

Fahrradstationen in Westfalen

Gebiet und Identität

Naturraum

Bevölkerung

Siedlung

Wirtschaft und Verkehr

Bildung, Kultur und Sport

Gesellschaft und Politik

Seit Mitte der 1990er Jahre hat sich die Angebotsqualität der **Bike&Ride**-Anlagen an vielen Bahnhöfen verbessert, da Fahrradparkhäuser einen sicheren und witterungsgeschützten Abstellplatz für Fahrräder bieten.

Als Vorbild für die Fahrradparkhäuser in NRW dienten die niederländischen „fietsenstalling“. Diese Fahrradparkhäuser sind meist an Bahnhöfen gelegen und verfügen zum größten Teil über mehr als 1000 Stellplätze. Schon allein aufgrund dieser Größenordnung sind die meisten niederländischen Fahrradstationen wirtschaftlich rentabel. Bis heute (2013) gibt es in den Niederlanden rund 100 Fahrradstationen, in denen mehr als 100000 Fahrräder täglich einen geschützten und sicheren Parkplatz finden.

In NRW ist das niederländische Niveau noch nicht erreicht, jedoch ist die Anzahl der Fahrradstationen allein in Westfalen inzwischen auf 46 gestiegen, so dass in NRW mit insgesamt 70 Radstationen ca. zwei Drittel aller Fahrradstationen in Deutschland anzutreffen sind (Stand 2014). Dies liegt nicht zuletzt daran, dass die NRW-Landesregierung im Jahr 1995 das Förderprogramm „100 Radstationen in NRW“ ins Leben gerufen hat. Bis 1995 waren lediglich drei Fahrradstationen in Westfalen vorzufinden. Die erste war die Fahrradstation am Hauptbahnhof in Lünen, die 1991 eröffnet wurde.

Die zukünftigen Aufgaben dieses Programms liegen in der Erhaltung und Ausbesserung der bestehenden Fahrradstationen sowie deren Netzwerkerweiterung. Hilfestellung erhalten die Kommunen und Betreiber, die eine Fahrradstation einrichten wollen, zudem über die Entwicklungsagentur des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Die durch Landesmittel geförderte Agentur hilft, standortorientierte und tragfähige Lösungen für Fahrradstationen zu finden, und verfolgt das Ziel, einheitliche Standards zu schaffen. Dazu gehören die Einheitlichkeit von Erscheinungsbild und Gestaltung sowie die Festlegung von

Qualitätsstandards. Das Marken- und Gestaltkonzept Radstation® ist das sichtbare Zeichen für das Netzwerk der Radstationen.



Kernfunktionen

Fahrradstationen bieten drei Kernfunktionen für den Nutzer an: Vorrangig ist das sichere und witterungsgeschützte Abstellen von Fahrrädern die wichtigste Qualität; die Fahrradvermietung sowie der Fahrradservice mit Pannenhilfe und Wartungsleistungen sind zwei weitere Funktionen, die jede Radstation aufweisen sollte. Zusätzliche Leistungen wie der Fahrkartenverkauf für die Deutsche Bahn, Hausmeisterdienste am Bahnhof oder Kurier-Gepäck-Service der DB AG bedeuten mehr Service für die Kunden und sind eine weitere, wünschenswerte Einnahmequelle für den Betreiber der Fahrradstation. Die Bahn AG könnte so ihre Serviceleistungen ohne große Aufwendungen deutlich erhöhen; besonders für eher kleinere bzw. peripher gelegene Bahnhöfe wäre dies ein guter Ansatz zur Attraktivitätssteigerung im Umweltverbund. Weitere Vorteile von Fahrradstationen an Bahnhöfen ist die Verbindung des Fahrrads mit ÖPNV-Angeboten, da dies mehr Kunden für die Bahn anlocken kann. Ein Problem der Fahrradstationen ist jedoch die Tatsache, dass sie eine Konkurrenz zur bahneigenen Fahrradvermietung darstellen.

Aus Sicht der Städte wird eine Fahrradstation, die oft unmittelbar am (Haupt-)Bahnhof liegt, als Aufwertung desselben angesehen. Zudem wird durch die Fahrradstation eine fahrradfreundliche Infrastruktur aufgebaut, die zu einem Imagegewinn der jeweiligen Stadt beiträgt. Im Sinne einer sich selbst verstärkenden Spiralkwirkung bedeutet dies, dass potenziell mehr Menschen auf das Transportmittel Fahrrad umsteigen und so Umweltbelastungen wie Stau, Lärm oder Abgase verringert werden können. Schwierigkeiten für die je-

weilige Stadt, die eine Fahrradstation plant, können Nutzungskonflikte bei den entsprechenden Gebäuden bzw. Flächen sein – z. B. mit Gastronomiebetrieben.

