



Mitteilung der Verwaltung

Dienststelle	1V - Verwaltungssteuerung
Beteiligte Bereiche:	61 - Amt für Stadtplanung
Berichterstatter/-in	Herr Bürgermeister Breuer
Art der Beratung Betreff	öffentlich Zukünftige Nutzung der Rathaustiefgarage

Beratungsfolge

Gremium	Datum
Rat der Stadt Neuss	22.09.2023

Inhalt der Mitteilung:

Hinweis:

Bezugnehmend auf die Beratung im APSM am 07.09.2023 sowie die Beschlussfassung zum Antrag der CDU (61/639/2023) mit entsprechenden Prüfaufträgen wird die Mitteilung der Verwaltung fortgeschrieben und am Ende eine Beschlussempfehlung für den Rat gegeben. Die Ergänzungen sind zur einfachen Auffindbarkeit „fett, kursiv“ hervorgehoben.

In Ausführung der Beschlüsse des Rates zum Integrierten Klimaschutzkonzept (IKK – vgl. Beschluss des Haupt- und Sicherheitsausschusses am 29.01.2021 – HASI/17/002, Vorl.-Nr. 19/087/2020) und des Mobilitätsentwicklungskonzeptes (MEK – vgl. Beschluss des Rates am 11.11.2022 TOP 14 – Rat 17/016/2022 – Vorl.-Nr. 61/464/2022, Steckbrief Nr. 5, Anlage 1) wird die Tiefgarage am Rathaus (Zufahrt über Michaelstrasse) nach der notwendigen Sanierung überwiegend in ein öffentliches „Radhaus“ zum sicheren Abstellen und Ausleihen von Fahrrädern umgewandelt (siehe Anlage 2/3). Die Nutzung der Tiefgarage als öffentliches Parkhaus für Kurzzeitparker muss aufgegeben und der verbleibende Teil der Stellplätze kostenpflichtig für PKW auf Anwohner sowie (Dauer-)Parker beschränkt bleiben, die zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes des Rathauses notwendig sind.

Für Kurzzeitparker, die Termine im Rathaus wahrzunehmen haben (kombinierte Termin- und Parkplatzbuchung), wird ein Angebot geschaffen. Dies kann u.a. über eine digitale Kennzeichenerfassung und Parkraum-Organisation sichergestellt werden.

Zur weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. des Rathauses durch Individualverkehre beabsichtigt die Sparkasse Neuss auf Anregung der Stadt Neuss, die Nutzung ihrer Tiefgarage in der Michaelstrasse (direkt gegenüber der bisherigen Tiefgarage des Rathauses) in ihren Öffnungszeiten für Kurzzeitparker zu erweitern. Hierdurch sollen insbesondere Gremiensitzungen des Rates und seiner Ausschüsse auch durch Individualverkehre der Mandatsträger*innen erreichbar bleiben. Die Verwaltung beabsichtigt, eine entsprechende Vereinbarung mit der Sparkasse Neuss abzuschließen.

Die Stadt Neuss hat die Sparkasse Neuss darum gebeten, die Öffnungszeiten ihrer Tiefgarage auf die bisherigen Öffnungszeiten der Rathaustiefgarage für den Zeitraum der Sanierung der Rathaus-Tiefgarage gegen Kostenübernahme anzupassen.

Die Sparkassen-Tiefgarage ist frei anfahrbar. Bei einer angenommenen, ähnlich geringen Auslastung wie bei den weiteren städtischen Parkbauten der City Parkhaus GmbH kann von einer hohen Kapazitätsreserve ausgegangen werden. Diese kann mit Schließung der Rathaus-Tiefgarage infolge der anstehenden Bauarbeiten beziehungsweise der künftig reduzierten Verfügbarkeit von Kurzzeit-Parkplätzen nach Abschluss der Bauarbeiten in Anspruch genommen werden.

Die kostenfreie erste Stunde in der Sparkassen-Tiefgarage wird analog zu der für die städtischen Parkbauten beschlossene Laufzeit bis 30.6.2024 bei der Sparkasse Neuss angefragt. Hierfür wäre eine Kostenübernahme der reduzierten Einnahmen durch die Stadt Neuss zu erwarten, die sich im sechsstelligen Bereich befinden dürfte .

Zudem wird ebenfalls entsprechend der Beschlussfassung des Rates die Anpachtung und Wiederinbetriebnahme der Tiefgarage des ehemaligen Galeria-Kaufhauses durch die städtische City-Parkhaus GmbH unter Anwendung ihrer (günstigeren) Tarifstruktur sowie Ausweitung der Nutzung als Quartiersgarage der Innenstadt vertraglich finalisiert. Die 330 Stellplätze sollen voraussichtlich ab Oktober 2023 parallel zur sanierungsbedingten Schließung der Rathaustiefgarage wieder nutzbar sein und möglichst dauerhaft erhalten bleiben sowie perspektivisch über den Rheinwallgraben erschlossen werden.

