

Für den Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Karlsruhe wurden 745.000 € Fördermittel nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz beantragt. Eine auf Anregung des Rechnungshofs durchgeführte Überprüfung und Neukonzeption der Maßnahme erbrachte eine kostengünstigere Lösung. Dadurch können etwa 700.000 € Fördermittel eingespart werden.

1 Vorbemerkung

In der Absicht, die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch sichere, technisch aktuelle und leicht zugängliche Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen zu steigern, legte das UVM im August 2001 ein bis 2004 befristetes Sonderprogramm zur Förderung des Baus und der Nachrüstung von Bike+Ride-Anlagen auf, das eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beinhaltet.

Dieses Programm sieht neben dem Ausbau von Haltestellen des ÖPNV mit neuen Fahrradabstellanlagen erstmals auch die Förderung des Ersatzes nicht mehr funktionstüchtiger Altanlagen vor. Voraussetzung ist, dass mindestens 10 überdachte Stellplätze errichtet werden. Der Fördersatz von 85 % wird bis zu einer Obergrenze der zuwendungsfähigen Ausgaben je überdachtem Abstellplatz von 610 € und je (geschlossener) Fahrradbox von 765 € gewährt.

2 Neubau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Karlsruhe

Am 29.01.2002 informierte die Stadt Karlsruhe das RP Karlsruhe über den geplanten Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof, das aus dem eigentlichen Parkhaus und einem Fahrradladen mit Service, Reparatur, Information und Verleih bestehen sollte. Der Förderantrag wurde am 14.03.2002 von der Stadt eingereicht. Die Gesamtausgaben der Maßnahme wurden mit 2,35 Mio. € angegeben; der GVFG-Zuschuss wurde mit 1,07 Mio. € veranschlagt. Mit der Maßnahme sollte noch im Jahr 2002 begonnen werden.

Der Antrag wurde damit begründet, dass sich mit der Umgestaltung des Bahnhofsplatzes die Situation für Radfahrer und Fußgänger in den letzten Jahren erheblich verbesserte. Um die Umgestaltung zu vervollständigen, sollte auf dem Gelände der Deutsche Bahn AG (DB) eine Fahrradstation errichtet werden. Die Landeszuwendung wollte die Stadt unmittelbar an einen Generalübernehmer bzw. eine noch zu gründende Betreibergesellschaft weiterleiten und gleichzeitig die restlichen Investitionen übernehmen. Die laufenden Betriebskosten sollten durch Einstellgebühren und durch die Miete des Fahrradladens gedeckt werden. Dieses Modell wurde von der Bewilligungsstelle zu Recht als nicht förderfähig betrachtet. Die Verdingungsordnung für Bauleistungen schließt nämlich die Beauftragung eines Generalübernehmers, der die Planung, Koordination und Finanzierung von Bauvorhaben insgesamt übernimmt, selbst aber gewerbsmäßig keine Bauleistung ausführt, vom Wettbewerb um die Vergabe von Bauleistungen ausdrücklich aus.

In der Folge erklärte sich die DB bereit, die Anlage selbst zu bauen und stellte am 31.01.2003 einen Förderantrag. Der Antrag umfasste das Fahrradparkhaus mit insgesamt 1.346 Abstellplätzen und den Fahrradladen. Die Stellplätze waren auf übereinander liegenden Ebenen vorgesehen, der Höhenunterschied sollte über Rampen überwunden werden. Die Konzeption sah die Sicherung der Fahrradabstellplätze mittels Schranke und Videoüberwachung vor. Die Finanzierung der Maßnahme sollte weiterhin aus den Landeszuwendungen und durch die Stadt erfolgen. Die Gesamtausgaben wurden mit 1,71 Mio. €, der Zuschuss mit rd. 745.000 € angegeben.

Das Schaubild zeigt eine Simulation der vorgesehenen Anlage.

Schaubild

Vorgesehener Neubau eines Fahrradparkhauses



3 Prüfverfahren

Die Antragsprüfung gestaltet sich für die Bewilligungsstelle aufgrund unvollständiger und z. T. bis heute ausstehender begründender Antragsunterlagen äußerst schwierig und zeitaufwendig, sodass bislang keine Entscheidung über die Förderfähigkeit der Maßnahme getroffen werden konnte. Die wesentlichen Punkte sind nachfolgend dargestellt.

3.1 Bedarfsermittlung

Die Zahl der Bike+Ride-Stellplätze am Hauptbahnhof soll lt. Förderantrag um rd. 50 % erhöht werden. Die Antragstellerin begründete seinerzeit die außergewöhnliche Erhöhung der Abstellplätze mit positiven Erfahrungen anderer Städte bei ähnlichen Vorhaben.

Das RP kritisierte die Bedarfsermittlung, weil insbesondere die vorgelegten Zahlen über die abgestellten Fahrräder teilweise aus dem Jahre 1993 stammten und die Erhebungszeiträume nicht repräsentativ genug seien, um Aufschluss über

Steigerungen in diesem Umfang zu geben. Damals wurde zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten die Anzahl der an den drei genannten Standorten abgestellten Fahrräder ermittelt.

Auch eine aktuell von der Stadt und der DB durchgeführte Befragung lasse Zweifel am tatsächlichen Bedarf aufkommen. So seien die Befragten u. a. nicht darüber informiert worden, dass im zukünftigen Fahrradparkhaus das Abstellen der Fahrräder gebührenpflichtig sei.

3.2 Förderfähigkeit der Bike+Ride-Stellplätze

Der Bau von Bike+Ride-Abstellplätzen ist nach dem GVFG förderfähig, wenn es sich um Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) handelt. Unter SPNV werden die Verkehre verstanden, die die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr befriedigen. Aus diesem Grunde kann das Fahrradparkhaus nur gefördert werden, wenn diese Stellplätze von Nahverkehrskunden benutzt werden.

Weder die Stadt noch die DB sahen sich zunächst in der Lage, den Anteil der Reisenden im Nahverkehr als sog. Bike+Ride-Nutzer am Hauptbahnhof zu ermitteln. Die Überlegung des RP, auf der Grundlage aller Zug- und Straßenbahnabfahrten im/vor dem Hauptbahnhof den förderfähigen Anteil festzulegen, akzeptierte der RH nicht, weil insbesondere die Einbeziehung der Stadt- und Straßenbahnen vor dem Hauptbahnhof das Bild verfälschen würde. Allenfalls in besonderen Ausnahmen wird ein Fahrradfahrer zum Hauptbahnhof fahren, um dort eine dieser Bahnen zu benutzen, zumal innerhalb des Nahverkehrssystems Straßenbahnverbindungen ohne Umweg über den Hauptbahnhof bestehen.

Die DB führte daraufhin im Dezember 2003 bei Bike+Ride-Nutzern eine Befragung durch und wollte mit dem Ergebnis den Nachweis für einen möglichst hohen (förderfähigen) Nahverkehrsanteil erbringen. Die vorgelegten Unterlagen können wegen der mangelnden Aussagefähigkeit der Daten nicht als repräsentativ anerkannt werden, da die Anzahl der Befragten zu gering und deren Zuordnung in Nah- und Fernverkehrsreisende nicht schlüssig definiert war.

3.3 Förderhöchstbeträge

Die Förderrichtlinien des Landes sehen zwei Höchstbeträge der förderfähigen Ausgaben vor. Die Grundförderung pro Stellplatz beträgt 610 € als Höchstbetrag und umfasst alle Ausgaben einschließlich Überdachung und Grunderwerb. Der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben von 765 € je Stellplatz wird ausschließlich für separat abschließbare Fahrradboxen gewährt. Nach der Beschreibung im Antrag ist beabsichtigt, die Fahrräder im Fahrradparkhaus nicht in geschlossenen Fahrradboxen, sondern offen und für jedermann zugänglich abzustellen. Die Fahrräder sind lediglich durch eine Schranke im Eingangsbereich sowie durch Videoüberwachung gesichert.

Die DB beruft sich bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben auf einen Schriftwechsel des UVM mit der Stadt aus dem Jahre 1996, wonach die Stadt für den Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof mit Zuschüssen auf der Basis des höheren Fördersatzes von 765 € je Stellplatz rechnen könne. Dies wurde der Stadt in einem weiteren Schreiben von Anfang 2001 bestätigt und mit der Besonderheit des Einzelfalls begründet. Gleichzeitig wurde das RP angewiesen, die Zuwendung nach dem höheren Fördersatz festzulegen.

