



Dezernat IV

BESCHLUSSVORLAGE

Az.

05.11.2018

V636/2018

Betreff

Beschlussvorlage Zugangsgebäude / Fahrradparkhaus Lindenhofplatz durch MPB
Projekt 8.68516012

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
1. Bezirksbeirat Lindenhof	23.01.2019	öffentlich	Vorberatung
2. Ausschuss für Umwelt und Technik	31.01.2019	öffentlich	Entscheidung

Stadtbezirksbezug:
05 Lindenhof

Einladung an Bezirksbeirat / Sachverständige:

Vorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung:

Nein

Beschlussantrag:

- Unter der Voraussetzung einer einvernehmlichen Grundstücks- und Unterhaltungsregelung und dem Vorliegen der Zustimmung des Aufsichtsrats der MPB plant und baut die MPB am künftigen Lindenhofplatz ein Zugangsgebäude / ein Fahrradparkhaus zum / am Hauptbahnhof. Die Stadt beteiligt sich an den Herstellungskosten mit einem Zuschuss in Höhe von 3,85 Mio. EUR für die Herstellung eines barrierefreien Zugangs zur Bahnunterführung für die Allgemeinheit sowie für die Errichtung einer Lärmschutzwand am Platzrand des Lindenhofplatzes. Die anteiligen Planungskosten sind in der Summe beinhaltet.
- Die finanztechnische Abwicklung des städtischen Anteils erfolgt im TFH über einen Investitionsauftrag. Die Mittel werden von der Maßnahme 8.68516012 GQ – Erschließung Platzgestaltung bereitgestellt.
- Es werden für das Fahrradparkhaus Einnahmen nach dem LGVFG i. H. von 698.400 EUR erwartet, welche der MPB zur Verfügung gestellt werden. Die Anträge auf Aufnahme ins Programm wurden fristgerecht gestellt. Die Entscheidung über die Höhe steht noch aus. Die Ansätze stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Zuschussgenehmigung durch das Regierungspräsidium Karlsruhe.

BESCHLUSSVORLAGE

V636/2018

1) **Welches strategische Ziel wird durch die Leistung bzw. Maßnahme unterstützt?**

Urbanität stärken

Begründung:

Schnell und unkompliziertes Umsteigen auf Bus, Bahn und Fahrrad. Schaffung einer barrierefreien Erschließung für den Lindenhofplatz. Schaffung notwendiger Fahrradstellplätze.

2) **Welches Managementziel wird durch die Leistung bzw. Maßnahme angesprochen?**

Durch attraktive Angebotsplanungen wachsen Anteile des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr).

Begründung:

Das Zugangsgebäude bietet Raum für Umsteigemöglichkeiten auf verschiedenste Mobilitätsformen.

3) **Welche Kennzahl wird direkt oder indirekt beeinflusst?**

Begründung:

Falls durch die Maßnahme eine Änderung des Zielwertes erfolgt, bitte nachfolgend eintragen:

Kennzahl	Zielwert bisher	Zielwert neu

Die Leistung ist eine Pflichtaufgabe ☐ ja/nein ☐

4) **Welche über- bzw. außerplanmäßigen Ressourcen sind zur Durchführung der Leistung bzw. Maßnahme erforderlich?**

Ergebnishaushalt	Aktuelles HH-Jahr	jährlich ab xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx in €	Erläuterungen
Ertrag			
Personalaufwand			
Sachaufwand			
Transferaufwand			
Zuschüsse			
Saldo			

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Teilfinanzhaushalt sind auf Seite dargestellt.

- 5) Die Deckung erfolgt durch Mehrertrag/Minderaufwand (Mehreinzahlung/Minderauszahlung) in der Dienststelle bzw. beim Dezernat bei

Jahr	Betrag	Produkt-Nr. xxxxx	Projekt-Nr. / Investitionsauftrag xxxxx
20xx			
20xx			

Dr. Kurz

Quast

Kurzfassung des Sachverhalts

Derzeit befindet sich am Zugang zur Bahnstufeneinfahrt am künftigen Lindenhofplatz im Glückstein Quartier ein Provisorium, welches weder hinsichtlich Gestaltung, noch hinsichtlich Barrierefreiheit den künftigen Ansprüchen genügt.

