Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Benjamin Simon +49 202 563 5826 +49 202 563 8043 Benjamin.Simon@Stadt.Wuppertal.de
	Datum:	12.02.2016
	Drucks.-Nr.:	**VO/0051/16** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
16.02.2016	**Planungs- und Baubegleitkommission Döppersberg**	**Entgegennahme o.B**
24.02.2016	**BV Elberfeld**	**Entgegennahme o. B.**

Fahrradabstellhaus am Döppersberg - Platz Ost

Grund der Vorlage
Bericht über den aktuellen Verfahrensstand und die Optionen zum Bau eines Fahrradabstellhauses am Döppersberg, Platz Ost

Beschlussvorschlag
Der Sachstandbericht zur Planung und Errichtung eines Fahrradabstellhauses wird durch die Planungs- und Baubegleitkommission Döppersberg zur Kenntnis genommen.

Einverständnisse
Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift
Andreas Mucke

Begründung

1. Bisheriger Verlauf des Verfahrens

Grundlage für die Überlegungen zum Bau einer Fahrradabstellanlage im Umfeld zum Bahnhof Döppersberg ist die Umsetzung der Strategie Wuppertal 2025. Sie führt in ihrem Handlungsprogramm unter Punkt 10 „Wuppertal als Fahrradstadt“ als eines der 13 Schlüsselprojekte für Wuppertal auf. Das Ziel dieses Projektes ist es mit einem flächendeckenden Wegenetz möglichst ideale Bedingungen für Radfahrer innerhalb der gesamten Stadt zu schaffen und den Radverkehr in

Wuppertal als echte Alternative zu motorisierten privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln zu etablieren. Die Schaffung und Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur geht mit diesem Ziel einher und ist daher prioritär voranzutreiben. Dabei soll ein Schwerpunkt auf die Einrichtung von attraktiven Fahrrad-abstellanlagen gelegt werden. Aktuell geht der Trend zu immer höherwertigen Rädern, auch zu Pedelecs und E-bikes. Diese ermöglichen es den Radfahrern, die topografischen Unterschiede in der Stadt Wuppertal leichter zu überwinden. Parallel dazu steigen auch die Ansprüche der radelnden Menschen an die Infrastruktur.

Vor diesem Hintergrund hat das Ressort für Stadtentwicklung und Städtebau in Zusammenarbeit mit der Projektleitung Döppersberg bereits im Herbst 2014 mit ersten Untersuchungen zur Einrichtung eines Fahrradabstellhauses am Döppersberg begonnen.
In Abstimmung mit dem Ressort für Straßen und Verkehr wurden zunächst anhand des bereits vorhandenen Fahrrad-Wegenetzes mögliche Standorte für ein Fahrradabstellhaus identifiziert. Dabei bot der Platz Ost am Döppersberg durch seine topografische Lagegunst, die guten Voraussetzungen für Intermodalität und die vertraglich festgehaltene Option zur Errichtung einer baulichen Anlage die besten Gesamtvoraussetzungen für die Ansiedlung einer Fahrradabstellanlage. Eine besondere Brisanz liegt in der engen Zeitschiene, die bei einer Umsetzung am Standort Berücksichtigung finden muss. So erlaubt der Städtebauliche Vertrag mit dem Investor zwar ausdrücklich eine Bebauung, doch solle diese aus vertragsrechtlichen Gründen spätestens am 31.12.2018 fertiggestellt worden sein. Aus logistischen Gründen ist ein Zugriff auf die Fläche und damit der Baubeginn erst ab Anfang 2018 möglich. Spätestens bis 31.01.2017 muss die verbindliche Absichtsbekundung, ein Fahrradabstellhaus zu bauen, gegenüber dem Investor kommuniziert werden.

Aufgrund der prominenten Lage an der Kreuzung Bundesallee/ Brausenwerth kommt der Fläche Platz Ost, sowie einer zukünftigen Bebauung des Standortes eine große Bedeutung zu. Im Zusammenhang mit der zukünftigen Bebauung im Wupperpark Ost kann daher von einer „Eingangstor-Situation“ zur Elberfelder Innenstadt gesprochen werden.