Die Finanzierung der Fahrradstationen wird nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz gefördert, sofern mehr als 100 Stellplätze an einem ÖPNV-Haltestelle entstehen. 85 % der Fördersumme übernimmt das Land Nordrhein-Westfalen, 15 % trägt die jeweilige Kommune. Fahrradstationen, die abseits von Haltestellen des ÖPNV liegen, können aus Mitteln der Stadterneuerung unterstützt werden.

Betrieb von Fahrradstationen

Die Betriebsformen von Fahrradstationen unterscheiden sich in privat und gemeinnützig geführte Unternehmen. Neben ihrem Betrieb haben gemeinnützige Fahrradstationen das Ziel, Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeiter zu bieten. Diese können z. B. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen oder „Arbeit statt Sozialhilfe“ beinhalten. Ein gemeinnütziges Modell ist die Fahrradstation Rheine, die mehrere Arbeitsplätze für Menschen mit Behinderungen bietet.

Hinsichtlich der Kapazitäten lassen sich vier Größenklassen voneinander unterscheiden (Abb. 1): Die privat geführte Station in Münster (3300 Stellplätze) und die gemeinnützig organisierte Station in Rheine (960) stellen die Spitzengruppe in Westfalen dar; Hamm (450) und Minden (442) repräsentieren ebenfalls sehr große Einrichtungen. Alle weiteren Fahrradstationen sind kleiner ausgelegt: 18 dieser Stationen bieten 200–400 Fahrrädern Platz, während die übrigen 24 Fahrradstationen Westfalens mit 60–199 Stellplätzen eher für eine geringere Nachfrage ausgelegt sind (Stand 2014).

Die kleineren Fahrradstationen verfügen daher nur über eine einfache (technische) Ausstattung mit Ständern, die jedem Fahrrad 1,5–2 m² Stellfläche bieten. Größere Fahrradstationen wie beispielsweise die Fahrradstation in Münster bieten

