

Vorlage Nr. 267/16

Betreff: **Radstation am Bahnhofsausgang West
Varianten**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			03.11.2016		Berichterstattung durch:		Frau Karasch Herrn Dr. Vennekötter	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Bahnflächen	Bahnflächen
Produkt 5301	Öffentliche Verkehrsflächen

Finanzielle Auswirkungen

- ☒ Ja ☐ Nein
☐ einmalig ☐ jährlich ☒ einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge	€
Aufwendungen	€
Verminderung Eigenkapital	€

Investitionsplan

Einzahlungen	345.400 €
Auszahlungen	473.000 €
Eigenanteil	127.600 €

Finanzierung gesichert

- ☒ Ja ☐ Nein
 durch
☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 5202-196
☐ sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bauausschuss beschließt, dass die Variante 2 „Fahrradabstellanlage“ am Bahnhofsausgang West weiter verfolgt werden soll.

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob weitere ergänzende Rahmenangebote (z.B. Sauberkeit, Bewachung) im Rahmen von Außenarbeitsplätzen zur Verfügung gestellt werden können.

Begründung:

Bisheriges Verfahren:

Durch den Bau des neuen Bahnhofsausgangs West verlagern sich die Wege der mit dem Rad ankommenden Fahrgäste der Bahn teilweise auf die Westseite.

Die Stadt Rheine möchte ihren Einwohnern attraktive Anreize bieten, den ÖPNV zu nutzen. So kann der motorisierte Individualverkehr reduziert und der CO₂-Ausstoß gesenkt werden. Zu diesen Anreizen gehören neben einer guten Anbindung auch kurze Umstiegszeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, hier Rad und Bahn und gute Unterstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Die Stadt Rheine geht davon aus, dass durch komfortable Abstellmöglichkeiten weitere Pendler vom Auto auf die Bahn umsteigen werden.

Um ein „wildes“ Parken der Räder zu verhindern, wurde geplant, eine neue 2-geschossige Radstation West als Dependance in Ergänzung zur bestehenden Radstation auf der Ostseite zu erstellen.

Das Grundstück liegt im Innovationsquartier Bahnhof Rheine, direkt am Ende des seitlichen Rampenaufganges zwischen Triebwagenhalle und Gleisen. Somit ist es zum einen direkt aus dem Bahnhofstunnel, zum anderen von der Lindenstraße aus zugänglich und weist eine Größe von ca. 670 m² auf.

In der Bauausschusssitzung am 12. Mai 2011 wurde die Vorentwurfsplanung für die Radstation vorgestellt und zur Kenntnis genommen. In weiteren Abstimmungsgesprächen mit dem Caritas-Verband Rheine, dem Betreiber der bestehenden Radstation an der Ostseite, dem ADFC sowie der Bezirksregierung wurde die Planung der Radstation am Bahnhofsausgang West weiter konkretisiert, so dass am 31. Mai 2012 im Bauausschuss die Entwurfsplanung vorgestellt werden konnte.

Die Verwaltung wurde beauftragt, einen Förderantrag auf der Grundlage der Planung nach dem GVFG/Entflechtungsgesetz bei der Bezirksregierung Münster zu stellen.

Eine Förderung der Radstation durch die Bezirksregierung wurde der Stadt Rheine jedoch nicht in Aussicht gestellt.

Alternativ zur Förderung im Rahmen des GVFG/Entflechtungsgesetzes ist es möglich, einen Förderantrag (Richtlinie vom 22.06.2016) beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Förderung einer Radstation zu stellen. Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative findet eine Förderung von Klimaschutzprojekten statt. Unter dem Thema Klimaschutz und nachhaltige Mobilität wird hier u. a. die Errichtung von Radstationen (Mobilitätsstationen) gefördert. Die Zuwendung würde als Anteilsfinanzierung durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, jedoch bis maximal 350.000 € gewährt.