Auf Grundlage der von den jeweiligen Fachressorts und externen Beteiligten mit Ansprüchen an diese Fläche formulierten Vorgaben, konnte ein erstes Raumprogramm sowie eine mögliche Nutzerstruktur entwickelt werden. Dieses sah vor, eine Radabstellanlage mit Serviceeinheit (Cafe, Toilettenanlage, Werkstatt mit Shop) am Standort umzusetzen. Die Überführung des Raumprogrammes in eine Gebäudekubatur führte zu einer ersten hochbaulichen Entwurfsstudie, welche sich durch die Ausbildung eines eingeschossigen Rampenbauwerkes mit einem zweigeschossigen Hochpunkt zur B7 hin, auszeichnete. Der Entwurf der Verwaltung sieht auf einer Fläche von knapp 265qm BGF knapp 120 Radstellplätze vor, davon sind 30 Plätze für Elektrofahrräder vorgesehen (s. Anlage 01, Folien 19 ff).
Diese Planung wurde als Grundlage für die weiteren Gespräche genutzt.

Im April 2015 konnte die Planung erstmals bei einem Termin dem Ministerium/der Bezirksregierung Düsseldorf vorgestellt werden. Es wurde deutlich, dass dieses Vorhaben auch auf Landesebene einen großen Zuspruch erwarten lässt und die Maßnahme als nicht förderschädlich eingestuft wurde. Die Beantragung von Fördermitteln speziell im Bereich der Nahmobilität wurde von Seiten der Bezirksregierung zur Umsetzung des Vorhabens angeregt.

In der Folge wurden diese und weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft. Unter

anderem wurde die Verwendung von Fördermitteln aus dem Bundesinvestitions-programm, Städtebaufördermittel sowie die Förderung der Nahmobilität in die Überlegungen einbezogen. Jedoch schaffen die jeweiligen Förderprogramme eigene terminliche und inhaltliche Abhängigkeiten.

Im Juli 2015 wurde die WSW mobil im Rahmen eines Prüfauftrages gebeten, die Wirtschaftlichkeit einer vollautomatischen Radabstellanlage mit Serviceeinheit als Bauherr und Betreiber der Anlage zu prüfen. Das Ergebnis des Prüfauftrages war, dass eine Anlage in diesem Umfang sich für die WSW als nicht wirtschaftlich zu betreiben erweisen würde.

Die Vorstellung der Entwurfsstudie im Lenkungsausschuss Döppersberg (August 2015) fand auch von Seiten des Investors Signature Capital Zustimmung. Ende des Jahres 2015 wurden noch einmal Gespräche mit der neuen Stadtspitze geführt; der Oberbürgermeister erteilte den Auftrag,.die Überlegungen zur Umsetzung des Projektes voran zu treiben.

Die Finanzierung der Maßnahme könnte, sollten die kurzfristig anzuberaumenden Gespräche mit dem Land über die Einwerbung von Fördermitteln aus dem Bereich der Nahmobilität, auch im Hinblick auf die damit verbundenen terminlichen und inhaltlichen Bedingungen nicht zum Erfolg führen, durch den Einsatz der Gelder aus der Stellplatzrücklage sichergestellt werden.
Es wurde jedoch auch deutlich, dass die notwendigen Verfahren zur europaweiten Ausschreibung eines Planungsbüros zu viel Zeit beanspruchen und die Bauzeitenpläne vor dem Hintergrund einer Fertigstellung bis Ende 2018 deutlich zu knapp bemessen sind. Darüber hinaus hat die Suche nach einem Betreiber und die Entwicklung eines (gemeinsames) Konzeptes noch nicht zu einem positiven Ergebnis geführt.
Der Umstand, dass parallel zum Planungsauftrag ein Betreiber in einem europaweit ausgeschriebenen Verfahren ermittelt werden muss, schafft weitere terminliche Abhängigkeiten, die für das Vorankommen des Gesamtprojektes eine besondere Herausforderung darstellen. Es besteht jedoch Einvernehmen darüber, dass bei dem Betrieb der Anlage auch die Kräfte des zweiten Arbeitsmarktes mit eingebunden werden sollen.

