

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 20.09.2018	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Stadtplanungsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Amt 66 Eigenbetrieb IDA ☐ OBW bei abschl. Be- schlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2018/0279 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 511060 (Planungsmittel) 541010 (Investition) Kostenstelle: 061-004-1000 (Planungsmittel) Investitionsnummer: 08066-6090 (Investition) 066-100-1000 (Investition) Kostenträger: 5110-61 (Planungsmittel) Sachkonto: 6779300 (Planungsmittel) 5410-11 (Investition)		

Betreff: Paliplatz, Errichtung eines Fahrradparkturms
im Rahmen des Förderprogramms "Lincoln by bike"

Vorlage vom: 14.09.2018

Beschlussvorschlag:

1. Die Errichtung eines Fahrradparkturmes auf dem Paliplatz auf Basis der Machbarkeitsstudie in Direktvergabe wird mit einem Kostenaufwand in Höhe von 570.000 Euro (brutto) beschlossen.
2. Die Umstrukturierung der Verkehrsflächen mit der Ausweisung der gesamten Platzfläche als „Fußgängerzone“ sowie der Aufgabe der Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr, mit Ausnahme von Behindertenstellplätzen, wird beschlossen.

3. Die zur Finanzierung der Maßnahme notwendigen Haushaltsmittel in Höhe von 570.000 Euro (brutto) werden durch die Verlagerung von nicht benötigten Haushaltsausgaberesten aus der Investitionsnummer 08066-6999, Kostenstelle 066-100-1000, Kostenträger 5410-11 gedeckt.

Anlagen: 180913_MV_2018-0279_Anlage

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☒ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 18.09.2018

Rahmenbedingung/Förderprogramm

Mit einem integrierten Konzept zur Förderung des Radverkehrs hat sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ erfolgreich beworben. Mit dem Förderprojekt „Lincoln-by-bike“ wird ausgehend vom Modellquartier Lincoln ein Maßnahmenpektrum zur Förderung des Radverkehrs als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz geschaffen. Das sich aus verschiedenen Bausteinen zusammensetzende Förderprogramm beinhaltet auch die Erstellung einer zentralen Fahrradabstellanlage in der Innenstadt (vgl. MV-Vorlage 2017/0130, Punkt C1). Der Innenstadt in ihrer Verbindungsfunktion zu den angrenzenden Stadtquartieren und Wohnvierteln sowie in ihrer Funktion als Arbeits-, Einkaufs- und Aufenthaltsstätte kommt hier eine besondere Rolle zu. Neben guten Radverkehrsverbindungen sind professionelle Abstellanlagen unabdingbare Voraussetzung, um den Radverkehr gezielt zu fördern. Im Förderzeitraum (Anfang 2017 bis Ende 2019) sollen bis zu 300 neue öffentliche und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt geschaffen werden. Neben einem grundsätzlichen Defizit an Abstellanlagen in der Innenstadt fehlen derzeit hochwertige Abstellmöglichkeiten, die dem wachsenden Bedürfnis der Eigentümerinnen und Eigentümer wertvoller Fahrräder nach sicheren Parkmöglichkeiten gerecht wird.

Lage

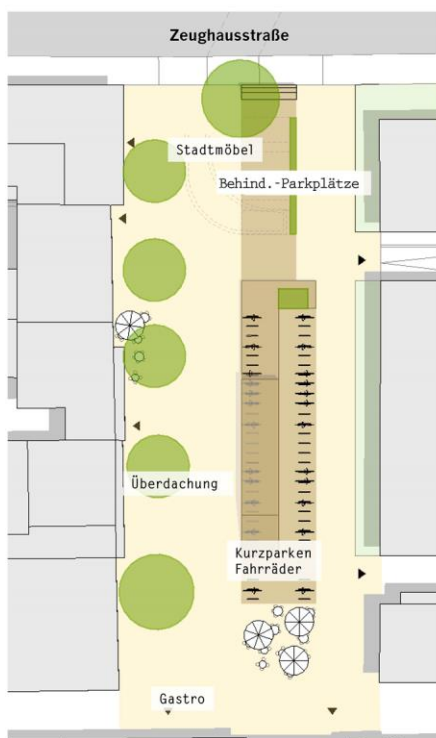
Die Lage des Paliplatzes, die Bedeutung als Wegeverbindung zwischen Innenstadt und den angrenzenden Wohnvierteln, der Vernetzung mit dem Herrngarten und dem Friedensplatz sowie der Stellenwert der Innenstadt als Arbeitsstandort, zeichnen den Paliplatz als idealen Standort zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen aus. Eine alternative Fläche vergleichbarer Qualität und Verfügbarkeit ist im Bereich der Innenstadt nicht vorhanden. Der Bebauungsplan M 19.1 weist den Paliplatz als öffentliche Verkehrsfläche / Straßenverkehrsfläche / Parkplatz aus. Die angestrebte Nutzungsänderung zu einer Ausweisung als Fußgängerzone steht nicht im Widerspruch zu dieser Festsetzung, da sie weiterhin dem Verkehr dient.

