

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0614/24	Datum 09.12.2024
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	14.01.2025	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	16.01.2025	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	05.02.2025	öffentlich	Beratung
Stadtrat	13.02.2025	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen FB 02, FB68	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		x
	KFP		x
	BFP		x
	Klimarelevanz		x

Kurztitel

Fahrradparkhaus (FPH) am Hauptbahnhof Magdeburg

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

- Die Planung und den Bau eines FPH auf dem Grundstück der Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) Flurstück 166 auf der Flur 152 in der Gemarkung 0938 Magdeburg mit einem Gesamtwertumfang in Höhe von 3.557.600 EUR (inkl. Projektmanagementkosten). Entsprechend der Zuwendungsrichtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs unter dem Titel „Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sind die zuwendungsfähigen Gesamtkosten mit 75 v.H. förderfähig (entspricht einer Fördermittelsumme i. H. v. 2.518.200 EUR).
- Mit der mittelfristigen Planung 2025 ff werden für die kommenden Haushaltsjahre folgende Mittel eingestellt:
Haushaltsjahr 2025: Planungskosten und Projektmanagement: 211.600 EUR
Haushaltsjahr 2026: Planungskosten und Projektmanagement: 298.500 EUR
Haushaltsjahr 2027: Planungs-, Baukosten und Projektmanagement: 3.047.500 EUR
Haushaltsjahr 2028 ff.: Betriebskosten (nicht förderfähig) 134.700 EUR

Die LH MD stellt jährlich zur Deckung der Betriebskosten Mittel i.H.v. 134.700 EUR ein.

- Sollte keine entsprechende Förderung erreicht werden, werden weitere Fördermöglichkeiten geprüft. Sollte keine anderweitige Förderung akquiriert werden, wird das Bauvorhaben nicht realisiert.

4. Es wird eine Verpflichtungsermächtigung 2025 in Höhe von 3.346.000 EUR für die Haushaltsjahre 2026 (Planungs- und Projektmanagementkosten: 298.500 EUR) und 2027 (3.047.500 EUR; davon Planungs- und Projektmanagementkosten: 269.500 EUR, davon Erschließung und Bau: 2.778.000 EUR) für die Erstellung der Planungs- und Bauleistung sowie für das Projektmanagement durch den Projektträger eingestellt.
5. Projektträger wird die Wohnungsbaugesellschaft mbH (WOBAU). Der Projektträger plant, baut und betreibt (Gebäudemanagement und Vermietung/ Verpachtung) das FPH. Das Grundstück und Gebäude verbleiben im Eigentum der LH MD. Für die Planung und den Bau wird zwischen WOBAU und LH MD ein Projektentwicklungsvertrag geschlossen. Für den Betrieb des FPH wird zwischen WOBAU und LH MD ein Geschäftsbesorgungsvertrag geschlossen.
6. Die Fördermittel werden durch die antragstellende Dienststelle der LH MD vereinnahmt und an den Projektträger weitergeleitet. Die aufzubringenden Eigenmittel für die Planung und den Bau des FPH sowie für das Projektmanagement werden aus Haushaltsmitteln der LH MD dem Projektträger zur Verfügung gestellt.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	64	Pflichtaufgabe	X	ja		nein
----------------------	----	----------------	---	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
54102001		ja, Nr.		X	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2025	JA	X	NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TH6/ TB6164/ DKAFA/DKSOPO

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2028 - 2077	3.557.600,00 (71.152,00/Jahr)	61640000	57111100/57111700	0,00	3.557.600,00
Summe:	3.357.600,00			0,00	3.357.600,00

Ib Aufwand - Folgekosten					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2028-2077	69.300,00 (1386 /Jahr)	61640013	52111000 Unterhaltung	0,00	69.300,00
2028-2077	65.400,00 (1308 /Jahr)	61640013	54554100 Personalkosten	0,00	65.400,00
Summe:	134.700,00 (2694 /Jahr)				134.700,00

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2028 - 2077	2.518.200,00 (50.364,00/Jahr)	61640000	45312020	0,00	2.518.200,00
Summe:	2.518.200,00			0,00	2.518.200,00

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

NEU

Investitionsgruppe:

6164 SONST

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2025	211.600,00	61640000	09612002	0,00	211.600,00
2026	298.500,00	61640000	09612002	0,00	298.500,00
2027	3.047.500,00	61640000	09612002	0,00	3.047.500,00
Summe:	3.557.600,00 3.557.600,00			0,00	

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf

2025	108.700,00	61640000	23410212	0,00	108.700,00
2026	53.900,00	61640000	23410212	0,00	53.900,00
2027	2.355.600,00	61640000	23410212	0,00	2.355.600,00
Summe:	2.518.200,00			0,00	2.518.200,00

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2025	102.900,00	71000000	23111102/32173102	0,00	36.200,00
2026	244.600,00	71000000	23111102/32173102	0,00	57.900,00
2027	691.900,00	71000000	23111102/32173102	0,00	745.300,00
Summe:	1.039.400,00			0,00	1.039.400,00

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:	3.346.000,00	61640000	09612002		3.346.000,00
2025	0,00	-	-	0,00	0,00
Für:					
2026	298.500,00	61640000	09612002	0,00	298.500,00
2027	3.047.500,00	61640000	09612002	0,00	3.047.500,00
Summe:	3.346.000,00			0,00	3.346.000,00

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage Kostenberechnung
<input checked="" type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

NEU

Anlage neu

Buchwert in €:

JA

Datum Inbetriebnahme:

01.01.2028

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
2028	3.557.600,00	61640013	03210002/08111002	<input checked="" type="checkbox"/>	
2028	2.518.200,00	61640013	23111002		

Erläuterungen zum Finanzierungsblatt:

1. Aufwand (inkl. Afa)

3.557.600,00 Euro / 50 Jahre = 71.152,00 EUR

2. Aufwand - Folgekosten

Grundfläche in m² = 800,00 m²

Finanzbedarf je m² = 134.700 EUR / 800 m² = 170 EUR/ m²

Berechnung der Unterhaltungskosten

69.300 EUR/ a

Berechnung der Betriebskosten (Personalkosten)

65.400 EUR/ a

Einnahmen aus Abstellentgelten:

44.800 EUR/ a

Differenz Ausgaben/ Einnahmen

134.700 EUR – 44.800 EUR = 89.900 EUR (gerundet)

3. Auflösung SOPO

2.518.200,00 Euro / 50 Jahre = 50.364,00 EUR

federführender Fachbereich 64	Sachbearbeiterin M. Quantz	Unterschrift FBL Ken Gericke
----------------------------------	-------------------------------	---------------------------------

Verantwortlicher Beigeordneter BGVI	Unterschrift Jörg Rehbaum
--	------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	
-----------------------------------	--

Begründung:**Allgemeines**Stadtratsbeschlüsse

Die LH MD hat eine Machbarkeitsstudie für ein FPH am Hauptbahnhof (Hbf) auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses 746-022(VI)15 vom 07.12.2015 zur Drucksache DS0137/15/40 i.V.m. dem Antrag A0085/16 durchgeführt. Das Ergebnis dieser Studie wurde dem Stadtrat mit der Information I0151/18 vorgelegt.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*, für welchen der Beschluss des Stadtrates vom 24.03.2022 [Beschluss-Nr. 1399-046(VII)22 zur DS 0259/21] gefasst worden ist, benennt mit der Maßnahme Nr. 52 die Notwendigkeit der Einrichtung einer Fahrradstation mit FPH am Hbf Magdeburg.

Grundlagen: Machbarkeitsstudie, städtebaulich-verkehrliches Entwicklungskonzept Konrad-Adenauer-Platz

Die o.g. Machbarkeitsstudie, welche im Jahr 2017 abgeschlossen wurde, enthält das Ergebnis, dass am Willy-Brandt-Platz und am Konrad-Adenauer-Platz ein FPH entstehen kann. Um das Nutzerpotential heutiger Radfahrenden abzudecken, wurde ein Bedarf von 540 Fahrradabstellplätzen ermittelt. In einer zweiten Ausbaustufe kann auf Grundlage von Befragungsdaten weiteres Nutzungspotential (Personen, die heute noch mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs sind) mit weiteren 550 Fahrradabstellplätzen abgedeckt werden.

