

Radfahren in Fürth:

Erweiterung der Fahrradabstellanlage Fürth Hauptbahnhof Südseite in der Ludwigstraße, Alternative Vorplanungen

Mit der Prioritätenliste „Radverkehrsprojekte 2011“ hat der Bau- und Werkausschuss am 09.02.2011 eine Erweiterung der Abstellanlage für Fahrräder auf der Südseite des Fürther Hauptbahnhofes zur Realisierung beauftragt, um der weiter gestiegenen Nachfrage nach Fahrradstellplätzen gerecht zu werden und ein geordnetes Abstellen zu fördern. Die aktuelle Anlage ist seit geraumer Zeit überlastet.

Am 22.08.2011 wurde das Instruktionsverfahren für die damalige Vorzugsvariante 4 eingeleitet. Die Rückmeldungen im Instruktionsverfahren zeigten, dass zahlreiche, zuvor unbekannte Auflagen, eingehalten werden sollten, und daher eine andere Lösung gefunden werden musste. Im Zuge intensiver Verhandlungen zwischen den Ämtern wurde letztlich die Variante 14 „Verteilte Fahrradboxen“ entwickelt.

Am 06.03.2013 wurde dem Bau- und Werkausschuss als Ergebnis der Vorplanung die Variante 14.40.C mit Stand 2013-02-13 zur Beschlussfassung vorgelegt. Zu dem Beschluss kam es jedoch nicht, da eine Diskussion über zwei Aspekte entstand:

- Etwaige Erweiterung des Abstellrasters von 40 auf 50 cm, für eine komfortablere Benutzung der Anlage durch die Radler.
- Etwaige Förderung der Maßnahme durch Zuschüsse angesichts der in die Nähe der Bagatellgrenze von 50 T€ gestiegenen Kostenschätzung.

Zusätzlich ist seither ein Bauantrag für das Anwesen Ludwigstraße 1 (Baulücke) eingegangen. Infolge einer Grundstücksteilung liegt die beantragte Erschließung an einer Stelle, in der die Variante 14.40.C Fahrradständer und -boxen vorsah. Die Planung war daher in jedem Falle zu überarbeiten. Mit vorliegendem Dokument werden nun zwei alternative Vorplanungen vorgestellt:

- Variante: Raster 40 cm (Varianten-Nr. 14.40.CV)
- Variante: Raster 50 cm (Varianten-Nr. 14.50.SV)

Außerdem werden die am 06.03.2013 vom Bau- und Werkausschuss aufgestellten Fragen beantwortet und der seither mit der Regierung von Mittelfranken zur Frage der Zuschussgewährung erfolgte Schriftverkehr wiedergegeben. Letztlich enthält das Dokument auch die zu beschließende Abwägung – differenziert nach den Varianten.

Bestandssituation

Gegenwärtig besteht die Abstellanlage Hbf Süd/Ludwigstraße aus 58 Stellplätzen für Fahrräder sowie 5 städtischen Fahrradboxen auf Mietbasis (7,70 Euro/Monat). Die Fahrradboxen wurden 2001, die Fahrradständer 2006 beschafft. Die Ständer sind eine felgenreundliche Anlehnkonstruktion, die eine hohe Kapazität durch zwei abwechselnd versetzte Höhen der Vorderradeinstellung – hoch / niedrig – und ein platzsparendes Abstandsraaster von 40 cm erreicht.

Bedarfsanalyse durch die VGN GmbH

Im Auftrag der Stadt führte der Verkehrsverbund 2012 eine Bedarfsprognose für die Fahrradabstellung am Fürther Hauptbahnhof („Bike+Ride“) durch. Hierbei wurde für Nord- und Südseite zusammen ein Mehrbedarf von 70 – 80 Fahrradstellplätzen ermittelt. Zudem sollen Abstellmöglichkeiten für 10 – 12 Motorroller errichtet werden.

Planungsansatz für die Variantenentwicklung

Da die letzte Erweiterung der Abstellanlage erst wenige Jahre zurückliegt (2006), wurde nach Möglichkeiten gesucht, die Anlage spürbar zu erweitern, damit der neue Zustand möglichst dauerhaft sein kann, indem auch Reserven für eine noch weiter steigende Nachfrage geschaffen werden. Ziel war daher eine Aufstockung um idealer Weise 100 % der Stellplätze.

Als grundlegender Planungsansatz für diese Ziele wurde daher nach Möglichkeiten gesucht, die vorhandenen Fahrradständer in den Gehwegbereich „zu spiegeln“. Der Gehwegbereich der Ludwigstraße ist an dieser Stelle mit 3,85 – 4,00 m sehr breit, da er aus dem ursprünglichen Gehweg und einem ehemaligen Radweg besteht. Die Flächen des ehemaligen Radweges sollen der Erweiterung der Anlage dienen.

Variante 14 „Verteilte Fahrradboxen“

Das Ergebnis der Vorplanung ist nun der Austausch der vorhandenen, nur einseitig (d. h. nur von der Fahrbahn her) beschickten Fahrradständer gegen neue, zweiseitig (d. h. von der Fahrbahn und vom Gehweg) beschickten Fahrradständer in gleicher Bauart, also mit versetzter Vorderradeinstellung – abwechselnd hoch / niedrig. Im Gegensatz zur instruierten Variante 4 sieht die Variante 14 eine Auflösung des Blocks der Fahrradboxen vor. Die Fahrradboxen werden über die Anlage verteilt aufgestellt und spannen damit Reinigungsnischen auf. Zugleich wird die Anlage durch die Anlage von Gassen aufgelockert. Sie kann damit leichter gequert werden und bei Schneefall wird der geräumte Gehweg schneller erreicht.

Mit der neuen Anordnung kann die Anzahl der Fahrradständer um 48 auf 106 Stück gesteigert werden (+ 83 %). Zugleich kann eine Abstellecke für Krafträder markiert werden, in der bis zu 4 Motorräder oder 6 – 8 Roller Platz finden. Damit können ca. 60 % des von der VGN GmbH ermittelten Zubaubedarfs auf der Hauptbahnhof-Südseite in der Ludwigstraße realisiert werden. Kommende Untersuchungen und Planungen können sich dann auf die Hauptbahnhof-Nordseite konzentrieren.

Untervarianten mit 40 oder 50 cm Abstellraster

Im Zuge der Instruktion wurde vom ADFC eingewandt, die neuen Fahrradständer sollten – entsprechend der vom ADFC herausgegebenen Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen – mit einem Abstellraster (Abstand) von 50 cm geplant werden. Als Begründung wird in den Hinweisen angeführt, dass „sonst nur jeder zweite freie Einstellplatz genutzt wird und somit die Gesamtauslastung, Effektivität der Anlage stark abnimmt.“¹ Das Stadtplanungsamt (SpA) kann diese Ansicht nicht teilen, da die bestehende Anlage das Gegenteil beweist. Die Beobachtungen führen

¹ ADFC - Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen (Stand: Mai 2010), Seite 2

nach Ansicht des SpA zu der Erkenntnis, dass bei gegebenem Parkdruck auch engere Anlagen angenommen werden. In der Folge empfahl das SpA daher, in beengten Stadtbereichen wie der Südstadt von den Planungshinweisen des ADFC abzuweichen, um dort hohe Nachfragen situationsgerecht unterbringen zu können.

Gegen diesen Ansatz wendet sich jedoch ein Änderungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, der zum Bau- und Werkausschuss am 06.03.2013 eingereicht wurde. Die Antragsteller fordern, dass die Abstellanlage Hbf Südseite in einem Raster von 50 cm aufgebaut wird, um die Qualität für die Radler zu erhöhen.

Ein Raster von 50 cm bedeutet gegenüber einem von 40 cm einen Mehrbedarf an Längsentwicklung von ca. 25 %. Auf der gleichen Grundfläche können daher nur deutlich weniger Ständer untergebracht werden, oder es wird eine größere Fläche für eine vergleichbare Anzahl Ständer benötigt. Nur die letztgenannte Lösung erscheint sinnvoll, da das Ziel des Anlagenumbaus die deutliche Mehrung der Ständer ist.

Frage aus dem Bau- und Werkausschuss vom 06.03.2013: Wie viele Pkw-Stellplätze würden bei einem Abstand von 50 cm Abstellraster entfallen?