Nachdem das GMW, das Ressort 104 und auch die WSW mobil eine Übernahme des Fahrradhauses als Betreiber für sich ausgeschlossen haben, wurde in ersten Gesprächen erörtert, ob die WSW AG als Auftragnehmer der Stadt den Bau der Fahrradabstellanlage übernehmen könne und ein Planungsbüro mit der Entwicklung und Umsetzung eines Entwurfes beauftragen könne. Die WSW gab an dazu grundsätzlich in der Lage zu sein, doch müsse dazu zeitnah ein Auftrag erteilt werden.

2. Aktueller Stand

Die derzeitige Diskussionslage mit den zahlreichen nicht hinreichend ausformulierten Rahmenbedingungen birgt das Risiko, dass keine rechtzeitige Fertigstellung des Radhauses sichergestellt werden kann.

Insbesondere der sehr enge Zeitplan mit einem terminlich fixierten Fertigstellungstermin zum 31.12.2018, sowie die Umsetzung der neuen Vergabeordnung ab April 2016 stellen erhebliche Hürden dar, die eine rechtzeitige Fertigstellung des Radhauses nicht garantieren lassen.

3. Konzeptionen für eine Fahrradabstellanlage

Nachfolgend sind beispielhaft drei mögliche Konzeptionen zur Umsetzung eines Fahrradabstellhauses am Standort Platz Ost mit Ihren Chancen und Risiken gegenübergestellt. Allgemeine Grundlage für die Konzeptionen ist die Technische Richtlinie TR 6102 „Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen-Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit“ des ADFC sowie die DIN 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme". Der prognostizierte Gesamtstellplatzbedarf aller Abstelleinrichtungen in Hauptbahnhofsnähe liegt nach Auskunft der WSW mobil aktuell bei max. 140 bis 280 Stellplätzen (Basis 1-2 % der Bahnkunden kommen mit dem Rad. Der Modal-Split-Anteil Wuppertal liegt bei ca. 2 % und überwiegend im Freizeitverkehr. Den Konzeptionen für die Fahrradabstellanlage liegt ein Stellplatzvolumen von 120 Stellplätzen zu Grunde, davon 30 Einzelboxen für Elektrofahrräder mit Auflademöglichkeit. Damit wird ein Großteil des Angebotes in der Fahrradabstellanlage abgedeckt.

Die Konzeptionen unterscheiden sich in ihrer Ausstattung, Gestalt und Qualität zum Teil erheblich, siehe dazu auch Anlage 01 – Konzeption der Verwaltung, S. 16ff. Gegenstand der bisherigen Gespräche zum Thema Fahrradabstellanlage war die Konzeption b (Radabstellanlage mit Serviceeinheit).
Als gemeinsames Potential ist allen Konzeptionen gemein, dass mit dem Bau einer Radabstellanlage an einer solch prominenten Stelle, die Erscheinung des Eingangsbereiches Innenstadt Ost deutlich mitgeprägt wird. Es sind daher auch Anforderungen an die Gestaltung und städtebauliche Wirkung des Gebäudes zu berücksichtigen. Aus diesem Grund ist in der vorliegenden Betrachtung bewusst auf eine offene Fahrradstation und die Aufstellung einzelner Fahrradboxen verzichtet worden.

Die allgemeinen Risiken sind vor allem bei der engen Terminschiene, der Suche nach einer geeigneten Betreiberstruktur, der variierenden Nachfrage an Stellplätzen und der ggf. mangelnden Akzeptanz in der Bevölkerung zu sehen.

a) Vollautomatische Radabstellanlage mit Serviceeinheit

Die vollautomatische Radabstellanlage ist gekennzeichnet durch ein in-sich abgeschlossenes, vollautomatisches System. Der Zugang erfolgt mittels personalisierter Chip-Karte und bietet Zugang zu einer Aufbewahrungsbox, die mit Hilfe eines vollautomatischen Steuerungssystems im Gebäude geparkt wird. Als Serviceeinheiten stehen dem Nutzer Auflademöglichkeiten für Akkus, eine privat unterhaltene Service-Werkstatt mit Verkaufseinheit, eine Toilettenanlage und ggf. ein Cafe mit Außengastronomie zur Verfügung. (Bilder: siehe Anlage 01 – Konzeption der Verwaltung, S. 16ff)