Um das Nutzungspotential im Umfeld des Hbf gleichmäßig abzudecken, ergibt sich somit, dass sowohl auf der Ostseite des Hbf, als auch auf der Westseite ein FPH mit jeweils ca. 540 bis 550 Abstellplätzen sinnvoll sein kann.

Bisher standen keine Flächen für die Umsetzung eines FPH am Hbf zur Verfügung. Zur weiteren Qualifizierung wurde für das westliche Bahnhofsumfeld ein städtebaulich-verkehrliches Entwicklungskonzept erstellt, welche die Verortung eines FPH auf der Westseite des Hbf konkretisiert und darüber hinaus Flächenbedarfe für weitere zu erfüllende Flächen-Funktionen wie ZOB inkl. Überliegerfläche, Pkw-Parken, Aufenthalt und Andienung des Hbf ermittelt und diese neu ordnet. Im Rahmen der Erstellung dieses Konzeptes waren wichtige Akteure, wie die Deutsche Bahn AG, die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH), die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB), private Flächeneigentümer und abteilungsübergreifende Verwaltungsmitarbeitende involviert.

Funktionen und Flächenbedarf des Fahrradparkhauses

Gemäß Ergebnis der Studie sollte das Parkhaus modular aufgebaut werden. Für die 540 Abstellplätze ergibt sich ein Flächenbedarf von ca. 800 m², welche bei Flächenknappheit auch auf zwei Etagen angeordnet werden können. Der ermittelte Raumbedarf beinhaltet Flächen für weitere Serviceleistungen (Verleih von Mieträdern, Reparatur, Information, Schließfächer).

Der Zugang zum FPH sollte über eine technische Zugangskontrolle z.B. über Chipkarten oder Handy-App mit QR-Code (Verkauf z.B. über Betreiber-Büro) oder Magnetkarten (Automatenverkauf) durch eine Schleuse/ Drehkreuz erfolgen. Ein 24-Stunden-Zugang zum FPH soll ermöglicht werden. Eine soziale Kontrolle und Hilfestellung bei Unsicherheiten in der Bedienung erfolgt zum einen über die direkt im FPH integrierten Serviceleistungen (Werkstatt, Verleih von Mieträdern) und der dafür notwendigen Personalausstattung, zum anderen kann in Tagesrandzeiten eine kombinierte technische und personelle Zugangskontrolle oder durch zusätzliche Kameraüberwachung erfolgen. Das FPH wird mit einer ansprechenden Gebäudekubatur, Dach-/ Fassadenbegrünung, Holzfassade städtebaulich-freiraumplanerisch gefasst und soll so möglichst raumverträglich in das Umfeld integriert werden.

Beschreibung des Modellcharakters

Die Planung und Umsetzung eines FPH, wie es am Hbf Magdeburg geplant ist, besitzt grundsätzlich Modellcharakter: Zunächst ist die Herangehensweise zur Bedarfsermittlung übertragbar. Auf Basis von Zählungs- und Befragungsdaten wurde der Bedarf für gesicherte Fahrradabstellanlagen ermittelt.

Das FPH soll modular aufgebaut sein, d.h. es besteht aus verschiedenen Bausteinen (Fahrradabstellung, Serviceleistungen, WC-Anlagen etc). Der Platzbedarf der einzelnen Bausteine ist zunächst zu ermitteln, sodass die benötigten Flächenbedarfe festgestellt werden können. Für die einzelnen Bausteine sollen bewährte Lösungen verwendet werden: Für die Fahrradabstellung sollen z.B. Doppelstock-Parkplätze installiert werden. Der Zugang erfolgt über Chip- oder Magnetkarten (Automatenverkauf) durch eine Schleuse oder Drehkreuz. Dies ist allgemeiner Standard. Die einzelnen Elemente sind somit auch ortsunabhängig auf andere FPH übertragbar. Die einzelnen Funktionsbereiche innerhalb des FPH werden als Blöcke gebildet, sind flexibel einsetzbar und können bei Bedarf auch angepasst werden. Gemäß dem Baukastenprinzip ist es auch denkbar, bei entsprechender Nutzerakzeptanz und Nachfrage das FPH zu erweitern.

Die neu entstehenden Dachflächen des FPH können durch Ausstattung mit Photovoltaik-Elementen und ggf. einem Energiespeicher einen Beitrag zu Erzeugung umweltfreundlicher Energien leisten. Das FPH könnte damit ggfs. seinen Eigenbedarf an Strom decken.

Alternativ kann eine Dachbegrünung bzw. eine vertikale Gebäudebegrünung durch die Schaffung von Verdunstungsflächen und CO₂-Speicher einen positiven Beitrag zu einem angenehmen Mikroklima leisten. Darüber hinaus bieten Regenwasserspeichersysteme weitere Potentiale für einen klima- und ressourcenschonenden Gebäudebetrieb.

Durch die Verwendung von Doppelstock-Park-Systemen und den geplanten Bau von zwei Etagen werden flächenextensive Fahrradabstell-Anlagen vermieden, d.h. es entsteht eine hohe Anzahl an Fahrradabstellanlagen je Flächeneinheit.

Indirekt entstehen durch die Schaffung des Angebotes gesicherter Fahrradabstellanlagen mit dem Umstieg von heutigen Nicht-Radfahrenden auf das Fahrrad weitere mögliche Treibhausgas-Einsparpotentiale.

Bereits veranlasste Maßnahmen

Förderkulisse

Aufgrund der sich mit dem Förderaufruf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr "Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen" bietenden attraktiven Förderoption ist eine schnelle Planung und Umsetzung eines FPH gefordert, da der Förderzeitraum bis auf den 31.12.2027 begrenzt ist.

Am 03.05.2023 hatte sich die LH Magdeburg am o.g. Förderaufruf im Rahmen eines zweistufigen Antragsverfahrens beteiligt und im ersten Schritt eine Projektskizze eingereicht. Diese wurde als grundsätzlich förderwürdig eingestuft. Am 09.08.2024 wurde die LH Magdeburg somit in der 2. Stufe des Antragsverfahrens zur Antragstellung bis 20.09.2024 aufgefordert. Das Förderprogramm bietet im Normalfall eine Förderquote von 75% sowie 90% für finanzschwache Kommunen. Die 90 % Förderquote wird bei finanzschwachen Kommunen nur gewährt, wenn diese die Ausschreibung für Planung und Bau des FPH selbst vornehmen.

Identifikation einer geeigneten und verfügbaren Fläche

Wie beschrieben liegen als Basis für die Planung und den Bau eines FPH am Hbf Magdeburg die Machbarkeitsstudie aus 2017 sowie qualifizierend für die Flächenverortung auf der Westseite des Hbf das städtebaulich-verkehrliche Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2022 vor.

Die aus der Machbarkeitsstudie und dem städtebaulich-verkehrlichen Entwicklungskonzept ermittelten und städtebaulich-räumlich geeigneten Flächen für ein FPH auf der West- sowie auf der Ostseite des Hbf befinden sich nicht im Eigentum der LH MD, sondern sind bahneigene Flächen. Flächenverfügbarkeitsanfragen an die Deutsche Bahn AG in den Jahren 2023 und 2024 über die

Fläche des Eckgrundstückes Willy-Brandt-Platz/ Ernst-Reuter-Allee mit dem Ziel einer zeitnahen Planung und Umsetzung eines FPH auf diesem Grundstück ergaben eine Nichtverfügbarkeit.

Vor dem Hintergrund der o.g. Förderkulisse ist eine schnelle Planung und Umsetzung des FPH erforderlich. Somit wurde vom ursprünglich vorgesehenen Standort für das FPH auf dem Grundstück der Deutschen Bahn AG auf der Ostseite des Hbf's an der Ecke des Willy-Brandt-Platzes und der Ernst-Reuter-Allee abgesehen und es kommen somit nur noch stadteigene Flächen zur Realisierung des FPH in Frage.