Weiterhin sind seit September 2023 auch zur Förderung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der kostenlosen Straßenbahn in der Innenstadt die neuen kostengünstigen Parkmöglichkeiten der Neusser Marketing GmbH & Co KG an der Stadthalle (erste Stunde kostenlos, jede weitere Stunde ein Euro) gestartet. Die Stadtwerke Neuss wird gemeinsam mit der Verwaltung die dort geplante Mobilitätsstation zügig realisieren.

Im Einzelnen teilt die Verwaltung hierzu Folgendes mit:

Bei den seit 2018 laufenden Vorbereitungen der Betonsanierung in der TG Rathaus hat das bisher beauftragte Ingenieurbüro den Bedarf für umfassende und tiefgreifenden Sanierungsmaßnahmen ermittelt. Durch verschiedene zusätzlich beauftragte Untersuchungen in den letzten Jahren wurde die Karbonatisierungstiefe und das Schadensbild in den Wand-, Stützen- und Deckenbereichen konkretisiert.

In der Kostenschätzung aus dem Jahr 2020 ging die Verwaltung von Kosten in Höhe von bis zu 3,3 Mio. € brutto aus. Das zur Beratung hinzugezogene Ingenieurbüro LPI teilt die Auffassung der Verwaltung zur Sanierung und hat eine entsprechende Methode zur nachhaltigen Sanierung der Betonteile vorgeschlagen. Im Wesentlichen muss die stark betroffene Decke zwischen U1 und U2 intensiv bearbeitet und vor weiteren Beschädigungen geschützt werden. Da zeitgleich auch die gesamten technischen Anlagen (Lüftung, Sprinkler, Beleuchtung, usw.) ausgetauscht werden müssen, ist die TG Rathaus aus Sicherheitsgründen während der Bauarbeiten (ca. 12 Monate) komplett zu schließen. Die Arbeiten sind aus Gründen der Verkehrs- und Standsicherheit zwingend notwendig und können nicht auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

Hierdurch entfallen insgesamt 89 öffentliche Stellplätze, die aktuell noch durch die NBI GmbH an die City-Parkhaus GmbH verpachtet werden und 31 (inkl. 5 als Baulast eingetragene) nichtöffentliche Stellplätze der NBI GmbH. Damit nutzt die Stadt Neuss für die rund 850 im Rathaus beschäftigten Mitarbeiter*innen insgesamt 26 Parkplätze der Tiefgarage Rathaus.

Im Rahmen eines Stellplatznachweises hätte die Stadt Neuss nach der Baugenehmigung aus dem Jahr 1988 insgesamt 213 Plätze per Baulast nachzuweisen. Entsprechende baurechtlich geprüfte und gestempelte Unterlagen als Stellplatzberechnung hierzu liegen nicht vor. Die weitere Recherche hat ergeben, dass es keine Baulasten als öffentliche Sicherung zu Gunsten der Stadtverwaltung gibt.

Die Gesamtauslastung aller Parkhäuser der City-Parkhaus GmbH liegt in der Regel bei 60 Prozent. An manchen Tagen kann es vormittags bzw. über die Mittagszeit insbesondere bei der Rathaustiefgarage schon einmal zu einer stärkeren Frequentierung kommen. Der Öffentlichkeit stehen auch während der Sanierungszeit die Parkhäuser der City-Parkhaus GmbH Niedertor, Rheintor und Tranktor zur Verfügung. Daneben sind noch durch Dritte betriebene Parkhäuser, wie das Parkhaus am Rheinwallgraben (gegenüber Galeria Kaufhof), vorhanden. Die Sparkasse Neuss wird außerdem die Öffnungszeiten für ihr Parkhaus mit Zusicherung der daraus resultierenden Mehrkosten durch die Stadt Neuss/NBI ausweiten (s.o.).

Derzeit führt die NBI zusammen mit der City-Parkhaus GmbH entsprechend dem Ratsauftrag Verhandlungen zur Anpachtung der Tiefgarage der ehemaligen Galeria-Kaufhof. In Ausführung des politischen Beschlusses hierzu wird eine kurzfristige Wiederinbetriebnahme angestrebt. Zudem soll hier eine günstigere Tarifstruktur angewendet werden und die Nutzung als Quartiersgarage ausgebaut werden. Hierdurch würden zusätzlich 330 Stellplätze für die Öffentlichkeit aktiviert.

Ferner wird der Parkplatz Stadthalle zu einem kostengünstigen Tarifkonzept (Einführung der kostenfreien ersten Stunde, jede weitere Stunde ein Euro) angeboten und begleitend eine (versuchsweise) kostenfreie Anbindung durch die kostenfreie Straßenbahn in die Innenstadt angeboten.

