

Verbesserung der Abstellsituation für Fahrräder

Studie zur Überdachung bestehender B+R-Anlagen außerhalb des Mittleren Rings

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09424

Anlage
Visualisierung möglicher Standorte mit Überdachungen

Beschluss des Bauausschusses vom 06.03.2018 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Ausgangs- und Beschlusslage

Ein wichtiges Ziel der Münchner Verkehrspolitik und -planung ist die Förderung und Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sowie eine Erhöhung dieses Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Damit soll ein Beitrag für eine stadtverträgliche Mobilität geleistet werden. Im Interesse der Förderung des Radverkehrs sollen u. a. auch attraktive, zielnahe und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen angeboten werden.

Diesem Ziel folgend werden durch das Baureferat kontinuierlich und bedarfsorientiert neue Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet errichtet und bestehende Anlagen erweitert sowie qualitativ verbessert.

Bei Fahrradabstellanlagen, die vorwiegend einer Bike+Ride-Nutzung unterliegen, werden die Fahrräder in der Regel über einen längeren Zeitraum abgestellt. Gerade bei diesen Anlagen ist der Wetterschutz (Überdachung) ein wichtiges Qualitätskriterium.

Bei der Planung und Errichtung neuer Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) wird dieser Aspekt bereits stets berücksichtigt und die Möglichkeit einer Überdachung geprüft. Auch im Zuge von anstehenden Baumaßnahmen im Umfeld bestehender B+R-Anlagen wird die Möglichkeit einer nachträglichen Überdachung von Fahrradständern überprüft. Eine systematische Überprüfung bestehender B+R-Anlagen im gesamten Stadtgebiet hinsichtlich der Möglichkeit einer nachträglichen Überdachung erfolgte bisher jedoch nicht. Der größte Teil der vorhandenen B+R-Anlagen mit einer hohen Anzahl von Stellplätzen, bei denen von einer längeren Parkdauer ausgegangen werden kann, befindet sich an U- und Trambahn-Stationen außerhalb des Mittleren Rings.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.10.2016 „Verbesserung der Abstell-situation für Fahrräder“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06809) folgte der Stadtrat dem Vorschlag des Baureferates, bestehende B+R-Anlagen mit mehr als 20 Fahrradstellplätzen an U- und Trambahn-Stationen außerhalb des Mittleren Rings hinsichtlich einer möglichen Überdachung gutachterlich zu prüfen. Hierbei wurden in einem ersten Schritt von diesen 82 U- und Trambahn-Stationen außerhalb des Mittleren Rings zunächst die 42 Stationen betrachtet, an welchen derzeit noch keine überdachten B+R-Stellplätze vorhanden sind. An den U- und Trambahn-Stationen sind die B+R-Anlagen in der Regel auf verschiedene Einzelstandorte verteilt.

Das Baureferat hat daher eine Studie in Auftrag gegeben, in welcher an den ausgewählten 42 U- und Trambahn-Stationen die jeweiligen Einzelstandorte der vorhandenen B+R-Anlagen hinsichtlich der Errichtung einer möglichen Überdachung untersucht wurden. Für die Untersuchungen wurde ein Prüfverfahren entwickelt, das für jeden Einzelstandort angewandt wurde.

