



Aktenzeichen: 61-S/Se

Datum: 09.09.2021

Hinweis: XV/2414

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss Haupt- und Finanzausschuss
 Stadtrat

Vollautomatisiertes Fahrradparkhaus (Bike-Safe-Tower)

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit der „Informationsstelle Fahrradparken an Bahnhöfen“ eine Konzeption zur Schaffung von attraktiven Fahrradabstellanlagen unter Einbeziehung eines oder mehrerer vollautomatisierter Fahrradparkhäuser („Bike-Safe-Tower“) als Alternative zu einem individuell geplanten Fahrradparkhaus zu erarbeiten.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

Begründung:

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes soll, künftig ein attraktives und auskömmliches Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Die derzeit im Bereich zwischen der Unterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße 1 befindlichen 120 Fahrradabstellmöglichkeiten reichen nicht aus, um dem vorhandenen Bedarf gerecht zu werden. Dies hat zur Folge, dass im Bahnhofsumfeld zahlreiche Fahrräder wild abgestellt und an Lampenmasten, Verkehrsschildern und Zäunen angeschlossen werden. Da durch die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ein attraktives Entree in die Innenstadt geschaffen werden und zusammen mit dem ZOB und dem Bahnhof ein moderner Verkehrsknotenpunkt entstehen soll, der die unterschiedlichen Verkehrsarten zusammenführt und miteinander verknüpft, ist bezüglich der Fahrradabstellanlagen dringender Handlungsbedarf geboten.

In einem ersten Schritt sollen dabei im Bereich des künftigen ZOB zwischen dem Stellwerk und dem Parkhaus am Bahnhof neue Fahrradabstellmöglichkeiten angeboten werden. Die Planung sieht in diesem Bereich fünf Bike-Safestores mit E-Ladefunktion, 24 überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten an 12 Fahrradhaltebügeln sowie 38 unüberdachte Fahrradabstellmöglichkeiten an 19 Fahrradhaltebügeln vor, die jeweils einen Abstand von ca. 1,2 m haben sollen und somit ein bequemes abstellen der Fahrräder ermöglichen werden. Diese neuen Fahrradabstellmöglichkeiten ergänzen die im Parkhaus am Bahnhof bereits vorhandenen 22 Fahrradabstellmöglichkeiten, die in einem eingezäunten und abgeschlossenen Bereich des Parkhauses als feste Mietplätze angeboten werden.

Als künftig letzten Teilbereich der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes soll der Bereich zwischen der Unterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 überplant werden. Dieser Teilbereich ist somit bisher noch nicht Gegenstand der aktuell vorgesehenen Baumaßnahmen, die sich auf die Bereiche Bahnhofsvorplatz, ZOB und Eisenbahnstraße samt Kreisverkehrsplatz beziehen. Die vorhandenen Überdachungen der Fahrradabstellanlagen sind vielfach veraltet und schadhaft, die darunter abgestellten Fahrräder stehen sehr eng zusammen. Dadurch entsteht ein wenig ansprechendes Bild der angebotenen Fahrradabstellanlage. Es gilt hier künftig ein komplett neues, attraktives und vielschichtiges Angebot zu schaffen, um die Mobilitätswende in Frankenthal aktiv zu fördern.

Hierzu hat die Stadt im Eckpunktebeschluss zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes definiert, dass am Endpunkt Bahnhofstraße westlich der Eisenbahnstraße ein mindestens zweigeschossiges Radhaus entstehen soll, dass neben seiner Funktion als sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeit auch Funktionen, wie Radservicestation, Fahrradverleih, Mobilitätszentrale, Information etc. beinhalten könnte.

Ein derartiges Gebäude ist sowohl in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht als auch bezüglich der erzielbaren Anzahl sicherer und witterungsgeschützter Fahrradabstellanlagen eine attraktive Vision.

