LUDWIGSBURG

Ronneberger, Jens
Hubberten, Christoph

BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:
Dezernat III
FB Nachhaltige Mobilität
FB Stadtplanung und Vermessung
Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH

VORL.NR. 112/19

Sachbearbeitung:
Linder, Oliver
Lehmpfuhl, Frank
Datum:
15.03.2019

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	11.04.2019	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	15.05.2019	ÖFFENTLICH

Betreff: Entwicklungsbereich Bahnhofsareal - Radstation Bahnhof - Ost (Parkhaus Schillerviertel)
Bezug SEK: Masterplan08 (Mobilität) / SZ 03 / OZ 03

Bezug: VL Nr. 212/17
Anlagen: Machbarkeitsstudie Radstation Bahnhof-Ost (Parkhaus Schillerviertel)

Beschlussvorschlag:

1. Dem Standort für das neue Fahrradparkhaus (Aufstockung Bestandsparkhaus zzgl. Überdachung) am Standort Parkdeck Schillerviertel wird zugestimmt. Der bisherige Standort nördlich des Empfangsgebäudes Bahnhof wird nicht weiterverfolgt.
2. Es wird zugestimmt, dass der Bau und die Unterhaltung des Fahrradparkhauses auf Basis des Raumprogramms (vgl. VORL. NR. 212/17) an die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH übertragen werden.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH Verhandlungen aufzunehmen, um aus dem Sanierungsprogramm „SSP ZIEL“ Städtebaufördermittel für die Herstellung der Außenhülle des Fahrradparkhauses zur Verfügung zu stellen. Dazu soll ein Förderrahmen von max. 1,5 Mio. € zur Verfügung gestellt werden.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH Verhandlungen aufzunehmen, um aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) bewilligte Mittel für die Innenausstattung des Fahrradparkhauses zur Verfügung zu stellen. Der Zuwendungsbescheid dafür sieht eine Fördersumme von 642.857 € vor.

Sachverhalt/Begründung:

Ausgangslage
Die Ertüchtigung des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsarten ist auch angesichts der Belastung der Innenstadt durch den motorisierten Individualverkehr und des drohenden Fahrverbots von besonderer Bedeutung.

Zur erfolgreichen und zwischenzeitlich ausgelasteten Radstation am Westportal ist eine Ergänzung auf der Innenstadtseite des Bahnhofes erforderlich (vgl. Vorl. NR. 212/17). Auch aus diesem Grund wurde das Fahrradparkhaus in das im Februar 2017 beschlossene Sanierungsgebiet „ZIEL“ als Maßnahme zur funktionalen Verbesserung des Bahnhofsbereichs aufgenommen.

In der Programmausschreibung 2019 für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung ist die ganzheitliche ökologische Erneuerung mit den Aspekten “Verbesserung des Stadtklimas“ und „Reduzierung von Lärm und Abgasen“ ein Förderschwerpunkt. Eine gewichtige Maßnahme im Erneuerungsgebiet „ZIEL“ wird hierbei das neue Fahrradparkhaus sein.

Für das geplante Fahrradparkhaus wurde zunächst ein Standort auf dem bestehenden Parkdeck nördlich des Empfangsgebäudes angestrebt. Diese Fläche ist jedoch nicht in städtischem Besitz, und die Verhandlungen mit dem Eigentümer haben gezeigt, dass er für diese Fläche andere Ideen verfolgt. Angesichts der Tatsache, dass dadurch bereits bewilligte Fördermittel (EFRE-Mittel für die Ausstattung) bis Mitte nächsten Jahres zu verfallen drohen, sah sich die Verwaltung veranlasst, einen Alternativstandort für das geplante Fahrradparkhaus zu suchen.

Standortfindung und Standortalternativen
Für die Standortsuche waren folgende Gesichtspunkte maßgeblich:

1. Es besteht eine kurze fußläufige Anbindung von der Radstation zu den ÖPNV-Angeboten (Bus/ Bahn) des Bahnhofes Ludwigsburg
2. Die Radstation ist schlüssig an die bestehenden und die vom Gemeinderat beschlossenen Hauptradrouten angebunden.
3. Der Standort begünstigt die für das Bahnhofsareal angestrebten Ziele einer Entflechtung unterschiedlicher Verkehrsarten auf der einen Seite und der Schaffung von Verknüpfungspunkten zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen auf der anderen Seite.
4. Das vom BTU beschlossene Raumprogramm mit ca. 700 Fahrradabstellplätzen und Flächen für Werkstatt und Sozialräume ist stadträumlich verträglich unterzubringen.
5. Die Umsetzung ist nicht oder nur in geringem Umfang vom Einfluss Dritter abhängig und eine fristgerechte Umsetzung im Jahr 2020 dadurch gewährleistet.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte hat die Verwaltung nach intensiver Prüfung den Standort **Parkdeck Schillerviertel** als geeigneten Alternativstandort identifiziert.

