Fahrradparken an ÖV-Haltepunkten

Leitfaden

Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

IMPRESSUM

Fahrradparken an ÖV-Haltepunkten

Leitfaden Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen

team red Deutschland GmbH

Projektleiter und Autor: Thomas Möller

Mitwirkende: Thomas Böhmer, Axel Quanz, Benjamin Techen, Jörg Thiemann-Linden

Gestaltung: Colette Schwarte

Berlin 2017

Gefördert durch:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Das Forschungsvorhaben wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert.

EXKULPATION | team red ist bestrebt, auf eine sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern zu achten. Im Merkblatt M 19 des Bundesverwaltungsamtes (Bundesstelle für Büroorganisation und Bürotechnik) findet sich der Grundsatz, dass eine sprachliche Gleichstellung nicht zu Lasten der Verständlichkeit und Lesbarkeit von Texten gehen darf. Auf dieser Grundlage greift team red auf die Form des maskulinen Substantivs zur verallgemeinernden Bezeichnung von Frauen und Männern zurück, sofern sich keine geschlechtsneutralen Personenbezeichnungen finden lassen.

BILDNACHWEIS | alle Bilder von Jörg Thiemann-Linden, bis auf folgende: S. 13: Stadt Offenburg, S. 27: AWO Hamburg Dienste GmbH, S. 29 links oben: Thomas Möller, S. 41: mitte links und unten: Philipp Böhme, S. 51: AWO Hamburg Dienste GmbH, S. 53: Philipp Böhme, S. 54: Thomas Möller, S. 55: Thomas Möller, S. 56: Kienzler Stadtmobiliar GmbH, S. 57: Stadt Offenburg

INHALT

1.	**Schlussfolgerungen für erfolgreiche Betreiberkonzepte**		**4**
2.	**Einleitung**		**6**
3.	**Grundlegende Fragen für die Betreibersuche**		**8**
	3.1	Formen von zugangsgesicherten Abstellanlagen	9
	3.2	Ziele und Motive für Einrichtung und Betrieb einer zugangsgesicherten Fahrradabstellanlage	14
	3.3	Zusammenspiel von Betreibersuche und Planung	16
4.	**Inhalte eines Betreiberkonzeptes**		**20**
	4.1	Serviceangebot und -qualität	21
	4.2	Konzept für den Betrieb	26
	4.3	Wirtschaftsplan	35
5.	**Akteure und rechtliche Rahmenbedingungen**		**38**
	5.1	Trägerschaft der zugangsgesicherten Abstellanlage	39
	5.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	40
	5.3	Typische Betreibermodelle und potenzielle Betreiber	44
6.	**Gute Praxisbeispiele:**		**50**
	6.1	Radstation in Hamburg-Bergedorf	51
	6.2	Radstation in Mülheim an der Ruhr	52
	6.3	Bike+Ride-Programm in Hamburg	53
	6.4	Sammelschließanlage in Plön	54
	6.5	Fahrradraum in Schwaan	54
	6.6	Fahrradboxen in Rostock	55
	6.7	Fahrradboxen in Berlin	56
	6.8	Automatisiertes Fahrradparkhaus in Offenburg	57
7.	**Verzeichnisse**		**58**
	7.1	Abkürzungen	59
	7.2	Literatur	59

1. Schlussfolgerungen für erfolgreiche Betreiberkonzepte

1. Eine Definition der Ziele für Errichtung und Betrieb einer zugangsgesicherten Abstellanlage ist notwendig, um eine Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und ideellen Zielen für das Betreiben treffen zu können.

2. Der Standort einer zugangsgesicherten Fahrradabstellanlage ist entscheidend für die Akzeptanz durch heutige und zukünftige radfahrende ÖV-Kundinnen und -Kunden. Bei einer Fahrradstation muss der Standort auch attraktiv für das Betreiben der weiteren angebotenen Dienstleistungen sein. Eine Machbarkeitsstudie sollte die Abhängigkeiten zwischen Lage, lokalen Bedingungen, Kapazität und Servicepotenzial berücksichtigen.

3. Von der Wirtschaftlichkeit des Betreibermodells hängt es ab, ob Gebäude, Raum oder Fläche an einen Betreiber vermietet werden können, eine Konzession vergeben wird oder der Betrieb als Dienstleistung beauftragt werden muss. Entsprechend muss eine Prognose zur Wirtschaftlichkeit bereits vor der Ausschreibung erstellt werden.

4. Fahrradboxen und Sammelschließanlagen können in der Regel wirtschaftlich betrieben werden, da der hiermit in Zusammenhang stehende Personaleinsatz gering ist. Voraussetzung ist eine hohe Auslastung durch Dauernutzer und eine auf die Betriebskosten abgestimmte Nutzungsgebühr. Bei einem hohen Nachfragedruck und beschränktem Angebot sind Nutzungsgebühren durchsetzbar, die eine (teilweise) Refinanzierung der Investitionskosten ermöglichen.

5. Fahrradstationen mit zusätzlichem Serviceangebot lassen sich langfristig wirtschaftlich betreiben. Dies gelingt, wenn der Personaleinsatz durch ein automatisiertes Zugangssystem weitgehend auf übliche Servicezeiten für die ergänzenden Dienstleistungen beschränkt werden kann. Für diese muss ein großer Kundenkreis über die reinen Parkkunden hinaus vorhanden sein.

6. Für eine zugangsgesicherte Fahrradabstellanlage kommen verschiedene öffentliche, private und soziale Betreiber in Frage. Durch eine Markterkundung können diese ausfindig gemacht und nach ihrem Interesse und standortbezogenen Bedürfnissen befragt werden.

7. Gute Erreichbarkeit für neue Kundinnen und Kunden, Kundenfreundlichkeit, ein einfach bedienbares Zugangssystem, attraktives Marketing und eine engagierte Betriebsleitung sind wesentliche Erfolgsfaktoren für den Betrieb.

2. Einleitung

Wofür zugangsgesichertes Fahrradparken an ÖV-Haltepunkten?

Radfahren und Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) ergänzen sich besonders auf mittleren und längeren Strecken hervorragend. Während das Fahrrad als individuelles Verkehrsmittel jede Quelle und jedes Ziel auf kurzem Weg sehr gut erschließt, sichern Bahn und Bus die längeren Linienwege.

Die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖV geschieht entweder durch die Mitnahme des Fahrrades im ÖV, die Nutzung eines am Haltepunkt stationierten öffentlichen Mietrades oder durch das Abstellen des privaten Fahrrades an einem Haltepunkt. In diesem Leitfaden geht es um das am weitesten verbreitete Parken des privaten Fahrrades an ÖV-Haltepunkten.

Wer sein Fahrrad an einem ÖV-Haltepunkt abstellt, möchte es nach der Rückkehr selbstverständlich unversehrt wieder vorfinden. Fahrraddiebstahl und Vandalismus sind in Deutschland jedoch ein ernstes Problem. Die Kriminalstatistik weist pro Jahr über 300.000 gemeldete Fahrraddiebstähle aus, wobei die Dunkelziffer hoch ist. Die Auswertungen des ADFC-Fahrradklima-Tests belegen, dass Fahrraddiebstahl als eines der gravierendsten Probleme angesehen wird und sicheres Fahrradparken ein wichtiges Handlungsfeld kommunaler Radverkehrspolitik ist. Dies gilt besonders für größere Städte.

Die von den Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommene Unsicherheit der Fahrräder vor Diebstahl und Vandalismus konterkariert die durch viele Kommunen initiierten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung.

Erfolgreiche Konzepte der Radverkehrsförderung sollten daher Lösungen für das zugangsgesicherte Fahrradparken beinhalten, die diesen Herausforderungen begegnen.

Ziele des Leitfadens

Dieser Leitfaden dient als Hilfestellung, um das optimale Betreiberkonzept für eine zugangsgesicherte Abstellanlage in Abhängigkeit von lokalen Strukturen zu entwickeln. Zusätzlich soll er die Suche nach einem qualifizierten Betreiber unterstützen. Die Fragen der Standortsuche, Dimensionierung, baulichen Realisierung und Ausstattung werden nur insoweit betrachtet, als sie relevant für ein Betreiberkonzept sind. Vor einer Festlegung und Umsetzung baulicher Details sollte das Betreiberkonzept erarbeitet sein, um Abhängigkeiten zwischen Betrieb und Infrastruktur frühzeitig zu berücksichtigen.

Der Leitfaden richtet sich an...

- Kommunen, die Angebote für sicheres Fahrradparken an ÖV-Haltestellen schaffen wollen
- Verkehrsverbünde oder ÖV-Unternehmen als Initiatoren, die von einer Verknüpfung Öffentliche Verkehrsmittel – Fahrrad profitieren
- Interessenten und potenzielle Betreiber von zugangsgesicherten Abstellanlagen
- Landesministerien, die Förderprogramme auflegen und Fördermittel bereitstellen
- Banken als Kreditgeber

Durch ein geeignetes Betreiberkonzept wird das Erreichen der primären Ziele einer zugangsgesicherten Abstellanlage unterstützt, d. h. im Sinne des Nationalen Radverkehrsplans die Förderung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖV und des Radverkehrs im Allgemeinen. Der Leitfaden dient dazu, Betreiberkonzepte zu verbreiten, die einerseits einen guten Service für Kundinnen und Kunden bieten und andererseits für den Betreiber eine optimale Wirtschaftlichkeit sicherstellen.

3. Grundlegende Fragen für die Betreibersuche

Kommunen oder andere Initiatoren, die eine zugangsgesicherte Fahrradabstellanlage errichten wollen, stehen bei einer entsprechenden Projektentwicklung vor der Frage, wer diese Anlage nach ihrer Fertigstellung betreiben soll. Potenzielle Betreiber werden im Kapitel 4 genannt. Vor der Betreibersuche und -auswahl ist es für Kommunen jedoch wichtig, einige grundlegende Fragen zu klären.

- Wie soll die zugangsgesicherte Abstellanlage beschaffen sein?
- Welche Ziele sollen mit dem Betreiben der Abstellanlage erreicht werden?
- Wie spielen Planung der Anlage und Betreibersuche zusammen?

Hilfestellungen zur Beantwortung dieser Fragen finden sich in den folgenden Unterkapiteln.

3.1 Formen von zugangsgesicherten Abstellanlagen

Zugangsgesicherte Fahrradabstellanlagen gibt es in verschiedenen Formen, die sich funktional durch die Zahl der Abstellplätze, durch die Art des Zugangs und den Umfang zusätzlicher Services unterscheiden. Im Folgenden werden die Eigenschaften der wichtigsten Formen erläutert.

Fahrradbox

Eine Fahrradbox ist die kleinste Raumeinheit für zugangsgesichertes Fahrradparken und in der Regel für ein einzelnes Fahrrad ausgelegt. Verschiedene Hersteller bieten modulare Systeme als Einzelbox, Doppelgarage und beliebig anbaubaren weiteren Einzelboxen an. Produkte mit einer festen Anzahl von Boxen werden als Einheit geliefert. Die meisten Fahrradboxen sind für eine Aufstellung im Freien konzipiert und bieten vollständigen Witterungsschutz für das Fahrrad. Viele Modelle können zudem mit Elektroanschluss zur Aufladung von Pedelec-Akkus ausgestattet werden. Aufgrund der relativ großen Grundfläche (mindestens 80 cm * 200 cm) zuzüglich der Erschließungsflächen nehmen Boxen viel Raum pro abgestelltem Fahrrad ein. Fahrradboxen zur Aufhängung von Fahrrädern oder doppelstöckige Fahrradboxen sparen Grundfläche, sind aber auch schwieriger zu bedienen.

Fahrradboxen zwischen Bahnsteig und Radweg

Fahrradboxen werden in der Regel fest vermietet und bieten damit ein sehr verlässliches Angebot. In aktuellen Modellen können gleichzeitig noch Fahrradhelm, Gepäcktaschen und Regenbekleidung aufgehängt werden. Ohne Überdachung aufgestellte Fahrradboxen bieten dafür keinen Witterungsschutz während des Einschließens und zum Umkleiden. Sie sind nicht flexibel, um ggf. Mehrfachnutzungen zuzulassen. Fahrradanhänger oder besonders lange oder breite Sonderfahrräder (z. B. Transporträder) lassen sich in Standardboxen nicht unterbringen.

Fahrradboxen sind für eine dauerhafte Vermietung ein sehr komfortables Angebot und lassen sich einfach betreiben.

Sammelschliessanlage

Als Sammelschließanlagen werden alle Fahrradräume bezeichnet, die durch eine Tür mit Schloss gesichert werden und damit nur für einen beschränkten Nutzerkreis zugänglich sind. Diese Fahrradräume können in unterschiedlicher Weise ausgebildet sein, z. B. als Metallkäfige oder Glaspavillons. Sie können zudem in vorhandenen Gebäuden integriert werden. Je nach der Bauart werden sie auch als Fahrradkäfig, Fahrradgarage, Fahrradraum, Fahrradparkhaus oder anders bezeichnet.

Sammelschließanlage in Hamburg

Sammelschließanlagen können fertig von Stadtmöblierungsherstellern bestellt oder individuell angefertigt werden. Die Anzahl der Fahrradstellplätze hängt vorrangig von den Maßen des Raumes und der Ausstattung mit Abstellanlagen ab. Durch abwechselnde Hochtief-Einstellung kann die Anzahl

deutlich gesteigert werden. Bei ausreichender Lichtraumhöhe können Doppelstockparker eingesetzt und damit die Kapazität weiter erhöht werden. Auch bei Sammelschließanlagen muss ausreichend Erschließungsfläche eingeplant werden, um das Ein- und Ausparken sowie die gleichzeitige Nutzung durch mehrere Personen zu ermöglichen. In der Regel wird eine Sammelschließanlage zusammen mit dem Fahrrad betreten und von innen erschlossen. Es gibt jedoch auch besonders platzsparende Anlagen mit breiten Schiebetoren, wo jedes Fahrrad einzeln von außen eingestellt und entnommen wird und die Erschließungsfläche entsprechend außen liegt.

Mit der Stellplatz- und Nutzerzahl steigt das Risiko eines missbräuchlichen Zugangs. Deswegen sollte die Kapazität begrenzt sein. Bei hohem Stellplatzbedarf können mehrere Sammelschließanlagen mit jeweils separatem Eingang und Schließsystem angeboten werden. Diese sollten dann bedarfsgerecht auf verschiedene Zugänge zu den ÖV-Stationen verteilt werden.

Sammelschließanlagen bieten einen deutlichen Sicherheitsgewinn gegenüber offen zugänglichen Anlagen und sparen Platz und Investitionskosten gegenüber Fahrradboxen.

