

Errichtung einer Fahrradstation am Bahnhof Hennef

- Konzeptentwurf¹ -



A. Vorbemerkung / Zielsetzung

Fahrradstationen sind die entscheidende Schnittstelle für die umweltfreundliche Mobilitätskette Fahrrad – Bus – Bahn. Sie sind damit ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Nahmobilität und zum Klimaschutz. Würden z.B. die Hälfte aller PKW-Fahrten unter 5 km mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt, könnten damit jährlich bundesweit über 4,5 Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden². Fahrradstationen unterstützen die Nahmobilität und fungieren damit als Baustein zur Wirtschaftsförderung für den lokalen Einzelhandel und den Radtourismus.

Ein Viertel der Nutzer stieg erst durch den Bau einer Fahrradstation auf die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr um. Bei zehn Prozent der Fahrradstationskunden handelt es sich um echte Neukunden für den öffentlichen Verkehr, zumeist Pendler. Durch Fahrradstationen wird das Umsteigen vom Auto auf Rad und Bus bzw. Bahn leicht gemacht.

Aus all diesen Gründen wurde seinerzeit vom Land NRW ein Förderprogramm aufgelegt. Dieses Förderprogramm übernimmt den größeren Teil der Herstellungskosten neuer Fahrradstationen.

Vor dem oben beschriebenen Hintergrund wird angestrebt, auch in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Hennef eine Fahrradstation zu errichten. Im Folgenden werden die relevanten Rahmenbedingungen und erste Vorüberlegungen zur Realisierung beschrieben.

B. Relevante Rahmenbedingungen

1. Was sind Fahrradstationen?

Fahrradstationen sind überdachte und bewachte Abstellanlagen für Fahrräder, die über das reine Abstellen hinaus weitere Leistungen anbieten. Das können z.B. Reparaturen, Reinigung, Ladestation für Elektro-Räder, Verleih von Fahrrädern, Anhängern oder einem Lastenfahrrad sein. Aber auch der Verkauf von Fahrrädern, Fahrradzubehör und Ersatzteilen sowie Reiseutensilien oder auch Gepäckaufbewahrung kommen in Frage. Ebenso Dienstleistungen in den Bereichen Mobilität, Tourismus oder Kultur/Freizeit. Siehe hierzu auch Anl. 2.

Grundsätzlich wird zwischen Radstationen und Fahrradstationen unterschieden. Radstationen liegt ein einheitliches Konzept zugrunde, welches durch den ADFC unentgeltlich lizenziert wird. Hierdurch soll ein Mindeststandard an Qualität und Leistungen sichergestellt werden. Fahrradstation darf sich jeder nennen, Radstation aber nur, wenn er beim ADFC eingetragener Partner ist.

¹ Auszüge aus „Fahrradstationen in NRW – eine Idee wird Programm (MBV NRW, 2006)

² Nahmobilität im Lebensraum der Stadt, AGFS 2015

2. Vorteile für Radfahrer

- In der Fahrradstation steht das Fahrrad witterungsgeschützt, diebstahl- und vandalismussicher.
- Kostengünstiges Fahrradparken: in der Regel 0,80 € pro Tag, 7,50 € für ein Monats- und 75,00 € für ein Jahresticket.
- Direktes Umsteigen in den Bus oder den Zug – die Fahrradstation ist direkt am (Bus-) Bahnhof.
- Mitarbeiter reparieren das Fahrrad nach dem Motto: „Morgens gebracht – abends gemacht“.
- Man kann ein Fahrrad mieten, wenn das eigene Rad defekt ist.
- Fahrradvermietung für Ausflügler und Gruppenreisende – kein Stress mit dem Fahrradtransport in der Bahn.

3. Vorteile für die Stadt

- Der (Bus-) Bahnhof ist eine wichtige Visitenkarte der Stadt.
- Mehr Menschen nutzen Bus und Bahn.
- Mehr Menschen fahren Rad: weniger Lärm, Stau- und Umweltbelastung.
- Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur bringt Imagegewinn.
- Stärkung des Umweltverbundes.
- Schaffung von Arbeitsplätzen. Qualifikation gibt Arbeitslosen eine neue Chance.
- Zusätzliche Dienstleistungen fördern den Radtourismus.

