

<b>STADT FRIEDRICHSHAFEN</b>	Ausfertigungen: Stadtbauamt, BSU, DEZ4, OB, PL, SPK
<b>Sitzungsvorlage</b>	
<b>Drucksache-Nr. 2018 / V 00099</b>	
Dienststelle: Stadtbauamt	12.04.2018, Unterschrift:
Aktenzeichen: SBA-Rö	
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):	
BM Krezer _____	EBM Dr. Köhler _____
BM Köster _____	Oberbürgermeister _____

<b>Betreff:</b>	<b>Standortentscheidung zum Fahrradparkhaus „RADhaus,, im Umfeld des Stadtbahnhofes</b>			
Anlage:	4 Lagepläne; 3 Ansichten			
<b>Medien:</b> Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens <b>1 Arbeitstag</b> vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.				
<b>MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)</b>	<b>.pdf-, htm-Dateien</b>	<b>DVD</b>	<b>Video (VHS)</b>	<b>Folien (ungeeignet)</b>

Referent und Zeitdauer: Kübler, Wolfgang / 10 Minuten

<b>Gremium:</b>	<b>Datum:</b>	<b>Zuständigkeit:</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus:</b>
Technischer Ausschuss/Betriebsausschuss SE	06.11.2018	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):  
DS-Nr.2016/289, GR 24.10.2016

<b><u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u></b>		ja	nein	
<b>Kosten:</b>	einmalige Kosten			Betrag: EUR
	jährliche Folgekosten:		Sachkosten	Betrag: EUR
			Personalkosten	Betrag: EUR
<b>MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:</b>				
Städt. Haushalt	VWH	VMH	Fipo:	
Stiftungs-Haushalt	VWH	VMH	Fipo:	
Zur Verfügung stehende Mittel				EUR
Noch bereitzustellen:				EUR
Deckungsvorschlag:				EUR

### **Beschlussantrag:**

Dem Vorschlag der Verwaltung wird gefolgt; als Standort für das geplante Fahrradparkhaus („RADhaus“) wird die Variante Nord, d. h. auf dem Franziskusplatz, festgelegt.

Planung, Bau und Betrieb des RADhauses übernimmt die TWF; der TWF sind hierfür die nötigen Mittel aus der Stellplatzrücklage zur Verfügung zu stellen. Die Gesamtgestaltung des Baukörpers und städtebauliche Einbindung in seine Umgebung sind im weiteren Planungsprozess zwischen TWF und Stadtverwaltung noch im Einzelnen abzustimmen und dann den zuständigen Gremien zur abschließenden Entscheidung vorzulegen.

### **Begründung:**

In der Sitzungsrunde Oktober 2016 wurden die TWF auf Basis der durch Stp erstellten Vorlage und des Vortrages von Herrn Schültke (SWSee) gemäß damaligem Beschlusspunkt 2 darum gebeten, das Projekt Fahrradparkhaus (im Folgenden RADhaus genannt) voranzutreiben, d. h. zu planen, zu erstellen und dann auch zu betreiben. Zusätzlich wurde bewilligt, dieses Projekt aus Mitteln aus der Stellplatzrücklage zu finanzieren.

Zum RADhaus selbst gibt es über die damalige Information (Systembeschreibung) hinaus keine weiteren Informationen. Fest steht allerdings, dass die Stellplätze nur an Dauernutzer vermietet werden sollen, da dies systembedingt auch den Modellen Offenburg und Ravensburg entspricht und technisch keine kostenträchtigen Systemveränderungen erforderlich macht. Somit kann vorläufig die vorhandene Nachfrage gut abgedeckt werden. Es ist davon auszugehen, dass in den Anfangsjahren noch keine Vollauslastung erzielt werden wird. Das Projekt ist aber in die Zukunft gerichtet. Im Laufe der Zeit kann man dann die Erfahrungen sammeln, inwieweit noch eine Erweiterung des Kundenkreises möglich sein wird, z. B. auch durch Mehrausgabe an Nutzerkarten, um ggf. Leerstände in Unterdeckungszeiten zu nutzen. Dies sind Fragestellungen auch hinsichtlich des Vertragsrechts, die es mit der jetzigen Fragestellung noch nicht zu klären gilt.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind Aussagen zum Standort erforderlich, um darauf aufbauend vertieft in die Planung einsteigen zu können. Es geht deshalb in dieser Vorlage grundsätzlich nur darum, zu entscheiden, an welchem Standort das RADhaus erstellt werden soll. (Anlage 1)