Um dem unkoordinierten Abstellen der Fahrräder vorzubeugen, hat die Stadt Rheine zwischenzeitlich die für die Radstation vorgesehene Fläche mit Schotteruntergrund versehen. Aufgrund der hohen Akzeptanz wurden inzwischen 180 Fahrradständer aufgestellt, so dass auf der Fläche täglich zwischen 150 und 200 Fahrräder abgestellt werden.

Um den Nutzern attraktive Anreize zu bieten, den ÖPNV zu nutzen, wurde nach Ablehnung einer Förderung der Radstation im Rahmen des GVFG/Entflechtungsgesetz an gleicher Stelle als Alternative zu einer bewirtschafteten Radstation eine unbewirtschaftete Radabstellanlage mit 247 Fahrradstellplätzen geplant. Diese Radabstellanlage ist eine 1-geschossige Anlage mit einer Überdachung und Außenwänden.

Im Mai 2016 wurde an die ÖPNV-Infrastrukturförderung beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) der Antrag auf Einplanung für das Projekt „Fahrradabstellanlage“ gestellt. Mit dieser Antragstellung ist keine Verpflichtung zur Realisierung einer Fahrradabstellanlage eingegangen worden. Aufgrund der sehr langen Vorlaufzeiten dieses NWL-Förderprogramms ist der Antrag lediglich zur Sicherung einer möglichen Förderung eingereicht worden.

Die Einplanungsmitteilung des NWL ging bei der Stadt Rheine im Juli 2016 ein. Die Förderquote kann grundsätzlich bis zu 90 % der förderfähigen Kosten betragen. Bei dieser Förderung muss eine Unentgeltlichkeit für den Nutzer gegeben sein. Ein Pfand für die Herausgabe eines Chips wäre aber förderunschädlich.

Es bestehen nun grundsätzlich folgende Möglichkeiten, Fahrradfahrern die Fläche zum Abstellen von Fahrrädern anzubieten. Die Varianten wurden in einer Tabelle gegenübergestellt (**siehe Anlage 1**):

Variante 1: Radstation (siehe Anlage 2.1 bis 2.3**)**

Bau einer Radstation auf 2 Ebenen mit einer Nutzfläche von 655 m² und 500 Fahrradeinstellplätzen.

Die Radstation soll als kompaktes und funktionales Gebäude auf dem Grundstück entstehen und wird über eine Eingangszone, die gleichzeitig als Kontrollbereich dient erschlossen. Von hier verteilen sich die Nutzer in die verschiedenen Funkti-

onsbereiche: Fahrradstellplätze, Schließfächer- und Werkstattbereich, Nebenräume (WC-Bereich, Technik, Putzmittelraum).

Das Obergeschoss wird über eine Schieberampe mit Schrägen und Stufen erschlossen, die sich an der Rückseite der Radstation entlang der Ostwand befindet. Im Obergeschoss sind weitere Fahrradstellplätze untergebracht. Die Aufstellung der Fahrräder erfolgt über ein platzsparendes Doppelparker-System.

Weiter werden für Pedelecs, E-bikes (Elektro-Fahrräder), etc. spezielle Stellplätze mit Elektrostationen zum Aufladen der Akkus ausgewiesen.

Beheizt werden die Werkstatt und das Büro; der Sanitärbereich wird frostfrei gehalten. Die Abstellbereiche für die Fahrräder sind unbeheizt.

Der Gebäudekubus weist zur Bahn hin einen langgestreckten Baukörper auf, der die Grundstücksbreite größtmöglich ausnutzt. Hier sind die Rampe und die Fahrradstellplätze verortet. In Richtung Süden schließt sich der Bereich mit den Nebenräumen an. Nach Westen wird der Kubus aufgelockert durch den „eingeschobenen“ Baukörper mit Büro- und Werkstattnutzung.

Die Innenstruktur des Gebäudes ist somit in der äußeren Kubatur ablesbar.

Das Gebäude wird mit einem Flachdach als adäquate Dachform zum Gebäudetypus gesehen.

