7 *Fahrradabstellanlagen*

Fahrradabstellanlagen

Das Angebot an geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Wohnungen und an Zielen beeinflusst die Nutzung des Fahrrades in großem Maße. Angst vor Diebstahl und Beschädigung, sowie Schwierigkeiten beim Abstellen, der

Unterbringung und Zugänglichkeit im Bereich der eigenen Wohnung sind oft wesentliche Hemmschwellen der täglichen Nutzung von Fahrrädern.

Alle wichtigen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr sollten mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet sein, um damit

- zur Diebstahlsicherung beizutragen,
- für ein geordnetes Abstellen der Fahrräder zu sorgen,
- für die Benutzung des Fahrrades zu werben.

Für Fahrräder müssen daher bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten angeboten werden. Dies bedeutet, dass entsprechend der potentiellen Nachfrage

- an möglichst vielen Zielpunkten in ausreichendem Maß und ausreichender Qualität Fahrradabstellanlagen angeboten werden,
- diese in unmittelbarer Nähe der Radfahrerziele aufgestellt sind und schließlich
- benutzerfreundlich und bedarfsgerecht gestaltet sind.

In Abhängigkeit

- der jeweiligen Nutzergruppe (Kurzzeitparker, Langzeitparker etc.) und
- dem Standort gemäß (großflächiger Geschäftsbereich, Bahnhof etc.)

sind die Fahrradabstellanlagen individuell auszuwählen und zu gestalten.

7.1 Fahrradabstellanlagen in Gebäuden

Die überwiegende Anzahl der Haushalte verfügt über mindestens ein Fahrrad. Die einfache, schnelle und wohnungsnahe Verfügbarkeit des Fahrrads hat damit einen großen Einfluss auf die wirkliche Nutzung des Fahrrades. Fahrradabstellanlagen am Wohn- und Arbeitsort kommt daher eine große Bedeutung bei der Radverkehrsförderung zu. Um die Fahrradnutzung entsprechend zu erleichtern, sollten wohnungsnah

- ausreichend Fahrradabstellanlagen vorhanden sein,
- Fahrräder schnell und einfach genutzt werden können, da Hindernisse (z.B. enge Treppenhäuser) der z.T. mehrmals täglichen Fahrradnutzung entgegenstehen,
- die Fahrräder einfach, schnell und vollständig zu sichern und
- vor Witterungseinflüssen geschützt sein.

Die Landesbauordnung vom 1. März 2000 (BauO NRW 2000) fordert in § 51 die Anlage von Abstellplätzen für Fahrräder:

"Abstellplätze für Fahrräder müssen bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen verkehrserzeugenden Einrichtungen hergestellt werden, wenn unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse zu erwarten ist, dass diese Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden."

Damit sind Neubaumaßnahmen bzw. Nutzungsänderungen mit Abstellplätzen für Fahrräder auszustatten. Die Anzahl der zu fordernden Abstellplätze ist im Rahmen einer Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung der Einflussgrößen, wie z.B. kommunaler Radverkehrsanteil, Art der Gebäudenutzung, fahrradfreundliche Erschließung, Besucheranteil von Radfahrern zu bemessen.

Fahrradstellplätze sind stets auf dem Baugrundstück herzustellen. Für Kfz-Stellplätze oder Garagen, die nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten hergestellt werden können, sieht die BauO NRW die Möglichkeit zur Zahlung eines Ablösebetrags vor. Dies ist bei Fahrradabstellanlagen nicht möglich: Fahrradabstellanlagen müssen eingerichtet werden. Gleichwohl können die Ablösebeträge für Kfz-Stellplätze u.a. für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs verwendet werden.

Auch bei bestehenden baulichen Anlagen können Kommunen für abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes oder in bestimmten Fällen durch Satzung beschließen, dass u.a. notwendige Abstellplätze für Fahrräder in bestehenden Gebäuden herzustellen sind, soweit die Sicherheit und Ordnung des öffentlichen Verkehrs oder die Beseitigung städtebaulicher Missstände dies erfordern.

Über die Bestimmungen des § 51 BauO NRW hinaus können die Gemeinden, wie bereits in Marl, Münster und Troisdorf praktiziert, zusätzlich nach § 86 BauO NRW zum Abstellen von Fahrrädern örtliche

Bauvorschriften erlassen, die in Abhängigkeit von der Nutzung Aussagen zur

• Anzahl der Fahrradabstellplätze und

• Größe, Lage und Gestaltung der Fahrradabstellplätze beinhalten.

Grundsätzlich müssen die Fahrradabstellanlagen in Gebäuden leicht und komfortabel benutzbar sein, so dass das Fahrrad ohne großen Aufwand verfügbar ist.

