

## Zwischenergebnis „Machbarkeitsstudie für ein Fahrradparkhaus im Bereich des Magdeburger Hauptbahnhof“

### 1. Nutzerpotenzial und Zahlungsbereitschaft

Das Nachfragepotential nach gesicherten Abstellplätzen wird auf Grundlage einer Befragung von 240 Personen im Umfeld des Hauptbahnhofs am 24.08.2016 zwischen 6 und 20 Uhr abgeschätzt. Das Kollektiv setzt sich etwa zu 43 Prozent aus Frauen und zu 57 Prozent aus Männern zusammen. 90 Prozent der Befragten waren zwischen 20 und 60 Jahre alt. Der Abschätzung des Kundenpotentials einer Fahrradstation liegt eine geschichtete Stichprobe mit

- 138 heutigen Radfahrern
- 102 Personen, die heute mit anderen Verkehrsmitteln zum Hauptbahnhof kommen

zu Grunde. Dabei sind berufliche Zwecke der Hauptreisegrund. Die heutigen Radfahrenden wurden überwiegend direkt an den Abstellplätzen im Umfeld des Hauptbahnhofs angesprochen. Die Nutzer anderer Verkehrsmittel wurden an den Ein- und Ausgängen des Hauptbahnhofs bzw. in der Bahnhofshalle interviewt.

Insgesamt wurden im Tagesverlauf 1.043 Fahrräder erfasst. Zu den unterschiedlichen Zeitpunkten waren zwischen 350 und 673 Fahrräder abgestellt. Die stärkste Nachfrage bestand zwischen 10 und 14 Uhr mit maximal 673 abgestellten Fahrrädern. Am Willy-Brandt Platz wurden insgesamt die meisten Fahrräder abgestellt, was auch durch den Einkaufsverkehr zum City Carré begründet ist. Im Tagesverlauf konnte eine kontinuierlich hohe Nachfrage auf dem Konrad-Adenauer-Platz festgestellt werden (siehe Abbildung 1).