Die Fassaden sollen sich markant mit einer eigenständigen Gestaltungssprache in dem Umfeld präsentieren, indem sie mit einem transparenten Material erstellt werden, z.B. eine in den Fugen luftdurchlässige Glasfassade mit einer identifikationsbildenden Farbauswahl (grün/orange/blau) oder eine Lochblechfassade. In diesen Fassadenelementen liegen horizontale geschlossene, z. B. verputzte Wandscheiben. Dieses gilt auch für den seitlich angelagerten Baukörper.

Das Gebäude bildet mit seinen modernen Fassaden und seiner klaren Struktur einen gelungenen Kontrast zu der historischen Triebwagenhalle und entspricht den gehobenen gestalterischen Ansprüchen an die Gebäude, die im Innovationsquartier entstehen, ohne die Funktionalität und den Gewerbegebietcharakter in den Hintergrund zu drängen.

Die Grundserviceleistung der Radstation besteht in der gegen ein Entgelt bewachten Aufbewahrung von Fahrrädern. Neben der personell besetzten Ein- und Ausgangskontrolle besteht die Möglichkeit, die Radstation 24 Stunden am Tag durch ein Chip-Kontrollsystem zu nutzen.

Weitere Leistungen sind eine kleine Reparaturwerkstatt, die Nutzung von Schließfächern für Fahrradutensilien und eines WC-Bereiches.

Als Betreiber der Radstation am Bahnhofsausgang West könnten ebenfalls wie in der bestehenden Radstation auf der Ostseite des Bahnhofes die Emstorwerkstätten des Caritasverbandes Rheine fungieren.

Laut Kostenberechnung nach DIN 276 liegen die Kosten entsprechend dem Stand der Entwurfsplanung einschl. Grundstück bei 986.000 €.

Durch den NWL (Zweckverband NWL ÖPNV-Infrastrukturförderung) kann die Radstation nicht gefördert werden. Eine Förderung durch das Bundesministerium (Förderung von Klimaschutzprojekten) kann jedoch beantragt werden. Die Förderung beträgt bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, jedoch maximal 350.000 €. Der Eigenanteil liegt dann bei ca. 636.000 €.

Variante 2: Radabstellanlage (siehe Anlage 3)

Die Radabstellanlage ist als eingeschossige Anlage geplant und soll über 246 Stellplätze verfügen. Auf die Funktionsbereiche Werkstatt, Büroraum und WC wurde bei dieser Variante verzichtet.

Eine markante Eingangssituation empfängt die Nutzer vom Bahnhofsbereich aus. Die einfache Stahlkonstruktion mit Dach schützt die Räder vor Wind und Wetter. Die Außenwände bilden auf Abstand gesetzte Glasflächen. Sie lassen eine Luftzirkulation zu. Die bedruckte Glasoberfläche nimmt gestalterisch die Motive aus den Wandflächen der Personenunterführung auf. Auf die Wertigkeit des äußeren Erscheinungsbildes soll hier Wert gelegt werden, um die Akzeptanz zu fördern und Vandalismus vorzubeugen.

Ein einfaches Pflaster bildet die Bodenfläche. Zur Sicherheit der Nutzer soll ein sehr gutes Beleuchtungskonzept entwickelt werden sowie Überwachungskameras installiert werden. Der zu jeder Tages- und Nachtzeit frei nutzbare Zugang erhält ein unkompliziertes Chipsystem. Die Verwaltung dieses Systems könnte z. B. über die Radstation auf der Ostseite des Bahnhofs und die dort beschäftigten Mitarbeiter des Caritasverbandes erfolgen.

Die Kriterien für die neue Radabstellanlage sind:

- Schutz gegen Wind und Wetter
- Sicherheit gegen Beschädigung
- Komfort durch ein einfaches Zugangssystem
- Lademöglichkeiten für E-bikes
- Spindfächer für Helme und Regenkleidung

Die Kosten für eine Radabstellanlage liegen nach Kostenschätzung bei 473.000 €.

Durch den NWL (Zweckverband NWL ÖPNV-Infrastrukturförderung) kann die Radabstellanlage gefördert werden. Die Einplanungsmitteilung liegt vor. Die Förderung läge bei 345.400 €. Der Eigenanteil liegt dann bei 127.600 €.