Machbarkeitsstudie

Auf Basis des Beschlusses der MV-Vorlage 2017/0130 wurde daher die Prüfung zur Errichtung einer hochwertigen Fahrradabstellanlage in der Innenstadt Darmstadt beauftragt.

Die Machbarkeitsstudie zeigt drei prinzipielle Varianten auf:

Variante 1, Kurzzeitparken oberirdisch



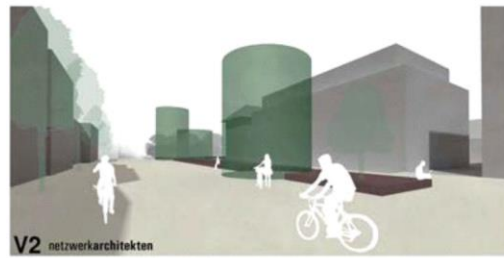
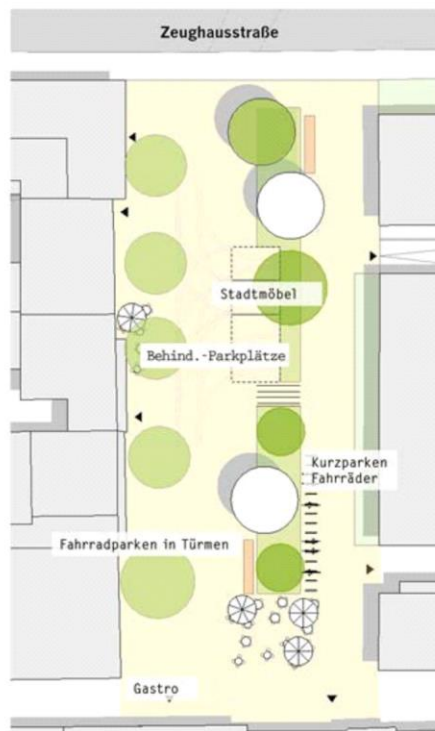
Beschreibung Kurzzeitparken, oberirdisch



Die Variante V1 ermöglicht eine Realisierung bis September 2019. Sie bietet jedoch keine Möglichkeiten für gesichertes Langzeitparken an. Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist trotz hohem Flächenverbrauch gering und liegt mit 90 Stück weit unter der erforderlichen Anzahl. Der Platz bietet keine Aufenthaltsqualität.

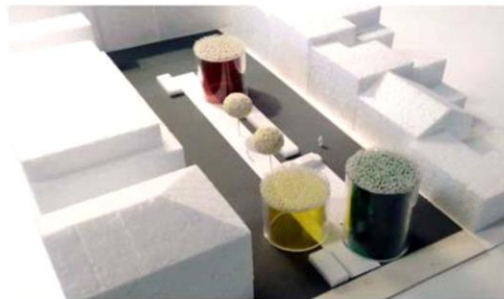


Variante 2, Fahrradparkturm oberirdisch

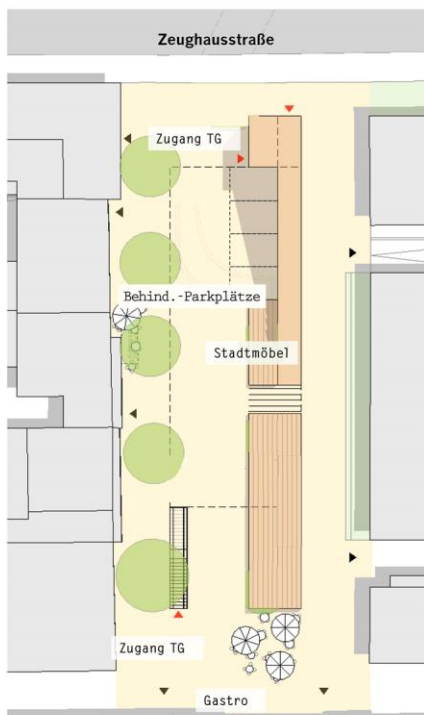


V2 netzwerkarchitekten

Die Variante V2 verfügt über ein hohes städtebauliches Potenzial mit „Leuchtturmcharakter“. Eine Umsetzung in Bauphasen/Teilschritten ist möglich. Eine Realisierung bis September 2019 ist denkbar. Die Unterhaltungskosten werden als gering eingestuft. Der Flächenbrauch ist trotz hoher Stellplatzanzahl (212 Stck.) gering und bietet somit ausreichend Raum die Aufenthaltsqualität des Platzes zu stärken. Auf Grund der Neuordnung des Platzes besteht die Möglichkeit weiterer Baumpflanzungen.