Mit den dargestellten Maßnahmen führt die Verwaltung die vom Rat, seinen Arbeitsgruppen und Ausschüssen beschlossenen Maßnahmen aus (vgl. dazu u.a. Ratsbeschluss vom 01.04.2022 zum Verkehrsversuch, RAT/17/012, TOP 19.1, Beschluss Nr. 4; Beschluss des Rates vom 11.11.2022 zum MEK, RAT 17/016/2022 mit Steckbrief Nr. 5 zur Rathaustiefgarage, TOP 14; Beschluss des Rates zum IKK, HASI/17/002 – dort insb. Maßnahmen-Nr. 1, 7, 8 und 17; Ratsbeschluss am 24.06.2022 zum Leitbild Innenstadt, RAT/17/014, TOP 10, sowie diverse weitere Beratungen und Beschlüsse dazu in den zugeordneten Arbeitsgruppen und Ausschüssen insbesondere im UA Mobilität sowie im APSM).

Erforderlich im Sinne einer Minimierung der Parksuchverkehre ist neben der neuen Funktion als Fahrradparkhaus allenfalls eine Folgenutzung für Pkw mit einer Nutzungsbeschränkung auf Anwohner und (Dauer-)parker, die zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes des Rathauses erforderlich sind.

Dazu ist im Rahmen der Sanierungsplanung festgestellt worden, dass mit der Folgenutzung für Pkw die Sanierungskosten um einen Betrag von rund 1 Mio. € steigen, da die Eingriffstiefe in den Beton im Bereich einer „Radstation“ geringer ist, als im Bereich von Pkw-Stellplätzen. Angemerkt sei auch, dass durch eine öffentliche Nutzung der Rathaus TG kein zusätzlicher Stellplatz für die Öffentlichkeit entsteht.

Historie der Tiefgarage am Rathaus

In der Planung, Beschlussfassung und Konzeption zur Rathaus-Tiefgarage ist man grundsätzlich von einer reinen Eigennutzung ausgegangen.

So ist in der Hauptausschuss-sitzung vom 15.05.1985 festgestellt worden:

„Ob und wie die Tiefgarage auch für eine öffentliche Nutzung zur Verfügung gestellt werden soll, z.B. an Wochenenden (z.B. langer Samstag) oder nur zu bestimmten Anlässen (z.B. Schützenfest) kann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.“

Die Bauordnung der Stadt Neuss hat der Stadt Neuss bei Erstellung des Rathauses bereits eine Baulast von weiteren 104 Stellplätzen auferlegt, die im damaligen Parkhaus der Firma Horten nachgewiesen werden mussten.

In der Hauptausschusssitzung vom 22.06.1988 wurde ausgeführt, dass für die rund 750 Arbeitsplätze (heute sind es rund 850 Arbeitsplätze) ein konkreter Parkplatzbedarf von 213 Plätzen besteht. Zur Nutzung durch Kurz- und Dauerparker wurde dargelegt, dass für „beide Nutzungsarten ... die Tiefgarage nicht ausgestaltet...“ und „die Planung darauf nicht ausgerichtet...“ ist. Im Juli 1988 ist dann eine politische Diskussion entstanden, in deren Folge die Planungen für ein (teil-)öffentliches Parkhaus angepasst wurden. Die Mehrkosten betragen rund 1 Mio. DM - zuzüglich der Kosten für die in anderen Parkhäusern/-plätzen notwendigen Ersatzanmietungen. Seit der Eröffnung am 10.08.1990 ist das Parkhaus in der heutigen Form in Betrieb. In der politischen Diskussion war damals bereits klar, dass die „öffentliche Nutzung“ der Rathaus-Tiefgarage die Parkplatzsituation in Neuss nicht verändert, da Parkplätze dafür an anderer Stelle nicht mehr zur Verfügung stehen.

Ein grundsätzliches Problem stellt die Zufahrt dar. Auf Grund der 1988 ausgelösten Diskussion hat die Verwaltung festgestellt: „Für die Öffentlichkeit kommen 62 Parkplätze in Betracht. Für die Stadt bleiben noch 72 Plätze. Für die Öffentlichkeit kämen weitere Plätze am Wochenende hinzu. Problematisch sind einige Sicherheitsfragen und die Verkehrsführung in der Michaelstraße.“

Zufahrtssituation zur Tiefgarage Rathaus

Die Anbindung der TG Rathaus erfolgt über die Kallengasse bzw. die Michaelstraße. Die Michaelstraße ist vom Hamtor aus kommend als Verkehrsberuhigter Bereich und Fahrradstraße ausgewiesen. Mit diesen Maßnahmen ordnet die Stadt Neuss den Fahrrad- und PKW-Verkehr im Innenstadtbereich auf Grundlage der Beschlüsse des Rates der Stadt Neuss zum Klimaschutz und zur Mobilitätswende neu.

Durch die Verlängerung von Öffnungszeiten im Parkhaus der Sparkasse und einem günstigen Angebot auf dem Stadthallenparkplatz bleiben die Parkmöglichkeiten für eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt vorhanden. Hierdurch werden Parksuchverkehre deutlich reduziert. Schwerbehindertenparkplätze für Mitarbeitende werden derzeit nur im öffentlichen Raum genutzt. Insgesamt befinden sich in unmittelbarer Nähe des Rathauses 6 Parkplätze für Schwerbehinderte. Zukünftig sollen sie in der Tiefgarage einen Parkplatz erhalten, was zu einer weiteren Entlastung der öffentlichen Parkplätze führen wird.