Chancen:

- Repräsentatives und Innovatives Gebäude als Leuchtturmprojekt für die Stadt Wuppertal und die Wuppertaler Stadtwerke
- Vollautomatischer Betrieb spart Service und Unterhaltungskosten
- Belebung der Radstation durch zusätzliche Nutzungen (Cafe, Werkstatt, Verkaufsraum)
- Hohe Sicherheitsstufe macht die Aufbewahrung auch für Besitzer von teuren Rädern interessant

Risiken:

- In den notwendigen Abmessungen ist keine Zustimmung des Investors zu erwarten
- Aufgrund der hohen Erstellungskosten muss ein eindeutiges und

langfristiges Betreiberkonzept vorliegen
- Reparaturkosten und Störanfälligkeit nicht abschätzbar
- Das Angebot spricht vor allem Besitzer hochwertiger Fahrräder und E-Bikes an
- Imageverlust durch zu geringe Auslastung in der Öffentlichkeit (Kosten/Nutzen)

Kosten:
- Erstellungskosten für eine ca. 350qm große Anlage mit 120 Stellplätzen Investitionskosten 2.000.000 €

- Betriebskosten (jährlich)

Support und Vor-Ort-Wartung durch Hersteller	3.000 €
Sichtprüfung durch Hersteller 2 bis 3 mal jährlich	1.500 €
ggf. Pacht an Grundstückseigentümer	x
Versicherungen	1.500 €
Steuern, Grundabgaben, Ver- u. Entsorgung	3.000 €
Instandhaltung	8.000 €
Abschreibung 20% Eigenanteil über 10 Jahre	10.000 €
	27.000 € + x

Soweit die WSW, als Pächter des benachbarten Parkhauses auch hier die Betreiberfunktion übernehmen würde eine zusätzliche Erhöhung des WSW-internen Aufwands für Objektverwaltung, Vertriebstechnik, Vermarktung, Instandsetzung, etc. entstehen.

Einnahmen (jährlich): marktübliche Gebühren sind 0,50 € bis 1,00 € pro 24h und 60 € pro Jahr

20 Dauervermietungen á 60 €	1.200 €
15 Tagesvermietungen an 250 Tagen á 1 €	3.750 €
10 Tagesvermietungen an 115 Tagen á 1 €	1.150 €
	6.100 €

(Zahlen-Quelle Einnahmen und Betriebskosten: WSW mobil)

b) Radabstellanlage mit Serviceeinheit

Die Radabstellanlage mit Serviceeinheit orientiert sich an der von der Verwaltung erarbeiteten Konzeption. Es handelt sich um ein doppelstöckiges, überdachtes und allseitig baulich umfasstes Rampenbauwerk mit Serviceeinheit. Diese besteht aus einer privat unterhaltenen Service-Werkstatt mit Verkaufseinheit, einer Toilettenanlage, Auflademöglichkeiten für Akkus und ggf. einem Cafe. Der Zugang erfolgt über Schließsystem, ggf. können auch Servicekräfte den Zugang kontrollieren.
(Bilder: siehe Anlage 01 – Konzeption der Verwaltung, S. 19ff)

Chancen:
- Aufwertung des Platzes Ost und des Eingangstor Elberfeld
- Zentrale Anlaufstelle mit hoher Identifikation für die gesamte Rad-fahrende Bevölkerung
- Reparaturkosten und Störanfälligkeit hält sich in Grenzen
- Belebung der Radstation durch zusätzliche Nutzungen (Cafe, Werkstatt, Verkaufsraum)

Risiken:
- Aufgrund der hohen Erstellungskosten muss ein eindeutiges und

langfristiges Betreiberkonzept vorliegen

Kosten:
- Erstellungskosten für eine ca. 250qm große Anlage mit 120 Stellplätzen: Investitionskosten nach Schätzung auf Basis der vorliegenden Planung (Baukostenindex) 1.200.000 €

- Unterhaltungskosten:
  Die anfallenden Unterhaltungskosten lassen sich nur auf der Grundlage einer konkreten Entwurfsplanung seriös ermitteln. Abgeleitet aus der Variante a) wird eine geschätzte Größenordnung von 25.000 € - 30.000 €/a angesetzt.