Auf der Westseite wurde als geeignete stadteigene Fläche jene zwischen dem Verbindungsweg Ernst-Reuter-Allee/ Damaschkeplatz und ZOB sowie der Ernst-Reuter-Allee (Flurstück 166) identifiziert. Hierauf befinden sich einige wenige umgesetzte und ggf. noch umzusetzende Ausgleichsmaßnahmen der Maßnahme PFB EÜ ERA. Dieses Grundstück der LH MD befindet sich zwischen der Ernst-Reuter-Allee im Norden, dem ZOB im Osten, den Festungsanlagen/ Maybachstraße im Süden und dem Magdeburger Ring/ B71 im Westen.

Der Standort für das FPH besitzt eine gute Anbindung, insbesondere für die bevölkerungsreichen westlich gelegenen Stadtteile. Darüber hinaus liegt dieser Standort unmittelbar an den Radhaupttrouten des städtischen Radverkehrsnetzes und den geplanten Radschnellverbindungen durch die LH MD.

Vorgesehene Projektstruktur: Projektträger

Der Träger eines FPH oder einer Fahrradstation definiert und sichert die Mindeststandards des Serviceangebotes, unterhält die Station und deckt mögliche Fehlbeträge des Geschäftsbereichs Fahrradparken. Der Träger des FPH plant und baut das Fahrradparkhaus bzw. schreibt diese Leistungen aus.

Nach aktuellem Stand der Abstimmungen kommt als Träger die WOBAU in Betracht. Mit Entscheidung der Oberbürgermeisterin Frau Simone Borris soll die Planung und der Bau des FPH durch die WOBAU federführend vorangetrieben werden. Das Fördermittelmanagement zum Projekt bleibt davon unbenommen bei der antragstellenden Dienststelle der LH MD. Ein erstes Koordinierungsgespräch zwischen WOBAU und LH MD fand am 28.11.2024 statt. Für die Planung und den Bau soll zwischen LH MD und WOBAU ein Projektentwicklungsvertrag geschlossen werden. Für den Betrieb des FPH wird zwischen der WOBAU und der LH MD ein Geschäftsbesorgungsvertrag geschlossen.

Betriebskonzept

Funktionsbereiche

Die Kernfunktion des FPH ist das gesicherte Abstellen von Fahrrädern. Hierfür müssen die Zugangssysteme verwaltet und organisiert werden. Darüber hinaus sind folgende Leistungen anzubieten:

- Reinigung und einfache Instandhaltungsarbeiten der Abstellplätze,
- Verkauf von Chipkarten/ Bereitstellung App-Lösung
- Hilfestellungen bei Fragen zur Nutzung/Bedienung des FPH

Als ergänzender Service sind folgende Bausteine geplant:

- Technischer Service (Reparatur)
- Mietfahrräder (Verleih)
- Verkauf Zubehör
- Verkauf Räder
- Fahrradreinigung
- Verkauf anderer Waren
- Information (radtouristische Informationen bzw. allg. Fremdenverkehrs-Informationen)

Um das größtmögliche Kundenpotential abschöpfen zu können, sollte eine durchgängige Zugänglichkeit des FPH für Nutzer gewährleistet sein. Die Zugangskontrolle erfolgt technisch über ein Drehkreuz bzw. eine fahrradtaugliche Schleuse, ggf. mit Video-Überwachung.

Für den ergänzenden Service, eine äußerst ratsame Sozialkontrolle und für eine Hilfestellung für Personen die Unterstützung benötigen ist eine personelle Besetzung des Parkhauses zur Hauptnachfragezeit (z.B. Mo-Fr 8-18 Uhr und Sa 10-14 Uhr gem. Machbarkeitsstudie) notwendig.