Mit der geänderten Nutzung der Tiefgarage Rathaus als „Radhaus“ wird die Michaelstraße von erheblichen Parksuchverkehren befreit und die Probleme bei der Zufahrt zur bisherigen Rathauftiefgarage gelöst (vgl. dazu bereits u. a. in der Mitteilung der Verwaltung zur Bewertung des Verkehrsversuchs Radachse Innenstadt, Vorlagen-Nr. 69/124/2022, S. 6 Absatz 3). Gleichzeitig schafft die Stadt Neuss in hoher Zentralität der Innenstadt, in Zielpunktlage und unmittelbarer Nähe zur Anbindung an den Radschnellweg nach Düsseldorf ein sicheres und öffentliches Fahrradparkhaus („öffentliches Radhaus“) für alle Bürger*innen und Besucher*innen des Rathauses und der Innenstadt. In der Mitteilung heißt es:

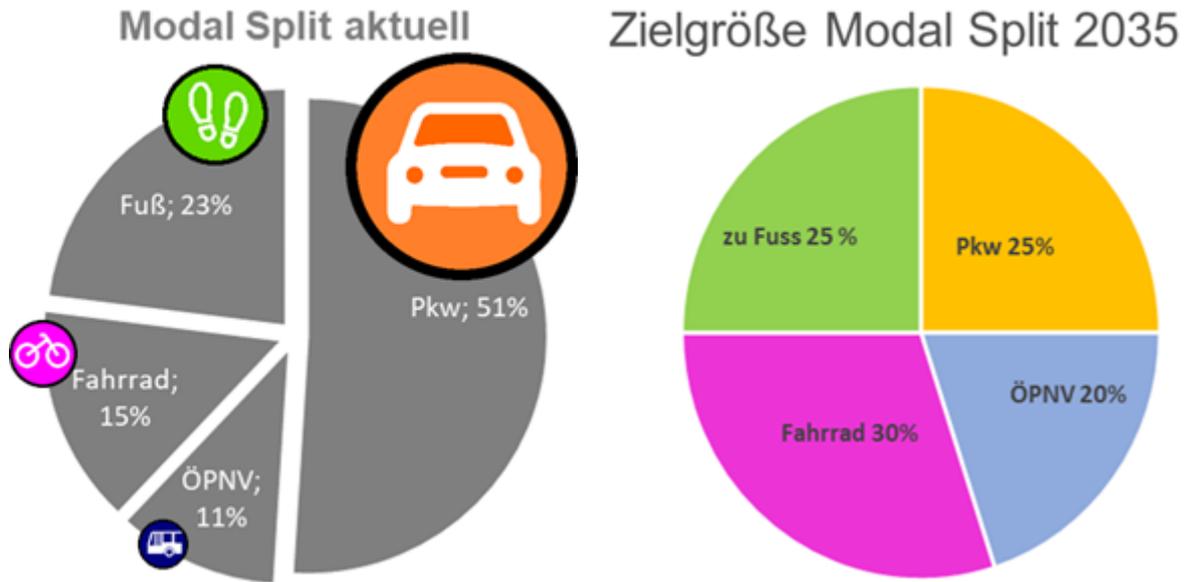
„Es wird davon ausgegangen, dass bei Fortbestand einer temporären Sperrung der Sebastianusstraße sich die Situation in den kommenden Monaten in der Hamtor-/Michaelstraße weiter regulieren wird. Allerdings bleibt dieser Straßenzug aufgrund seiner beengten Verhältnisse störanfällig und im Blickfeld von weiteren Maßnahmen. Insoweit empfehlen sich mittelfristig Gedanken über die Reduzierung der Verkehre in dieser Straße, beispielsweise durch eine veränderte Steuerung der Nutzung der heute hoch nachgefragten Rathaus-Tiefgarage.“ Die nach Umbau zum „Radhaus“ noch verbleibenden PKW-Stellplätze sollen, soweit diese als Dauerparkplätze zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes des Rathauses erforderlich sind, weiterhin zur Verfügung gestellt werden. Die von der Verwaltung in anderen Parkhäusern zur Sicherstellung des Dienstbetriebes angemieteten Stellplätze würden nach Abschluss der Sanierung in die Tiefgarage Rathaus umgelegt. Damit steht der Öffentlichkeit in den anderen Parkhäusern dieser Parkraum zusätzlich zur Verfügung. Soweit daneben freie Parkplätze zur Verfügung stehen, können diese Anwohnenden als Dauerparkplatz zur Verfügung gestellt werden (Quartiersgarage).