Als Abschluss des künftigen Platzes sowie zur Erreichung eines barrierefreien Zugangs zur Hauptbahnhofsunterführung soll daher am künftigen Platzrand ein repräsentatives Zugangsgebäude entstehen. Zur Berücksichtigung künftiger Mobilitätsentwicklungen ist es geplant, in diesem Zugangsgebäude u. a. ein Fahrradparkhaus unterzubringen.

Das Zugangsgebäude schließt nach Norden den Lindenhofplatz, den neuen südlichen Bahnhofplatz, ab. Es schafft die notwendige barrierefreie Erschließung des Platzes, sichert Zugänge zur Bahn und zur Innenstadt, bietet soziale Kontrolle durch eine mögliche Verpachtung von Gewerbeflächen an z. B. einen Bäcker oder Kiosk und schafft im Obergeschoss ca. 582 diebstahlsichere hochwertige Fahrradabstellplätze, insbesondere für Pendler. Das Gebäude und die daran anschließende Lärmschutzwand steigert die Aufenthaltsqualität des neuen Lindenhofplatzes durch eine Reduzierung der Lärmimmissionen und eine klare räumliche Trennung von der Südtangente.

Das neue Fahrradparkhaus entschärft auch die Parksituation für Fahrräder auf dem Platz. Bei einem Verzicht auf das Fahrradparkhaus müssten ca. 300 Fahrradstellplätze für Pendler direkt auf dem Lindenhofplatz vorgesehen werden. Damit würde kaum freie Fläche verbleiben und die Aufenthaltsqualität wäre stark eingeschränkt.

Nach Übernahme des Fahrradparkhauses auf der Nordseite des Bahnhofs hat die MPB, das Thema „Fahrradparkhäuser“ als Ergänzung des bisherigen Geschäftsfeldes entwickelt. Deswegen ist es auch aus Sicht der MPB sinnvoll, den Betrieb des Fahrradparkhauses auf der Südseite des Hauptbahnhofs (Lindenhofplatz) zu übernehmen. Nach derzeitiger Planung würde die MPB das neue Fahrradparkhaus planen, bauen, betreiben und unterhalten. Hierzu wird die Stadt mit der MPB die notwendigen vertraglichen Grundstücksregelungen erarbeiten als auch einen entsprechenden Förderbescheid für die Förderung dieses Vorhabens erlassen.

Für die geplante Umsetzung ist neben des Beschlusses des AUT ebenfalls im Weiteren ein entsprechender Beschluss des Aufsichtsrats der MPB erforderlich.

Gliederung des Sachverhalts und Übersicht der Anlagen

- 1. Ausgangssituation**
 - 1.1. Anlass**
 - 1.2. Lage/Wegebeziehung**
 - 1.3. Verkehrliche Begründung/**
 - 1.4. Situation frei zugängliche Fahrradabstellplätze**
- 2. Planung Zugangsgebäude**
 - 2.1 Nutzung**
 - 2.2 Gestaltung**
- 3. Finanzierung**
 - 3.1. Ausgaben**
 - 3.2. Einnahmen**
- 4. Vertragliche Regelungen**
- 5. Termine**

Anlagen:

- a. Pläne Wettbewerb Lindenhofplatz, Realisierungsteil**
- b. Grundriss Untergeschoss**
- c. Grundriss Erdgeschoss**
- d. Grundriss 1. Obergeschoss/ Fahrradparken**
- e. Schnitte**
- f. Ansichten**
- g. Perspektive**

Sachverhalt

1. Ausgangssituation

1.1 Anlass

Der Bau des Lindenhofplatzes in Mannheim bildet einen der wesentlichen Bausteine zur Vollendung der Stadtentwicklung im Stadtteil Lindenhof südwestlich des Mannheimer Hauptbahnhofs und der Gleistrasse. Als Auftakt für das Glücksteinquartier sowie den Stadtteil Lindenhof ist der Lindenhofplatz als großer, langgestreckter Platz mit repräsentativem Charakter auf Basis des Entwurfs von POLA Landschaftsarchitekten aus dem Realisierungswettbewerb von 2017 geplant. Die Idee zur Schaffung eines Zugangsgebäudes auf dem Lindenhofplatz wurde durch den städtebaulichen Ideenteil zum Wettbewerb für die damalige Bilfinger-Hauptverwaltung konkretisiert. Das Büro Dietz Joppien führte im Auftrag der Stadt Mannheim seinen Entwurf fort und erstellte die notwendigen Pläne und Kostenberechnungen.