Antwort: Es würde ein Pkw-Stellplatz entfallen. Diese gering erscheinende Menge kommt dadurch zustande, dass ein heute mittels eingeschränkter Haltverbots aufgespannter „Wendehammer“ südlich der Anlage für 2-achsige Müllfahrzeuge dimensioniert ist. In der Planung wird – in Ansprache mit Müllabfuhr und SvA – nur noch ein Wendehammer für Pkw vorgesehen.

Die Entscheidung über das Abstellraster muss durch die Politik erfolgen. Hierzu sollten die folgenden Vorteile der beiden Lösungen abgewogen werden:

Vorteile 40 cm Raster

- Keine größeren Entfernungen der Ständer zum Hbf als im Ohnefall².
- Option einer späteren Süderweiterung bleibt erhalten.
- Anzahl der Parkmöglichkeiten für Pkw wie heute.

Vorteil 50 cm Raster

- Höhere Nutzungsqualität für die Radler durch größeren Abstellabstand.
- Etwaige Förderung mit Zuschüssen nach dem BayGVFG.

Förderung nach dem BayGVFG

Nach Artikel 2 des Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) in Verbindung mit Nr. 2.1.2 der Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV) und Artikel 3 des Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) sind Fahrradabstellanlagen für intermodale Umsteiger an Haltestellen des öffentlichen

² Der Ohnefall unterscheidet sich vom gegenwärtigen Zustand (Bestand/„Istfall“) durch die an der Anlage in jedem Falle ohnehin vorzunehmenden Änderungen, insbesondere Verlagerungen von Ständern zur Freiräumung heute überbauter Einläufe und Schieber, sowie zur Herstellung von Gassen zum Gehweg und die neu beantragte Grundstückszufahrt Ludwigstraße 1.

Personennahverkehrs dem Grunde nach förderfähig. Für das hiesige Vorhaben war daher zu überprüfen, ob eine Förderung in Anspruch genommen werden kann und ob dies erfolgen soll.

Frage aus dem Bau- und Werkausschuss vom 06.03.2013: Existiert eine Bagatellgrenze für Fördermittel und wie hoch ist diese ggf.?

Antwort: Eine gesetzliche Bagatellgrenze existiert nicht bzw. kommt hier nicht zur Anwendung. Die Regierung von Mittelfranken verlangt jedoch aus Aufwandsgründen eine finanzielle Mindestgröße des Vorhabens. Nach intensiven Verhandlungen im Jahr 2012 beträgt diese 50.000 €. In erneuten Gesprächen wurde signalisiert, dass dieser Betrag nicht unbedingt der Höhe der förderfähigen Gesamtkosten entsprechen muss, sondern auch auf die Gesamtkosten abgestellt werden kann. Generell ist beim vorliegenden Projekt nur der Zugewinn an Ständern förderfähig.

Frage aus dem Bau- und Werkausschuss vom 06.03.2013: Werden Fahrradständer mit einem Abstand von 40 cm Abstellraster gefördert?

Nein. Die Hinweise des ADFC zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen müssen bei geförderten Projekten beachtet werden. Das Raster würde also 50 cm betragen.

Aus dem Schriftwechsel mit der Regierung von Mittelfranken ergibt sich, dass für das Projekt eventuell Fördermittel bis ca. 7.000 Euro erhalten werden könnten. Allerdings rät die Regierung zu einer Bündelung des Vorhabens mit anderen Abstellanlagen, um ein größeres Förder- und Ausschreibungsvolumen zu erzielen.

Eine Bündelbildung mit weiteren Fahrradständern an weiteren Fürther Bahnhöfen und Haltestellen würde das Projekt bis mindestens in das Jahr 2014 verzögern, da die Planungen für die anderen Standorte bisher keine Antragsreife erreicht haben. Zur Antragstellung muss praktisch eine Entwurfs-/Ausführungsplanung mit einer belastbaren Kostenschätzung – nicht nur eine Vorplanung – vorgelegt werden.

Der Schriftwechsel ist in der Anlage auszugsweise wiedergegeben.

Neben der in Erwägung zu ziehenden Förderung durch den Freistaat Bayern lässt das Baureferat derzeit auch noch überprüfen, ob die Abstellanlage eventuell auch über ein Bundesprogramm (Nationale Klimaschutzinitiative) gefördert werden kann.

Erhöhung der Fahrradboxmiete

Seit Beschaffung der Fahrradboxen im Jahr 2001 beträgt die Miete 7,70 Euro/Monat (15,00 DM/Monat). Den fünf Boxen stehen fünf Mieter und eine derzeit doppelt so lange Warteliste gegenüber. Mieterwechsel finden nur statt, wenn ein Mieter selbst kündigt oder die Stadt eine missbräuchliche Nutzung feststellt. Für eine Erhöhung der Anzahl an Fahrradboxen konnten auf der Südseite des Hauptbahnhofs keine Flächen lokalisiert werden. Eine Mehrung zu Lasten der für jedermann und jederzeit zugänglichen Fahrradständer wurde in der Abwägung als zu nachteilig befunden (mindestens zwei, eher vier bis sechs Ständer wären für jede Box mehr zu opfern).

Angesichts der das Angebot übersteigenden Nachfrage dürfte es jedoch möglich sein, einen höheren Preis durchzusetzen. Der Umbau der Anlage soll daher als Gelegenheit genutzt werden, die Mietverhältnisse zu kündigen und die nachherige Neuvermietung zu einem fortentwickelten Preis von 10,00 Euro/Monat vorzusehen.

Abwägung der Instruktionseinwände

Im Zuge der Instruktion vom 22.08.2011 sind die folgenden Hinweise und Einwände eingegangen. Die zugehörigen Abwägungen sind jeweils *kursiv* wiedergegeben. Die Wiedergabe der Hinweise und Einwände erfolgt auszugsweise in dem für die Abwägung der Varianten 14.40.CV und 14.50.SV erforderlichen Umfang.

Amt für Brand und Katastrophenschutz

„[...] bei einer Ortsbegehung ist aber aufgefallen, dass mehr Sperrpfosten verbaut sind als notwendig, [...]“

Die Pfosten dienen zur Umgrenzung der Abstellanlage in der Fahrbahn. Sie sind daher nicht überflüssig. Auch die umgebaute Anlage soll wieder Pfosten erhalten.

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)

„Die jetzt geplanten baulichen Maßnahmen sollen [...] eine weitere Erweiterungsstufe (auch zu Lasten vorhandener Kfz-Stellplätze) berücksichtigen [...].“

*Variante 14.40.CV: Der Anregung kann inhaltlich gefolgt werden (Süderweiterung).
Variante 14.50.SV: Dies erscheint wegen der Entfernung kaum mehr sinnvoll.*

„Wir legen jedoch Wert auf einen Parkstandsabstand von 0,50 m. Die ADFC-Empfehlung stellt keinen Komfortwert dar, sondern bereits das unterste zumutbare Maß. Zum Vergleich: Ein üblicher Fahrradkorb ist bereits 0,40 m breit.“

Variante 14.40.CV / 14.50.SV: Der Anregung wird nicht / wird gefolgt.

„Für die Neulackierung der Fahrradboxen schlagen wir silbergrau vor.“

(Die Anregung zur Farbe war erbeten worden.) Der Farbvorschlag wird zur Kenntnis genommen. In der Amtsleiterbesprechung vom 21.03.2013 wurde festgelegt, dass die Boxen und Fahrradständer nur feuerverzinkt und nicht lackiert werden sollen.

„Wir bitten zu prüfen, ob die vorhandenen – und gegebenenfalls weitere – Fahrradboxen in der Karolinenstraße aufgestellt werden können.“

Die Gehwegbreite in der Karolinenstraße reicht hierfür nicht aus. Würde man die Boxen in den Parkstreifen stellen, dann stünden sie fast 60 cm in den Gehweg, was dem Erscheinungsbild der neu hergestellten Karolinenstraße abträglich wäre. Zudem sind die Pkw-Stellplätze dort stark nachgefragt und sollen nicht reduziert werden.