Die Verwaltung stärkt durch die Maßnahmen auch die Nutzung des Umweltverbunds in ihrer Mitarbeiterschaft durch ein ambitioniertes modernes betriebliches Mobilitätskonzept. Neben der Förderung der ÖPNV Nutzung durch Einführung des Deutschlandtickets als Jobticket und die nunmehrige Schaffung des eines sicheren und wetterfesten Fahrradparkhauses – auch zur Nutzung für die Mitarbeitenden, arbeitet die Stadt Neuss gegenwärtig daran, ihren PKW-Stellplatzbedarf nachhaltig zu reduzieren. Die dadurch freiwerdenden PKW-Stellplatzkapazitäten werden der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Im Rathausinnenhof ist zudem in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Neuss ein Car-Sharing-System für die Verwaltung installiert und soll später für die Bürgerschaft nutzbar gemacht werden. Der Öffentlichkeit würden dann hier auch rund 10 Sharing-Pkw zur Verfügung stehen.

Die Mobilitätsnetzwerk GmbH hat während der Coronazeit die Mobilität der Beschäftigten der Stadt Neuss untersucht und festgestellt, dass rund 600 Mitarbeiter*innen (190 häufig, 400 gelegentlich) Fahrten mit dem privateigenen Pkw für dienstliche Zwecke unternehmen. Eine Teilbetrachtung von 115 Fahrzeugen hat eine Kilometerleistung von über 900.000 km ergeben. Das „Radhaus“ soll die Mobilitätswende der Verwaltung konkret mit ausgestalten.

Zielsetzung IKK und MEK sowie Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt für Besucher mit allen Verkehrsträgern bei Vorrang des Umweltverbundes

Um den gegenwärtigen Herausforderungen im Zuge des Klimawandels und der knapper werdenden Ressourcen auch im Verkehrssektor adäquat begegnen zu können, ohne Mobilität einzubüßen, hat die Stadt Neuss ein Mobilitätsentwicklungskonzept (MEK) erstellen lassen. Damit verbindet sich gleichzeitig die Chance auf attraktivere öffentliche Räume, mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität und eine insgesamt lebenswerte Stadt. Mit dem Ratsbeschluss vom 11.11.2022 wurde die Zielgröße 75% Umweltverbund-Anteil am Modal Split bis 2035 zu erhalten, beschlossen. Dies folgt hiermit den Zielen des fortgeschriebenen Integrierten Klimaschutzkonzeptes aus dem Jahr 2020 (Klimaneutralität bis 2035).



Quelle: MEK 2022

Das Ziel des IKK ist die Verringerung der CO₂-Emissionen im Neusser Stadtgebiet bis zum Erreichen der Klimaneutralität (Def. Umweltbundesamt: 1 tCO₂/a pro Einwohner) in 2035. 2020 lag die CO₂-Gesamtemission im Neusser Stadtgebiet bei 1.847.231 t CO₂. Daran hatte der Sektor Verkehr einen Anteil von 20% (359.900 t CO₂) und ist damit zweitgrößter Emittent nach dem Sektor Industrie (siehe Energie- und Treibhausgas-Bilanz 2019-2020 - Stadt Neuss). Im Sektor Verkehr werden alle 5 Jahre für die Stadt Neuss neue Daten zum Mobilitätsverhalten erhoben (zuletzt 2018). Darauf aufbauend können CO₂-Bilanzen für die unterschiedlichsten Verkehrsträger (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Straßenverkehr) abgeleitet werden.

Das nun beschlossene Mobilitätsentwicklungskonzept (MEK) für die Stadt Neuss hat das Ziel, eine harmonische Verteilung der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) mit einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die folgende Aufteilung soll bis 2035 erreicht werden:

- 30 % Radverkehr
- 20 % ÖPNV
- 25 % Fußverkehr
- 25 % MIV

Aus der Verkehrsmittelwahl lässt sich dann die Verkehrsleistung und CO₂-Einsparung zu davor berechnen. Für das Erreichen hat das MEK sieben verschiedene Handlungsfelder mit den jeweiligen Werkzeugen (IKK-Maßnahmen entsprechend) festgelegt. Der Radverkehr birgt hier das größte Potenzial.

Idee und Konzept

Die Idee der bewachten Fahrradparkhäuser wurde vom Land Nordrhein-Westfalen aufgegriffen. Mittlerweile gibt es in NRW 66 Radstationen mit über 18.000 Stellplätzen. Eine Entlastung für die Innenstadt wird sich in jedem Fall aus dem Bereich der Mitarbeitenden der Verwaltung darstellen lassen, da aufgrund der Topographie und in Abhängigkeit der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsstelle ein Anreiz besteht, auf den eigenen PKW zu verzichten.

Vor allem Pendler/-innen profitieren von den sicheren Abstellmöglichkeiten und erleben keine bösen Überraschungen mehr.