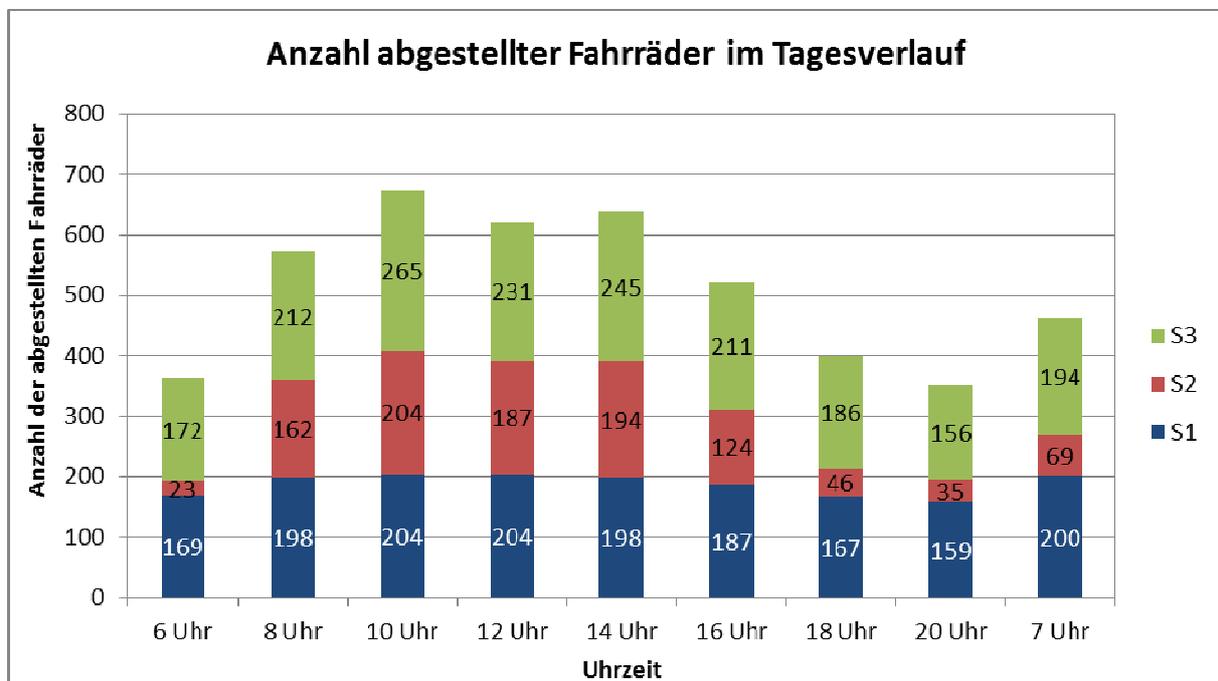
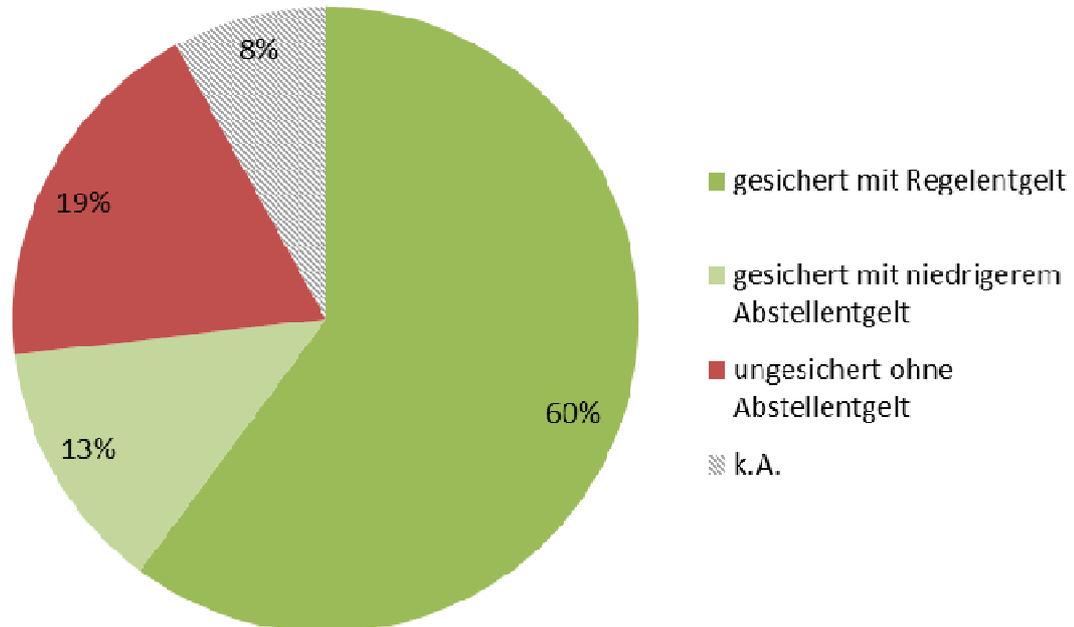


Abbildung 1: Zahl abgestellter Fahrräder zu bestimmten Zeitpunkten (ohne nicht fahrbereite Fahrräder)

60 Prozent der heutigen Fahrradnutzer würden für gesicherte Abstellplätze Gebühren in Höhe von 0,7 €/Tag, 7 €/Monat bzw. 70 €/Jahr akzeptieren. Weitere 13 Prozent der heutigen Radfahrenden würden die gesicherten Abstellplätze bei niedrigeren Gebühren nutzen (siehe Abbildung 2). Dabei wurde am häufigsten die Entgeltstaffelung 0,5 €/Tag, 5 €/Monat, 50 €/Jahr genannt. Radfahrer mit Fahrrädern augenscheinlich „guter“ und „mittlerer“ Qualität sind dabei anteilig häufiger bereit, Abstellgebühren zu zahlen.

