

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	27.04.2023	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	02.05.2023	öffentlich
Finanz- und Personalausschuss	02.05.2023	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Radstation im Bunker am Hauptbahnhof Bielefeld</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.01 — Öffentliche Verkehrsflächen 11.12.03 — Verkehrliche Planung</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Umsetzung Mobilitätsstrategie</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>-</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Stadtentwicklungsausschuss, 18.05.2021, TOP 5.2 öffentlich, Ds-Nr.: 1584/2020-2025 Stadtentwicklungsausschuss, 21.03.2023, TOP 6.3 öffentlich, Ds-Nr.: 5818/2020-2025</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss und der Finanz- und Personalausschuss beschließen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Umnutzung und die Erweiterung des Bunkers unter dem Bahnhofsvorplatz am Hauptbahnhof zu einer Radstation wird weiterverfolgt. <ol style="list-style-type: none"> a) Um den Bedarf von 2.000 Fahrradstellplätzen zu decken, wird die Dimensionierung der Radstation gemäß Planungsvariante 4 (Bunker und südliche Erweiterung) weiterverfolgt. b) Die Zuwegung zur Radstation erfolgt über zwei Fahrsteige (eine Ausfahrt und eine Einfahrt) ergänzt durch eine Treppe auf dem Bahnhofsvorplatz sowie aufgrund zulässiger Rettungswegelängen erforderlichen Treppen und Fahrstühlen. 2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Frühjahr 2023 eine Interessensbekundung zum Einwerben von Fördermitteln einzureichen sowie ergänzende Fördermöglichkeiten zu prüfen. Die Planungen sind entsprechend der Vorgaben der Fördermittelgeber voran zu bringen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt die Nutzung des Bunkers vorzubereiten, die Verantwortlichkeiten für die Umsetzung zu klären und ein Betriebskonzept für den Betrieb der Radstation zu erstellen.
4. Die Eigenmittel der Stadt Bielefeld werden auf maximal 3,5 Mio. € festgelegt, dies entspricht 25% der aktuell ermittelten Gesamtkosten. Das Amt für Verkehr meldet in den Verwaltungsentwürfen zum Haushaltsplan 2024 ff. die notwendigen Haushaltsmittel an.

Begründung:

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 21.03.2023 auf entsprechenden Antrag der CDU unter TOP 6.3 die Verwaltung einstimmig beauftragt, sich am Förderprogramm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr mit einem innovativen Projekt zur Verbesserung der Fahrradabstellanlagen am Bielefelder Hauptbahnhof zu bewerben.

Hintergrund

Im Jahr 2019 wurde die bisherige Radstation am Hauptbahnhof, aufgrund baulicher Mängel, nach über 25-jähriger Nutzung abgerissen. Im Juni 2016 hat der Stadtentwicklungsausschuss der Verwaltung den Auftrag erteilt, mögliche Optionen einer neuen Radstation zu untersuchen. Daraufhin wurde mithilfe von Fördermitteln des Verkehrs Verbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) im Jahr 2019 eine Studie zur Machbarkeit einer neuen Radstation am Hauptbahnhof erstellt. Die Machbarkeitsstudie hat den Bedarf einer neuen Radstation bestätigt und den Bahnhofsvorplatz als geeignetsten Standort für die Radstation ergeben. Die Analyse ergab einen mittelfristigen Stellplatzbedarf von 2.000 am Hauptbahnhof. Langfristig wurde zudem ein Bedarf von insgesamt 4.000 Stellplätzen prognostiziert.

