



## BESCHLUSSVORLAGE

**VORL.NR. 212/17**

Federführung:  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:  
Linder, Oliver  
Handtrack, Heinz

Datum:  
15.05.2017

| Beratungsfolge                          | Sitzungsdatum | Sitzungsart |
|---|---------------|-------------|
| Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt | 01.06.2017    | ÖFFENTLICH  |
| Gemeinderat                             | 28.06.2017    | ÖFFENTLICH  |

Betreff: Bahnhof Ludwigsburg - Neubau Fahrradparkhaus

- Raumprogramm
- Standort
- Grundstückserwerb
- Planungsauftrag Verwaltung
- Art der Vergabe der Planungsleitungen

Bezug SEK: MP05 Lebendige Innenstadt, MP08 - Mobilität

**Bezug:** - 038/17 Entwicklungsbereich Bahnhofsareal-Ergebnisse des Ideen- und Realisierungswettbewerbs

**Anlagen:** - Anlage 1: Raumprogramm, Stand 08.05.2017  
- Anlage 2: Lageplanausschnitt, Stand 08.05.2017

### Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Investor über die benötigte Fläche für die Errichtung des Fahrradparkhauses zu verhandeln.
2. Dem Raumprogramm für die Erstellung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Ludwigsburg mit 700 Stellplätzen gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.
3. Dem Standort für das neue Fahrradparkhaus gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob es steuerlich vorteilhaft ist, das Fahrradparkhaus durch die SWLB bauen und betreiben zu lassen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Basis des Raumprogramms für den Neubau des Fahrradparkhauses am Bahnhof eine Entwurfsplanung mit Kostenberechnung zu erarbeiten und den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

### Vorbemerkung:

Das Bahnhofsareal in Ludwigsburg soll als bedeutender Stadteingang und attraktiver Aufenthalts- und Durchgangsbereich für ca. 50.000 Pendler pro Tag, zahlreiche touristische Besucher und Geschäftsreisende aufgewertet werden.

An der Nahtstelle zwischen der arbeitsplatzintensiven Weststadt mit zahlreichen Wohngebieten, der Innenstadt mit barockem Flair und umfangreichen Einzelhandelsangebot besteht die Möglichkeit, den Bahnhof als urbanes Stadtquartier zu etablieren.

Mit der städtebaulichen Neuordnung können auch die Verkehrsfunktionen am Bahnhof vereinfacht und entflochten und somit die Situation für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, wesentlich verbessert werden. Der Bahnhof (Halt für S-Bahn und Regionalverkehr) soll als Herzstück des Bahnhofsareals zukünftig alle Anforderungen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe erfüllen.

Neben dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sollten auch die angrenzenden Stadtquartiere in einem Ideenteil städtebaulich untersucht und Vorschläge für deren weitere Entwicklung eingereicht werden. Dazu zählen unter anderem das Kepler-Dreieck und das Kallenberg'sche Gelände. Auch das Bahnhofsgebäude und Parkdeck sollte einbezogen werden, um Perspektiven für eine schlüssige Gesamtentwicklung des Areals aufzeigen zu können.

Für das Bahnhofsareal wurde ein [städtebaulicher Wettbewerb](#) durchgeführt. Das Preisgericht tagte am 20. Januar 2017. Das Preisgericht hat schließlich aus der Vielzahl der Wettbewerbsarbeiten als Preisträger ohne Rangfolge drei Entwürfe bestimmt, welche die Aufgabe am besten gelöst haben. Die preisgekrönten Arbeitsgemeinschaften sind: pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH (Stuttgart) mit Brilon Bondzio Weiser GmbH (Bochum); Machleidt GmbH Städtebau|Stadtplanung (Berlin) mit SHP Ingenieure GbR (Hannover) und sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH (Berlin); Freivogel Mayer Architekten (Ludwigsburg) mit VLi Verkehrsplanung Link (Stuttgart).

### **Zu 1. Flächenverfügbarkeit**

Das Parkdeck ist Bestandteil eines Erbbaurechts, das im Eigentum eines Immobilienunternehmens steht. Der Eigentümer hat Bereitschaft signalisiert, bei der Realisierung mitzuwirken. Nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie ist zu klären, in welchen rechtlichen Rahmen (z.B. Begründung von Teileigentum) die Umsetzung erfolgen kann.