## Künftige Abstellstandorte heutiger Radfahrender bei Regelentgelt\*/niedrigerem Entgelt



\* 70 Ct/Tag, 7 €/Monat, 70 €/Jahr

n = 138

Abbildung 2: Künftiger Abstellort bei Regelentgelt oder niedrigerem Abstellentgelt (Anteil an den heutigen Radfahrenden)

Bezogen auf die Zahl der in der Spitzenstunde abgestellten Fahrräder kommen damit knapp 500 heutige Fahrradnutzer als potentielle Kunden gesicherter Abstellplätze in Betracht. Für diese 500 Kunden sollte zusätzlich eine Kapazitätsreserve von 10 Prozent eingeplant werden, damit auch in Nachfragespitzen Ankommende freie Abstellplätze vorfinden, wenn Abfahrende sich noch in dem Fahrradparkhaus aufhalten. Als Kapazität für heutige Fahrradnutzer werden damit insgesamt etwa 540 Abstellplätze empfohlen.

Etwa 45 Prozent der Befragten, die heute mit anderen Verkehrsmitteln als dem Fahrrad zum Hauptbahnhof Magdeburg kommen, würden nach eigenen Angaben bei gesicherten Abstellplätzen grundsätzlich mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen oder von hier aus mit dem Fahrrad zu Zielen in Magdeburg und Umgebung fahren. 76 Prozent dieser potentiellen Radfahrer würden ihr Fahrrad bei Entgelten auf Basis von 0,7 €/Tag gesichert abstellen. Niedrigere Abstellentgelte würden den Anteil potentieller Kunden gesicherter Abstellplätze an den potenziellen Radfahrern nochmals um 15 Prozentpunkte erhöhen. Diese potentiellen Kunden eines Fahrradparkhauses rekrutieren sich zu 57 Prozent aus heutigen Fußgängern, zu 20 Prozent aus heutigen Pkw-Nutzern und zu 20 Prozent aus heutigen Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Für die Ermittlung des Nutzerpotentials von Personen, die heute mit einem anderen Verkehrsmittel als mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof kommen bzw. weiterfahren, werden zunächst die Ein- und Aussteigerzahlen vom Magdeburger Hauptbahnhof herangezogen. Etwa 8.750 Personen steigen täglich am Hauptbahnhof Magdeburg ein und aus (Quelle: Fahrgasterhebung marego 2013). Davon wird der Anteil der Umsteiger (0,8 Prozent), der aus den Befragungen ermittelt wurde, abgezogen. Zusätzlich werden 1.043 Personen abgezogen, die heute bereits mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof kommen bzw. von dort weiterfahren. Diese Zahl geht aus der Zählung der Fahrräder hervor. Gem. Untersuchungen des externen Dienstleisters zu anderen Fahrradparkhäusern wurde ein maximales Nutzerpotenzial von 9 Prozent der Personen mit anderen Verkehrsmitteln abzgl. Umsteigern ermittelt. Bei einer

geänderten Mobilität dieser Personen würde das Potenzial um weitere 700 Abstellplätze steigen.

Aus den Potenzialen der heutigen Radfahrenden (540 Abstellplätze) sowie Personen, die heute ein anderes Verkehrsmittel nutzen (700 Abstellplätze), ergibt sich langfristig für Magdeburg ein maximal vorzuhaltendes Potenzial von 1.240 gesicherten Abstellplätzen. Die Umsetzung kann modular erfolgen. Das heißt, dass in der ersten Stufe 540 gesicherte Abstellplätze geschaffen werden. In der zweiten Stufe sollten weitere 700 gesicherte Abstellplätze den Radfahrenden bereitgestellt werden.