Wirtschaftlichkeit und Betreibermodell

Ein kostendeckender Betrieb der beiden Bereiche Fahrradabstellen (technische und personelle Zugangskontrolle) und umfassender Reparaturservice durch Fachpersonal ist nach den Erfahrungen niederländischer Betreiber erst über etwa 1.000 eingestellten Fahrrädern und bei ergänzenden Einnahmen aus einer Fahrradvermietung möglich.

Für die Anforderungen (auch gemäß Förderkulisse), dass das Fahrradparkhaus neben dem reinen Abstellen von Fahrrädern noch weitere Serviceangebote vorhalten soll, kommen gemäß den Ergebnissen aus der Machbarkeitsstudie folgende Betreibermodelle in Frage:

- Modell 1: ortsansässige Fahrradhändler
- Modell 2: gemeinnütziger Gesellschaft
- Modell 3: Kombination aus ortsansässigen Fahrradhändlern und gemeinnütziger Gesellschaft

Für das Modell 3 wurde in der Machbarkeitsstudie keine Betriebskostenkalkulation aufgestellt, jedoch für die Modelle 1 und 2 sowie für ein Fahrradparkhaus mit rein technischer Zugangskontrolle ohne weitere Serviceleistungen und Personal erfolgte dies.

Im Ergebnis und vor dem Hintergrund der Anforderungen an das FPH (Fahrradabstellung + ergänzender Service) ist festzustellen, dass in einem konservativen als auch in einem optimistischen Szenario das FPH bei einer Kapazität von 540 Abstellplätzen (aber auch bei einer höheren Kapazität > 1.000 Abstellplätze) nicht kostendeckend betrieben werden kann (vgl. Tab. 21, S. 59 Machbarkeitsstudie). Im Vergleich von Modell 1 und 2 kann das Fahrradparkhaus bei Modell 1 jedoch mit einem geringeren Defizit betrieben werden als bei Modell 2.

So ermittelte die Machbarkeitsstudie aus 2017 auch bei einem Betrieb durch einen Fachhandel nach dem „konservativen“ Ansatz ein Defizit von etwa 71.600 €/Jahr. Auf Grundlage dieser Betrachtungen wird als Betreibermodell das Modell 1 *Übernahme des Betriebs durch einen ortsansässigen Fahrradhändler*¹ empfohlen.

Die LH MD stellt hierzu jährlich zur Deckung der Betriebskosten Mittel i.H.v. 134.700 EUR ein. Die jährlichen Ausgaben setzen sich zusammen aus Kosten für den Betrieb i.H.v. 65.400 EUR und Personalkosten i.H.v. 69.300 EUR. Die Ausgaben für den Betrieb eines FPH wurden auf Basis der Angaben in der Machbarkeitsstudie auf aktuelle Werte ermittelt. Es wurde aufgrund des gestiegenen Personalkostenindex und der gestiegenen Betriebskosten mit einem Aufschlag von 30 % zu den Werten der Machbarkeitsstudie aus 2017 kalkuliert.

Die WOBAU betreibt das FPH und ist als verwaltende Institution für die Instandhaltung und Instandsetzung des Gebäudes verantwortlich sowie für die Vermietung der verschiedenen Funktionsbereiche (Fahrradabstellung, Reparatur/ Werkstatt, Verkauf, Verleih etc.).

Es empfiehlt sich nach einer Anlaufphase das Nutzerentgelt maßvoll anzuheben.

¹ ortsansässige Fahrradfachbetriebe in der Nähe des Hbf: D.I. Fahrrad GmbH, RadMitte, und Fahrrad-Magdeburg Büchner GmbH

Projektplan (weitere Maßnahmen – sofern die Beschlussfassung erfolgt)

Ein Projektkonsortium bindet die Partner frühzeitig ein und fungiert mit regelmäßigen Abstimmungsterminen (Jour fixe) als Lenkungsgruppe.