### **Zu 2. Raumprogramm Fahrradparkhaus**

Die zur Verfügung stehende Grundfläche beträgt rd. 1.530 m<sup>2</sup>. Insgesamt sollen auf zwei Ebenen etwa 700 Stellplätze für Fahrräder und Pedelecs inkl. Ladeinfrastruktur (LIS) entstehen. Um Platz für weitere Stellplätze in der Radstation am Westausgang zu gewinnen, werden die bisherige Werkstatt, Lagerfläche und Büros in das neu zu errichtende Fahrradparkhaus verlagert. Um das Verleihangebot noch attraktiver zu gestalten, sind Stellplätze für 5 Fahrradanhänger, 20 Leihfahrräder (ggf. als Teil von RegioRad) und 5 Spezialräder vorzusehen. Der Servicebereich wird neben der neu einzurichtenden Werkstatt für kleinere Service- und Reparaturarbeiten ergänzt um eine Fahrrad-Waschanlage und ein Ersatzteillager. Der notwendige Büroraum umfasst zwei Arbeitsplätze, einen Sozialraum und Personaltoiletten. Aus der Analyse neuerer Fahrradparkhäuser hat sich als weiterer Service die Installation von öffentlichen Toiletten (mit Zugangssystem), einer separaten Behindertentoilette sowie eventuell Duschräumen (ebenfalls zugangsgesichert) empfohlen. Der Abstellbereich für die Fahrräder/Pedelecs wird über eine digitale Zugangssicherung und ein innovatives Bezahlsystem verfügen. Aus förderrechtlichen Gründen ist die Kompatibilität beim Zugangs- und Bezahlsystem zur polygoCard zu gewährleisten. Für die notwendigen IT-Infrastrukturen ist ein geschützter Serverraum in die Raumplanung zu integrieren.

### **Zu 3. Standort**

Die Radstation am Westportal ist ein Erfolgsmodell für den Radverkehr in Ludwigsburg und bietet eine kurze Umsteigebeziehung für Fahrradfahrer zum schienenengebundenen ÖPNV am Bahnhof. Angesichts der eingeschränkten Quermöglichkeiten des Bahnhofs in Ost-West Richtung ist die Radstation für Radfahrer aus den östlichen Stadtgebieten und der Innenstadt nur schwer zu

erreichen. Außerdem sind die Kapazitäten der Radstation vollständig erschöpft und es besteht Erweiterungsbedarf. Mit Erweiterung des Radwegekonzeptes und eines weiteren Anstiegs des Radverkehrs im Modalsplit ist es daher geboten, östlich der Bahnlinie ein zusätzliches Angebot für gesichertes Fahrradparken nach dem Vorbild der Radstation zu schaffen. Perspektivisch ist die Kapazität von rd. 700 Stellplätzen im Quervergleich mit Fahrradparkhäusern in anderen Städten eine erforderliche Größenordnung.

Wesentliche Zielsetzung ist dabei eine direkte Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsangeboten am Bahnhof Ludwigsburg. Insbesondere dem schienengebundenen ÖPNV und dem Busverkehr am ZOB. Vom Parkdeck besteht eine direkte Verbindung zu Gleis 1, außerdem können das Empfangsgebäude und der ZOB auf kurzem Weg erreicht werden. Neben einem kurzen Weg von der Abstellanlage zur Bahn und zum Bus ist auch eine direkte Verknüpfung mit bestehenden und geplanten Radrouten aus östlicher Richtung zum Bahnhof wichtig.

Das Parkdeck im Norden des Empfangsgebäudes ist über die Myliusstraße mit der Hauptradroute 6 an die Alleenstraße angebunden. Im Norden verläuft die Hauptradroute 4, die über die Schillerstraße von der Innenstadt kommend durch den Schillerdurchlass in die Weststadt führt. Die Radwegführung für die Hauptradroute 3 aus südlicher Richtung muss im Rahmen der Planungen des ZOB noch definiert werden. Im Norden kann die Hauptradroute 3 und 4 über die bestehende Fuß- und Fahrradrampe westlich des Bahnhofstunnels an das Parkdeck angebunden werden.

Aufgrund dieser Lagegunst hat man das Parkdeck schon früh als geeigneten Standort für ein Fahrradparkdeck ermittelt und entsprechend im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs Bahnhofsareal berücksichtigt.

#### **Zu 4. Bau und Betrieb**

Im Rahmen des steuerlichen Querverbunds können Verluste aus dem Bereich Verkehr mit Gewinnen aus Versorgungstätigkeiten steuerlich verrechnet werden. Bei den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH werden aktuell die Verluste aus den Parkieranlagen, dem ruhendem Verkehr, mit den Gewinnen aus den Versorgungssparten verrechnet. Da auch das Fahrradfahren zunehmend dem Bereich der Verkehrsgestaltung durch staatliche Organe oder Einrichtungen unterliegt, erscheint ein steuerlicher Querverbund zumindest wahrscheinlich. Um Rechtssicherheit zu erlangen, ist es erforderlich dazu das Finanzamt im Rahmen einer verbindlichen Auskunft zu befragen.