Rund 80% aller Wege starten oder enden zu Hause, daher beginnt Radverkehrsförderung am Wohnort. Ebenso wichtig wie die Bereitstellung von Stellplätzen an den Zielpunkten des Fahrradverkehrs, ist die Installation von geeigneten Abstellanlagen als Anreiz für eine häufigere Fahrradnutzung. Erhöht werden könnte dieser Anreiz auch durch das Angebot von „Poolfahrrädern“, die durch die Stadt zur dienstlichen Nutzung bei Außenterminen vorgehalten werden. Die Überwindung von Treppen für das Abstellen des Fahrrades stellt sich als elementares Hindernis für eine bequeme und spontane Nutzung heraus. Leicht zugängliche Abstellanlagen fördern hingegen wesentlich die Nutzung des Fahrrades. Stellplätze sollten deshalb möglichst ebenerdig, oder über eine Rampe erreichbar sein, um eine schnelle Verfügbarkeit des Fahrrades sicherzustellen. Tiefgaragen zum Fahrradparken kommen in Betracht, wenn eine radfahrtaugliche Erschließung und ein Diebstahlschutz gewährleistet sind.

Zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit der Kommune kann die Fahrradinfrastruktur durch weitere Elemente ergänzt werden. In vielen fahrradfreundlichen Städten wurden mittlerweile Fahrrad-Servicestationen mit den wichtigsten Werkzeugen und einer Druckluft-Pumpe für die SB-Pannenhilfe errichtet. Die Stationen sind öffentlich zugänglich und ermöglichen so rund um die Uhr kleinere Reparaturen am Fahrrad, mit dem Nachteil, dass hier oft Beschädigungen und Diebstähle der vorgehaltenen Werkzeuge erfolgen. Durch eine Aufstellung im „geschützten“ Bereich der Tiefgarage könnte dies minimiert werden.

Darüber hinaus stehen auch Ersatzteil-Automaten (z. B. Schläuche) zur Verfügung. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Nutzung von E-Bikes sollen auch entsprechende Lademöglichkeiten für Akkus geschaffen werden. Problematisch sind in diesem Zusammenhang allerdings unterschiedliche Akku-Modelle und Anschlüsse.

Anlage der Fahrradabstellplatzsatzung zur Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze

Nutzung	Richtwert
1 Wohnen	
1.1 Wohnung (ausgenommen in Ein- bzw. Zweifamilienhäusern)	1 Abstellplatz pro 40 m ² Gesamtwohnfläche
1.2 Kinder- und Jugendheim	1 Abstellplatz je 2 Betten
1.3.1 Wohnheim für Pflegepersonal, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer etc.	1 Abstellplatz je 2 Betten
1.3.2 Wohnheim für Studierende	1 Abstellplatz je 1 Bett
1.4 Stationäre Einrichtung	1 Abstellplatz je 30 Betten
1.5 Besondere Wohnformen für alte und betreuungsbedürftige Menschen	nach jeweiligem Einzelfall
2 Büro, Praxis	
2.1 Büro, Verwaltung	1 Abstellplatz je 120 m ² anzurechnende Nutzfläche
2.2 Räume mit erheblichem Besucherverkehr: Schalter-, Abfertigungs-, Beratungsräume, Arztpraxen und dergleichen	1 Abstellplatz je 90 m ² anzurechnende Nutzfläche
3 Verkauf	

Quelle: Stadt München: Fahrradabstellplatzsatzung München (FabS)

Nach der Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt München, würde sich hier bezüglich der Mitarbeitenden bzw. der Büroflächen, auch unter Berücksichtigung der die Verwaltung aufsuchenden Bürger*innen, ein „Bedarf“ von ca. 250 Stellplätzen ergeben. Um den unterschiedlichen Ansprüchen der Radfahrer gerecht zu werden, sind neben dezentralen Abstellanlagen für Kurzzeit-Fahrrad-Parker in der direkten Nähe ihres Ziels auch einige Stellplätze für Langzeit-Fahrrad-Parker (Mitarbeiter) vorgesehen.

Hauptnutzungs- und Einstellzeiten durch Ein- und Auspendler

Tag Uhrzeit	Montag		Dienstag		Mittwoch		Donnerst.		Freitag		Samstag		Sonntag	
	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus
0:00 - 5:00														
5:00 - 6:00			x	x			x							
6:00 - 7:00	x		x	x	x		x	x	x		x			
7:00 - 8:00	x		x	x	x		x	x	x		x			
8:00 - 9:00	x	x	x		x		x	x	x		x			
9:00 - 10:00	x	x		x			x			x				
10:00 - 11:00														
11:00 - 12:00														
12:00 - 13:00										x	x			
13:00 - 14:00										x	x			
14:00 - 15:00										x	x	x		
15:00 - 16:00	x			x			x			x	x	x		x
16:00 - 17:00	x		x		x		x		x		x	x	x	x
17:00 - 18:00	x		x		x		x		x		x			x
18:00 - 19:00			x				x		x			x	x	x
19:00 - 20:00												x		x
20:00 - 24:00												x		

■ Eingestellte Räder von Tagespendlern ■ Eingestellte Räder von Wochenpendlern
x Einstell- / Entnahmezeit

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Leitfaden für Fahrradstationen)

Die geplante Abstellanlage in der Tiefgarage Rathaus macht das Radfahren bequemer und attraktiver, bietet Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und auch gegen Witterungseinflüsse. Rahmenhaltersysteme gewährleisten eine hohe Standsicherheit.

