

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/24

Verantwortliche/r:
Amt für Gebäudemanagement

Vorlagennummer:
242/160/2016

Neubau Fahrradparkhaus am Bahnhof Vorentwurf DA-Bau 5.4

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	08.11.2016	Ö	Gutachten	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	15.11.2016	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	15.11.2016	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Ämter 23, 31, 61, 66

I. Antrag

Der Vorentwurfsplanung für den Neubau des Fahrradparkhauses am Bahnhof wird zugestimmt. Sie soll der Entwurfsplanung zugrunde gelegt werden. Die weiteren Planungsschritte sind zu veranlassen.

Es wird vorgeschlagen, das unten beschriebene Betreibermodell Nr. 1 weiter zu verfolgen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der erhöhte Bedarf an Fahrradabstellplätzen im Bereich des Bahnhofs soll gedeckt werden. Ziel ist es, die Qualität der Fahrradabstellmöglichkeiten zu erhöhen und damit den Radverkehr zu fördern.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Neubau von 896 überdachten Fahrradstellplätzen. Die Räder werden in Doppelstockparksystemen und Doppelstockboxen untergebracht.

Auf die Mitteilung zur Kenntnis 610.3/008/2010 wird verwiesen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

3.1 Grundstück

Für die geplante Errichtung eines Fahrradparkhauses (Bike-and-Ride-Anlage) am Hauptbahnhof steht das Gelände südlich des Bahnhofgebäudes zwischen Gleis 1 und der Stadtmauer zur Verfügung. Die Übernahme der zusätzlichen Grundstücksflächen von der Deutschen Bahn erfolgt vss. Ende 2017.

3.2 Bedarf / Förderung

Für die Bike-and-Ride (B+R)-Anlage am Erlanger Hauptbahnhof wurde durch den VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH) eine Bedarfsprognose erstellt. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze, die durch die Regierung v. Mittelfranken gefördert wird, orientiert sich an den Zahlen aus dieser Bedarfsprognose.

Es wird eine Förderung von 400 der insgesamt geplanten 896 Stellplätze erwartet. Die Förderung beträgt 165.000€ (55% der förderfähigen Kosten von 750€ je Stellplatz). Die auf dem Grundstück vorhandenen 262 Stellplätze werden durch neue Doppelstockparker ersetzt.

Eine zusätzliche Förderung aus der Kommunalrichtlinie (nationale Klimaschutzinitiative) wird z. Zt. noch geprüft.

3.3 Vorentwurfskonzept

Das Büro Osterwold & Schmidt aus Weimar, das mit der Planung des Fahrradparkhauses beauftragt wurde, schlägt nach eingehender Untersuchung und Abstimmung mit dem GME die im Grundriss dargestellte Anordnung vor. Hierbei verlaufen die Fahrradabstellplätze längs der Gleisrichtung als zweiseitige Anlage mit Mittelgang. Die Fahrräder werden in Doppelstockparksystemen untergebracht und sind überdacht. Um den Bedarf an abschließbaren Abstellmöglichkeiten zu decken, wurden in der Planung außerdem 36 vermietbare Fahrradabstellboxen vorgesehen. Der Mittelgang weitet sich nach Süden hin auf und ermöglicht eine Durchgängigkeit von der Brücke kommend bis zum Bahnhofsgebäude.

Im Bereich des Treppenabgangs zur Unterführung (Ausgang Innere Brucker Straße) ist geplant den Zugang zur neuen Fahrradabstellanlage zur Stadtseite hin zu betonen. Dies wäre durch eine neue gemeinsame Überdachung des Zugangsbereichs und des Treppenabgangs möglich. Ob ein Abbruch der bestehenden Dachkonstruktion möglich ist, wird derzeit vom Denkmalschutz geprüft.

Abstimmungsgespräche mit der DB Station & Service laufen.

3.4 Betreibermodelle

Für den Betrieb der Fahrradabstellanlagen sind verschiedene Modelle möglich, auch Mischlösungen sind vorstellbar, z. B.:

3.4.1 Modell 1: Betrieb durch Stadt Erlangen, kostenlose Nutzung, offene Abstellanlage

Die Fahrradabstellanlage wird, wie die anderen Anlagen im Bereich des Hauptbahnhofs auch, in Eigenregie der Stadt durch Amt 66 und EB77 betrieben. Die Stadt ist dann sowohl für die Reinigung als auch für die Wartung der Doppelstock-Parksysteme und die Vermietung der Fahrradboxen verantwortlich.

3.4.2 Modell 2: Betrieb durch Stadt Erlangen, externe Betreuung, kostenlose Nutzung, offene Abstellanlage

Ein externer Betreuer, z. B. ein Betreiber einer kleinen Fahrrad-Servicestation, könnte gegen Entgelt oder Entgegenkommen bei der Pacht für die Reinigung der Fahrradabstellanlagen zuständig sein.

Die Wartung und Instandhaltung der Anlage bliebe in der Zuständigkeit der Stadt.

3.4.3 Modell 3: kostenpflichtige Nutzung, geschlossenes Fahrradparkhaus

Ein externer Betreiber ist für den Betrieb des Fahrradparkhauses zuständig und erhält die Einnahmen (Parkgebühren).

Bei einer Abfrage möglicher Interessenten hat sich allerdings abgezeichnet, dass vss. kein Interesse an diesem Betreibermodell besteht. Ein kostenpflichtiges Parkhaus am Bahnhof erscheint aufgrund seiner geringen Größe als nicht rentabel.

Auch sinkt möglicherweise die Akzeptanz wegen des zusätzlichen zeitlichen Aufwands bei der Benutzung und der Parkgebühren.

Im Vorentwurf ist das „Fahrradparkhaus“ als komplett offene Fahrradabstellanlage dargestellt. Für das Betreibermodell Nr. 3 bestünde die Möglichkeit, auf dem südlichen Teil der Anlage einen Bereich als geschlossenes Parkhaus auszuführen. Da sich hier das Grundstück weitet, kann neben dem Parkhaus noch ein Weg eingeplant werden, um die Durchgängigkeit von Süden her bis zum Bahnhofsgebäude zu

erhalten.

3.5 Termine

- | | |
|-------------|--|
| 2017 | - Beauftragung Fachplaner
(Bodengutachten, Statik, Entwässerungs- und Elektroplanung)
- Entwurfsplanung
- Förderantrag Regierung v. Mittelfranken |
| 2018 / 2019 | - Baugenehmigung
- Ausführungsplanung und Ausschreibung vorbeh. der Finanzierung
- Bauphase |

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Das Ergebnis der Kostenschätzung kann zu dem derzeitigen Planungszeitpunkt nur mit einer Genauigkeit von +/- 20% ermittelt werden. Bei geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 2.404.000 € wird die Endabrechnungssumme damit voraussichtlich zwischen 1.923.200 € und 2.884.800 € liegen.

Investitionskosten:	2.404.000 €	bei IPNr.: 546.410
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	noch nicht beziff- ferbar	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	165.000 €	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Die Betreibermodelle 1 und 2 bedingen eine personelle und finanzielle Ressourcenerhöhung, die nach dem momentanen Planungsstand jedoch noch nicht beziffert werden kann.

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind in Höhe von 106.500 € vorhanden auf IvP-Nr. 546.410 bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden (Differenzbetrag von 2.297.500 €)

Die fehlenden Mittel werden in der Aufstellung des Haushaltes 2017 für 2018 und 2019 eingebracht.

Anlagen:

- Anlage 1 Lageplan
- Anlage 2 Schnitt
- Anlage 3 Vogelflugperspektive

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang