

100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen

Ein Landesprogramm mit Zukunft
Bilanz, Chancen, Perspektiven

Bearbeitet von:

Dr. Jens Dieckmann

Axel Eichhorn

Dieter Filthaut

Kai Lohmeyer

Margit Thomeczek

1. Einleitung	5
Fahrradstation	5
Vorbild Niederlande	6
Vorbild Nordrhein-Westfalen	6
2. Das Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“	7
Die Ziele	7
Die ADFC-Entwicklungsagentur	7
IBA-Emscher-Park GmbH	7
Die Städte	8
Das Zweiradmechaniker-Handwerk	8
3. Partner	9
Deutsche Bahn AG	9
Landesentwicklungsgesellschaft (LEG)	9
Gesellschaft für innovative Beschäftigungs- förderung gGmbH (G.I.B.)	9
Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen	10
4. Die Fahrradstationen	11
Umgesetzte Projekte	11
Betreiber	12
Ausgewählte Projekte	13
Dienstleistungsspektrum	17
Dienstleistungsangebote in Radstationen	18
5. Marketing	22
Das Marken- und Gestaltungskonzept Radstation®	22
Betreibernetzwerk	24
6. Arbeitsschwerpunkte der ADFC-Entwicklungsagentur	27
Bau von Radstationen	27
Fahrradstände, Doppelstockanlagen	28
Betreiber	29
Betrieb	30
Personalbedarf in Radstationen	30
Öffentlichkeitsarbeit	31
Medien	33

7. Ergebnisse und Wirkungen	35
Beschäftigungseffekte	35
Attraktivierung der Bahnhöfe	35
Nachfrage	36
Wirkung außerhalb NRW	38
Umsteigen leicht gemacht – Projekt „Integrierter Verkehr“	38
Produktimage	40
8. Ausblick	41
Ein funktionierendes Netzwerk	41
Fortsetzung des Landesprogramms	41
9. Anhang	42
Förderrichtlinien	42
Abbildungsverzeichnis	50
Tabellenverzeichnis	50
Verzeichnis der Fotos	50

1 Einleitung

Seit 1995 fördert die Landesregierung Nordrhein-Westfalens im Rahmen des Programms „100 Fahrradstationen in NRW“ den Bau von Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV. Bis Ende 2000 wurden 29 Radstationen aus diesem Programm realisiert. Im nächsten Jahr werden 10 bis 15 hinzukommen. Mit den 8 Fahrradstationen, die bereits vorher existierten, besitzt NRW nunmehr insgesamt 37 Fahrradstationen. Ziele des Landesprogramms sind die Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Rad, die architektonische und städtebauliche Aufwertung der Bahnhöfe und die Einrichtung zusätzlicher Arbeitsplätze.

Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Aspekte, Erkenntnisse und Ergebnisse des Landesprogramms zusammen. Die Darstellung gibt einen Überblick über das Erreichte. Aufbauend auf den gesamten Projekterfahrungen werden Hilfestellungen für die Umsetzung von Radstationen gegeben. Diese richten sich vor allem an kommunale Akteure, die eine Radstation® an ihren Bahnhöfen planen.

Für einen erfolgreichen Betrieb ist neben attraktiven Dienstleistungen vor allem ein gutes Marketing notwendig. Die Konzeption eines Markenkonzeptes und der Aufbau eines Netzwerkes von Radstationen sind deswegen weitere Ziele des Landesprogramms. Der vorliegende Bericht vermittelt daher auch Betreibern von Radstationen Anregungen für die Optimierung ihres Betriebes.

Dieser Bericht versteht sich als Bilanz des Landesprogramms in den vergangenen fünf Jahren und als Ausblick für die kommenden Jahre.

Fahrradstation

Fahrradstationen bieten drei Kernfunktionen rund ums Fahrrad an:

- witterungsgeschütztes und sicheres Parken,
- Fahrradvermietung und
- Fahrradservice mit Pannenhilfe und Wartungsleistungen.

Wenn eine Fahrradstation ein Meisterbetrieb ist, können auch hochwertige Reparaturen vorgenommen werden.

Jede Fahrradstation kann und soll weitere Dienstleistungen anbieten. Das bedeutet zusätzlichen Service für die Kunden und eine weitere Einnahmequelle für die Fahrradstation.

In den letzten Jahren hat die Deutsche Bahn AG an vielen Bahnhöfen immer mehr Dienstleistungen aufgegeben. Insbesondere in kleineren Bahnhöfen ist der Fahrkartenverkauf am Schalter den Automaten gewichen. Einige Fahrradstationen bieten daher Fahrkartenverkauf an oder übernehmen Hausmeisterdienste rund um den Bahnhof. Fahrradstationen ergänzen z.B. den KurierGepäck-Service der DB AG als Annahme- und Versandstellen. Sicherheit, Sauberkeit und Service bekommen oft erst durch Fahrradstationen einen Inhalt. Durch sie werden manche Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder für Kunden und Einzelhändler wieder attraktiv.



Foto 1:
Zufahrt zur Radstation® Münster Hbf



Foto 2:
Rijwiel Station in Roermond, NL

Vorbild Niederlande

Fahrradstationen haben ein über Jahrzehnte gewachsenes Vorbild: „fietsenstalling“ in den Niederlanden. In über 80 Fahrradstationen an niederländischen Bahnhöfen werden täglich insgesamt ca. 100.000 Fahrräder witterungsgeschützt untergestellt und bewacht.