### **Variante Süd:**

In der damaligen Sitzungsvorlage 2016 wurde für das geplante RADhaus ein Standort beschrieben, der im Bereich der heutigen Fahrradabstellanlage östlich des Stadtbahnhofes liegt. Dort ist direkt südlich des Gleises 1 unter Einbeziehung einer Fahrradboxenreihe (die somit entfällt) die erforderliche Fläche vorhanden, die für den Baukörper des RADhauses (8m x 8m-Grundfläche) mitsamt seitlicher Zugangsmöglichkeit (auf zwei gegenüberliegenden Seiten) ausreicht. Die der DB gehörende Fläche ist praktisch sofort verfügbar (es ist lediglich eine Vereinbarung mit DB erforderlich). Es wurde allerdings auch darauf hingewiesen, dass die Standortwahl noch nicht endgültig sei und Alternativen zu prüfen seien.

### **Variante Nord:**

Im Verlauf dieser Prüfung hat sich auf Anregung der Stadtverwaltung nun gezeigt, dass alternativ auch ein Standort auf der Nordseite des Stadtbahnhofes, speziell auf dem Franziskusplatz in Frage käme. Dieser Standort wurde auch vom PL dargestellt und durch die TWF auf Machbarkeit

hinsichtlich der Statik (Bauwerk steht dann auf der Tiefgarage Parkhaus „Am Stadtbahnhof“) untersucht. Die statische Prüfung durch die TWF hat ergeben, dass der geplante Baukörper auf die Tiefgarage gestellt werden kann. In der Planung wird auch die Anbindung des RADhauses an die Eugenstraße aufgezeigt. So kann dort durch Erstellen einer kleinen Schutzinsel das gesicherte Queren von der Eugenstraße-Nordseite auf den Franziskusplatz ermöglicht werden.

#### Variante West:

Wegen der ungeklärten Verfügbarkeit (Abhängigkeit von der noch offenen Flächenentwicklung des Areals und vom noch unbestimmten Umsetzungszeitraum) scheidet ein durchaus in Erwägung zu ziehender weiterer Alternativstandort westlich des Franziskus-Westflügels aus. Diese Variante wurde nicht weiter verfolgt.

Beim Vergleich der letztlich infrage kommenden Varianten Nord und Süd (s. Anlage 1) wurden die folgenden Kriterien bewertet: Nutzerpotenzial und Zugänglichkeit / Erreichbarkeit. Um einen besseren Eindruck vom Volumen zu erhalten, wurden die beiden Standorte mittels Massenmodell visualisiert (s. Anlagen 2 (Süd) sowie 3a u. 3b (Nord)).

#### Nutzerpotenzial:

Die möglichen Nutzer des RADhauses setzen sich zu einem Großteil aus Ein- und Auspendlern zusammen. Einpendler stellen ihre Fahrräder ein, um nach Ankunft am Stadtbahnhof zu ihrem Ziel (Arbeitsplatz, Ausbildungsplatz) weiter zu radeln. Auspendler stellen ihre Fahrräder ein, um anschließend mit der Bahn zu fahren. Anhand der z. Zt. geschlossenen Mietverträge zu den Fahrradboxen lassen sich grob die Anteile Ein- und Auspendler abschätzen. So sind die Boxen am Stadtbahnhof (Süd- und Nordseite) zu 37 % an Mieter aus Friedrichshafen vergeben, die man damit den Auspendlern zuordnen dürfte.