Variante 3, Fahrradparkhaus unterirdisch



Beschreibung Kurzzeit- und Langzeitparken im Fahrradparkhaus, unterirdisch



V3 netzwerkarchitekten

Die Variante V3 verfügt über städtebauliches Potenzial. Sie birgt jedoch ein hohes Kostenrisiko vor allem bei der Gründung. Eine Umsetzung in Bauphasen/Teilschritten ist nicht möglich. Aus vorgenannten Gründen ist eine Realisierung bis September 2019 nicht möglich. Die anzunehmenden Unterhaltungskosten werden als hoch eingestuft. Eine intensive Begrünung (z.B. Baumpflanzungen) ist auf Grund der unterirdischen Bebauung der Platzfläche nicht möglich.



Maßgebliches Kriterium bei der Auswahl der Variante war die zeitliche Umsetzung des Projektes zum Erhalt der Fördermittel. Der Fördergeber fordert die Inbetriebnahme der Abstellplätze bis September 2019. Auf Grund dieser Vorgabe, der Anzahl der Abstellmöglichkeiten im Verhältnis zum Flächenverbrauch, sowie des städtebaulichen Potenzials des Entwurfs, wurde die Variante 2 ausgewählt.

Diese Variante besteht aus bis zu zwei automatisierten runden Fahrradparktürmen unterschiedlicher Höhe, die bis zu 212 Fahrradabstellplätze beinhalten. Durch den geringen Flächenverbrauch der Fahrradparktürme, ermöglicht diese Variante auch eine Aufwertung des Platzes und seiner Aufenthaltsqualität.

Eine abschnittsweise Realisierung ist vorgesehen, sodass zunächst ein Turm mit einer Kapazität von 122 Abstellplätzen entstehen wird. Vor Beschlussfassung über die Errichtung eines zweiten Turmes wird zunächst eine Evaluierung zur Belegungsdichte durchgeführt werden.

Ein Teil der Stellplätze könnte dauerhaft an Unternehmen für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vermietet werden. Eine Kombination mit RMV-Tickets wäre ebenfalls denkbar. Auch die kostenfreie Nutzung für Kurzzeitparker wird erörtert.

Zusätzlich zu dem Fahrradparkturm werden auf dem Platz Abstellmöglichkeiten für Sonderfahräder angeboten.

Zu Punkt 1 des Beschlussvorschlages: Fahrradparkturm

Es ist vorgesehen zunächst einen automatisierten Fahrradparkturm in Zylinderform aufzustellen. Derzeit gibt es nur einen Hersteller zylinderförmiger Fahrradparktürme. Daher kann eine direkte Vergabe erfolgen. Die Fassade soll aus 2 Schichten bestehen und transparent in den Stadtraum wirken. Eine dezente Hinterleuchtung des Turmes ist ebenfalls denkbar. Die Ausführung der inneren Fassadenschicht aus Profilgläsern wird derzeit geprüft. Die äußere Fassadenschicht besteht aus einem gespannten Stahlnetz als Rankgerüst einer Fassadenbegrünung („Bicycle Tree“), Gemeinsam mit der Platzbegrünung trägt diese substantiell zur Verbesserung des Stadtklimas (Filterfunktion, Emissionen, Überhitzung) bei.

Zu Punkt 2 des Beschlussvorschlages: Umstrukturierung der Verkehrsflächen

Die knappen Flächenressourcen der Stadt Darmstadt erfordern einen sensiblen Umgang mit den Flächen des öffentlichen Raums. Um sowohl die Zielvorgaben des Förderprogramms „Lincoln-by-bike“ zu erfüllen, als auch die politisch gewünschte und notwendige Verkehrswende einzuleiten, ist es erforderlich die derzeitigen Flächenzuweisungen und -nutzungen des Platzes grundsätzlich zu überdenken. Die nahezu ausschließliche Nutzung des Platzes für den motorisierten Individualverkehr ist in der heutigen Zeit nicht mehr angemessen und vertretbar. Daher wird der Platz funktional zu Gunsten des nicht motorisierten Individualverkehrs neu gegliedert. 4 Behindertenparkplätze werden erhalten, die öffentlichen PKW-Parkplätze entfallen. Lediglich Rettungsfahrzeuge, EAD, Andienung, Anlieger sowie Inhaber des blauen Parkausweises mit der Kennzeichnung „aG“ oder „BI“ sind weiterhin zufahrtsberechtigt. Da die Innenstadt über eine Vielzahl von Tiefgaragenplätzen in unmittelbarer Nähe verfügt sowie auch über Kurzzeitparkplätze in der Schleiermacherstraße, ist diese Maßnahme vertretbar.