4. Fördermodalitäten

Bei mindestens 100 Einstellplätzen kann die Errichtung von Fahrradstationen nach den „Förderrichtlinien Nahmobilität (FÖRi-Nah)“ des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) NRW in Höhe von 80% der förderfähigen Kosten anteilig finanziert werden.

Ggf. wäre zu prüfen, ob die Deutsche Bahn AG auf Grundlage einer im Jahre 1997 mit dem Land NRW geschlossenen Rahmenvereinbarung der Stadt Hennef ein geeignetes Grundstück, Gebäude oder Gebäudeteil mietfrei zur Verfügung stellen kann.

5. Lage und bauliche Gestaltung

Besonders wichtig sind gute Erreichbarkeit und kurze Wege zwischen der Fahrradstation und (Bus-) Bahnsteigen. Bereits bei Entfernungen von mehr als 60 Metern sinkt die Akzeptanz.

Die Grundidee ist, dass Fahrräder diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Eine Fahrradstation sollte daher so gebaut werden, dass das Gebäude rundherum bündig abgeschlossen ist. Es darf keine Lücken geben, durch die Unbefugte in die Fahrradstation eindringen können.

Fahrradaufbewahrung und Service-/ Werkstattbereich einer Fahrradstation sind baulich voneinander zu trennen. Zum einen wird dadurch Energie eingespart, zum anderen verbessern unterschiedliche Räume die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter.

6. Raum- und Flächenbedarf

Eine der wichtigsten Fragen ist die Auswahl des Fahrradparksystems und die Anzahl der Stellplätze in einer Fahrradstation. Bei den Fahrradparksystemen ist zu unterscheiden zwischen einfachen Ständern mit ebenerdiger oder höhenversetzter Aufstellung sowie platzsparenden Doppelstockparkern, ggf. mit Gas-Druck-Federsystem.

Für die Anzahl der Stellplätze sind nicht nur die Anzahl der Bus- und Bahnpendler und der abgestellten Fahrräder zu berücksichtigen. Auch Park and Ride-Kunden sowie Fußgänger und ÖPNV-Kunden fließen in die Potenzialschätzungen mit ein.

Welcher Flächenbedarf pro Stellplatz besteht, hängt von den örtlichen Gegebenheiten und dem verwendeten Rad-Ständertyp ab. Bei ebenerdiger Aufstellung werden inklusive Verkehrsfläche je nach Ständertyp 1,5 bis 2 m² pro Rad benötigt, bei doppelstöckigen Anlagen ca. 1,2 m² pro Stellplatz. Im Idealfall reichen sogar 0,75 bis 1 m² Fläche aus.

Je nach Konzeption der Fahrradstation sind neben der Fahrradaufbewahrung u. a. Flächen für den Verkauf, das Lager, die Verwaltung und den Sozialbereich sowie die Werkstatt einzuplanen. Da für viele Betreiber von Fahrradstationen die Reparatur ein lukratives Geschäft ist, sollte die Werkstatt nicht zu klein dimensioniert werden.

7. Zugangskontrolle

Empfehlenswert ist ein automatisches Zugangssystem: Kunden können ihr Rad rund um die Uhr in der Fahrradstation parken oder abholen. Dem Betreiber wiederum bieten solche Systeme die Möglichkeit, den Personaleinsatz in Zeiten geringer Nachfrage zu reduzieren und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Gegen ein Pfand erhalten Dauerkunden eine Chip- bzw. Magnetkarte. Am Eingang der Radstation wird dann mittels Sensor/Computersystem überprüft, ob der Kunde registriert ist. Hat dieser bezahlt, erhält er Einlass in die Fahrradstation und kann sein Fahrrad abstellen. Zur Erhöhung der Sicherheit wird die automatische Zugangskontrolle mit einer Videoüberwachungsanlage kombiniert.

8. Betrieb von Fahrradstationen

Der Betreiber ist für die Fahrradstation und deren Erfolg verantwortlich. Daher ist es sinnvoll, ihn von Anfang an in die Planungen einzubeziehen. Etwa 20% der Fahrradstationen in NRW werden privat betrieben; etwa 80% haben eine gemeinnützige Organisation als Träger. Sie bieten neben der Bewachung, dem Reparaturservice und dem Fahrradverleih zahlreiche Dienstleistungen an, setzen neue Ideen um und erschließen sich weitere Geschäftsfelder. Qualität und Kundenservice haben oberste Priorität. Bei den privat betriebenen Fahrradstationen hat sich die Kombination aus Fahrradstation und Fahrradgeschäft als ideal erwiesen.

