

Universitätsstadt Tübingen
Projektleitung ZOB Europaplatz
Korth, Katrin Telefon: 07071 204-2767
Fachabteilung Verkehrsplanung
Hammer, Daniel, Telefon: 07071 204- 2667
Gesch. Z.: 022/KK/

Vorlage 139/2018
Datum 19.04.2018

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Südstadt**
zur Kenntnis im **Jugendgemeinderat**

Betreff:	ZOB Europaplatz: Radparken
Bezug:	168/2017, 362/2017, 548a/2013, 65/2018, 138/2018
Anlagen: 5	Anlage 1 zur Vorlage 139_2018_Rampe_integriert Anlage 1B zur Vorlage 139_2018_Rampe_integriert Anlage 2 zur Vorlage 139_2018_Rampe_extra Anlage 3 zur Vorlage 139_2018_oberirdisches_Radparkhaus Anlage 4 zur Vorlage 139_2018_Übersichtsplan A4

Beschlussantrag:

1. Für die weiteren Planungen des ZOB Europaplatzes wird eine zentrale Radparkierung am Kreuzungspunkt ZOB Bahnhofsallee als Kombination einer Tiefgarage und eines oberirdischen Baukörpers mit bis zu 1100 Fahrradstellplätzen vorgesehen. Die Zufahrt erfolgt über eine zentrale Rampe, die eigenständig oder in den oberirdischen Baukörper integriert werden kann.
2. Integriert werden erweiterte Nutzungen für ein Café, das öffentliche WC und Serviceangebote für das Radparkhaus, weiterhin die Leistelle für die Stadtwerke.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Lage und Integration der Rampe mittels Testentwürfen zu klären, das Raumprogramm für die konkrete Ausformulierung des Baukörpers bzw. der Baukörper zu konkretisieren und ein Wettbewerbsverfahren für den oder die oberirdischen Baukörper vorzubereiten.

Finanzielle Auswirkungen	HH-Stelle	2018	2019	2020	2021	2022 ff.	Summe
Vermögenshaushalt							
ZOB Europaplatz Radabstellanlagen; Planungs- und Bau- kosten	2.6300.9551.000-1034	200.000 €	800.000 €	1.300.000 €	1.300.000 €	400.000 €	4.000.000 €
Radabstellanlagen; ; Zuweisungen des Landes	2.6300.3612.000-1034	-50.000 €	-150.000 €	-350.000 €	-350.000 €	-100.000 €	- 1.000.000 €
Gesamt		150.000 €	650.000 €	950.000 €	950.000 €	300.000 €	3.000.000 €

Ziel:

Grundsatzentscheidung für eine zentrale Radparkierungsanlage als Voraussetzung für die weitere Planung.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 168/2017 hatte der Gemeinderat beschlossen, das vorliegende dezentrale Konzept für die Radabstellanlagen zu konkretisieren. Ein Baustein der um den Hauptbahnhof verteilten Radabstellanlagen soll eine zentrale Radparkierungsanlage werden. Die damit verbundenen funktionalen, städtebaulichen und sozialräumlichen Aspekte sind von zentraler Bedeutung für die Funktion von ZOB, Bahnhof und Bahnhofsumfeld, genauso auch für die Zielsetzungen der Universitätsstadt Tübingen zur Förderung der Radmobilität. Mit dieser Vorlage werden Vorschläge gemacht: für die Anzahl der Stellplätze, für Standort, Größe und Ausformulierung der Baukörper sowie ihre Integration in den Stadtraum, für Zufahrten bzw. Rampen, für den Nutzungsmix und ergänzende Nutzungsangebote.

Mit der Entscheidung für Größe und Lage der Tiefgarage für den Kfz-Verkehr (Vorlage 65/2018) liegt die Voraussetzung für die Entscheidung zur zentralen Radparkierung vor. Dabei geht es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht um konkrete gestalterische Entscheidungen oder das konkrete Betriebsmodell, sondern um prinzipielle Festlegungen als Basis für die weiteren Planungen.