## 2. Flächenbedarf und Abschätzung Investitionskosten

Der Flächenbedarf der ersten Ausbaustufe beträgt etwa:

- 750 Quadratmeter Bike+Ride Bereich (Doppelstockplätze mit Achsabstand 50 cm hoch/tief und 20 Plätze Sonderfahräder)
- Betrieb als Fahrradstation mit ergänzendem Service:
  - 20 bis 50 Quadratmeter Mieträder, ggf. auch LARA, das Lastenrad des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC)
  - 100 bis 120 Quadratmeter Servicebereich (Verkauf am Zweitstandort, Werkstatt, Sozialräume, Sanitärräume, Schließfächer)
- 25 Quadratmeter Treppenhaus/Aufzug bei mehrgeschossigem Parkhaus
- 80 bis 100 Quadratmeter Rampe bei externer Erschließung eines mehrgeschossigen Parkhauses

Die Investitionskosten der ersten Ausbaustufe können nach den Erfahrungen bestehender Fahrradparkhäuser wie folgt abgeschätzt werden:

- Vollautomatische Parkhäuser ohne Service:
  - Bis zu 120 Plätze je Parkhaus: Bei ausschließlich automatischen Anlagen 4-5 Parkhäuser in erster Ausbaustufe.
  - 3.100 €/Abstellplatz netto:
    - 1,5 Mio. € für vier Parkhäuser
    - 1,9 Mio. € für fünf Parkhäuser.
- Fahrradparkhaus mit 540 Bike+Ride Plätzen und Service:
  - Baukosten 4.200 €/Abstellplatz: netto: 2,3 Mio. €
  - Zusätzlich potentieller Grunderwerb (ein Standort):
    - 300 €/m<sup>2</sup> für baureifes Land im Mischgebiet Stadtfeld Ost (Bodenrichtwertkarte Stand 12/2014)
    - Etwa 500 m<sup>2</sup> Bedarf Grundfläche
    - Zusätzlich bis zu etwa 150.000 €.

## 3. Potenzielle Standorte

Für die Ermittlung des Vorzugsstandorts spielen die Quellen und Ziele der Radfahrenden eine entscheidende Rolle. Über 1/3 der Befragten nannten als Quelle bzw. Ziel den Stadtteil Stadtfeld Ost oder West. Die Altstadt wurde am zweithäufigsten genannt. Acht Befragte kommen aus bzw. fahren in das Umland Magdeburgs (siehe Abbildung 3, Abbildung 4). Dabei ist festzustellen, dass der Anteil der befragten Radfahrenden aus den westlichen Stadtteilen höher ist. Befragte, die aus der Altstadt und aus Buckau kommen bzw. dorthin wollen, sind deutlich öfter zu Fuß bzw. mit einem anderen Verkehrsmittel als dem Fahrrad unterwegs.