7.2 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum

Innerhalb des Wegenetzes sollten in Bezug auf Art und Anzahl der Fahrradabstellanlagen unterschiedliche Anforderungen berücksichtigt werden:

• Fahrradabstellanlagen sollten innerorts an den wichtigen Zielpunkten angeboten werden.

• Stadtzentren und punktuelle Ziele mit hohem Radverkehrsaufkommen wie z.B. Sportstätten, Freibäder oder Bahnhöfe, sind gesondert zu betrachten.

• Da Radfahrer unmittelbar an ihr Ziel heranfahren möchten, bedarf es insbesondere bei großflächigen Zielen, wie z.B. Geschäftsstraßen oder größeren Betrieben mit mehreren Eingängen, einer kleinteiligen Streuung der Abstellanlagen in unmittelbarer Zielnähe. Die Anzahl der anzubietenden Abstellmöglichkeiten richtet sich nach der individuellen Bedarfsermittlung.

• In Einkaufsbereichen sind Fahrradabstellanlagen erforderlich, an denen das Rad schnell und leicht anzuschließen ist und genügend Platz zur Verfügung steht, um das Rad bequem zu beladen.

7.2 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum

• Bei Zielpunkten, die ausschließlich für den Freizeitradler von Bedeutung sind, wie z.B. an Aussichtspunkten oder an Rastplätzen, können Abstellanlagen geringeren Ansprüchen genügen. Die Anzahl der Fahrradständer sollte an diesen Punkten "Fahrradgruppengröße", d.h. ca. 5 - 10 Fahrradabstellanlagen, entsprechen.

Der Abstand zwischen den Fahrrädern sollte so bemessen sein, dass ein bequemes Herantreten an das Fahrrad und das Beladen sichergestellt ist. In der Regel sollte der Abstand zwischen den Fahrrädern 0,75 m betragen. Dies bedeutet, dass der Achsabstand zwischen den Fahrrädern in Abhängigkeit der Beladung (Einkaufskörbe, Kindersitze etc.) zwischen 1,00 m und 1,20 m betragen soll.

Folgenden Anforderungen sollten Fahrradhalter gerecht werden:

• Sowohl der Rahmen als auch möglichst beide Räder sollten angeschlossen werden können.

• Die Art der Halterung darf nicht zu Beschädigungen am Fahrrad führen.

In der Regel werden diese Kriterien durch Rahmenhalter erfüllt, ggf. bedürfen die jeweiligen Aspekte in Abhängigkeit vom jeweiligen Standort einer individuellen Gewichtung: Für Kurzzeitparker in Einkaufsbereichen ist eine schnelle und bequeme Zugänglichkeit und Bedienung wichtig, für Langzeitparker am Arbeitsplatz liegt der Schwerpunkt auf einer sicheren und vor Witterung geschützten Abstellmöglichkeit.

Als Langzeitabstellmöglichkeit hat sich der Einsatz von Fahrradboxen bewährt. Fahrräder

können vollständig in diese Boxen eingeschoben werden, die zusätzlich Raum für Gepäck, Fahrradhelm, Regenzeug etc. bieten. Diese werden in zwei Bewirtschaftungsformen angeboten:

Fahrradboxen werden

• mittels individueller Schlüsselübergabe einem Nutzer einzeln zugeordnet oder

• sind durch elektronische Schließsysteme allgemein zugänglich.

Eine ähnliche Sicherheit gewährleisten abgeschlossene Fahrradabstellanlagen. Auch hier werden mechanische und elektronische Schließsysteme alternativ angeboten.

7.3 Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Nahverkehr ergänzt den Fahrradverkehr zu einer ideale Transportkette und erweitert somit den Aktionsradius des Fahrrades. Auf eine gute Verknüpfung von öffentlichem Nahverkehr und Fahrradverkehr durch eine entsprechende Gestaltung von Bike & Ride-Anlagen ist besonderer Wert zu legen.

Die Konzeption der Anlage muss der jeweiligen Nachfrage gerecht werden, da das Fahrrad sowohl

• für den Weg zum Haltepunkt als auch

• für den Weg zwischen Ausstiegshaltestelle und Ziel genutzt wird.

Fahrradstationen

An Bahnhöfen mit einer höheren Nachfrage nach Fahrradstellplätzen haben sich Fahrradstationen bewährt. Kernpunkt einer Fahrradstation ist eine

Fahrradabstellanlage, die sich in einem Gebäude befindet und bewacht ist. Die Öffnungszeiten reichen in der Regel von 6.00 bis 20.00 Uhr. Fahrradstationen bieten neben dem sicheren und bewachten Einstellen von Fahrrädern ein entsprechendes Serviceangebot an, wie z.B.