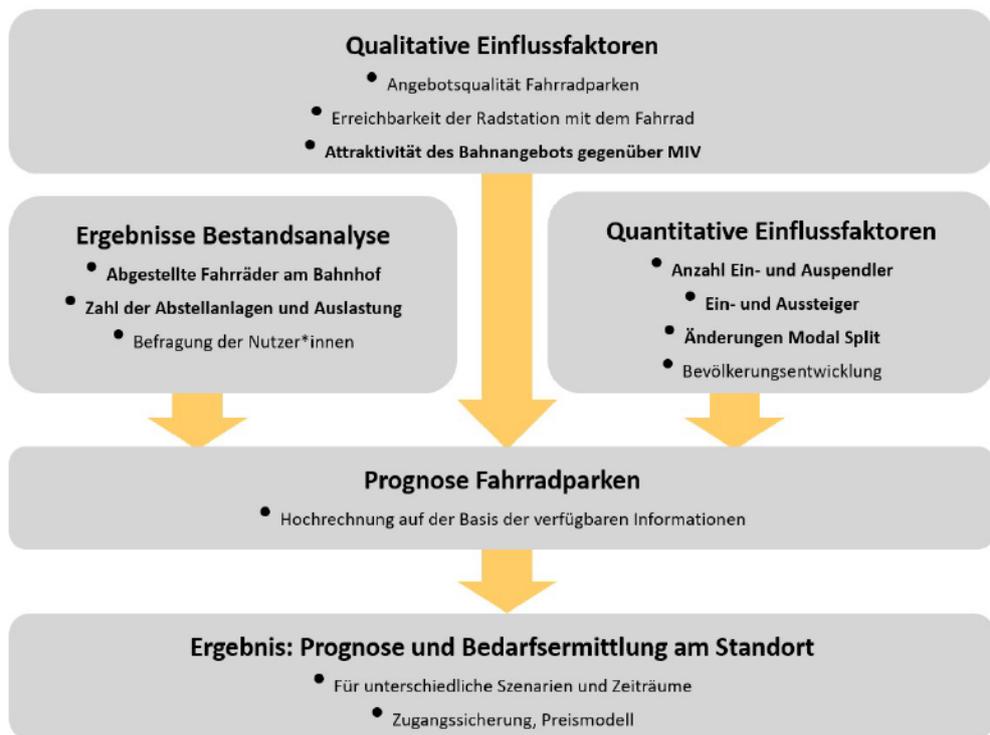


Abb. 1: Schematische Darstellung der Methode zur Bedarfsermittlung

Unter dem Bahnhofsvorplatz befindet sich ein ehemaliger Tiefbunker aus dem 2. Weltkrieg. Durch die Initiative des Radentscheides hat der Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung im Mai 2021 die Verwaltung damit beauftragt (DS 1584/2020-2025), eine Folgestudie zur Darstellung der allgemeinen Machbarkeit zur Nutzung des Bunkers als Radstation erstellen zu lassen. Wiederum durch eine Förderung des VVOWLs konnte das Büro Höke & Harnisch mit den Arbeiten beauftragt werden.

Mit einer Radstation im ehemaligen Tiefbunker würden verschiedenste baupolitische Ziele kombiniert. Die Umnutzung eines vorhandenen Bauwerks mit Ausrichtung auf ortsspezifische Bedingungen führt zu einem außerordentlichen Maß an Funktionsgerechtigkeit und integriert im besonderen Maße zudem sowohl wirtschaftliche Gesichtspunkte als auch Nachhaltigkeitskriterien. Innovativ ist nicht nur die Verbindung mit der baulichen Vergangenheit, sondern auch mit der stadtgesellschaftlichen Zukunft durch die Verbindung aller nachhaltigen Verkehrsmodi in einem „Umweltverbund-Hub“. Näher beieinander können Rad, Fußverkehr und ÖV (Fern-, Regional- und Nahverkehr) im Stadtzentrum nicht sein.

Während die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019 Fragen zur Ausstattung, Größe und Standort der Radstation klären konnte, wurde nun der am besten bewertete Standort am Bahnhofsvorplatz auf die grundsätzliche Realisierung einer Radstation überprüft. Während der oberirdische Teil in einem integrierten Stadtentwicklungskonzept zum Bahnhofsumfeld mitgedacht wird, steht die Umnutzung des ehemaligen Tiefbunkers sowie eine denkbare Erweiterung des Bunkers im Fokus dieser Machbarkeitsstudie (siehe Anlage 1).

Projektteam

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde von einem intensiven Beteiligungsverfahren begleitet. Aktuelle Arbeitsstände wurden in verschiedenen Gremien diskutiert und Anregungen immer wieder in die Bearbeitung aufgenommen.

Innerhalb des Lenkungskreises, welcher sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Deutschen Bahn, der Infostelle Fahrradparken der Deutschen Bahn, des Radentscheides, der moBiel GmbH, des Bauamtes, des Amtes für Verkehr sowie dem Gutachter zusammensetzt, wurde die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie intensiv begleitet. Aktuelle Bearbeitungsstände wurden diskutiert und geprüft. Weiterhin wurde die Strategieguppe Nahmobilität in drei Sitzungen über den Arbeitsstand und die nächsten Schritte informiert.