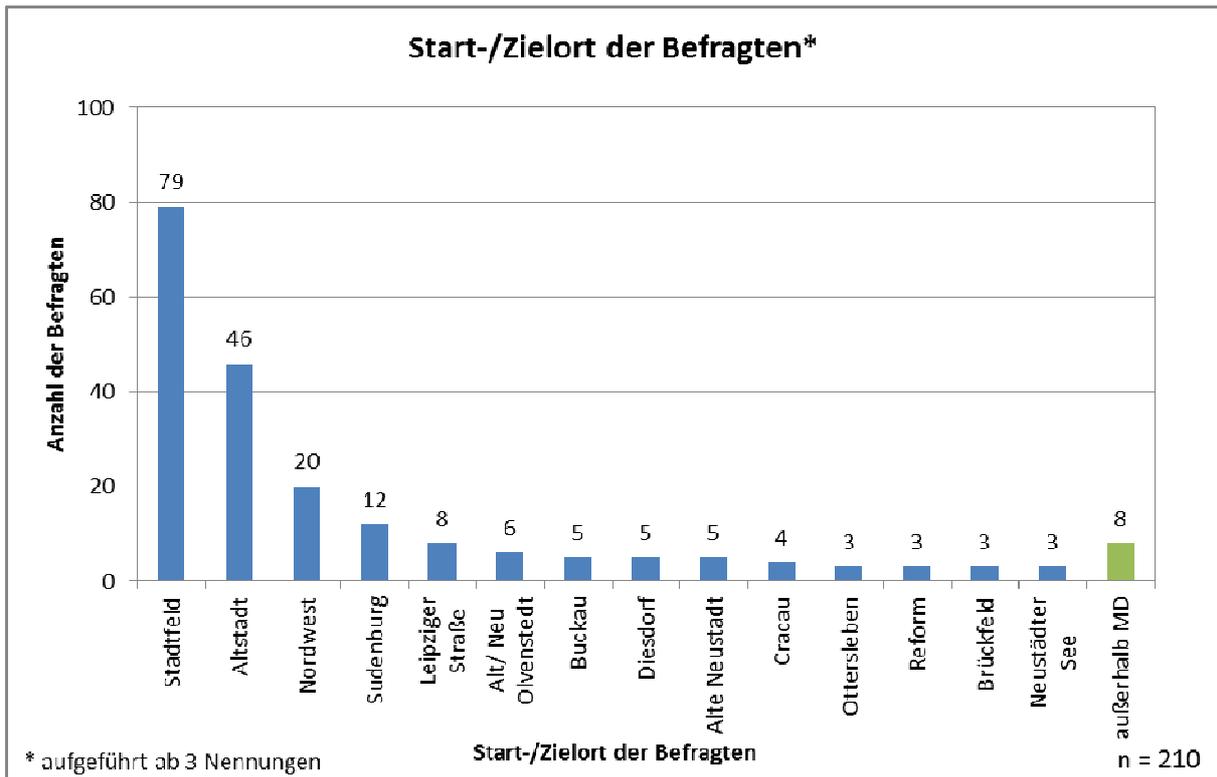


Abbildung 3: Start- und Zielorte der Befragten

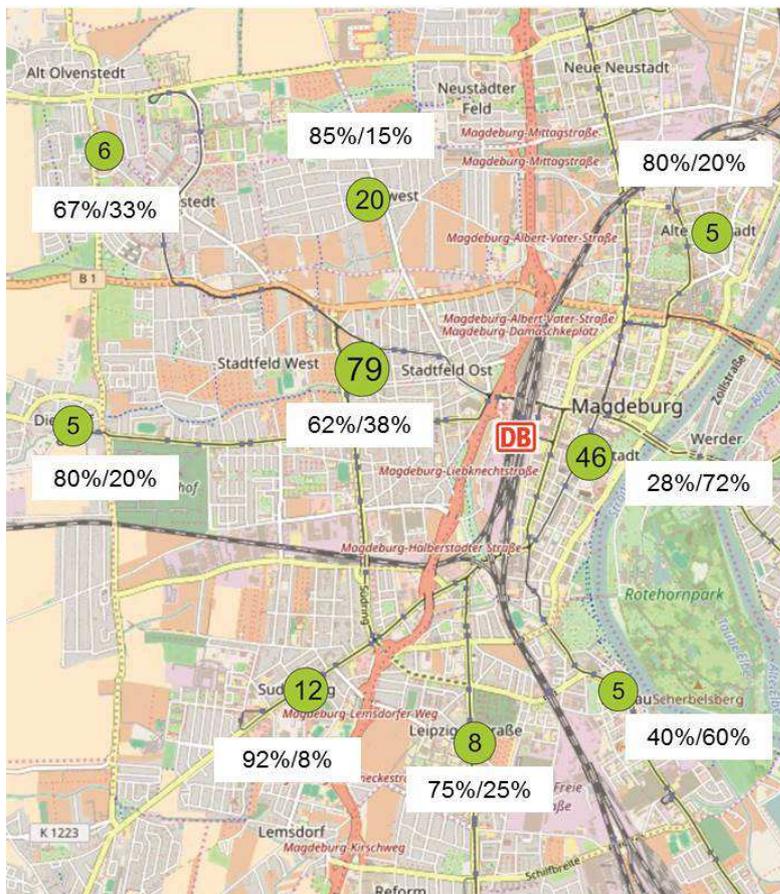


Abbildung 4: Start- und Zielorte der Befragten (aufgeführt ab 5 Nennungen (1. Zahl Befragte mit Rad in % / 2. Zahl Befragte mit anderen Verkehrsmitteln in %); Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Für den möglichen Standort eines Fahrradparkhauses sind vier verschiedene Standorte untersucht worden (siehe Abbildung 5):