„Da die Anlage vor allem Pendlern dient, die ihr Fahrrad nicht nur kurzfristig zum Einkaufen abstellen, sollte die Anlage eine Überdachung aufweisen bzw. dafür nachrüstbar sein. Eine städtebaulich ansprechende Lösung sollte vorstellbar sein.“

Aus Kostengründen wird auf eine Überdachung b. a. w. verzichtet. Eine Nachrüstung zu Lasten einzelner Fahrradständer (Platz für Dachstützen) wäre generell denkbar.

infra fürth gmbh

„Die Versorgungsleitungen und Hausanschlussleitungen dürfen nicht überbaut werden. Gegebenenfalls sind diese durch geeignete Maßnahmen zu sichern.“

Einer solch weitreichenden Auflage kann nicht gefolgt werden. Die Fahrradständer und Fahrradboxen sind eine baulich einfach und leicht zu entfernende Überbauung. Mit der geplanten Verwendung kurzer Bodenhülsen (40 cm Länge) wird zudem sichergestellt, dass keine Leitungen beeinträchtigt werden.

Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH

„Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen [...] nicht überbaut [...] werden dürfen.“

Abwägung wie bei: infra fürth gmbh.

Stadtplanungsamt, Bebauungsplanung

„Nach Ansicht von SpA/PIB sollte zur Schaffung eines einheitlichen Gesamtbildes der Farbton des vorhandenen Geländers zur Unterführung auch für die Boxen verwendet werden (evtl. DB 703 oder Glimmer Anthrazit).“

(Die Anregung zur Farbe war erbeten worden.) Der Farbvorschlag wird zur Kenntnis genommen. Die Lackierung würde zu einer Aufwertung des Straßenbildes führen. In der Amtsleiterbesprechung vom 21.03.2013 wurde jedoch festgelegt, dass die Boxen und Fahrradständer nur feuerverzinkt und nicht lackiert werden sollen.

Harald Riedel, Pfleger der Fuß- und Radwege

„Der Parkstandsabstand von 40 cm zwischen den einzelnen Fahrrädern wird strikt abgelehnt. Die Nutzbarkeit einer Fahrradabstellanlage hängt wesentlich von den Abständen zwischen den Fahrrädern ab, ist dieser zu gering, kommt es bei jedem Abstellvorgang zu einer Behinderung durch sich berührende Lenker, Körbe u. ä., dies führt zu Beschädigungen und erheblichen Nutzungseinschränkungen, dies lässt sich bereits jetzt sehr gut vor Ort sehen, bei einer Neuanlage sollte der bisherige Mangel beseitigt werden. Es stehen im Mittel ca. 30 Fahrräder pro Aufstellseite, d. h. wegen einer Einsparung von gerade einmal 3 Metern (30 x 0,1 m) zu Gunsten des ruhenden PKW-Verkehrs müssen mehr als 120 FahrradnutzerInnen *[Anmerkung des SpA: Die instruierte Variante 4 sah 120 Ständer vor.]* täglich erhebliche Nachteile bei der Nutzung in Kauf nehmen, dies ist angesichts der Kosten für die Errichtung der Anlage nicht vermittelbar. Es wird daher dringend darum gebeten einen Parkabstand von 50 cm zu realisieren.“

Variante 14.40.CV / 14.50.SV: Der Anregung wird nicht / wird gefolgt.

„eine Verschmälerung des Gehweges wird abgelehnt. Die verbleibende Gehwegbreite von 2,70 m (bisher 3,80 m – 4,00 m) ist angesichts der Bedeutung und

Fußgängerfrequenz nicht ausreichend. Die Einrichtung der Fahrradstraße und die damit verbundene Auflösung des Bordstein-Radweges würde mit der teilweisen Errichtung der Fahrradabstellanlage auf dem Gehweg konterkariert. Die Förderung des umweltfreundlichen Fahrradverkehrs darf nicht zu Lasten des ebenfalls umwelt- und stadtvträglichen Fußgängerverkehrs stattfinden. Beim Südausgang des Hauptbahnhof handelt es sich nicht nur um den einzigen Zugang zum ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof sondern auch um die zentrale Fußgängerachse zwischen Südstadt und Innenstadt. Zudem würden die Fahrräder auf dem Gehweg ein Hindernis und somit ein Sicherheitsrisiko für Blinde und sehbehinderte Menschen darstellen.“

Der Anregung wird nicht gefolgt. In Variante 14.40.CV + 14.50.SV beträgt die hinter den abgestellten Fahrrädern verbleibende Gehwegbreite 2,95 m. Sie wird lediglich an einer Stelle auf 2,60 m verengt. Selbst 2,60 m genügen noch für die Begegnung zweier gehender Personen mit Gepäck oder anderer Überbreite (z. B. Rollstuhl). Da auf beiden Seiten die Breite von 2,95 m fast durchgehend zur Verfügung steht, wird der Bedeutung der Ludwigstraße als Fußgängerachse Rechnung getragen. Nach Einschätzung des SpA sind abgestellte Fahrräder mit dem Blindenstock ertastbar.

„Die Fahrradabstellanlage kann vollständig auf der Fahrbahn errichtet werden, der Abstand zwischen den Fahrrädern/die Breite der nutzbaren Fahrbahn könnte problemlos auf ca. 4,50 m verringert werden, denn auf Grund der geringen Höhe der Fahrräder stellen sie für die Feuerwehr kein Hindernis dar, denn der Fahrzeugaufbau mit der Leiter kann uneingeschränkt über die Fahrräder hinweg schwenken, die Feuerwehr würde also in keinsten Weise behindert.“

Nach Rücksprache mit dem Amt für Brand und Katastrophenschutz (ABK) muss diese Darstellung ganz entschieden zurückgewiesen werden. Das ABK verlangt stets eine nutzbare Fahrbahnbreite von 5,50 m zur Fahrzeugaufstellung, wenn Gebäude anliegen, zu denen im Brandfall die Leiter benötigt wird (dies ist hier gegeben). Die Breite wird für das Ausfahren der Stützen benötigt, so dass abgestellte Fahrräder sehr wohl im Weg sind. Zudem müssen die Feuerwehrleute mit ihrer schweren Ausrüstung um ihrer Fahrzeuge herum gehen und Einrichtungen an den Seitenwänden der Fahrzeuge, auch im Unterflurbereich, erreichen können. Nicht zuletzt können mindestens die Fahrradboxen (Höhe 1,40 m) nicht vom Fahrzeugaufbau überschwenkt werden.

In den Alternativen Vorplanungen (Varianten 14.40.CV + 14.50.SV) wird die lichte Weite von 5,50 m grundsätzlich eingehalten und nur punktuell – jeweils in Höhe der Fahrradboxen – unterschritten. Diese Lösung hat die Zustimmung des ABK erhalten.

„[...] die Fahrradstraße in einen Verkehrsberuhigten Bereich umwandeln, [...].“

Eine Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Bereich ist aufgrund der vorhandenen Bordsteine, die Fahrbahn und Gehwege von einander trennen, nicht zulässig.

„Es werden in der Instruktion keine Angaben zu den Kosten genannt.“

Zum Zeitpunkt der Instruktion stand noch keine Kostenschätzung zur Verfügung. Das SpA geht inzwischen von etwa 50.000 Euro (Variante 14.40.CV) bis 60.000 Euro (Variante 14.50.SV) Gesamtkosten aus.

„Es wird in der Instruktion nicht genannt, welches Modell/welcher Hersteller zum Einsatz kommen soll – es ist [...] ein vom ADFC zertifiziertes Modell zu wählen.“

Das Vergaberecht verbietet eine vorab getroffene Hersteller- und Modellfestlegung.

Variante 14.40.CV: Da der ADFC nur Modelle im 50-cm-Raster zertifiziert, kann dieser Forderung nicht gefolgt werden.

Variante 14.50.SV Der Anregung wird weitgehend zu folgen versucht. Aufgrund der Örtlichkeit ist jedoch eine Art Sonderanfertigung nötig (siehe Musterquerschnitt A-A).

„Die zu demontierenden einseitigen Fahrradbügel sollten nicht aufwändig eingelagert werden, sondern unmittelbar an anderer Stelle im Stadtgebiet wieder aufgebaut werden, Bedarf hierfür besteht zweifelsohne.“

Der Anregung wird gefolgt. Es wurde eine Analyse der Bedarfe für Fahrradständer an städtischen Einrichtungen durchgeführt. Im Ergebnis übernimmt das Hardenberg-Gymnasium die alten 58 Fahrradständer unmittelbar nach deren Abbau in der Ludwigstraße. Die in der Instruktion noch vorgesehene Einlagerung entfällt dadurch.