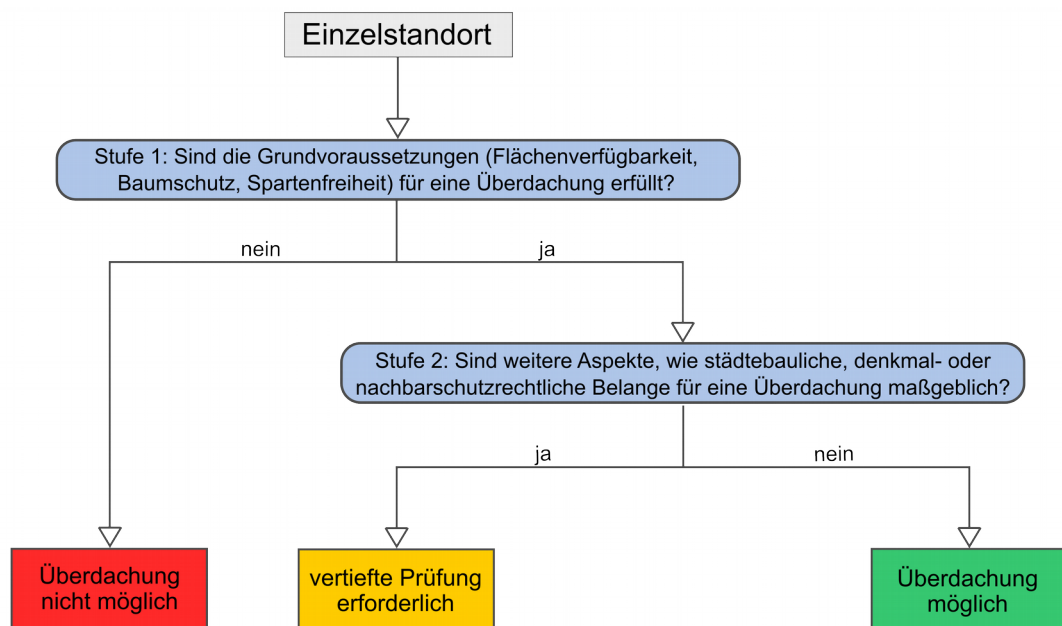
Das Ergebnis liegt mittlerweile vor und soll im Rahmen dieser Beschlussvorlage dem Stadtrat vorgestellt werden. Darüber hinaus wird das weitere Vorgehen erläutert.

2. Ergebnis der Studie

Die Aufgabe der Studie bestand darin, an den ausgewählten Stationen die jeweiligen Einzelstandorte der vorhandenen B+R-Anlagen auf die Möglichkeit einer verträglichen Nachrüstung von Überdachungen zu prüfen.

Verwendung finden soll der bereits im Stadtgebiet eingesetzte Überdachungstyp „BWA Bausystem“. Hierbei handelt es sich um ein mit dem „*Design Preis Schweiz*“ als herausragendes Projekt ausgezeichnetes Modulsystem, welches sich an mehreren Standorten bewährt hat. Durch die Auswahl verschiedener Materialien stehen unterschiedliche Anlagentypen zur Verfügung. Je nach örtlicher Gegebenheit ist das BWA Bausystem dadurch individuell einsetzbar. Durch die Möglichkeit eine Beleuchtung zu installieren, wird auch den Aspekten der sozialen Sicherheit Rechnung getragen.

An den ausgewählten Stationen wurden die bestehenden B+R-Anlagen der jeweiligen Einzelstandorte hinsichtlich der Möglichkeit einer Überdachung anhand eines mehrstufigen Bewertungsverfahrens durch einen externen Gutachter untersucht und bewertet. Hierbei wurde wie folgt vorgegangen:



Konkret wurden folgende Aspekte in den jeweiligen Stufen überprüft:

Stufe 1

In Stufe 1 wurden zunächst alle Einzelstandorte einer Analyse im Hinblick auf die technische Realisierbarkeit für mögliche Überdachungen unterzogen. Dabei erfolgte die Analyse streng nach den Gesichtspunkten der Einhaltung der Vorgaben gesetzlicher Vorschriften sowie technischer Regelwerke. Diese Kriterien sind nicht abwägbar und stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

■ Flächenverfügbarkeit

- Sicherheitsabstände gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
 - 0,50 m – Abstand zur Fahrbahn mit einer Geschwindigkeit größer 50 km/h
 - 0,75 m – Abstand zu Längsparkern
 - 0,50 m – Abstand zu Geh- und Radwegen
 - 0,25 m – Abstand zu festen Einbauten
- Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“
 - 1,50 m x 1,50 m – freizuhaltende Bewegungsflächen für mobilitätseingeschränkte Personen
- verbleibende Mindestgehwegbreite: 1,60 m, besser 2,00 m – 2,50 m (Regelbreiten)

■ Spartenschutz zonen

- Sparten dürfen nicht durch Fundamente der Überdachungen überbaut werden.
- Es sind horizontale Sicherheitsabstände zu Sparten einzuhalten; diese betragen je nach Sparte zwischen 0,50 m und 1,00 m.