1.Preis Wettbewerb Lindenhofplatz – POLA Landschaftsarchitekten, Realisierungsteil

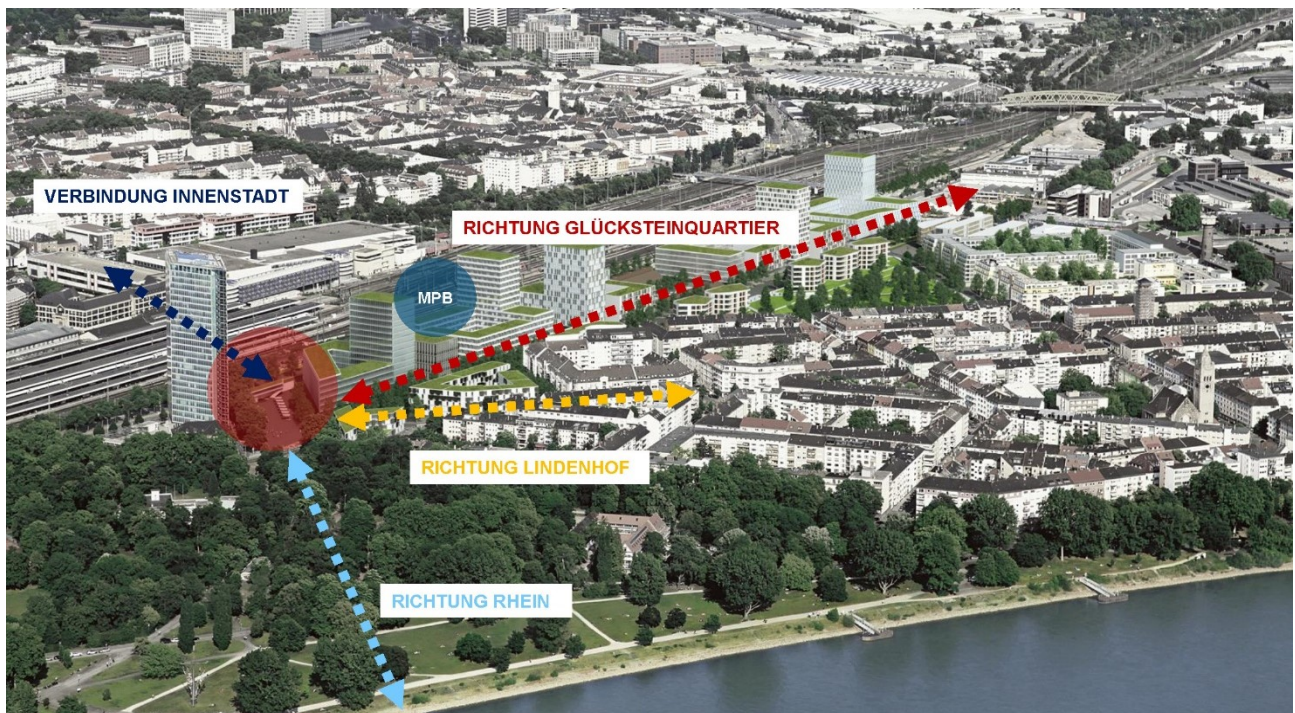
1.2 Lage/Wegebeziehungen

Das Gebäude und die anschließende Lärmschutzwand erstrecken sich entlang der Südtangente, östlich des neuen Lindenhofplatzes.

Der geplante barrierefreie Ein-/ bzw. Ausgang der Unterführung zum Hauptbahnhof liegt direkt im Gebäude. Westlich des Gebäudes öffnet sich der der Lindenhofplatz zum Grünraum.

Im Norden begrenzen der »Victoria-Turm« sowie der benachbarte historische Altbau den neuen Platzraum, im Süden die Baublöcke SSN Group und Baufeld 13 aus der Planung für das Glückstein-Quartier.

Der Lindenhofplatz und das Zugangsgebäude sind Teil wichtiger Wegeachsen zwischen Innenstadt, Glücksteinquartier, Lindenhof und dem Rhein.