Einnahmen:
Die Einnahmen aus der Vermietung lassen sich nur auf der Grundlage einer konkreten Entwurfsplanung seriös ermitteln. Abgeleitet aus der Variante a) wird eine geschätzte Größenordnung von 5.000 €/a angesetzt.

c) Radabstellanlage mit/ohne mechanische Zugangskontrolle, kleine bzw. keine Serviceeinheit

Bei dieser Konzeption handelt es sich um eine allseitig mit einer Umzäunung eingefasste, überdachte Fahrradabstellanlage für die längere unbewachte Aufbewahrung von Rädern. Ein Zugang kann mittels Chipkarte oder Schlüssel erfolgen, alternativ kann bei ausreichender Videoüberwachung auf eine Zugangskontrolle verzichtet werden.
Ebenfalls vorgesehen sind ca. 20 Fahrradboxen sowie Schließfächer, in denen Akkus der Elektrofahrräder geladen werden können.
Die Serviceeinheit sieht ggf. eine Werkstatt oder Kiosk sowie ein öffentliches WC vor. (Bilder: siehe Anlage 01 – Konzeption der Verwaltung, S. 23ff)

Chancen:
- Im Vergleich zu Variante a) und b) kostengünstiges Angebot zur Deckung des Bedarfes an Abstellplätzen und Service
- Einfache Konstruktion spart Service und Unterhaltungskosten
- Ein Betreiberkonzept muss für einen deutlich kleineren Servicebereich vorliegen

Risiken:
- Bauliches Ergebnis genügt voraussichtlich nicht dem Qualitätsanspruch und den stadtgestalterischen Vorgaben an diesem Ort
- Verstärkung der „Rückseitenproblematik“ am Platz Ost
- Die Vor-Ort Kontrolle durch Servicekräfte entfällt, daher kann es vermehrt zu „Schrotträdern“ auf Stellplätzen kommen

Kosten:
- Erstellungskosten für eine ca. 200qm große Anlage mit 120 Stellplätzen: Die anfallenden Erstellungskosten lassen sich nur auf der Grundlage einer konkreten Entwurfsplanung seriös ermitteln. Abgeleitet aus der Variante b) wird eine geschätzte Größenordnung von ca. 500.000 - 800.000 € angesetzt.

- Unterhaltungskosten

Die anfallenden Unterhaltungskosten lassen sich nur auf der Grundlage einer konkreten Entwurfsplanung seriös ermitteln. Abgeleitet aus der Variante a) wird eine geschätzte Größenordnung von 10.000 € - 20.000 €/a angesetzt.

Einnahmen:

Die Einnahmen aus der Vermietung lassen sich nur auf der Grundlage einer konkreten Entwurfsplanung seriös ermitteln. Abgeleitet aus der Variante a) wird eine geschätzte Größenordnung von 2.000 €/a angesetzt

4. Betreibermodelle für eine Fahrradabstellanlage

Eine Fahrradabstellanlage mit ihren verschiedenen Nutzungen benötigt einen verantwortlichen Betreiber, der einen geregelten und langfristigen Betrieb sicherstellt. Es sind verschiedene Betreibermodelle vorstellbar, die für das Fahrradabstellhaus am Döppersberg angewendet werden können. Generell lassen sich alle Konstellationen jedoch grob in öffentliche, private oder gemeinnützige Modelle sowie in entsprechende Mischformen unterscheiden. In der Stadt Wuppertal gibt es eine Reihe gemeinnütziger Träger, Institutionen aus dem Bereich der Beschäftigungsförderung und Weiterbildung sowie einige privater Träger, die als Betreiber theoretisch in Frage kämen.
Es wäre zunächst Aufgabe einer EU-weiten Ausschreibung, zeitnah einen geeigneten Träger zu finden. Nachfolgend sollen für die Stadt Wuppertal mögliche Betreiber-konzepte vorgestellt werden.