Die meisten Fahrradstationen verfügen über eine Kapazität von über 1.000 Stellplätzen. Kleinere Stationen sind selten. Rund um den Utrechter Bahnhof stehen den Kunden in drei Fahrradstationen über 10.000 Abstellplätze zur Verfügung. In Amsterdam wird eine „fietsenstalling“ für 6.000 Räder errichtet.

Fahrradstationen dieser Größenordnung sind an niederländischen Bahnhöfen nicht nur aufgrund der hohen Nachfrage notwendig, sondern ermöglichen dadurch auch einen wirtschaftlich tragfähigen Betrieb allein mit dem Bewachungsangebot.

Vorbild Nordrhein-Westfalen

Die Arbeit der ADFC-Entwicklungsagentur konnte von den Erfahrungen in den Niederlanden profitieren. Mittlerweile gibt es in NRW genauso viele Fahrradstationen wie im übrigen Deutschland zusammen. Und es sollen noch mehr werden.

Mit der Einrichtung einer Entwicklungsagentur hat das Land für Kommunen und Betreiber optimale Rahmenbedingungen für die Planung, Umsetzung und Inbetriebnahme von Fahrradstationen geschaffen. Alle Beteiligten wurden von Anfang an in den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Fahrradstationen einbezogen.

Dieses für Deutschland einmalige Förderprogramm und die praktischen Umsetzungserfolge stoßen auch außerhalb NRW auf ein vielfältiges Interesse. Viele Anfragen aus dem In- und Ausland bestätigen das.

2 Das Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“

Die Ziele

Die Landesregierung verfolgt mit dem Programm „100 Fahrradstationen in NRW“ im wesentlichen verkehrliche, städtebauliche und arbeitsmarktpolitische Ziele.

Fahrraddiebstahl und Vandalismus halten viele Menschen davon ab, mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren. Bewachte Abstellplätze, die es ermöglichen, auch hochwertige Fahrräder sicher und vor Wind und Wetter geschützt abzustellen, bieten einen Anreiz, auch über größere Entfernungen mit dem Rad zum Bahnhof zu fahren.

Fahrradstationen werten den Bahnhof auf, erhöhen die soziale Sicherheit und bewirken eine verbesserte Einbindung der Bahnanlage in die Stadtstruktur. Nicht selten setzt eine Fahrradstation einen städtebaulichen Akzent. Mit Fahrrädern zugestellte Bahnhofsplätze können wieder ihrer früheren Funktion als attraktives Tor zur Stadt zugeführt werden.

Von Fahrradstationen gehen auch wichtige Impulse für den örtlichen Arbeitsmarkt aus: Sie bieten Arbeits- und Ausbildungsplätze und ermöglichen vielen seit längerer Zeit Arbeitslosen die Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt. Die Arbeitsverwaltung unterstützt den Betrieb der Fahrradstationen durch Zuschüsse zu den Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen.

Die ADFC-Entwicklungsagentur

Die Landesregierung hat 1996 den Landesverband NRW des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) beauftragt, Kommunen und Betreiber bei der Einrichtung von Fahrradstationen an Bahnhöfen zu beraten und zu unterstützen. Hierzu wurde eine Entwicklungsagentur beim ADFC geschaffen und aus Landesmitteln gefördert. Die Bundesanstalt für Arbeit unterstützte die Agentur in den ersten beiden Jahren durch eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Die Agentur entwickelte standortorientierte Lösungen. Im Mittelpunkt stand die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Fahrradstationen. Die interdisziplinäre Zusammensetzung der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ermöglichte die Beratung zu allen Aspekten der Planung, der Umsetzung und des Betriebes. Von vornherein war es das Ziel, landesweit einheitliche Standards zu schaffen. Dazu gehören die Einheitlichkeit von Erscheinungsbild und Gestaltung sowie die Festlegung von Qualitätsstandards. Das von der Entwicklungsagentur in Auftrag gegebene und von der Fa. KopfKunst entwickelte Marken- und Gestaltungskonzept Radstation® setzt dieses Ziel um. Es ist die sichtbare Form des landesweiten Netzwerkes von Radstationen.

IBA-Emscher-Park GmbH

Die IBA hatte die Entwicklung von Fahrradstationen im Emscherraum zu einer besonderen Schwerpunktaufgabe für ihre zweite Arbeitsperiode 1995 bis 1999 gemacht.



Foto 3:
Wildparken am Bielefelder Bahnhof
vor Fertigstellung der Fahrradstation



Foto 4:
Werkstatt mit Anleiter

IBA '99 Finale Internationale Bauausstellung Emscher Park

Foto 5:
IBA – Finale

Im Rahmen des Projekts „Erneuerung der Bahnhofsbereiche an der Köln-Mindener Eisenbahn“ wurde ein dichtes, regionales Angebot von Fahrradstationen aufgebaut. Als die IBA Ende 1999 ihre Tätigkeit beendete, hatten 12 Fahrradstationen im IBA-Emscher-Raum ihren Betrieb aufgenommen: Bottrop, Castrop-Rauxel, Essen Hbf, Gladbeck, Hamm, Kamen, Lünen, Mülheim Hbf, Mülheim-Styrum, Oberhausen, Wanne-Eickel und Witten. Mit Ausnahme der Fahrradwache in Lünen haben alle das Marken- und Gestaltungskonzept Radstation® übernommen. Zur Zeit strebt man in Lünen an, die Bewachungsanlage sicher und witterungsgeschützt zu überbauen. Dann steht auch dort einer Radstation® nichts mehr im Wege.