■ Baumschutz nach der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München vom 18.01.2013

- Im Kronentraufbereich (die von der Baumkrone überdeckte Bodenfläche) sind Abgrabungen und Ausschachtungen nicht zulässig, sofern die darunter liegende Fläche nicht bereits befestigt ist. In diesem Fall bedarf es einer Begutachtung im Einzelfall.

Einzelstandorte, die in Stufe 1 negativ bewertet wurden, kommen für eine Überdachung nicht in Frage und scheiden aus dem weiteren Bewertungsverfahren aus.

Einzelstandorte, die in Stufe 1 positiv bewertet wurden, wurden zur weiteren Prüfung in Stufe 2 überführt.

Stufe 2

In Stufe 2 des Prüfverfahrens erfolgte eine weitere Betrachtung der aufgrund der technischen Eignung verbleibenden Einzelstandorte bezüglich städtebaulicher und rechtlicher Belange. Nachfolgende Kriterien wurden dabei betrachtet:

- stadträumliche Verträglichkeit
 - urheberrechtliche Belange bezüglich bestehender Überdachungen von U-Bahnzugängen, sonstigen Kleinarchitekturen, Einbauten oder Platzflächen in unmittelbarer Umgebung
 - Freihaltung von Sichtachsen
 - Vermeidung von Angsträumen
- denkmalschutzrechtliche Belange
- Auswirkungen auf die Nachbarbebauung

Ziel der Stufe 2 des Prüfverfahrens war es, zunächst diejenigen Einzelstandorte zu identifizieren, bei denen die Bewertung der oben genannten Kriterien ohne weitergehende Detailuntersuchungen möglich ist, da keine weiteren Betroffenheiten ausgelöst werden.

Diese Standorte werden direkt für eine Überdachung vorgesehen.

Für eine Bewertung der dann noch verbleibenden Standorte ist es erforderlich, weitere Detailuntersuchungen und Abstimmungen mit beteiligten Fachdienststellen durchzuführen.

Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Ergebnisse der Studie. Unterschieden wird dabei nach Stationen:

- bei denen an mindestens einem Einzelstandort eine nachträgliche Überdachung direkt möglich ist (grün)
- an denen mindestens ein Einzelstandort einer erneuten Prüfung unterzogen werden muss (gelb)
- an denen kein Einzelstandort nachträglich überdacht werden kann (rot)

Von den **42** überprüften U- und Trambahn-Stationen kann an **12** Stationen mindestens ein Einzelstandort direkt überdacht werden. An **5** dieser 12 Stationen kommen weitere Einzelstandorte aufgrund der technischen Eignung aus Stufe 1 für eine Überdachung in Frage. Diese müssen jedoch zunächst einer erneuten, vertiefenden Prüfung der Kriterien aus Stufe 2 unterzogen werden. An weiteren **12** Stationen ist ebenfalls eine erneute, detailliertere Prüfung erforderlich. In Summe müssen somit an **17** Stationen Einzelstandorte vertieft geprüft werden. An **18** Stationen ist keine nachträgliche Überdachung möglich.