Stadtentwässerung Fürth

„Im beiliegenden Lageplan ist ersichtlich, dass in der Ludwigstraße ein städt. Mischwasserkanal B MA 2600/2350 liegt. Die Stadtentwässerung Fürth weist ausdrücklich darauf hin, dass zu Unterhalts- / Sanierungsarbeiten eine Fläche mit einem mind. Abstand von 2,50 m ab Kanalachse nicht überbaut werden darf.“

Die Auflage wird durch die vorliegende Planung weitgehend erfüllt. Die mittig in der Straße liegende Gasse für die Feuerwehr (ca. 5,50 m) ergibt die gleiche Fläche für die Unterhaltung des – ebenfalls ungefähr mittig liegenden – Mischwasserkanals. Nur punktuell wird der Raum von 2,50 m zu jeder Seite der Kanalachse mit den Fahrradboxen um jeweils ca. 0,30 m x 0,80 m überbaut. Die Fahrradständer und Fahrradboxen sind jedoch baulich einfach und leicht zu entfernende Überbauungen, die im Falle einer Kanalsanierung vorübergehend abgebaut werden können.

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

„Ein Abstand von 0,5 m zu unseren Telekommunikationsanlagen ist einzuhalten. Sollte dies nicht möglich sein, so bitten wir um erneute Kontaktaufnahme.“

Nach der erteilten Planauskunft liegen die Telekommunikationsleitungen auf der Westseite der Ludwigstraße ca. 1,00 m westlich der Bordsteinlinie und auf der Ostseite ca. 2,50 m östlich der Bordsteinlinie. Während die Leitungen im Osten mehr als 0,50 m außerhalb der Abstellanlage liegen und somit gar nicht betroffen sind, werden die Fahrräder auf dem westlichen Gehweg über der Leitung stehen. Da die Ständer selbst jedoch auf der Fahrbahn montiert werden, ist in jedem Falle ein horizontaler Abstand von mehr als 0,50 m von den Bodenhülsen aus eingehalten.

Tiefbauamt, Bauhof

Mit der derzeitigen Anlage sind ein Schieber und zwei Einläufe überbaut. Schieber, Einläufe und Schächte sind bei der neuen Planung freizuhalten. Zudem muss von jedem Fahrradabstellplatz bei Schneefall in längstens acht Metern eine gesicherte Fläche erreicht werden³, im vorliegenden Falle ist dies der Gehweg, da die Fahrbahn nicht geräumt wird. Die Ludwigstraße liegt im Zwangsreinigungsgebiet. Um hier der Reinigung nachkommen zu können, müssen die Rinnen entlang der Bordsteine zugänglich sein, entweder linear (0,50 m Gasse) oder durch Nischen in geringen Abständen. Hinter den Fahrradboxen ist die Rinne mit 0,20 m Breite freizuhalten. Die derzeit verwendeten fahrbahnbüdigen Distanzstücke der Fahrradständer (auch als Längsstreben bezeichnet) fördern Moosbildung und sollten beim Umbau so nicht wieder zur Anwendung kommen.

Die Bauhof-Auflagen führten zu umfangreichen Planungsänderungen und werden durch die Alternativen Vorplanungen (Varianten 14.40.CV + 14.50.SV) nunmehr allesamt eingehalten.

Amt für Umweltplanung, Abfallwirtschaft und städtische Forste

„Sollte für den Bau der Fundamente in den Untergrund gegraben werden, ist unser Herr Merten [...] zu beteiligen.“

Der Hinweis wird an das ausführende Tiefbauamt weitergegeben.

Amt für Abfallwirtschaft (zur Redimensionierung des Wendehammers)

Gegen [die] Maßnahmen bestehen von Seiten der Abf keine Einwände. Eine Zufahrt ist für die Abfallsammelfahrzeuge [...] auch ohne Wendehammer möglich (dieser wird derzeit auch nicht von den Fahrzeugen der Abf genutzt).

Anlagen und Abbildungen auf den Folgeseiten

	<u>Maßstab</u>	<u>Umfang</u>
Schriftwechsel mit der Regierung von Mittelfranken	ohne	2 Seiten A4
Variante 14.40.CV, Lageplan und Nachweise	1 : 200	2 Seiten A4
Variante 14.50.SV, Lageplan und Nachweise	1 : 200	2 Seiten A4
Variantenfamilie 14, Musterquerschnitte	ohne	1 Seite A4

³ Manfred Wichmann: Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, Seite 172

Radfahren in Fürth:

Erweiterung der Fahrradabstellanlage Fürth Hauptbahnhof Südseite in der Ludwigstraße

hier: Schriftwechsel mit der Regierung von Mittelfranken
(zu Fragen der Förderung, in Auszügen)

Fragen der Stadt Fürth in *Kursivschrift*, Antworten der Regierung in „Zitatzeichen“.

„Die Erweiterung einer bereits vorhandenen und dem ÖPNV dienenden B+R-Anlage ist nach dem BayGVFG und der RZ-ÖPNV vom 29.11.2011 (AllMBl. Nr. 15/2011) u. a. förderfähig, sofern sie nach Art um Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist, bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist (siehe Art. 3 BayGVFG). Ausgehend hiervon beantworten wir Ihre Fragen wie folgt:“

1.) Kann die in unserem Gespräch vom 05. Juli 2012 bereits diskutierte "Bagatellgrenze" von ungefähr 50.000 Euro hier derart zur Anwendung kommen, dass auf die voraussichtlichen Gesamtkosten abgestellt wird? Diese liegen, wie oben ausgeführt, in dieser Größenordnung (48.000 - 60.000 Euro).

„Bei Gesamtkosten in Höhe von rd. 50.000 € erscheint eine Förderung dem Grunde nach vorbehaltlich der baufachlichen und zuwendungsrechtlichen Prüfung eines Zuwendungsantrages nicht ausgeschlossen. Da der VGN nicht nur für den Hauptbahnhof einen weiteren Bedarf an B+R-Plätzen ermittelt hat (siehe dessen Schreiben vom 18.10.2012), wird im Hinblick auf deren Notwendigkeit angeregt ein "Paket zu schnüren" und in den Zuwendungsantrag weitere B+R-Plätze mit einzubeziehen. Einerseits wird hiermit dem Ziel des BayGVFG nach einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in ganz besonderer Weise Rechnung getragen. Andererseits ist bei einer größeren Maßnahme auch zu erwarten, dass bei einer Ausschreibung einer größeren Anzahl an Fahrradständern ein wirtschaftlicherer Preis erzielt werden kann (siehe neben Art. 3 BayGVFG auch Art. 61 Abs. 2 GO).

Im Übrigen hätte dies auch verfahrensökonomische und finanzielle Vorteile für die Stadt Fürth. Eine Bagatellförderung würde vermieden (bei 14.700 € zuwendungsfähigen Kosten [s.u.] und bei einem derzeitigen Fördersatz von 50 % würde die staatl. Zuwendung nur rd. 7.000 € betragen). Durch die Einbeziehung weiterer Anlagen könnte auch für diese eine Förderung erfolgen, was bei mehreren eigenen Maßnahmen für nur wenige Stellplätze (z. B. 10 Stellplätze am U-Bhf. Stadthalle) förderrechtlich wohl nicht darstellbar wäre.“

2.) Können die förderfähigen Kosten anstatt am Zubau (49 Ständer) an der Gesamtzahl (107 Ständer) bemessen werden? Dies wäre zum einen dadurch zu rechtfertigen, dass es, wie oben ausgeführt, der Zubau nur durch den Austausch einseitig beschickter gegen zweiseitig beschickter Ständer gelingen kann, da ein bloßes Dazustellen zusätzlicher Ständer hier aufgrund technischer und rechtlicher Gegebenheiten zu keiner gleichwertigen Verbesserung führt. Zum anderen wäre es dadurch

zu rechtfertigen, dass mit dem größeren Ständerabstand (Raster) von 50 cm in der Planung, gegenüber 40 cm im Bestand, eine deutliche Komfortsteigerung einhergeht.