Die Herkunft dieser Auspendler, die mit ihrem Fahrrad zum Stadtbahnhof radeln, ist größtenteils aus Bereichen, die nördlich der Bahn liegen (64 %). Diese Bereiche sind auch zum Großteil weiter entfernt und bieten somit eher Grund, mit dem Rad zu fahren.

Ziele der Einpendler, die per Bahn kommen und mit dem Fahrrad weiter fahren, liegen größtenteils nördlich der Bahn. Hierzu gehören die großen Industriebetriebe und Gewerbegebiete. Weitere Ziele wie z. B. die Kernstadt liegen so nahe, dass kaum jemand diesen restlichen Weg noch mit dem Fahrrad zurücklegen dürfte.

Da es sich bei den RADhaus-Nutzern um Dauermieter handelt, wird der Pendleranteil überwiegen. Diese Nutzer können dann aber auch in den Randzeiten als Freizeit-Reisende Stellplätze nachfragen.

Bezogen auf das Nutzerpotenzial mit einer starken Tendenz nach/von Norden (s. Anlage 4) ist der Standort Nord dem Standort Süd vorzuziehen.

#### Erreichbarkeit / Zugänglichkeit:

Auch im Kriterium der Erreichbarkeit punktet der Standort Nord, da dieser Standort vom Großteil der Nutzer direkt ohne Umwege anfahrbar ist. Der Standort Süd ist dagegen bezogen auf die Mehrheit der Nutzer eher etwas „versteckt“ anzufahren. Insbesondere bei der künftigen Anbindung an den geplanten Radschnellweg in/ aus Richtung Flughafen, der nördlich der Gleisanlagen verlaufen wird, zeigt der Standort Nord Vorteile. In Anlage 5 sind die unterschiedlichen Längen der Zulaufstrecken ab den verschiedenen Entscheidungspunkten dargestellt. Hieraus sind deutliche Vorteile für den Standort Nord ablesbar.

Bei der Verknüpfung mit dem Stadtbahnhof weist der Standort Süd gewisse Vorteile auf, da die Lage direkt an Gleis 1 zumindest diesen Nutzern einen komfortablen direkten Zugang zur Bahn ermöglicht. Hinsichtlich des Zugangs zu allen anderen Bahnsteigkanten (durch die Unterführung) sind beide Standorte entfernungsmäßig vergleichbar (s. Anlage 1).

Die teilweise geringfügig kürzeren Strecken zwischen RADhaus auf der Südseite und den Bahnsteigen (hier speziell zu Gleis 1) wiegen aber die ungünstigere und auch längere und daher auch zeitaufwändigere Anfahrtstrecke nicht auf.

#### Angebot für Spontan-/Tagesnutzer/Touristen:

Da die RADhaus-Nutzung ausschließlich Dauerparkern vorbehalten bleiben soll, muss Kurzfristungern wie z. B. Tagesgästen etc. weiterhin ein ergänzendes Angebot vorgehalten werden. Durch einen RADhaus-Standort Nord ist es möglich, das bestehende Angebot an Fahrradboxen auf der Südseite komplett zu erhalten und dabei durch Umwandlung von einigen Dauermiet- in Kurzzeitboxen das Angebot für Spontanutzer bedarfsgerecht zu erhöhen. Bei Entscheidung für einen Standort Süd würde sich das Angebot an Kurzzeitboxen durch Entfall einer Boxenreihe noch nachteilig reduzieren.

#### Kosten:

Zu den Kosten liegen noch keine genauen Erkenntnisse vor.