2. Sachstand

2.1 Erforderliche Stellplätze, funktionale Erfordernisse und Nutzungsmix

Im Umfeld des Bahnhofes einschließlich der Südseite werden heute täglich zwischen 850 und 1.000 Fahrräder abgestellt. Dabei stieg die Zahl abgestellter Fahrräder von 600 im Jahr 2010 auf 1.000 im Jahr 2017 an. Zunächst wurde von einem Grundbedarf von 1.200 Fahrrädern ausgegangen.

Bei Verfügbarkeit attraktiver und sicherer Abstellmöglichkeiten ist eine weitere deutliche Zunahme des Bedarfes zu erwarten. Außerdem sollte die Dimensionierung hinreichend großzügig erfolgen, um spätere bauliche Ergänzungen zu vermeiden. Für den Zielhorizont 2025 wurde deshalb ein Bedarf von 1.500 Abstellplätzen für den Spitzenbedarf zuzüglich einer Kapazitätsreserve von 10 % für zeitverschiebende Ankommende und Abfahrende abgeleitet, woraus sich ein Bedarf bis insgesamt 1700 Abstellplätzen im Umfeld des Bahnhofes ergibt.

Diese Abstellplätze verteilen sich wie folgt:

Expressguthalle:	300 Plätze (temporär)
Kupferbau	150 Plätze (bei Verfügbarkeit)
Südseite Thiepval	400 Plätze (Ziel)
Boxen Gleis 1	50 Plätze
Zwischensumme:	900 Plätze

Bedarf zentrale Radparkierung ca. 700 Plätze

Da sich die städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen im Gesamtareal nur bedingt vorhersagen lassen und teilweise mit Unwägbarkeiten behaftet sind, sollte eine Erweiterungsoption auf 2.000 Plätze eingeplant werden. Daraus ergibt sich ein Gesamtbedarf für die zentrale Radparkierung von ca. 1.100 Plätzen bzw. 1.500 m², was der Bruttogrundfläche des möglichen Erweiterungsbaus der Tiefgarage entspricht. Darin könnten je nach Art der Abstellanlagen (Anlehnbügel und/oder Doppelstockparker) 700 bis 1.100 Fahrräder untergebracht werden.

Kriterien für Abstellanlagen sind gute Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und Ausleuchtung, möglichst kurze und direkte Wege zum Bahnhof sowie einfache Bedienbarkeit der Abstellrichtungen. Notwendig sind Angebote für Sonderfahräder und Schließfächer.

Auf der Basis realisierter Radparkhäuser wird üblicherweise ein Anteil an 40 % gesicherten, kostenpflichtigen Plätzen empfohlen. Denkbar wäre ein modulartiges Vorgehen, bei der zunächst eine geringere Zahl gesicherter Stellplätze von 25 % realisiert wird und ein weiterer, schrittweiser Ausbau, je nach tatsächlichem Bedarf, möglich ist. Das Einstellen der Räder in die gesicherten Bereiche kann über technische Zugangssysteme mit Schleusen, vollautomatische Parkierungsanlagen mit automatisierten Übergabestationen oder als Valetparking mit Personal (Garderobenprinzip) erfolgen. In Stoßzeiten kann es beim Einstellen über technische Systeme wie auch bei vollautomatischen Übergabesystemen zu Zeitverlusten kommen. Von Vorteil ist ein 24-Stunden-Betrieb, ebenso wie bei kostenfreien Abstellplätzen. Der kurzen Einstellzeit durch Personal beim Valetparking stehen höhere Betriebskosten gegenüber. Ein 24-Stunden-Betrieb lässt sich beim Valetparking kaum realisieren.