„Bereits vorhanden sind 58 Fahrradstellplätze. Gefördert werden kann bei einer vorhandenen Anlage gem. Art. 2 Nr. 1 BayGVFG nur deren Ausbau. Hinzu kommt, dass die vorhandene Anlage erst 2006 errichtet wurde! Die gem. Nr. 6.2.1 RZ-ÖPNV zuwendungsfähigen Baukosten werden anhand von Förderpauschalen ermittelt (derzeit: 300 € für nicht überdachte Stellplätze, 600 € für überdachte Stellplätze). Die zuwendungsfähigen Baukosten und damit auch die Pauschalen schließen die notwendigen Folgemaßnahmen mit ein. Wenn nun nach Ihren Angaben bei der Erweiterung der B+R-Anlage auch ein Umbau/Austausch der vorhandenen Fahrradständer erforderlich sein sollte, sind diese Aufwendungen zuwendungsfähige Folgemaßnahmen i. S. der Nr. 6.2.1 RZ-ÖPNV. Im Hinblick auf die pauschalierte Förderung der Baukosten sind diese Kosten aber mit den Pauschalen abgegolten.“

Im Hinblick darauf, dass aufgrund des vorgesehenen Bauumfangs die Gesamtkosten bei voraussichtl. über 50.000 € und die zuwendungsfähigen Kosten bei (nur) 14.700 € (300 € x 49 Stellplätze) liegen werden, stellt sich aus baufachlicher und förderrechtlicher Sicht die Frage, ob insoweit noch von einem wirtschaftlichen Vorhaben gesprochen werden kann. Im Zuwendungsantrag müsste die Stadt dies für unsere Prüfung detailliert begründen. Dabei wären neben den von Ihnen bereits genannten technischen Gründen insbesondere auch die nicht näher erläuterten rechtlichen Gegebenheiten darzulegen sowie auf die untersuchten Varianten einzugehen.“

3.) Können die erforderlichen Sonderanfertigungen, wie oben angeführt, gesondert gefördert werden bzw. besteht die Möglichkeit, die Ständer der Erforderlichkeit der Sonderanfertigung wegen, ganz oder teilweise in Eigenregie herzustellen und dies fördern zu lassen?

„Auch evtl. Sonderanfertigungen sind mit den Pauschalen abgegolten. Kommunale Eigenregieleistungen bedürfen gem. Nr. 6.2.1.1 RZ-ÖPNV der vorherigen Zustimmung der Bewilligungsbehörde. Sie sind nur dann zuwendungsfähig, wenn die Leistungen für eine Ausschreibung nicht geeignet sind. Auch die zuwendungsfähigen Eigenleistungen gehören zu den Baukosten; sie werden daher ebenfalls mit der Pauschale abgedeckt.“

4.) Welche Zeitachse für die Bewilligung könnte erreicht werden, wenn der Förderantrag im Juni 2013 gestellt wird?

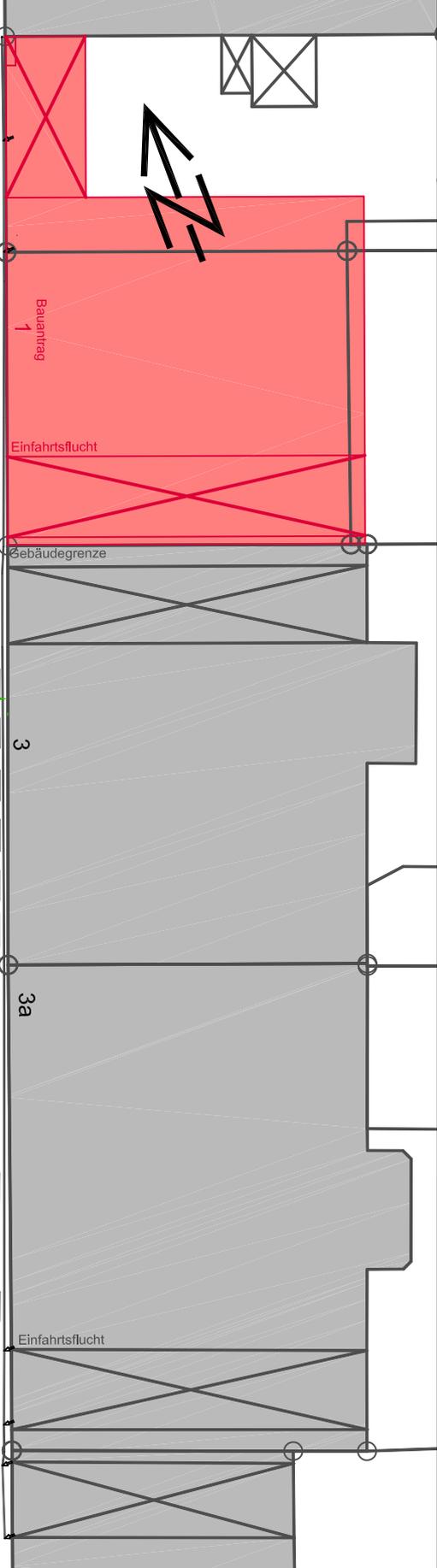
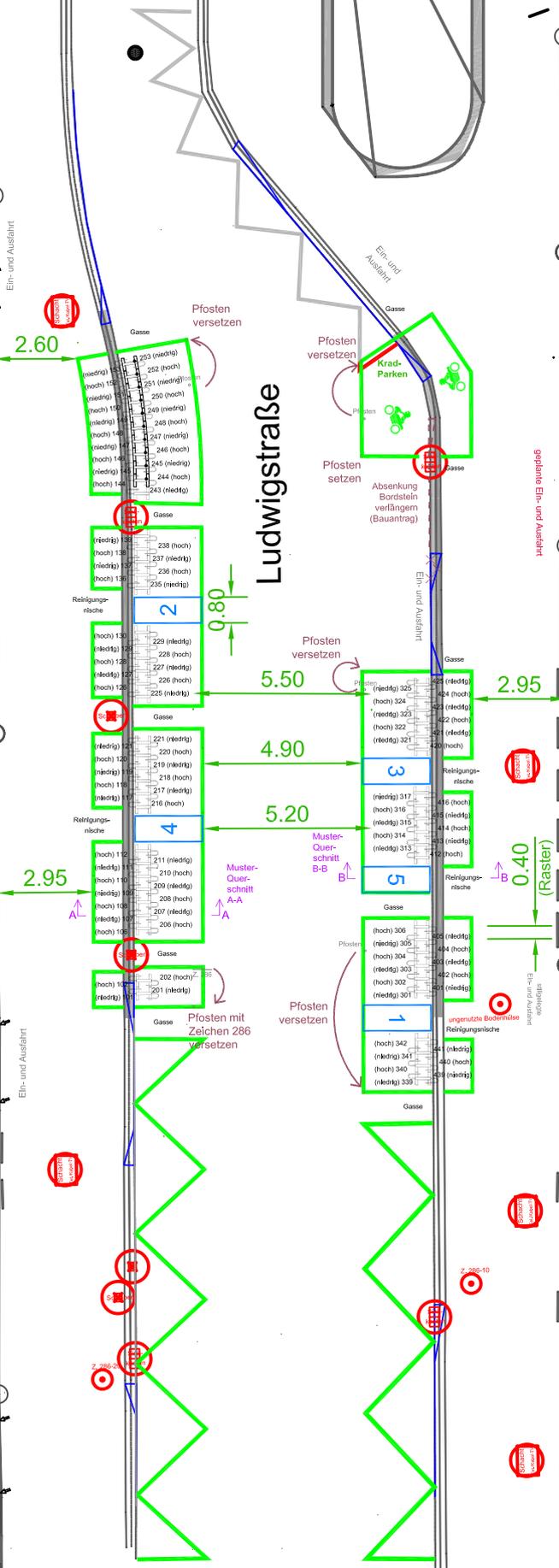
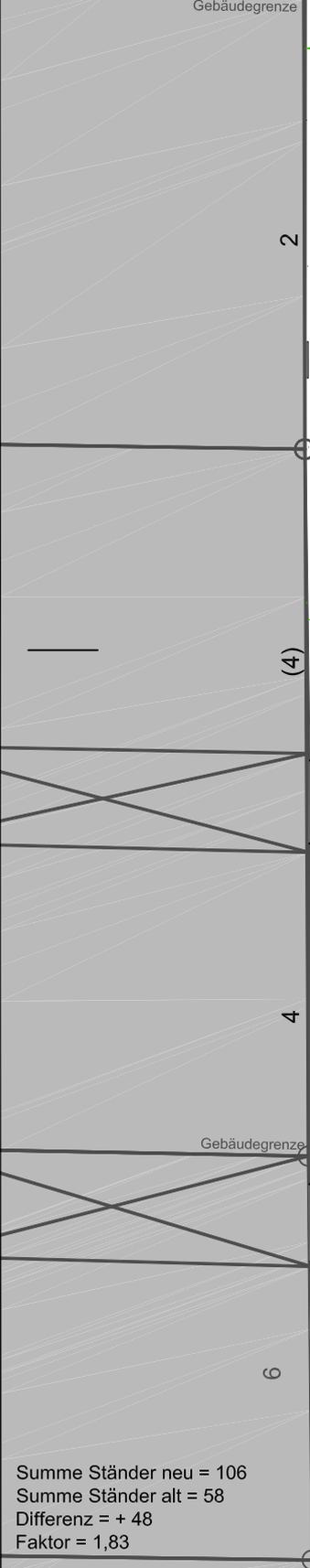
„Der Zuwendungsantrag ist in 3facher Fertigung und vollständig (siehe Nr. 8.1 und Nr. 8.2 RZ-ÖPNV) einzureichen. Bei einem bis etwa Mitte Juni 2013 vollständig vorliegenden Zuwendungsantrag kann derzeit (noch) davon ausgegangen werden, dass eine Entscheidung etwa im September/Oktober 2013 ergehen könnte.“