Die Städte

Der Bau von Fahrradstationen fällt in die kommunale Zuständigkeit. Die Städte entwickeln das bauliche Konzept, wählen den geeigneten Betreiber aus, schließen einen Mietvertrag mit der Deutschen Bahn AG, stellen die Einhaltung des Marken- und Gestaltungskonzepts Radstation® sicher und beteiligen sich mit einem Eigenanteil an den Gesamtkosten. An einigen Standorten hat die Kommune den Bahnhof von der DB AG gekauft, was die Planungs- und Abstimmungsprozesse vereinfacht hat. Das Land fördert die Errichtung der Radstationen mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Der politische Wille und engagierte Mitarbeit vor Ort tragen zum Gelingen bei. Sie machen das Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“ so erfolgreich.



Foto 6:
Radstation® Bad Oeynhausen;
Verkaufsraum

Das Zweiradmechaniker-Handwerk

Die Radstationen sollen nicht in Konkurrenz zum örtlichen Handwerk und Handel treten. Deshalb wurden von vornherein die Organisationen des Zweiradmechaniker-Handwerks und die örtlichen Betriebe in die Umsetzung des Landesprogramms einbezogen.

Vor allem kam es darauf an, den Umfang der in den Radstationen angebotenen Reparaturdienstleistungen festzulegen. Falls eine Radstation® kein Meisterbetrieb ist, bietet eine Kooperation den handwerksrechtlichen Rahmen. Eine „Garantie der Sicherheit“ wird durch den Zweiradmechaniker-Meisterbetrieb gewährleistet. Zugleich wird das anspruchsvolle Markenkonzept Radstation® auch bei der Qualität der Reparaturleistungen gesichert.

Die Kooperationsmöglichkeiten im Reparaturbereich sind vielfältig und abhängig vom Einzelfall. Die Palette reicht von einer täglichen Kontrolle bis hin zur Durchführung von Reparaturen im Meisterbetrieb einschließlich eines „Hol- und Bring-service“. Ähnliches gilt auch für den Verkauf von Produkten aus dem Zweiradhandel.

Erste Ansprechpartner vor Ort sind im Regelfall die Kreishandwerkerschaften.

3 Partner

Das Ministerium und die Arbeitsverwaltung sind auch direkt bei der Förderung der Fahrradstationen beteiligt. Das MASQT gibt Zuschüsse für den Qualifizierungsanteil im Rahmen von Landes- und EU-Programmen. Die Arbeitsverwaltung unterstützt den Betrieb der Fahrradstationen durch Arbeitsmarktprojekte. Sie finanziert insbesondere die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Die frühzeitige Einbindung der Arbeitsämter trägt wesentlich zur schnellen und erfolgreichen Umsetzung der Stationen bei. Zukünftige Betreiber können die Zusagen der Arbeitsverwaltung für die Anschubfinanzierung und ihre Kalkulation der Personalkosten zugrundelegen.

Deutsche Bahn AG

Eine Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung des Programms „100 Fahrradstationen in NRW“ war der Abschluss der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG vom 27. August 1997. Darin stellte die DB AG den Kommunen entsprechend der Rahmenvereinbarung und dem darauf abgestimmten Mustermietvertrag geeignete Grundstücke, Gebäude oder Gebäudeteile zehn Jahre mietfrei zur Verfügung. Für die davon profitierenden Betreiber der Fahrradstationen ist die Mietfreiheit ein wichtiger Bestandteil für die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Stationen.



Foto 7:
Halle (Westf.): Direkter Zugang von der Radstation® zum Bahnsteig

Landesentwicklungsgesellschaft (LEG)

Die Landesentwicklungsgesellschaft-Standort- und Projektentwicklung (LEG-S) war maßgeblich an dem Aufbau der ADFC-Entwicklungsagentur beteiligt. Die gute Zusammenarbeit hat sich während der gesamten Laufzeit des Programms fortgesetzt.

Es besteht Übereinstimmung, dass die Fahrradstationen auf einen dauerhaften, wirtschaftlich tragfähigen Betrieb ausgerichtet sein sollen. Frühzeitig wurden deshalb Kontakte zur Handwerkskammer Düsseldorf und zur Zweiradmechanikerinnung des Landes NRW geknüpft, um das Handwerk von Beginn an in die Umsetzung des Landesprogramms einzubinden. Die LEG-S trug auch zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Fahrradstationen und dem örtlichen Fahrradhandel bei. Sie hat die Kooperationsmöglichkeiten beratend und vermittelnd begleitet. Die Möglichkeiten für Existenzgründer und Fahrradhändler, eine Fahrradstation zu übernehmen, wurden dadurch entscheidend verbessert.