Die Umsetzbarkeit eines solchen Projektes stellt dabei jedoch im Hinblick auf die konkrete Projektierung, die Aktivierung notwendiger Kooperationspartner und die Finanzierung der absehbar hohen Kosten eines derart großen und individuellen Gebäudes eine große Herausforderung dar. Da neben der reinen Nutzung als Fahrradparkhaus hier ergänzende Nutzungen durch die Vermietung von Flächen an Dritte vorgesehen sind, müssten sich die Kostenanteile für die Herstellung der Flächen für die Zusatznutzungen aus den Mieteinnahmen refinanzieren und wären nicht Gegenstand einer Förderung. Ob und für wie lange hier solvente Mieter für die Nutzung der Zusatzflächen gefunden werden können, ist dabei bisher noch völlig offen. Es bedarf somit erheblicher Vorlaufzeiten zur Projektierung eines solchen Vorhabens, intensiver Werbemaßnahmen zur Gewinnung von verlässlichen Kooperationspartnern und damit eines entsprechend umfangreichen Zeit- und Personaleinsatzes, bevor eine konkrete Planung für ein solches Projekt ausgeschrieben werden kann, um die planerischen Grundlagen für einen Förderantrag zu erlangen.

Es stellt sich somit die Frage, ob nicht zunächst im Hinblick auf die grundlegende Zielsetzung der Schaffung attraktiver Fahrradabstellmöglichkeiten alternative Lösungsansätze mit weniger zeit- und personalintensiven Projektierungsphasen sowie absehbar geringeren Projektkosten und höherer Förderwahrscheinlichkeit eruiert werden sollten.

Eine solche Alternative stellen vollautomatisierte Fahrradparkhäuser, sogenannte „Bike-Safe-Towers“ von darauf spezialisierten Herstellern dar. Derartige Anlagen wurden in den letzten Jahren bereits in mehreren Städten und Gemeinde wie beispielsweise Offenburg, Fellbach, Reutlingen, Rutesheim oder Halle (Saale) umgesetzt, so dass hier inzwischen entsprechende Erfahrungswerte zur Projektierung und Umsetzung vorliegen und sich mehrere Anbieter in diesem Segment etabliert haben.

Bike-Safe-Tower funktionieren nach dem Prinzip bewährter, vollautomatisierter Industrielagertechnik. Dabei werden die Fahrräder mittels eines Schienen- oder Einzelboxsystems in einem Turm übereinander sicher und witterungsgeschützt eingelagert. Die Fahrräder werden über entsprechende Gates in die Boxen geschoben bzw. auf die Schienen gestellt und dann vollautomatisch im Turm eingelagert. Die Systeme funktionieren digitalisiert und erlauben schnelle Zugriffszeiten auf das Fahrrad (max. 15 Sekunden Schnellzugriff). Die Systeme sind modular konstruiert und lassen sich bezüglich der benötigten Fahrradparkplatzkapazitäten individuell anpassen. Dabei können von sechs bis über 300 Fahrradparkplätze in einem Turm realisiert werden. Der Platzbedarf ist dabei minimal. Auf einer Grundfläche zwischen 25 und 40 qm lässt sich dabei bereits eine große Anzahl an Fahrrädern sicher übereinander unterbringen. Dabei basieren die Einzelboxsysteme auf einer bewährten Paternoster-Technik. Die Modulare Stahlrahmenkonstruktion ist äußerst robust und lässt sich mit einer Vielzahl von Fassadenverkleidungselementen individuell gestalten. Dabei sind beleuchtete Glasfassaden aber auch Metall oder Holzverkleidungen möglich.

Je nach System handelt es sich um quadratische, rechteckige oder mehreckige bzw. runde Türme. Dabei können die Türme als städtebaulich Dominante mit ansprechender Beleuchtung inszeniert werden.

Vollautomatisierte Fahrradparkhäuser können sowohl als reine Türme im Hochbau, reine Tiefbauanlagen oder als kombinierte Anlagen aus Turm und Tiefbauanlage konzipiert werden.

Die Buchung und Steuerung der Tower ist per App über das Smartphone möglich. Die Tower stellen somit eine moderne digitalisierte Anlage dar.

Da es sich um modulare Systeme handelt und bereits zahlreiche derartige Anlagen konzeptioniert und gebaut wurden, lässt sich ein solches Projekt deutlich schneller projektieren und in die Phase der Förderantragsstellung bringen, als dies bei individuell geplanten Fahrradparkhäusern mit Zusatznutzungen der Fall wäre. Somit ist eine zeitnahe Umsetzung eines solchen Projektes deutlich wahrscheinlicher und schneller möglich. Durch die industrielle Fertigungsmethoden und den inzwischen entstandenen Konkurrenzkampf der unterschiedlichen Anbieter, lassen sich die Bike-Safe-Tower deutlich kostengünstiger realisieren, als ein individuell geplantes Gebäude für ein Fahrradparkhaus, das die gleiche Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten auf einer wesentlich größeren Grundfläche realisieren muss, was zu einer deutlich größeren Baumasse und damit höheren Kosten führt.