Wegebeziehungen

1.3 Verkehrliche Begründung/Rahmenplanung

Bereits seit vielen Jahren werden in Mannheim überdachte Abstellanlagen an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs hergestellt, um eine attraktive Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und Öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen.

Das am 23.03.2010 in Mannheim beschlossene 21-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs führt unter Punkt 15. Infrastruktur Fahrradabstellanlagen auf:

Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs wird fortgesetzt. [...] Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (Bike+Ride) wird an allen wichtigen Haltestellen berücksichtigt.

Die Maßnahme wird auch im Masterplan Green City im Maßnahmenbündel Radverkehr genannt.

1.4 Fahrradabstellplätze Umfeld Lindenhofplatz

Die größte Nachfrage nach Bike & Ride-Stellplätzen besteht am Mannheimer Hauptbahnhof, auf dessen Nordseite seit 1998 eine Fahrradstation besteht, den die MPB im Nachgang übernommen hat.

Im Rahmen der Entwicklung des Glückstein-Quartiers soll nun auch die Herstellung sicherer und überdachter Fahrradabstellanlagen für Pendler auf der Südseite des Bahnhofs geschaffen werden.



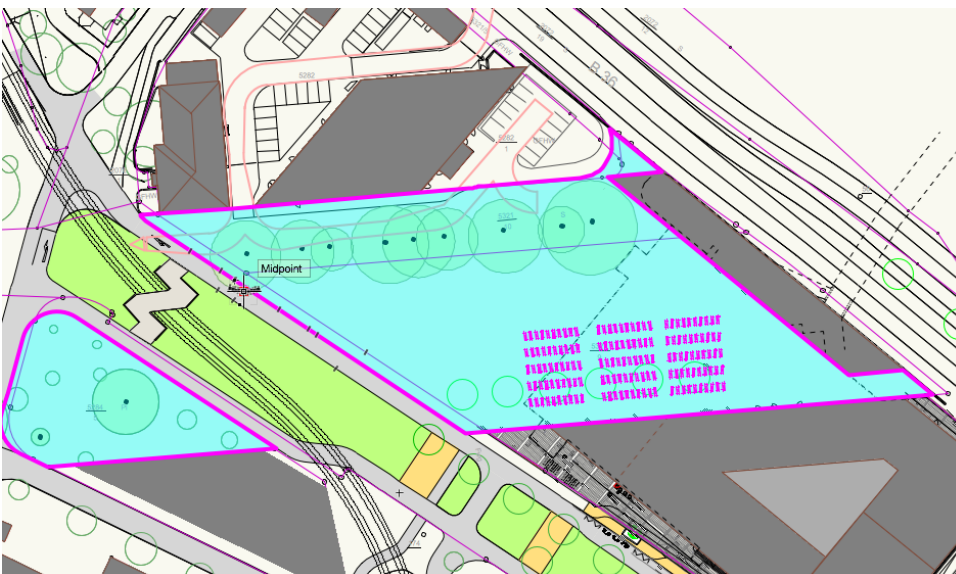
Vor Beginn der Baumaßnahmen auf der Südlichen Platzfläche standen dort ca. 115 Bügel (nicht überdacht) für über 250 Fahrräder (Mai 2013) zur Verfügung.

Derzeit werden nach Möglichkeit mobile Abstellanlagen eingesetzt, die je nach Baufortschritt im Quartier auf noch zur Verfügung stehende Flächen verschoben werden.



Bei einer Erhebung im April 2016 wurden trotz Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen im Umfeld des südlichen Bahnhofszugangs knapp 300 Fahrräder gezählt. Mit Fertigstellung des Glücksteinquartiers, in dem über 2000 Arbeitsplätze und 400 Wohneinheiten entstehen, wird die Nachfrage nach sicheren Fahrradabstellplätzen auf der Bahnhofssüdseite weiter steigen.

Im Vorfeld des Wettbewerbes Lindenhofplatz erfolgte eine Prüfung, über ein erträgliches Maß an freien Fahrradabstellanlagen, um die Aufenthaltsqualität des zukünftigen Lindenhofplatzes nicht einzuschränken. Die Wettbewerbsteilnehmer erhielten die Vorgabe 100 freie Stellplätze im Umfeld des Lindenhofplatzes zu planen. Der Verzicht auf den Bau eines Fahrradparkhauses und die Anordnung von 300 Fahrradstellplätzen würden die Aufenthaltsqualität des neuen Lindenhofplatzes massiv beeinträchtigen. Die folgenden Visualisierungen veranschaulichen die Folgen einer solchen Entwicklung.