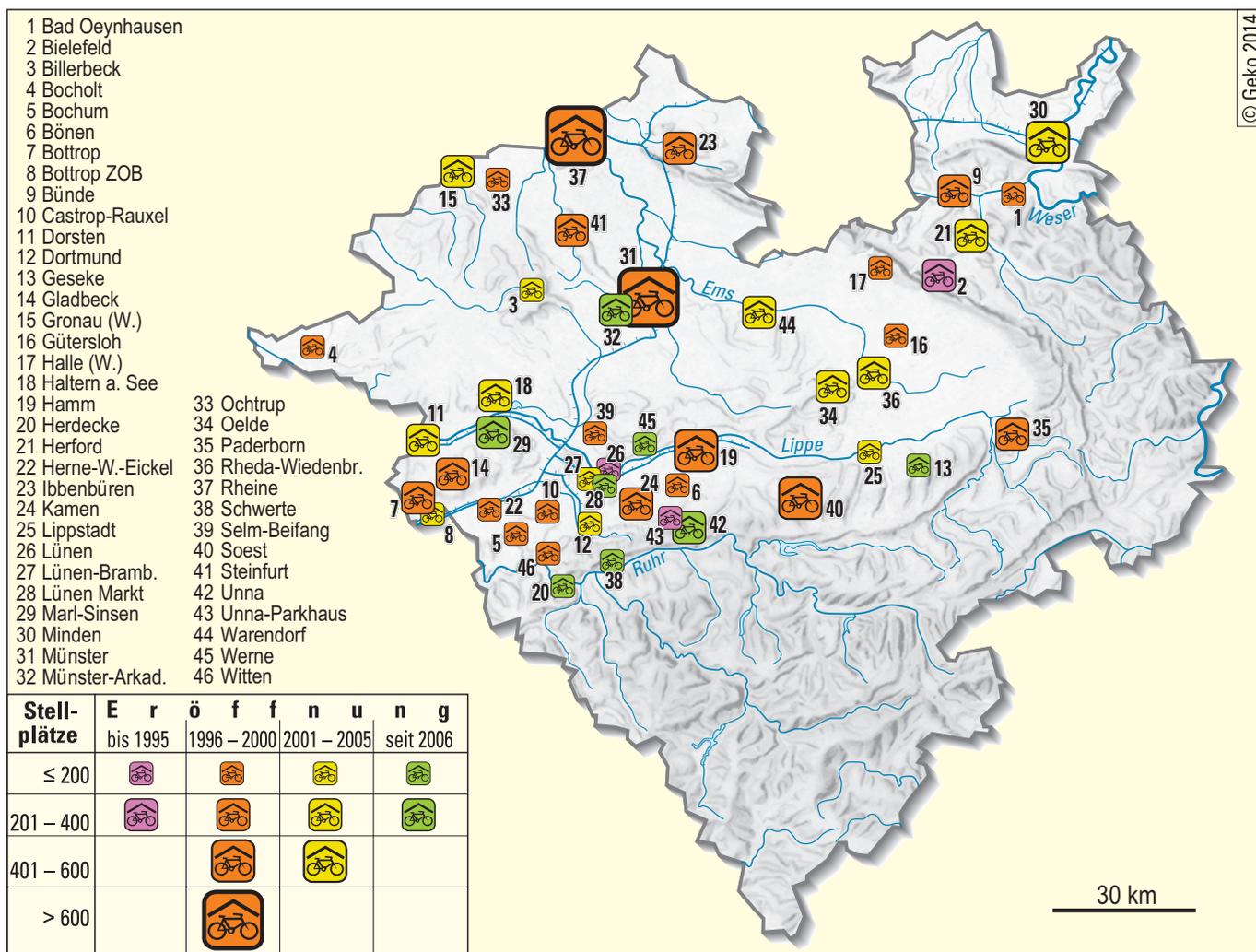


Abb. 1: Gründungsjahr und Stellplatzkapazitäten der 46 Fahrradstationen in Westfalen (Quelle: www.radstation-nrw.de)

sog. Doppelstockparker. Durch diese wird die Fläche der Station effizienter genutzt, so dass durchschnittlich für jedes Fahrrad lediglich 1 m² benötigt wird. Effizienzsteigernd ist zudem eine halbautomatische Zugangskontrolle, da so ein Zugriff auf die Fahrräder z. B. per Chip 24 Stunden pro Tag möglich ist, ohne dass die Radstation die ganze Zeit personell besetzt sein muss.

Die Öffnungszeiten der einzelnen Radstationen variieren, doch sind sie alle an die wochentäglichen Pendlerverkehrszeiten angepasst.

Hinsichtlich der Kostenstruktur liegen keine großen Unterschiede vor, da alle Fahrradparkhäuser, die an das Netz der Radstation[®] angeschlossen sind, im Jahr 2014 Gebühren in Höhe von 0,70 €/Tag, 7 €/Monat und 70 €/Jahr erheben. Lediglich zwei der 46 Fahrradstationen in Westfalen sind

diesem Konzept nicht angeschlossen (Dortmund, Geseke). Die Fahrradstation am Hauptbahnhof Dortmund erfüllt beispielsweise nicht alle Kriterien, die eine Radstation[®] aufweist, liegt aber dafür mit 0,50 €/Tag, 5 €/Monat und 50 €/Jahr preislich unter den Radstationen, die das Logo tragen. Der Platzbedarf ist hier so groß, dass die Stadt Dortmund 2013 einen Antrag auf Erweiterung der Radstation von 50 auf 170 bewachte Stellplätze beantragt hat.

Die Auslastung der Radstationen ist insgesamt jedoch ungleich. Die – wenn auch geringen – Kosten für einen sicheren Abstellplatz stoßen nicht allorts auf Akzeptanz, so dass manche Fahrradstationen nicht ausgelastet sind. Auch der Mikrostandort der Fahrradstation im unmittelbaren Bahnhofs-/ÖPNV-Umfeld kann die Frequentierung der

Fahrradstation beeinflussen; denn niemand nimmt gerne längere Wege als nötig in Kauf. Darüber hinaus ist die Stellplatzsuche bei einer hohen Belegung ein weiterer Nachteil, da sie oftmals wertvolle Zeit kostet.

Im Rahmen eines Fazits sind Fahrradstationen jedoch positiv zu bewerten, da Fahrräder witterungsgeschützt sowie diebstahl- und vandalismussicher und damit werterhaltend abgestellt werden können. Durch ergänzende Serviceleistungen wie beispielsweise Reparatur oder Radvermietung machen sie das Fahrrad zu einem attraktiven Verkehrsmittel. Darüber hinaus verfügen die jeweiligen Städte und Gemeinden durch die Einrichtung einer Radstation über einen sichtbaren „Anker“ im Bestreben einer nachhaltigen Stadtverkehrspolitik.