Für die Aufgabenverteilung und -übertragung sind zwischen der LH MD und der WOBAU entsprechende Vereinbarungen im Rahmen des Projektmanagements (Projektierung, Planung, Bau) zu treffen. Es ist vorgesehen, dass die LH MD gemeinsam mit der WOBAU das bauliche Konzept entwickelt, die baurechtlichen Voraussetzungen schafft und die Finanzierung unter Nutzung von o.g. Fördermöglichkeiten sichert. Die aufzubringenden Eigenmittel für Planung und Bau des FPH sowie für das Projektmanagement werden durch die LH MD getragen. Dazu wird ein Projektentwicklungsvertrag zwischen WOBAU und LH MD getroffen.

Der Projektträger WOBAU übernimmt das Projektmanagement, schreibt die Planungsleistungen aus oder führt diese selbst durch und vergibt anschließend die Bauleistungen. Das zum Zeitpunkt der Ausschreibung geltende Vergaberecht ist zu beachten.

Die LH MD beauftragt die WOBAU mittels Inhouse-Vergabe auf Basis eines Projektentwicklungsvertrages. Hierzu befinden sich die LH MD und die WOBAU bereits in ersten Abstimmungen. In dem Projektentwicklungsvertrag werden u.a. die konkreten Anforderungen an die Planung in Form einer Leistungsbeschreibung mit Raumprogramm festgelegt.

Neben den einzelnen Planungsphasen (Vor-, Entwurfsplanung etc.) sind ein Beleuchtungs-, Betriebs- und Sicherheitskonzept zu erstellen sowie das Baugenehmigungsverfahren durchzuführen.

Für die Umsetzung des FPH ist kein Grunderwerb erforderlich, jedoch sind eine vorbereitende Erschließung, ein Baugrundgutachten, die Baukonstruktion und Herstellung der technischen Anlagen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Da es sich um eine Fördermaßnahme handelt, gilt es die Richtlinie für die Durchführung von Zuwendungsbaumaßnahmen bei Planung und Bau des FPH zu beachten. Diesbezüglich ist in Vertretung für die Bundesbauverwaltung das Ministerium für Finanzen des Landes Sachsen-Anhalt, Referat 35 – Fachaufsichtsbehörde Ebene Bundesbau, in das Verfahren eingebunden und für die baufachliche Prüfung auf Grundlage der Entwurfsplanung zuständig. Ein erstes Vorgespräch mit der zuständigen Stelle im Ministerium der Finanzen hat ebenfalls bereits stattgefunden.

Schon während der Planung sollen Gespräche zwischen WOBAU, LH MD und potentiellen Mietern der im FPH vorgesehenen Servicebereiche geführt werden. Die WOBAU wird im Benehmen mit der LH MD geeignete Mieter auswählen und wird die entsprechenden Verträge abschließen. Die WOBAU betreibt das FPH und ist als verwaltende Institution für die Instandhaltung und Instandsetzung des Gebäudes sowie für die Vermietung der verschiedenen Funktionsbereiche (Fahrradabstellung, Reparatur/ Werkstatt, Verkauf, Verleih) verantwortlich.

Zwischen der LH MD und der WOBAU ist hierfür ein Geschäftsbesorgungsvertrag abzuschließen. Über den Geschäftsbesorgungsvertrag werden Details zum Betrieb und zur Abrechnung zwischen WOBAU und LH MD abzustimmen und zu definieren sein.

In der Regel übernimmt der Träger auch die notwendigen Werbemaßnahmen, insbesondere in der Startphase des Betriebs des FPH. Die LH MD wird hierbei unterstützen.

Zeitplan

Meilensteine: Die Vorplanung erfolgt bis Dezember 2025. Die Baugenehmigung erfolgt bis zum Dezember 2026. Das FPH wird bis zum Dezember 2027 umgesetzt.