Gesellschaft für innovative Beschäftigungsförderung gGmbH G.I.B.)

Die IBA Emscher GmbH beauftragte die Gesellschaft für innovative Beschäftigungsförderung gGmbH (G.I.B.) in Bottrop, für die Fahrradstationen im Emscherraum die Projektkoordination und Beratung durchzuführen. Schwerpunkt war die prozessorientierte und -begleitende Beratung der Kommunen und zukünftigen Betreiber bei der Konzeptentwicklung. Die G.I.B. initiierte mit der IBA Diskussionsfo-

ren (Runde Tische) mit allen Projektbeteiligten und entwickelte insbesondere die arbeitsmarktpolitischen Konzeptionen.

Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände waren wichtige Partner bei der Umsetzung des Landesprogramms. Die Einrichtung von Fahrradstationen wurde als ein wesentliches Element zur Stärkung des Verknüpfungspunkts Bahnhof erkannt.

Die betriebliche Abstimmung zeigt sich z.B. in Mülheim-Styrum beim Ticketverkauf im ÖPNV. Ein anderes Beispiel ist Oberhausen. Die Radstation® sorgt für die Zustellung der Monats- und Jahreskarten an die Kunden der STOAG.

Darüber hinaus sind die Verkehrsverbände auch daran interessiert, ihre eigenen Fahrradboxen an Haltepunkten des ÖV durch Radstationen bewirtschaften zu lassen. Eine Zusammenarbeit wird auch für innerstädtische Bewachungsanlagen angestrebt.

4 Die Fahrradstationen

Umgesetzte Projekte

Am Ende des Jahres 2000 werden 37 Fahrradstationen in NRW in Betrieb sein. Insgesamt stehen allein in den Radstationen über 10.000 Abstellplätze den Kunden zur Verfügung, hinzu kommen mehr als 1.000 Stellplätze in den übrigen Fahrradstationen. Grafik 2: Umgesetzte Radstationen (ohne Fahrradstationen)

Mehr als 250 Mitarbeiter sind in den Radstationen und weitere 50 in den Fahrradstationen beschäftigt.

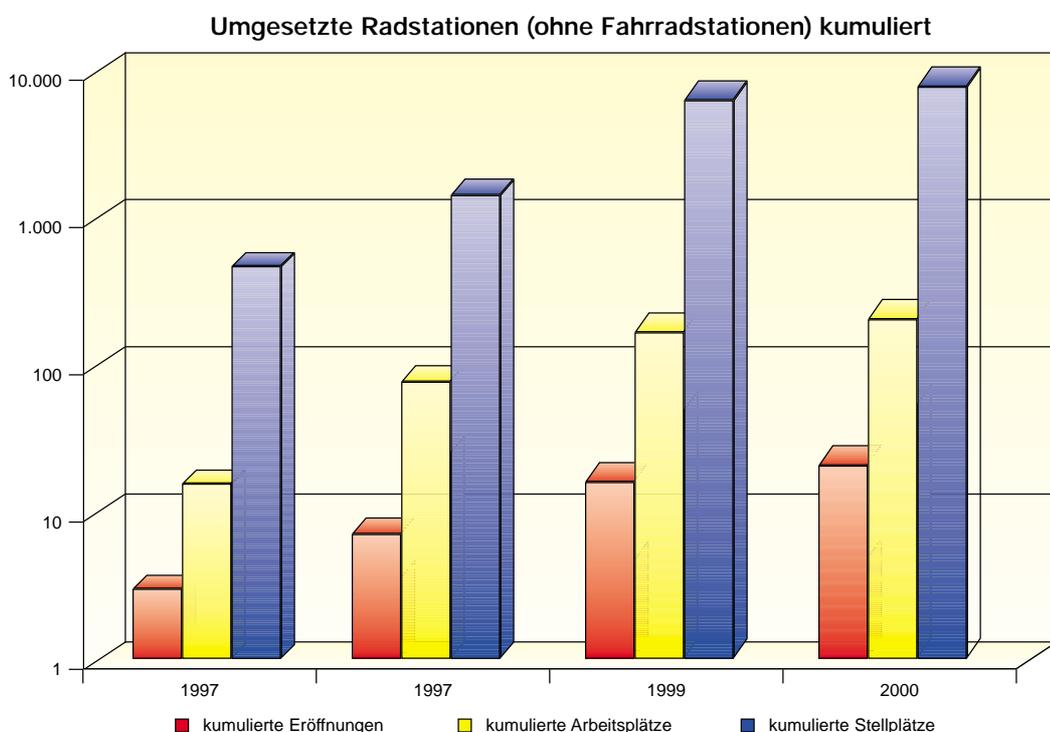


Abbildung 1:
Umgesetzte Radstationen (ohne
Fahrradstationen)

Die Größe der Fahrradstationen ist sehr unterschiedlich. Die Stellplatzzahl variiert zwischen 25 und 2.800 Stellplätzen. Die Zahl der Beschäftigten reicht von 2 bis 20 Personen. Der Personalbestand hängt von der Betriebsform ab. Private Betreiber sind eher bestrebt, die Betriebskosten durch einen knapp bemessenen Personalbedarf in Grenzen zu halten. Gemeinnützige Gesellschaften geben Arbeitslosen nicht nur eine Beschäftigung, sondern bilden aus und qualifizieren. Finanziert werden diese Maßnahmen durch Arbeitsprogramme der örtlichen Arbeitsämter oder europaweite Förderprogramme.

