

**ZWECKVERBAND OBERHESSISCHE
VERSORGBETRIEBE
61169 FRIEDBERG**

**Erweiterung der
BIKE + RIDE-Anlagen
im Landkreis Gießen**

B7: Grünberg
Haltestelle „Bahnhof Grünberg“

V O R E N T W U R F

Stand: 23.06.2023

77-002 C

Ingenieurleistung

Gutachten und Rahmenplanungen

Gesamtverkehrspläne (IV, ÖV)
Städtebauliche Rahmenplanung
Vorhaben- und Erschließungsplanung
Verkehrsberuhigungskonzepte
Lärmschutz

Verkehrstechnische Nachweise

Verkehrstechnische Gesamtlösungen
Mikrosimulation
Dimensionierung von Verkehrsanlagen
Leistungsfähigkeitsnachweise
Signalisierung

Ingenieurvermessung

Bestands- und Kontrollvermessung
Absteck- und Bauausführungsvermessung
Geländemodelle
Visualisierung
Abrechnungsaufmaße

Ingenieurbauwerke, Tiefbau

Kanalbau
Kanalsanierung
Wasserversorgung
Gasversorgung
Straßenbeleuchtung

Verkehrsanlagen

Objektplanung für Verkehrsanlagen
Entwurf und Gestaltung von Knotenpunkten
Einnündungen, Kreisverkehren und Plätzen
Straßenraumgestaltung
Beschilderung, Wegweisung
Radverkehrskonzepte
Ruhender Verkehr

Management

Projektmanagement
Planungs- und Bauzeitenmanagement
EU-Bau-Koordinator
Ausschreibung und Vergabe
Bauüberwachung und Bauoberleitung
Verkehrslenkungspläne

Beratung

Bau- und Verkehrsrechtsfragen
Zuwendungsanträge
Kostenteilungen
Ablöseberechnungen
Weiterbildungsseminare

Inhaltsverzeichnis

B7	Stadt Grünberg, Haltestelle „Bahnhof Grünberg“
B7 / 1	Übersichtskarte
B7 / 2	Erläuterungsbericht
B7 / 3.1	Lageplan M 1:250, Vorzugsvariante 1 „Nord“
B7 / 3.1a	Lageplan M 1:250, Variante 2 „Nord“
B7 / 3.1b	Lageplan M 1:250, Vorzugsvariante 1 „Süd“
B7 / 3.1c	Lageplan M 1:250, Variante 2 „Süd“
B7 / 3.2	Querschnitt M 1:50, Variante 1 „Nord“
B7 / 3.2a	Querschnitt M 1:50, Variante 2 „Nord“
B7 / 3.2b	Querschnitt M 1:50, Variante 1 „Süd“
B7 / 3.2c	Querschnitt M 1:50, Variante 2 „Süd“
B7 / 4.1	Kostenschätzung, Vorzugsvariante 1 „Nord“
B7 / 4.1a	Kostenschätzung, Variante 2 „Nord“
B7 / 4.1b	Kostenschätzung, Vorzugsvariante 1 „Süd“
B7 / 4.1c	Kostenschätzung, Variante 2 „Süd“

Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEINES / AUSGANGSSITUATION	4
1.1	Anforderungen und Arten von Fahrradabstellanlagen	4
1.1.1	Fahrradabstellanlage „Basis“	5
1.1.2	Fahrradabstellanlage „Komfort“	5
1.1.3	Fahrradabstellanlage „Extra“	7
1.1.4	Fahrradabstellanlage „Sammelgarage“	9
1.2	Vermietungsmöglichkeiten Fahrradboxen und Sammelgaragen	10
2	VORSTELLUNG DER VARIANTEN	11
2.1	Bestandssituation	11
2.2	Planungsgrundlagen	11
2.3	Standort der Abstellanlagen	11
2.4	Vorzugsvariante 1 „Nord“	12
2.5	Variante 2 „Nord“	13
2.6	Vorzugsvariante 1 „Süd“	14
2.7	Variante 2 „Süd“	15

1 Allgemeines / Ausgangssituation

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hebt im Rahmen der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans den Bereich der Intermodalität und der Nahmobilität besonders hervor.