So können Beschädigungen des eigenen oder fremden Fahrrades infolge eines Umfallens vermieden werden. Da Radfahrer zumeist ohnehin Anschlussmöglichkeiten für ihr Fahrrad suchen, haben Abstellanlagen zudem eine ordnende Funktion und vermeiden Probleme durch abgestellte Fahrräder in frequentierten Laufwegen (Passage am Rathaus).

Ein weiterer wirtschaftlicher Nutzen von Fahrradabstellanlagen besteht in der Vermeidung und Minderung der Betriebskosten für Anlagen des Kfz-Verkehrs.

Durch erhöhte Fahrradnutzung, Steigerung der Intermodalität und Umstieg vom MIV auf den ÖPNV wird eine Reduzierung des rechnerischen Bedarfs an Kfz-Stellplätzen erreicht. Fahrradabstellplätze benötigen nur etwa ein Achtel der Fläche eines Pkw-Stellplatzes und kosten lediglich etwa 10 % davon. Deshalb wird zur Förderung des Radverkehrs vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auch die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zu Lasten von Kfz-Stellflächen angeregt.

Bauliche Anforderungen an ein „Radhaus“

Eine Definition der Ziele für Errichtung und Betrieb einer zugangsgesicherten Abstellanlage ist notwendig, um eine Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und ideellen Zielen für das Betreiben treffen zu können. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass eine Gebühr bei einem Pendlerparkhaus (direkter Anschluss an eine ÖPNV Station) akzeptiert wird. Die Rathautiefgarage liegt zwischen den ÖPNV-Trassen von Rheinbahn und Stadtwerken, die den Hauptbahnhof mit der Innenstadt verbinden.

Wenn an eine reine Abstellmöglichkeit, ohne Reservierungssystem und Serviceangebot gedacht wird, sind die baulichen Anforderungen nach der abgeschlossenen Betonsanierung in der Tiefgarage eher gering.

Es muss eine räumliche Trennung der Verkehrsströme PKW und Fahrrad erfolgen, dies lässt sich durch einfache bauliche Maßnahmen erreichen. Die Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder müssen „sicher“ sein, also eine Sicherheit vor Diebstahl und Beschädigungen bieten. Dazu gibt es die verschiedensten Systeme am Markt. Das Abstellen des Fahrrades in einer zugangsgesicherten Abstellanlage erhöht die Sicherheit des Fahrrades, bietet aber keinen absoluten Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung durch andere Nutzer, unbefugte Personen oder Kriminelle. In der Regel wird eine Haftung durch den Betreiber für Diebstahl und Beschädigung in den Verträgen für die Nutzung der zugangsgesicherten Fahrradabstellanlage ausgeschlossen. Für einen erhöhten individuellen Schutz könnte die Nutzung von Fahrradboxen oder von Schließfächern innerhalb der Fahrradstation angeboten werden, hierfür würde dann ein erhobener Geldbetrag auch eher akzeptiert.

Eine Überwachung der Zugänge könnte durch ein Videoüberwachungssystem bzw. Zugangssystem erfolgen. Diese Systeme sind in fast allen ohne Servicebereiche ausgeführten Fahrradparkhäusern Standard. Eine Zugangssicherung erscheint unverzichtbar. Die Zugangssicherung dient dazu, Unbefugte am Öffnen bzw. Betreten einer Fahrradabstellanlage zu hindern und damit Diebstähle und Vandalismus an den abgestellten Fahrrädern zu vermeiden. Durch eine zusätzliche Sicherung des Ausgangs kann sichergestellt werden, dass immer nur ein Fahrrad pro Person beim Verlassen der Abstellanlage mitgenommen werden kann.

Eine personelle Zugangskontrolle ist kostenintensiv und nicht leistbar. Mechanische Zugangssysteme bestehen aus konventionellen Zylinderschlösser. Diese werden sowohl bei Fahrradboxen als auch bei Sammelschließanlagen weiterhin angewendet. Ihr Vorteil liegt darin, dass keinerlei Stromanschluss oder Datenverbindung für das Öffnen erforderlich ist und die Verwaltung rein manuell erfolgen kann. Elektronische Zugangssystemen lassen sich mit einer entsprechenden Hard- und Software einfach konfigurieren. Die Verwaltung kann durch einen Dienstleister übernommen werden und ist nicht an den Ort der Radstation gebunden. Die Nutzung kann einfach aufgezeichnet und anonym ausgewertet werden. Nutzer, die nicht gezahlt haben, können kurzfristig gesperrt werden.

Bei elektronischen Zugangssystemen sind sehr unterschiedliche Formen von Schließmedien möglich. Transponder /RFID-Chip Transponder, die berührungslos oder durch einfaches Auflegen funktionieren, haben den großen Vorteil, dass das Schließsystem wenig anfällig für Vandalismus ist. Lesegeräte mit Schlitz zum Einführen von Chip- oder Magnetkarten können dagegen durch Vandalismus gestört werden.