30 Fahrradstationen werden von gemeinnützigen Beschäftigungsgesellschaften betrieben, 7 Fahrradstationen werden von privaten Unternehmen geführt. An einigen Standorten wird die Fahrradstation als Zweckbetrieb bewirtschaftet, die den gleichen wirtschaftlichen Erwägungen unterliegen wie die privaten Betreiber.

Alle unter dem Marken- und Gestaltungskonzept betriebenen Radstationen haben sich zu einem 7-Tage-Betrieb verpflichtet, der nur saisonal und unter Absprache

mit der Entwicklungsagentur eingeschränkt werden kann. Unterschiedlich sind jedoch die täglichen Öffnungszeiten, die abhängig vom Fahrplan und Pendleraufkommen variieren.

Viele gemeinnützige Betreiber können zusätzliche Dienstleistungen nicht in Konkurrenz zu privatwirtschaftlichen Unternehmen anbieten. Die angebotenen Serviceleistungen hängen nicht zuletzt vom vorhandenen Angebot im Bahnhofsgelände oder dessen Umfeld ab. Alle Radstationen bieten die Kernfunktionen Bewachung, Service oder Reparatur und Vermietung sowie Information an.

Tabelle 1:
Betreiber von Radstationen

Radstation®	Betreiber	Betriebsform	Stellplätze	Arbeitsplätze
Bad Oeynhausen	Radstation und Radladen GmbH, Herr Gross	privat	196	3
Bocholt	Arbeiterwohlfahrt West-Münsterland	gemeinnützig	160	14
Bonn	Caritasverband der Stadt Bonn e.V.	gemeinnützig	300	20
Bottrop	Gesellschaft für Dienstleistung und Recycling e.V. (GeDiRec)	gemeinnützig	214	9
Brühl	Radstation am Bundesbahnhof Brühl, Herr Liedke	privat	300	3
Bünde	Radstation Bahnhof Bünde, Herr Marquardt	privat	280	4
Burgsteinfurt	Lernen fördern e.V.	gemeinnützig	300	7
Castrop-Rauxel	Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Recklinghausen	gemeinnützig	250	9
Essen Hbf	Neue Arbeit der Diakonie Essen	gemeinnützig	180	8
Gladbeck-West	Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Recklinghausen	gemeinnützig	300	13
Grevenbroich	Caritasverband für das Kreisdekanat Neuss e.V.	gemeinnützig	176	13
Gütersloh	Arbeitslosenselbsthilfe Gütersloh	gemeinnützig	306	7
Halle (Westf.)	Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung mbH (GAB)	gemeinnützig	165	8
Hamm	Perthes-Werk Soest	gemeinnützig	450	15
Ibbenbüren	Arbeitslosenselbsthilfe Ibbenbüren	gemeinnützig	130	4
Kamen	Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Unna	gemeinnützig	360	12
Krefeld	Diakonisches Werk Krefeld-Viersen	gemeinnützig	300	6
Lippstadt	Westfälischer Wachdienst, Herr Giebeler	privat	180	2,5
Mülheim Hbf	Paritätische Initiative für Arbeit e.V. (PIA)	gemeinnützig	150	6
Mülheim-Styrum	Paritätische Initiative für Arbeit e.V. (PIA)	gemeinnützig	100	6
Münster	Radstation Münster Hundt KG	privat	2800	8
Oberhausen	Zentrum für Ausbildung und Qualifikation (ZAQ)	gemeinnützig	300	15
Ochtrup	Radstation Bahnhof Ochtrup, Herr Kirejew	privat	160	4
Paderborn	Paderborner Initiative gegen Arbeitslosigkeit e.V. (PIGAL)	gemeinnützig	270	14
Rheine	Caritas Emstor Werkstätten	gemeinnützig	960	6
Selm-Beifang	Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Unna	gemeinnützig	150	5
Soest	Selbsthilfegruppe Ehemaliger Nichtseßhafter e.V. (SEN)	gemeinnützig	374	3
Wanne-Eickel	Gesellschaft freie Sozialarbeit (GfS)	gemeinnützig	190	14
Witten	Wittener Gesellschaft für Arbeit und Beschäftigungsförderung (WABE)	gemeinnützig	168	15
		gesamt	10.169	254

Zu den 29 Radstationen kommen 8 Fahrradstationen, die nicht über das Landesprogramm gefördert wurden. Außer der Fahrradstation in Bielefeld gibt es an allen anderen Standorten Bestrebungen, die Fahrradstationen über das Landesprogramm zu erweitern. Nach Erfüllung der Qualitätskriterien übernehmen diese dann das Markenkonzept Radstation®.