Die gesamte Wegekette vom Startpunkt bis zum Ziel soll für den Fahrgast attraktiv gestaltet werden. Das Fahrrad ist dabei von großer Bedeutung im Zulauf zu den Bahnhöfen. Zur Stärkung der Fahrradnutzung sollen gemeinsam mit verschiedenen Projektpartnern nach und nach alle Bahnhöfe im Verbundgebiet mit einer Grundausstattung an modernen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen versehen werden.

An 13 Bahnhöfen und zwei zentralen Bushaltestellen im Landkreis Gießen sollen die vorhandenen Fahrradabstellanlagen erweitert bzw. neue Anlagen aufgestellt werden.

Die Federführung in der Planung liegt beim ZOV-Verkehr in Zusammenarbeit mit dem RMV. Die Bauherrschaft wird durch den Landkreis Gießen übernommen.

1.1 Anforderungen und Arten von Fahrradabstellanlagen

Die Ansprüche an Fahrradabstellanlagen sind vielfältig und dementsprechend hoch ist auch die Anzahl unterschiedlicher Modelle auf dem Markt. Besonders durch die Zunahme an Pedelecs bzw. anderen hochpreisigen Rädern sind die Anforderungen an die Sicherheit und den Diebstahlschutz in den letzten Jahren ebenso gestiegen wie die Anforderungen an Komfort und Witterungsschutz.

Neu geplante Fahrradabstellanlagen sollten grundsätzlich dem aktuellen Stand der Technik sowie den Anforderungen der genutzten Fahrräder entsprechen.

Bei den geplanten Fahrradabstellanlagen im Bereich der Bahnhöfe bzw. Bushaltestellen sollen folgende Anforderungen möglichst berücksichtigt werden:

- kurze (barrierefreie) Wege vom Bahnsteig zur Fahrradabstellanlage,
- Fahrradabstellanlagen an jedem Zugang,
- ausreichende Anzahl an Abstellanlagen,
- wenn möglich witterungsgeschützt,
- Fahrradständer mit Rahmenanschlussmöglichkeit (ADFC-zertifiziert),
- gut einsehbar (soziale Kontrolle).

Nachfolgend sind unterschiedliche Arten von Fahrradabstellanlagen aufgeführt, die je nach örtlichen Gegebenheiten sowie den definierten Anforderungen ausgewählt werden können:

1.1.1 Fahrradabstellanlage „Basis“

Als einfachste Variante „Basis“ oder bei geringer Flächenverfügbarkeit sind Fahrradanhlehbügel vorgesehen, die entweder einzeln oder auch in Reihen angeordnet werden können.

Je nach Art der Anlage und Anordnung der Fahrräder ergibt sich ein Flächenbedarf von maximal rund 1,60 m² pro Stellplatz (einseitige Einstellung) bzw. minimal von rund 0,84 m² (Doppelseinstellung, Hoch / Tief).

Der Mindestabstand zwischen einzelnen Anlehbügeln beträgt 0,80 m bzw. bei der Einstellungsart „Hoch / Tief“ mindestens 0,50 m.

Eine ausreichende Standsicherheit bieten z.B. Anlehbügel mit einer zusätzlichen Vorderrad- und seitlichen Halterung:



Abb. 1: Wächtersbach, Fahrradbügel „Basis“, Hoch / Tief (Funktionsparker)

Die Anlehbügel sind entweder in feuerverzinkter Ausführung (Stahl) oder mit Pulverbeschichtung (RAL-Farbtöne) erhältlich. Die Befestigung ist entweder mit Fundamenten (Einzelanlagen) oder durch Aufschrauben auf die vorhandene bzw. geplante Befestigung (Reihenanlagen) vorgesehen.

1.1.2 Fahrradabstellanlage „Komfort“

Als Erweiterung der Variante „Basis“ wird bei der Variante „Komfort“ zusätzlich eine Überdachung der Abstellmöglichkeiten vorgesehen. Je nach zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen kann die Einstellung einseitig, zweiseitig oder auch als Doppelstockanlage vorgesehen werden.

Die erforderlichen Abmessungen der Überdachung richten sich nach der geplanten Anordnung und Art der Abstellanlagen. Bei einseitiger Einstellung (Hoch / Tief) errechnen sich mit einer Länge von rund 5,0 m etwa 8 Stellplätze, für die eine Dachtiefe von rund 2,50 m benötigt wird.