Fahrradstation

Als Fahrradstationen werden Einrichtungen bezeichnet, die über eine große Anzahl von zugangsgesicherten Fahrradabstellplätzen verfügen und darüber hinaus weitere Dienstleistungen anbieten. Als Kerndienstleistungen gelten neben dem Parken ein Fahrradreparaturservice sowie die Vermietung von Fahrrädern. Fahrradstationen können zu Dienstleistungszentren rund um das Fahrrad entwickelt werden, die unterschiedlichsten Service mit Bezug zum Fahrrad anbieten:

- Beratung und Information
- Verkauf von Fahrrädern
- Verkauf von Ersatzteilen und Zubehör
- Druckluftpumpe
- Fahrradwäsche
- Fahrradcodierung
- Fahrradkurierdienste
- Lademöglichkeiten von Pedelec-Akkus

Fahrradstation in Freiburg

Weitere Dienstleistungen können betreiber- oder standortbezogen dazu kommen und die Wirtschaftlichkeit einer Fahrradstation verbessern.

Fahrradstationen sind durch die baulichen Gestaltungsmöglichkeiten besonders für das sichere Abstellen einer großen Zahl von Fahrrädern geeignet. Der Bedarf ergibt sich häufig an wichtigen Bahnhöfen größerer Städte. Durch die in einer Fahrradstation angebotenen zusätzlichen Dienstleistungen erweitert sich die Zielgruppe und steigt die Attraktivität für die Kunden.

Fahrradboxen in Bernau

Fahrradboxen in Rudersberg

Sammelschließanlage in Schwerte

Sammelschließanlage in Schwerte innen

Radstation in Münster

Radstation in Freiburg

Radstation

Der Begriff der Fahrradstation und deren Realisierung wurden geprägt durch das Förderprogramm „100 Fahrradstationen“, das 1995 vom Land Nordrhein-Westfalen (NRW) aufgelegt wurde. Der Begriff „Radstation“ wurde in diesem Zuge von der beim ADFC NRW angesiedelten Entwicklungsagentur markenrechtlich als Word-Bild-Marke geschützt. Das bedeutet, die Wort-Bild-Marke darf nur mit einer Lizenz des ADFC NRW genutzt werden, der Begriff Radstation darf jedoch frei verwendet werden.

Die Nutzung der Wort-Bild-Marke soll in ein Gestaltungskonzept eingebunden werden, das von der Entwicklungsagentur definiert wurde. Dazu gehören auch urheberrechtliche geschützte Wort-Bild-Schöpfungen zu den Einzeldienstleistungen Bewachung, Verleih, Service, Information, Kurier, Waschanlage und Codierung.

Der Lizenznehmer verpflichtet sich zur Einhaltung der nachfolgend genannten Qualitätsmerkmale:

- witterungs- und diebstahlgeschützte Parkmöglichkeit für mindestens 100 Fahrräder,
- Vermittlung von Leihfahrrädern,
- Fahrrad-Reparaturservice,
- verbindliche Mindestöffnungszeiten für das Fahrrad-Parken Montag bis Samstag von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr.
- Soweit ein geeignetes automatisches Zugangskontrollsystem (z. B. mit Chipkarte) Dauerkunden ständig Zugang zum Fahrradparkhaus gewährt, genügt eine regelmäßige Öffnungszeit Montag bis Freitag von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr, abzüglich einer angemessenen Mittagspause. Das Zugangskontrollsystem muss dann allerdings so ausgelegt sein, dass auch in den Spitzenzeiten des automatisierten Betriebes keine Wartezeiten auftreten. Weiterhin muss das System hinreichenden Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Belästigungen bieten (z. B. durch Vereinzelung beim Zugang in Verbindung mit Kameraüberwachung/-aufzeichnung).

Nähere Auskünfte erteilt die Landesgeschäftsstelle des ADFC Nordrhein-Westfalen.

Radstation in Mühlheim a.d. Ruhr

Automatische Anlage

Automatische Fahrradparkanlagen nehmen den Kundinnen und Kunden das Ein- und Ausparken des Fahrrades ab und sparen durch die kompakte, automatisierte Lagerung der Fahrräder über mehrere Etagen sehr viel Platz. Es wurden bereits verschiedene Technologien entwickelt, von denen sich inzwischen einzelne in der Praxis bewährt haben:

In Offenburg ist seit 2013 eine automatische Fahrradparkanlage mit 120 Plätzen in Betrieb, in der die Fahrräder in beweglichen Boxen auf fünf oberirdischen Ebenen geparkt werden. Dadurch, dass im Erdgeschoss 12 Boxen gleichzeitig bedient werden können, sind die Warte- und Zugriffszeiten sehr gering. Mehr Informationen dazu finden sich im entsprechenden Praxisbeispiel.

Der große Vorteil der Anlagen liegt in ihrer Kompaktheit. Auf kleiner Fläche lassen sich viele Stellplätze realisieren. Sie ersparen den Nutzerinnen und Nutzern außerdem das Betreten einer möglicherweise als Angstraum empfundenen Fahrradstation oder Sammelschließanlage. Eine oberirdische Anlage kann mit einer architektonisch anspruchsvollen Gestaltung zu einem Hingucker im Bahnhofsumfeld werden.

Offenburg: Automatische Fahrradparkanlage

3.2 Ziele und Motive für Einrichtung und Betrieb einer zugangsgesicherten Fahrradabstellanlage

Das primäre Ziel einer zugangsgesicherten Fahrradabstellanlage ist es, ein kostengünstiges und sicheres Stellplatzangebot für Radfahrende anzubieten, um das eigene Fahrrad sicher an einem ÖV-Haltepunkte abstellen zu können und dabei vor Diebstahl und Vandalismus zu schützen. Damit dient eine zugangsgesicherte Fahrradabstellanlage gleichzeitig dem Erreichen weiterer Ziele, die auch als Motivation für deren Einrichtung und Betrieb gesehen werden können:

Delft, Niederlande

Radverkehrsförderung

Sicheres Abstellen macht das Radfahren zum Bahnhof für Pendlerinnen und Pendler erst zu einer realistischen Option. Insbesondere die Nutzung hochwertiger Fahrräder oder Pedelecs ist ohne die Aussicht auf ein sicheres Abstellen nicht zu erwarten. Zugangsgesicherte Abstellanlagen ermöglichen damit auch das Zurücklegen weiterer Strecken zum bzw. vom ÖV-Haltepunkt, als das mit minderwertigen Fahrrädern der Fall ist.

Die verstärkte Nutzung hochwertiger und vor allem vorschriftsgemäß ausgestatteter Fahrräder mit funktionstüchtiger Beleuchtung, Bremsen etc. ist auch ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Häufig werden mängelbehaftete Alträder, sogenannte „Bahnhofsfahrräder“, verwendet, um das Diebstahl- und Vandalismusrisiko zu minimieren.

Eine Fahrradstation kann auch als Leuchtturm der kommunalen Radverkehrsförderung dienen. Ein Dienstleistungszentrum mit weiteren Service-Angeboten rund um das Fahrrad, gut sichtbar an zentraler Stelle, bildet ein lokales Aushängeschild. Diese positive Wirkung ergänzt das zusätzliche Dienstleistungsangebot für Radfahrerinnen und Radfahrer.

Neuss

Bahnkundinnen und -kunden gewinnen

Wer vom Pendeln mit dem Auto auf die Kombination Fahrrad und ÖV umsteigt, ist ein zusätzlicher Kunde für Bus oder Bahn. Demzufolge haben die Bahn- oder Busunternehmen ein großes Interesse an der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen. Durch die öffentliche Finanzierung des ÖPNV liegt ein Anreiz zur Kundengewinnung auch bei den Aufgabenträgern Land für den SPNV oder den Kreisen für den Busverkehr. Entsprechend schließt die Investitionsförderung für den ÖPNV in einigen Ländern auch den Bau von Radstationen ein. Die Niederlande, wo knapp die Hälfte der Bahnfahrenden das Fahrrad auf dem Weg zum Bahnhof nutzt, zeigen das große Potenzial.

Bahnhofsaufwertung

Häufig werden Fahrradstationen mit der Aufwertung von Bahnhöfen bzw. Bahnhofsumfeldern kombiniert. Der Zusammenhang ergibt sich zu allererst durch die stärkere Nutzung und damit eine Belebung des Bahnhofs. Zusätzliche Service-Einrichtungen, die nicht nur von ÖV-Kundinnen und -Kunden genutzt werden, erhöhen die Frequentierung des Bahnhofs weiterhin.

Die Ordnung des Fahrradparkens bedeutet ebenfalls eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Ungeordnet abgestellte Fahrräder stellen häufig nicht nur einen optischen Mangel dar, sondern schränken auch die barrierefreie Nutzung des öffentlichen Raumes ein. Zugangsgesicherte Abstellanlagen lösen dieses Problem alleine jedoch nicht. Um das ungeordnete Parken zu verhindern, müssen immer ausreichend viele offen zugängliche Abstellplätze mit Anschließmöglichkeiten, möglichst nahe an den wichtigen Bahnsteigzugängen, vorhanden sein. Gleichzeitig ist es erforderlich, in regelmäßigen Abständen herrenlose Fahrräder zu entfernen.

Beschäftigungsförderung

Die Beschäftigungsförderung ist bei vielen Fahrradstationen mit personeller Besetzung traditionell ein Hauptmotiv und Ziel. Die Fahrradstationen bieten Arbeitsgelegenheiten des Jobcenters (sogenannte 1-Euro-Jobs), die der Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt dienen, und leisten damit eine wichtige integrative Aufgabe. Entsprechend wird in diesen Fahrradstationen auf Handarbeit gesetzt; automatisierte Prozesse werden vermieden. Dies kann einerseits kundenfreundlich sein, z. B. wenn das Fahrrad wie an einer Garderobe abgegeben und wieder abgeholt wird. Es kann aber auch unkomfortabel sein, wenn z. B. keine Abbuchung vom Bankkonto möglich ist.

Fahrradstation in Elmshorn

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit ist besonders bei privaten Betreibern ein wichtiges Ziel. Die zugangsgesicherte Fahrradabstellanlage soll ein positives Betriebsergebnis bringen. Demzufolge wird der Betrieb auf möglichst hohe Prozesseffizienz ausgerichtet, da Personalkosten im Rahmen des operativen Betriebs als wesentlichster Kostenfaktor anzusehen sind.

Eine hohe Kostendeckung im operativen Betrieb ist auch für die Kommune bzw. den Träger der Abstellanlage wichtig, damit möglichst keine Zuschüsse zum Betrieb gezahlt werden müssen, sondern ggf. durch Miet- oder Pachtzahlungen die Investitionskosten refinanziert werden können.

Ein attraktiver Standort spielt bei der Erschließung weiterer Einnahmen durch zusätzliche Dienstleistungen eine entscheidende Rolle. Die Geschäftsmodelle sind je nach standortbezogenen Rahmenbedingungen sehr unterschiedlich.

Fahrradstation in Lörrach

3.3 Zusammenspiel von Betreibersuche und Planung

Abwägung und Priorisierung der Ziele

Zunächst sollten die Ziele, die mit der Einrichtung einer zugangsgesicherten Fahrradabstellanlage verfolgt werden (siehe Kapitel 2.2), definiert und priorisiert werden. Besonders wichtig sind folgende Fragen:

- Ist die Einrichtung einer Fahrradstation ein hohes politisches Ziel im Sinne der Radverkehrsförderung, dem andere Ziele wie z. B. die Wirtschaftlichkeit untergeordnet werden?
- Ist die Wirtschaftlichkeit des Betriebs, d.h. die garantierte Zuschussfreiheit des Betriebs von hohem Interesse oder müssen gar Mietzahlungen finanziert werden?
- Spielt das Ziel der Beschäftigungsförderung eine wesentliche Rolle?

Meckenheim

Machbarkeitsstudie zu Standort, Kapazität und Serviceniveau

Wesentliche Rahmenbedingungen müssen vor der Betreibersuche geklärt werden. Dazu sollte eine Machbarkeitsstudie angefertigt werden, die zu folgenden Fragen Empfehlungen abgibt:

- Standort: Welche Standorte kommen in Frage, welcher Standort ist attraktiv für die Nutzenden und einen potenziellen Betreiber (Lage, Fläche, Besitzverhältnisse, Verfügbarkeit, Erschließungsaufwand, Bebaubarkeit, Kosten, etc.)?
- Kapazität: Wie hoch ist der zu erwartende Bedarf für zugangsgesicherte Abstellanlagen (Verhältnis zu bestehenden / zu schaffenden offenen Abstellanlagen)?
- Serviceniveau: Welche zusätzlichen Serviceleistungen sollen angeboten werden (Pannenhilfe, Fachwerkstatt, Ersatzrad, Fahrradvermietung, Verkauf, Information, etc.)?

Das Serviceniveau sollte möglichst erst nach der Markterkundung festgelegt werden oder die Markterkundung in die Machbarkeitsstudie einbezogen werden.

Markterkundung

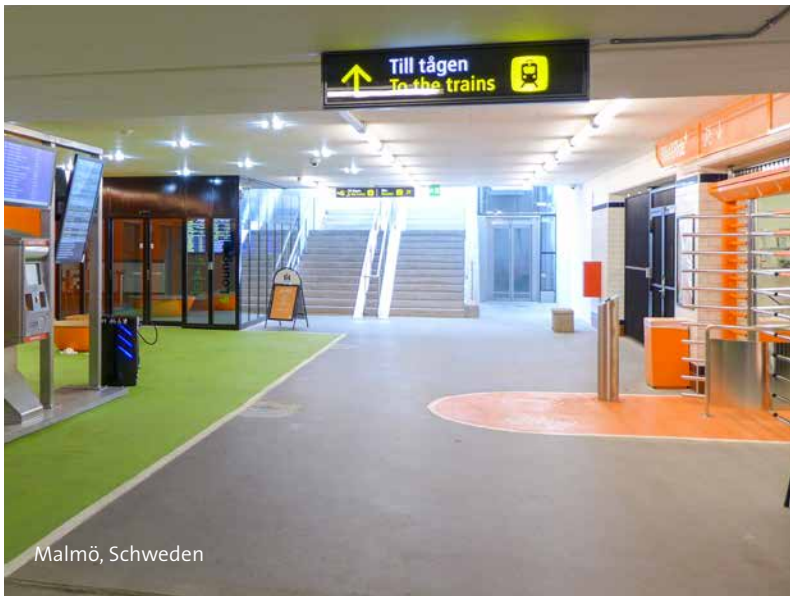
Als Vorarbeit für eine Ausschreibung der Betreiberschaft sollte der Markt ausgiebig erkundet werden, um realistische Leistungsanforderungen zu stellen und um potenzielle Betreiber gezielt anzusprechen. Dabei sollten folgende Punkte geklärt werden:

- Mögliche Betreiber (Fahrradgewerbe, Gewerbe / Dienstleister im Bahnhofsumfeld, Parkraumgesellschaft, Verkehrsunternehmen/-verbund, soziale Träger, etc.) in der Stadt und in nahe gelegenen Städten identifizieren
- Wettbewerbssituation für Hauptserviceleistungen (Anzahl / Auslastung Fahrradwerkstätten, Nachfrage / Anbieter Mieträder, Anzahl / Größe Fahrradhändler)
- Potenzial für weitere Dienstleistungen / Einnahmequellen (Tourist-Info, Geführte Radtouren, Kiosk, Kurierdienst, Paketannahme, Öffentliches WC, etc.)

Sofern im Rahmen der Markterkundung intensive Gespräche mit potenziellen Betreibern geführt werden sollen, muss vorab deren Verträglichkeit mit dem Vergabeverfahren geprüft werden.

Gent, Belgien

Meckenbeuren



Malmö, Schweden

Miltenberg

Genf, Schweiz

Ausschreibung und Vergabe

Um eine rechtssichere Ausschreibung und Vergabe einer zugangsgesicherten Fahrradabstellanlage zu gewährleisten, sollte das für Vergabe zuständige Amt bzw. die zuständige Abteilung frühzeitig einbezogen werden. Es gibt zahlreiche Fragen, die mit dem europäischen und nationalen Vergaberecht und anderen Rechtsnormen abzugleichen sind (siehe Kapitel 4.2). Auch länder-spezifische Regelungen müssen berücksichtigt werden. Dabei sind u.a. folgende Punkte zu prüfen:

Leistungsbeschreibung

- Welche Vorgaben werden hinsichtlich des Leistungskatalogs und des Tarifsystems gemacht?
- Welche Leistungen sind vom ausschreibenden Träger zu erbringen?
- Werden Räumlichkeiten kostenlos zur Verfügung gestellt?
- Wer ist für die Anschaffung und Instandhaltung des Inventars verantwortlich?
- Über welchen Zeitraum soll die Betreiberschaft festgelegt werden?

Ausschreibungsverfahren

- Wer trägt das wirtschaftliche Risiko des Betriebs?
- Ist mit einem Gewinn oder mit einem Verlust beim Betrieb zu rechnen?
- Handelt es sich um einen Dienstleistungsauftrag oder eine Dienstleistungskonzession?
- Welche Schwellwerte und Wertgrenzen sind zu beachten?
- Wie weit darf eine Markterkundung gehen, ohne das Vergabeverfahren zu beeinflussen?
- Welche Fristen und Vorgaben zur Veröffentlichung sind einzuhalten?

Auswahlkriterien und Vertragsverhältnis

- Welche Anforderungen werden an die Kompetenz des Betreibers und die Qualifikation der Mitarbeiter gestellt?
- Welche Regelungen gelten für das einzusetzende Personal hinsichtlich Mindestlohn und Beschäftigungen nach dem Sozialgesetzbuch?
- Dürfen einzelne Dienstleistungen unterbeauftragt werden?

Die Antworten hängen unter anderem von der Dimensionierung der Abstellanlage und den Spezifika des Standortes ab und beeinflussen die Beteiligung möglicher Bieter. Um alle Fragen rechtssicher zu klären, ist die Einbeziehung einer Beratungsstelle oder einer Fachanwältin / eines Fachanwaltes zu empfehlen.

4. Inhalte eines Betreiberkonzeptes

Wer eine zugangsgesicherte Abstellanlage betreiben möchte, sollte zunächst ein geeignetes Betreiberkonzept ausarbeiten. An erster Stelle dient dieses Konzept dem Betreiber dazu, einen zuverlässigen und wirtschaftlichen Betrieb zu planen und sicherzustellen.

Im Ausschreibungsverfahren kann die Übergabe eines entsprechenden Konzepts vom Betreiber verlangt werden. Es dient dann als Verhandlungs- und später als Vertragsgrundlage. Im Betreiberkonzept müssen Antworten auf folgende Fragen gegeben werden:

- Welcher Service wird in welcher Qualität angeboten?
- Wie wird der Betrieb der zugangsgesicherten Abstellanlage organisiert?
- Wie rechnet sich der Betrieb der zugangsgesicherten Abstellanlage?

Hinweise zur Beantwortung dieser Fragen finden sich in diesem Kapitel.

4.1 Serviceangebot und -qualität

Das Serviceangebot in Bezug auf das zugangsgesicherte Fahrradparken kann sich in verschiedenen Punkten unterscheiden. Die Servicequalität betrifft dabei alle Leistungen mit direktem Kundenkontakt, auch das eigentliche Fahrradparken.

Stellplatzgarantie und Reservierung

Beim Fahrradparken ist die Garantie für zahlende Kundinnen und Kunden, einen freien Stellplatz zu finden, ein wesentliches Qualitätsmerkmal. Durch die Vergabe fester Stellplätze können die Suche eines freien Stellplatzes vermieden und das spätere Wiederfinden des Fahrrades erleichtert werden. Bei großen Anlagen können dadurch auch Differenzierungen bei den Stellplätzen erfolgen:

- Stellplätze eingangsnah oder eingangsfern
- unterer Stellplatz / oberer Stellplatz im Doppelstockparker
- Frauenparkplätze
- Sonderparkplätze

Die unterschiedliche Attraktivität der Stellplätze kann sich bei einer festen Vergabe auch in einem differenzierten Preis niederschlagen.

Fahrradannahme und Ausgabe: Garderobenprinzip

Die Suche nach einem Stellplatz kann den Kundinnen und Kunden auch durch Übergabe nach dem Garderobenprinzip abgenommen werde. Bei personell besetzten Fahrradstationen gibt es einige, bei denen das Personal dem Kunden das Fahrrad bereits am Eingang abnimmt und dort auch wieder zurückgibt. Das erhöht die Sicherheit für die geparkten Fahrräder und ermöglicht außerdem die Nutzung von Räumlichkeiten, die für ein Betreten und Bedienen durch die Nutzer zu eng oder unübersichtlich sind.

Dafür ist die Zugänglichkeit für die Kunden auf die Servicezeiten beschränkt. Zu Zeiten mit hoher Kundenfrequenz kann es zu erheblichen Wartezeiten kommen. Weiter ist zu beachten, dass der zusätzliche Personaleinsatz, der bei dem Garderobenprinzip erforderlich ist, zu erhöhten Personalkosten führt, die in der Regel nicht durch die Einnahmen für das gesicherte Fahrradparken refinanziert werden können.

Auch bei personell besetzten Stationen, die für den Kunden zugänglich sind, kann eine Hilfestellung beim Einstellen von Rädern, insbesondere bei der Nutzung der oberen Ebene von Doppelstockparkern ein wichtiger Service sein.

Sicherheitsgarantie für das Fahrrad

Das Abstellen des Fahrrades in einer zugangsgesicherten Abstellanlage erhöht die Sicherheit des Fahrrades, bietet aber keinen absoluten Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung durch andere Nutzer, unbefugte Personen oder Kriminelle. In der Regel wird eine Haftung durch den Betreiber für Diebstahl und Beschädigung in den Verträgen für die Nutzung der zugangsgesicherten Fahrradabstellanlage ausgeschlossen. Für einen erhöhten individuellen Schutz bieten einige Betreiber die Nutzung von Fahrradboxen oder von Schließfächern innerhalb der Fahrradstation an.

Service-Zeiten in Breda, NL

Kundenfreundlichkeit

Die Kundenfreundlichkeit der grundlegenden Kundenprozesse vom Vertragsabschluss bis zur Abrechnung ist ein wesentlicher Faktor und hängt in der Gestaltung stark mit den sich ändernden Kommunikationsgewohnheiten der Kunden und den neu zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten zusammen.

Eine vollständig automatische Abwicklung der kundenbezogenen Prozesse mit Hilfe des Internets, möglichst per App für Smartphones, ist für viele Kunden optimal. Dies betrifft die Abläufe von der Kundenregistrierung über die Zahlungsmethode bis zur Bereitstellung eines Zugangscodes zur Abstellanlage. Dadurch gibt es keinerlei zeitliche Einschränkungen und jederzeit eine sofortige Rückmeldung zur Verfügbarkeit von Stellplätzen. Für einige Kunden stellt eine Online-Buchung jedoch eine Barriere dar.

Utrecht

Breda, Niederlande

Eine persönliche Bedienung und freundliche Beratung durch geschultes Personal hat gerade für Kunden, die nicht regelmäßig die Fahrradstation nutzen, eine hohe Priorität.

Eine hohe Flexibilität beim Service und verschiedene Alternativen sind die beste Lösung. Die Tarife sollten auch für besondere Nutzungstypen interessant sein, insgesamt aber nicht zu unübersichtlich werden. Das Angebot verschiedener Zahlungsarten berücksichtigt die unterschiedlichen Präferenzen und Möglichkeiten der Kunden.

Servicezeiten

Die Servicezeiten sind nicht nur für die Kunden sehr wichtig, sondern bestimmen bei personeller Abdeckung des Services ganz wesentlich die Kosten für den Betrieb einer Fahrradstation. Es können präferierte Servicezeiten je nach Zielgruppe unterschieden werden, die dem jeweiligen Bedarf optimal entsprechen:

Zielgruppen	Hauptnutzung und Nutzungszeit
Tägliche Auspendler	• Abstellen während der Arbeits-/ Ausbildungszeit
Tägliche Einpendler	• Abstellen außerhalb der Arbeits-/ Ausbildungszeit
Wöchentliche Auspendler	• Abstellen während der Arbeitswoche und der Reisezeit
Wöchentliche Einpendler	• Abstellen während des Wochenendes und der Reisezeit
Touristen und Besucher	• Fahrradvermietung zwischen der An- und Abreise • Abstellen während einer Stadtbesichtigung
Radfahrende in der Freizeit	• Abstellen während Freizeitaktivitäten außerorts
Geschäftsreisende	• Abstellen während einer Geschäftsreise • Fahrradvermietung am Zielort
Einwohnerinnen und Einwohner	• Abstellen während Einkäufen und Erledigungen • Abstellen ganzjährig als Hauptstellplatz • Werkstatt bei Bedarf

Tabelle 1: Nutzungsprofile und Servicebedarf verschiedener Zielgruppen

Öffnungszeiten der Fahrradabstellanlage für registrierte Kunden

Die zugangsgesicherten Fahrradabstellplätze sollten für die registrierten Kunden möglichst jederzeit, das heißt 24 Stunden pro Tag und 365 Tage im Jahr, zugänglich sein. Für eine optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr kann dies mit den Verkehrszeiten der Züge abgestimmt werden. An großen Bahnhöfen oder auch U-Bahn- oder S-Bahn-Haltepunkten ist die Zeit ohne Zugbetrieb meist auf die Nachtstunden begrenzt. Bei weiteren Einschränkungen gehen einzelne Nutzergruppen wie z. B. Freizeitnutzer oder Wochenendpendler als potenzielle Kunden verloren. Standortspezifisch sollte daher auf besondere Nutzergruppen eingegangen werden, z. B. bei einem großen Kino, Clubs etc. in der Nähe.

Öffnungszeiten zum Verkauf von Tageskarten oder Dauerkarten

Der Erwerb von Tageskarten sollte ebenfalls zu allen Zeiten möglich sein. Dies ist umsetzbar durch ein Online-Portal oder einen Ticket-Automaten am Eingang der Fahrradstation. Für die Ausgabe von Zugangsmedien in Form von Chipkarten, Coins oder Schlüsseln für eine langfristige Nutzung ist eine personelle Besetzung notwendig. Diese sollte möglichst zu den Einstellzeiten gewährleistet werden, mindestens zu Beginn der Arbeitswoche.

Servicezeiten für zusätzliche Dienstleistungen

Zusätzliche Dienstleistungen, die einen direkten Personaleinsatz erfordern, können auf Geschäftszeiten begrenzt werden, die für diese Dienstleistungen üblich sind. Dies senkt die anfallenden Personalkosten.

Für den Hauptkundenkreis der Fahrradstation, Pendler mit üblicher Arbeitszeit und zusätzlicher Bahnfahrzeit, sollten Regelungen getroffen werden, die ihnen auch die Nutzung der zusätzlichen Dienstleistungen ermöglichen. Insbesondere abends sollten die Öffnungszeiten ggf. an einzelnen Tagen ausgedehnt werden.

Tabelle 2:
Hauptnutzungs- und Einstellzeiten durch Ein- und Auspendler

Tag	Montag				Dienstag				Mittwoch				Donnerst.				Freitag				Samstag				Sonntag			
Uhrzeit	Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus		Ein		Aus	
0:00 - 5:00																												
5:00 - 6:00			x	x			x				x				x				x									
6:00 - 7:00	x		x	x	x		x		x		x		x		x		x		x									
7:00 - 8:00	x		x	x	x		x		x		x		x		x		x		x									
8:00 - 9:00	x	x	x		x		x		x		x		x		x		x		x									
9:00 - 10:00	x	x			x				x				x				x											
10:00 - 11:00																												
11:00 - 12:00																												
12:00 - 13:00																	x	x										
13:00 - 14:00																	x	x										
14:00 - 15:00																	x	x	x									
15:00 - 16:00	x				x				x				x				x	x	x									x
16:00 - 17:00	x		x		x		x		x		x		x		x		x	x	x									x
17:00 - 18:00	x		x		x		x		x		x		x		x		x		x									x
18:00 - 19:00			x				x				x				x				x	x								x
19:00 - 20:00																				x								x
20:00 - 24:00																				x								

Eingestellte Räder von Tagespendlern
Eingestellte Räder von Wochenpendlern
x Einstell- / Entnahmezeit

Ingelheim, Reparaturservice

Göttingen, Werkstatt

Freiburg, andere Serviceleistungen

Ludwigsburg

Servicequalität zusätzlicher Dienstleistungen

Bei den zusätzlichen Leistungen ist das sinnvolle Serviceangebot sehr stark vom Gesamtkonzept, vom Standort und vom Wettbewerbsumfeld abhängig. Voraussetzung für eine hohe Nachfrage nach diesen zusätzlichen Dienstleistungen ist die kundengerechte Gestaltung und Umsetzung dieser Services.

Wer viel mit dem Fahrrad fährt, legt großen Wert auf dessen guten Zustand und regelmäßige Wartung. Die kurzfristige Reparatur (ggf. gegen Expresszuschlag) oder ein passendes Ersatzrad aus dem Mietradbestand während der Werkstattzeit sind ein guter Extraservice. Sehr nutzerfreundlich ist es, wenn das Fahrrad während der normalen Einstellzeit repariert werden kann und zum Feierabend wieder zur Verfügung steht.