Lfd. Nr.	Station	Ergebnis Studie Überdachung		
		Möglich (an mind. 1 Einzelstandort)	Vertiefte Prüfung d. Stufe 2 (an mind. 1 Einzelstandort)	Nicht möglich (an keinem Einzelstandort)
Stadtbezirk 6 - Sendling				
1	Brudermühlstraße			x
Stadtbezirk 7 – Sendling - Westpark				
2	Westendstraße			x
3	Westpark		x	
Stadtbezirk 9 – Neuhausen - Nymphenburg				
4	Gern			x
5	Rotkreuzplatz			x
Stadtbezirk 10 - Moosach				
6	Moosacher St.-Martins-Platz		x	
Stadtbezirk 11 – Milbertshofen - Am Hart				
7	Am Hart			x
8	Frankfurter Ring			x
9	Harthof		x	
10	Milbertshofen			x
11	Oberwiesenfeld	x		
Stadtbezirk 12 – Schwabing - Freimann				
12	Studentenstadt	x		
13	Schwabing Nord		x	
Stadtbezirk 13 - Bogenhausen				
14	Arabellapark		x	
15	Böhmerwaldplatz	x		
16	Richard-Strauss-Straße		x	
17	St. Emmeram			x
Stadtbezirk 14 – Berg am Laim				
18	Innsbrucker Ring			x
19	Kreillerstraße			x
Stadtbezirk 15 – Trudering - Riem				
20	Messestadt West	x	x	
Stadtbezirk 16 – Ramersdorf - Perlach				
21	Neuperlach Zentrum			x
22	Quiddestraße	x		
Stadtbezirk 18 – Untergiesing - Harlaching				
23	Mangfallplatz			x
24	St.-Quirin-Platz	x	x	
25	Theodolindenplatz		x	
26	Tiroler Platz			x
27	Wettersteinplatz		x	
Stadtbezirk 19 – Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln				
28	Basler Straße	x	x	
29	Forstenrieder Allee		x	
30	Fürstenried West	x	x	
31	Machtlfinger Straße	x	x	
32	Obersendling			x
33	Thalkirchen	x		
Stadtbezirk 20 - Hadern				
34	Großhadern			x
35	Gondrellplatz			x
36	Haderner Stern		x	
37	Holzapfelkreuth			x
38	Klinikum Großhadern	x		
Stadtbezirk 24 – Feldmoching - Hasenberg				
39	Hasenberg		x	
Stadtbezirk 25 - Laim				
40	Friedenheimer Straße	x		
41	Fürstenrieder Straße			x
42	Laimer Platz		x	
SUMME		12	17	18

Untenstehende Übersicht enthält die Stationen, an welchen an mindestens einem Einzelstandort eine Überdachung möglich ist. An diesen Einzelstandorten wurden zusätzlich die Notwendigkeit einer Erweiterung der Abstellanlage sowie deren Realisierbarkeit untersucht. Hierfür wurden die Möglichkeit einer Stellflächenerweiterung, der Einsatz doppelseitiger Fahrradständer sowie die Möglichkeit der Verwendung von Doppelstock-Fahrradparkern untersucht. An vier Einzelstandorten kann die Stellplatzanzahl im Zuge der Überdachung erweitert werden: an der Station Basler Straße kann das Angebot durch die Errichtung von doppelseitigen Fahrradständern erhöht werden, an den Stationen Fürstenried West, Klinikum Großhadern und Quiddestraße ist der Einsatz von Doppelstock-Fahrradparkern möglich. An den U-Bahn-Stationen Oberwiesenfeld und Basler Straße könnte die zu überdachende Fahrradstellfläche mit einer erhöhten Dachkonstruktion bei Bedarf mit Doppelstock-Fahrradparkern nachgerüstet werden. Derzeit gibt es hier jedoch keinen zusätzlichen Bedarf.

Insgesamt können **866 Fahrradstellplätze überdacht werden**. In Summe werden **280 Stellplätze neu geschaffen**.

Station	B+R Stell- plätze Bestand	Einzelstandort mit möglicher Überdachung			
		Zusätzlicher Bedarf	Erweiterung möglich	Doppelstock- Fahrrad- parker möglich	geplante überdachte Stellplätze
Oberwiesenfeld	308	nein	ja kein Bedarf	ja kein Bedarf	54
Studentenstadt	66	ja	nein	nein	42
Böhmerwaldplatz	189	ja	nein	nein	76
Messestadt West	347	nein	nein	nein	102
Quiddestraße	236	ja	64	ja	111
St.-Quirin-Platz	179	nein	nein	nein	48
Basler Straße	63	ja - gering	18	ja kein Bedarf	36
Fürstenried West	471	ja	88	ja	88
Machtlfinger Straße	188	ja	nein	nein	21
Thalkirchen	224	ja	nein	nein	36
Klinikum Großhadern	190	ja	110	ja	224
Friedenheimer Straße	211	ja	nein	nein	28
Summe			280		866

An allen 12 Stationen ist die Verwendung des BWA-Bausystems zur Überdachung der jeweiligen Einzelstandorte möglich. Je nach Zustand der B+R-Anlagen sind bestehende Fahrradständer durch qualitativ hochwertige, rahmenanschließbare Fahrradständer auszutauschen.