Die Entwässerung erfolgt in der Regel frei über Sammelrinnen und Fallrohre in den Stützen oder Abtropfblechen nach hinten.

Die Überdachungen sind feuerverzinkt mit Pulverbeschichtung in den gängigen RAL-Farbtönen erhältlich. Je nach Art und Ausführung werden die Überdachungen auf eine bewehrte Fundamentplatte aufgeschraubt oder mit Einzelfundamenten versehen.



Abb. 2: Göbelnrod, Fahrradbügel „Komfort“ (einseitige Ausführung, RMV-Scheiben-Design)

Bei einer zweiseitigen Einstellung (Hoch / Tief) kann die erforderliche Tiefe der Überdachung auf $2,25 \text{ m} \times 2 = 4,50 \text{ m}$ reduziert werden, dafür sind auf beiden Seiten Fahrgassen erforderlich. Die weiteren Gestaltungsmöglichkeiten entsprechen der einseitigen Variante.



Abb. 3: Kirchgöns, Fahrradbügel „Komfort“ (doppelseitige Ausführung, ohne Seitenscheiben)

Sollten viele Abstellplätze benötigt werden, ist auch die Einrichtung von Doppelstockparkern möglich. Die Anzahl der Abstellplätze kann bei gleichbleibender Grundfläche verdoppelt werden. Hierbei müssen jedoch eine größere Länge von rund 2,20 m für die Andienung der oberen Abstellplätze sowie eine größere Höhe der Überdachung (rund 2,80 m) berücksichtigt werden.



Abb 4: Frankfurt-Rödelheim – „Komfort“ (Doppelstockparker)

1.1.3 Fahrradabstellanlage „Extra“

Um auch das sichere Abstellen von höherwertigen Fahrrädern zu ermöglichen, werden in der Variante „Extra“ abschließbare Fahrradboxen zur Vermietung angeboten.



Abb. 5: Nidda - Fahrradbox „Extra“

Die Abmessungen der Fahrradboxen betragen je nach Anbieter und Ausführung etwa 2,00 m x 0,80 m - 1,00 m x 1,40 m (Länge x Breite x Höhe). Die Konstruktionen der Fahrradboxen sind in der Regel feuerverzinkt bzw. mit hochwertiger Pulverbeschichtung (RAL-Farbtöne) und möglichen Aufdrucken (Fahrradsymbol, B+R etc.)

Die Entwässerung erfolgt in der Regel frei über Regenrinnen oder Abtropfbleche nach hinten. Die Fahrradboxen werden i.d.R. auf eine bewehrte Fundamentplatte aus Beton oder den vorhandenen / geplanten Belag aufgeschraubt.

Je nach Platzbedarf gibt es auch senkrechte Boxen oder Doppelstockboxen oder zusätzliche Lademöglichkeiten für E-Bikes. Die Schlösser der Boxen können entweder mit Schlüsseln oder Codes zur elektronischen Buchung versehen werden.



Abb. 6: Eppstein „E-Bike“ (Senkrechtparker) mit Vermietung durch die Stadt



Abb 7: Dietzenbach Mitte „E-Bike“ (Doppelstock) mit elektronischer Buchung

1.1.4 Fahrradabstellanlage „Sammelgarage“

Alternativ zu einzelnen Fahrradboxen können bei größeren Anzahlen für gesicherte Abstellmöglichkeiten auch sogenannte Sammelschließgaragen vorgesehen werden. Diese bieten eine Kombination zur sicheren und trockenen Möglichkeit Fahrräder abzustellen sowie aus Diebstahlschutz, Flächeneffizienz und Komfort.

Grundsätzlich benötigen Sammelschließgaragen ähnliche Abmessungen wie überdachte Fahrradabstellanlagen und können je nach Bedarf sowohl einstöckig als auch doppelstöckig errichtet werden.

Die Entwässerung sowie die Befestigung der Anlage erfolgen ebenfalls analog zu Punkt 1.1.2. Die Möglichkeiten zur Gestaltung können an die unterschiedlichen Anforderungen des Umfeldes angepasst werden (z.B. feuerverzinkt oder mit Pulverbeschichtung, Zwischenelementen mit Lochblechen oder Holzkonstruktionen).



