

| | | |
|--|------------------------|---|
| STADT AHRENSBURG - Beschlussvorlage - | | Vorlagen-Nummer 2015/117 |
| öffentlich | | |
| Datum 23.09.2015 | Aktenzeichen IV.3.2 | Federführend: Frau Skambath |

Betreff

Fahrradparkhaus Ahrensburg

| | | | | |
|---|--------------------------------------|-------------------------|--|------|
| Beratungsfolge Gremium Bau- und Planungsausschuss | Datum 07.10.2015 | Berichterstatter | | |
| Finanzielle Auswirkungen: | X | JA | | NEIN |
| Mittel stehen zur Verfügung: | X | JA | | NEIN |
| Produktsachkonto: | 54100.0900031 | | | |
| Gesamtaufwand/-auszahlungen: | 2,3 Mio. € | | | |
| Folgekosten: | ca. 100.000 €/a. | | | |
| Bemerkung: | | | | |
| Berichte gem. § 45 c Ziff. 2 der Gemeindeordnung zur Ausführung der Beschlüsse der Ausschüsse: | | | | |
| X | Statusbericht | | | |
| | Abschlussbericht bis | | | |
| | Berichterstattung nicht erforderlich | | | |

Beschlussvorschlag:

1. Für den Bau eines Fahrradparkhauses soll der Standort Bahnhofsvorplatz weiter verfolgt werden.
2. Der konzeptionellen Überplanung zwischen Bahnhof und P+R-Anlage wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Am 21.03.2014 stellte die SPD-Fraktion einen Antrag (AN 010/2014) zur Errichtung eines Fahrradparkhauses. Diese Einzelanträge wurden durch den Bau- und Planungsausschuss am 02.04.2014 beschlossen.

Anschließend führte die Verwaltung eine Analyse durch, welche unterschiedlichen Standorte in Bahnhofsnähe in Frage kommen würden. Nach der Vorstellung der Ergebnisse am 02.07.2014 wurde ein Planungsbüro hinzugezogen.

Bei den ersten Planungsbesprechungen mit dem Ingenieurbüro WRS Architekten & Stadtplaner GmbH wurde die Frage nach den verschiedenen Standorten noch einmal aufgeworfen. Daher sind alle drei Standorte (**Anlage 1**) noch einmal in die Untersuchung eingeflossen und sollen zur Abstimmung gestellt werden.

a) **Standort Bahnhofsvorplatz**

Der Standort Bahnhofsvorplatz (**Anlage 2 und 3**) zwischen Bahnhof und P+R-Anlage bietet eine gute Erreichbarkeit. Der Bahnhof ist ohne Straßenquerung erreichbar. Es wird davon ausgegangen, dass die Mehrheit der Radfahrer den Bahnhof von der Innenstadtseite anfährt. Dieses belegen auch die stärker ausgelasteten heutigen Abstellanlagen bahnhofsseitig. Durch die Nähe zur Innenstadt kann das Fahrradparkhaus auch für einen dortigen Besuch genutzt werden.

Das Fahrradparkhaus würde einen Anschluss an die P+R-Anlage Alter Lokschuppen bekommen. Damit können die dort schon vorhandenen Fahrradabstellanlagen zusammen mit dem neuen Parkhaus zentral genutzt werden.

Der Neubau des Fahrradparkhauses würde auf den für die Taxen zur Verfügung stehenden Flächen errichtet werden. Es ist daher eine Überplanung des Bahnhofsumfeldes mit Neuordnung der Flächen notwendig.

Das Bahnhofsumfeld kann durch eine ansprechende Architektur der Fahrradstation und eine attraktive Neugestaltung der Flächen deutlich aufgewertet werden.

Die Kosten zur Erstellung des Gebäudes mit 712 Plätzen und einer Werkstatt mit Café würden sich auf ca. 2,3 Mio. € brutto belaufen (ohne Kosten für die Verlegung der Taxiplätze etc.).

b) **Standort Grünfläche gegenüber dem Bahnhof**

Der Standort Grünfläche gegenüber dem Bahnhof (**Anlage 4 und 5**) bietet eine gute Erreichbarkeit. Die Wege zum Bahnhof sind relativ kurz, es muss einmal eine Straße gequert werden. In die heutige Situation des vorhandenen Biergartens würde stark eingegriffen werden.

