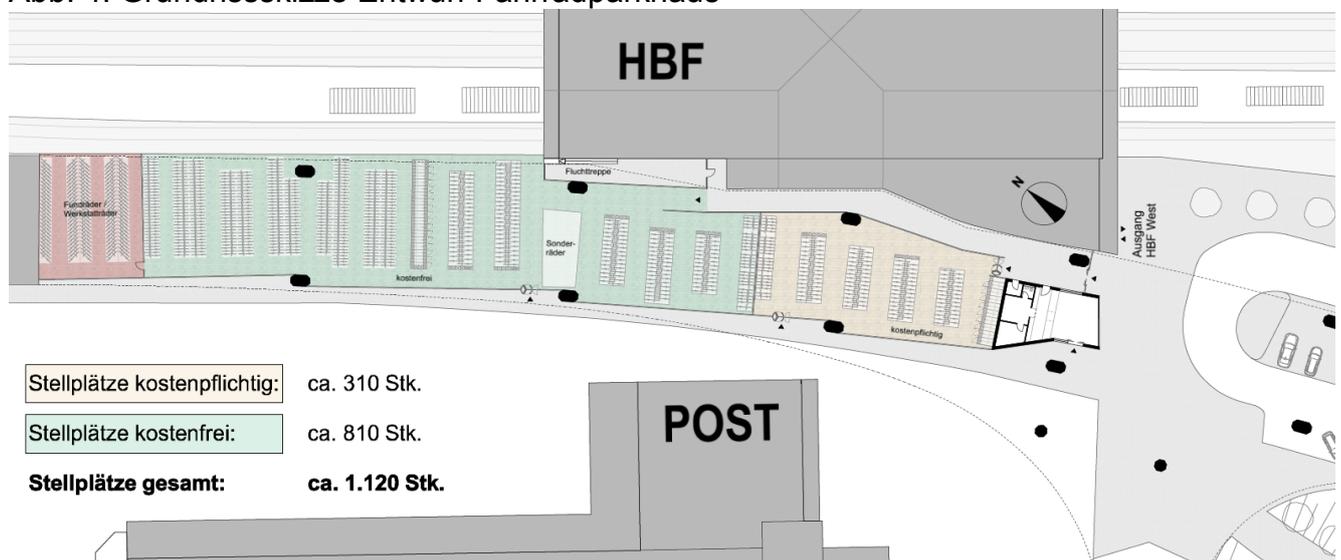
Quelle: Architekt Schoyerer

Abb. 3: Beleuchtung Referenzprojekt Fahrradparkhaus Erfurt



Quelle: Stadt Erfurt

Abb. 4: Grundrisssskizze Entwurf Fahrradparkhaus



- Stellplätze kostenpflichtig: ca. 310 Stk.
- Stellplätze kostenfrei: ca. 810 Stk.
- Stellplätze gesamt: ca. 1.120 Stk.**

Quelle: Architekt Schoyerer

Abb. 5: Zugangssicherung via Drehkreuz



Quelle: Bicycle-Lock

Abb. 6a: Radabstellen in Doppelparkern



Quelle: Orion Bausysteme GmbH

Abb. 6b: Radabstellen in Doppelparkern



Quelle: Orion Bausysteme GmbH

Abb. 6c: Radabstellen in Doppelparkern



Quelle: Orion Bausysteme GmbH

Abb. 7: Fahrradboxen und Schließfächer



Quelle: Orion Bausysteme GmbH