Abb 8: Fahrradsammelgarage – Beispiel (Quelle: orion-Bausysteme.de)



Abb 9: Fahrradsammelgarage – Beispiel (Quelle: kienzler.com)

1.2 Vermietungsmöglichkeiten Fahrradboxen und Sammelgaragen

Grundsätzlich sind unterschiedliche Vermietungssysteme für die Fahrradboxen und Sammelgaragen möglich. Die klassischen Fahrradboxen wurden bisher eher von Dauermietern genutzt (z.B. Pendler zur Arbeit). Zum Einsatz kamen hierbei in der Regel einzelne Vorhängeschlösser oder Schlüssel, die dann dauerhaft bzw. für einen längeren Zeitraum an Einzelpersonen vermietet wurden.

Zur Berücksichtigung der gestiegenen Ansprüche sowie einer potenziellen Erweiterung des Nutzerkreises auf Gelegenheits- oder Kurzzeitparker sollen die geplanten Fahrradboxen und Sammelgaragen mit flexiblen Buchungsmöglichkeiten ausgestattet werden. Diese kann z.B. durch Transponder in Verbindung mit einer Energiesäule oder durch eine Online-Buchung über eine App oder das Web erfolgen. Die Buchung soll zunächst webbasiert oder über eine Hersteller-App erfolgen und zu einem späteren Zeitpunkt in die RMV-App integriert werden.

Die Vorteile dieser neuen Buchungsmöglichkeiten ergeben sich sowohl aus einer durchgehenden Verfügbarkeit des Angebotes (24 Stunden in 7 Tage / Woche) als auch dem gleichzeitig dadurch reduzierten Personalaufwand (Verwaltung und Ausgabe von Schlüsseln, Chipkarten etc.). Die Dauer der möglichen Nutzungen kann individuell auf die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden abgestimmt werden, z.B. Tages-, Wochen, Monats- oder Jahrestickets.

Für Projekte im Zuge der „Bike+Ride-Offensive“ der Deutschen Bahn besteht die Möglichkeit, die Sammelschließanlage über den Rahmenvertriebspartner Kienzler Stadtmobiliar GmbH zu attraktiven Preisen zu beziehen. Unter diese Kategorie fallen grundsätzlich alle Standorte, die sich auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG befinden.

Neben einmaligen Kosten für den Stromanschluss ans öffentliche Netz, einem Schließsystem inkl. Steuerschrank und der Bereitstellung des Buchungssystems fallen für die Online-Anbindung folgende laufende Kosten an (jährlich):

- | | |
|--|----------------------|
| • laufende Kosten für das Buchungssystem | rund 840 € (netto) |
| • Support und Wartung der Anlage | rund 650 € (netto) |
| • <u>SIM-Karte für Online-Anbindung</u> | rund 180 € (netto) |
| Summe jährliche Kosten Online-Anbindung | 1.670 € (netto) |
| | rd. 2.000 € (brutto) |

2 Vorstellung der Varianten

2.1 Bestandssituation

Der Haltepunkt B 7 „Bahnhof Grünberg“ liegt an der Bahnstrecke von Gießen nach Fulda in der Stadt Grünberg.

Der Haltepunkt Nr. 2389 hat zwischen 1001 – 3.000 Reisende je Tag und ist in Bahnhofskategorie 6 der DB-AG eingestuft.

Im Bestand ist eine Fahrradabstellanlage mit insgesamt 14 überdachten Stellplätzen vorhanden, die sich direkt östlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes befinden.

Vom „Stangenröder Weg“ aus Richtung Norden kommend sind noch keine Fahrradabstellanlagen vorhanden.

2.2 Planungsgrundlagen

Grundlagen der vorliegenden Planung sind:

- die Flächen-Information-Systempläne (FLIMAS) der DB AG,
- die Streckenpläne der DB AG,
- die Daten des Liegenschaftskatasters (ALK),
- die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften und
- die örtlichen Aufnahmen und Vermessungen.

2.3 Standort der Abstellanlagen

„Bahnhof Grünberg Nord“

Im Bereich des Zugangs zum Bahnsteig aus Richtung Norden bzw. von der Straße „Stangenröder Weg“ wurde die Fläche westlich des Zugangs für die geplanten Abstellanlagen vorgesehen. Das Grundstück, Gemarkung Grünberg, Flur 2, Flurstück Nr. 50/3 befindet sich im Eigentum der DB-AG.