Platzbedarf für 300 Fahrräder /Vorstudie zum Wettbewerb Lindenhofplatz (ad:k)



Lindenhofplatz ohne Zugangsgebäude, Platzbedarf für 300 Fahrräder, POLA Landschaftsarchitekten



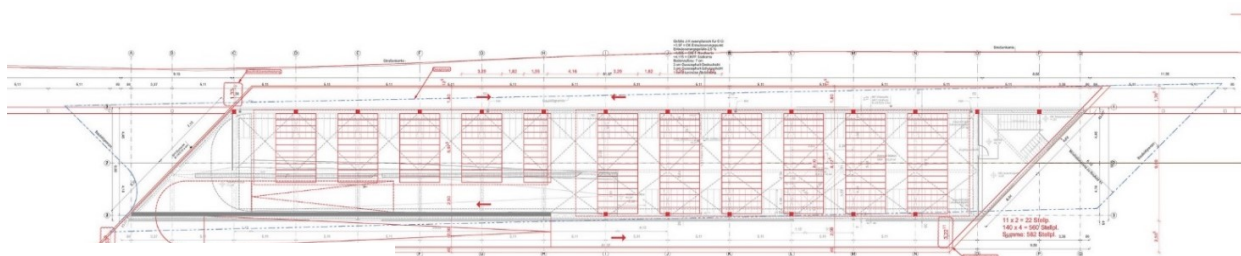
Lindenhofplatz mit Zugangsgebäude, POLA Landschaftsarchitekten

2. Planung Zugangsgebäude

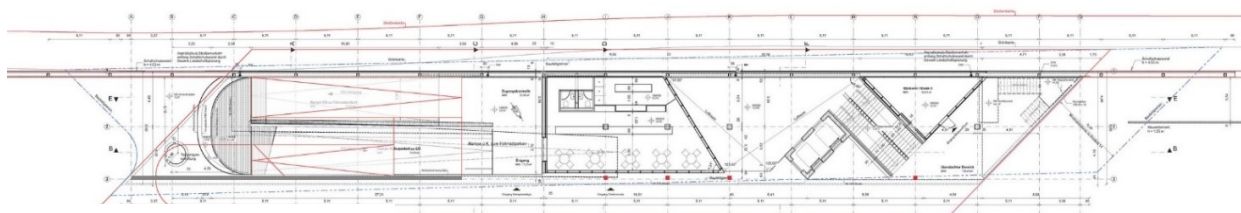
2.1. Nutzung

Als Abschluss der vom Hauptbahnhof nach Süden gerichteten Unterführung erschließt das Zugangsbauwerk mit einer breiten Treppe, einem barrierefreien teilverglasten Aufzug und eine Fahrradrampe den Lindenhofplatz. Für die Fahrräder der zahlreichen Berufspendler, die von der Südseite aus zum Hauptbahnhof kommen, ist im Obergeschoss des Entwurfs ein Parkhaus für ca. 580 Fahrräder vorgesehen. Hier kann man sein Fahrrad über eine zweiläufige Rampe diebstahlsicher und wettergeschützt unterbringen. Auf Platzniveau sollen neben dem Zugang zum Fahrradparkhaus und der Wegeführung zum Hauptbahnhof ein Bäcker oder Kiosk und ein Café oder Bistro untergebracht werden. Die Fassade öffnet sich zum Platz. Eine Bestuhlung auf dem Platz für das Café schafft eine Belebung.