#### **Zu 5. Planungsauftrag**

Die Verwaltung hat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die Grundlage für die weitere Entwurfsplanung mit Kostenberechnung sein wird. Diese Entwurfsplanung wird nach Fertigstellung den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

#### **Finanzierung**

Gemäß Projektfahrplan werden die Gesamtprojektkosten erst auf Grundlage belastbarer Planungen nach abgeschlossener Vorentwurfs- oder Entwurfsplanung angemeldet. Eine abschließende Entscheidung wird vom Gemeinderat nach Abschluss der Entwurfsplanung (LPH3) auf der Basis belastbarer Kostenberechnungen mit dem Entwurfs- und Baubeschluss (Projektbeschluss) getroffen.

#### **Zuschüsse**

Im Rahmen des EFRE-RegioWin-Programms in Baden-Württemberg 2014 - 2020 wurde vom Verband Region Stuttgart (VRS) ein Verbundantrag „Regionale Mobilitätspunkte“ eingereicht. Gegenstand des Projekts ist eine regionsweite, integrierte Vernetzung von intermodalen

Umsteigepunkten (Mobilitätspunkte), die bestehende und geplante kommunale Infrastruktur einbezieht und eine ganzheitliche Förderung aller Angebote des Umweltverbundes beinhaltet. Das Konzept soll offen („Offenes System“) gestaltet werden, so dass eine möglichst große Vielfalt an Anbietern und Systemen integriert werden können. Es wird eine standardisierte Schnittstelle für den Einsatz der Stuttgart Service Card/polygoCard gewährleistet. Das Projekt beinhaltet vier Pilotumsetzungen sowie die Vorbereitung des regionsweiten Roll-Out. Weitere Partnerstädte neben Ludwigsburg sind Eisligen/Fils, Esslingen und Fellbach. Weiterhin werden unter Federführung vom VVS sog. Informationsstelen entwickelt. Die Nutzer sollen darüber alle lokalen Mobilitätsangebote sowie die Verkehrsdaten des ÖPNV in Echtzeit abrufen können. Als regionaler Mobilitätspunkt ist in Ludwigsburg der Bau des Fahrradparkhauses und Integration in den Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe beantragt worden. Für die technische Innenausstattung des Fahrradparkhauses inkl. des Zugangs- und Bezahlsystems wurden insgesamt 765.000 € beantragt, von denen 642.857 € zuwendungsfähig sind. Die daraus resultierende Fördersumme beträgt 450.000 € (Förderquote 70%) und setzt sich zusammen aus EFRE-Mitteln in Höhe von 321.428 € und Landesmitteln in Höhe von 128.572 €, die wiederum aus haushaltsrechtlichen Gründen nur bis Ende 2017 zur Verfügung stehen. Für die Finanzierung des Baukörpers können bei idealer Förderung Mittel aus dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ in Höhe von 60% in Anspruch genommen werden.

**Unterschriften:**

**Albert Geiger**

**Martin Kurt**

|                                   |                               |   |           |         |
|-----------------------------------|-------------------------------|---|-----------|---------|
| <b>Finanzielle Auswirkungen?</b>  |                               |   |           |         |
| <input type="checkbox"/> Ja       | <input type="checkbox"/> Nein | Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: noch nicht bekannt |           | EUR     |
| <b>Ebene: Haushaltsplan</b>       |                               |   |           |         |
| Teilhaushalt                      |                               | Produktgruppe                                     |           |         |
| ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart       |                               |   |           |         |
| FinHH: Ein-/Auszahlungsart        |                               |   |           |         |
| Investitionsmaßnahmen             |                               |   |           |         |
| Deckung                           |                               | <input type="checkbox"/> Ja                       |           |         |
|                                   |                               | <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch      |           |         |
| <b>Ebene: Kontierung (intern)</b> |                               |   |           |         |
| Konsumtiv                         |                               |   | Investiv  |         |
| Kostenstelle                      | Kostenart                     | Auftrag   | Sachkonto | Auftrag |
|                                   |                               |   |           |         |

Verteiler: FB 14, 20, 23, 60, 61, 65, 67, 68, R05



LUDWIGSBURG

# NOTIZEN