Bei der Fahrradvermietung kann sich eine Fahrradstation durch das Angebot von Mieträdern in verschiedenen Größen auch für Kinder und für besondere Zwecke, z. B. auch Transporträder, Pedelecs, Tandems etc. von einem bestehenden Fahrradvermietsystem absetzen bzw. dieses ergänzen. Die personelle Betreuung spricht außerdem breite Nutzerkreise an. Die Vermietung an Gruppen mit vorheriger Reservierung oder eine langfristige Vermietung ist ebenfalls eine typische Dienstleistung von Fahrradstationen, die es sonst nur von spezialisierten Dienstleistern in touristischen Regionen gibt.

4.2 Konzept für den Betrieb

Kundenprozesse

Die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden ist ein wesentliches Merkmal, das zugangsgesicherte Abstellanlagen von offen zugänglichen Bike+Ride-Anlagen unterscheidet. Für ein Betreiberkonzept ist es von großer Bedeutung, bei welchen Prozessen ein direkter Personaleinsatz erforderlich ist. Für die Attraktivität des Angebots ist es wiederum entscheidend, wie kundenfreundlich diese Kontakte gestaltet werden. Folgende Prozesse sind für den Betrieb einer zugangsgesicherten Abstellanlage besonders wichtig:

Bewerbung des Angebots

Das genaue Leistungsangebot wird den Kundinnen und Kunden durch mündliche Erläuterung, Aushang, Internetseite, Presseberichte oder andere Marketingmaßnahmen bekannt gegeben. Die Art der Leistung z. B. fester oder freier Stellplatz, Nutzungsdauer und Tarife sowie Haftungsfragen sind dabei zu übermitteln.

Vertragsabschluss

Für die Nutzung eines Stellplatzes in einer Fahrradbox, Sammelschließanlage oder Fahrradstation schließt der Kunde einen Vertrag mit dem Betreiber. Dies ist durch ein Vertragsdokument mit Unterschrift, Vertragsabschluss online oder Ticketkauf am Automaten oder beim Personal möglich.

Münster, Innenstadt

Zahlung der Nutzungsgebühr

Die Zahlung der Nutzungsgebühr erfolgt in der Regel vor der Nutzung im Zusammenhang mit der Ausgabe des Zugangsmediums. Dies geschieht per Barzahlung, EC-Karte, Kreditkarte, Überweisung, elektronischer Zahlung, Lastschrift o. ä. Tagestickets werden häufig auch erst vor Verlassen der Radstation mit dem Fahrrad an einem Parkscheinautomat gezahlt.

Ausgabe eines Zugangsmediums

Als Zugangsmedium können ein Schlüssel, ein Coin, eine Chip-Karte, ein Ticket oder eine PIN verwendet werden (siehe Zugangssicherung). Entsprechend kann es persönlich oder automatisch übergeben werden oder postalisch, per Mail, SMS oder telefonisch übermittelt werden.

Einweisung in die Nutzung

Die Einweisung in die Nutzung ist in der Regel über eine ausgehängte, ausgehändigte, elektronisch oder postalisch übermittelte Gebrauchsanweisung

Radstation Hamburg-Bergedorf

möglich. Eine persönliche Einweisung ist besonders kundenfreundlich und erhöht z. B. die Nutzungsbereitschaft von Doppelstockparkern.

Annahme und Rückgabe des Fahrrades

Bei gesicherten Abstellanlagen mit automatischem Zugang legitimiert sich der Kunde mit Hilfe eines Zugangsmediums und stellt das Fahrzeug selber ein. Analoges gilt für das Abholen des Fahrrades. Bei Fahrradstationen, die nach dem Garderobenprinzip funktionieren, nimmt das Personal dem Kunden auch das Abstellen des Fahrrades ab. Das Fahrrad wird dem Kunden direkt abgenommen und beim Abholen wieder ausgehändigt.

Rückgabe des Zugangsmediums

Wenn Schlüssel oder Coins als Zugangsmedium ausgegeben wurden, müssen diese vom Kunden auch wieder zurückgegeben werden. Um dies zu gewährleisten, sollte eine Pfandgebühr eingezogen werden, die nach Rückgabe zurückgezahlt wird.

Weitere Serviceleistungen

Die meisten weiteren Serviceleistungen erfordern den direkten Kontakt zwischen Betreiber und Kunde. Die Vermietung von Fahrrädern, die Reparaturannahme, der Verkauf sowie Beratungsangebote werden in der Regel durch

das Personal des Betreibers erledigt. Bei automatischen Zugangssystemen können aber auch weitere Kundenprozesse so organisiert werden, dass sie außerhalb der Geschäftszeiten ohne Personaleinsatz funktionieren. So kann z. B. ein Reparaturauftrag auch schriftlich abgegeben werden oder später telefonisch besprochen werden, wenn das Fahrrad außerhalb der Geschäftszeiten gebracht wird. Mietfahrräder können außerhalb der Öffnungszeiten zurückgegeben werden oder im Rahmen von Fahrradvermietsystemen ganz ohne persönlichen Kontakt zur Verfügung gestellt werden. Fahrradschläuche werden in Automaten verkauft. Beratung und Information kann weitgehend ins Internet und in Infoterminals verlagert werden.

Zugangssicherung

Die Zugangssicherung dient dazu, Unbefugte am Öffnen bzw. Betreten einer Fahrradabstellanlage zu hindern und damit Diebstähle und Vandalismus an den abgestellten Fahrrädern zu vermeiden. Durch eine zusätzliche Sicherung des Ausgangs kann sichergestellt werden, dass immer nur ein Fahrrad pro Person beim Verlassen der Abstellanlage mitgenommen werden kann. Eine effektive Zugangssicherung setzt zunächst voraus, dass die Abstellanlage allseitig umschlossen ist und sich niemand leicht z. B. durch Überklettern von Türen, Zäunen, Wänden oder Dächern einen Zugang verschaffen kann.

Personelle Zugangskontrolle

In personell besetzten Fahrradstationen kann der Zugang durch Personal kontrolliert werden. Dazu kann ggf. eine einfache Schranke am Eingang unterstützend wirken. Die Nutzer legitimieren sich für den Zugang durch das Vorzeigen eines Nutzerausweises. Außerhalb der Öffnungszeiten ist kein Zugang möglich. Um das Angebot auf alle ÖV-Kunden auszurichten, müssen die Öffnungszeiten vor dem ersten Zug/Bus beginnen und dürfen erst nach dem letzten enden. Eine personelle Zugangskontrolle kann auch in Kombination mit einem elektronischen Zugangssystem eingesetzt werden. Das Personal wird dann z. B. nur in den Stoßzeiten während der Hauptverkehrszeit eingesetzt, weil dann die Durchlasskapazität von Drehkreuzen nicht ausreicht. Ebenso kann ein elektronisches Zugangssystem die personelle Zugangskontrolle außerhalb der Geschäftszeiten oder an separaten Eingängen ergänzen.

Mechanische Zugangssysteme

Konventionelle Zylinderschlösser werden sowohl bei Fahrradboxen als auch bei Sammelschließanlagen weiterhin angewendet. Ihr Vorteil liegt darin, dass keinerlei Stromanschluss oder Datenverbindung für das Öffnen erforderlich ist und die Verwaltung rein manuell erfolgen kann. Der größte Nachteil liegt darin, dass Schlüssel auch nach Ablauf eines Vertrages funktionieren und entsprechend eingezogen werden müssen. Bei Verlust eines Schlüssels und zu befürchtender Missbrauchsgefahr müssen sowohl der Schließzylinder als auch alle ausgegebenen Schlüssel ausgetauscht werden. Daher ist dieses Zugangssystem nur für Einzelboxen und Sammelschließanlagen mit begrenzter Nutzerzahl (maximal ca. 20 Personen) zu empfehlen. Selbst ein hohes Schlüs-

selpfand oder eine Gebühr können den materiellen und organisatorischen Aufwand für den Austausch eines Schlosses und den ideellen Schaden kaum ausgleichen.

Elektronische Zugangssysteme

Elektronische Zugangssysteme setzen sich allmählich durch. Sie lassen sich mit einer entsprechenden Hard- und Software einfach konfigurieren. Die Verwaltung kann durch einen Dienstleister übernommen werden und ist nicht an den Ort der Radstation gebunden. Die Nutzung kann einfach aufgezeichnet und anonym ausgewertet werden. Nutzer, die nicht gezahlt haben, können kurzfristig gesperrt werden. Bei elektronischen Zugangssystemen sind sehr unterschiedliche Formen von Schließmedien möglich:

Transponder /RFID-Chip

Transponder, die berührungslos oder durch einfaches Auflegen funktionieren, haben den großen Vorteil, dass das Schließsystem wenig anfällig für Vandalismus ist. Lesegeräte mit Schlitzen zum Einführen von Chip- oder Magnetkarten können dagegen durch Streichhölzer, Kaugummis etc. gestört werden. Transponder müssen jedoch dem Kunden persönlich oder per Post übermittelt werden. Aufgrund ihres Wertes ist eine Rückgabe zur Weiterverwendung notwendig. Dies erfordert einen direkten Kundenkontakt oder Versand und eine Pfandregelung oder Kaution. Daher eignen sich Transponder derzeit noch nicht für kurzzeitige Mietverhältnisse.

Plön, Konventionelles Zylinderschloss

Fahrradboxen mit Schloss

Elektronisches Zugangssystem

Elektronisches Zugangssystem in Hamburg

PIN-Code

Die Öffnung per PIN hat den großen Vorteil, dass diese PIN per Mail, SMS oder telefonisch übermittelt werden kann und dies vollkommen automatisiert über ein Buchungssystem möglich ist. Damit ist für den Kunden eine Buchung über das Internet einfach und eine sofortige Nutzung möglich. Nachteilig für den Betreiber ist die einfache Weitergabemöglichkeit der PIN, so dass ggf. nicht nur der angemeldete Nutzer, sondern weitere Personen den Zugang nutzen können.

Ticketautomat

Die Nutzung eines Ticketsystems mit Ticketautomat ist dann sinnvoll und notwendig, wenn viele Kurzzeitkunden die Fahrradstation nutzen. Sie lösen ein Ticket am Eingang und bezahlen dies an einem Ticketautomaten innerhalb der Fahrradstation, bevor sie ihr Fahrrad wieder mitnehmen. Dies setzt ein Drehkreuzsystem voraus, das sowohl beim Betreten als auch beim Verlassen erkennt, ob man mit oder ohne Fahrrad den Eingang passieren will. An einem Ticketautomaten können Tages-, Wochen-, Monats- oder Zehnerkarten verkauft werden. Da am Ticketautomaten keine Identifizierung des Nutzers geschieht, können personalisierte Dauerkarten (Jahres- oder Halbjahreskarten), die bei Verlust auch ersetzt werden können, an einem Automaten nicht verkauft werden.

Smartphone

Der Einsatz von Smartphones zur Bedienung von Schließanlagen mittels Bluetooth-Technologie wird bisher nur von einzelnen Betreibern genutzt. Angesichts der Verbreitung von Smartphones und der Ausweitung entsprechender Bezahlsysteme liegt hier sicher ein Potenzial.

Überwachung

Überwachungseinrichtungen ergänzen die Zugangssicherung bei größeren Radstationen. Sie erhöhen die Sicherheit zusätzlich bzw. kompensieren Lücken im Kontrollsystem. Dabei werden verschiedene Methoden angewandt:

Eingangs- und Ausgangskontrolle

Die optische Kontrolle der Ein- und Ausgänge ergänzt die Zugangssysteme. So können vom Personal der ordnungsgemäße Gebrauch der Zugangssysteme visuell kontrolliert werden. Dies bezieht sich z. B. auf Schrankensysteme, die einfach überwunden werden können, oder Türen, die keine Vereinzelung ermöglichen. Voraussetzung ist eine sehr gute Einsehbarkeit der Eingänge von den Arbeitsplätzen.

Visuelle Kontrollen

Eine regelmäßige Begehung der Fahrradstation richtet sich gegen Diebstahl in der Station und gegen unbefugten Aufenthalt von Personen. Dabei können gleichzeitig das ordnungsgemäße Abstellen der Fahrräder und die Sauberkeit der Räume überprüft werden.

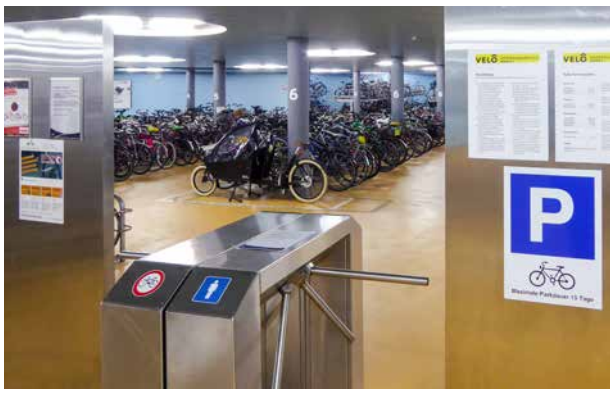
Videoüberwachung

Eine Videoüberwachung wird in Radstationen vielfach zur Abschreckung und Aufklärung von Straftaten eingesetzt. Die Bilder werden auf einen Monitor übertragen, so dass vom Personal die Parkräume überblickt werden können. Bei besonderen Vorkommnissen kann auf Aufzeichnungen zurückgegriffen werden. Außerdem kann die ordnungsgemäße Nutzung nachträglich kontrolliert werden. Selbst in Radstationen ohne Zugang für die Nutzer wird Videoüberwachung zu Abwehr von Betrugsversuchen durch die Kunden genutzt. Die Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes und der Datenschutzgesetze der Länder müssen eingehalten werden.

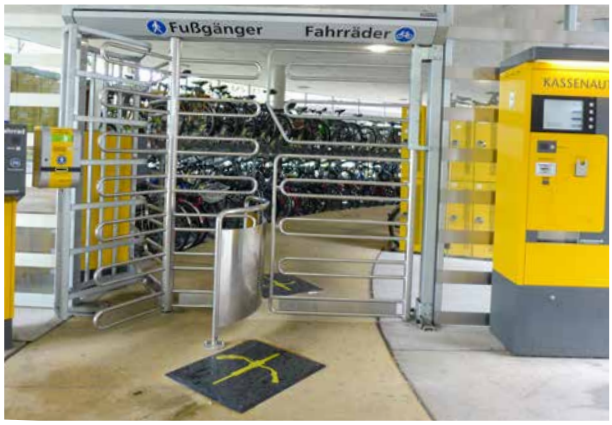
Elektronische Überwachung

Elektronische Zugangssysteme können einfach protokollieren, wer zu welcher Zeit den Eingang zur Sammelschließanlage oder Fahrradstation geöffnet hat, und im Falle einer weiteren Ausgangskontrolle auch die Aufenthaltszeit. Damit ist ein guter Überblick über das Nutzerverhalten möglich.