Da es sich bei den Bike-Safe-Towern um bereits bewährte Anlagen handelt, die auch Fördermittelgebern bereits bekannt sind, bestehen gute Aussichten bezüglich einer Bewilligung benötigter Fördergelder. Hierzu lässt sich ggf. auch künftig das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ heranziehen. So wird es zum bevorstehenden Jahreswechsel eine Ablösung der derzeit gültigen Verwaltungsvorschrift „Förderung der städtebaulichen Erneuerung“ (VV-StBauE) durch die dann gültige Richtlinie zur Förderung der Städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung (RL-StEE) geben. Im Zuge dieser Änderung gewinnen auch aktuelle Themen wie Klimaschutz und Klimaanpassung an Bedeutung, was zu einer Erweiterung künftiger Förderoptionen führt. So werden gemäß dem Entwurf der neuen RL-StEE künftig Fahrradparkhäuser explizit als Fördergegenstand benannt (Ziffer 9.3.5.1).

Zwar gilt weiterhin das Subsidiaritätsprinzip, wonach vorrangig fachspezifischer Förderprogramme einzusetzen sind, jedoch sollen künftig gem. Ziffer 7.4 RL-StEE abweichend vom Verbot der Doppelförderung gem. § 18 Abs. 12 Nr. 1 LFAG auch Zuwendungen für Baumaßnahmen gewährt werden können, die zugleich über ein den Zielen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und/oder des nachhaltigen Bauens dienliches Programm gefördert werden. Ein solches Programm stellt z.B. die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (sog. „Kommunalrichtlinie“) des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit dar, in dem die Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern gem. Ziffer 2.11.2 h explizit als Fördergegenstand benannt sind. Demnach könnte die Förderquote der Kommunalrichtlinie, die bei 60 % liegt, durch eine Zusatzförderung der Städtebauförderung künftig auf 90 % angehoben werden, was die Finanzierung der Herstellungskosten für die Stadt deutlich erleichtern würde.

Bezüglich der Bike-Safe-Tower ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die laufenden Betriebskosten des Turmes (Wartungskosten, Energiekosten, Lizenzgebühren, Winterdienst, Rufbereitschaft), die je nach System zwischen 10.000,- bis 20.000,- € pro Jahr liegen, in der Regel nicht durch die erzielbaren Parkgebühren abgedeckt werden können, da die Preise für die Nutzung des Towers nicht zu hoch sein dürfen um das Angebot attraktiv zu halten und Anreize für dessen Nutzung zu schaffen. Die Nutzungsgebühren sind somit i.d.R. politisch gewollte Preise und entsprechen nicht dem marktwirtschaftlich notwendigen Preis, der für einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlage erhoben werden müsste. Dies trifft jedoch auch in ähnlicher Weise auf nicht vollautomatisierte Fahrradparkhäuser zu.

Seit dem 01.07.2021 besteht die neu gegründete „Informationsstelle Fahrradparken am Bahnhof“, die bei der DB-Station&Service AG in Berlin angesiedelt ist. Die Verwaltung hat zu dieser Informationsstelle einen ersten Kontakt hergestellt. Man verfügt dort über Erfahrungen und Kontakte auch im Hinblick auf vollautomatisierte Fahrradparkhäuser (Bike-Safe-Tower). Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und der damit einhergehenden Neukonzeptionierung der Fahrradabstellanlagen im Bereich zwischen der Unterführung und dem Anwesen Eisenbahnstraße Nr. 1 hat die Informationsstelle bezüglich der Konzeptionierung, Planung und Fördermittelbeschaffung der Verwaltung beratende Unterstützung angeboten.

Um die Konzeptionierung neuer Fahrradabstellangebote in diesem Bereich weiter voran zu treiben, bedarf es der Entscheidung dieses Gremiums, ob die Option der Projektierung eines Bike-Safe-Towers durch die Verwaltung weiterverfolgt werden soll.

In der Anlage sind sowohl Beispielbilder unterschiedlicher Fahrradtürme mit Einzelboxsystemen als auch Schienensystemen beigefügt.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage:

1. Beispielbilder vollautomatisierter Fahrradparkhäuser mit Einzelboxsystem
2. Beispielbilder vollautomatisierter Fahrradparkhäuser mit Schienensystem