

Betreff: 6. Bayerische Fachtagung Radverkehr
Datum: Sat, 13 Apr 2019 17:15:24 +0200
Von: Gerhard Hippmann <gerhard.hippmann@mobilitaetswende-wessling.de>
Organisation: www.mobilitaetswende-wessling.de

Hallo Radlabstallanlagenfreundinnen und -freunde,

vorgestern habe ich für die Gemeinde an der 6. bayerischen Fachtagung Radverkehr mit dem Thema Bike+Ride teilgenommen. Die Veranstaltung war gut organisiert und mit über 140 Teilnehmerinnen und Teilnehmern außergewöhnlich stark besucht. Vormittags gab es interessante Vorträge über die Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen und über die Förderung von Fahrradabstellanlagen durch die bayerische Staatsregierung. Nachmittags standen sämtliche bayerische Leiterinnen und Leiter des Bahnhofsmanagements für persönliche Gespräche zur Verfügung. Infos inklusive der Präsentationen gibt es hier:

<https://agfk-bayern.de/6-bayerische-fachtagung-radverkehr/>

Ich habe die folgenden für uns wichtigen Infos mitgenommen:

1. Die aktuell laufende Bike+Ride-Offensive von DB und Bundesumweltministerium hat das Ziel, bis Ende 2022 100.000 zusätzliche Abstellplätze zu schaffen. Das soll durch ein vereinfachtes und standardisiertes Verfahren möglich gemacht werden. Zurzeit läuft eine Ausschreibung für drei Standardanlagen (Bügelreihenanlage, Doppelstockparker und Sammelschließanlage), nach deren Abschluss eine Großbestellung mit entsprechendem Mengenrabatt für alle teilnehmenden Kommunen erfolgt. Mit Förderung durch Bund (Kommunalrichtlinie) und Land (BayGVFG und BayFAG) liegt der Eigenanteil der Kommunen bei 10 bis 15 % der Kosten. Leider hat dieses Angebot auch entscheidende Nachteile:

- Es sind nur die drei aus der Ausschreibung hervorgehenden Standardanlagen verfügbar, d. h. Hersteller und Modell stehen (voraussichtlich ab Juli) jeweils fest.
- Überdachungen sind nicht vorgesehen. Als Begründung wurden häufig notwendige aufwändige Abstimmungen und Genehmigungsverfahren für tiefe Fundamente mit dem Eisenbahnbundesamt genannt. Nur wenn diese im jeweiligen Einzelfall nicht erforderlich sind, können Überdachungen realisiert werden. Auch Beleuchtung mit 50 Hz Netzspannung ist angeblich ein Hindernis.

Infos zur Bike+Ride-Offensive gibt es hier:

<https://www1.deutschebahn.com/bikeandride/Neuer-Inhalt-1-/Das-Projekt-3399508>

<https://www.klimaschutz.de/bikeandride>

2. Die hohen Fördersätze des bayerischen Verkehrsministeriums gelten in 2019 weiter: 50 % BayGVFG + 25 % B+R Sonderförderung (+ 5 % BayFAG ab 100.000 €). Wie wir schon letztes Jahr herausgefunden hatten, verringert sich der tatsächliche Fördersatz aufgrund der Kostenobergrenzen je Abstellplatz (nicht überdacht 300 €, überdacht 750 €) unter Umständen erheblich. Außerdem gibt es einen weiteren wichtigen Haken: Es werden nur neue bzw. zusätzliche Abstellplätze gefördert, aber keine Erneuerung bestehender Anlagen. Ein Entgegenkommen gibt es dabei bestenfalls, wenn die Seitenabstände der alte Anlage (wie bei uns) viel zu gering sind - dann zählt nur jeder zweite Abstellplatz. Trotzdem bleibt unter dem Strich nicht viel übrig, weil neue Anlagen größere Abstände und damit entsprechend weniger Abstellplätze haben.

3. Die seit gut einem Jahr zuständige Leiterin des Bahnhofsmanagements München, Mareike Schoppe (mareike.schoppe@deutschebahn.com, 089 1308-3302), gab sich in den persönlichen Gesprächen pragmatisch, interessiert und ansprechbar für das Thema Fahrradabstellanlagen. Sie hat sofort zugesagt, es völlig getrennt von der Problematik Bahnhofsgebäude/Kioskrecht zu behandeln.

Außerdem hat sie sich grundsätzlich dafür ausgesprochen, Gestattungsverträge für die Nutzung für Fahrradabstellanlagen abzuschließen, sofern es keine K.-o.-Kriterien (wie z. B. Ausgleichsfläche) gibt. Das gilt auch für das ungenutzte Schrebergartengrundstück 18-29 bzw. S5. Die Verträge werden für 5 Jahre abgeschlossen, sodass mittelfristige Umbauten möglich bleiben. In diesem Fall wird die Anlage eventuell versetzt, was laut Frau Schoppe weder technisch noch hinsichtlich Förderung ein Problem wäre.

4. Im Plan http://www.mobilitaetswende-wessling.de/daten/2019-04_bahnhof_grundeigentum_db.png sind die Grundstücke im Eigentum der DB Station & Service (rot) und der DB Netz (blau) eingezeichnet. Ich bin erstaunt, dass alle von uns betrachteten Flächen inklusive N1 und S4 (siehe http://www.mobilitaetswende-wessling.de/daten/2018-07_planung_bahnhof.pdf) der DB gehören. Wir brauchen also auch für den für dieses Jahr zur Realisierung vorgesehenen Bereich N1 einen Gestattungsvertrag. Diesen muss die Gemeinde beim Bahnhofsmanagement beantragen. Nach einer Prüfung findet dann ein Vor-Ort-Termin statt, bei dem entschieden wird, ob die Flächen für die Nutzung für Abstellanlagen freigegeben werden.

Fazit: Durch die Bike+Ride-Offensive haben wir jetzt anscheinend eine echte Chance, Gestattungsverträge für DB-Flächen am Bahnhof zu bekommen. Ob das standardisierte Verfahren für uns passt, müssen wir wegen der genannten Nachteile noch klären. Das weitere Vorgehen könnte aus meiner Sicht so aussehen:

I. Die Gemeinde beantragt sofort Gestattungsverträge für N1, S1 und S5 beim Bahnhofsmanagement. Die DB soll in diesem Verfahren klären, ob es für N1 und S5 Probleme wegen Fundamenten und/oder Stromversorgung für Überdachungen gibt.

II. Wir realisieren dieses Jahr wie vorgesehen N1, S1 und S2. Für N1 und S1 bekommen wir Förderung vom Land, weil es sich um zusätzliche Abstellplätze handelt. Bestenfalls können wir die Radlständer über das vereinfachte Verfahren der Bike+Ride-Offensive anschaffen.

III. Für das kommende Jahr streben wir eine Nutzung von S5 für Bike+Ride an. S3 und S4 bleiben bis zum barrierefreien Umbau des Bahnhofs unverändert. Auf diese Weise erhalten wir maximale Förderung für zusätzliche Abstellplätze und tasten die vom OBB als "Entree" identifizierten Bereiche nicht an.

Was haltet Ihr davon?

Schönes Wochenende,
HippiE