1. Es besteht eine kurze fußläufige Anbindung von der Radstation zu den ÖPNV-Angeboten (Bus/ Bahn) des Bahnhofes Ludwigsburg
   Wenngleich der Standort in zweiter Reihe liegt, besteht über eine neue Zuwegung zur geplanten Radstation südlich des Gebäudes Bahnhofstraße 13 eine kurze Anbindung zum Eingang des Empfangsgebäudes und damit zu den S-Bahnen und den Regionalzügen. Gegenüber dem ursprünglichen Standort ist der Weg zum Busangebot des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) nahezu identisch.

2. Die Radstation ist schlüssig an die bestehenden und die vom Gemeinderat beschlossenen Hauptradrouten angebunden.
   Hinsichtlich der Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz ist der Standort Parkdeck Schillerviertel mit dem ursprünglich geplanten Standort vergleichbar.

Vgl. VORL. NR. 212/17 zum Standort Parkdeck Empfangsgebäude:
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 Radwegeführung 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.
Die Anbindung des neuen Standorts an das Hauptradroutennetz wird in den weiteren Planungen optimiert.

3. Der Standort begünstigt die für das Bahnhofsareal angestrebten Ziele einer Entflechtung unterschiedlicher Verkehrsarten auf der einen Seite und der Schaffung von Verknüpfungspunkten zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen auf der anderen Seite.
   Für ankommende Fahrradfahrer aus der Alleen- und Myliusstraße (Radroute 6) sowie aus der Schillerstraße (Radroute 4) sind gesicherte Abstellmöglichkeiten erreichbar ohne dabei die Wege zu- und abfahrender Busse im Bahnhofsvorbereich zu kreuzen. Gleichzeitig besteht eine Anbindung zu den Angeboten des ÖPNV auf kurzem Weg (siehe 1.).

4. Das vom BTU beschlossene Raumprogramm mit ca. 700 Fahrradabstellplätzen und Flächen für Werkstatt und Sozialräume ist stadträumlich verträglich unterzubringen.
   Durch die Aufstockung einer Fahrradebene auf das bestehende Parkdeck ergibt sich eine Fläche von rund 1.600 m², auf der sich das angestrebte Raumprogramm funktional sinnvoll organisieren lässt. Die geplante Radstation tritt vor allem durch die Zugangsmöglichkeiten im Bahnhofsvorbereich in Erscheinung und ist von daher funktional und stadträumlich verträglich zu integrieren

5. Die Umsetzung ist nicht oder nur in geringem Umfang vom Einfluss Dritter abhängig und eine fristgerechte Umsetzung im Jahr 2020 dadurch gewährleistet.
   Das Parkdeck Schillerviertel wird von den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim gebaut und betrieben. Grund und Boden befindet sich im Eigentum der Stadt Ludwigsburg.
   Einzig die Bereitschaft des Eigentümers Bahnhofstraße 13 ist für die Umsetzung erforderlich. Mit dem Eigentümer wurden Gespräche geführt. Dieser hat seine Mitwirkungsbereitschaft bestätigt. Eine rechtsverbindliche Vereinbarung dazu wird derzeit mit dem Eigentümer abgestimmt.
   Angesichts dieser Voraussetzungen ist die Umsetzung innerhalb der Förderfrist möglich.

Es wurden auch **Standortalternativen im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofes** untersucht. Durch die vielen Nutzungsansprüche und die geringen Flächenressourcen sowie einer ungenügenden Anbindung ans überörtliche Radwegenetz wurden diese Standorte verworfen.

Die Überlegung ein **Fahrradparkdeck über dem nördlichen ZOB-Tunnelmund** zu erstellen, steht im Konflikt einer geplanten, aber bisher nicht im Detail konzipierten Stadtbahnzuführung aus Richtung Norden. Dazu kommen schwierige statische Fragen das bestehende Tunnelbauwerk betreffend und die Anforderung ein solches Bauwerk stadträumlich verträglich zu integrieren. Diese Standortalternative musste aufgrund dieser Unwägbarkeiten und der gegebenen zeitlichen Befristung von Fördermitteln verworfen werden.

