

## Vorlage Nr. 032/17

Betreff: **Radstation am Bahnhofsausgang West  
Variantenentscheidung**

Status: **öffentlich**

### Beratungsfolge

<b>Bauausschuss</b>	<b>02.02.2017</b>	<b>Berichterstattung durch:</b>	<b>Frau Karasch Herrn Dr. Vennekötter</b>					
<b>TOP</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>					<b>z. K.</b>	<b>vertagt</b>	<b>verwiesen an:</b>
	<b>einst.</b>	<b>mehr.</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>	<b>Enth.</b>			

### Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Bahnflächen	Bahnflächen
Produkt 5301	Öffentliche Verkehrsflächen

### Finanzielle Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich	<input checked="" type="checkbox"/> einmalig + jährlich
<b>Ergebnisplan</b>		<b>Investitionsplan</b>		
Erträge	€	Einzahlungen	345.400 €	
Aufwendungen	€	Auszahlungen	473.000 €	
Verminderung Eigenkapital	€	Eigenanteil	127.600 €	
<b>Finanzierung gesichert</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	durch		
<input checked="" type="checkbox"/>	Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 5202-196			
<input type="checkbox"/>	sonstiges (siehe Begründung)			

### **Beschlussvorschlag/Empfehlung:**

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

Die Verwaltung wird beauftragt, die entsprechenden Förderanträge beim Zweckverband NWL zu stellen.

Das weitere Verfahren wird nach Fortschritt der Maßnahme im Bauausschuss beraten werden.

### **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 CO<sub>2</sub>-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 m<sup>2</sup> auf.

In der Bauausschusssitzung am 12. Mai 2011 wurde die Vorentwurfsplanung für die Radstation vorgestellt und zur Kenntnis genommen. In der vorgestellten Planung waren 30 Kurzzeitstellplätze für Fahrräder vorgesehen. Die Sprecher aller Fraktionen sprachen sich für den Verzicht von Außenstellplätzen für Fahrräder aus, da ansonsten in diesem Bereich ein wildes Parken von Fahrrädern zu befürchten sei. Einen „Wildwuchs“ wolle man an dieser Stelle nicht.

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. Jedoch werden keine bewirtschafteten Objekte gefördert. Das heißt, eine freie Zugänglichkeit muss für den Nutzer gewährleistet sein. Auch eine Zugangsregelung über ein Chip-System schließt die Förderung aus.

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.

Nach Ablehnung einer Förderung der Radstation im Rahmen des GVFG/Entflechtungsgesetz wurde eine Förderung durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) angestrebt. Zur Erfüllung der Förderbedingungen des NWL wurde an gleicher Stelle als Alternative zu einer bewirtschafteten Radstation eine unbewirtschaftete Radabstellanlage mit 246 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. Auch bei dieser Förderung muss eine Unentgeltlichkeit für den Nutzer gegeben sein. Ein Pfand für die Herausgabe eines Zugangs-Chip wäre aber förderunschädlich.

Die folgenden variablen Themenbereiche sind über die Politik an die Verwaltung herangetragen worden und wären für die weitere Planung und den Bau einer

Radabstellanlage grundsätzlich zu klären und festzulegen. In den weiter unten folgenden Varianten wurden diese modellhaft zugeordnet.

**a) Betreiber:**

Betrieben wird die Radstation auf der Ostseite durch die Emstorwerkstätten des Caritasverbandes.

Der Caritasverband hat grundsätzlich Interesse, auch die neue Radabstellanlage an der Westseite zu betreiben. Die Konditionen eines Betreibervertrages wären erneut mit dem Caritasverband auszuhandeln. Ein Vertrag für die Betreuung wäre bis zur Annahme eines Bewilligungsbescheides zu erstellen.

Es wird erwartet, dass durch die Einrichtung einer neuen bewirtschafteten Radabstellanlage mehrere zusätzliche Arbeitsplätze für Menschen mit Behinderung geschaffen werden können.

**b) Werkstatt:**

Laut Caritasverband ist die Reparaturwerkstatt an der Ostseite inzwischen an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen. Weiterer Raum sei hier zwingend erforderlich. Eine Erweiterung der bestehenden Werkstatt ginge nur zu Lasten der Fahrradabstellflächen. Diese seien aber gerade zu besonderen Anlässen wie Markttagen, bei schönem Wetter etc. gut ausgelastet.