Die UAG Radstation (Unterarbeitsgruppe der Strategieguppe), bestehend aus interessierten Mitgliedern der Strategieguppe, hat in zwei Sitzungen den jeweiligen Stand der Machbarkeitsstudie besprochen und wichtige Kriterien zur Erschließung und Aufteilung des Bunkers festgelegt.

Aufgrund der engen Verknüpfung zwischen den Machbarkeitsstudien Radstation und Bahnhofsumfeld, wurden hier zusätzliche Abstimmungsgespräche zwischen dem Bauamt, dem Amt für Verkehr sowie den zuständigen Gutachterinnen und Gutachtern geführt. Dabei wurde sich darauf verständigt, dass zunächst die unterirdischen Anlagen inklusive Zugänge erfolgen sollten, bevor die Umgestaltung der Oberfläche im Rahmen des INSEK Bahnhofsumfeld beginnt. So können sich die beiden Projekte bestmöglich ergänzen.

Stellungnahmen der Projektteammitglieder sind in den Anlagen 2 und 3 dokumentiert.

Nutzungsmöglichkeiten im Bunker

Die Flächenverfügbarkeit und die grundsätzliche Möglichkeit einer Umnutzung des Bunkers konnten im Vorfeld bereits mit der DB als jetzigem Eigentümer geklärt werden. Eine Überlassung des Bunkers ist im Weiteren vertraglich zu regeln (z.B. über Nutzungsüberlassungsverträge, Eigentumsübertragung etc.). Hierbei sollte die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) des Landes NRW einbezogen werden. Grundsätzlich sehen sowohl die Stadt Bielefeld als auch die Deutsche Bahn hierdurch eine Chance, den Radverkehr nutzerfreundlich an das System Schiene anzubinden und somit einen weiteren Beitrag für die Verkehrswende zu leisten.

Der Grundriss des Bunkers ist mit eckigen Segmenten einer Halbkreisform angenähert. Die Außenwände sind 1,8 m dick, das Fundament und die Decke 1,4 m. In Längsrichtung sind 2 Unterzüge vorhanden, die auf Stützen von jeweils 2,00 x 1,00 m aufliegen. Diese sind nach Einschätzung der statischen Berater weiterhin erforderlich. Die lichte Höhe zwischen Fertigfußboden und Decke beträgt 2,74 m. Im Bereich der Unterzüge zwischen den Pfeilern sind nur 2,44 m vorhanden. Nach dem Ausbauplan hat der vorhandene keramische Bodenbelag einschließlich Bettung eine Höhe von 15 cm. Bei Verwendung eines dünneren Belages (z.B. Gussasphalt) kann die lichte Höhe um mindestens 10 cm erhöht werden.

Zunächst wurde festgestellt, dass ein Teilabriss des Bunkers (Decke und halbkreisartige Außenwand) zugunsten einer rechteckigen Neuanlage um die Geometrie optimaler für die Nutzung anzupassen nicht weiterverfolgt wird, da allein für die Aufnahme und Wiederherstellung der Oberflächen und den Abbruch Kosten von 600.000 bis 800.000 € entstehen würden.

Eine direkte Verbindung aus dem Bunker zum Fahrgasttunnel des Hauptbahnhofs mit den Bahnsteigzugängen war in der Vergangenheit seitens der DB kritisch beurteilt und abgelehnt worden. Erneute Gespräche haben dazu geführt, dass eine Verbindung unter Beachtung einiger Gesichtspunkte möglich wird. (siehe Stellungnahme der DB in Anlage 2)

Bei Beibehaltung des Bunkergrundrisses nach Entkernung, Einrichtung von Serviceangeboten sowie Flächen zum Abstellen von Sonderfahrrädern beläuft sich die Gesamtzahl der Stellplätze auf rund 800.

Erweiterungen

Im Zuge der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten zur Erweiterung und Erschließung des Bunkers untersucht (siehe Anlage 1: Kapitel 8). In nordöstliche Richtung ist die Ausbaumöglichkeit aufgrund der Lage der unterirdisch querenden Stadtbahn-Tunnelröhren begrenzt. Das größte Ausbaupotenzial liegt südwestlich des Bunkers. Auf dem Platz vor dem Leinenmeisterhaus ist ausreichend Fläche für ÖPNV, Mobilstation und Zugang zum Fahrradparkhaus vorhanden und eine gute Verknüpfung der Nutzungen möglich. Zur Deckung des ausgewiesenen mittelfristigen Bedarfs an 2.000 Stellplätzen wurde eine entsprechend große südliche Erweiterung des Bunkers untersucht (Variante 4).