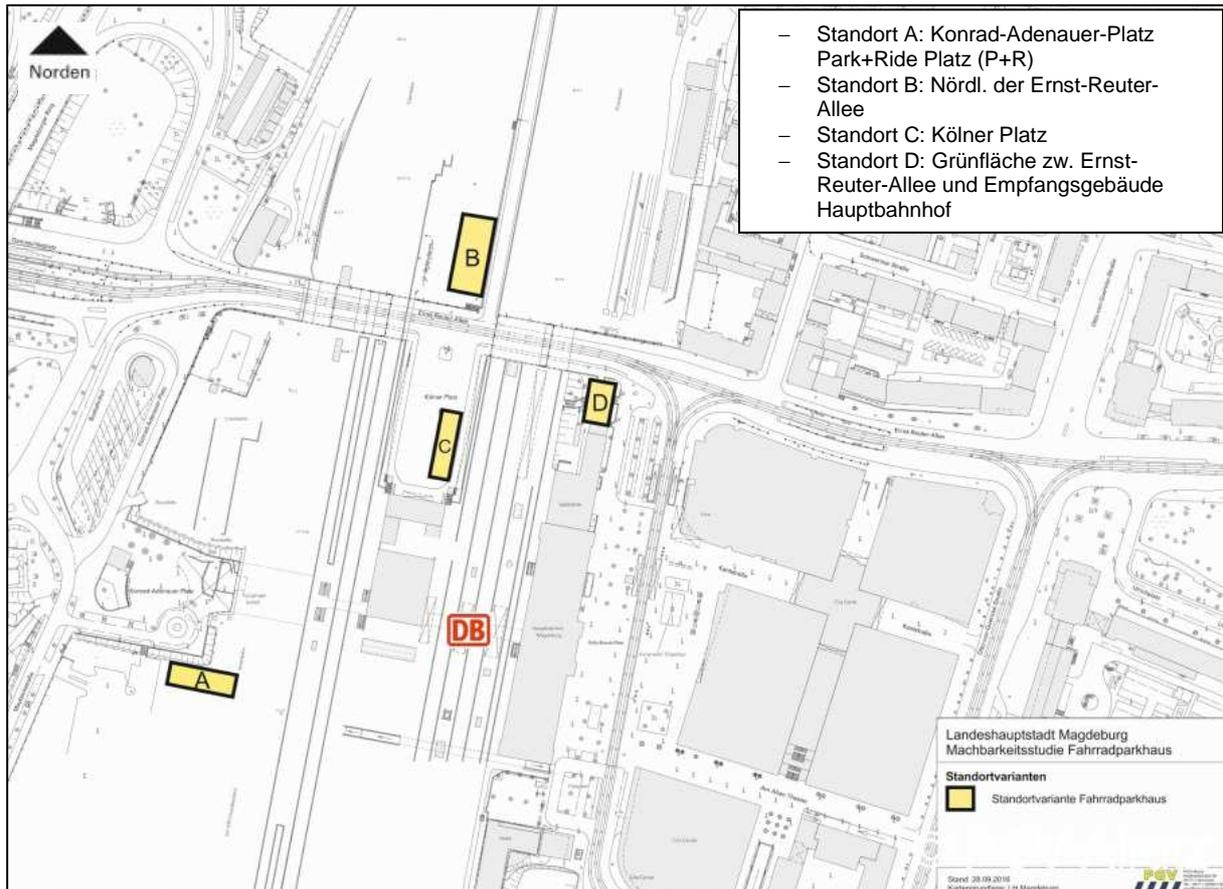


Abbildung 5: Übersicht untersuchte Standortvarianten (Kartengrundlage: Landeshauptstadt Magdeburg)

Ein weiterer Standort auf dem heutigen P+R Platz südlich des IC-Hotels wurde nicht untersucht, da der direkte Zugang zum Gleis 1 künftig aufgegeben werden soll (Aussage DB Station & Service). Im Folgenden werden die vier Standortvarianten anhand von ausgewählten Kriterien bewertet und anschließend gegenübergestellt.