Unabhängig von der Art des Betriebs fallen Aufwendungen für Reinigung, Kontrollen und Instandsetzungsarbeiten an. Dazu kommen Aufwendungen für die gesicherten Stellplätze, die zumindest teilweise über Gebühren refinanzierbar wären. Der Betrieb selbst kann durch die Stadt bzw. ein städtisches Unternehmen oder durch ein externes Unternehmen erfolgen, hier vor allem durch soziale Unternehmen mit integrativen Arbeitsplätzen. Vorteile eines solchen Betriebsmodells liegen im persönliche Service, der Sozialkontrolle für die gesamte Parkierungsanlage und damit der Erhöhung des Sicherheitsgefühls für die Nutzenden sowie der sozialen Integration für die Beschäftigten. Möglich ist bei diesem Modell eine Kombination mit Fahrradwerkstatt, Fahrradverleih und Waschanlage. Zudem können auch Reinigungsleistungen für die gesamten Parkierungseinrichtungen erbracht werden.

Durch das enge Miteinander von ZOB, Bahnhof, Stadt und Anlagenpark sind erweiterte Nutzungen für ein öffentliches WC und ein Café sinnvoll, die auch zur Stärkung des Radparkhauses beitragen. Die SWT haben die Erfordernis einer Leitstelle für den ZOB angezeigt, die nördlich des Bahnhofs möglichst direkt angrenzend an den ZOB im ersten Obergeschoss eines Baukörpers angeordnet werden sollte. Aus sozialräumlicher Sicht ist die Leitstelle zu begrüßen. Weitere Mobilitätsangebote oder auch Angebote für Ticketverkauf sind möglich, im Hinblick auf die fortschreitende allgemeine Digitalisierung nicht zwingend.

2.2 Lage, stadträumliche Integration und Flächenbedarfe

Für die Funktionsfähigkeit und Akzeptanz der Fahrradparkierung ist die schnelle Zu- und Abfahrbarkeit von zentraler Bedeutung. Je nach konkreter Lage sind zwei Rampen an unterschiedlichen Stellen oder eine zentrale Rampe möglich. Die Rampen sollten ohne Umwege von allen Seiten gut erreichbar sein und keine baulichen und verkehrlichen Trennungen hervorrufen. Aufgrund der Grundkonzeption für den ZOB und der definierten Lage der Tief-

garage für KFZ bietet sich die Lage der Tiefgarage für die Fahrräder direkt im Anschluss daran westlich an. Der bahnhofsseitige Zu- und Ausgang könnte gemeinsam mit dem der Kfz-Tiefgarage realisiert werden.

Der einzige verkehrlich und städtebaulich sinnvolle Standort für eine Zufahrtsrampe ist der Kreuzungspunkt von ZOB und Bahnhofsallee. Weitere Standorte haben sich als nicht geeignet erwiesen. Die Rampe sollte mindestens 5 m breit sein und eine Neigung von 10 bis 12 % nicht übersteigen. Daraus ergeben sich eine Länge von ca. 40 m und ein Flächenbedarf von ca. 200 m².

Auf der Basis des möglichen Nutzungsmix ergeben sich folgende Mindestbedarfe für die Grundflächen der erweiterten Nutzungen:

WC für Alle:	70 m ²
Café:	300 bis 400 m ²
Werkstatt, Waschanlage, Sozialräume:	200 bis 300 m ²
Leitstelle SWT:	40 m ²
Gesamtflächenbedarf:	800 bis 900 m ²

Diese erweiterte Nutzungen lassen sich in einem oberirdischen Baukörper realisieren. Mit den öffentlichkeitsrelevanten Nutzungsangeboten in der Erdgeschosszone könnte am ZOB so ein funktional wie auch sozialräumlich wichtiger Schwerpunkt geschaffen werden. Dem Baukörper kommt zudem eine bedeutende Gelenkfunktion zwischen ZOB, Anlagenpark und dem geplanten Baufeld zu, weshalb er eine hochwertige Architektur erfordert. Dazu wurden verschiedene städtebauliche Szenarien entwickelt. Möglich sind ein oberirdischer Baukörper (Variante 1/1b) oder alternativ zwei oberirdische Baukörper (Variante 2).