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob ein zusätzliches Angebot einer Werkstatt an der Westseite geschaffen werden soll. Diese könnte ebenfalls wie auf der Ostseite durch den Caritasverband betrieben werden. Dadurch könnten mehrere neue Arbeitsplätze für Menschen mit Behinderung entstehen. Gleichzeitig bedeutet eine durch den Caritasverband betriebene Werkstatt Konkurrenz zur bestehenden örtlichen Wirtschaft.

Durch einen Werkstatttraum vergrößert sich der umbaute Raum. Diese zusätzlichen Flächen/Massen werden durch eine Förderung nicht abgedeckt, sondern entstehen zusätzlich.

Je nach Anzahl der Mitarbeiter ist die Größe des Personalraumes anzupassen.

Eine Werkstatt in vergleichbarer Größe zur Ostseite (ca. 43 m<sup>2</sup>) bedeutet einen Wegfall von ca. 25 – 30 Fahrradstellplätzen (60 Doppelparker).

**c) Öffentliche Toiletten:**

Sollte die Radabstellanlage auf der Westseite durch einen Betreiber mit Personal betrieben werden, sind Personaltoiletten erforderlich. Ist kein Betreiber vorhanden, sind keine Toiletten erforderlich.

Will man an diesem Ort öffentliche Toiletten errichten, weil im Bahnhofs-

bereich West keine öffentlichen Toiletten vorhanden sind, so sind diese zusätzlich zu bauen. Öffentliche Toiletten und Personaltoiletten sind zu trennen. Für die zusätzlichen öffentlichen Toiletten werden ca. 7 m<sup>2</sup> benötigt. Das bedeutet einen Wegfall von ca. 6 Fahrradstellplätzen (12 Doppelparker).

Ein zusätzliches barrierefreies WC benötigt eine Fläche von 6 m<sup>2</sup>. Dadurch entfallen weitere 5 Fahrradstellplätze (10 Doppelparker).

Öffentliche WCs bedeuten zusätzliche Baukosten, die nicht förderfähig sind. Wartung, Reinigung, etc. sind dann zu klären.

**d) Stillraum:**

Ein Stillraum für Mütter kann grundsätzlich geschaffen werden. Je nach Ausstattung dieses Raumes (Sitzgelegenheit, Wickelmöglichkeit, Waschbecken, Fläche für Kinderwagen, etc.) ergibt sich eine Fläche von ca. 10 m<sup>2</sup> Nutzfläche. Flächenmäßig würden dadurch 5-8 Stellplätze für Fahrräder entfallen (Doppelparker: 10-16 Stellplätze).

Dieser bedeutet zusätzliche Baukosten, die nicht förderfähig sind.

Eine Zugangskontrolle ist zu definieren.

**e) E-Bikes:**

Der Einsatz von E-Bikes und Pedelecs nimmt immer mehr zu. Fahrradstellplätze hierfür sind in der geplanten Radabstellanlage geplant. Da diese Fahrräder ein deutlich höheres Gewicht aufweisen, können sie nicht in Doppelparker-Fahrradständern untergebracht werden, sondern nur ebenerdig. Das bedeutet eine geringere Anzahl an Stellplätzen.

Zum Aufladen der Akkus gibt es verschiedene Systeme. Zum einen kann das komplette Fahrrad in eine Aufladestation gestellt werden. Es gibt aber auch die Möglichkeit, nur den Akku in eine Ladestation zu stellen.

Gefördert werden die Ladestationen vom Zweckverband NWL nicht. Hier habe der NWL außerdem die Erfahrung gemacht, dass der normale Pendler als Nutzer einer Radabstellanlage im Schnitt 10 km von zuhause zur Radabstellanlage zurücklege. Das sei eine Entfernung, für die er keine Aufladestation in der Radabstellanlage benötige. Das Aufladen werde lieber komfortabler zuhause durchgeführt.

Aufladestationen im Tourismusbereich, z. B. an Gaststätten, wo die Aufladestationen unter Aufsicht seien, werden dagegen sehr gut angenommen.

Eine Modernisierung der vorhandenen Radstation an der Ostseite bezüglich E-Bikes ist denkbar. Auch hier fallen dann durch das nur ebenerdige Parken Fahrradstellplätze weg. Ladestationen wären auch hier neu zu schaffen.