Eine Förderung durch das Bundesministerium (Förderung von Klimaschutzprojekten) kann auch beantragt werden. Die Förderung beträgt bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, somit hier bei max. 236.500 €. Der Eigenanteil liegt dann ebenfalls bei mind. 236.500 €.

Variante 3: überdachte Abstellanlage

Eine überdachte Abstellanlage bietet lediglich einen Witterungsschutz von oben. Auch hier finden ca. 246 Fahrräder Platz. Das Abstellen der Räder wird zwar geordnet. Die gestalterischen Auflagen an die Baumaßnahmen im Innovationsquartier finden hier jedoch keine Berücksichtigung. Es bestehen kaum Gestaltungsmöglichkeiten durch eine niedrige Bedachung.

Die Fahrradstellplätze sind zwar frei einsehbar, es findet aber keine Sicherung der Fahrräder gegen Diebstahl oder Beschädigung statt.

Auch hier bildet ein einfaches Pflaster die Bodenfläche.

Die Kosten für eine überdachte Abstellanlage sind abhängig vom gewählten System (z. Trapezbleche oder Fertigkonstruktion) und werden zu Vergleichszwecken mit ca. 250.000 € angesetzt

Durch den NWL (Zweckverband NWL ÖPNV-Infrastrukturförderung) kann eine überdachte Abstellanlage gefördert werden. Eine Förderung läge rechnerisch (90 % von 1.000 €/Stellplatz + 4% Planungskosten) bei 230.256 €. Der Eigenanteil läge dann bei 25.584 €.

Eine Förderung durch das Bundesministerium (Förderung von Klimaschutzprojekten) kann beantragt werden. Die Förderung beträgt bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, somit hier bei max. 125.000 €. Der Eigenanteil liegt dann ebenfalls bei mind. 125.000 €.

Variante 4: offene Abstellanlage

Die offene Anlage ohne Überdachung und ohne Umfassungswände wurde als Provisorium bereits auf dem Grundstück umgesetzt und bietet Fahrradstellplätze für 180 Fahrräder. Das Gelände wurde als Schotterfläche erstellt. Dieses führt bei Regenwetter zur Bildung von größeren Wasserflächen, die die Nutzung stark einschränken.

Die Gestaltung des Grundstückes entspricht nicht den gestalterischen Anforderungen, die an die Projekte im Bereich des Innovationsquartiers gestellt wurden und werden. Gerade der neue Eingangs-/Ausgangsbereich zum Bahnhof, der durch den Durchstich durch die Triebwagenhalle und die Neugestaltung der Personenunterführung hochwertig erstellt wurde, sollte durch ein markantes Gebäude gestärkt werden.

Durch den NWL (Zweckverband NWL ÖPNV-Infrastrukturförderung) kann eine offene Abstellanlage gefördert werden. Die Förderung läge rechnerisch (90% von 500 €/Stellplatz + 4% Planungskosten) bei 115.128 €. Der Eigenanteil läge dann bei 12.792 €. Allerdings sind die Fahrradständer bereits vorhanden, so dass die Förderung geringer ausfallen wird.

Befragung (siehe Anlage 4)

Um den Bedarf der Nutzer an der Westseite festzustellen, wurde eine Befragung vor Ort durchgeführt. Die Umfrage beleuchtet den Bedarf und die Rahmenbedingungen für eine bauliche Umgestaltung der Radabstellanlage an der Max-Born-Straße. Die Nutzer wurden sowohl an der Ostseite des Bahnhofes an der vorhandenen Radstation, als auch an der Westseite, der provisorisch eingerichteten Abstellfläche befragt.

Die Untersuchung erfolgte auf Grundlage themenbezogener Fragebögen. Die Befragung der Nutzer der Radabstellanlage und der Radstation wurde durch geschulte Interviewer im Zeitraum vom 22. Juni bis 5. September 2016 durchgeführt.