„Bahnhof Grünberg Süd“

Im direkten Umfeld des südlichen Zugangs zum Bahnsteig stehen lediglich begrenzte Flächen innerhalb des öffentlichen Straßenverkehrsraums sowie die vorhandenen P+R-Stellplätze zur Verfügung. Für die Vorzugsvariante Süd wurden die nächstgelegenen Flächen des P+R-Parkplatzes vorgesehen, die sich rund 85 m westlich des Bahnhofs befinden.

Das Grundstück, Gemarkung Grünberg, Flur 2, Flurstück Nr. 50/3 befindet sich im Eigentum der DB-AG.

Alternativ wurden in der Variante 2 die öffentlichen Straßenverkehrsflächen südlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes untersucht.

2.4 Vorzugsvariante 1 „Nord“

Als Vorzugsvariante wird für den Bereich „Nord“ die Errichtung einer Sammelgarage mit Abmessungen von 7,5 m x 2,65 m empfohlen. Bei ebenerdiger Einstellung Hoch / Tief können hierbei 12 Abstellplätze errichtet werden (siehe Anlagen 3.1 und 3.2).

Die Sammelgarage wurde im Abstand von rund 1,0 m zur vorhandenen Straße parallel zum Stangenröder Weg vorgesehen, wobei die Abstellplätze vom vorhandenen Zugang zum Bahnsteig erschlossen werden. Das vorhandene Gelände befindet sich etwa 0,60 m bis 0,70 m unterhalb der Gehwegniveau und muss im Zuge der geplanten Errichtung entsprechend aufgefüllt werden.

Eine Erweiterung der Anlage durch Doppelstockparker auf bis zu 24 Abstellplätze ist im vorliegenden Fall grundsätzlich möglich, solange die Sammelgarage mit einer entsprechenden Höhe (>2,80 m) hergestellt wird.

Die Flächenbefestigung unter der Sammelgarage sowie der Zuwegung erfolgt mittels Betonsteinpflaster. Dieses wird höhengleich an die vorhandene Gehwegbefestigung angeschlossen. Die Entwässerung erfolgt über Quergefälle in die seitliche bzw. rückwärtige Grünfläche.

Die nächstgelegene Straßenlaterne befindet sich im Abstand von rund 3 m zur geplanten Abstellanlagen, daher wird keine gesonderte Beleuchtung erforderlich.

Der für das Online-Buchungssystem erforderliche Stromanschluss an das öffentliche Netz wurde mit dem zuständigen Netzbetreiber (OVAG-Netz) vorabgestimmt. Die mögliche Lage der Zähleranschlusssäule sowie die Länge der dafür erforderlichen Zuleitung (rund 220 m bis zur Einmündung Rodfeldstraße / Am Bahndamm) sind im Lageplan dargestellt und wurde auch in der Kostenschätzung entsprechend berücksichtigt.

Die geschätzten Baukosten belaufen sich für die Vorzugsvariante Nord mit Errichtung der Sammelgarage auf rund 85.000 € (brutto). Hierbei wurden sowohl die Herstellung eines Stromanschlusses an das öffentliche Netz als auch die erforderlichen Kosten für einen Gestattungsvertrag mit der DB-AG berücksichtigt (siehe Anlage 4.1a).

Bei einer möglichen Förderquote von 80 % errechnen sich hierbei Zuwendungen in Höhe von rund 68.000 € (brutto) sowie ein verbleibender Eigenanteil von rund 17.000 € (brutto). Für die Nutzung der Online-buchung fallen jährliche Kosten von rund 2.000 € (brutto) an

2.5 Variante 2 „Nord“

Als mögliche Variante zu den Sammelgaragen sieht die Variante 2 eine Errichtung von 12 Fahrradboxen mit Abmessungen von rund 0,80 m x 2,00 m vor. Die Gesamtlänge der Fahrradboxen beträgt rund 4,80 m und ist im Abstand von rund 1,00 m zur parallel verlaufenden Fahrbahn zum Stangenröder Weg vorgesehen (siehe Anlagen 3.1a und 3.2a).

Der erforderliche Platzbedarf für die Fahrradboxen ist mit der Vorzugsvariante annähernd gleich, es werden in beiden Varianten rund 3,3 m² pro Stellplatz benötigt.