#### Standortvariante A (Konrad-Adenauer-Platz (P+R)):

Untersucht wurde ein möglicher Standort auf dem heutigen P+R Platz südlich des Konrad-Adenauer-Platzes am westlichen Zugang des Hauptbahnhofs. Der Eindruck aus der Erhebung legt nahe, dass dieser Zugang (ohne Berücksichtigung des Kölner Platzes aufgrund der Baustellensituation) der hauptsächlich genutzte Zugang von Radfahrenden ist. Der Standort A ist wie folgt bewertet worden:

- (+) Gute Erschließung aus Richtung Westen. Hauptstrom Radverkehr.
- (+) Gute Sichtbarkeit auf dem höher gelegenen P+R-Platz von westlichen Stadtteilen aus
- (o) Mittlere Nähe zu den Gleisen (ca. 195 m)
- (o) Flächenverfügbarkeit nach Entfernung der Baustellengleise ggf. gegeben. Konflikte mit P+R Flächen möglich.
- (o) In dargestellter Fläche dreigeschossiges Gebäude für erste Ausbaustufe erforderlich.
- (-) Keine Fläche der LH Magdeburg (DB Immobilien/Bahnpark) – ggf. Grunderwerb nötig.
- (-) Umwegige Anbindung aus Richtung Südosten. Der alte Posttunnel kann nicht genutzt/verlängert werden, da dieser absehbar zurückgebaut wird (Aussage DB Station & Service).

#### Standortvariante B (Nördl. der Ernst-Reuter-Allee):

Untersucht wurde ein möglicher Standort nördlich der Ernst-Reuter-Allee gegenüber dem Kölner Platz. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Ernst-Reuter-Allee soll nördlich der

Straße eine Böschung entstehen. Das Fahrradparkhaus könnte oberhalb dieser Böschung entstehen. Ein Zugang über eine Rampe/Schiebeanlage müsste vorgesehen werden.

- (+) Gute Erschließung aus Richtung Westen und Osten
- (o) Mittlere Nähe zu den Gleisen (ca. 215 m)
- (o) Flächenverfügbarkeit bzw. -zugang oberhalb der Böschung unklar.
- (o) In dargestellter Fläche zweigeschossiges Gebäude für erste Ausbaustufe erforderlich.
- (-) Keine Fläche der LH Magdeburg (DB AG) – ggf. Grunderwerb nötig.
- (-) Zugang zum Fahrradparkhaus über die Straßenbahngleise eingeschränkt.
- (-) Sichtbarkeit eingeschränkt.

#### Standortvariante C (Kölner Platz):

Untersucht wurde ein möglicher Standort auf dem Kölner Platz am nördlichen Zugang des Hauptbahnhofs. Der Zugang über den Kölner Platz ist im Regelbetrieb außerhalb der derzeitigen Bauphase auch von Radfahrenden stark frequentiert. Der Standort C ist wie folgt bewertet worden:

- (+) Gute Erschließung aus Richtung Westen und Osten
- (+) Nähe zu den Gleisen (ca. 140 m)
- (o) Gute Sichtbarkeit vom Kölner Platz aus gesehen
- (o) Konflikte mit geplanten öffentlichen Abstellanlagen möglich, Kombination mit laufenden Planungen von DB Station & Service (beabsichtigte Errichtung von bis zu 400 Abstellplätzen) prüfen
- (o) In dargestellter Fläche dreigeschossiges Gebäude für erste Ausbaustufe erforderlich.
- (-) Flächenverfügbarkeit begrenzt
- (-) Keine Fläche der LH Magdeburg (DB) – ggf. Grunderwerb nötig.