3. Umsetzung der Studie

Das Baureferat wird zeitnah für die in der Studie vorgeschlagenen 12 Stationen, an denen Einzelstandorte überdacht werden können, die Projektplanung erstellen und die Maßnahmen sukzessive umsetzen. Im Zuge der Projektplanung erfolgt die Einbindung der betroffenen Bezirksausschüsse.

4. Weiteres Vorgehen

Die 17 Stationen, die gemäß Studie eine detailliertere Prüfung der Kriterien aus Stufe 2 benötigen, werden einer weiteren Untersuchung unterzogen. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Wie unter Punkt 1 bereits ausgeführt, befinden sich außerhalb des Mittleren Rings 82 U- und Trambahn-B+R-Anlagen mit mehr als 20 Fahrradstellplätzen. In der vorliegenden Studie wurden davon 42 Stationen untersucht. Die restlichen 40 Stationen sollen daher in einer weiteren Studie untersucht werden. Die Ergebnisse der Studie werden dem Stadtrat ebenfalls zur Entscheidung vorgelegt.

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Umsetzung der möglichen Überdachungen von 866 Fahrradstellplätzen an den aufgeführten 12 Stationen werden mit ca. 1.100.000 € veranschlagt und aus der in der Investitionsliste 1 des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2017 – 2021 enthaltenen „Nahmobilitätspauschale“ (Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge Nr. 302) finanziert.

Der nachträgliche Bau von Überdachungen an vorhandenen Fahrradabstellanlagen und die in diesem Zusammenhang eventuell stattfindenden Erweiterungen sind nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ (RZÖPNV) voraussichtlich zuwendungsfähig. Die zu erwartende Zuwendung erfolgt aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Über die Höhe der Zuwendung kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden.

Eine Komplementärfinanzierung aus städtischen Stellplatzablösemitteln ist ebenfalls grundsätzlich möglich. Auch hier erfolgt eine konkrete Prüfung im Rahmen der Projektplanung.

Die Finanzierung der detaillierteren Prüfung der verbleibenden 17 Stationen der vorgestellten Studie hinsichtlich der Kriterien aus Stufe 2 erfolgt aus der konsumtiven Finanzposition 6300.510.0000.2 „Nahmobilitätspauschale“.

Die Finanzierung der Studie zur weiteren Überprüfung bestehender B+R-Anlagen an den verbliebenen 40 U- und Trambahn-Stationen außerhalb des Mittleren Rings erfolgt ebenfalls aus der Finanzposition 6300.510.0000.2 „Nahmobilitätspauschale“.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht.

Die betroffenen Bezirksausschüsse haben jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information erhalten und werden, wie dargestellt, im Zuge der Projektplanung eingebunden.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Danner, und der Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

1. Vom Ergebnis der Studie zur Überdachung bestehender B+R-Anlagen an U- und Trambahn-Stationen außerhalb des Mittleren Rings mit mehr als 20 Fahrradstellplätzen wird Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, für die Standorte, die gemäß Studie mit einer Überdachung nachgerüstet werden können, die Detailplanung zu erarbeiten, diese mit den jeweiligen Bezirksausschüssen abzustimmen und sukzessive umzusetzen.
3. Das Baureferat wird beauftragt, die Standorte, die gemäß Studie eine detailliertere Prüfung benötigen, vertieft zu untersuchen und die Ergebnisse dem Stadtrat vorzulegen.
4. Das Baureferat wird die bisher nicht untersuchten Stationen in einer weiteren Studie hinsichtlich einer möglichen Überdachung prüfen lassen. Die Ergebnisse der Studie werden dem Stadtrat vorgelegt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II / V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An die P+R Park & Ride GmbH München, Garmischer Straße 19, 81373 München
An die Bezirksausschüsse 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24 und 25
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Bildung und Sport
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An das Baureferat - G, G2, G3, H, H15, J, T, T1, T2, T22, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1/S
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I.A.