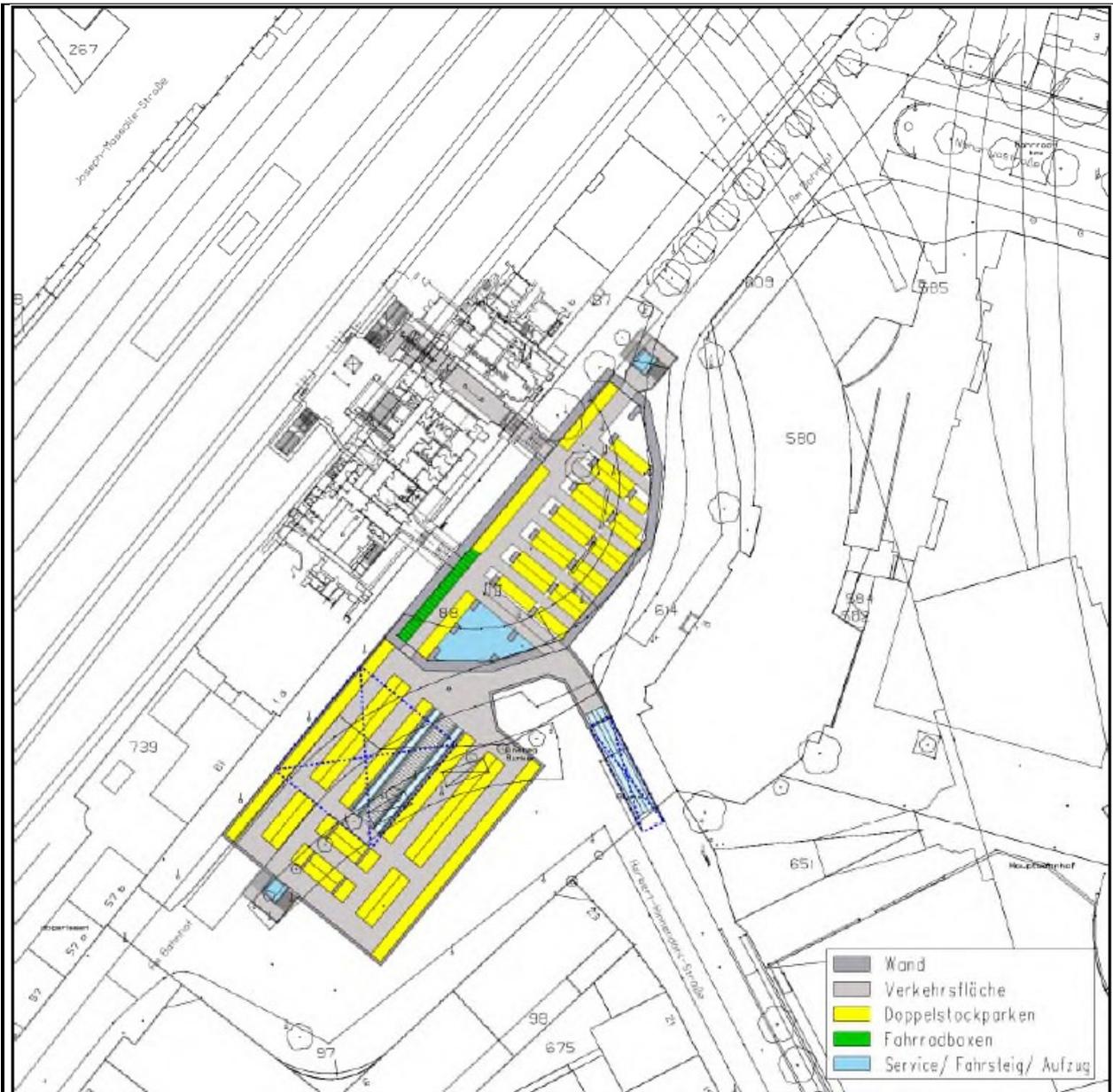


Abb. 2: Planungsvariante 4 - Bunker mit vergrößerter südwestlicher Erweiterung

Erschließung

In der Machbarkeitsstudie wurden unterschiedliche Zugangsvarianten über Rampen, Fahrsteige, Treppen und Aufzüge untersucht. Das vollautomatisierte Fahrradparken ohne direkten Zugang in den Bunker wurde aufgrund der geringen Kapazität durch die Geometrie des Bunkers und der hohen Kosten bereits im Vorfeld verworfen.

Für die Erschließung des Bunkers ist zu berücksichtigen, dass die maximal zulässige Rettungsweglänge von 35 m zu einem Ausgang ins Freie oder zu einer Treppe zu beachten ist. Sinnvoll ist jeweils eine Kombination von geräumigen Aufzügen und umlaufenden Fluchttreppen. So kann ein komfortables Angebot für herkömmliche Fahrräder und Lastenräder an Stellen angeordnet werden, wo aus Platzgründen keine Rampen, Fahrsteige oder Treppenrampen möglich sind.

In Kapitel 6.2 des Abschlussberichtes werden unterschiedliche Zugangsmöglichkeiten miteinander verglichen. Dabei wurden sowohl Sicherheits- als auch Komfortaspekte einbezogen, da nur ein attraktives Angebot eine entsprechende Nutzung nach sich zieht. Beispiele aus dem In- und Ausland wurden vom Gutachter besichtigt.

Ein zusätzlicher Zugang mittels Rampe oder Fahrsteig aus der Herbert-Hinnendahl-Straße ist aufgrund diverser verkehrsplanerischer und städtebaulicher Aspekte nicht zu empfehlen und im Hinblick auf die Erschließung nicht erforderlich. Eine Rampenlösung mit 6% Neigung erfordert mindestens eine Länge von 60 m. Bei einer Neigung von 10%, die nicht empfohlen wird, sind noch 40 m erforderlich. Im Ergebnis reichen alle Rampenlösungen entlang der Herbert-Hinnendahl-Straße bis in den Bereich des Stadtbahnzugangs. Folglich entsteht im Straßenraum eine deutliche Barriere für zu Fuß Gehende, Radfahrende und dem ÖPNV. Zwischen Überdachung des Steiges und der Bebauung „Bielefelder Hof“ verbliebe ein Zwischenraum von rund 4,50 m, welcher für die Fußverbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadtbahn bereits heute zu schmal ist. Die zwingend notwendige Ausstiegshaltestelle für den Busverkehr direkt am Stadtbahnzugang wäre bei einer Rampenlösung entlang der Herbert-Hinnendahl-Straße nicht mehr möglich. Aus städtebaulicher Sicht ist außerdem anzuführen, dass eine Überdachung der Rampe oder des Fahrsteigs die unmittelbare Sicht auf das Bahnportal aus der Herbert-Hinnendahl-Straße einschränken würde.

Die Rampe zu einem Fahrsteig zu verkürzen (hier sind höhere Steigungsraten möglich) wäre möglich, jedoch entsteht weiterhin eine entsprechende Barrierewirkung sowie die angesprochene Engstelle. Die Bushaltestelle könnte erhalten werden, jedoch ergibt sich ein hohes Konfliktpotenzial zwischen haltenden/ losfahrenden Bussen und der Zufahrt zum Bunker aufgrund von Fahrwegüberschneidungen zwischen Bus- und Radverkehr. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist auch diese Lösung nicht zu empfehlen.

Eine Fußverbindung zwischen Stadtbahn und dem Fahrgasttunnel durch den Bunker ist in Verbindung mit der Nutzung des Bunkers als Fahrradparkhaus aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Zugangsbeschränkung nicht kompatibel (vgl. Kapitel 8.3.4).

Ausstattung

Neben den fahrradbezogenen Dienstleistungen wie Reparatur, Verkauf von Rädern und Fahrradzubehör und des Angebots einer Fahrradwaschanlage sollten auch weitere Ausstattungen berücksichtigt werden, wie bspw. Lademöglichkeiten für E-Bikes, Druckluftpumpe und Schließfächer. Ein Angebot von Leihfahrrädern, die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsdienstleistungen, ein Café und ein Info-Point können mit einer Mobilitätsstation an der Oberfläche verknüpft werden. Weitere Angebote wie z.B. Toiletten, Büro- und weitere Lagerräume können im Bereich der optionalen Erweiterungsfläche realisiert werden.

