

Stadt Heilbronn	Dez. IV	Amt: Amt für Straßenwesen	Datum: 22.09.2017	GR-Drucks. Nr. 262
Az.: 66 St-P/vs		App: 4434		
Vorberatung		Entscheidung		
V B+U BE Wi J Uml BBR <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		V B+U BE Wi J Uml GR BMA <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Tag:		Tag: 17.10.2017		
<input type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich		<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich		
Lageplan Standorte				
Betreff:	Errichtung eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Heilbronn Antrag der Fraktion B90/ Grünen und SPD vom 05.07.2017			

I. Antrag

I.1 Antrag der Fraktion B90/ Grünen und SPD vom 05.07.2017

Am Hauptbahnhof wird, wie im ursprünglichen Haushaltsentwurf der Verwaltung geplant, ein Fahrradparkhaus errichtet.

I.2 Antrag der Verwaltung

Die Verwaltung wird beauftragt eine Planung für ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof zu erstellen. Die Kostenannahme für den Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Heilbronn mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von insgesamt

netto Grundausstattung	376.000 EUR
netto Tiefbau inkl. Entwässerung, EDV- und Stromleitungen	40.000 EUR
<u>zzgl. 19 % Mehrwertsteuer</u>	<u>79.040 EUR</u>
Auftragssumme brutto	495.040 EUR
<u>Unvorhergesehenes und Rundung</u>	<u>14.960 EUR</u>
Insgesamt brutto	510.000 EUR

wird zur Kenntnis genommen.

I.3 Abzüglich der geplanten Zuschusseinnahmen i.H.v. 144.000 EUR wird eine außerplanmäßige Auszahlung i.H.v. 366.000 EUR im THH 66 (Amt für Straßenwesen) unter der lfd. Nr. 8 (Auszahlungen für Baumaßnahmen) und dem Investitionsauftrag I54105250310 (Fahrradparkhaus) genehmigt.

Die Deckung i.H.v. 200.000 EUR erfolgt durch Mehrerlöse im THH 23 (Liegenschaften und Stadterneuerung) bei der Auftragsgruppe 113323.100 (Allgemeines Grundvermögen) unter der lfd. Nr. 3 (Einzahlungen aus Veräußerung von Sachvermögen) beim Sachkonto 68210000 (Einzahlungen aus Veräußerungen von Grundstücken und Gebäuden) und dem Investitionsauftrag I11331100152 (Grundvermögen, Grundstückserlöse).

Die Deckung i.H.v. 166.000 EUR erfolgt über die BE_Energie.

II. Sachverhalt

Ausgangslage

Der Heilbronner Hauptbahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt zur Verknüpfung der Verkehrsarten wie Bus- und Schienenverkehr (Stadtbahn, DB-Netz). Die Kombination der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stellt eine wichtige Alternative zum MIV dar und sollte gestärkt werden. Dies kann durch eine maßgebliche Verbesserung der Park- und Abstellsituation für Fahrräder erreicht werden. Der Schwerpunkt soll dabei auf die Errichtung von attraktiven Fahrradabstellanlagen gelegt werden. Denn der Trend geht zu immer höherwertigeren Rädern, wie z. B. Pedelecs. Infolgedessen steigen die Ansprüche der radelnden Menschen an die Qualität der Infrastruktur. Die neue Fahrradparkanlage soll diesen Bedarf abdecken und rund 120 Radverkehrsteilnehmern diebstahlsichere und witterungsgeschützte Abstellplätze bieten.

Standortauswahl

Nach mehreren Ortsbesichtigungen und Abwägung der verschiedenen Rahmenbedingungen wurden vier Standorte in Betracht gezogen (vgl. Lageplan) und anschließend unter verschiedenen Gesichtspunkten bewertet:

Standort 1: Nördlich Taxistandort

Standort 2: Westliche Bahnhofseite (Gleisnähe)

Standort 3: Östliche Bahnhofseite (im Bereich des Bahnhofvorplatzes)

Standort 4: Östliche Bahnhofseite (Gleisnähe)

Standort 1

Stellungnahme Amt für Straßenwesen:

- Aus verkehrlicher und bautechnischer Sicht keine Einwendung. Bautechnische Auflagen seitens der DB sind zu berücksichtigen. Der Standort liegt sehr günstig in unmittelbarer Nähe zu den bereits bestehenden Fahrradparkieranlagen (B+R).

Stellungnahme Planungs- und Baurechtsamt:

- Am Standort lässt sich das Fahrradparkhaus als Turm stadtgestalterisch sehr gut integrieren. Die Ausführung als Turm wird zudem als notwendig eingestuft, um die notwendige Aufmerksamkeit für den Standort zu erzeugen. Für die Förderung des Radverkehrs wäre ein näherer Standort wünschenswert.