Die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze für elektrobetriebene

Fahrräder kann für beide Radstationen nur geschätzt werden. Es sollte aber die Möglichkeit geben, Ladestationen und Stellplätze später zu erweitern.

Grundsätzlich werden Stellplätze für Elektrofahrräder wie normale Fahrradstellplätze gefördert, nicht aber die Ladestationen.

**f) Stellplätze für elektrifizierte Motorroller:**

Motorroller benötigen deutlich mehr Stellraum als Fahrräder. Es entfallen dadurch Stellplätze für Fahrräder.

Die Förderfähigkeit für diese Sondernutzung einer Radstation im weiteren Verfahren ist als Einzelfall zu prüfen.

Bisher zeigt sich in Örtlichkeit kein Bedarf an Stellplätzen für E-Motorroller.

**g) Zugangskontrollsystem:**

Es gibt die Möglichkeit, die Anlage auf der Westseite wie bei der bestehenden Radstation auf der Ostseite über ein Entgelt zugänglich zu machen. Eine Bewachung der Räder wäre damit gegeben. Dafür wäre Personal einzusetzen.

Durch die Einnahme von Entgelten ist jedoch die Förderung sowohl durch den Zweckverband NWL, als auch die Förderung beim Bundesministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative ausgeschlossen.

Förderunschädlich wäre alternativ bei einer Förderung durch den Zweckverband NWL ein technisches, z. B. ein Chip-Kontrollsystem zu installieren, das den Vorteil des 24-Stunden-Zuganges hat.

Dabei gibt es die Alternativen, über ein Pfand die Zugänglichkeit zu ermöglichen oder über eine Art Parkkartensystem, indem die Dauer der Nutzung berücksichtigt wird (z. B. Dauerparker; Gelegenheitsparker). Soll die Anlage über den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe finanziert werden, ist nur ein Pfand möglich.

Dieses technische System, das keinen zusätzlichen Einsatz von Personal auf der Westseite erfordert, könnte von der bestehenden Radstation an der Ostseite mit verwaltet werden.

Die Förderung durch das Bundesministerium schließt auch diese Zugangskontrolle über ein Pfandsystem aus. Die Zugänglichkeit für den Nutzer muss generell gewährleistet sein.

**h) Gepäckaufbewahrung**

Radfahrer als Pendler sollten die Möglichkeit haben, Fahrradhelme, Fahrradbekleidung, etc. an der Anlage einschließen zu können. Es können da-

für abschließbare Fächer geschaffen werden.

Weiter besteht die Möglichkeit, für Radtouristen, die für einen Aufenthalt in der Innenstadt das Fahrradgepäck einschließen möchten, größere Schließfächer anzubieten. Die Zugänglichkeit ist abhängig von der Art der Abstellanlage.

Die Kosten hierfür sind abhängig von der Größe der Anlage für Schließfächer. Diese werden nicht gesondert gefördert.

Eine Gepäckaufbewahrung in größerem Umfang ist wohl an einer Radstation nicht erforderlich, da dieser Service von der Bahn angeboten werden sollte. Die Stadt Rheine kann diese Funktion im Umfeld der Bahn nicht übernehmen.

#### **i) Beheizung**

Eine Radabstellanlage sollte grundsätzlich als Kaltraum ausgebildet werden. Lediglich die Bereiche, in denen sich Personen dauerhaft aufhalten, sind mit einer Heizung auszustatten. Hierzu zählen Personalraum und Werkstatt. WC-Bereich, Hausanschluss- und Technikraum sind lediglich frostfrei zu halten.

#### **j) Photovoltaik**

Der Einsatz einer Photovoltaikanlage auf der Dachfläche wird wie bei jedem Neubauprojekt der Stadt Rheine im weiteren Verfahren geprüft werden. Je nach gewählter Fahrradabstellanlage sind die Dachflächen dafür unterschiedlich geeignet. Statik, Ausrichtung, etc. sind in diesem Zusammenhang zu prüfen.

#### **k) Tourismus**

Der Caritasverband als Betreiber der Radstation Ost arbeitet mit den regionalen Tourismusorganisationen zusammen. Es können zu touristischen Zwecken Fahrräder in verschiedenen Größen ausgeliehen werden.