Wichtig für die Akzeptanz des Fahrradparkens ist eine helle und Angsträume vermeidende Gestaltung von Rampen, Wänden, Böden und Decken. Hintergrundbeleuchteten Gestaltungselemente an den Wänden könnten aufgrund der geringen Deckenhöhe eine Alternative Beleuchtungsmethode sein (Beispiele siehe Anlage 1).

In der technischen Ausstattung sollte auf ein gutes Wegweisungs- und Informationssystem geachtet werden, auch eine Videoüberwachung der Radstation kann sinnvoll sein. Mit der Installation des digitalen Zugangssystems in der Radstation, wird der Zugang auf die Nutzenden beschränkt. Es soll die Möglichkeit zur kostenfreien Nutzung für 24 Stunden geben.



Abb. 3: Optionale Erweiterungsfläche

Empfehlungen

Um den mittelfristigen Bedarf an zugangsgesichertem Parken am Hauptbahnhof abzudecken, wird empfohlen das Projekt inklusive der Erweiterungsoptionen weiterzuerfolgen und sich um entsprechende Förderprogramme zu bewerben. Als Modellvorhaben von bundesweitem Beispielcharakter kann das Projekt entsprechende Strahlkraft entwickeln. Ein erster unverbindlicher Projektsteckbrief hat beim Fördergeber Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bereits reges Interesse geweckt.

Aufgrund der Kapazität von 2.000 Stellplätzen ist nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen der Zugang über eine Rampe/Fahrsteig ausreichend. Aktuelle Beispiele aus den Niederlanden (vgl. Anlage 1: 6.2.2 Fahrsteige) zeigen, dass die Abwicklung auch bei höherer Stellplatzzahl komfortabel möglich ist. Ein Fahrsteig je Richtung (Einfahrt und Ausfahrt) ggf. ergänzt durch eine Treppe ist daher die entsprechende Empfehlung der Verwaltung. Ergänzt werden diese ohnehin mit mehreren Aufzügen inkl. umlaufender Treppe. Im weiteren Planungsprozess muss eine angemessene Verortung der weiteren Zugänge mit Bezug auf den öffentlichen Raum des Bahnhofsplatzes gefunden werden.

Um die Ströme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden möglichst konfliktarm abzuwickeln wird empfohlen, den Zugang zur Radstation auf dem Bahnhofsvorplatz anzulegen. Diese Variante lässt sich gut in die parallel in Bearbeitung befindliche Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld unter Federführung des Bauamtes (siehe DS 5046/2020-2025) integrieren. Eine möglichst transparente Gestaltung kann an dieser Stelle gut mit einem Witterungsschutz über den Bushaltestellen und ggf. der Fußverbindung zum Stadtbahnzugang und zum Haupteingang des Bahnhofs verknüpft werden und schafft zusätzliche Helligkeit und Transparenz für das Untergeschoss.

Die im Jahr 2019 veröffentlichte Machbarkeitsstudie weist einen mittelfristigen Bedarf von 2.000 Stellplätzen rund um den Hauptbahnhof aus. Langfristig liegt dieser bei 4.000 Stellplätzen. Um dieser Nachfrage zu entsprechen, wird die Realisierung einer unterirdischen Radstation empfohlen. Sie deckt den mittelfristigen Bedarf und sorgt dafür, dass auf die langfristige Nachfrage mit oberirdischen, beidseitig des Bahnhofs befindlichen Restkapazitäten - von denen jedoch keine die Attraktivität der Radstation aufweist - zum Fahrradparken reagiert werden kann. Die beschriebenen Kapazitäten und Ausstattungsmerkmale entsprechen den im Vertrag mit dem Radentscheid unter §1 Punkt 9 vertraglich vereinbarten Planungen zur Errichtung einer Radstation.

Finanzierung

Seitens des BMDV gibt es aktuell das neue Förderprogramm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“. Die Auswahl der zu fördernden Vorhaben erfolgt in einem zweistufigen Verfahren:

1. Die erste Phase (bis zum 07.05.2023) umfasst die Einreichung einer Interessenbekundung, in welcher die Antragsstellenden das geplante Vorhaben skizzenhaft darstellen.
2. In einer zweiten Phase (Mitte 2023) werden die Antragsstellenden aufgefordert, einen vollumfänglichen Antrag einzureichen.