Fahrradstation®	Betreiber	Betriebsform	Stellplätze	Arbeitsplätze
Bielefeld	Etienne´s Radladen und Fahrradparkhaus	privat	390	14
Bochum	Verein für integrative Arbeit (VIA)	gemeinnützig	100	8
Düren	Dürener Gesellschaft für Arbeitsförderung	gemeinnützig	120	2
Ratingen Ost	Sozialdienst katholischer Frauen (SkF)	gemeinnützig	50	8
Bönen	Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Unna	gemeinnützig	60	8
Lünen Hbf	Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Unna	gemeinnützig	160	5,5
Lünen	Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Unna	gemeinnützig	25	3
Preußenbahnhof Unna	Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Unna	gemeinnützig	100	8
		gesamt	1005	56,5

Ausgewählte Projekte

Die folgenden Beispiele von Radstationen in Grevenbroich, Rheine, Bünde, Halle (Westf.) und Brühl verdeutlichen den individuellen Charakter dieser Dienstleistungseinrichtung. Städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen sowie arbeitsmarktpolitische Zielsetzungen und/oder Notwendigkeiten erfordern unterschiedliche lokale Lösungen. Übereinstimmung herrscht im Angebot der Kerndienstleistungen Bewachung, Service und Vermietung, in der hohen Qualität des Angebots und im Marken- und Gestaltungskonzept Radstation®.

Grevenbroich

Am 24. April 1999 konnte mit Grevenbroich die zehnte über das Landesprogramm geförderte Radstation® in Nordrhein-Westfalen eingeweiht werden. Ein spezieller Mietradservice ergänzt das Kerngeschäft der Radstation®. Mieträder werden auf Wunsch an die Startpunkte von Fahrradtouren gebracht. Nur die Rückgabe muss in der Radstation® erfolgen. Dieser Mietradservice erfreut sich großer Beliebtheit.

Die Radstation® konnte mit allen Funktionseinheiten in einem leer stehenden Gebäudeteil des Bahnhofs untergebracht werden. Durch die Einrichtung der Radstation® wurde die Infrastruktur des Gebäudes innen wie außen verbessert sowie das Gesamtbild des Bahnhofs durch die sinnvolle Nutzung des Nebengebäudes aufgewertet.

Die Radstation® liegt zwar in eher dezentraler Lage zum Ortskern Grevenbroich, ist aber in dem Gebäudeteil des Bahnhofs mit Ausrichtung auf das Hauptpendleraufkommen untergebracht. Weitere Radverkehrsmaßnahmen sind in der Umgebung geplant und werden die Radstation® optimal in das bereits vorhandene Radwegenetz der Stadt und das weiterführende Radverkehrsnetz einbinden.

Die Radstation® wird gemeinnützig vom Caritasverband für das Kreisdekanat Neuss e.V. betrieben. Insgesamt werden sieben Mitarbeiter in der Radstation beschäftigt. Der Anleiter bzw. Betriebsleiter ist über eine Arbeitsbeschaffungsmaß-

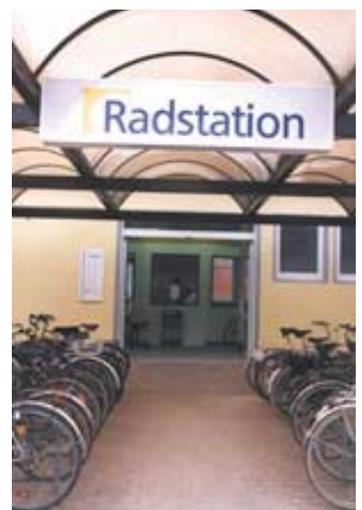


Foto 8:
Grevenbroich; Eingangsbereich

nahme der örtlichen Arbeitsverwaltung finanziert. Sechs weitere Mitarbeiter konnten über das Programm „Hilfe zur Arbeit“ einen Arbeitsplatz erhalten. Außerdem ist eine Kooperationsvereinbarung mit einem örtlichen Fahrradhändler, Fa. Kage, getroffen worden, sämtliche sicherheitsrelevanten Reparaturen in seiner Werkstatt durchzuführen. Hierdurch sind die Möglichkeiten für die Schaffung dauerhafter Arbeitsplätze sowohl im Handwerksbetrieb als auch in der Radstation® verbessert worden.



Foto 9:
Radstation® Rheine: Außenansicht

Rheine

Nach einer vierjährigen Planungsphase wurde am 28. Mai 1999 die Radstation® am Hauptbahnhof in Rheine mit einem großen Fest eröffnet. Mit 960 Stellplätzen ist sie die bisher zweitgrößte Radstation in Nordrhein-Westfalen. Schon nach kurzer Zeit wurde die Radstation® von den Nutzern der bisherigen Abstellanlage angenommen, die an gleicher Stelle ersetzt wurde. Die Radstation® stößt bei Interessierten aus dem In- und Ausland auf reges Interesse. Regelmäßige Führungen werden durch den Betriebsleiter kompetent durchgeführt.

