

Viele kennen den Anblick von überquellenden Fahrradständern, umgestürzten, zerstörten oder kreuz und quer abgestellten Rädern im Umfeld von Bahnhöfen. Wem das Rad schon einmal gestohlen, der Sattel abmontiert oder der Reifen zerstoichen wurde, der wünscht sich einen sicheren Abstellplatz. Radfahrer/Berufspendler, die ihr Rad sicher parken können, nutzen es auch für die Fahrt zum Bahnhof. Wenn man davon ausgehen kann, es später unversehrt wieder vorzufinden, wird sogar ein hochwertiges Fahrrad genutzt.

Vorteile für die Stadt und den ÖPNV

- Der Bahnhof ist eine wichtige Visitenkarte der Stadt. Wildem Fahrradparken wird entgegengewirkt. Das Bahnhofsumfeld wird aufgeräumt, attraktiver und belebter.
- Es gibt mehr soziale Kontrolle durch mehr Präsenz im Bahnhofsumfeld.
- Die Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur bringt einen Imagegewinn.
- Der Umweltverbund wird gestärkt und die Mobilitätskette vom Fahrrad auf den ÖPNV gefördert.
- Das Umsteigen vom Auto auf Rad und Bahn/Bus wird erleichtert.
- Mehr Menschen nutzen den ÖPNV, der Innenstadtbereich wird verkehrlich entlastet.

Was ist eine Fahrradstation bzw. Radstation®?

Fahrradstation ist grundsätzlich ein ungeschützter Begriff, man findet daher in der Praxis sehr unterschiedliche Ausführungen.

Minimalanforderung an eine Fahrradstation:

- In einer Fahrradstation steht das Fahrrad kostengünstig, witterungsgeschützt, diebstahl- und vandalismussicher.
- Es gibt eine direkte Umsteigmöglichkeit in den Zug. Die Fahrradstation liegt i.d.R. direkt am Bahnhof.

Das Angebot an den Stationen in NRW geht oft über die „reine“ Abstellanlage hinaus und es werden weitere Fahrraddienstleistungen angeboten, bis hin zum kompletten Programm eines Fahrradfachgeschäftes mit Verkauf, Werkstatt und der Vermietung von unterschiedlichen Fahrradtypen und Anhängern. Ggf. gibt es auch eine Gepäckaufbewahrung und es können touristische Informationen angeboten werden. Weit verbreitet sind mittlerweile teil- oder vollautomatisierte Zugangskontrollsysteme, mit denen Stammkunden die Station i.d.R. rund um die Uhr nutzen können.

Der ADFC NRW hat aus der Fahrradstation die lizenzierte Marke Radstation® entwickelt, die klare Mindeststandards garantiert. Folgende Serviceleistungen finden Kunden unter dem blaugelben Schriftzug „Radstation“ in jedem Fall:

- bewachtes und witterungsgeschütztes Fahrradparken (die Mindestöffnungszeiten können standortangepasst variieren)
- Fahrradservice (mindestens einfache Reparaturen wie z. B. „Plattfuß“, Licht etc.)
- Fahrradvermietung

Betreiberformen:

In der Mehrzahl (ca. 80%) handelt es sich um Stationen, die von Vereinen und gemeinnützigen Organisationen geführt werden. Hier steht oft die soziale Komponente im Vordergrund. Langzeitarbeitslose oder Jugendliche, die auf dem Arbeitsmarkt als schwer vermittelbar gelten, werden hier an den Arbeitsmarkt herangeführt, bekommen eine „2.Chance“ oder sogar eine Ausbil-

derung. Die sozial-caritativen Gesellschaften sind wiederum berechtigt Einnahmen zu generieren und können bei Erfüllung der Voraussetzungen gemäß § 16 des Sozialgesetzbuches (SGB II) gefördert werden.

Oft sind diese Projekte auf einen jährlichen Zuschuss seitens der jeweiligen Kommune angewiesen, siehe z.B. Stadt Bonn.

Der private Betreiber, der auf eigenes Risiko, ohne Subvention, wirtschaftet, ist deutlich seltener vertreten, ein positives Beispiel ist die Radstation der Stadt Brühl.

Problematisch für private Betreiber ist, dass sie - im Vergleich zu kommunalen oder sozialen Betreibern - keine Möglichkeit haben, Fördergelder in Anspruch zu nehmen. Der Bereich der bewachten Fahrradaufbewahrung ist - bei Einhaltung der ADFC Mindeststandards bzgl. der Öffnungszeiten – für Stationen mit weniger als 1.000 Einstellplätzen i. d. R. defizitär. Es gibt auch einen direkten Zusammenhang zwischen abgestellten Rädern und nachgefragten Serviceleistungen. Je kleiner die Anlage ist, desto schwieriger wird die wirtschaftliche Situation. Das Defizit muss durch Einnahmen im Service- bzw. Verkaufsbereich ausgeglichen werden bzw. hier muss ggf. der Gewinn erwirtschaftet werden.