Die Auswertung der insgesamt 81 Fragebögen (57 an der Radabstellanlage, 24 an der Radstation) erfolgte durch die EWG:

Die Befragungen fanden an verschiedenen Wochentagen und zu verschiedenen Tageszeiten statt. Die Radabstellanlage und Radstation werden überwiegend von Berufs- und Ausbildungspendlern genutzt, die ihre Fahrräder regelmäßig dort abstellen (zumeist täglich). Üblicherweise werden die Fahrräder von morgens bis abends abgestellt.

Die Nutzer der derzeit offenen Radabstellanlage wohnen mehrheitlich in den westlichen Stadtteilen von Rheine. Die meisten Befragten kommen aus den angrenzenden Stadtteilen Dorenkamp und Dutum.

Die Nutzertypen der Radabstellanlage und Radstation unterscheiden sich voneinander. Für die Nutzer der Radabstellanlage spielen die Kosten eine größere Rolle als für die Nutzer der Radstation. Den Nutzern der Radstation ist die Sicherheit der Anlage hingegen besonders wichtig (Schutz der Fahrräder vor Diebstahl und Beschädigung).

Die Nutzer der Radabstellanlage sind weitgehend zufrieden mit den kostenlosen Abstellmöglichkeiten. Die Anlage liegt für viele Benutzer direkt auf dem Weg zum Bahnhof und wird aus diesem Grund gerne genutzt. Die Radstation wird ebenfalls wegen der zentralen Lage am Bahnhof geschätzt, aber auch, weil sie bewachte und trockene Abstellmöglichkeiten bietet.

Die meisten Nutzer der Radabstellanlage würden trotzdem eine bauliche Aufwertung der Anlage begrüßen und wären dann auch mehrheitlich bereit, eine Gebühr für die Nutzung zu entrichten. Sie legen ganz besonders Wert auf eine Überdachung. Im Durchschnitt halten die Nutzer eine Tagesgebühr von 65 Cent für angemessen.

Fazit:

Für den Bau einer Abstellanlage in der beschriebenen Weise der Variante 2 sprechen dann im Ergebnis insgesamt folgende Aspekte:

Dem Bedarf nach einer geordneten Abstellanlage wird Rechnung getragen, dem wilden Abstellen wird hier der Grund entzogen.

Städtebaulich entspricht die Anlage den Anforderungen, die das Umfeld des Innovationsquartiers an die Umgebung stellt.

Aufgrund der Qualität der Herstellung wird Vandalismus innerhalb der Anlage und dadurch zurückgehende Nutzungen entgegengewirkt. Dies wird unterstützt durch Beleuchtung und Überwachung.

Nach dem Ergebnis der Umfrage ist davon auszugehen, dass die Nutzung der Abstellanlage sich wesentlich aus der Fahrtrichtung der eintreffenden Nutzer ergibt. Von Osten eintreffende Nutzer sowie solche, welche die weiteren Serviceleistungen in Anspruch nehmen wollen und für ihr hochwertiges Rad eine höhere Sicherheit bevorzugen, werden prognostisch weiter die Radstation an der Ostseite in Anspruch nehmen. Bereits derzeit werden auf der geschotterten Fläche westlich der Bahn rund 200 Fahrräder abgestellt. Die Abstellanlage würde lediglich 46 weitere Plätze schaffen.

Nach Abschätzung dieser Argumentation ist davon auszugehen, dass sowohl für die Abstellanlage als auch für die Radstation weiterhin Bedarfe bestehen, die nicht in Konkurrenz zu einander stehen.

Darüber hinaus soll jedoch geprüft werden, ob arrondierende Leistungen im Wege von Außenarbeitsplätzen geschaffen werden können.

Anlagen:

Anlage 1: Gegenüberstellung Fahrradabstellanlagen

Anlage 2.1: Variante 1 Radstation Grundrisse

Anlage 2.2: Variante 1 Radstation Schnitt Ansichten

Anlage 2.3: Variante 1 Radstation Ansichten

Anlage 3: Variante 2 Radabstellanlage Grundriss Ansichten

Anlage 4: Ergebnis Befragung Nutzer