#### Standortvariante D (Grünfläche zw. Ernst-Reuter-Allee und Empfangsgebäude):

Untersucht wurde ein möglicher Standort nördlich des Empfangsgebäudes auf der Ostseite des Hauptbahnhofs. Der Standort D ist wie folgt bewertet worden:

- (+) Fläche der Landeshauptstadt.
- (o) Mittlere Nähe zu den Gleisen (ca. 210 m)
- (o) Gute Sichtbarkeit vom City Carré aus.
- (o) Erweiterungsmöglichkeit über Grunderwerb der südlich angrenzenden Fläche (heute Bahntechnik-Räume nördlich des Empfangsgebäudes; wird ggf. abgerissen).
- (o) In dargestellter Fläche dreigeschossiges Gebäude für erste Ausbaustufe erforderlich.
- (o) Erschließung: Sichere Führung über Tram-Schienen/Weiche zu prüfen.

Die vier Standortvarianten wurden in einem Abstimmungstermin mit Vertretern der Landeshauptstadt und einer Vertretung der DB Station & Service diskutiert und überarbeitet. Die Vorzugsstandorte, die sich aus der Gegenüberstellung der Varianten ergeben, sind die Standorte A (Konrad-Adenauer-Platz) und D (nördlich des Empfangsgebäudes) (siehe Abbildung 6).

Kriterium	Standort A	Standort B	Standort C	Standort D
Erschließung	+	+	+	o
Nähe zu den Gleisen	o	o	+	o
Eigentumsverhältnisse	-	-	-	+
Flächenverfügbarkeit	o	o	-/o	o
Erweiterbarkeit	o	o	-	o/+
Sichtbarkeit	+	-	o	+

Abbildung 6: Gegenüberstellung der Standortvarianten

#### 4. Vorzugsvariante

Aus der Bewertung und der Gegenüberstellung dieser Bewertung der einzelnen Standorte ergeben sich die beiden Vorzugsstandorte A und D. Der große Vorteil des Standorts D ist, dass die Fläche zwischen Ernst-Reuter-Allee und Bahnhofsgebäude der Landeshauptstadt Magdeburg gehört. Aus diesem Grund ließe sich auf diesem Standort voraussichtlich sehr viel kurzfristiger ein Fahrradparkhaus bauen/umsetzen, da die Abstimmung mit einem anderen Eigentümer und ggf. der Grunderwerb wegfielen. Eine Erweiterung am Standort D ließe sich allerdings nur umsetzen, wenn das Gebäude nördlich des Empfangsgebäudes von der Landeshauptstadt Magdeburg erworben wird (derzeit Eigentum DB-AG).

Auch im Hinblick auf die beabsichtigte Errichtung von bis zu 400 Abstellplätzen, empfiehlt daher die Stadtverwaltung für die erste Ausbaustufe den Standort D (Grünfläche zw. Ernst-Reuter-Allee und Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs). Hier sollte möglichst im Anschluss an die Baumaßnahme „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ ein Fahrradparkhaus, ggf. eine Fahrradstation, für insgesamt 540 Fahrräder geschaffen werden. Weiter wird empfohlen, dass diesbezügliche weiterführende Planungen nach Beendigung der Bearbeitung zur „Machbarkeitsstudie für ein Fahrradparkhaus im Bereich des Magdeburger Hauptbahnhofs“ angeknüpft werden. Allerdings stehen für diese Planungen derzeit keine Finanzmittel zur Verfügung.

Für die zweite Ausbaustufe sollte am Standort A ein Fahrradparkhaus, ggf. eine Fahrradstation, für insgesamt 700 Fahrräder errichtet werden. Die zweite Ausbaustufe ist nach Fertigstellung der ersten Ausbaustufe zu planen.