Auch die Kommune, bzw. im Besitz der Kommunen befindliche Unternehmen, kommen als Betreiber in Betracht, wobei es sich hier nicht um eine kommunale, sondern um eine freiwillige Aufgabe handelt.

Aus Kundensicht spielt die Betreiberform keine Rolle. Hier sind der optimaler Schutz vor Diebstahl und Vandalismus, lange Öffnungszeiten und ein geringer Zeitverlust beim Abstell- bzw. Abholvorgang ausschlaggebend.

Förderung

Die unter Ziff. 4 des Antrages vom ADFC benannten Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi- Nah) wären für die Vorhaben „Fahrradstationen /alternativ: Fahrradabstellanlagen“ zutreffend.

Allerdings handelt es sich bei dem vom ADFC benannten Fördersatz von 80 % (gem. Ziff. 5.5. der Rili) nur um den Förderhöchstsatz, dessen konkrete Ausgestaltung jeweils dem für Verkehr zuständigen Landesministerium obliegt.

Zurzeit werden Fahrradstationen und Fahrradabstellanlagen vom Land mit 70% der förderfähigen Kosten gefördert.

Dem in der Anlage beigefügten Fördertableau können die verschiedenen Kostenmodalitäten entnommen werden. Eine Bagatellgrenze setzt die Mindestkosten fest, die für den Zuwendungsantrag vorliegen müssen.

Die vom ADFC beschriebenen Fahrradstationen setzen daher regelmäßig ein Flächenvolumen für mehr als 100 Fahrräder voraus.

Voraussetzung für die Förderung ist ein Betreiberkonzept zwischen (privatem, ggf. caritativem) Betreiber und jeweiliger Kommune, das den Umfang der Kerndienstleistungen Bewachung, Reparaturservice und Fahrradverleih regelt. Sofern die Maßnahme mit Mitteln der FöRi- Nah-Richtlinie gefördert würde, ist die Stadt gehalten, über eine Zweckbindungsfrist von mindestens 10 Jahren die Funktionalität des Betreiberkonzeptes (notfalls in eigener Zuständigkeit) zu garantieren und aufrecht zu erhalten.

Dahingegen befinden sich Fahrradabstellanlagen, die gleichermaßen einer 10- jährigen Zweckbindung unterliegen, von vorneherein ausschließlich im öffentlichen Verkehrsraum sowie in kommunaler Baulast.

Mittlerweile liegen schon einige Erfahrungen mit Fahrradstationen vor. Im Hinblick auf den Erfolg einer Radstation ist die Standortfrage von entscheidender Bedeutung. Radfahrer sind extrem Umweg empfindlich. Es kommen nur Standorte im direkten Bahnhofsumfeld in Betracht.

Beispiele in der Region:

Die Fahrradstation in **Siegburg** ist keine Radstation. Sie bietet keine Serviceleistungen und auch keine Mietfahrräder. Es ist kein Personal vor Ort. Angeboten werden 178 Fahrradabstellplätze (Doppelstockparker) mit vollautomatischer Zugangskontrolle (Öffnungszeit 5.00 - 24.00 Uhr). Es kann nur ein Jahresmietvertrag abgeschlossen werden, Kosten 24€ im Jahr. Die Codekarte zum Betreten der Station wird gegen ein Pfand (10€) ausgegeben.

Die **Stadt Brühl** hat seit 2000 eine Radstation mit 340 Stellplätzen in einer teilautomatisierten Anlage direkt am Bahnsteig. Eine Erweiterung um 220 Stellplätze sowie die Einrichtung einer Gepäckaufbewahrung ist in Planung. Die Tageskarte kostet 0,70€, die Monatskarte 7,00 €, ½ Jahreskarte 35€ und die Jahreskarte 70,00 €. Parken ist an 365 Tagen, ab der Monatskarte rund um die Uhr, möglich. Die Radstation wird privatwirtschaftlich von einem Brühler Fahrradhändler betrieben, der sein Fahrradgeschäft in die Radstation integriert hat. Er wirtschaftet völlig eigenständig und trägt sämtliche Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten.

Neben der Bewachung zählen Fahrradverleih (30 Leihräder), Reparatur und Verkauf von Zubehör zu den Kernfunktionen der Brühler Radstation. Der Inhaber führt die Station mit einem Mitarbeiter.