Stellungnahme Deutsche Bahn:

- Seitens der DB keine Einwendung. Die Entfernung des Standortes zum Bahnhof wurde als noch akzeptabel eingeschätzt.

Standort 2

Stellungnahme Amt für Straßenwesen:

- Aus verkehrlicher und bautechnischer Sicht keine Einwendung. Bautechnische Auflagen der DB sind zu berücksichtigen. Der Standort wird aufgrund seiner Nähe zu den bereits bestehenden Fahrradparkieranlagen (B+R) und dem Hauptbahnhof als Favorit angesehen.

Stellungnahme Planungs- und Baurechtsamt:

- Stadtgestalterisch ist die Ausführung als Turm verträglich.

Stellungnahme Deutsche Bahn:

- Standort wird abgelehnt, da Fläche an Dienstleister im Hauptbahnhof vermietet.

Standort 3

Stellungnahme Amt für Straßenwesen:

- Aus verkehrlicher und bautechnischer Sicht keine Einwendung. Der Standort liegt auf dem Bahnhofsvorplatz sehr günstig in unmittelbarer Nähe zu den bereits bestehenden Fahrradparkieranlagen (B+R) und dem Hauptbahnhof.

Stellungnahme Planungs- und Baurechtsamt:

- Der Standort liegt am nächsten zum Eingang Bahnhof und an zentraler Stelle von Zufahrtswegen der Radfahrer. Eine hohe Wahrnehmung des Angebotes ist damit gegeben. Stadtgestalterisch ist eine oberirdische Ausführung als Turm auszuschließen. Zum einen wird damit der Bahnhofsvorplatz weiter zugestellt, zum anderen verbietet dies die Nähe zum denkmalgeschützten Gebäude Alte Post.

Stellungnahme Deutsche Bahn:

- Seitens der DB keine Einwendung. Der Standort würde seitens der DB insbesondere aus Sicht der Erreichbarkeit / Verknüpfung und Repräsentativität favorisiert.

Standort 4

Stellungnahme Amt für Straßenwesen:

- Aus verkehrlicher und bautechnischer Sicht keine Einwendung. Gute Erreichbarkeit mit Realisierung der Fuß- und Radwegbrücke.

Stellungnahme Planungs- und Baurechtsamt:

- Der Standort liegt in mittlerer Entfernung zum Eingang Bahnhof, jedoch direkt an der neu geplanten Fuß- und Radwegbrücke. Der Standort hat eine sehr hohe Synergie zur neuen

Radwegeverbindung von Norden zum Bahnhof und kann ein wichtiger Baustein in der Entwicklung der Bahnflächen nördlich der Bahnhofstraße sein. Eine Ausführung als Turm wird stadtgestalterisch als verträglich eingestuft. Die Errichtung des Fahrradparkhauses an diesem Standort erzeugt die notwendige Aufmerksamkeit für das Angebot.

Stellungnahme Deutsche Bahn:

- Der Standort 4 mit der Nähe zur geplanten Fuß- und Radwegbrücke wird seitens der DB grundsätzlich nicht akzeptiert, da die dort zur Verfügung stehenden Flächen nach Realisierung der Brücke als Wendefläche benötigt werden.

Aus den gegebenen Stellungnahmen lässt sich ableiten, dass aus Sicht des Amts für Straßenwesen keiner der Standorte maßgebliche Vorteile mit sich bringt. Als Standort für ein Fahrradparkhaus könnten sowohl Standorte an der West- als auch an der Ostseite vom Bahnhof gewählt werden. Von dem Planungs- und Baurechtsamt wird vor allem der Standort 4 favorisiert. Die Begründung dafür liegt insbesondere in der günstigen Lage zur geplanten Fuß- und Radwegbrücke. Seitens der DB werden die Standorte 2 und 4 grundsätzlich nicht akzeptiert. Für die restlichen zwei Standorte gab es keine Einwendungen und Bedenken. Favorisiert wurden die Standorte 1 und 3. Ferner hat die DB einen weiteren Standort vorgeschlagen. Dieser liegt direkt westlich von dem Bahnhofsgelände auf dem Bahnhofsvorplatz. Da der mögliche Standort mit mehreren großen Bäumen bepflanzt ist, wird dieser nicht weiter in Betracht gezogen. In der untenstehenden Tabelle (Bewertungsmatrix) werden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt. Aus der Bewertungsmatrix geht hervor, dass der Standort 1 sich in Hinsicht auf die gegebenen Kriterien als beste Lage erweisen würde und wird deshalb für den Standort eines Fahrradparkhauses am Bahnhof empfohlen.