a) Öffentliches Modell

Die Initiative für eine Fahrradabstellanlage am Döppersberg geht von der Stadt Wuppertal aus. In Zusammenarbeit mit den WSW und dem ADFC besteht ein gemeinsames, öffentliches Interesse an einer umweltgerechten und stadtverträglichen Mobilität. Die Wuppertaler Stadtwerke haben als städtisches Unternehmen bereits in der Vergangenheit viel für die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV getan und unterstützen den Einsatz von Elektromobilität in Wuppertal. Denkbar wäre daher eine Trägerschaft/Betrieb der Fahrradabstellanlage durch die WSW, verbunden mit der offenen Frage der Abdeckung entstehender finanzieller Defizite.
Möglich wäre auch eine Kombination aus WSW (Betrieb) und GMW (Eigentümer) sowie der externen Vermietung von Räumlichkeiten an einen Fahrradhändler, der den Service übernimmt. Ein weiteres Unternehmen könnte den Fahrradverleih und die Gastronomie anbieten.

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit handelt es sich aber aufgrund der hier explizit gewünschten Angebotsplanung um ein deutliches Zuschussgeschäft für die öffentliche Hand.

Vorteile:

- Wirtschaftlicher Betrieb der Station nicht direkt im Vordergrund
- Generierung von Mieteinnahmen und Gebühren über externe Dienstleister möglich

Nachteile:

- Zu erwartende Defizite aus dem Betrieb müssen allein von der öffentlichen Hand aufgefangen werden

b) Privatwirtschaftliches Modell

Obwohl die Deutsche Bahn AG als staatliches Unternehmen mit hoheitlichem Aufgabengebiet u.U. auch dem öffentlichen Modell zugerechnet werden könnte, ist das Unternehmen in der Wahrnehmung einer Betreiberrolle grundsätzlich privatwirtschaftlich ausgerichtet. Tochter-Gesellschaften wie DB Station&Service oder DB Rent könnten theoretisch ebenfalls Betreiber einer Fahrradstation werden. Es ist besonders im Interesse des Gesamtsystems Bahn, die Verknüpfung mit dem Fahrrad zu fördern und damit mehr Kunden für die Bahn zu gewinnen. Auch die Vereinbarung der DB AG mit dem Land NRW aus dem Jahre 1997 zeugt von dieser Ausrichtung. Darin ist festgelegt, dass die DB AG den Kommunen geeignete Grundstücke, Gebäude und Gebäudeteile zehn Jahre lang mietfrei zur Verfügung stellt. Am Standort Platz Ost käme dieser Umstand aufgrund der privatwirtschaftlichen Eigentümerstruktur der Fläche jedoch nicht zum tragen; eine DB-Trägerschaft erscheint unrealistisch.

Als private Betreiber kommen vor allem Fahrradhändler oder Fahrradverleiher in Frage. In anderen Städten besitzen diese nicht selten bereits in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ein Ladenlokal und möchten dieses um weitere Leistungen erweitern (in Wuppertal z. Zt. nicht gegeben !). Ihr Vorteil im Wettbewerb liegt darin, dass sie besonders im Bereich des Service die größte Kompetenz besitzen und in der Regel sehr flexibel auf Kundenwünsche eingehen wollen/können. Bei den privat betriebenen Fahrradstationen in NRW hat sich nach Auskunft des ADFC die Kombination aus Fahrradstation und Fahrradgeschäft als ideal erwiesen. In jedem Fall würde es sich am Standort Döppersberg, aufgrund der überschaubaren Anzahl an Stellplätzen und des nicht absehbaren Kundenverhaltens, für die Service-Einrichtungen zunächst um ein deutliches Zuschussgeschäft für den privaten Träger handeln.
Zu einem privatwirtschaftlichen Modell passt daher eine Optimierung der Wirtschaftlichkeit eines Neubaus durch die Schaffung zusätzlicher vermietbarer Büro- und Gewerbeflächen. Solche Mieteinheiten würden die Unterbringung weiterer Dienstleister rund um die Themen Fahrrad, Mobilität und Bahn ermöglichen. Damit ließe sich auch das Service-Spektrum einer Fahrradabstellanlage erweitern.