Die L-förmig angelegte Bebauung würde größtenteils hinter dem Parkhaus verschwinden. Der Biergarten wäre trotzdem nutzbar. Die tiefer gelegene Grünfläche aus den 50er-Jahren mit dem markanten Baumbestand wird als Spielfläche und als Biergarten genutzt. Sie befindet sich im Eigentum der Stadt, die darüber erschlossenen Ladenflächen und die Gastronomie befinden sich in Privateigentum.

Eine Überplanung des Bereiches wäre anzuraten und für die anliegende Bebauung in einem Baurechtsverfahren notwendig.

Die Kosten zur Erstellung des Gebäudes mit 460 Plätzen und einer Werkstatt mit Café würden sich auf ca. 1,7 Mio. € brutto belaufen.

c) **Standort Ladestraße**

Die Gleise sind von dem Standort Ladestraße (**Anlage 6 und 7**) durch einen Fußgängertunnel gut zu erreichen. Die Fläche ist für ein großes Parkhaus ausreichend, ohne die Umgebung überplanen zu müssen. Es könnten Konflikte hinsichtlich Lärmbelastung auftreten, da das Grundstück im Übergang zum reinen Wohngebiet liegt. An diesem Standort werden keine Flächen für Bus oder Taxen benötigt. Die Mehrheit der Radfahrer müsste noch einmal durch die Schnecke Hagener Allee fahren, um zu dem Parkhaus zu gelangen.

Alternativ zu einem Parkhaus könnte diese Fläche mit Asphalt befestigt und P+R-Plätze als Provisorium hergestellt werden. Zusätzlich besteht dann die Möglichkeit, Fahrradbügel aufzustellen und somit weitere Fahrradstellplätze zu schaffen. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte auf dieser Fläche ein Parkhaus errichtet werden.

Diese Fläche könnte sich auch als Bürostandort mit guter ÖPNV-Anbindung eignen.

Die Kosten der Erstellung des Fahrradparkhauses an diesem Standort mit 392 Plätzen und einer Werkstatt mit Café würden ungefähr 1,7 Mio. € brutto kosten.

Zusammenfassung

An jedem Standort werden in dem geplanten Fahrradparkhaus Abstellmöglichkeiten für E-Bikes vorgesehen.

Bei allen infrage kommenden Standorten muss ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Zur Aufstellung eines Bebauungsplanes ist mit einem Zeitraum von ca. zwei Jahren zu rechnen. Erst im Anschluss daran würde die Realisierung des Parkhauses erfolgen.

Der Bau des Fahrradparkhauses ist an allen Standorten förderfähig. Bis zum 31.12.2019 müssen die Fördermittel abgerufen werden. Gefördert werden maximal 75 % der förderfähigen Kosten. Die so genannten zuwendungsfähigen Kosten werden fachtechnisch durch externe Prüfer ermittelt. Vertriebsflächen wie z. B. ein Fahrradladen, eine Werkstatt und ein Café werden nicht gefördert. Diese Flächen werden für die Förderung herausgerechnet.

Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist für den Bereich der Zuwegung für den Fahrgast förderfähig. Es müssen hieraus Vorteile für den Fahrgast entstehen. Die Funktionen im Bahnhofsumfeld (Taxi, Außengastronomie, Bus, Parkplätze usw.) werden in der Umplanung berücksichtigt.

Michael Sarach
Bürgermeister

Anlagen:

- Anlage 1: Standorte a) bis c)
- Anlage 2: Standort a) Bahnhofsvorplatz
- Anlage 3: Standort a) Bahnhofsvorplatz Ansicht
- Anlage 4: Standort b) Grünfläche gegenüber dem Bahnhof
- Anlage 5: Standort b) Grünfläche gegenüber dem Bahnhof Ansicht
- Anlage 6: Standort c) Ladestraße
- Anlage 7: Standort c) Ladestraße Ansicht