Anhand zu vier Standorten abgegebenen Stellungnahmen aufgestellte Bewertungsmatrix:

Standort i	Kriterium						Gesamtbewertung
	K1	K2	K3	K4	K5	K6	
Standort 1	++	+	++	++	+	++	++
Standort 2	++	++	++	--	++	++	-
Standort 3	++	++	++	--	++	--	--
Standort 4	++	++	++	--	++	++	-

Bewertungsskala	++	sehr gut	+	gut	○	befriedigend	-	ungenügend	--	mangelhaft
Kriterien										
K1	Verknüpfungsqualität									
K2	Fußwegentfernung zum Hbf									
K3	Erreichbarkeit im Radwegnetz									
K4	Nutzungskonflikte									
K5	Repräsentativität des Angebotes									
K6	Städtebauliche Integration									

System

Für die Errichtung eines Fahrradparkhauses wurde nach einem vollautomatischen Parksystem ohne einen Zutritt in das Innere des Parksystems gesucht. Einer der wesentlichen Vorteile eines automatischen Fahrradparkhauses ist das einfache Handling und das Abstellen eines Fahrrades ohne es abschließen zu müssen. Ein weiterer Vorteil für die Nutzer liegt in der ständigen Verfügbarkeit und sowie in den geringeren Zugriffszeiten. Das automatische Fahrradparkhaus benötigt wenig Grundfläche, bietet einen hohen Flächennutzungsgrad an und ist sehr günstig in der Unterhaltung. So muss zum Beispiel keine aufwändige Beleuchtung und Belüftung betrieben und gewartet werden.

Bei der Suche nach einem automatischen Fahrradparksystem wurden zwei mögliche Hersteller gefunden. Folgende Angebote (netto) für die Fahrradparkhäuser in der Basisausstattung wurden abgegeben:

- | | |
|--|-------------|
| 1. Nussbaum Parking GmbH, Markranstädt | 460.000 EUR |
| 2. Otto Wöhr GmbH, Frieolzhelm | 376.000 EUR |

Die oben genannten Preise sind als Richtpreise anzusehen und beinhalten folgende Leistungen:

- Fahrradparksystem mit 122 bzw. 120 Stellplätzen mit einem Standardbedienkonzept über RFID-Chip (radio frequency identification) für die Dauernutzer
- Schnittstelle für die Fernwartung
- Transport innerhalb Deutschland
- Montage und Elektroarbeiten am Schaltschrank
- Kran und Gerüst für die Montage
- Inbetriebnahme

Die Fundament-, Beton-, Abwasserkanal- und Leitungsverlegungsarbeiten bis zum Schaltschrank sind in den Preisen nicht inbegriffen und werden mit 40.000 EUR netto geschätzt.

Für das Fahrradparkhaus der Firma Otto Wöhr GmbH gibt es zwei Alternativen die Anzahl der Stellplätze betreffend. Die 122 Stellplätze beziehen sich auf das Fahrradparkhaus in seiner größten Ausführung. Darüber hinaus bietet es sich noch die Möglichkeit an, das Fahrradparkhaus in der Größe mit 90 Stellplätzen und 58 Stellplätzen auszuführen. Die Preise dafür liegen bei 332.000 und 280.000 EUR netto.

Das Unternehmen Otto Wöhr GmbH bietet für sein Fahrradparkhaus optional eine zusätzliche Ausstattung an:

- Bedienelement für eine kombinierte Nutzung (Dauer- und Gelegenheitsnutzer)
- Glasfassade

Das Ausstatten des Fahrradparkhauses mit den oben genannten Elementen würde die Kosten um rund 75.000 EUR netto (60.000 EUR für die Glasfassade und 15.000 EUR für das Bedienelement) erhöhen. Es wird empfohlen das Fahrradparkhaus mit einem Kombibedienelement auszustatten, um in der Zukunft Ansprüche aller Nutzergruppen abdecken zu können. Eine Glasfassade am Fahrradparkhaus würde für eine originale und moderne Optik sorgen und städtebaulich besser integrierbar sein.