Die Förderquote beträgt grundsätzlich maximal 75 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben. In Ausnahmefällen, insbesondere bei finanzschwachen Kommunen ohne ausreichende Eigenmittel, kann die Förderquote bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben betragen. Ein möglicher Zuwendungsbescheid würde Ende 2023 eingehen.

Die vorgenommene Kostenschätzung, ohne Fördermittel, zur Errichtung einer Radstation im Bunker beläuft sich auf rund 12 Mio. €. Enthalten sind der Umbau des Bunkers (4 Mio. €), die Erweiterung in südwestlicher Richtung (7,5 Mio. €) sowie die in der Machbarkeitsstudie ausgewiesene optionale Erweiterungsfläche (0,3 Mio. €). Zu berücksichtigen ist, dass es sich hierbei um eine Indikation handelt, die mit Blick auf die geopolitische Lage und weitere Sachverhalte im Weiteren zu validieren ist.

Entsprechend der Leistungsbeschreibung wurde nur für die vom Gutachter empfohlene Variante eine Kostenermittlung vorgenommen. Zwar ist die Gesamtfläche der Variante 3 im Vergleich etwas geringer, jedoch ist hier ein weiterer Durchstich des Bunkers (nördliche Erweiterung) notwendig, weshalb die Gesamtkosten vergleichbar wären.

Im Zuge der weiteren Bearbeitung werden weitere Planungskosten anfallen, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau beziffert werden können. Aus diesem Grund wird davon ausgegangen, dass die Planungskosten 20% der Bausumme ausmachen (2,4 Mio. €). Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt die Höchstfördersumme bei 4,5 Mio. €, eine Kumulierung mit Landesmitteln ist möglich und muss zusätzlich eingeworben werden. Die Eigenmittel der Stadt Bielefeld werden auf maximal 3,5 Mio. € festgelegt, dies entspricht 25% der aktuell ermittelten Gesamtkosten. Eine erste Hochrechnung hat monatliche Betriebskosten in Höhe von ca. 18.000 € ergeben. Die Berechnung basiert dabei auf den bisherigen anfallenden Betriebskosten für zugangsgesichertes Fahrradparken in Bielefeld. Die genauen Kosten sind erst mit einem entsprechenden Betriebskonzept zu beziffern und können nach oben oder unten abweichen.

Tab. 1: Kostenaufstellung

Bestandteile	Kosten	Fördermittel
<i>investiv</i>		
Umbau des Bunkers	ca. 4 Mio. €	
südwestliche Erweiterung	ca. 7,5 Mio. €	
optionale Erweiterungsfläche	ca. 0,3 Mio. €	
Planungskosten	ca. 2,4 Mio. €	
<i>Unterhaltung</i>		
Betriebskosten	ca. 18.000 €/Monat	
<i>Förderung</i>		
Programm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“		4,5 Mio. €
Landesmittel		noch nicht kalkulierbar
Eigenmittelanteil *)	max. 3,5 Mio. €	

*) Das Amt für Verkehr meldet in den Verwaltungsentwürfen zum Haushaltsplan 2024 ff. die notwendigen Haushaltsmittel an.

Umsetzungsschritte

Die vorliegende Machbarkeitsstudie kann nur die grundsätzliche Machbarkeit mit einer groben Kostenschätzung aufweisen. Es konnte ermittelt werden, dass mit den entsprechenden Erweiterungen eine Radstation mit 2.000 Stellplätzen errichtet werden kann. Im Folgenden sind neben der Konkretisierung der Planung auch die Verantwortlichkeiten für die weitere Projektplanung zu klären. Die Nutzung des Bunkers ist über einen Gestattungsvertrag, Mietvertrag oder Kauf zu regeln und mit der Eigentümerin die Kosten dafür zu vereinbaren. Die Nutzungsvereinbarung ist so zu schließen, dass sie nicht förderschädlich ist. Ein detailliertes Betriebskonzept analog zum derzeitigen Betreibermodell der Radstation ist zu entwickeln. Alle weiteren Planungen sind eng mit dem Projekt Bahnhofsumfeld zu verzahnen. Die Zeitschiene ist bereits grob abgestimmt. Im Rahmen des Förderprojektes „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ ist die Fertigstellung der Radstation bis Ende 2026 anvisiert, die Umsetzung der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes würde voraussichtlich Mitte 2026 starten.

Beigeordneter

Adamski