Variante 1/1b: Grundfläche 20 x 35 m (Variante 1), 20 x 29 m (Variante 1b), zwei- dreigeschossig, unterkellert, Fahrradrampe in das Bauwerk integriert.

Variante 2: eigenes Rampenbauwerk (5 x 40 m) und zusätzliches, rückwärtiges Bauwerk für Café, WC und Werkstatt (20 x 15 m), zweigeschossig, unterkellert mit Anbindung an die Tiefgarage.

Beide Varianten sind geeignet. Der Vorteil von Variante 1/1b liegt in der Integration aller Funktionen und Nutzungsangebote in einem Baukörper und der damit verbundenen Gelenkfunktion zwischen Bahnhof, ZOB und Anlagenpark. Nachteilig ist der größere Footprint. Der Vorteil von Variante 2 liegt im kleineren Footprint des Baukörpers, wobei der Gesamtflächenbedarf von Rampe und Bauwerk dennoch größer ist als bei Variante 1b. Die Rampe könnte als gestalterischer Höhepunkt inszeniert werden. Nachteilig ist die stärkere räumliche Trennwirkung durch die Rampe, vor allem für den dahinter liegenden Baukörper. Für die Leitstelle ist die Lage ungünstiger, ebenso ist die Auffindbarkeit des WC's schwieriger.

Alternativ wäre auch ein komplett oberirdisches Fahrradparkhaus als vier- bis fünfgeschossiger Baukörper möglich (Variante 3). Vorteile liegen in günstigeren Baukosten. Allerdings wäre die städtebauliche Integration bei einer Höhe des Baukörpers von 14 bis 16 m schwierig. Es entstünde damit ein vorwiegend funktional geprägtes Bauwerk. Nachteilig wäre der

Standort, der mit weiteren Wegen zum Bahnhof und der Überwindung von Höhen verbunden ist.

3. Vorschlag der Verwaltung

Damit die zentrale Radparkierung durch die Nutzenden angenommen wird, ist eine zentrale Lage mit kurzen Wegen zum Bahnhof und einer großzügigen Zu- und Abfahrt notwendig. Mit der Kombination eines oberirdischen und unterirdischen Baukörpers lassen sich die gewünschten Zielsetzungen am besten erreichen.

Die Verwaltung präferiert deshalb eine Kombination aus Tiefgarage für Fahrräder und oberirdischen Baukörpern. Die Tiefgarage für die Fahrräder schließt unmittelbar an die Tiefgarage für KFZ an, die Zufahrt erfolgt über eine zentrale Fahrrampe auf der nördlichen Seite des ZOB im Kreuzungspunkt von ZOB und Bahnhofsallee. Der bahnhofsseitige Ausgang wird mit dem der Tiefgarage für KFZ kombiniert. Im oberirdischen Baukörper werden Serviceeinrichtungen für einen personalbetreuten Zugang, Fahrradverleih, Werkstatt für einfache Reparaturen, Café, öffentliches WC und die Leitstelle für die SWT untergebracht. Die Entscheidung, ob die Zufahrtsrampe als eigenes Bauwerk oder integriert in den oberirdischen Baukörper realisiert werden soll, muss zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden. Die Verwaltung schlägt vor, diese Frage mittels Testentwürfen durch den Freianlagenplaner prüfen zu lassen.

Die Verwaltung empfiehlt die Integration erweiterter Serviceangebote wie Werkstatt, Waschanlage und Fahrradverleih. Empfohlen wird, die Fahrradparkierung auf 1.100 Plätze ausulegen. Dabei werden im ersten Schritt 700 Stellplätze als Kombination von Anlehnbügeln und Doppelstockparkern realisiert und bei Bedarf komplett mit Doppelstockparkern erweitert. Empfohlen wird ein Nutzungsmix aus freizugänglichen Plätzen sowie kostenpflichtigen Stellplätzen. Die Verwaltung tendiert zu einer Kombination aus technischen Systemen und personenbetreutem Valetparking, mit dem die erweiterten Serviceangebote kombiniert werden.