5.) Ist eine kombinierte Förderung denkbar, zum Beispiel zusammen mit Mitteln aus der Nationalen Klimaschutzinitiative? Oder schließt die Förderung nach dem einen Programm eine Förderung nach dem anderen Programm aus?

„Gem. Nr. 4 RZ-ÖPNV entfällt eine Förderung, wenn für den gleichen Zweck andere Mittel des Freistaates Bayern in Anspruch genommen werden.“

SpA
Vpl
Hg
111
2PF
1440
CV
LpVp

2013
04
26
1734
(Stand)



Summe Ständer neu = 106
Summe Ständer alt = 58
Differenz = + 48
Faktor = 1,83

Zeichenerklärung :

	Fahrradbox mit Nummer
	Neue Fahrradständer, Überwiegend beidseitig beschildert, mit Nummern
	Fretzuhaltende Zwangspunkte, die nicht durch fest montierte Teile überbaut werden sollen
	Bordstein (Bestand)
	Bordsteinabsenkungen mit Rampen (Bestand)
	Bordsteinabsenkungen mit Rampen verlängern (Planung)
	Markierung neu herstellen
	Markierung entfernen
	Markierung belibhalten

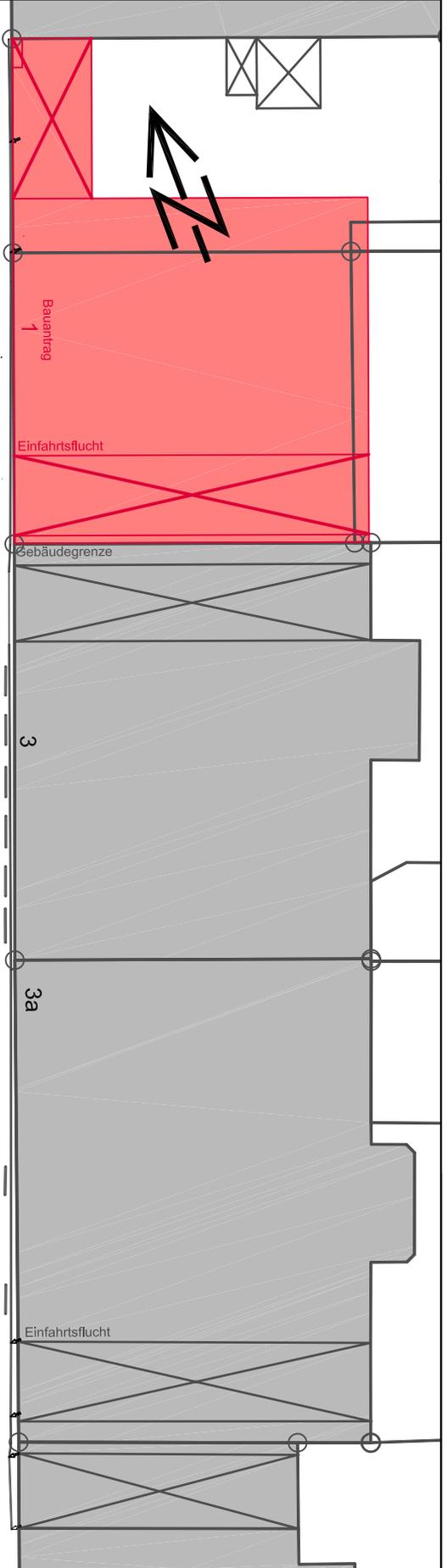
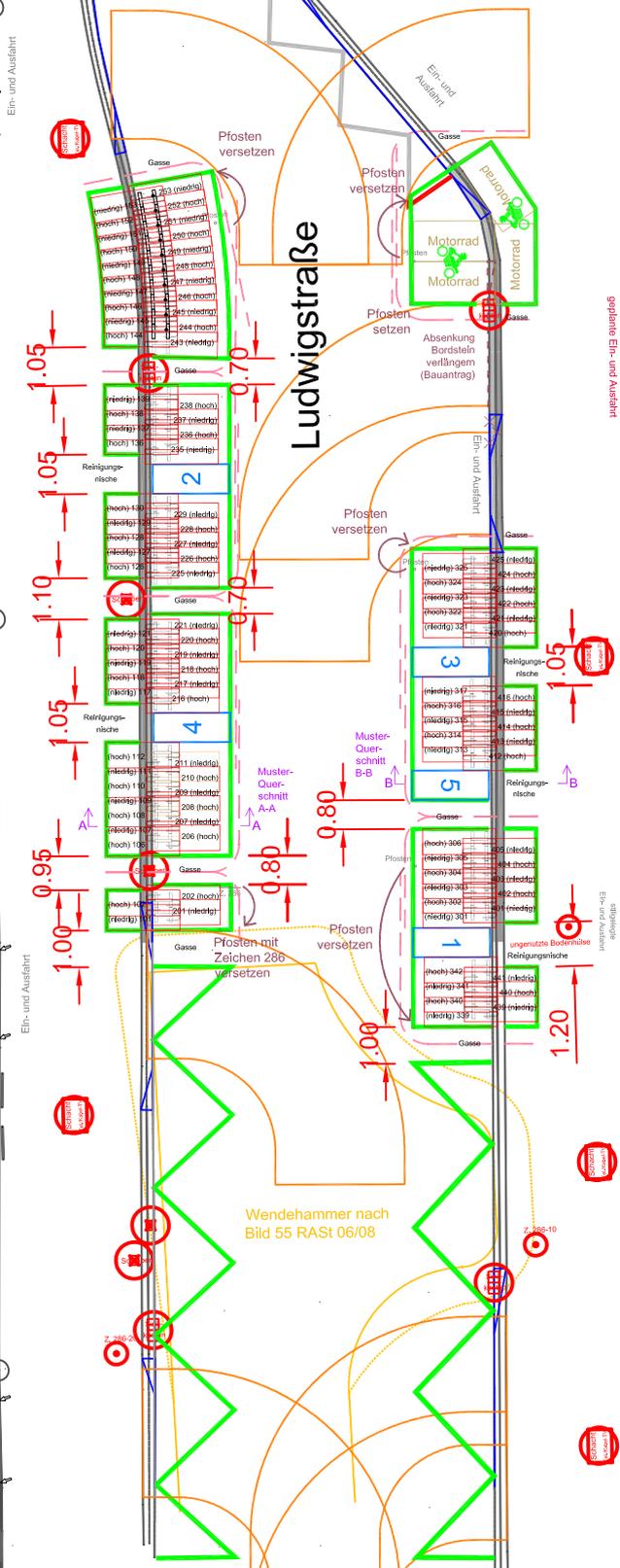
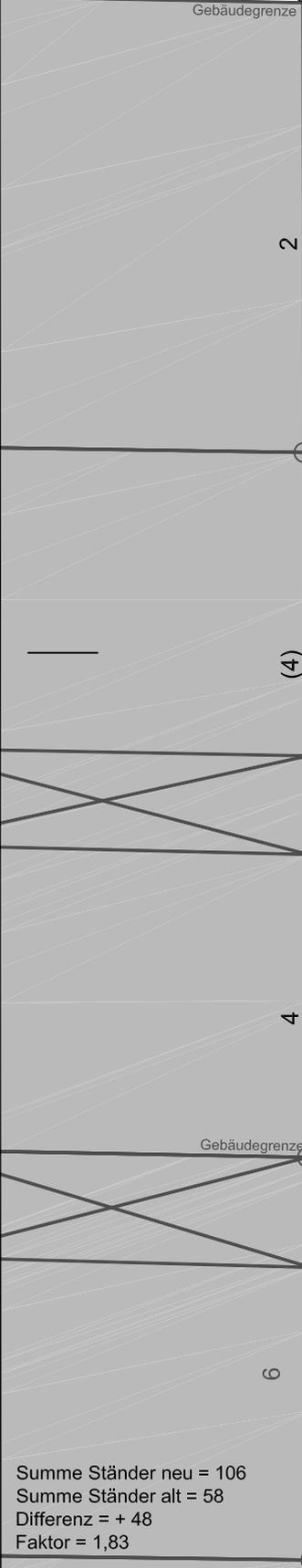
STADT PLANUNGSAMT
Stadt Fürth