Vorteile:
- Vorteile im Bereich des Service durch Kundenorientierung

Nachteile:
- Ein wirtschaftlicher Betrieb ist ohne die Schaffung von zusätzlichen vermietbaren Flächen nicht möglich
- Hohe Konkursgefahr für Unternehmen/ Privatpersonen
- Der zweite Arbeitsmarkt ist nur in Verbund mit einem privatwirtschaftlichen Hauptbetreiber wirklich effektiv einsetzbar

c) Gemeinnütziges Modell

In NRW werden mehr als 80% der Radstationen von gemeinnützigen Trägern betrieben. Sie haben neben dem Betrieb der Fahrradabstellanlage das Ziel, arbeitslose und sozial benachteiligte Menschen, Behinderte oder Jugendliche zu qualifizieren. Eine Vorbereitung auf den ersten Arbeitsmarkt und die Möglichkeit auf Beschäftigung sind weitere Vorteile des gemeinnützigen Modells mit einem sozialen Träger. Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen können dabei aus arbeitsmarktpolitischen Programmen, lokalen Programmen des Sozialamtes oder EU-

Förderprogrammen finanziert werden. Die in den Maßnahmen beschäftigten Personen müssen angeleitet, qualifiziert und betreut werden. Als Grundvoraussetzung für den erfolgreichen Betrieb einer Fahrradstation in einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahme hat sich in NRW deshalb eine gute Struktur mit entsprechendem Führungspersonal herausgestellt. Auch bei einem gemeinnützigen Modell bedarf es Personen, die sich sehr stark für das Projekt engagieren.

Aktuell stehen gemeinnützige Träger vor dem Hintergrund der geänderten Bedingungen in der Arbeitsmarktpolitik vor großen Herausforderungen, um den kontinuierlichen Betrieb und die Qualität des Services aufrecht zu erhalten. Auch soziale Träger müssen versuchen durch zusätzliche Dienstleistungen die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu erhöhen.

Der ADFC als gemeinnütziger Verein mit anerkannter Fahrradkompetenz wäre theoretisch ebenfalls als Betreiber einer solchen Anlage denkbar. Allerdings ist der ADFC bisher rein ehrenamtlich organisiert und personell nicht in der Lage eine solche Anlage zu betreiben.

Vorteile:
- Einsatz des zweiten Arbeitsmarktes möglich

Nachteile:
- Erfolg abhängig von Arbeits- und Beschäftigungsprogrammen
- Es braucht Personen, die sich persönlich stark für das Projekt engagieren und identifizieren
- Schwankungen in der Qualität und im Umfang des Service

d) Kein Betreiber

Sollte sich kein Betreiber für die Radstation finden lassen, ist die Qualität und Nutzbarkeit der Fahrradstation mittel- bis langfristig gefährdet. Vor dem Hintergrund der Minimierung von Vandalismusschäden aufgrund mangelnder sozialer Kontrolle wird voraussichtlich die Gestaltqualität der Fahrradstation deutlich vereinfacht werden müssen, so dass die ursprünglich beabsichtigte Aufwertung des Standortes Platz Ost u. U. nicht gewährleistet ist.

Bei einer eventuellen Beteiligung der WSW (in Kombination mit dem benachbarten Parkhaus) ist zu klären, welche Aufgabe im Bereich des Service übernommen werden könnten.

Vorteile:
- Service- Unterhaltungskosten entfallen teilweise

Nachteile:
- Mittel bis langfristige Verwahrlosung der Station (Zunahme von „Fahrradleichen“, Diebstähle, etc.)
- Damit verbundene deutliche gestalterische Abwertung des Eingangstores zur Innenstadt

Zur Wirtschaftlichkeit der Betreiberkonzepte:

Nach den Erfahrungen in NRW ist laut ADFC eine Radstation allein aus den Einnahmen für die Bewachung und Service erst ab einer Größenordnung von ca. 1.000 Stellplätzen und einer entsprechend hohen Auslastung wirtschaftlich zu betreiben. Ein Fahrradverleih ist bei einer Größenordnung bis 100

Leihräder (je nach Preisen und Auslastung) ebenfalls lediglich ein Zusatzgeschäft. Ebenso sind reine Fahrradwerkstätten aufgrund des geringen Umsatzes und der hohen Kostensensibilität der Kunden nicht wirtschaftlich zu betreiben.
Insofern wird deutlich, dass es sich bei allen drei vorgeschlagenen Konzeptionen unabhängig vom Betreiberkonzept bereits jetzt um eine Angebotsplanung handelt, die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht wirtschaftlich zu betreiben ist.