Beim 1. Hersteller, die Nussbaum Parking GmbH, handelt es sich bei dem Fahrradparkhaus um ein quaderartiges Fahrradparkhaus, welches 120 wetter- und diebstahlgeschützte Stellplätze auf fünf Etagen anbietet. Die Ab- / Rücknahme von Fahrrädern kann auf zwei Seiten (Terminal A und Terminal B) des Fahrradparkhauses erfolgen, mit je sechs Zugangstoren und einem Bedienelement. Das Fahrradparkhaus ist ein vollautomatisches System, das nach dem Funktionsprinzip der sogenannten Palettentechnik arbeitet. Das Gebäude hat eine Grundfläche von ca. 55 m² und ist ca. 10,50 m hoch. Die Betriebskosten belaufen sich auf über 10.000 EUR/ Jahr netto. Die durchschnittliche Zugriffszeit beträgt etwa 45 Sekunden, die maximale Zugriffszeit etwa 60 Sekunden (ohne durch andere Nutzer und Einstell- bzw. Ausparkvorgänge bedingte Wartezeiten).

Der 2. Hersteller, die Otto Wöhr GmbH, schlägt ein Radparkhaus in Form eines vollautomatischen zylinderartigen Turmes mit 8 Parkebenen vor. Das Fahrrad wird bei diesem Systemparkhaus an der zentralen Übergabestation automatisch in den Park-Turm eingezogen und über einen Vertikalförderer in die entsprechende Lagerebene abtransportiert. Der Parkvorgang in der Ebene erfolgt ebenfalls vollständig automatisch. Desgleichen gilt für den Ausparkvorgang. Nach der Aufforderung eines Fahrrades aus dem Turm steht das Fahrrad innerhalb von 18 Sekunden im Übergangsbereich zur Abholung bereit. Durch den vollständig automatisierten Radparkturm entfällt somit der Parkvorgang und -suchverkehr. Weitere Vorteile des Radturmes liegen in der einfachen Gestaltung der Beleuchtung und der Belüftung. Hinzu kommt noch die Tatsache mit den geringeren Fundamentanforderungen sowie geringer Grundflächenbedarf. Die Energie- und Wartungskosten werden von dem Hersteller mit 4.514 EUR/Jahr netto angegeben. Daraus ergibt sich für die laufenden Kosten je Stellplatz und Monat ein Betrag von 3,09 EUR/ Monat netto.

Nach Prüfung der Systeme wird vorgeschlagen, die Planung zur Erstellung eines Fahrradparkhauses auf Basis des Systems der Firma Otto Wöhr GmbH in Frielzheim vorzunehmen.

Betreibermodell

Notwendige Arbeiten oder Verwaltungstätigkeiten, die in Zusammenhang mit der Unterhaltung und dem Betrieb des Fahrradparkhauses stehen (Strom, Entwässerung etc.) könnten vergleichbar mit anderen öffentlichen Gebäuden vom Hochbauamt oder den Stadtwerken Heilbronn durchgeführt werden. Die Durchführung von Wartungsarbeiten wird von dem Hersteller des Fahrradparkhauses angeboten. Hierzu muss ein Wartungsvertrag mit der Firma Wöhr abgeschlossen werden. Die jährlichen Wartungskosten würden sich auf rund 2.000 EUR belaufen. Im Falle des Auftretens

von kleineren Störungen am Fahrradparkhaus wird das Beheben über die Schnittstelle der Fernwartung des Herstellers behoben. Bei größeren Fehlern kommt die Firma vor Ort. Die Nutzung des Fahrradparkhauses wird sowohl für die Dauerparker als auch für die Kurzzeitparker vorgesehen. Zu diesem Zweck wird der Übergabebereich des Fahrradparkhauses zum Abstellen bzw. Abholen von Fahrrädern mit einem Kombibedienelement ausgestattet.

III. Finanzwirtschaft

Abzüglich der geplanten Zuschusseinnahmen i.H.v. 144.000 EUR wird die außerplanmäßige Auszahlung i.H.v. 366.000 EUR in THH 66 (Amt für Straßenwesen) unter der lfd. Nr. 8 (Auszahlungen für Baumaßnahmen) und dem Investitionsauftrag I54105250310 (Fahrradparkhaus) genehmigt.

Die Deckung i.H.v. 200.000 EUR erfolgt durch Mehrerlöse im THH 23 (Liegenschaften und Stadterneuerung) bei der Auftragsgruppe 113323.100 (Allgemeines Grundvermögen) unter der lfd. Nr. 3 (Einzahlungen aus Veräußerung von Sachvermögen) beim Sachkonto 68210000 (Einzahlungen aus Veräußerungen von Grundstücken und Gebäuden) und dem Investitionsauftrag I11331100152 (Grundvermögen, Grundstückserlöse). Die Mehreinnahmen beim Grundstücksverkehr resultieren vor allem aus weiteren bisher nicht eingeplanten und nicht absehbaren Grundstücksveräußerungen.

Die Deckung i.H.v. 166.000 EUR erfolgt über die BE_Energie.