Drehkreuzanlage in Karlsruhe



Drehschranke in Basel



Drehkreuzanlage in Freiburg

Hinweis zur Videoüberwachung

Reinigung

Die Reinigung ist ein wesentlicher Aspekt beim Betreiben von zugangsgesicherten Abstellanlagen. Ein gepflegtes Erscheinungsbild sowohl innen als auch außen erhöht deren Akzeptanz.

Reinigung der Abstellanlagen

Der Innenraum wird durch das Betreten mit Fahrrädern gerade bei nasser Witterung und Schnee schnell verdreckt. Die Abstellanlagen und die Flächen zwischen den Fahrradständern und abgestellten Fahrrädern sind nur manuell zu reinigen. Durch ausreichend Abfallkörbe kann eine zusätzliche Verunreinigung durch die Nutzer minimiert werden. Die Reinigung der Innenräume erfordert einen Zugang und erfolgt am besten durch den Betreiber. Bei einzeln vermieteten Fahrradboxen ist es dagegen praktikabel, die Reinigung den Nutzern zu überlassen. Die Dächer und Entwässerungssysteme müssen ebenfalls regelmäßig gereinigt werden. Auch Graffiti und Beklebungen müssen kurzfristig entfernt werden.

Solothurn, Schweiz

Reinigung der Außenanlagen

Die zur Abstellanlage gehörenden Erschließungsflächen müssen ebenfalls regelmäßig gereinigt werden. Dies kann vom Aufwand je nach Lage sehr stark variieren. Besonders bei im Grünen gelegenen Sammelschließanlagen und Fahrradboxen muss regelmäßig ein Grünschnitt erfolgen und Bewuchs entfernt werden.

Wartung und Instandhaltung

Regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Gebäude und technischen Anlagen sind Voraussetzung für die einwandfreie Nutzbarkeit der Radstationen. Die Instandhaltung der Gebäude ist Aufgabe des Trägers bzw. Vermieters der Radstation, wenn nichts anderes vereinbart wurde. Mit Vandalismusschäden muss insbesondere bei Radstationen ohne personelle Besetzung und im Außenbereich gerechnet werden.

Wartung der Zugangssicherung

Die Zugangstüren und das Schließsystem als Kernstück einer sicheren Abstellanlage müssen regelmäßig gewartet werden, damit sie zuverlässig funktionieren. Sie sind stark beansprucht und müssen bei einem Defekt unverzüglich repariert werden, um die Funktion der Abstellanlage aufrecht zu erhalten.

Wartung der Abstellanlagen

Bei den Abstellanlagen müssen insbesondere die Doppelparker regelmäßig gewartet werden, um ihre leichte Bedienbarkeit dauerhaft zu gewährleisten. Die Beleuchtung, Videoüberwachung und weitere technische Ausstattung müssen ebenfalls vom Betreiber regelmäßig gewartet werden.

Marketing

Ein gutes Marketing ist wichtig, besonders solange die Abstellanlage nicht ausreichend ausgelastet ist. Alle potenziellen Nutzer sollten über das Angebot informiert werden. Gemeinsam mit der betroffenen Kommune und dem Verkehrsunternehmen kann dafür geworben werden oder spezielle Angebote entwickelt werden, auch um das angestrebte Ziel, den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund, zu erreichen. Wichtige mögliche Kunden sind daher nicht nur Menschen, die bereits Bahn und Fahrrad nutzen, sondern insbesondere Pendler, die bisher das Auto nutzen und stattdessen auf die Kombination von Bahn und Fahrrad umsteigen könnten. Pendler, die bisher Park&Ride-Anlagen nutzen, sind ebenfalls potenzielle Kunden und relativ leicht erreichbar. Eine gute Wegweisung zur Abstellanlage gehört ebenfalls zum Marketing.

Webseite

Auf einer eigenen Webseite oder im Rahmen einer vorhandenen Internetpräsenz des Betreibers sollte auf die Fahrradstation, ihre Leistungen, Tarife, Zahlungsmodalitäten, Öffnungszeiten und Erreichbarkeit hingewiesen werden. Diese Informationen sollten regelmäßig aktualisiert werden, im Internet leicht zu finden sein und durch einen Direktlink oder QR-Code erreichbar sein, der in Printmedien veröffentlicht werden kann. Kundenfreundlich ist es auch, Formulare wie z. B. den Mietvertrag als PDF zum Download zur Verfügung zu stellen.

Soziale Medien

Im Zusammenhang mit der Webseite sollten auch die sozialen Medien genutzt werden. Hier sollte insbesondere das Weiterempfehlen durch zufriedene Kunden im Mittelpunkt stehen.

Kampagne „Kopf an: Motor aus“

Weitere Öffentlichkeitsarbeit

Pressemitteilungen können z. B. anlässlich von Veranstaltungen auf das Angebot aufmerksam machen. Die Presse kann z. B. zur Berichterstattung über den ersten, hundertsten oder tausendsten Nutzer oder andere, geeignete Anlässe eingeladen werden. Auch die Verlosung kostenloser Probenutzungen für einen beschränkten Zeitraum kann Anlass für Öffentlichkeitsarbeit sein. Eine weitere mögliche Maßnahme sind Anreize für Bestandskunden zur Neukundenwerbung.

Veranstaltungen

Im Rahmen von Veranstaltungen kann das Angebot sehr gut beworben werden. Das können thematische Veranstaltungen z. B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, Stadtfeste, das Stadtradeln, lokale Kampagnen oder geführte Radtouren sein. Als zentral gelegener Startpunkt für regelmäßige Radtouren ist der Fahrradstation ein fester Platz in der Presse fast sicher.

Streumedien

Faltblätter und Postkarten können ebenfalls für die Nutzung der zugangsgesicherten Abstellanlage werben. Sie werden möglichst gezielt an potenzielle Nutzer verteilt, z. B. an Nutzer benachbarter P+R-Anlagen oder an Bahnkunden, die ihr Fahrrad im Bahnhofsumfeld abstellen. Sie sollten auf das wesentliche Angebot hinweisen. Detaillierte Informationen, die sich ggf. ändern können, sollten auf die Webseite verlagert werden.

Unna: Wegweisung zur Radstation

Unna: Außenwerbung

4.3 Wirtschaftsplan

Der Wirtschaftsplan ist das primäre ökonomische Planungsinstrument, um sicherzustellen, dass eine zugangsgesicherte Abstellanlage wirtschaftlich betrieben werden kann. Der Wirtschaftsplan sollte einen Erfolgsplan, der ähnlich einer Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) die jeweiligen Aufwände und Erträge zeigt, und einen Finanzplan, der ähnlich einer Bilanz die zur Verfügung stehenden Deckungsmittel sowie Positionen des Kapitalbedarfes, wie z. B. Investitionen darstellt, enthalten.

Kosten

Folgende Kostenpositionen sind für den Betrieb einer zugangsgesicherten Abstellanlage besonders relevant:

Personalkosten

Bei personell besetzten Fahrradstationen stellen Personalkosten in der Regel die größte Kostenposition dar. Je nach Öffnungs- und Servicezeiten, Standortbedingungen und Serviceniveau ergibt sich ein entsprechender Personalaufwand. Die angestrebten Öffnungszeiten mit personeller Besetzung bilden die Kalkulationsgrundlage für den tatsächlichen Personalbedarf. Zur Reduzierung des Personalbedarfes kann geprüft werden, ob der Personaleinsatz auf bestimmte Servicezeiten reduziert werden kann. Die Kalkulation des Personalbedarfs kann durch das Vollzeitäquivalent (VZÄ) erfolgen, das die Zahl der benötigten Vollzeitarbeitsplätze angibt. Eine Abschätzung der Personalkosten zeigt, dass eine personelle Besetzung mit sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nur bei sehr großen Fahrradstationen mit hoher Auslastung denkbar ist.

Abschätzung der Personalkosten bei sozialversicherungspflichtig Beschäftigten:

Die vom ADFC für Radstationen geforderten Mindestöffnungszeiten (Mo – Sa jeweils 7 – 20 Uhr) summieren sich auf 78 h/ Woche. Eine Radstation, die von 6 – 23 Uhr und am Wochenende von 8 – 23 Uhr geöffnet ist, kommt auf 115 h / Woche. Bei einem automatischen Zugangssystem und normalen Öffnungszeiten des Fahrradeinzelhandels kommen 44 bis 56 Stunden zusammen. Geht man von einer Wochenarbeitszeit von 40 Stunden aus und rechnet näherungsweise mit einer Doppelbesetzung, die einerseits Stoßzeiten ausgleicht und andererseits während Urlaub und Krankheitstagen eine Mindestbesetzung gewährleistet, ergeben sich je nach Öffnungszeitenmodell unterschiedliche VZÄ (siehe Tabelle).

Setzt man für diese den Mindestlohn (2017 / 2018: 8,84 € / h) inklusive Arbeitgeberanteil als minimale Personalkosten (ca. 22.250 € / Jahr) an, kommt man auf folgende Werte:

Öffnungszeiten Fahrradstation	Personelle Besetzung [h/Woche]	VZÄ bei Doppelbesetzung	Personalkosten bei Mindestlohnansatz [€/Jahr]
Mo – Sa 7 – 20 Uhr	78	3,9	86.800
Mo – Fr 6 – 23 Uhr, Sa – So 8 – 23 Uhr	115	5,75	127.950
Ladenöffnungszeiten	44 – 56	2,2 – 2,8	48.950 – 62.300

Dies sind selbstverständlich nur sehr grobe Orientierungswerte. Für qualifizierte Arbeiten z. B. in einer Fahrradwerkstatt sind höhere Personalkosten zu kalkulieren.

Abstellanlagen, die ohne personelle Besetzung auskommen, erzeugen nur sehr geringe Personalkosten z. B. durch den Aufwand zur Kundenregistrierung und Abrechnung. Dieser Aufwand lässt sich durch Dauerverträge und Digitalisierung auf ein Minimum reduzieren und kann meist von vorhandenem Personal erledigt werden.

Betriebskosten

Zu den Betriebskosten gehören vor allem Kosten für Energie, Reinigung und Wartung der Anlagen.

Je nach Räumlichkeiten und Bedarf können die Energiekosten stark reduziert werden, indem zum Beispiel nur Aufenthaltsräume beheizt, energiesparende Beleuchtungsmittel genutzt und Wand-, Decken- und Bodenflächen hell gestaltet werden.

Die Höhe der Reinigungskosten hängt stark davon ab, ob dies mit vorhandenem Personal erledigt wird oder extern ausgeschrieben werden muss. Der Aufwand ist davon abhängig wie zugänglich die Abstellanlage ist und wie viel Erschließungsfläche dazu gehört.

Die Wartungskosten richten sich vor allem nach der Wartungsintensität der Zugangstüren, Schließsysteme und beweglicher Doppelstockparker.

Mietkosten

Miet- und Pachtkosten können je nach Betreibermodell und Konstellation ein wesentlicher Kostenpunkt sein oder ganz wegfallen.

Abschreibungen

Abschreibungskosten kommen für den Betreiber zum Tragen, wenn er selbst in die Errichtung der Abstellanlage oder deren Ausstattung investiert hat. Dann muss die Wertminderung dieser Anlagen durch Abnutzung, Verschleiß und Alterung in Form von Abschreibungen berücksichtigt werden.

Marketingkosten

Für Marketingaktivitäten sollten ebenfalls Ausgaben eingeplant werden. Das Budget ergibt sich im Rahmen der Marketingplanung.

Einnahmen

Durch folgende Maßnahmen können Einnahmen erzielt werden:

Parkgebühren

Park- bzw. Nutzungsgebühren sind die wesentliche Einnahmequellen beim zugangsgesicherten Fahrradparken und für reine Abstellanlagen die Einzigen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über typische Tarifstrukturen anhand ausgewählter Beispiele.

Typ	Radstation NRW	Fahrradbox HRO	B+R Hamburg	HH Bergedorf
Jahreskarte	70 €	120 €	90 €	80 €
Monatskarte	7 €	-	-	17 €
Tageskarte	0,70 €	-	-	1 €

Tabelle 3: Typische Tarifstrukturen

Einnahmen aus weiteren Serviceleistungen und Verkauf

Fahrradstationen mit zusätzlichem Service können sich weitere Einnahmemöglichkeiten durch Radverleih, Werkstattleistungen oder Verkauf von Fahrrädern, Zubehör oder Ersatzteilen erschließen. Allerdings müssen dann auch zusätzliche Kosten durch Einkauf und höherqualifiziertes Personal dagegen gerechnet werden.

Preisaushang in Freiburg

Zuschüsse

Zuschüsse von öffentlichen Stellen können erforderlich werden, um ein finanzielles Defizit im Betrieb z. B. während der Anlaufphase auszugleichen. Mögliche Zuschüsse der Agentur für Arbeit haben bei personell besetzten Fahrradstationen eine besonders hohe Bedeutung.

Nicht eingerechnet werden kann der Einsatz von Arbeitsgelegenheiten, der bei den sozialen Betreibermodellen eine wichtige Rolle spielt (siehe Kapitel 4.3).

5. Akteure und rechtliche Rahmenbedingungen

Der Betreiber kümmert sich als Hauptakteur um die zugangsgesicherten Abstellanlagen und bietet diese den Radfahrenden zur Nutzung an. Daneben spielen der Eigentümer der Abstellanlage, der meistens nicht identisch mit dem Betreiber ist, und ggf. zusätzlich ein Träger eine wichtige Rolle. Um das Verhältnis von Eigentümer, Träger und Betreiber richtig zu gestalten und um den richtigen Betreiber zu finden, müssen folgende Fragen geklärt werden:

- Wer ist der Träger der zugangsgesicherten Abstellanlage?
- Welche rechtlichen Rahmenbedingungen sind bei der Auswahl eines Betreibers zu beachten?
- Welche Betreibermodelle gibt es und welche potenziellen Betreiber kommen in Frage?

Zur Klärung dieser Punkte soll dieses Kapitel beitragen.

5.1 Trägerschaft der zugangsgesicherten Abstellanlage

Der Träger ist der unmittelbare Partner des Betreibers. Er errichtet die Abstellanlage und stellt sie dem Betreiber zur Verfügung.

Die Eigentumsverhältnisse von Flächen rund um ÖV-Haltepunkte bilden einen entscheidenden Aspekt für die Trägerschaft. Häufig gehören geeignete Flächen oder Gebäude der Deutschen Bahn AG oder einer ihrer Tochtergesellschaften. Andere Eigentümer können die Kommune oder Private sein. Wenn der Grundstückseigentümer die Errichtung einer zugangsgesicherten Abstellanlage nicht als seine Aufgabe ansieht und keine andere geeignete Fläche verfügbar ist, muss die Kommune oder eine andere Institution als Träger einspringen.