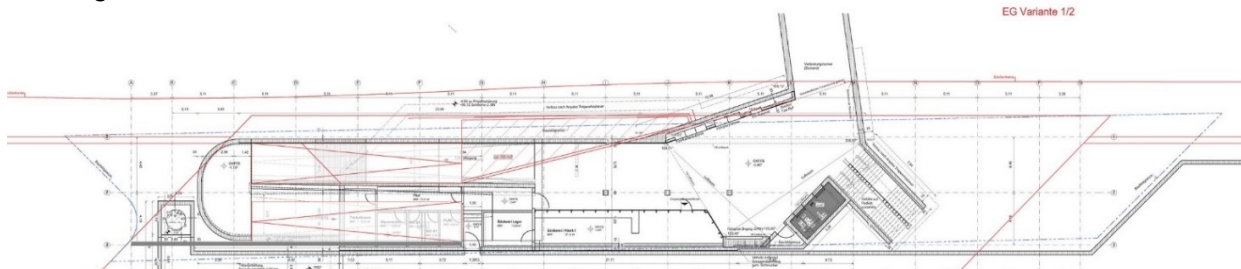
Die Tiefgarage des Gebäudes der SSN Group unterbaut Teile des Lindenhofplatzes und grenzt unmittelbar an das Zugangsbauwerk. Das Zugangsbauwerk bietet für diese Tiefgarage einen Fluchtweg.



Obergeschoss



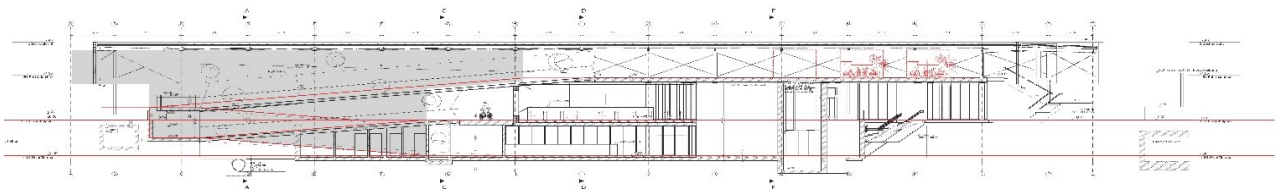
Erdgeschoss



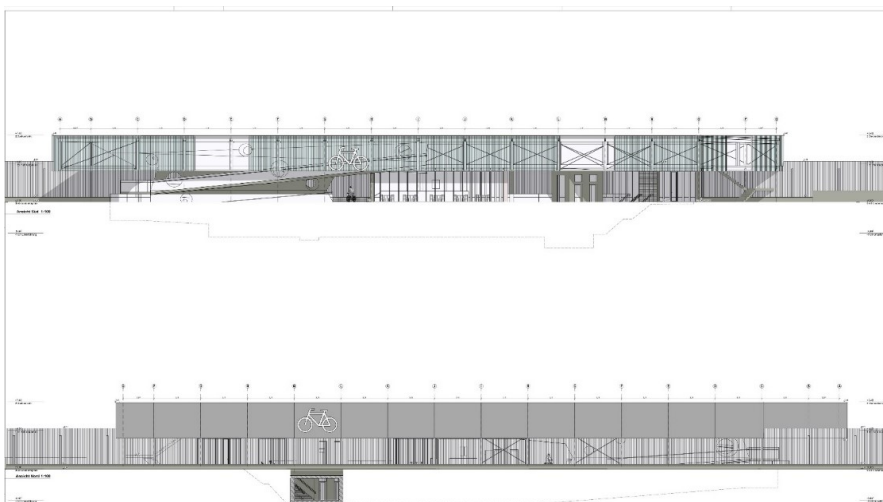
Untergeschoss

2.2. Gestaltung

Grundlage der Gestaltung ist die Rautenform des Platzes, die geometrisch als entwurfsbestimmender Leitgedanke aufgenommen wird. Während die Erdgeschossfassade im Norden sowie die angrenzende Schallschutzwand mit transparentem Profilbauglas versehen sind, spricht das Obergeschoss zur Südtangente hin eine andere Sprache. Hier schließt „schwerer Betonstein“ auf leichtem Glas zur Südtangente ab. Der Zugreisende, der von den Gleisen des Hauptbahnhofs die Nordseite des Gebäudes betrachtet, erlebt ein Spiel von Schwer auf Leicht und mit dem Fahrrad-Signet ein weiteres Charakteristikum für die Fahrradstadt Mannheim. Eine Profilierung der Betonfertigteilefassadenelemente des Obergeschosses ermöglicht ein geometrisches Muster in der ansonsten geschlossenen Fassade. Hierzu werden gleichmäßig wiederkehrende kreisförmige Profilierungen vorgesehen, die sich mit kreisförmigen verglasten Aussparungen abwechseln. Je nach Ausführung und Beleuchtung lassen sich unterschiedliche Tag-/ und Nachtwirkungen erzielen. Die schalldämmende Wirkung des Gebäudes wird durch die seitlichen Schallschutzwände ergänzt. Zum Platz hin ist das Obergeschoss in Profilbauglas eingekleidet. Wenige, aber präzise gesetzte Klarglasfenster ermöglichen die Sichtbezüge zum Lindenhofplatz. Ein einladendes Lichtkonzept soll einem potentiellen Angstraum Unterführung mit einer freundlichen Atmosphäre und einer ansprechenden Geometrie entgegenwirken.