Der Neubau der Radstation® schließt sich an das bestehende Bahnhofsgebäude an, begrenzt mit einer Länge von ca. 40 m den südlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes und bildet somit eine Einheit mit dem gesamten Gebäudekomplex der Bahnhofsanlage. Durch das Bindeglied der eingeschossigen Bebauung zwischen Neu- und Altbau bleiben beide Baukörper als eigenständige Gebäude erhalten. Ebenfalls unterstreicht diese eingeschossige Zwischenzone die Funktionstrennung zwischen Radstation® und Bahnhof. Durch die geschlossene Gebäudesilhouette erhält der Bahnhofsvorplatz eine Aufwertung. So fügt sich die Radstation® mit ihrer zurückhaltenden und dennoch klaren Ästhetik homogen in das Bahnhofsumfeld ein. Im Innenbereich des Gebäudes werden die beiden Geschosse der Abstellanlage über eine Rampe miteinander verbunden. Schließlich besticht die Radstation® in Rheine durch ihre klar gegliederte Aufteilung der Betriebsräume, die ein nahtloses betriebliches Ineinandergreifen der Servicebereiche ermöglicht.

Der Bahnhof Rheine befindet sich direkt am inneren Ring einer vierspurig ausgebauten Straße mit separaten Geh- und Radwegen auf beiden Seiten. Der Bahnhof ist somit für den Radfahrer durch seine zentrale Lage günstig zu erreichen. Der innere Ring nimmt die Radfahrerströme aus allen Richtungen auf.



Foto 10:
Das Team der Radstation® Rheine

Betreiber der Radstation® Rheine sind als Einrichtung der Caritas Rheine die Emstor Werkstätten, eine anerkannte Werkstatt für Behinderte (WfB). Mit Ausnahme des Zweiradmechanikermeisters als Betriebsleiter und Zivildienstleistenden sind 6 Arbeitsplätze für behinderte Menschen entstanden. Die Förderung und Finanzierung dieses beschäftigungspolitischen Projektes werden im Detail in der Behindertenwerkstättenverordnung geregelt. Die Verwaltungskosten und das Anleiterpersonal werden vom zuständigen Landschaftsverband voll finanziert.

Bünde

Vor der Einrichtung der Radstation® Bünde wurde bereits das gesamte Bahnhofsumfeld neu geplant und mit einer Park&Ride-Anlage, einem Busbahnhof, einem Taxistand sowie einem Kurzzeitparkplatz neu gestaltet.

Die Radstation® wurde am 8. August 1999 mit einem großen Rahmenprogramm eröffnet. Seitdem stehen den Fahrradfahrern 280 witterungsgeschützte und mit einer Videoanlage gesicherte Stellplätze rund um die Uhr zur Verfügung. Für das abwechslungs- und umfangreiche Tourenprogramm der Radstation® können die Kunden unter einem großen Sortiment an Mieträdern wählen.

Die Radstation® wurde in das bestehende Bahnhofsgebäude integriert. So konnte bereits ein nicht mehr genutzter und von der DB AG zum Abbruch bestimmter Teil des Bahnhofsgebäudes, nämlich das leerstehende Arkadenhaus, in die Radstation® durch Renovierung miteinbezogen werden. Sämtliche für den Betrieb notwendigen Räumlichkeiten konnten dort untergebracht werden. Die Abstellanlage schließt sich an das Arkadenhaus in westlicher Richtung an.

Für das Konzept der Radstation® bekam der Architekt Ulrich Recker aus Westerstede einen renommierten Architekturpreis, die „Leon-Battista-Alberti-Plakette 2000“. Die Jury der „Arbeitsgemeinschaft Ziegeldach“ – Auslober des Wettbewerbs – begründete ihre Wahl unter anderem damit, dass die städtebauliche Integration der Radstation® „... in den vorhandenen Gebäudezug, Fassadengestaltung, Ziegeldach und Lichtband einen überzeugenden Gesamtansatz mit Nachahmungs-Aufforderung für manches triste Bahnhofsumfeld ...“ bildet (nw-news.de vom 11.05.00).

Der Bahnhof Bünde liegt im nordwestlichen Teil der Stadt und ist etwa einen Kilometer in südöstlicher Richtung vom Stadtzentrum entfernt. Hinsichtlich seiner Erschließungsfunktion für das Fahrrad liegt der Bahnhof und damit die Radstation® günstig. Der Großteil der Bündener Radfahrer und Bahnnutzer erreicht aus Entfernungen im fahrradfreundlichen Umkreis von 3 bis 5 km den Zielort Bahnhof.

In der Radstation® Bünde wurde ein privates Betreiberkonzept umgesetzt. Der Fahrradhändler Marquardt hat infolge der Ausweitung seines Betriebes zusätzlich drei weitere Vollzeitmitarbeiter unter Vermittlung durch das örtliche Arbeitsamt ohne finanzielle Zuschüsse eingestellt. Ziel dieser Konzeption ist es, die Werkstatt der Radstation® als Profitcenter des Gesamtbetriebes zu betreiben. Das kostenbewusste und ertragsorientierte Betriebskonzept wird unterstützt durch eine halbautomatische Abstellanlage, die für Dauerkunden einen 7-Tage-Betrieb ohne eingeschränkte Öffnungszeiten gewährleistet.

Halle (Westf.)

Im Zuge der Revitalisierung der alten Bahnlinie Haller-Wilhelm, die sich von Bielefeld am Südhang des Teutoburger Waldes bis Dissen-Bad Rothenfelde erstreckt, war die Einrichtung von mehreren Radstationen an verschiedenen Haltepunkten vorgesehen. Umgesetzt wurde bisher die Radstation® am Bahnhof Halle (Westf.).