Die neue Fahrradanlage West wird dauerhaft an der Fahrradrouten RadBahn Münsterland liegen, die den Anschluss an den Bahntrassenradweg nach Wettringen erhalten soll. Daher ist es sinnvoll, hier Informationsmaterial auszulegen. Dafür werden Infoboxen aufgestellt werden, an denen sich die Interessenten selber das Infomaterial herausnehmen können.

Sollte die Station mit Personal ausgestattet werden, können diese als Anlaufstelle für Radtouristen fungieren. Eine Konkurrenz zum Verkehrsverein soll nicht entstehen.

## **Finanzierung**

Wie bereits oben beschrieben fördern sowohl der Zweckverband NWL ÖPNV-Infrastrukturförderung, als auch das Bundesministerium aus der Förderung von Klimaschutzprojekten keine bewirtschaftete Radstation.

Eine unbewirtschaftete Radabstellanlage mit Dach und Wänden würde vom Zweckverband mit 1.500 € je Fahrradeinstellplatz + 4% Planungskosten gefördert.

Die Förderung durch das Bundesministerium beträgt bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, jedoch maximal 350.000 €.

Werden die o. g. Themenpunkte (z. B. öffentliches WC, Stillraum, Werkstatt, etc.) bei der Planung berücksichtigt, werden die Flächen für die Fahrradstellplätze kleiner, da die Grundstücksgröße die maximale Gebäudegröße vorgibt. Die Förderung wäre daher in der Relation von Fahrradflächen zu sonstigen Flächen geringer.

Der Eigenanteil der Stadt Rheine soll aus den Stellplatzablösebeträgen für PKW-Stellplätze der vergangenen Jahre finanziert werden.

Die Stadt Rheine hat eine Stellplatzablösesatzung erlassen und schließt bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen mit Bauherren Verträge über die Ablösung von Stellplatzpflichten. Die Stadt ist verpflichtet, die eingehenden Geldbeträge zweckgebunden zu verwenden.

Die Regelung zur Verwendung von Ablösebeiträgen erlaubt, diese auch für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs zu verwenden, weil derartige Maßnahmen grundsätzlich geeignet sind, das mit der Errichtung von Stellplätzen verfolgte Ziel – Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr – ersatzweise zu erreichen.

Es gibt eine rechtliche Verpflichtung, die in den vergangenen Jahren durch die Stadt Rheine eingenommenen Ablösebeträge für PKW-Stellplätze für zweckentsprechende Maßnahmen zu verwenden.

Derzeit beträgt die zur Verfügung stehende Summe aus den Stellplatzablösen 882.300 €. Davon sollen ca. 500.000 € für den Rahmenplan Innenstadt (ZOB) verwendet werden. Die für den ZOB eingeplanten Eigenmittel sollen dann für die Maßnahme Kettelerufer verwendet werden. Somit stehen aus den Mitteln Stellplatzablöse dann noch 382.000 € zur Verfügung. Um Mittel aus der Stellplatzablöse auch für die nächsten Jahre noch für Maßnahmen der Verbesserung des Fahrradverkehrs verwenden zu können und zur Vergleichbarkeit der Varianten wird von einem Einsatz der Stellplatzablöse in Höhe von 127.600 € ausgegangen.

Mit Fertigstellung der Radstation werden für den Eigenanteil der Stadt Rheine von der Bilanzposition Verbindlichkeiten zur Bilanzposition Sonderposten umgebucht. Die erwartete Förderung wird analog unter Bilanzposition Sonderposten ausgewiesen.

Während der Nutzungsdauer der Radstation werden die aus der Abnutzung des Gebäudes entstehenden Abschreibungen in der Ergebnisrechnung durch die Auflösung der Sonderposten auf Null reduziert. Hieraus entsteht somit für den Haushalt der Stadt Rheine durch das Projekt keine zusätzliche Belastung aus Abschreibungen.

**Aus den o. g. variablen Möglichkeiten wurden verschiedene Modelle entwickelt, die Fahrradfahrern die Fläche zum Abstellen von Fahrrädern anbieten. Die Modelle werden im Folgenden dargestellt und in anliegender Tabelle gegenübergestellt (siehe Anlage 1).**

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

In dieser Variante ist der Bau einer Radstation auf 2 Ebenen mit einer Nutzfläche von 655 m<sup>2</sup> und 500 Fahrradeinstellplätzen geplant. Die Bebaubarkeit des Grundstückes wird soweit wie möglich ausgenutzt.

Die Radstation soll als kompaktes und funktionales Gebäude entstehen und wird über eine Eingangszone, die gleichzeitig als Kontrollbereich dient erschlossen. Von hier verteilen sich die Nutzer in die verschiedenen Funktionsbereiche: 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 „ingeschobenen“ 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 versehen.

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 Gewerbegebietscharakter in den Hintergrund zu drängen.

Die Grundservedienstleistung der Radstation kann in der gegen ein Entgelt bewachten Aufbewahrung von Fahrrädern bestehen. Dann ist die Maßnahme aber sowohl durch den Zweckverband NWL, als auch durch das Bundesministerium nicht förderfähig.

Neben der personell besetzten Ein- und Ausgangskontrolle besteht die Möglichkeit, die Radstation 24 Stunden am Tag durch ein Chip-Kontrollsystem zu nutzen.

Der NWL würde die Maßnahme dann fördern. Das Bundesministerium schließt eine Förderung aber auch dann aus.

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, wenn sie bewirtschaftet wird.**

Eine **Förderung durch das Bundesministerium** (Förderung von Klimaschutzprojekten) **kann ebenfalls nicht erfolgen, wenn die Anlage bewirtschaftet wird.**

### **Variante 1a: Radstation (1-geschossig)**

Diese Variante besteht aus einer 1-geschossigen Anlage. Das Erdgeschoss wird ausgebildet und mit den Funktionen ausgestattet wie in Variante 1. Im Erdgeschoss können 182 Fahrräder wie in Variante 1 untergebracht werden. Weitere Funktionen wie Büro, Aufenthalt, WC, Technikraum, etc. bleiben.

Das 1. Obergeschoss entfällt. Somit entfallen auch die 336 Fahrradstellplätze, die in einem Obergeschoss untergebracht werden könnten.

Die Kosten für eine 1-geschossige Radstation liegen bei ca. 600.000 €.

Diese Radstation kann sowohl vom Zweckverband NWL, als auch vom Bundesministerium **nur gefördert werden, wenn sie nicht bewirtschaftet wird.**

### **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 € und kann komplett aus den Stellplatzablösebeträgen finanziert werden. Dafür werden 246 Fahrradstellplätze geschaffen.

Im Juli 2016 ging bei der Stadt Rheine die Einplanungsmitteilung des Zweckverbandes NWL für die Radabstellanlage ein. Die Frist für die dann folgende Antragstellung durch die Stadt Rheine lief bereits Ende Dezember 2016 ab. Es wird von Seiten des Zweckverbandes NWL jedoch ein kleiner zeitlicher Aufschub geduldet, der aber nicht zu sehr ausgedehnt werden dürfe. Die Maßnahme müsse in 2017 beginnen, wenn die Stadt Rheine die Förderung aus dem derzeitigen Einplanungsantrag in Anspruch nehmen wolle.

Eine Förderung könnte auch durch das Bundesministerium (Förderung von Klimaschutzprojekten) beantragt werden. Die Förderung betrüge bis zu 50 % der

zuwendungsfähigen Ausgaben, somit hier max. 236.500 €. Der Eigenanteil läge dann bei mind. 236.500 €. Es ist deshalb die Förderung über den NWL angestrebt.

### **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 19.744 €.

Eine Förderung durch das Bundesministerium (Förderung von Klimaschutzprojekten) könnte beantragt werden. Die Förderung betrüge bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, somit hier bei max. 125.000 €. Der Eigenanteil läge dann bei mind. 125.000 €, finanzierbar aus den Stellplatzablösebeträgen.

Diese Variante widerspricht den Äußerungen der Fraktionssprecher im Bauausschuss vom 12. Mai 2011: um ein wildes Parken zu vermeiden sollten keine freien Außenstellplätze angeboten werden.

### **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 Per-

sonenunterführung 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 €, finanzierbar aus den Stellplatzablösebeträgen. Allerdings sind die Fahrradständer bereits vorhanden, so dass die Förderung geringer ausfallen wird.

Diese Variante widerspricht den Äußerungen der Fraktionssprecher im Bauausschuss vom 12. Mai 2011: um ein wildes Parken zu vermeiden sollten keine freien Außenstellplätze angeboten werden.

### **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.