IV. Bürgerbeteiligung

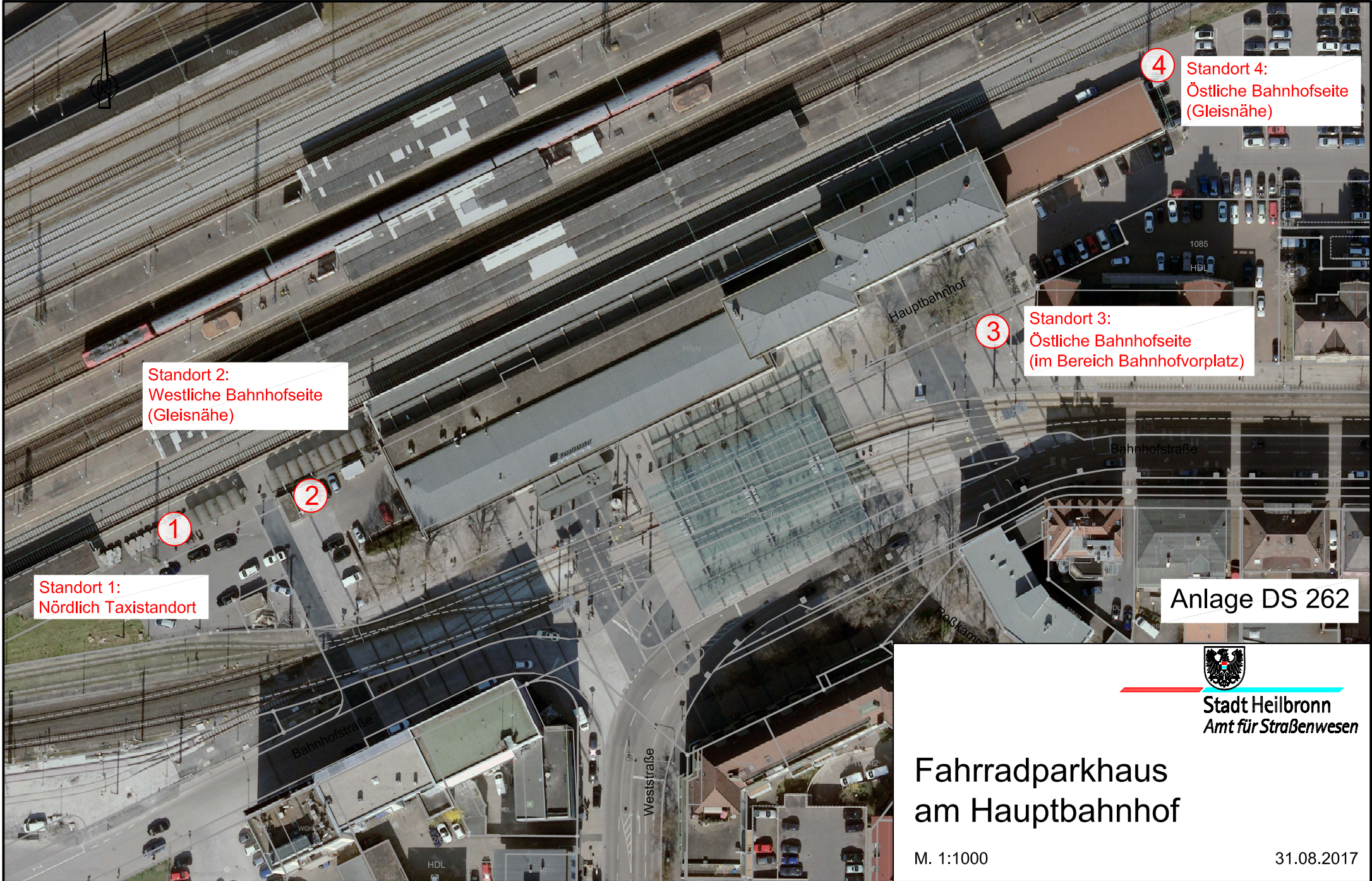
Der Antragsgegenstand ist kein Vorhaben im Sinne der „Leitlinien für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn“.

Amtsleitung

Gesehen:
Heilbronn,
Bürgermeisteramt
Dezernat IV

gez. Christiane Ehrhardt

gez. Wilfried Hajek



Standort 2:
Westliche Bahnhofseite
(Gleisnähe)

Standort 1:
Nördlich Taxistandort

Standort 3:
Östliche Bahnhofseite
(im Bereich Bahnhofvorplatz)

Standort 4:
Östliche Bahnhofseite
(Gleisnähe)

Anlage DS 262



Stadt Heilbronn
Amt für Straßenwesen

Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

M. 1:1000

31.08.2017