Das Bauwerk selbst (System) wird, unabhängig vom Standort, Kosten in Höhe von ca. 500.000 EUR

(Angaben TWF) verursachen. Hinzu kommen Kosten für die Fassadengestaltung, deren Ausbildung noch offen ist. Am Standort Süd ist ein komplettes Fundament erforderlich, am Standort Nord muss die Lastabtragung des Baukörpers über Streifenfundamente auf die darunter liegende Tiefgarage erfolgen. Detailberechnungen und darauf basierende Kostenschätzungen wurden noch nicht erstellt. Die höhenmäßige Einpassung an die Umgebungsflächen ist am Standort Süd einfacher, da der Baukörper entsprechend eingepasst werden kann, während auf dem Franziskusplatz durch den Aufbau auf der Tiefgarage eine Anpassung an den Platz erforderlich wird. Es ist von einer geringfügigen Höhenanpassung von rd. 5 cm auszugehen.

Außerdem soll für den Standort Nord auf der Eugenstraße eine gesicherte Abbiegemöglichkeit für Radler geschaffen werden (s. Anlage 6). Diese erfordert eine Verschiebung der bestehenden Bushaltekante nach Westen. Die Kosten für diese beiden „Randmaßnahmen“ belaufen sich geschätzt auf ca. 100.000 EUR. Dabei sind die Kosten für die Bushaltestelle unter dem Gesichtspunkt zu sehen, dass wegen der Erreichung der Barrierefreiheit sowieso eine Anhebung mit entsprechender Höhenanpassung hätte erfolgen müssen.

Die exponierte Lage auf dem Franziskusplatz erhebt einen größeren gestalterischen Anspruch als auf der Südseite. Das RADhaus als innovatives Zukunftsprojekt soll sich bereits aufgrund seines äußeren Erscheinungsbildes vom umliegenden, urban geprägten Stadtraum positiv abheben. Die Gesamtgestaltung des Baukörpers und städtebauliche Einbindung in seine Umgebung sind im weiteren Planungsprozess zwischen TWF und Stadtverwaltung noch im Einzelnen abzustimmen und dann den zuständigen Gremien zur abschließenden Entscheidung vorzulegen. Hierbei sind sowohl die Investitions- als auch Folgekosten (Unterhaltung) aufzuzeigen.

Die Verwaltung schlägt eine Fassadenbegrünung vor, die für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Stadtklimas sorgen kann. Eine solche Begrünung kann zum positiv belegten Namen „Grüner Würfel“ führen. Hinsichtlich Machbarkeit und Ausführung gibt es allerdings noch keine Aussagen. Die Anlagen 3 und 4 stellen einen Gestaltungsvorschlag dar.

### Ergebnis:

In nachfolgender Tabelle sind die Grob-Bewertungen gegenübergestellt, die in einer Gesprächsrunde zwischen den Ämtern der Stadtverwaltung, der TWF sowie dem Betreiber der vorhandenen Fahrradboxen wie auch dem ADFC ausführlich diskutiert wurden:

Kriterium	Südseite	Nordseite
Nutzer	o	+
Erreichbarkeit im Netz	o	++
Zugänglichkeit der Bahnsteige	o+	o
Angebot Spontan-/Tagesnutzer/Touristen	o	+
Kosten	o+	o

### Vorschlag:

In Abwägung der Ergebnisse zu den o. a. Kriterien wird daher vorgeschlagen, für das RADhaus den Standort Nord auf dem Franziskusplatz zu wählen und die TWF mit dem Bau und Betrieb des Fahrradparkhauses zu beauftragen. Der TWF sind hierfür die nötigen Mittel aus der Stellplatz-rücklage zur Verfügung zu stellen.

Die sonstigen Planungen und Maßnahmen im Umfeld erfolgen durch die Stadtverwaltung. Dabei ist die städtebauliche Einbindung / Gestaltung sowie die verkehrliche Verknüpfung (bauliche Anbindung ans Straßen- und Radnetz) zwischen den verschiedenen Projektträgern untereinander abzustimmen.

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.