Konkrete Festlegungen für Betrieb und Aufteilung können zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Dabei wird vorausgesetzt, dass mit der gewählten Variante eine modulartige und anpassbare Nutzung möglich ist. Die Verwaltung wird Gespräche mit möglichen Betreibern, insbesondere sozialen Unternehmen führen und darauf aufbauend einen Vorschlag für Nutzungsmix und Betriebsform machen.

Die Planung der Tiefgarage erfolgt zusammen mit den SWT. Für den oberirdischen Baukörper wird ein eigenes Wettbewerbsverfahren vorgeschlagen, um eine für den Standort angemessene und hochwertige Gestaltung zu erreichen. Vorgeschaltet wird die Beantwortung der Frage der Rampe.

Parallel zur Planung der zentralen Radparkierung werden die Planungen für den Umbau und die Erweiterung der Abstellanlage südlich des Bahnhofs vor der Thiepvalkaserne begonnen, ebenso für den Kupferbau unter Berücksichtigung der dort heute vorhandenen Nutzungen. Für die ehemalige Expressguthalle wurde in Kaufverhandlungen mit der Deutschen Bahn eingetreten. Sofern sich hier kein für beide Seiten Befriedigender Kaufpreis erzielen lässt, könnte alternativ auch zunächst eine reine Anmietung des Erdgeschosses erfolgen. Eine vollautomatische Fahrradparkierung wird vorerst nicht vorgesehen. Ein zukünftiger denkba-

rer Standort wäre der Bereich der Expressguthalle, wenn diese für die RSB entfallen muss, oder auch integriert in das Baufeld.

4. Lösungsvarianten

Alternativ wäre ein oberirdisches Radparkhaus möglich, was jedoch aufgrund der beschriebenen Nutzungseinschränkungen und städtebaulichen Rahmenbedingungen durch die Verwaltung nicht empfohlen wird.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Bau- und Planungskosten für eine Tiefgarage werden nach den ersten sehr groben Kostenschätzungen auf der Basis der Planungen der SWT auf rund 2,2 Mio. Euro brutto geschätzt. Für das oberirdische Bauwerk und die Rampe ist von einem Kostenhorizont von 3,0 bis 3,5 Mio. Euro auszugehen. Konkrete Aussagen lassen sich erst im Rahmen des Wettbewerbs treffen. Für die Ausstattung mit Zugangsschleusen, Parkscheinautomaten, den Modulen für gesicherte Bereiche und die Bügel/Doppelparker sind nach derzeitiger Schätzung Kosten in Höhe von ca. 300.000 Euro brutto zu erwarten. Zu diesen Kosten kommen die bereits benannten Kosten für die Umnutzung von Expressguthalle am Kupferbau, die auf 500.000 Euro geschätzt werden, sowie die Kosten für die Radabstellanlage an der Thiepvalkaserne, die auf 250.000 Euro geschätzt werden. Für die Realisierung ist ein modulares Vorgehen der einzelnen Bausteine möglich.

Zu den konkreten Betriebskosten lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch keine gesicherte Aussage machen.

Die Verwaltung beabsichtigt, einen Förderantrag innerhalb des Bundesprogramms Klimaschutz und Radverkehr zu stellen. Antragsfrist ist der 15. Mai 2018. Alternativ und Ergänzend werden die bereits gestellten Anträge im Landesprogramm Radverkehr ergänzt. Bisher wurde hierfür bei einem Investitionsvolumen von 4,0 Mio. Euro von ca. 1 Mio. Landesfördermittel ausgegangen.