Radfahren in Fürth
Abstellanlage Fürth Hbf Südseite in der Ludwigstraße

Lageplan Vorplanung	0591	Maßstab 1 : 200
Variante: Raster 40 cm (Varianten-Nr. 14.40.CV)		
Abteilung: Vpl	Dr. Bohlinger	Fürth, im April 2013
Bearbeitet:	Hartung	
Änderungen:		M o s t Dipl.-Ing., Amtsleiter

SpA
Vpl
Hg
111
2PF
1440
CV
NwVp

2013
04
26
1734
(Stand)



Zeichenerklärung :

	Fahrradbox mit Nummer
	Raumbedarf abgestelltes Fahrrad (jeweils überlappend)
	Raumbedarf abgestelltes Motorrad (Beispiel)
	Freizuhaltende Zwangspunkte
	Raumbedarf Pkw-Bewegung sogenannter 8-Meter-Nachwells
	Bordstein (Bestand)
	Bordsteinabsenkungen mit Rampen (Bestand/Planung)
	Markierung neu herstellen / entfernen / belbehalten

STADTPLANUNGSAMT
Stadt Fürth

Radfahren in Fürth
Abstellanlage Fürth Hbf Südseite in der Ludwigstraße

Nachweise Vorplanung	0591	Maßstab 1 : 200
Variante: Raster 40 cm (Varianten-Nr. 14.40.CV)		

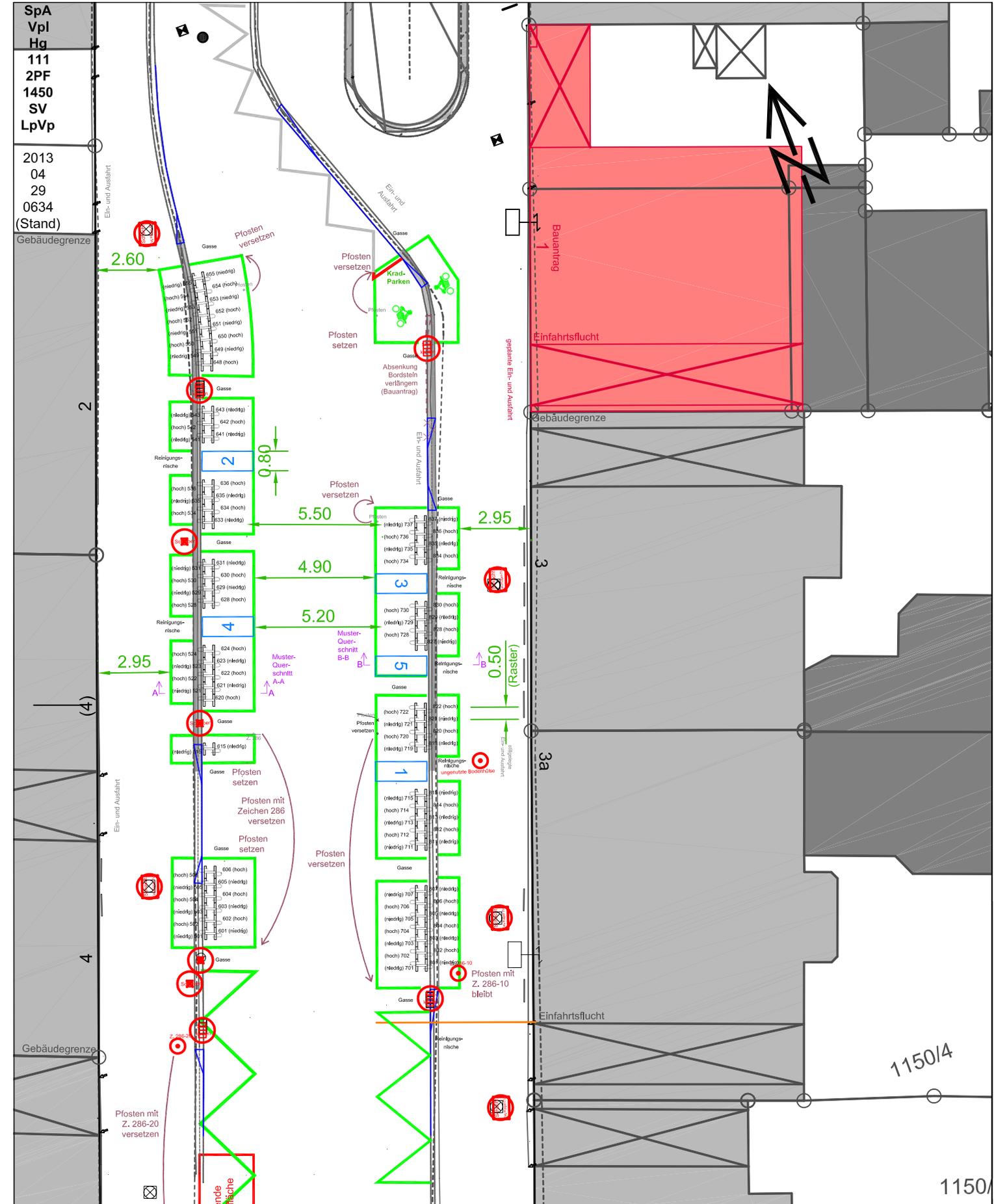
Abteilung: Vpl Dr. Bohlinger
Bearbeitet: Hürtung
Änderungen:

Fürth, im April 2013
M o s t
Dipl.-Ing., Amtsleiter

Summe Ständer neu = 106
Summe Ständer alt = 58
Differenz = + 48
Faktor = 1,83

SpA
Vpl
Hg
111
2PF
1450
SV
LpVp

2013
04
29
0634
(Stand)
Gebäudegrenze



Summe Ständer neu = 106
Summe Ständer alt = 58
Differenz = +48
Faktor = 1,83

Zeichenerklärung:

	Fahrradbox mit Nummer
	Neue Fahrradständer, Überwiegend beidseitig beschriftet, mit Nummern
	Fretzhaltennde Zwangspunkte, die nicht durch fest montierte Teile überbaut werden sollen
	Bordstein (Bestand)
	Bordsteinabsenkungen mit Rampen (Bestand)
	Bordsteinabsenkungen mit Rampen verlängern (Planung)
	Markierung neu herstellen
	Markierung entfernen
	Markierung belibhalten