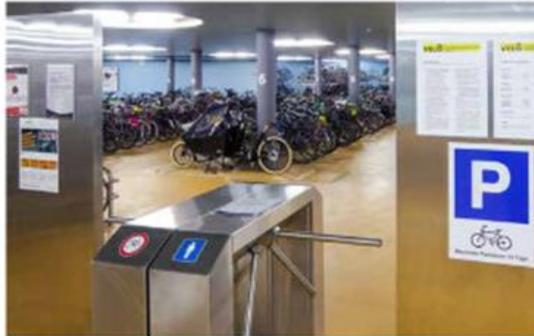
Die Nutzung eines Ticketsystems mit Ticketautomat ist dann sinnvoll und notwendig, wenn viele Kurzzeitkunden die Fahrradstation nutzen. Sie lösen ein Ticket am Eingang und bezahlen dies an einem Ticketautomaten innerhalb der Fahrradstation, bevor sie ihr Fahrrad wieder mitnehmen. Dies setzt ein System voraus, das sowohl beim Betreten als auch beim Verlassen erkennt, ob man mit oder ohne Fahrrad den Eingang passieren will. An einem Ticketautomaten können Tages-, Wochen-, Monats- oder Zehnerkarten verkauft werden. Der Einsatz von Smartphones zur Bedienung von Schließanlagen mittels Bluetooth-Technologie wird bisher nur von einzelnen Betreibern genutzt, dies aber bisher mit gutem Erfolg.

Eine regelmäßige Begehung der Fahrradstation richtet sich gegen Diebstahl in der Station und gegen unbefugten Aufenthalt von Personen. Dabei können gleichzeitig das ordnungsgemäße Abstellen der Fahrräder und die Sauberkeit der Räume überprüft werden. Eine Videoüberwachung wird in Radstationen vielfach zur Abschreckung und Aufklärung von Straftaten eingesetzt. Die Bilder werden auf einen Monitor übertragen, so dass vom Personal die Parkräume überblickt werden können. Bei besonderen Vorkommnissen kann auf Aufzeichnungen zurückgegriffen werden.

Außerdem kann die ordnungsgemäße Nutzung nachträglich kontrolliert werden. Selbst in Radstationen ohne Zugang für die Nutzer wird Videoüberwachung zur Abwehr von Betrugsversuchen durch die Kunden genutzt. Elektronische Zugangssysteme können einfach protokollieren, wer zu welcher Zeit den Eingang zur Sammelschließanlage oder Fahrradstation geöffnet hat, und im Falle einer weiteren Ausgangskontrolle auch die Aufenthaltszeit. Damit ist ein guter Überblick über das Nutzerverhalten möglich.



Drehkreuzanlage in Karlsruhe



Drehschranke in Basel



Drehkreuzanlage in Freiburg



Hinweis zur Videoüberwachung

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Leitfaden für Fahrradstationen)

Die Reinigung ist ein wesentlicher Aspekt beim Betreiben von zugangsgesicherten Abstellanlagen. Ein gepflegtes Erscheinungsbild sowohl innen als auch außen erhöht deren Akzeptanz. Der Innenraum wird durch das Betreten mit Fahrrädern gerade bei nasser Witterung und Schnee schnell verdreckt. Die Abstellanlagen und die Flächen zwischen den Fahrradständern und abgestellten Fahrrädern sind nur manuell zu reinigen. Durch ausreichend Abfallkörbe kann eine zusätzliche Verunreinigung durch die Nutzer minimiert werden. Bei einzeln vermieteten Fahrradboxen ist es dagegen praktikabel, die Reinigung den Nutzern zu überlassen. Auch Graffiti und Beklebungen müssen kurzfristig entfernt werden.

Fazit und Beschlussvorschlag der Verwaltung:

- 1. Die Verwaltung wird die Rathaustiefgarage nach Abschluss der Sanierungsarbeiten**
 - a) stufenweise und bedarfsgerecht als Fahrradparkhaus („Radhaus“) erweitern und**
 - b) für zwingend dienstlich begründete Dauerparker der Stadtverwaltung,**
 - c) als Quartiersparkhaus für Bewohner*innen und**
 - d) für Kurzzeitparker, die Termine im Rathaus wahrzunehmen haben (kombinierte Termin- und Parkplatzbuchung), zur Verfügung stellen.**

- 2. Die Verwaltung wird mit der Sparkasse Neuss abschließend verhandeln, dass die Sparkassentiefgarage im noch zu konkretisierenden Umfang die Reduzierung der Kurzzeitstellplätze der Rathaustiefgarage auffangen kann durch**
 - a) mit den der Rathaustiefgarage bzw. städtischen Parkbauten synchronisierte Öffnungszeiten und**
 - b) bei vertretbarem Kostenaufwand, die synchron zur Regelung für die städtischen Parkbauten der City Parkhaus GmbH vorgesehene freie erste Stunde sicher stellen.**

Anlagen

- Anlage 1: Steckbrief Rathaustiefgarage
- Anlage 2: TG_Entwurf_Final-PlanU2
- Anlage 3: TG_Entwurf_Final-PlanU3