9. Betreibervertrag

Der Betreiber schließt mit der Kommune einen Betreibervertrag ab. Im Fall einer öffentlichen Förderung muss die Stadt Hennef gewährleisten, dass eine Zweckbindungsfrist von zehn Jahren eingehalten wird. Grundsätzlich kann jeder eine Fahrradstation als Betreiber übernehmen, der die Kerndienstleistungen Bewachung, Reparaturservice und Fahrradverleih anbietet.

Der Personalbedarf in einer Fahrradstation hängt vom jeweiligen Betriebskonzept und dem Dienstleistungsangebot ab.

Gemeinnützige Träger haben neben dem Betrieb der Fahrradstation das Ziel, arbeitslose und sozial benachteiligte Menschen, Behinderte oder Jugendliche zu qualifizieren, auf den ersten Arbeitsmarkt vorzubereiten und Ihnen eine Beschäftigung zu geben. Diese Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen können oftmals aus arbeitsmarktpolitischen Programmen (z.B. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen oder EU-Förderprogramme) finanziert werden.

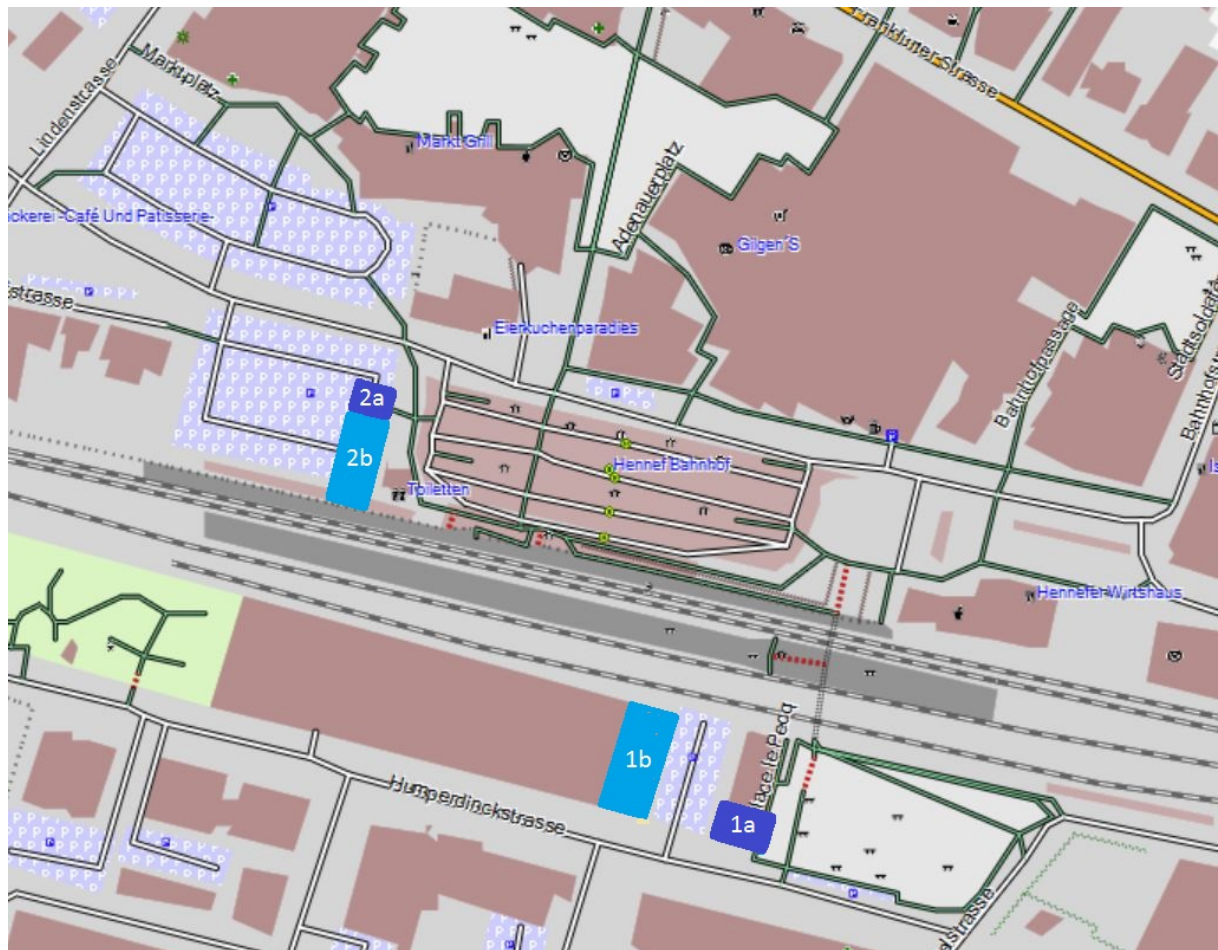
Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit und die Existenz des Betreibers zu sichern, aber auch um die Beschäftigungsprogramme mit Leben zu füllen, ist es in der Regel notwendig, weitere Geschäftsfelder zu erschließen. Grundsätzlich sind alle Dienstleistungen in einer Fahrradstation möglich, die am Bahnhof oder in einem Fahrradgeschäft üblich sind (siehe Anl. 2). Bevor der Betrieb aufgenommen wird, ist jedoch der lokale Bedarf zu berücksichtigen.