Je nach Eigentumsverhältnis der Fläche bzw. des Gebäudes sind verschiedene Konstellationen der Trägerschaft möglich:

1. Der Grundstückseigentümer investiert in eine Abstellanlage und betreibt das zugangsgesicherte Fahrradparken selbst, so wie es üblicherweise die Kommune auch für das offene Fahrradparken tut.
2. Ein Grundstückseigentümer errichtet eine zugangsgesicherte Abstellanlage selbst und vergibt deren Betrieb.
3. Ein Grundstückseigentümer verpachtet die Fläche an eine Bau- und Betriebsgesellschaft, die sowohl die Errichtung als auch den Betrieb der Abstellanlage übernimmt.
4. Ein Grundstückseigentümer verpachtet die Fläche an einen Träger. Dieser Träger errichtet eine zugangsgesicherte Abstellanlage und vergibt den Betrieb an einen Dritten.

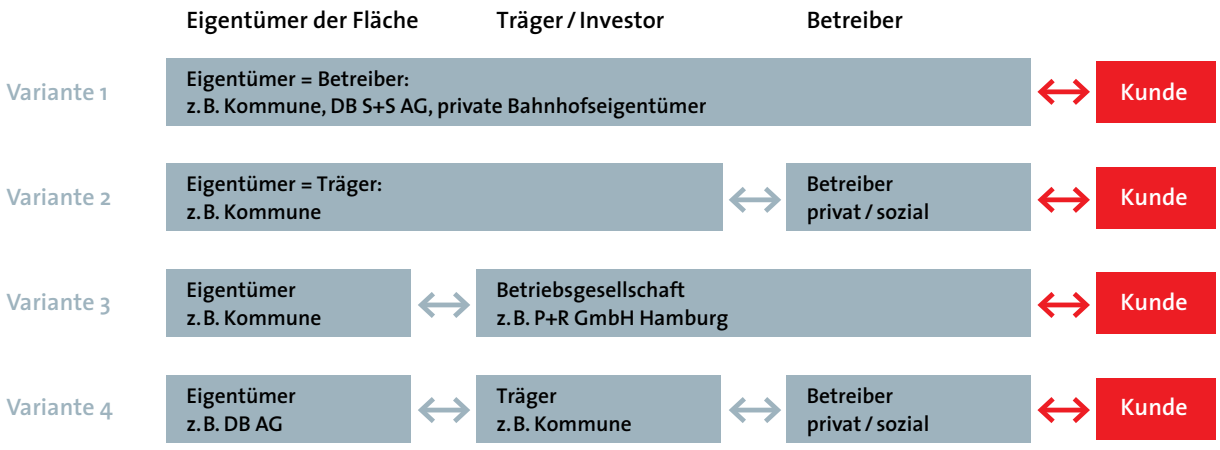


Abbildung 1:
Vertragsbeziehungen bei verschiedenen Konstellationen der Trägerschaft

5.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Einige Rechtsnormen haben besonderen Einfluss auf das Betreiberkonzept. Das Zuwendungsrecht ist wichtig für die Trägerkonstellation und das Vergaberecht für die Auswahl eines Betreibers.

Zuwendungsrecht

Auf Bundesebene und in den Ländern gibt es sehr unterschiedliche Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten, die für die Errichtung oder die Ausstattung von zugangsgesicherten Fahrradabstellanlagen in Frage kommen (Details siehe Förderfibel unter www.nrvp.de):

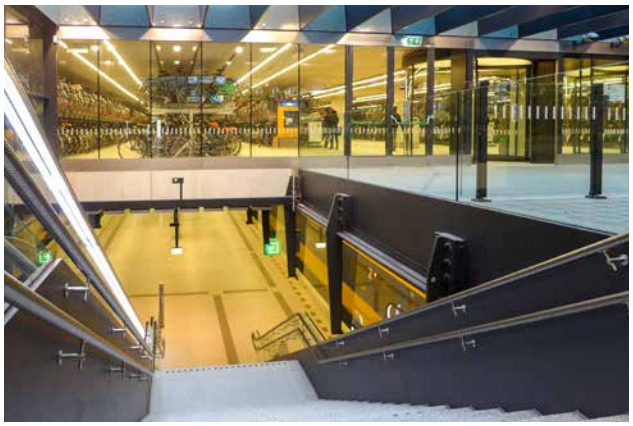
- Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV
- GVFG / Entflechtungsgesetz / Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- Förderung der Nahmobilität (NRW)
- Städtebauförderung
- Stadterneuerung
- Förderung von Klimaschutzprojekten
- Ablösebeiträge nach den jeweiligen Landesbauordnungen

Wenn eine Förderung in Anspruch genommen werden soll, muss zunächst geklärt werden, welche Institutionen als Träger zuwendungsfähig sind. Je nach Förderkulisse sind für die Antragstellung oft nur bestimmte Institutionen zugelassen. So sind beispielsweise für ÖPNV-Investitionen neben den Kommunen (Landkreise und Gemeinden) nur Betreiber öffentlicher Eisenbahnen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und bestimmte Verkehrsunternehmen als Zuwendungsempfänger möglich. Der Träger garantiert gegenüber dem Zuwendungsgeber die Zweckbindung und muss ggf. bei Ausfall eines Betreibers für Ersatz sorgen.

Die Länder haben in ihren Richtlinien unterschiedliche Förderbedingungen definiert. Ein wesentlicher Faktor für einen wirtschaftlichen Betrieb sind Beschränkungen in Bezug auf Nutzungsgebühren für Abstellanlagen. Es kann sich daher auch als günstiger erweisen, auf eine entsprechende Förderung zu verzichten und stattdessen auf Einnahmen aus dem Betrieb zu setzen.

Vergaberecht

Für die Form der Vergabe an einen Betreiber spielt eine wesentliche Rolle, ob das Betreiben einer entsprechenden Dienstleistung betriebswirtschaftlich einen Gewinn erwarten lässt oder nicht. In Abhängigkeit davon muss ein passendes Vergabeverfahren gewählt werden:



Delft, Niederlande

Amsterdam, Niederlande

Utrecht, Niederlande

Radstation in Norderstedt

Verpachtung

Wenn absehbar ist, dass sich mit dem Betrieb einer zugangsgesicherten Abstellanlage ein Gewinn erzielen lässt, lässt sich diese an einen Betreiber verpachten. Damit kann ein Teil des Gewinns über die Pacht an den Eigentümer zurückfließen und ggf. für die Refinanzierung der Investitionskosten verwendet werden. Alternativ hierzu wird lediglich die Fläche oder ein geeignetes Gebäude verpachtet und der Pächter stellt die Abstellanlage auf eigene Kosten her.

Hierzu schließen Eigentümer und Betreiber einen Pachtvertrag. Der Pächter hat dann die Besitzrechte und darf exklusiv über die Zugänglichkeit entscheiden. Durch die Gewerbefreiheit ist der Pächter nicht an Vorgaben zur Ausgestaltung des Angebots gebunden. Er kann über Tarife und die Nutzung der Fläche frei entscheiden. Will eine Kommune oder ein anderer Eigentümer hierzu weitere Regelungen treffen, sind zusätzliche Verträge erforderlich. Dies kann beispielsweise sinnvoll sein bei der Verpachtung an einen Fahrradhändler, der ggf. ein Interesse an der Ausdehnung seiner Verkaufsflächen hat anstelle von Parkflächen.

Dienstleistungskonzession

Wenn die Dienstleistungen einer zugangsgesicherten Abstellanlage eigenwirtschaftlich durch einen privaten Betreiber angeboten werden sollen, kann dazu auch eine Dienstleistungskonzession vergeben werden. Durch einen entsprechenden Vertrag kann sichergestellt werden, dass diese Dienstleistungen einheitlich bzw. nach den Wünschen der Kommune angeboten werden, z. B. in Bezug auf die Preisgestaltung oder das Zugangssystem.

Die Dienstleistungskonzession wird von einem öffentlichen Auftraggeber einer anderen juristischen Person, z. B. einem privaten Unternehmen, übertragen. Diese beinhaltet die kostenlose Überlassung der baulichen Anlagen und der Ausstattung. Der Konzessionär übernimmt eigenverantwortlich eine öffentliche Aufgabe und somit auch das wirtschaftliche Risiko. Dafür wird dem Konzessionär eingeräumt, Gebühren oder Preise für die Inanspruchnahme der Dienstleistung zu verlangen. Die Konzession kann auf einen Zeitraum beschränkt werden. Auf die Vergabe einer solchen Dienstleistungskonzession findet das europäische Vergaberecht keine Anwendung. Dennoch ist nach der Rechtsprechung eine freihändige Vergabe von Dienstleistungskonzessionen nicht ohne weiteres möglich. Daher ist hier eine Fachberatung zu empfehlen.

Dienstleistungsauftrag

Wenn sich kein Betreiber findet, der zugangsgesicherte Abstellanlagen auf eigenes wirtschaftliches Risiko anbieten möchte, kann der Betrieb als Dienstleistungsauftrag vergeben werden. Dann entrichtet der Eigentümer oder Träger als Auftraggeber für die Erbringung dieser Dienstleistung ein Entgelt.

Handelt es sich beim Auftraggeber um eine Kommune oder eine andere öffentliche Stelle, wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) vergeben. Das Vergabeverfahren für einen ÖDLA richtet sich nach dem zu erwartenden Volumen des Auftrags und den Schwellwerten. Oberhalb des Schwellenwer-

Arnheim

Frankfurt a. M.

tes für Dienstleistungen im Verkehrsbereich (2016/2017: 418.000 EUR netto), dürfen diese nur noch in offenen Ausschreibungsverfahren vergeben werden. Unterhalb dieses Schwellenwertes erfolgt die Vergabe von öffentlichen Aufträgen durch Öffentliche Ausschreibung, durch Beschränkte Ausschreibung mit oder ohne Teilnahmewettbewerb oder durch Verhandlungsvergabe mit oder ohne Teilnahmewettbewerb (siehe Unterschwellenvergabeverordnung UVgO). Außerdem gelten landesrechtliche Vorschriften.

Alternativ zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags kann auch eine Inhouse-Vergabe durchgeführt werden. Sie erfolgt durch einen öffentlichen Auftraggeber an einen Dienstleister, der entweder dem Auftraggeber selbst angehört (z. B. als rechtlich unselbstständige Dienststelle), oder der zwar rechtlich selbständig ist, aber von dem öffentlichen Auftraggeber beherrscht wird und im Wesentlichen nur für ihn arbeitet. Hierzu zählen kommunale Verkehrsunternehmen, Parkhausgesellschaften oder Stadtwerke, solange an diesen keine privatwirtschaftlichen Anteilseigner beteiligt sind.

5.3 Typische Betreibermodelle und potenzielle Betreiber

Es werden im Allgemeinen drei wesentliche Betreibermodelle unterschieden: Öffentliche, privatwirtschaftliche und soziale Konzepte. Bei genauer Betrachtung gibt es zwischen den Modellen fließende Übergänge, weil auch öffentliche und soziale Betreiber möglichst wirtschaftlich arbeiten müssen, bzw. als Unternehmen agieren.

Öffentliches Betreibermodell – Öffentliche Institutionen

Öffentliche Betreibermodelle zeichnen sich dadurch aus, dass der Betreiber eine staatliche Institution bzw. ein von staatlichen Stellen kontrolliertes Unternehmen ist. Zu den öffentlichen Betreibern werden Kommunen und deren Tochtergesellschaften sowie die Deutsche Bahn AG als staatliches Unternehmen mit ihren Tochterunternehmen gezählt. Beim öffentlichen Betreibermodell sind Eigentümer, Träger und Betreiber identisch oder institutionell verbunden.

Kommunen (Touristinformation, Bürgerbüro, Bauhof...)

Die Kommunen sind in der Regel die Träger der zugangsgesicherten Abstellanlagen. Sie tätigen die Investitionen, bekommen im Allgemeinen dafür Fördermittel und sind entsprechend an die Zweckbindungsfrist gebunden. Daher ist es eine naheliegende Variante, dass die Kommune auch als Betreiber auftritt. Voraussetzung dafür sind die ausreichende Kompetenz innerhalb der Kommune und personelle Ressourcen. Gemeinden mit hauptamtlicher Verwaltung können für Fahrradboxen und Sammelschließanlagen während der Sprech-

zeiten ihres Bürgerbüros beispielsweise Mietverträge abschließen, Schlüssel ausgeben und Gebühren einziehen. Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind nah dran an den Bürgern als Nutzer und können z. B. bei Ummeldungen leicht Werbung für die Nutzung machen. Allerdings enden diese Kundennähe und vor allem die Zuständigkeit an der Gemeindegrenze. Pendler, die mit dem Fahrrad zu einem ÖV-Haltepunkt fahren, kommen jedoch häufig aus benachbarten Orten, die nicht mehr zur Gemeinde gehören.

Landkreise oder Zweckverbände können ggf. zentrale Aufgaben eines Betreibers für mehrere Gemeinden übernehmen, um die Effizienz zu steigern. Als Besteller des Busverkehrs bietet sich dies besonders für das Fahrradparken an Bushaltestellen an.

Wenn in Gemeinden eine Tourist-Information vorhanden ist, kann diese ebenfalls die Aufgabe eines Betreibers übernehmen. Sie hat den Kontakt zu Touristen als mögliche Nutzergruppe und kann hervorragend zu den touristischen Zielen der Region und zu Fahrradausflügen beraten.

Ein Bauhof oder Technische Betriebe bieten sich als Betreiber an, wenn der Kundenkontakt nicht im Mittelpunkt steht, weil sie ohnehin mit der Reinigung und Instandhaltung öffentlicher Flächen und Gebäude betraut sind und regelmäßig im Gemeindegebiet unterwegs sind.

Für weitere Dienstleistungen wie Fahrradvermietung und Fahrradreparatur fehlt den Kommunen in der Regel die fachliche Kompetenz. Dafür könnten Sie sich Partner als Dienstleister z. B. in der lokalen Fahrradwirtschaft suchen. Diese können z. B. eine Mietradflotte zur Verfügung stellen und regelmäßig warten.

Kommunale Gesellschaften

Viele Städte verfügen über kommunale Gesellschaften, die durch ihre Tätigkeitsbereiche ebenfalls als Betreiber in Frage kommen. An erster Stelle sind hier Kommunale Parkraumgesellschaften bzw. Gesellschaften mit kommunalen Beteiligungen zu nennen, die städtische Parkhäuser verwalten und somit Erfahrung mit der Vermietung von Parkplätzen haben. Häufig sind auch Stadtwerke mit ähnlichen Aufgaben betraut oder kommunale Wohnungsunternehmen.

Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen profitieren direkt von Kunden, die durch das Angebot zugangsgesicherter Fahrradabstellanlagen neu gewonnen werden können. Daher sollte hier ein großes Interesse an der Schaffung und am Betrieb entsprechender Anlagen bestehen. Die Verkehrsunternehmen sind außerdem regelmäßig an den ÖV-Haltepunkten mit Fahrzeugen und Personal präsent. Sie haben den direkten Kontakt zu den Kunden. In der Entwicklung von attraktiven Angeboten durch die Kombination mit bestehenden Tarifen liegt ein besonderes Potenzial. Häufig sind städtische Verkehrsunternehmen kommunale Tochtergesellschaften.

Bahnhof Düsseldorf Flughafen

Hamburg

Sammelschließanlage in Meschede

Miltenberg

Deutsche Bahn AG und DB Station&Service

Die Deutsche Bahn AG ist das größte Verkehrsunternehmen in Deutschland und über verschiedene Tochterunternehmen auch für die meisten Bahnhofsgebäude in Deutschland und viele Flächen an Bahnhaltepunkten verantwortlich, die sich für die Errichtung von zugangsgesicherten Fahrradabstellanlagen eignen würden. Das Tochterunternehmen DB Station&Service AG verwaltet als Betreibergesellschaft die rund 5.400 Verkehrsstationen im Bereich der Deutschen Bahn. Als solche liegt eines ihrer wesentlichen Interessen darin, die Flächen in den Bahnhöfen gewinnbringend zu vermarkten.

Die Deutsche Bahn AG und DB Station&Service haben sich das Thema zugangsgesichertes Fahrradparken zur Kundengewinnung im Gegensatz zur Schaffung von Pkw-Parkplätzen noch nicht deutschlandweit zu eigen gemacht. Das Bahnhofsmanagement in Rostock als Teil von DB Station&Service hat aber beispielsweise erfolgreich vorgemacht, dass sich zugangsgesichertes Fahrradparken gewinnbringend installieren und betreiben lässt. Die Deutsche Bahn AG und DB Station&Service haben durch ihre Verfügungsgewalt über viele geeignete Flächen und Gebäude, ihre Nähe zu den Standorten und Kunden sowie ihr Gesamtinteresse an der Stärkung des Bahnsystems die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Betreiberschaft und einen Ausbau der entsprechenden Infrastruktur.

DB BahnPark GmbH

Die DB BahnPark GmbH ist die Parkraummanagementgesellschaft der Deutschen Bahn. Als Gemeinschaftsunternehmen der Betreiberin der Personenbahnhöfe – DB Station&Service AG (51 %) – und der Contipark International Parking GmbH (49 %) wurde die DB BahnPark GmbH Ende 2005 gegründet. Ihre Aufgabe ist es, die Parksituation an Bahnhöfen zu optimieren und bahnhofsnahe Parkräume professionell zu bewirtschaften.

Privatwirtschaftliches Betreibermodell – Privater Betreiber

Das privatwirtschaftliche Betreibermodell zeichnet sich durch eine stärkere Gewinnorientierung als die anderen Betreibermodelle aus. Als private Betreiber sind Gewerbetreibende aus der Fahrradwirtschaft oder eigens gegründete Gesellschaften ebenso denkbar wie bestehende Betreiber von Parkhäusern, Einkaufscentern, Bahnhofskiosks, Hersteller von Stadtmöblierung, Außenwerbefirmen und Sicherheitsdienste. Naheliegend sind Akteure in räumlicher Nähe der Abstellanlage oder mit einem inhaltlichen Bezug.

Private Parkhausbetreiber

Private Parkhausbetreiber kommen aufgrund ihres verwandten Geschäftsfeldes ebenfalls als Betreiber in Frage. Häufig werden auch Parkhäuser und Tiefgaragen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld von privaten Unternehmen betrieben. Dadurch kann eine Erweiterung des Geschäftsfeldes um das Fahr-

radparken Synergieeffekte bringen und unter Umständen sogar baulich durch Umwandlung von Pkw-Parkplätzen realisiert werden. Da auf der Fläche für einen Pkw-Stellplatz ein Vielfaches an Fahrrädern abgestellt werden kann, sind auch höhere Einnahmen erreichbar.

Fahrradladen

Fahrradgeschäfte eignen sich sehr gut als Betreiber für Fahrradstationen, weil sie meistens ohnehin auch Reparaturdienstleistungen anbieten und häufig Fahrräder vermieten. Die Kunden einer Radstation sind besonders für Fahrradgeschäfte interessant, die weniger auf Massenware als auf ein ausgewähltes, hochwertiges Sortiment setzen.

Personengesellschaft / Kommanditgesellschaft

In Münster wird die Radstation am Hauptbahnhof, mit 3.300 Abstellplätzen die größte in Deutschland, von der G. Hundt KG Radstation Münster betrieben. Der namengebende Gesellschafter Georg Hundt war vor der Übernahme der Radstation Geschäftsführer beim ADFC NRW und Leiter des Projekts „100 Fahrradstationen für Nordrhein-Westfalen“. Das bisher einzigartige Beispiel zeigt, dass auch engagierte und kompetente Privatpersonen als Betreiber in Frage kommen.

Münster

Betriebsgesellschaft

Die Radstation in Bremen, die in zwei Gebäuden insgesamt 2.500 Stellplätze für Fahrräder bietet, wird von der ADFC Radstation Bremen GmbH betrieben, die eigens zu diesem Zweck vom ADFC Landesverband Bremen e.V. gegründet wurde. Obwohl der ADFC gemeinnützige Ziele im Sinne der Radverkehrsförderung verfolgt, ist die GmbH als privater Betreiber einzustufen, der gewinnorientiert arbeitet. Die Konstellation ist bisher einmalig und auf die Stärke des ADFC in seiner Gründungsstadt und Fahrradhochburg Bremen zurückzuführen.

Centermanagement

Centermanagements, die Einkaufscenter oder andere Immobilien im Bahnhof oder im Bahnhofsumfeld verwalten, kommen ebenfalls als Betreiber in Frage. Sie können die zugangsgesicherten Fahrradabstellplätze selbst betreuen, Dienstleister damit beauftragen oder Flächen an passende Dienstleister oder Gewerbetreibende vermieten.

Lörrach

Bahnhofskiosk

Ein Bahnhofskiosk eignet sich besonders durch seine auf die Bahnhofsnutzer ausgerichteten, langen Öffnungszeiten als Betreiber. Der Abschluss von Mietverträgen und die Übergabe von Schließmedien kann entweder auf eigene Rechnung erfolgen oder als Dienstleistung im Auftrag eines Trägers.

Hersteller von Stadtmöblierung

Die Hersteller von Fahrradabstellanlagen sind ebenfalls potenzielle Betreiber. Hersteller von Fahrradboxen und Sammelschließanlagen bieten teilweise zu ihren Produkten bereits Buchungssysteme und auch die Abwicklung des Zahlungsmanagements mit den Nutzern für ihre Kunden an. Dadurch wird das reibungslose Zusammenspiel von Zugangs-, Buchungs- und Bezahlsystemen erleichtert.

Außenwerbungsunternehmen

Außenwerbungsunternehmen stellen häufig in Städten nicht nur Werbetafeln auf, sondern sind im Rahmen ihrer Konzession auch für Aufstellung und Betrieb von Bushaltestellen, Toilettenhäuschen etc. zuständig. In gleicher Weise kann auch der Betrieb einer zugangsgesicherten Abstellanlage als Aufgabe vertraglich festgelegt werden. Dieses Modell wurde beim Radhaus am Hauptbahnhof in Erfurt realisiert.

Sicherheitsdienste

Sicherheitsdienste sind unter anderem mit der Bewachung von Objekten beschäftigt und in der Regel rund um die Uhr im Einsatz. Sie könnten daher auch mit der Bewachung von Fahrradabstellanlagen bzw. dem Betrieb von Sammelschließanlagen beauftragt werden.

Soziales Betreibermodell – Träger der freien Wohlfahrtspflege

Betreiber aus dem gemeinnützigen Bereich stellen bei den bisher bestehenden Radstationen die größte Gruppe der Betreiber dar. Sie verfolgen mit dem Betrieb einer Fahrradstation in der Regel das Ziel der Beschäftigungsförderung und Qualifizierung. Die Schwerpunkte sind dabei sehr unterschiedlich und hängen von der Ausrichtung des jeweiligen Trägers ab:

Schaffung von Arbeitsgelegenheiten

Arbeitsgelegenheiten, die häufig auch als 1-Euro-Jobs bezeichnet werden, sind ein arbeitsmarktpolitisches Instrument, das Arbeitslose durch Erhaltung oder Wiedererlangung der Beschäftigungsfähigkeit bei der Eingliederung in den Arbeitsmarkt unterstützen soll. Sie werden im Sozialgesetzbuch (SGB) Zweites Buch (II) – Grundsicherung für Arbeitsuchende – § 16d geregelt. Die im Rahmen von Arbeitsgelegenheiten verrichteten Arbeiten sollen zusätzliche Beschäftigungen sein, im öffentlichen Interesse liegen und wettbewerbsneutral sein. Bei Fahrradstationen fallen insbesondere alle Arbeiten im Zusammenhang mit der Zugangssicherung und Bewachung in diese Kategorie. Arbeitsgelegenheiten sind in der Regel für sechs Monate befristet und können auf Antrag einmalig um ein weiteres halbes Jahr verlängert werden. Die Kosten für die Entschädigung von Mehraufwendungen trägt die Agentur für Arbeit. Auf

Antrag werden die unmittelbar im Zusammenhang mit der Verrichtung der Arbeiten erforderlichen Kosten erstattet. Hierzu können auch Personalkosten gehören, die entstehen, wenn eine besondere Anleitung, eine tätigkeitsbezogene Unterweisung oder eine sozialpädagogische Betreuung notwendig ist.

Schaffung sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze

Bei gemeinwohlorientierten Betreibern steht die Schaffung von sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen im Vordergrund. Diese Betriebe müssen wirtschaftlich arbeiten, sind jedoch nicht gewinnorientiert. Sie stellen oftmals Menschen ein, die sonst keine Arbeit finden, und tragen damit zur Beschäftigungsförderung und Integration in den Arbeitsmarkt bei. Die Eingliederung und Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen wird von der Arbeitsagentur befristet gefördert. Es entstehen unbefristete Arbeitsstellen. Damit kann auch Personal z. B. für die Werkstatt gewonnen und ggf. qualifiziert werden.

Sozialer Betreiber in Hannover

Integration von schwerbehinderten Menschen

Zur Integration von schwerbehinderten Menschen gibt es in Deutschland im Rahmen der Sozialgesetzgebung (SGB IX ab §132) definierte Integrationsunternehmen und Integrationsprojekte. Integrationsbetriebe beschäftigen mindestens 25% und maximal 50% schwerbehinderte Menschen in sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen. Sie haben das Ziel, Arbeitsplätze für Menschen mit und ohne Behinderung zu schaffen, und erhalten nicht mehr und nicht weniger laufende Unterstützung als andere Unternehmen des ersten Arbeitsmarktes. Sie unterliegen den allgemeinen Markt- und Wettbewerbsbedingungen und sind rechtlich und wirtschaftlich selbstständige Unternehmen.

Sozialer Betreiber in Lippstadt

Organisationsformen der sozialen Betreiber

Unter den sozialen Betreibern gibt es Vereine, Stiftungen, gemeinnützige GmbHs und GmbHs. Der Betrieb einer Fahrradstation stellt meistens nur einen unter mehreren Standbeinen dar. Die meisten dieser Betreiber sind Mitglied oder Tochtergesellschaft einer der Verbände der freien Wohlfahrtspflege:

- die Arbeiterwohlfahrt (AWO) mit Sitz in Berlin,
- der Deutsche Caritasverband (DCV) mit Sitz in Freiburg im Breisgau – für die katholische Wohlfahrtspflege,
- der Deutsche Paritätische Wohlfahrtsverband (Der PARITÄTISCHE) mit Sitz in Berlin,
- die Diakonie Deutschland im Evangelischen Werk für Diakonie und Entwicklung mit Sitz in Berlin – für die evangelische Wohlfahrtspflege.

Werkstatt eines sozialen Betreibers in Dormagen

6. Gute Praxisbeispiele

6.1 Radstation in Hamburg-Bergedorf

Beim Neubau des Bahnhofs Hamburg-Bergedorf 2012 wurde unter der Busrampe neben dem Haupteingang eine Fahrradstation eingerichtet. Betreiber ist die AWO Hamburg Dienste GmbH, die gemeinwohlorientiert ist und sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze schafft. Die Radstation hat eine Lizenz vom ADFC und bietet neben 500 Stellplätzen auch eine Fachwerkstatt, die Vermietung von 50 Tourenrädern und Pedelecs sowie den Verkauf von Zubehör und einigen Fahrrädern.

Die Öffnungszeiten des Servicebereiches orientieren sich an üblichen Ladenöffnungszeiten mit Ausnahme einer besonders frühen Öffnung am Montagmorgen. Für registrierte Dauerkunden mit Chip sind die Fahrradabstellplätze rund um die Uhr durch eine automatisch öffnende Tür erreichbar. Die Tarife liegen bei 80 EUR für eine Jahreskarte, 17 EUR für eine Monatskarte, 1 EUR für eine Tageskarte und 10 EUR für eine Zehnerkarte. Die 500 Stellplätze sind in Doppelparkern realisiert und waren nach fünf Jahren Betrieb zu 78 % durch Dauerparker ausgelastet.

Die Werkstatt ist ein anerkannter Handwerksbetrieb mit dem Qualitätssiegel des VSF (Verbund Service und Fahrrad g. e. V.). Sie führt Reparaturen an allen Fahrrädern und Pedelecs durch und hat sich im Hamburger Bezirk Bergedorf und den umliegenden Gemeinden einen guten Ruf erarbeitet. Sie trägt wesentlich dazu bei, dass die Personal- und Betriebskosten auch für das Fahrradparken ohne Zuschüsse gedeckt werden können.

Der Betrieb wurde vor Fertigstellung der Fahrradstation ausgeschrieben, so dass die bauliche Umsetzung noch optimiert werden konnte. Der Vertrag sieht Mietfreiheit, aber keine weiteren Zuschüsse vor und ist unbefristet. Er lässt dem Betreiber Spielraum, um seinen Service regelmäßig der Nachfrage anzupassen und betriebswirtschaftlich zu optimieren.