Die **Stadt Bonn** hat seit 2000 eine Radstation auf der Bahnhofrückseite. Zz. ist sie in einem Provisorium (Container/Zelt) direkt neben dem Bahnhof untergebracht. Dort soll ein Studentenwohnheim mit integrierter Radstation im Erdgeschoss entstehen. Im Moment sind 320 Stellplätze verfügbar, der Neubau soll 550 Plätze (Doppelstockparker) beinhalten. Es gibt ca. 100 Leihräder und es wird ein Werkstattservice mit Verkauf von Kleinteilen angeboten. Die Tageskarte kostet 0,80€, eine Monatskarte 7,50€ und die Jahreskarte 75€.

Der Betreiber ist die Caritas e.V.. Es handelt sich um ein soziales Projekt bei dem junge arbeitslose Erwachsene an den Arbeitsmarkt herangeführt und ausgebildet werden. Eine Leiterin, eine Sozialpädagogin, ein Meister und ein Mechaniker betreuen das Projekt mit bis zu 24 Ausbildungsplätzen. Darüber hinaus gibt es 3 Angestellte. Die Stadt Bonn bezuschusst das Projekt mit rund 150.000 € jährlich (bedingt durch die hohe Anzahl von Mitarbeitern bzw. Personalkosten).

Aktuell plant die Stadt Bonn zusätzlich am Standort Bad Godesberg die Errichtung eines vollautomatischen Fahrradparkhauses mit ca. 120 Stellplätzen.

Bergisch Gladbach hat seit dem Sommer 2015 eine Radstation in einem freistehenden Neubau. Betreiber ist – nach anfänglichen Problemen und kurzfristiger Schließung - IN VIA, ein katholischer Verband für Mädchen- und Frauensozialarbeit Köln e.V., der u.a. schon die Radstation am Kölner Hauptbahnhof betreibt. Angeboten werden 256 Fahrradabstellplätze in Doppelstockparkern. Tageskarten kosten 0,80€, Monatskarten 8,00€ und Jahreskarten 80,00€. Parken ist an 365 Tagen, ab der Monatskarte rund um die Uhr, möglich.

Es sind insgesamt 3 Mitarbeiter, 2 im Verkauf und der Kundenbetreuung (Schichtdienst) und 1 Mechaniker vor Ort. Als Serviceleistung werden Fahrradreparatur und Verleih (unterschiedliche Räder, Fahrradanhänger, Tandems und E-Bikes) angeboten.

Raumbedarf einer Fahrradstation:

Der Raumbedarf einer Fahrradstation ist nur schwer abschätzbar und von unterschiedlichen Faktoren abhängig.

Viele Radstationen wurden in Bestandsbauten untergebracht. Im Bestand muss die Radstation mit dem vorhandenen Raumangebot „klar kommen“. Nur bei Neubauten besteht die Möglichkeit ein optimiertes Flächenkonzept zu realisieren.

In der Broschüre "Fahrradstationen in NRW - eine Idee wird Programm" des Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW heißt es zum Flächenbedarf für Fahrrad-Stellplätze: "Bei ebenerdiger Aufstellung werden inklusive Verkehrsflächen je nach Ständertyp 1,5 bis 2,0 m² pro Rad benötigt; bei doppelstöckigen Anlagen ca. 1,2 m² pro Stellplatz."

Der ADFC hat auf Nachfrage eine grobe Schätzung für den Raumbedarf einer Fahrradstation mit 350 - 400 Stellplätzen in Doppelstockparkern in Anlehnung an die Radstationen in Bonn und Brühl zur Verfügung gestellt:

- Pos. 1: 480 qm für 350 bis 400 Fahrrad-Stellplätze zur Miete
- Pos. 2: 20 qm für 10 Fahrräder zur Vermietung
- Pos. 3: 30 qm Ladenlokal (u.a. für Verkauf von Zubehör)
- Pos. 4: 30 qm Ausstellungsraum für Fahrräder zum Verkauf (Alternativposition)
- Pos. 5: 20 qm Reparatur-/Werkstatttraum für 1 Arbeitsplatz
- Pos. 6: 15 qm Büro/Verwaltung
- Pos. 7: 10 qm Lagerraum
- Pos. 8: 15 qm Pausen-/Sozialraum
- Pos. 9: 20 qm Schulungsraum (Alternativposition)
- Pos. 9: 10 qm WC-Anlage
- Pos. 10: 17 qm anteilige Verkehrsfläche (10%)

Neben den 480 qm Stellfläche "Fahrradparkhaus" ergibt sich demnach ein weiterer Flächenbedarf von max. etwa 187 qm für weitere Räumlichkeiten. Dieser weitere Flächenbedarf würde sich um etwa 55 qm auf dann 132 qm reduzieren, falls Pos. 4 (Ausstellungsraum für den Verkauf von Fahrrädern) und Pos. 9 (Schulungsraum z. B. für Re-Integration von Mitarbeitern in den Arbeitsmarkt, analog Radstation Bonn) in Abhängigkeit vom Geschäftsmodell des Betreibers nicht benötigt werden.