C. Weitere Vorgehensweise

Solange nicht davon auszugehen ist, dass ein privater Investor ein „Projekt Fahrradstation“ verfolgt, erfordert die Inangriffnahme und Realisierung eines solchen Projektes in jedem Fall zunächst eine grundsätzliche Zustimmung durch die städtischen Gremien. Dies ist insbesondere auch dann erforderlich, wenn für die Errichtung einer Fahrradstation nur im Eigentum der Stadt Hennef befindliche Grundstücke bzw. Gebäude genutzt werden können. Ggf. sind im Rahmen der städtebaulichen Planung auch Festsetzungen hinsichtlich der Nutzung zum Verkauf stehender städtischer Grundstücke erforderlich.

Eine Skizze des Ablaufverfahrens für die Stadt Hennef könnte sich wie folgt darstellen:

1. Positive Grundsatzentscheidung durch die städtischen Gremien. Vorprüfung, welche Förderprogramme zur Verfügung stehen.
2. Untersuchung der aktuell in Frage kommenden Standorte:
 - a. Parkhaus Humperdinckstraße: Teilweise Umwidmung zur „Fahrrad-Abstellanlage“. Gebäude Humperdinckstraße/Place le Pecq: Anmietung von Gewerbefläche für die „Fahrradstation“ (Geschäft, Werkstatt). Siehe Anl. 1, Ziff. 1a und 1b.
 - b. Grundstück ehemaliges Parkhaus, Bahnhofstrasse (alternativ: Heiligenstädter Platz). Für den Fall der Grundstücksveräußerung durch die Stadt Hennef und Bebauung durch einen Investor: Festsetzung des Baus bzw. der Integration einer „Fahrradstation mit angeschlossener Fahrradabstellanlage“. Siehe Anl. 1, Ziff. 2a und 2b. Ggf. kommt auch eine Kombination der Varianten a. und b. in Betracht.
 - c. Bahnhofsgelände: Klärung mit Deutsche Bahn AG, ob Grundstücks- bzw. Gebäudeteile des Bahnhofsgeländes in Frage kommen.
3. Entwicklung eines Betreiberkonzeptes. Vorprüfung, ob private bzw. gewerbliche oder gemeinnützige Betreiber inkl. Förderprogramme zur Verfügung stehen.
4. Festlegung der Geschäftsfelder bzw. Dienstleistungsangebote des Betreibers (Anl. 2).
5. Ermittlung des Flächenbedarfs und Festlegung des Parksystems.
6. Berechnung der Investitions- und Betriebskosten.
7. Ermittlung des Investitionsvolumens, Sicherung der Finanzierung und ggf. Förderung.
8. Planausfertigung für Um- bzw. Neubaumaßnahme.
9. Realisierung des Projektes und Inbetriebnahme.



