



# Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0177/2020		Datum: 19.05.2020	
<b>Baudezernent</b>			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61.1/VP	
<b>Betreff:</b>			
<b>Fahrradparken am Hauptbahnhof - Sachstand</b>			
Gremienweg:			
09.06.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	ohne BE abgesetzt geändert

## Unterrichtung:

In den letzten Wochen wurden erneut verschiedene Gespräche zum Fahrradparken am Hbf geführt und verschiedene Konzeptansätze weiterverfolgt bzw. neue vorbereitet:

Die immer wieder vorgeschlagene und wiederholt geprüfte Möglichkeit, die Pkw-Tiefgarage systematisch für das Fahrradparken zu öffnen, wird vom Betreiber und den Eigentümern nicht gewünscht.

Mittelfristig strebt die Verwaltung einen Neubau einer städtebaulich sorgfältig integrierten Fahrradstation in Bahnhofsnähe an. Vorzugsstandort wäre ein Teil der sog. „Spiegelfläche“, also des Platzes zwischen dem Hauptpost-Gebäude und dem „Platzgebäude“. Die Fläche ist überwiegend Privateigentum, wobei inzwischen eine grundsätzliche Bereitschaft für eine entsprechende Bebauung signalisiert worden ist. Im kommenden Winter wird die Hochschule Koblenz eine entsprechende studentische Entwurfsaufgabe stellen. Über die Ergebnisse wird der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität unterrichtet.

Für einen alternativen Standortraum, den Bereich zwischen Hbf und Löhrstraße wo heute schon das ebenerdige Fahrradparken angesiedelt ist, sind bereits studentische Entwürfe erstellt worden. Dieser Bereich ist denkmalpflegerisch sensibel (Umgebungsschutz des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes).

Ferner werden weitere Alternativen betrachtet, z.B. automatische Fahrradparksystem nach dem Regallagerprinzip oder eine Erweiterung der Pkw-Tiefgarage für eine unterirdische Fahrradstation, wie sie z.B. Münster aufweist.

Jegliche Baumaßnahme bedarf einer Änderung des betreffenden Bebauungsplans 160a. Die Projektrealisierung wird einige Jahre beanspruchen.

Als Zwischenlösung kommt ggf. die Anmietung einer großflächigen Immobilie in Betracht, was derzeit geprüft wird. Je nach angebotenen Zusatzservice und technischer Ausrüstung könnten dort überschlägig nach erster Abschätzung zwischen 100 und 400 Fahrräder abgestellt werden.

Eine Bezuschussungsmöglichkeit für eine solche Mietlösung mit laufenden Kosten ist nicht gegeben, während für investive Maßnahmen Förderoptionen bestehen.

Bei der Dauerlösung wäre eine vollwertige Radstation, die sowohl witterungs- und diebstahlgeschütztes Parken als auch eine Fahrradwerkstatt und einen Rad-/Pedelec-/Lastenrad- und Radanhängerverleih bietet, das Optimum. Bei der Zwischenlösung muss aus Platzgründen ggf. eine Beschränkung auf das reine Fahrradparken erfolgen.

Unabhängig von der konkreten Ausgestaltung und Größe eines vorläufigen oder dauerhaften Fahrradparkhauses im Bereich Bahnhofplatz wird dort auch weiterhin Bedarf für kostenlose rasch zugängliche Fahrradparkmöglichkeit in einem Teilbereich der Platzfläche geben. Denn nicht alle Radfahrer/innen haben den Bedarf, die finanziellen Mittel oder die Zeit, ein Fahrradparkhaus zu nutzen. Ohne ein Zusatzangebot entsprechender Gratisabstellmöglichkeiten wäre mit vielen „wild“ abgestellten Fahrrädern und einer verminderten Nutzungsquote des Verkehrsmittels zu rechnen.

Derzeit wird die Aktualisierung der vorliegenden Aufkommens- und Bedarfsprognose aus dem Jahr 2012 vorbereitet, außerdem läuft eine Abfrage zu den im Untergrund befindlichen Leitungen.

Sobald sich wesentliche Neuerungen ergeben, wird der Ausschuss unterrichtet.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Eine Fahrradstation am Hauptbahnhof wäre - als Schnittstelle zwischen Radverkehr, Bus und Bahn - ein wesentlicher und sehr wirkungsvoller Baustein für klimaverträgliche und nachhaltige Mobilität. Auch der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Koblenz 2030 misst dem Projekt große Bedeutung zu.