STADTPLANUNGSAMT
Stadt Fürth

Radfahren in Fürth
Abstellanlagen Fürth Hbf Südseite in der Ludwigstraße

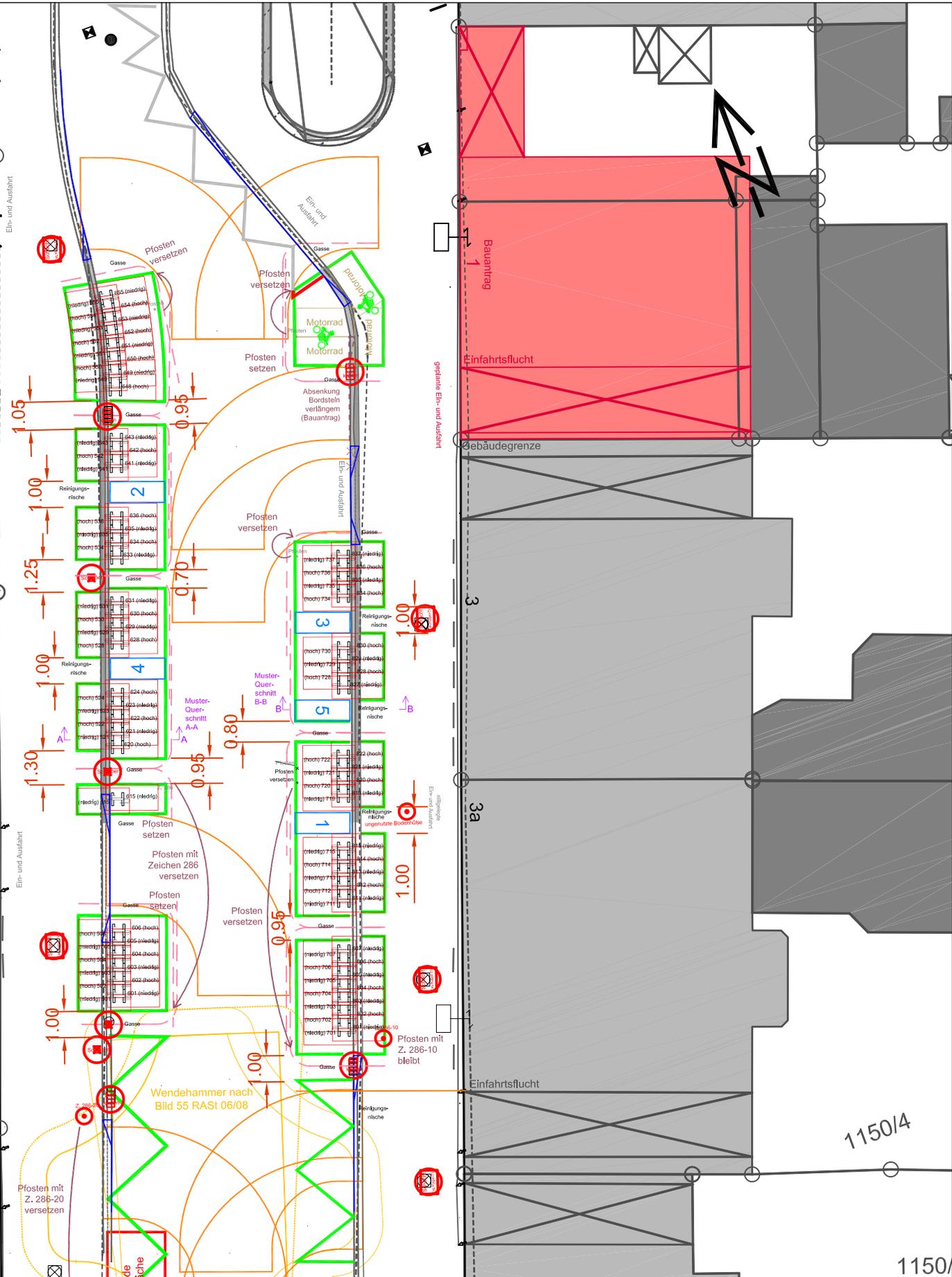
Lageplan Vorplanung	0591	Maßstab 1 : 200
Variante: Raster 50 cm (Varianten-Nr. 14.50.SV)		
Abteilung: Vpl	Dr. Bohlinger	Fürth, Im April 2013
Bearbeitet:	Hartung	
Änderungen:		M o s t Dipl.-Ing., Amtsleiter

W:\Vpl\Straßen nach Straßenschnitten\Ludwigstraße 0591\11 - Planentwürfe Radabstellanlage_Ausbau2011\2PF_Plaene\aele

SpA
Vpl
Hg
111
2PF
1450
SV
NwVp

2013
04
29
0634
(Stand)
Gebäudegrenze

Ein- und Ausfahrt
2
4
6
Gebäudegrenze



Summe Ständer neu = 106
Summe Ständer alt = 58
Differenz = +48
Faktor = 1,83

Zeichenerklärung :

- Fahrradbox mit Nummer
- Raumbedarf abgestelltes Fahrrad (jeweils überlappend)
- Raumbedarf abgestelltes Motorrad (Beispiel)
- Freizuhalten Zwangspunkte
- Raumbedarf Pkw-Bewegung sogenannter 8-Meter-Nachwells
- Bordstein (Bestand)
- Bordsteinabsenkungen mit Rampen (Bestand/Planung)
- Markierung neu herstellen / entfernen / belibhalten

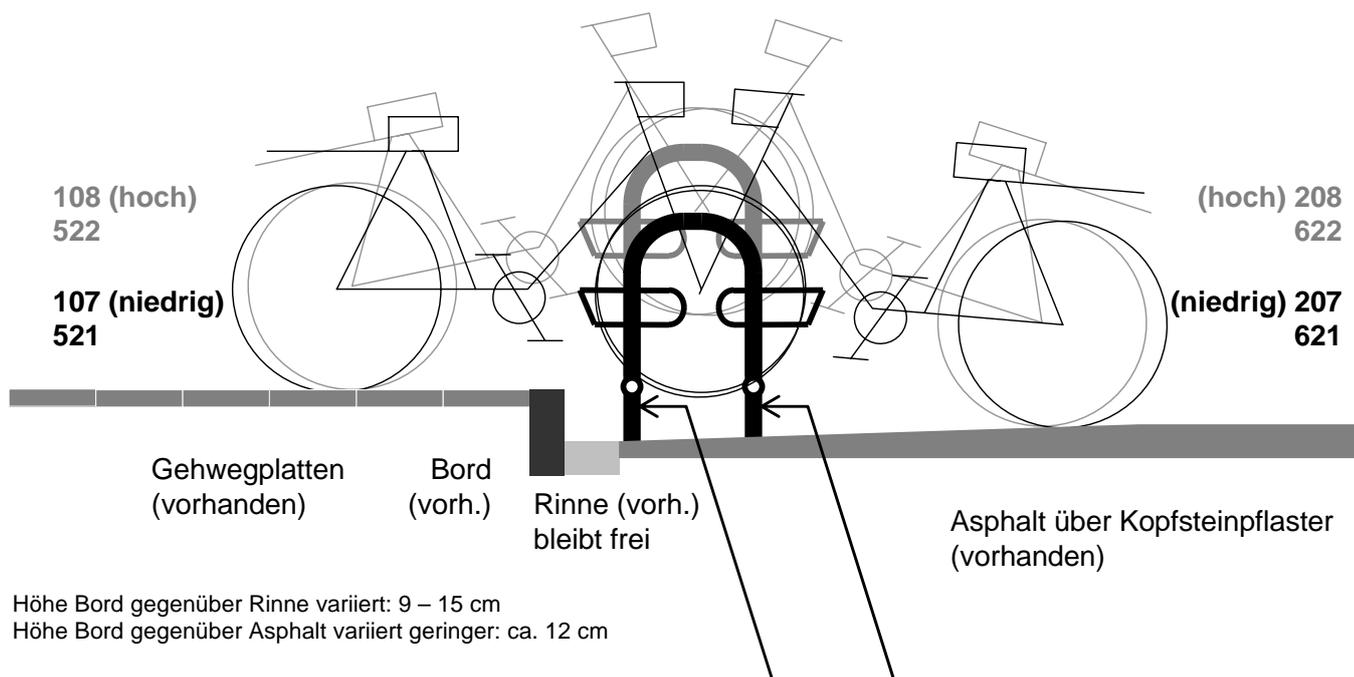
STADTPLANUNGSAMT
Stadt Fürth

Radfahren in Fürth
Abstellanlagen Fürth Hbf Südseite in der Ludwigstraße

Nachweise Vorplanung	0591	Maßstab 1 : 200
Variante: Raster 50 cm (Varianten-Nr. 14.50.SV)		
Abteilung:	Vpl Dr. Böhlinger	Fürth, im April 2013
Bearbeitet:	Härtung	
Änderungen:		M o s t Dipl.-Ing., Amtsleiter

Musterquerschnitt A-A: Fahrradständer

Prinzipskizze ohne Maßstab



Besonderheit: Unterhalb der Längsstreben, die zur Auflagerung tief eingestellter Fahrräder dienen, ist eine Verlängerung des Fußes um etwa 8 – 10 cm erforderlich, damit die vom Gehweg eingestellten Räder nicht „hinunterfallen“. Die Serienmodelle der bekannten Hersteller sehen in der Regel ein direktes Aufliegen der Längsstrebe auf dem Untergrund vor. Es ist daher eine Art Sonderanfertigung erforderlich.

Musterquerschnitt B-B: Fahrradbox

Prinzipskizze ohne Maßstab