Legende:

Variante 1

1a = Fahrradstation (Geschäft, Werkstatt)

1b = Fahrradabstellanlage

Variante 2:

2a = Fahrradstation (Geschäft, Werkstatt)

2b = Fahrradabstellanlage

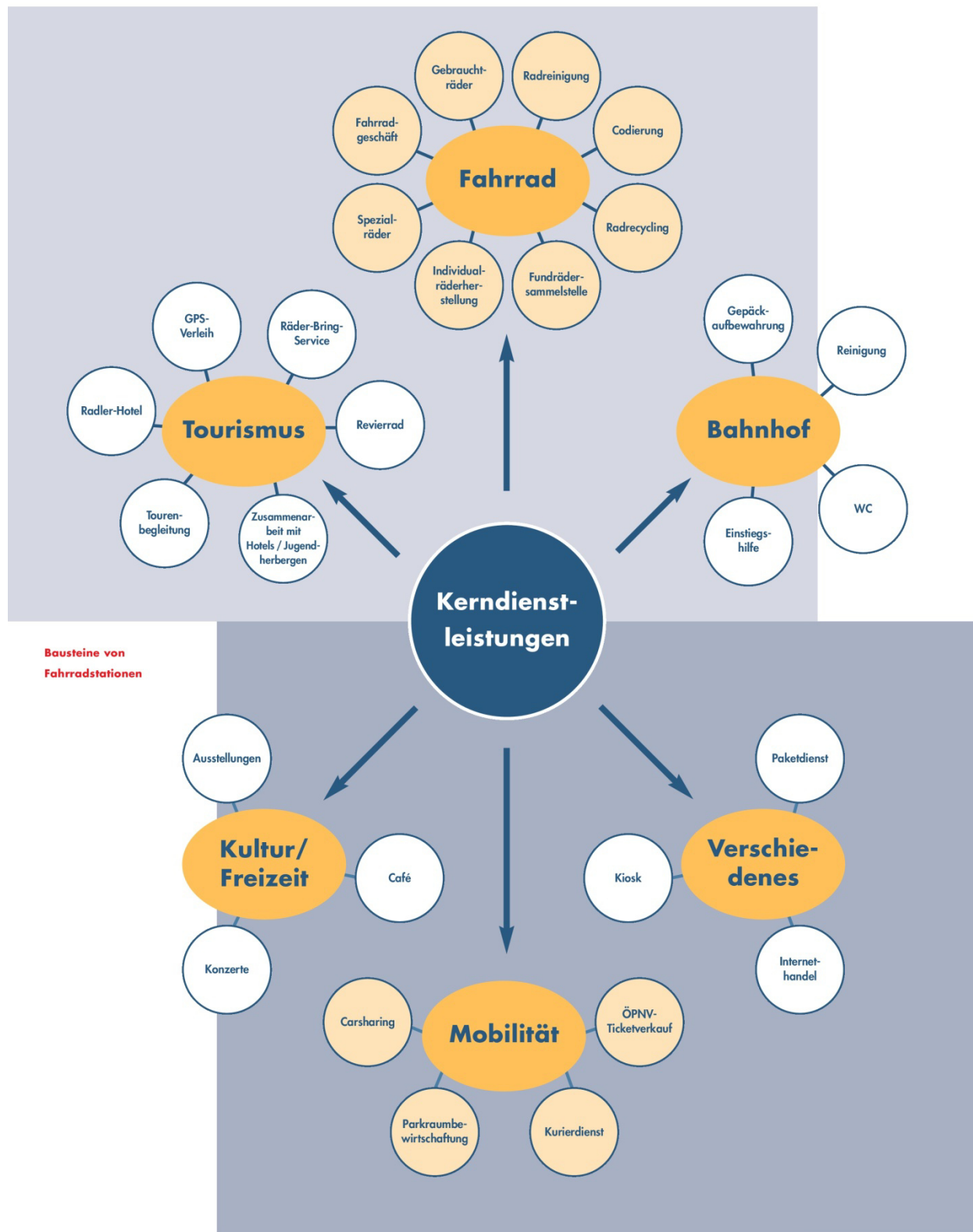
Variante 3:

2a = Fahrradstation (Geschäft, Werkstatt)

1b = Fahrradabstellanlage

Variante 4:

Wie Variante 2 oder 3 am Standort Heiligenstädter Platz



³ Aus „Fahrradstationen in NRW – eine Idee wird Programm (MBV NRW, 2006)