Der Betreiber bewirbt seine Dienstleistungsangebote durch eine attraktive Internetseite. Er betreibt seit 2015 auch die Radstation in Norderstedt und ist interessiert am Betrieb weiterer Radstationen in der Metropolregion Hamburg.

www.radstationen-nord.de

Eingangsseite der Radstation in Bergedorf

Ladenbereich der Radstation

6.2 Radstation in Mülheim an der Ruhr

In Mülheim wird die Radstation am Hauptbahnhof von der Paritätischen Initiative für Arbeit – PIA Stadtdienste gGmbH betrieben. Die Radstation wurde 1998 als eine der ersten im Rahmen des Programms „100 Radstationen in NRW“ eröffnet. Die Radstation bietet 200 Fahrradstellplätze und ist voll ausgelastet durch Dauerkunden und Kurzzeitkunden.

Die Kunden haben keinen Zugang zu den Stellplätzen, sondern werden wie an einer Garderobe bedient. Die Öffnungszeiten erstrecken sich von Montag bis Freitag von 5:30 bis 22:30 Uhr und am Wochenende von 8:00 bis 18:30 Uhr. Die Werkstatt ist nur Montag bis Freitag von 9:00 bis 17:30 Uhr geöffnet.

Die Bedienung während der Öffnungszeiten wird durch insgesamt sieben Personen abgedeckt, die in Schichten arbeiten. Sie werden durch verschiedene Maßnahmen der Arbeitsagentur zur Beschäftigungsförderung finanziert.

Die Radstation in Mülheim ist verbunden mit einem Servicepunkt für andere Mobilitätsdienstleistungen (Paketshop, Heimlieferdienst, Radvermietung). Mit dem Revierrad, das von der Radstation betreut wird, steht eine große Flotte an Mieträdern zur Verfügung. Die Radstation ist auch Geschäftsstelle für die Fahrradfreundliche Stadt Mülheim und wird als solche von der Stadt finanziell unterstützt.

Die Einnahmen für das Fahrradparken decken etwas mehr als die Betriebskosten der Radstation. Die weiteren Dienstleistungen bringen die erforderlichen Einnahmen, um die Radstation insgesamt wirtschaftlich betreiben zu können.

Die PIA Stadtdienste GmbH betreibt eine weitere Radstation in Mülheim, zwei in Bottrop und eine in Duisburg. Sie bietet zahlreiche weitere Dienstleistungen mit oder ohne direkten Bezug zur Radverkehrsförderung an.

Eingang der Radstation am Mülheimer Hauptbahnhof

6.3 Bike+Ride-Programm in Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat 2015 ein umfassendes Programm zum Ausbau der Bike+Ride-Anlagen an ca. 130 Hamburger S- und U-Bahnstationen beschlossen und die P+R-Betriebsgesellschaft mbH, die auch die P+R-Parkplätze betreibt, mit der Umsetzung und dem Betrieb beauftragt. Auf Grundlage eines B+R-Entwicklungskonzeptes und geplanten jährlichen Haushaltsansätzen von ca. 3 Mio. EUR über zehn Jahre erfolgt ein systematischer Ausbau. Die Hälfte aller B+R-Plätze wird überdacht, 20 % der Stellplätze sollen zukünftig in Sammelschließanlagen fest vermietet werden.

Für die Sammelschließanlagen ist von einem Architekturbüro ein modulares Konzept entwickelt worden. Ein Standardmodul enthält 20 Stellplätze in Doppelparkern. Zur Realisierung wurden Rahmenverträge mit Herstellern abgeschlossen. Die Stellplätze sind im Standardmodul durch große Schiebetüren und in größeren Einheiten durch eine Eingangstür jeweils mit einem elektronischen Schließsystem gesichert. Die Öffnung erfolgt durch eine RFID-Chip-Karte, die den Kunden nach Vertragsabschluss zugesandt wird. Ein Stellplatz kann entweder für ein Quartal (24 EUR) oder ein Jahr (90 EUR) angemietet werden, wobei sich die Vertragslaufzeit automatisch verlängert, wenn nicht gekündigt wird.

Die Bike+Ride-Anlagen werden täglich in Kooperation mit der Hamburger Hochbahn auf Belegung und Reinigungsstand kontrolliert. Die Bodenflächen der offenen Bike+Ride-Anlagen werden durch die Stadtreinigung Hamburg gereinigt. In den Sammelschließanlagen erfolgt eine vierzehntägige Reinigung, die bezirksweise ausgeschrieben wurde.

Der Betrieb der Bike+Ride-Anlagen wird auch durch die Einnahmen der P+R-Anlagen mitfinanziert, für die Parkgebühren von 2 EUR pro Tag, 20 EUR pro Monat und 200 EUR pro Jahr festgelegt wurden. Durch den Verbund wird ein insgesamt wirtschaftlicher Betrieb ermöglicht. Das Tarifmodell hat außerdem bei Kunden mit kurzen Anfahrtstrecken zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad beigetragen.

https://www.pr.hamburg/b-r-anlagen/

Eingangsseite einer Sammelschließanlage mit Schließfächern

6.4 Sammelschliessanlage in Plön

Sammelschließanlage am Bahnhof in Plön

In Plön wurde 2010 mit der Umgestaltung der Bahnsteige eine neue Fahrradabstellanlage errichtet und der Stadt übergeben. Es stehen 50 offen zugängliche, überdachte Stellplätze und 35 in einer abgeschlossenen Fahrradgarage mit Glasfront und Eingang direkt am Bahnsteigzugang zur Verfügung. Die Tür wird mit einem konventionellen Schließzylinder verschlossen. Die Ausgabe von Schlüsseln erfolgt durch die Tourist-Info im benachbarten ehemaligen Bahnhofsgebäude. Die Entgeltstruktur sieht Tageskarten für 1 EUR, Monatskarten für 10 EUR, eine Schönwetterkarte (April – September) für 50 EUR und eine Jahreskarte für 90 EUR vor.

Der Aufwand für das Betreiben ist sehr gering. Der Bauhof reinigt die Anlage viermal im Jahr. Vertragsabschlüsse und Schlüsselausgabe während der Öffnungszeiten der Tourist-Info sind vom Zeitaufwand kaum spürbar. Die Abstellanlage ist zu etwa 50 Prozent durch Dauerparker ausgelastet. Zusätzlich wurden 2016 80 Tageskarten und 28 Monatskarten pro Jahr verkauft.

Das einfach gehaltene Betriebsmodell funktioniert sehr gut durch die am Standort befindliche, sehr gut aufgestellte Tourist-Info der Stadt Plön, die als DB-Agentur auch Bahnfahrkarten verkauft. Die Tourist-Info vermietet zudem vier E-Bikes, die in Kooperation mit den Stadtwerken angeschafft und von einem örtlichen Fahrradhändler gewartet werden, und berät zu den radtouristischen Angeboten der Region.

6.5 Fahrradraum in Schwaan

In der Kleinstadt Schwaan bei Rostock richtete das Bahnhofsmanagement Rostock der DB Station&Service AG 1999 in einem leerstehenden Abstellraum im Bahnhofsgebäude einen Fahrradraum für ca. 20 Fahrräder ein. Der Raum musste nicht hergerichtet werden und wurde mit gebrauchten Fahrradständern ausgestattet, so dass die Investitionskosten minimal waren. Der Zugang erfolgt über eine Außentür mit Schließzylinder. Die Mieter erhalten einen Schlüssel, mit dem sie den Raum rund um die Uhr öffnen können.

Für Vertragsabschlüsse wird telefonisch individuell ein Termin vereinbart. Die Miete lag bei 90 EUR pro Jahr oder 7,50 EUR pro Monat. Betriebskosten und Personalaufwand betrugen pro Jahr weniger als 200 EUR, die Einnahmen beliefen sich unter der Verwaltung durch das Bahnhofsmanagement zuletzt auf ca. 600 EUR. Seitdem das Bahnhofsgebäude von der Bahn verkauft wurde, wird die Vermietung des Fahrradraumes von der Käuferin, die in dem Bahnhof einen Laden betreibt, weitergeführt.

6.6 Fahrradboxen in Rostock

Das Bahnhofsmanagement Rostock der DB Station&Service AG hat 2006 zehn Fahrradboxen am Südeingang des Hauptbahnhofes in Rostock auf einer eigenen Fläche aufgestellt. Die Fahrradboxen werden über normale Schließzylinder verschlossen. Der Mietpreis pro Jahr beträgt 120 EUR. Die Fahrradboxen sind vollständig an Dauerkunden vermietet. Die Wartezeit für eine frei werdende Box beträgt etwa drei Jahre (Warteliste). Geplant ist eine Radstation mit größerer Stellplatzzahl und Serviceangebot auf der Innenstadt-Seite des Bahnhofs, wo bereits ein Fahrradhändler mit Reparaturwerkstatt und Fahrradvermietung ansässig ist.

Fahrradboxen am Rostocker Hauptbahnhof

Die Betreuung der Fahrradboxen erfolgt durch einen Mitarbeiter des Bahnhofsmanagements, dessen Büroarbeitsplatz in Sichtweite der Fahrradboxen liegt. Das Angebot wurde bis zur Vollauslastung per Aushang im Bahnhof bekannt gemacht. Vertragsabschluss und Schlüsselübergabe finden nach telefonischer Terminvereinbarung vor Ort statt. Die Betriebskosten beschränken sich auf geringe Reinigungs- und Reparaturkosten. Der Personalaufwand ist durch Dauerbelegung und Lastschrifteinzug sehr begrenzt und beträgt etwa zwei Stunden pro Jahr für die Gesamtanlage.

Die Investitionskosten waren durch die Mieteinnahmen bereits nach fünf Jahren gedeckt, so dass die Anlage inzwischen Gewinn erwirtschaftet. Die Kosten für das Betreiben der zehn Fahrradboxen betragen insgesamt ca. 200 EUR im Jahr bei Einnahmen von 1.200 EUR pro Jahr. Die gut sichtbare Platzierung der Fahrradboxen, ihre Langlebigkeit und das Abbuchungsverfahren bei den Stammkunden werden vom Betreiber als wesentliche Erfolgsfaktoren gewertet.

6.7 Fahrradboxen in Berlin

Am Berliner Hauptbahnhof hat die Firma Kienzler Stadtmobiliar GmbH im Jahr 2016 als Pilotprojekt ein Modul mit 12 Fahrradboxen auf eigene Kosten aufgestellt. Die Fahrradboxen werden über das herstellereigene Buchungs- und Abrechnungsportal www.bikeandridebox.de verwaltet. Von den 12 Boxen werden zehn jeweils für ein Jahr vermietet, zwei Boxen werden tage- bzw. wochenweise vermietet. Der Mietpreis pro Jahr beträgt 195 EUR, pro Woche 25 EUR und pro Tag 8 EUR. Die Auslastung liegt nahe 100 Prozent. Bei Belegung aller Boxen gibt es auf dem Buchungs- und Abrechnungsportal eine Wartelistefunktion.

Durch das Buchungsportal ist der Betreuungsaufwand vor Ort minimal. Die hohe Nachfrage am Berliner Hauptbahnhof führte schnell zur Vollauslastung trotz vergleichsweise hoher Mietpreise. Die Einnahmen tragen teilweise zu einer Refinanzierung der Investitionskosten bei. Die Nettokosten für das Boxenmodul betragen ca. 24.000 EUR. Die elektronische Buchung und die Anpassung des Angebots an eine hohe Nachfrage machen dieses Projekt beispielhaft für weitere Pilotanlagen an stark frequentierten Bahnhöfen, die bisher über keine zugangsgesicherten Abstellanlagen verfügen. Auch größere Sammelschließanlagen lassen sich über das Buchungssystem verwaltungsfrei steuern.

Fahrradboxen am Hauptbahnhof in Berlin

6.8 Automatisiertes Fahrradparkhaus in Offenburg

Die Stadt Offenburg hat im Jahr 2013 ein vollautomatisiertes Fahrradparkhaus eröffnet. In dem RADHAUS können 120 Fahrräder diebstahlsicher und vor Witterungseinflüssen geschützt abgestellt werden. Das Radhaus verfügt über fünf Lagerebenen und ist ca. 11 m hoch. In der Erdgeschossebene befinden sich auf den beiden gegenüberliegenden Eingangsseiten im überdachten Bereich jeweils sechs Zugangstüren und ein Bedienterminal für das gleichzeitige Einstellen oder Abholen von Fahrrädern. Das Parkhaus ist auf Dauerkunden ausgerichtet und war nach etwa einem Jahr voll ausgebucht. Neben dem Parkhaus stehen zusätzlich 100 Fahrradboxen zur Verfügung. Die Jahresmiete für eine Fahrradbox und einen Einstellplatz im Fahrradparkhaus betragen einheitlich 60 EUR.

Dieses Fahrradparkhaus ist ein Prototyp, der von der Firma Nussbaum Technologies in Kehl nach dem Vorbild der Smart-Türme entwickelt wurde. Das platzsparende System hat sich bewährt und wurde weiter optimiert. Bei einer Grundfläche von 62,5 m² beträgt der Platzbedarf pro Fahrrad brutto 0,52 m². Die Investitionskosten betrugen etwa 400.000 EUR. Die Betriebskosten belaufen sich in Offenburg auf 8.000 – 15.000 EUR pro Jahr. Dort ist die Fassade durch Holzlamellen verkleidet und nachts hinterleuchtet. Auch durch die Höhe des Fahrradparkhauses wirkt dieses weit sichtbar als Leuchtturm der Radverkehrsförderung.

Das Radhaus wird betrieben von den Technischen Betrieben der Stadt Offenburg, die auch für die Unterhaltung anderer städtischer Gebäude verantwortlich sind. Diese bieten einen 24h-Service für die Kunden an. Die Wartung des Fahrradparkhauses wird von der Herstellerfirma übernommen.

RADHAUS in Offenburg bei Nacht

7. Verzeichnisse

7.1 Abkürzungen

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn
EUR	Euro
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Kfz	Kraftfahrzeug
HH	Hamburg
HRO	Hansestadt Rostock
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖDLA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
SGB	Sozialgesetzbuch
VSF	Verbund Service und Fahrrad g. e. V.
VZÄ	Vollzeitäquivalent

7.2 Literatur

ADFC NRW:
Lizenzvereinbarung zur Wort-Bild-Marke „Radstation“

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2016):
Mit dem Rad zum Bahnhof – Planung, Bau und Unterhalt von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen

Czowalla, Lucas; Busch, Dahlia; Fromberg, Andrea; Gwiasda, Peter; Wilde, Mathias; Lanzendorf, Martin (2017):
Neuere Entwicklungen zur Integration von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr in Deutschland: Überblick zum Stand des Wissens und der Praxis.
Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 15. Frankfurt a. M.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012):
Hinweise zum Fahrradparken

Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015):
Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (2011):
BAHNHOF UND STADT – Ein Leitfaden für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern im Land Brandenburg

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2011):
Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen

P+R-Betriebsgesellschaft mbH (Hamburg 2015):
B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. +49 (0)30 138 986 35
Fax. +49 (0)30 138 986 36

info@team-red.net
www.team-red.net