Nachfragen der Verwaltung bei anderen Radstationen bestätigen ebenfalls einen Raumbedarf von rund 140m² für den Servicebereich.

Allgemein werden nur Anlagen mit mehr als 100 Stellplätzen überhaupt gefördert. Der Kosten-Nutzen Faktor verbessert sich, je mehr Stellplätze angeboten und angemietet werden. Wirtschaftlich interessant/rentabel wird die Station für den Betreiber – wie bereits ausgeführt - erst durch die Serviceleistungen (Vermietung, Verkauf, Reparatur). Dieser Bereich sollte daher ggf. beim Flächenkonzept möglichst angemessen berücksichtigt und nicht zu knapp bemessen werden.

Die Verwaltung hat an einigen Tagen die Zahl der abgestellten Fahrräder im direkten Bahnhofsumfeld ermittelt.

Auf der Bahnhofsnordseite stehen aktuell - abgesehen von 15 Mietboxen - nur nicht überdachte Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Insgesamt wurden im Durchschnitt vormittags knapp 100 abgestellte Räder gezählt. Auf der Bahnhofssüdseite stehen 91 Mietboxen und es gibt überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellanlagen. Insgesamt wurden auf dieser Seite im Durchschnitt vormittags knapp 110 abgestellte Räder gezählt. „Wildes Parken“ hält sich auf beiden Seiten erfreulicherweise sehr in Grenzen, lediglich einzelne Räder werden außerhalb der vorhandenen Abstellanlagen abgestellt. Die Auslastung der Anlagen ist gut, auf der Südseite liegt sie bei über 90%, auf der Nordseite sind größere Reserven lediglich im Bereich der Abstellanlagen am Parkplatz (ehem. Bahnhofparkhaus) vorhanden. Die Mietboxen sind alle vermietet, es gibt eine geringe jährliche Fluktuation und aktuell keine Warteliste.

Potentialabschätzung Fahrradstation Bf-Nordseite anhand der abgestellten Fahrräder:

Standort	Abgestellte Räder	Potential für Fahrradstation auf der Nordseite	Potential Anzahl
Nordseite	100	70%	70
Südseite	110	35%	39
Fahrradboxen Nordseite	15	90%	14
Fahrradboxen Südseite	91	15%	14
Summe	316		137

Anhand der abgestellten Räder wird seitens der Verwaltung ein Potential von ca. 137 Rädern für eine Fahrradstation auf der Bahnhofsnordseite abgeschätzt. Hinzu kommen „Neukunden“, d.h. Berufspendler, die erst bei einem qualitativ hochwertigen und sicheren Abstellmöglichkeit auf das Fahrrad umsteigen, eine zu erwartende allgemeine Steigerung des Radverkehrsanteils und ein positiver Zukunftstrend. Die Entwicklung der E-Bikes und Pedelec Nutzung sorgt für steigende Radverkehrsanteile. Es wird daher eine weitere Steigerung des Radstationpotentials um 50% unterstellt. Es wird ein Bedarf von rund 206 Stellplätzen für eine Radstation auf der Bahnhofsnordseite abgeschätzt.

Anlagen < 200 Stellplätze erscheinen wenig sinnvoll. Bei doppelstöckigen Anlagen wird gem. ADFC mit rund 1,2m² pro Stellplatz gerechnet, ist nur eine ebenerdige Aufstellung möglich, wird mit 1,5 bis 2m² gerechnet. Bei 206 Stellplätzen ergeben sich nur für die Abstellanlage 248 bis max. 412 m² Raumbedarf. Hinzu kommen die o.a. Flächen mit rund 140m² für den Servicebereich, wobei zusätzlich noch eine Gepäckaufbewahrung zu integrieren ist.

Insgesamt läge der Flächenbedarf für eine Fahrradstation auf der Bahnhofsnordseite nach Abschätzung der Verwaltung zwischen 388m² und 552m². Eine analoge Berechnung kann für Standorte auf der Bahnhofssüdseite durchgeführt werden.