Schnitt Zugangsgebäude



Ansichten

3. Finanzierung

3.1 Ausgaben

Die Gesamtkosten für das Zugangsgebäude und die Lärmschutzwand betragen gem. Kostenberechnung des IB Dietz Joppien ca. 6 Mio. Euro brutto und setzen sich folgendermaßen zusammen:

Herstellungskosten:

Los 1 Zugangsgebäude mit Erschließung zum Platz über EG (inkl. Kosten Schallschutzwand)	rd. 2,6 Mio. EUR netto
Los 2 Fahrradparken im OG, Überdachung, Fassade, Überdachung	rd. 1,1 Mio. EUR netto
Los 3 Ausbau Gewerbe	rd. 0,35 Mio. EUR netto

Baunebenkosten (Planung, Verwaltung, ...)	rd. 1,0 Mio. EUR netto
---	------------------------

<u>MWSt. (19 %)</u>	<u>rd. 0,95 Mio. EUR netto</u>
---------------------	--------------------------------

Gesamtkosten (brutto)	rd. 6,00 Mio. EUR brutto
------------------------------	---------------------------------

Der städtische Anteil der Herstellungskosten ist in Los 1 beinhaltet. Dies sind die Kosten, die zur Herstellung einer gestalterisch entsprechenden, barrierefreien Anbindung des Lindenhofplatzes an die Bahnhofsüberführung sowie der Schallschutzwand für den Lindenhofplatz angefallen wären. Die Kosten beinhalten die Gründungen, die Treppenanlagen, die Aufzüge, die Fahrradrampen sowie eine Überdachung und belaufen sich auf:

Städtischer Kostenanteil:

Los 1 Zugangsgebäude mit Erschließung zum Platz über EG (inkl. Kosten Schallschutzwand)	rd. 2,6 Mio. EUR netto
--	------------------------

Anteilige Baunebenkosten (Planung, Verwaltung, ...)	rd. 0,65 Mio. EUR netto
---	-------------------------

<u>MWSt. (19 %)</u>	<u>rd. 0,6 Mio. EUR netto</u>
---------------------	-------------------------------

Städtischer Kostenanteil (brutto)	rd. 3,85 Mio. EUR brutto
--	---------------------------------

Die finanztechnische Abwicklung des städtischen Anteils erfolgt im TFH über einen Investitionsauftrag. Die Mittel werden von der Maßnahme 8.68516012 GQ – Erschließung Platzgestaltung bereitgestellt. Durch die städtische Kostenbeteiligung am Zugangsgebäude kann der ehemals mit I-Vorlage Nr.

V385/2016 dargelegte Gesamtkostenrahmen des Glückstein Quartiers in Höhe von rd. 89 Mio. EUR gehalten werden.

3.2 Einnahmen

Es werden für das Fahrradparkhaus Einnahmen nach dem LGVFG i. H. von 698.400 EUR erwartet, welche der MPB zur Verfügung gestellt werden. Die Anträge auf Aufnahme ins Programm wurden fristgerecht gestellt. Die Entscheidung über die Höhe steht noch aus. Die Ansätze stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Zuschussgenehmigung durch das Regierungspräsidium Karlsruhe.

4. Vertragliche Regelungen

Zu den Themen Planungs- und Baudurchführung sowie zum potentiellen Grunderwerb wird die Verwaltung entsprechende Verträge mit der MPB abschließen.

5. Termine

Es ist geplant, dass der Bauantrag im Frühjahr 2019 eingereicht wird. Damit wäre ein Baubeginn Anfang 2020 möglich. Die voraussichtliche Bauzeit wird etwa 1 Jahr betragen.