Bei den Fahrradboxen ist eine nachträgliche Aufstockung vom jeweiligen Anbieter abhängig. Diese Option sollte, nach Abstimmung mit den Kommunen in der weiteren Ausarbeitung festgelegt werden. Hierbei wären dann bis zu 24 Abstellplätze innerhalb der dargestellten Fläche realisierbar.

Die Flächenbefestigung unter den Fahrradboxen sowie der Zuwegung erfolgt mittels Betonsteinpflaster. Dieses wird, analog zur Variante 1, höhengleich an die vorhandene Gehwegbefestigung angeschlossen. Die Entwässerung erfolgt über Quergefälle in die seitliche bzw. rückwärtige Grünfläche.

Auch für die Fahrradboxen wird keine zusätzliche Beleuchtung erforderlich, da die direkt angrenzende Straßenleuchte hierfür ausreichend ist.

Der für das Online-Buchungssystem erforderliche Stromanschluss an das öffentliche Netz wurde mit dem zuständigen Netzbetreiber (OVAG-Netz) vorabgestimmt. Die mögliche Lage der Zähleranschlusssäule sowie die Länge der dafür erforderlichen Zuleitung ist im Lageplan dargestellt und wurde auch in der Kostenschätzung berücksichtigt.

Die geschätzten Baukosten belaufen sich für die Variante Nord 2 mit Errichtung von 12 Fahrradboxen auf rund 84.000 € (brutto). Hierbei wurden sowohl die Herstellung eines Stromanschlusses an das öffentliche Netz als auch die erforderlichen Kosten für einen Gestattungsvertrag mit der DB-AG berücksichtigt (siehe Anlage 4.1a). Da im Zuge der Bike&Ride-Offensive keine Fahrradboxen enthalten sind, müssen hierfür die normalen Gestattungskosten der DB-AG entrichtet werden.

Bei einer möglichen Förderquote von 80 % errechnen sich hierbei Zuwendungen in Höhe von rund 67.200 € (brutto) sowie ein verbleibender Eigenanteil von rund 16.800 € (brutto). Für die Nutzung der Online-buchung fallen jährliche Kosten von rund 2.000 € (brutto) an.

2.6 Vorzugsvariante 1 „Süd“

Für den südlichen Zugangsbereich zum Bahnsteig wird als Vorzugsvariante 1 die Errichtung einer Sammelgarage mit Abmessungen von 7,5 m x 2,65 m empfohlen. Bei ebenerdiger Einstellung Hoch / Tief können hierbei 12 Abstellplätze errichtet werden (siehe Anlagen 3.1b und 3.2b).

Die Sammelgarage wurde im Bereich der vorhandenen P+R-Parkplätze nördlich der Bahnhofstraße vorgesehen. Der Abstand zum Bahnsteig beträgt rund 85 m und stellt die nächstgelegene Fläche für eine Sammelgarage dar. Insgesamt entfallen für die geplante Einrichtung der Sammelgarage „Süd“ vier Pkw-Stellplätze.

Die vorhandene Flächenbefestigung kann erhalten bleiben. Für die erforderlichen Fundamente der Sammelgarage muss das Pflaster jedoch entsprechend aufgenommen und anschließend wieder hergestellt werden.

Die Entwässerung der Flächen wird durch die Planungen nicht verändert. Für die Sammelgarage ist eine zusätzliche Beleuchtung erforderlich, da die vorhandenen Leuchtpunkte nicht für eine ausreichende Lichtstärke innerhalb der geplanten Abstellanlage ausreichen.

Eine Erweiterung der Anlage durch Doppelstockparker auf bis zu 24 Abstellplätze ist im vorliegenden Fall grundsätzlich möglich, solange die Sammelgarage mit einer entsprechenden Höhe (>2,80 m) hergestellt wird.

Der für das Online-Buchungssystem erforderliche Stromanschluss an das öffentliche Netz wurde mit dem zuständigen Netzbetreiber (OVAG-Netz) vorabgestimmt. Die mögliche Lage der Zähleranschlusssäule sowie die Länge der dafür erforderlichen Zuleitung (rund 220 m bis zur Einmündung Rodfeldstraße / Am Bahndamm) sind im Lageplan dargestellt und wurde auch in der Kostenschätzung entsprechend berücksichtigt.