Die Zusicherungen des UVM gegenüber der Stadt haben indessen keine bindende Wirkung, da zu keinem Zeitpunkt die rechtlichen Voraussetzungen für den noch zu erteilenden Zuwendungsbescheid bestanden (z. B. lag noch kein konkreter Kosten- und Finanzierungsplan vor). Überdies haben sich die Grund-

lagen wesentlich verändert: In der Ursprungsplanung war über ein computergesteuertes System das Abstellen von 300 Fahrrädern in einem nicht zugänglichen Bereich des Fahrradparkhauses vorgesehen. Die mittlerweile beantragte Schranke im Eingangsbereich mit Videoüberwachung verfolgt hingegen ein deutlich vereinfachtes Sicherheitskonzept.

Der RH sieht daher keine Veranlassung für eine Aufrechterhaltung der ursprünglichen Zusage des UVM. Deshalb können lediglich zuwendungsfähige Ausgaben bis maximal 610 €/je Stellplatz anerkannt werden.

3.4 Alternativenprüfung

Die Maßnahme ist aus Sicht des RH nicht notwendig. Bereits heute befinden sich im unmittelbaren Bahnhofsbereich rd. 1.200 Stellplätze, von denen rd. 1.080 überdacht sind. Das neue Parkhaus soll auf der Fläche der Stellplätze am Osteingang des Hauptbahnhofs erstellt werden, obwohl diese Fahrradabstellanlage bereits mit Wetterschutz versehen ist. Durch eine in Teilen erforderliche Nachrüstung könnten moderne Fahrradabstellbügel installiert und gefördert werden. Dies gilt auch für die im Zuge der Neugestaltung des Südeingangs geschaffenen Abstellplätze und die vor dem Haupteingang bereits befindlichen Fahrradabstellanlagen.

Auch wurde festgestellt, dass die DB westlich des Haupteingangs Flächen für die Errichtung weiterer Fahrradabstellplätze zur Verfügung hat, ohne dass die Errichtung eines Kunstbauwerks notwendig würde.

Eine entsprechende Prüfung der Alternativen wurde bisher nicht durchgeführt. Stattdessen halten sowohl die Stadt als auch die Antragstellerin DB an einem kostenintensiven Fahrradparkhaus fest.

4 Empfehlung

Unter den gegebenen Umständen dürfte über den Antrag der DB nicht positiv entschieden und GVFG-Fördermittel in der beantragten Höhe von rd. 745.000 € nicht bewilligt werden. Vielmehr sollten kostengünstigere Alternativen geprüft und stufenweise das Fahrradabstellplatzangebot in konventioneller Bauweise ausgebaut werden.

Eine solche Vorgehensweise würde - selbst mit der vom Bedarf her noch nicht nachgewiesenen Erhöhung der Stellplatzzahl - deutlich weniger Fördergelder beanspruchen, ohne dass hierdurch qualitative Abstriche an den Bike+Ride-Anlagen nötig wären.

5 Stellungnahme des Ministeriums

Das UVM teilt mit, auch das RP habe die vom RH vorgeschlagenen Alternativen überprüft und festgestellt, dass im gesamten Bahnhofsbereich bereits rd. 1.200 Fahrradabstellplätze vorhanden seien. Allerdings entsprächen die Anlagen und deren technische Ausrüstung und Funktionsfähigkeit teilweise nicht mehr den heutigen Erfordernissen. Ein Austausch der Fahrradständer hätte zwar eine Reduzierung der dortigen Stellplatzzahl zur Folge; doch könnten die erforderlichen Ersatzabstellplätze an einem anderen Standort im Bahnhofsbereich errichtet werden.

Das UVM teilt die Bedenken des RH hinsichtlich der Aussagefähigkeit der Ergebnisse der DB-Befragung vom Dezember 2003 wegen des Anteils der förderfähigen Abstellplätze. Es sei deshalb vorgesehen, bei der Realisierung des skiz-

zierten Vorschlags die Aufteilung zwischen Nah- und Fernverkehrsanteil auf der Basis der im Hauptbahnhof abfahrenden Züge vorzunehmen. Danach könnten 75 % der Stellplätze gefördert werden. Außerdem sei eine völlige Umplanung der Maßnahme vorgesehen, was dazu führe, dass statt des ursprünglich vorgesehenen Zuschusses von rd. 745.000 € die Landeszuwendung dann lediglich rd. 45.000 € betrüge. Der entsprechende GVFG-Antrag bleibe abzuwarten.