Stadtbild / Grünflächen

Obwohl der Paliplatz eine wichtige Verbindung zur Darmstädter Innenstadt darstellt, wirkt er derzeit atmosphärisch als Rückseite der Innenstadt. Als einer der wenigen Plätze der Kernstadt ist er nicht durch verkehrliche Anlagen unterbaut. Dadurch bietet sich hier nach der Umstrukturierung die Möglichkeit den Platz großzügig zu begrünen. Die endgültige Platzgestaltung (siehe Anlage 2, 3) soll der Baumbestand soweit wie möglich erhalten und ergänzt werden. Ziel ist die Schaffung eines innerstädtischen Platzes mit einem sehr hohen Grünanteil.

Beteiligung

Der Radverkehrsbeauftragte der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat die Variante 2 mit der Umstrukturierung des Platzes mit den Vertretern der Radverkehrsverbände diskutiert. Die Maßnahme wurde insgesamt positiv aufgenommen.

Grundsätzlicher Ablauf/Bauphasen

Unabhängig von dem geplanten Projekt muss der an der westlichen Seite des Paliplatzes verlaufende Kanal erneuert werden. Dies wird zeitnah zur Erhöhung der Kanalkapazität erforderlich, da ein Teil der Entwässerung des umgebauten Friedensplatzes über diesen Kanal erfolgt. Die entsprechende Magistratsvorlage ist in Vorbereitung. Die Baumaßnahme am Kanal und die Planung des Fahrradparkturmes werden aufeinander abgestimmt. Die anderen Versorgungsträger werden ebenfalls in die Planung einbezogen und vor Umgestaltung des Platzes bzgl. ggf. anstehender Trassenerneuerungen abgefragt. Durch die Umsetzung des Entwurfes in Teilschritten kann hier flexibel auf den Planungsstand hinsichtlich der Kanalerneuerung sowie der endgültigen Platzgestaltung reagiert werden. Die in dieser Magistratsvorlage dargestellten Grundzüge der Planung bleiben jedoch bestehen.

Die dargestellte Vorgehensweise geht mit den engen Zeitvorgaben des Fördergebers einher.

Die Federführung der Tiefbaumaßnahmen liegt beim Straßenverkehrs- und Tiefbauamt; die Projektleitung der Hochbaumaßnahme wird vom Eigenbetrieb IDA übernommen.

Zu Punkt 3 des Beschlussvorschlages: Finanzierung

Die Finanzierung des Projektes stellt sich wie folgt dar:

Die Planungsleistungen werden aus Haushaltsmitteln des Stadtplanungsamtes finanziert. Hierfür steht ein entsprechender Ansatz auf dem Sachkonto 6779300, Kostenstelle 061-004-1000, Kostenträger 5110-61 zur Verfügung.

Die Höhe der Fördergelder und die für die Radverkehrsmobilität bereitgestellten Mittel belaufen sich auf ca. 170.000 Euro und können als zur Finanzierung abgerufen werden.

Durch die angedachte Realisierung in Teilschritten sind für den ersten Turm mit 122 Abstellplätzen nach erfolgter Kostenschätzung Baukosten in Höhe von ca. 570.000 Euro zu veranschlagen. Die Baukosten für den zweiten Turm mit 90 Stellplätzen werden, zum aktuellen Planungsstand auf ca. 480.000 Euro geschätzt. Die Kosten für die Platzgestaltung sind hierin nicht enthalten und werden in einer gesonderten Magistratsvorlage zu einem späteren Zeitpunkt detailliert dargestellt. Für erste Planungsschritte sind auf der Investitionsnummer 13066-6119 in den Jahren 2018 bis 2020 Planungsmittel in Höhe von insgesamt 300.000 Euro (Planungskosten 40.000 Euro und 1. Baurate 260.000 Euro) etatisiert.

Die zur Finanzierung der Maßnahme nötigen Haushaltsmittel von 570.000 Euro brutto werden über nicht benötigte Haushaltsausgabereste der Investitionsnummer 08066-6999, Kostenstelle 066-100-1000 gedeckt.

Darmstadt, den 18.09.2018

Dezernat I

Dezernat III

Dezernat IV

.....

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

.....

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin

.....

André Schellenberg
Stadtkämmerer