• Wartungs- und Reparaturservice,

• Vermietung von Fahrrädern,

• Verkauf von Zubehör,Ersatzteilen und Komplettfahrrädern,

• Angebot von Karten, Literatur, Tourenbeschreibungen,

• lokale Informationsangebote wie Stadtpläne und Informationen zum öffentlichen Verkehr.

Es kann sinnvoll sein, zusätzliche Dienstleistungen und Informationsangebote in der Fahrradstation zu bündeln und diese ggf. zu einem "Umweltverbund-Informationszentrum" auszubauen. Dabei ist Folgendes denkbar:

• Geschäftsstellen von Fahrradverbänden, Verkehrs- und Umweltinitiativen,

• Büro des örtlichen Fahrradkurierdienstes,

• Mobilitätszentrale,

• Kiosk.

Ca. 300 - 500 nachgefragte Stellplätze machen die Ein-

7.3 Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs

richtung einer Fahrradstation sinnvoll. Eine wirtschaftliche Tragfähigkeit alleine aufgrund des Kerngeschäftes (Bewachung, Fahrradservice und Fahrradvermietung) ergibt sich in der Regel ab 1.000 Stellplätzen. Typische Standorte für Fahrradstationen sind Bahnhöfe von Städten mit einem gewissen Ein- und Auspendleraufkommen.

Fahrradservice-Station (Mobilstation)

Fahrradservice-Stationen beschränken sich auf ein Grundangebot und bieten Service-

leistungen und Fahradvermietungen an. Im Gegensatz zur Fahrradstation sind die Öffnungszeiten auf Kernzeiten begrenzt, so dass bewachtes Fahrradparken nur eingeschränkt angeboten werden kann. Für Nutzer, die das Angebot außerhalb dieser Zeiten nutzen möchten, muss daher ein Zusatzangebot in Form von Fahrradboxen etc. vorhanden sein.

Die Fahrradservice-Station ist überall dort einzusetzen, wo Serviceleistungen, insbesondere im Nachtransport, gefragt sind. Zur Angebotserweiterung und aus Gründen der Kostendeckung bietet sich die Kombination mit anderen Dienstleistungs- und Verkaufsangeboten (z.B. Kiosk) an. Speziell für den Freizeitverkehr sind auch saisonale Fahrradservice-Stationen an geeigneten Bahnhöfen und Haltepunkten sinnvoll.

Fahrradwache

Fahrradwachen sind bewachte Fahrradabstellanlagen ohne weitere Serviceleistungen. Die Fahrradabstellanlagen können sowohl in Gebäuden untergebracht sein, als auch als offene Anlage existieren.

Da Fahrradwachen durch die Einfriedung eines Grundstücks sehr schnell eingerichtet werden können und flexibel sind, können sie daher nicht nur an Bahnhöfen, sondern auch saisonal an anderen Orten mit hohem Radverkehrsaufkommen (z.B. an Badeseen etc.)

oder für Einzelveranstaltungen (Markt, Sportveranstaltungen etc.) installiert werden.

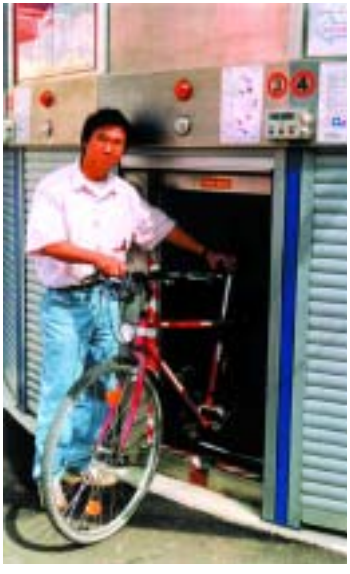
Automatisches Fahrradparken

Platzmangel an Bahnhöfen sowie möglichst geringe Personalkosten sind Gegebenheiten für

den Einsatz des automatischen Fahrradparkens. Diese Anlagen dienen als diebstahlsicheres Parkhaus, indem das Fahrrad in eine Übergabestation gestellt und anschließend automatisch eingelagert wird.

Automatische Fahrradparkanlagen lassen sich den räumlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen entsprechend anpassen. Sie sind bei einer Nachfrage von ca. 100 – 500 Bike&Ride-Nutzern pro Tag geeignet.

Neben Bahnhöfen stellen insbesondere im ländlichen Raum zentrale Umsteigehaltestellen und Endhaltestellen des ÖPNV interessante Ziele für Radfahrer dar. Daher haben sichere Fahrradabstellanlagen an diesen



Haltestellen eine große Bedeutung, zumal Fahrräder hier häufig über einen längeren Zeitraum abgestellt werden. Auf Diebstahl- und Witterungsschutz ist besonderer Wert zu legen.