5. Gestaltqualität

Aufgrund der hohen Strahlkraft des „Platzes Ost“ und der oben beschriebenen „Eingangstor-Funktion“ für die Elberfelder Innenstadt ist die städtebauliche und gestalterische Qualität der Baumaßnahme unbedingt sicherzustellen.
Im Rahmen der Qualitätssicherung wird der Gestaltungsbeirat der Stadt Wuppertal möglichst, während der verschiedenen Planungsstufen (Auftragsbeginn, Vorentwurf und Entwurfsplanung) als beratende Instanz eingebunden und soll jeweils Vorgaben zum weiteren Verfahren formulieren.

6. Weiteres Vorgehen

Aus den vorgenannten planerischen Überlegungen wird deutlich, dass von den vier möglichen Betreiber-Konzepten für die Fahrradabstellanlage das öffentliche und das privatwirtschaftliche Modell aufgrund der deutlichen wirtschaftlichen Risiken nicht umgesetzt werden können. Es bleiben somit nur das, in NRW bereits mehrfach erprobte gemeinnützige Modell oder die Option eine Fahrradabstellanlage ohne Betreiber und damit ohne ergänzende Service-Funktionen zu errichten.

Aufgrund der Möglichkeiten arbeitslose und sozial benachteiligte Menschen, Behinderte oder Jugendliche mit in das Projekt einzubeziehen und ein Mindestmaß an sozialer Kontrolle innerhalb des Fahrradabstellhauses zu ermöglichen, wird das gemeinnützige Modell zunächst weiter verfolgt. Aktuell wird in Zusammenarbeit von GB2 und dem Jobcenter geprüft, welche sozialen Träger Kompetenzen im Betrieb von Radabstellanlagen und dem Service rund um das Rad aufweisen. Geeignete Institutionen sollen daraufhin in Hinblick auf eine Beteiligung angesprochen werden. Ein Ergebnis dieser Untersuchung steht derzeit noch aus.

Die Ergänzung der Kompetenzen durch einen privaten Dienstleister im Bereich von Service- und Dienstleistungsangeboten und deren Einbindung in den Planungsprozess ist derzeit weiterhin möglich und sinnvoll.

Sollte kein Betreiber gefunden werden, ist die Gebäudehülle alleinig als Radabstellanlage zu nutzen. Funktionales Minimalziel muss jedoch, unabhängig von Betreiber-Konzept oder Projektumfang, die Erstellung einer städtebaulich und gestalterisch hochwertigen Fahrradabstellablage mit gesicherten Abstellmöglich-keiten, Videoüberwachung und Stromanschlüssen zum Aufladen der E-bikes und Pedelecs sein.

Nach Klärung der zur Zeit noch offenen Fragen wird die Verwaltung eine Beschlussvorlage zur Entscheidung in die politischen Gremien einsteuern, die ein umsetzungsfähiges und finanzierbares Konzept beinhaltet. Dies gilt vor allem für ein nachhaltiges Betreibermodell. Hierzu wird auch die Klärung gehören,

inwieweit auf der Basis bestehender Förderprogramme für Radstationen auf Landes-, Bundes oder EU-Ebene eine (Mit-)Finanzierung im gegebenen Zeitrahmen möglich ist. Auf der Grundlage dieser politischen Entscheidungen werden dann die genaue Ausgestaltung des Fahrradabstellhauses und die Umsetzung der Maßnahme erfolgen.

Demografie-Check

Ergebnis des Demografie-Checks

Ziel 1 – Stadtstrukturen anpassen	**+**
Ziel 2 – Wanderungsbilanz verbessern	**+**
Ziel 3 – gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen	**0**

Anlagen

Anlage 01 – Konzeption der Verwaltung