01/25-06/25	Abstimmung der Aufgabenstellung, Vertragsschließung WOBAU/ LH MD, (Ausschreibung und Vergabe von Planungsleistungen durch die WOBAU)
06/25-12/25	Vorplanung
01/26-04/26	Planung LPH 3 - 4
05/26-08/26	Planung LPH 5 - 6
09/26-12/26	LP 7
01/27-12/27	Bauzeit
01/28	Eröffnung

Kostenschätzung/Finanzierung

a) Baukosten:

2.778.000,00 EUR (dv. 2.083.500,00 EUR Fördermittel und 694.500,00 EUR Eigenanteil)

b) Planungskosten:

579.600,00 EUR (dv. 434.700,00 EUR Fördermittel und 144.900,00 EUR Eigenanteil)

c) Projektmanagementkosten:

200.000,00 EUR (dv. 200.000,00 EUR Eigenanteil, nicht förderfähig)

d) landschafts- bzw. umweltplanerische Leistungen:

Im Rahmen der Planung für das FPH muss eine Ausgleichsbilanzierung stattfinden. In diesem Zusammenhang muss geprüft werden, ob und wie die noch verbliebenen, noch nicht durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen aus der Gesamtmaßnahme PFB EÜ ERA innerhalb deren Plangebietsgrenzen, d.h. konkret im avisierten Baubereich des FPH ursprünglich untergebracht werden sollten. Je nach Ergebnis würde sich ggf. eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung (§ 76 Abs. 2 VwVfG) ergeben.

e) Fördermittel

Dem Förderaufruf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr "Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen" folgend wurde am 03.05.2023 in der ersten Antragsstufe eine Projektskizze zum Vorhaben eingereicht. In der zweiten Antragsstufe wurde am 20.09.2024 der Förderantrag eingereicht. Auf Aufforderung des Fördermittelgebers wurde ein korrigierter Antrag am 07.11.2024 eingereicht.

Bei Erhalt eines Zuwendungsbescheides werden Fördermittel vsl. ab 2025 bis 2027 ausgereicht. Der Abschluss der Maßnahme ist bis 12/2027 vorgesehen.

Bei Ablehnung des Förderantrags wird die Verwaltung entsprechende weitere Fördermöglichkeiten für Planung sowie Umsetzung des FPH prüfen und beantragen. Eine weitere mögliche Förderung böte sich über die NASA GmbH mit dem Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt. Darüber hinaus wäre ggf. eine Förderung über die Städtebauförderung möglich, sollte das Förderprogramm "Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen" wider Erwarten nicht nutzbar sein.

Sollte keine entsprechende Förderung erreicht werden, würde sich der Eigenanteil der LH Magdeburg entsprechend auf 100% erhöhen. **Ohne Förderung wird das FPH nicht realisiert (s. Beschlussvorschlag 3.).**

f) Finanzierung

Entsprechend der Zuwendungsrichtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21. Dezember 2020 (BAnz AT 18.01.2021 B8) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sind die Kosten für die Planung und den Bau des FPH förderfähig. Es ergibt sich folgende Finanzierung:

Gesamtkosten	= 3.557.600,00 Euro
Nicht zuwendungsfähige Kosten	= 200.000,00 Euro (Projektmanagementkosten)
Zuwendungsfähige Kosten	= 3.357.600,00 Euro (Planungs- und Baukosten)

Finanzierungsaufteilung:

Kommune	= 1.039.400,00 Euro
(nicht zuwendungsfähige Kosten + Eigenanteil zuwendungsfähige Kosten i.H.v. 25 v.H.)	
Bund	= 2.518.200,00 Euro (Fördermittel i.H.v. 75 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten)

g) Gründerwerb

Nicht erforderlich, stadteigene Flächen

Begründung Klimarelevanz

Aus dem Masterplan 100% Klimaschutz (Beschluss-Nr. 1770-050(VI)18) sowie dem Konzept zur Klimawandelanpassung (Beschluss-Nr. 1803-052(VI)18) für die LH MD werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- C 3.1 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur; hier: Schaffung von Möglichkeiten zur gesicherten Fahrradabstellung
- C 3.3 Ausbau des Fahrradverleihsystems; hier: Serviceangebot Fahrradverleih im FPH

Anlagen:

- Anlage 1 - Kartenausschnitt: Verortung Fahrradparkhaus
- Anlage 2 - Förderantrag inkl. Kostenschätzung sowie Zeit- und Finanzierungsplan (ohne Projektmanagementkosten)
- Anlage 3 - Aktualisierte Kostenschätzung mit Projektmanagementkosten