Die geschätzten Baukosten belaufen sich für die Vorzugsvariante Süd 1 mit Errichtung der Sammelgarage auf rund 102.000 € (brutto). Hierbei wurden sowohl die Herstellung eines Stromanschlusses an das öffentliche Netz als auch die erforderlichen Kosten für einen Gestattungsvertrag mit der DB-AG berücksichtigt (siehe Anlage 4.1b).

Bei einer möglichen Förderquote von 80 % errechnen sich hierbei Zuwendungen in Höhe von rund 81.600 € (brutto) sowie ein verbleibender Eigenanteil von rund 20.400 € (brutto). Für die Nutzung der Online-buchung fallen jährliche Kosten von rund 2.000 € (brutto) an

Aufgrund der hohen Kosten für den Stromanschluss könnte für die Variante Süd 1 die Errichtung einer Photovoltaikanlage (inkl. Akku) als Alternative angesehen werden. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 85.000 € (brutto) mit einer Zuwendung in Höhe von 68.000 € (brutto) und einem Eigenanteil von rund 17.000 € (brutto).

2.7 Variante 2 „Süd“

Als mögliche Variante zur Sammelgarage wurde in der Variante 2 die Errichtung von Fahrradboxen mit Abmessungen von rund 0,80 m x 2,00 m überprüft. Innerhalb der zur Verfügung stehenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen könnten die Fahrradboxen anstelle eines Pkw-Stellplatzes am westlichen Ende der Bahnhofstraße errichtet werden (siehe Anlagen 3.1c und 3.2c).

Im Vergleich zur Vorzugsvariante besteht der Vorteil im Wesentlichen durch den geringeren Abstand von rund 45 m zum Bahnsteig. Sowohl die Anzahl der möglichen Stellplätze als auch die Lage (Verkehrssicherheit) sind dagegen deutlich im Nachteil zur Vorzugsvariante.

Bei den Fahrradboxen ist eine nachträgliche Aufstockung vom jeweiligen Anbieter abhängig. Diese Option sollte, nach Abstimmung mit den Kommunen in der weiteren Ausarbeitung festgelegt werden. Hierbei wären dann bis zu 8 Abstellplätze innerhalb der dargestellten Fläche realisierbar.

Die vorhandene Flächenbefestigung (Betonsteinpflaster) sowie die Entwässerung müssen nicht verändert werden.

Für die Fahrradboxen wird keine zusätzliche Beleuchtung erforderlich, die vorhandenen Straßenleuchte ist hierfür ausreichend.

Der für das Online-Buchungssystem erforderliche Stromanschluss an das öffentliche Netz wurde mit dem zuständigen Netzbetreiber (OVAG-Netz) vorabgestimmt. Die mögliche Lage der Zähleranschlusssäule sowie die Länge der dafür erforderlichen Zuleitung ist im Lageplan dargestellt und wurde auch in der Kostenschätzung berücksichtigt.

Die geschätzten Baukosten belaufen sich für die Variante 2 „Süd“ mit Errichtung von 4 Fahrradboxen auf rund 46.000 € (brutto). Hierbei wurden sowohl die Herstellung eines Stromanschlusses an das öffentliche Netz als auch die erforderlichen Kosten für einen Gestattungsvertrag mit der DB-AG berücksichtigt (siehe Anlage 4.1c). Da im Zuge der Bike&Ride-Offensive keine Fahrradboxen enthalten sind, müssen hierfür die normalen Gestattungskosten der DB-AG entrichtet werden.

Bei einer möglichen Förderquote von 80 % errechnen sich hierbei Zuwendungen in Höhe von rund 36.800 € (brutto) sowie ein verbleibender Eigenanteil von rund 9.200 € (brutto). Für die Nutzung der Online-buchung fallen jährliche Kosten von rund 2.000 € (brutto) an.

63452 Hanau

05.06.2023 Karsten Ott

Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe
Erweiterung der Bike + Ride – Anlagen im Landkreis Gießen
B7: Grünberg, Haltestelle „Bahnhof Grünberg“



IMB-Plan GmbH

Büdesheimer Ring 2 63452 Hanau
Tel.: 06181 906669-0 E-Mail: info@imb-plan.de
Internet: www.imb-plan.de