Aktuelle Planung
Das bestehende Parkdeck wird um eine weitere Ebene für Fahrräder ergänzt. Die Fahrradebene wird vollständig eingehaust und ist damit witterungsgeschützt. Die Parkstände im Untergeschoss (Dauerparker) und im darüber liegenden Geschoss (Kurzzeitparker) bleiben weitgehend erhalten. Durch die geplante Fahrradrampe zum Parkdeck im Norden entfallen 4 Stellplätze auf der Kurzparkebene.

Zusammen mit den erforderlichen Flächen für Werkstatt, Sozial- und Nebenräume, sowie WCs können auf der Parkierungsebene mindestens die vorgesehenen 700 Stellplätze entstehen.
Für die Unterbringung von Lastenfahrrädern oder Sonderfahrzeugen können Sonderstellplätze vorgesehen werden.

Das geplante Fahrradparkdeck ist mit zwei Zufahrten erschlossen. Der Hauptzugang für den Radverkehr aus Osten und Süden erfolgt über die Zufahrt südlich des Gebäudes Bahnhofstraße 13. Durch die gegebene Höhenlage ist eine ebenerdige Einfahrt auf das Fahrradparkdeck möglich.
Um zu verhindern, dass durch die zurückgesetzte Lage des Fahrradparkhauses dunkle und unsichere Nischen entstehen, soll die Radstation direkt über die Bahnhofstraße erschlossen werden. Das bedeutet, dass sich der gesicherte Eingang an der Bahnhofstraße befindet. Die Zufahrt auf Grundstück Bahnhofstraße 13 fungiert als Schleuse, in die nur Besucher der Radstation Zugang erhalten sollen. Geeignete Sicherungsmöglichkeiten in diesem Bereich werden im Weiteren geprüft.

Die nördliche Zufahrtsrampe auf Höhe des ZOB-Tunnelmundes hat eine größere Steigung, bietet aber für die Radfahrer, die von der Schillerstraße zufahren, einen direkten Zugang zum Fahrradparkdeck. Diese Zufahrt trägt zugleich auch den Anforderungen des Eigentümers Bahnhofstraße 13 Rechnung, welcher den südlich Zugang gelegentlich für Andienungsfahren nutzen muss. Eine Optimierung der Anbindung für linksabbiegenden Radverkehr aus Richtung Schillerstraße wird in den weiteren Planungen erarbeitet.

<u>Bau und Betrieb der Radstation</u>
Das Fahrradparkdeck soll von den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH gebaut, finanziert und unterhalten werden.
Es wird angestrebt, dass die Neue Arbeit, wie am Westportal den Betrieb der Radstation gewährleistet. Die genauen Bedingungen dafür sind im Weiteren noch zu klären.

<u>Kosten und Finanzierung; Einsatz von Städtebaufördermitteln für die Herstellung der Außenhülle</u>
Für die Herstellung der Außenhülle des Fahrradparkhauses können Städtebaufördermittel aus dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „ZIEL“ (Rechtskraft 25.02.2017) herangezogen werden Grundsätzlich ist die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen Aufgabe der Stadt. Dazu gehören auch die Herstellung und Änderung von Erschließungsmaßnahmen und damit der Bau des Fahrradparkhauses.

Die Stadt kann dabei die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen einem Dritten auf Grund eines Vertrags ganz oder teilweise überlassen.

Im vorliegenden Fall soll die Herstellung den Stadtwerken überlassen werden. Die Gesamtkosten belaufen sich nach einer ersten Grobkostenschätzung auf rund 2,18 Mio. €, davon rund 1,4 Mio. € für die Herstellung der Außenhülle. Dazu sollen die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH einen Zuschuss von maximal 1,5 Mio. € aus dem Sanierungsprogramm „SSP ZIEL“ erhalten.

Die technischen Anlagen und die Innenausstattung werden mit einem Umfang von 642.857 € Mittel des europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert werden. Diese Fördermittel (Fahrradstände und Zugangskontrolle) sollen an die Stadtwerke übertragen werden.

Unterschriften:

Michael Ilk

Finanzielle Auswirkungen?				
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:	1.500.000	EUR

Ebene: Haushaltsplan	
Teilhaushalt 63	Produktgruppe 5610-063
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart	
FinHH: Ein-/Auszahlungsart	78150000
Investitionsmaßnahmen	
Deckung	☒ Ja
	☐ Nein, Deckung durch

Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			68110000 78150000	756106300008

Verteiler:
DI, DIII, DIV, 20, 23, 60, 61, 63, 65, SWLB

NOTIZEN