Praxisbeispiel:
100 Radstationen in NRW

Mit dem Programm "100 Radstationen in Nordrhein-Westfalen" hat das

Radstation®

Land zusammen mit dem Landesverband des ADFC und der DB AG im Jahr 1995 bundesweit richtungsweisend einen maßgeblichen Impuls zur Schaffung von Bike&Ride-Anlagen gegeben. Neben der verkehrspolitischen Komponente zur Förderung der Mobilität im Umweltverbund beinhaltet dieses Projekt zusätzlich arbeitsmarktpolitische Aspekte, da diese umfangreichen Arbeiten mit der Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten von Langzeitarbeitslosen kombiniert werden.

Um dieses Projekt zügig umzusetzen und gleichzeitig einen landeseinheitlichen Qualitätsstandard zu sichern, wurde eine Entwicklungsagentur mit der Durchführung dieser Aufgabe betraut. Sie erarbeitete im Sinne eines Qualitätsprodukts ein landeseinheitliches Marketing- und Gestaltungskonzept und bietet Kommunen ein kostenloses Beratungsangebot zur Rea-

Praxisbeispiel: 100 Radstationen in NRW

lisierung der Bike&Ride-Anlagen an. Dieses Angebot stößt auf sehr große Resonanz. So sind in den letzten fünf Jahren insgesamt 34 Radstationen in

Betrieb gegangen, 25 sind in der Förderung und weitere sind in den kommenden Jahren geplant. Die größte Radstation befindet sich in der Stadt Münster mit 3.300 Stellplätzen und hat im Sommer 1999 ihren Betrieb aufgenommen.

Marketingkonzept

Das Produkt "Radstation" soll durch Qualität überzeugen. Es muss sich der Öffentlichkeit durch seinen Namen und durch ein überzeugendes, einheitliches Gestaltungskonzept einprägen. Zur Durchsetzung dieses Ziels wurde ein Marketingkonzept zur Einheitlichkeit im Erscheinungsbild und Gestaltung der Stationen, einheitlicher Preise und gesicherter Öffnungszeiten realisiert.

Der Markenname "Radstation" impliziert einen Standort an Haltepunkten des schienenbezogenen, öffentlichen Nahverkehrs und die Erfüllung von qualitativen Mindeststandards:

- *Angebot aller Kernfunktionen (Bewachung, Fahrradservice und Fahrradvermietung),*
- *7-Tage-Betrieb,*
- *verbindliche Öffnungszeiten,*
- *einheitliche Preisgestaltung und*
- *Übernahme des Gestaltungskonzeptes.*

Darüber hinaus bieten die jeweiligen Radstationen ein individuelles Ergänzungsangebot an. Dies umfasst z.B. folgende Komponenten:

- *Fahrradwaschanlage,*
- *Fahrradrecycling,*
- *Fahrradcodierung.*

Preisgestaltung

Um die Radstationen als Teil des täglichen Lebens zu etablieren ist es

wichtig, eine übersichtliche Preisgestaltung zu wählen und den Kostenrahmen so anzusetzen, dass sich jeder Kunde die Kosten leisten kann. Daher wurde für alle Radstationen ein einheitliches Preisgefüge für das Abstellen der Fahrräder entwickelt:

- *Tagesticket: 70 Cent,*
- *Monatsticket: 7 €,*
- *Jahresticket: 70 €.*

Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit zur Information der Bürgerschaft ist ein zentrales Instrument zur erfolgreichen Umsetzung des Programms "100 Radstationen in NRW". Sie erfolgt daher in zwei unterschiedlichen Facetten:

- *Die zentrale Öffentlichkeitsarbeit der Entwicklungsagentur regt Kommunen und Betreiber an, an ihrem Bahnhof eine Fahrradstation einzurichten. Gleichzeitig informiert sie über das Gesamtprojekt, plant gemeinsame (dezentrale) Events und stellt den einzelnen Radstationen Informations- und Werbematerial im corporate design zur Verfügung.*

- *Im Zuge lokaler Öffentlichkeitsarbeit informiert jede einzelne Radstation in ihrer Stadt durch lokale Aktionen, Teilnahmen an Fahrradaktionstagen, Werbemaßnahmen etc. und wirbt für die Nutzung der Radstation und dem damit verbundenen Mobilitätsangebot. Durch die Verwendung des corporate designs wirbt sie damit wiederum für das gesamte nordrhein-westfälische Mobilitätskonzept.*