Foto 11:
Radstation® Bünde:
Preisgekrönte Gestaltung



Foto 12:
Radstation® Halle (Westf.)

Der denkmalgeschützte und klassische Güterschuppen der Gründerzeit wurde vom Betreiber einer neuen Nutzung zugeführt: In dem Fachwerkbau bekam die Radstation® mit 165 Stellplätzen ihren Platz.

Der Umbau des Güterschuppens zu einer Radstation® bewirkte eine städtebauliche Belebung und Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereichs. Die Radstation® ist in unmittelbarer Gleisnähe und fügt sich in das Gesamtensemble, bestehend aus Empfangsgebäude, Überdachung, Bahn-/Bussteig und Hausbahnsteig, ein. Gemeinsam mit den übrigen Bauvorhaben der Stadt Halle im Bahnhofsumfeld stellt die Radstation® eine städtebaulich attraktive Einrichtung dar. So soll das jetzige Empfangsgebäude Servicecenter für regionale Kunden werden. Neben einem neuen Taxistand, einer gleisnahen Bushaltestelle sowie einer Kurzparkanlage werden auch neue Wohn- und Geschäftsgebäude im Umfeld der Radstation® entstehen. Ziel ist die stärkere Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den Bahnhof.

Die Radstation® ist verkehrsgünstig zu erreichen. Da sich sämtliche Ortsteile bzw. Siedlungsgebiete der Stadt Halle an der Hauptverkehrsstraße befinden, wird die Nutzung der Radstation® und des Schienenverkehrs erheblich gestärkt. Eine großzügige Rampe erleichtert dem Radnutzer den Zugang zur Radstation® im ehemaligen Güterschuppen.

Betreiberin der Radstation® ist die Gesellschaft für Arbeits- und Beschäftigungsförderung mbH (GAB). In der kombinierten Maßnahme aus Mitteln des Arbeitsamtes und des Sozialamtes werden bis zu acht Langzeitarbeitslose, Jugendliche oder Sozialhilfeempfänger finanziert.



Foto 13:
Radstation® Brühl

Brühl

Am 18. August 2000 wurde in Brühl die 25. Radstation® in Nordrhein-Westfalen eröffnet. Nach den Radstationen Bottrop, Rheine und Münster ist Brühl die vierte Radstation®, die komplett als Neubau konzipiert und umgesetzt wurde. Mit 300 Stellplätzen gehört sie zu den mittelgroßen Radstationen im Lande. Neben den Kernfunktionen wird das Dienstleistungsspektrum durch einen Fahrradhandel, eine professionelle Fahrradtouristikberatung und den Kiosk „Radler In“ sinnvoll ergänzt.

Die Radstation® wurde auf der Fläche der ehemaligen Fahrradabstellanlage errichtet. Das Gebäude wurde bewusst vom denkmalgeschützten Bahnhofsbau um ca. 13 m abgerückt. Dieser Abstand ermöglichte es, das Radstationsgebäude modern zu gestalten, ohne die städtebauliche Wirkung des historischen Bahnhofsbauwerks zu beeinträchtigen. Die gewählte Stahlkonstruktion der Radstation® gewährleistete ein hohes Maß an gestalterischer Freiheit. So wurden einige Segmente verglast. Diese transparente Gestaltung ermöglicht eine großzügige Einsicht in die Station.

Die innere und äußere verkehrliche Erschließung der Radstation® ist für den Nutzer aufgrund der vorhandenen und geplanten Radverkehrsführung im Bahnhofsumfeld erleichtert und unterstützt die zukünftige Akzeptanz der Radstation®. Die unmittelbare Gleisnähe der Station leistet einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrsaufkommens.

Die Radstation® wird von dem Fahrradhändler Ralf Liedtke betrieben. Der gesamte Personalbedarf des Familienbetriebes umfasst drei Vollzeit- sowie zwei Teilzeitkräfte. Neueinstellungen wurden aus dem Programm „Youth Start“, einer Fördermaßnahme der Stadt Hürth, abgedeckt. Ziel dieser Maßnahme ist, einem oder mehreren jungen Migranten in der Radstation® einen dauerhaften Arbeitsplatz zu ermöglichen. Die Personalkosten des Stammpersonals und die Betriebskosten will der Betreiber ohne Zuschüsse durch die Einnahmen aus den Kernfunktionen, dem Fahrradhandel und weiteren Dienstleistungen decken.

Dienstleistungsspektrum

Jede Radstation® bietet die Kerndienstleistungen Bewachung, Service/Reparatur und Vermietung an. Bei den Kerndienstleistungen steht die Bewachung und damit das sichere Abstellen von Fahrrädern im Vordergrund. Daneben ist besonders an touristisch interessanten Standorten (wie z.B. am Niederrhein und im Münsterland) die Kerndienstleistung „Fahrradvermietung“ (auch als wichtiger Einnahmequelle) von großer Bedeutung. Vor allem unter den Gesichtspunkten „wirtschaftliche Tragfähigkeit der Station“ und „Beschäftigung und Qualifizierung“ sind Reparaturen und Wartungsservice wichtig. Der Umfang des Wartungsservice richtet sich nach den Kenntnissen und Qualifikationen des Betreibers der jeweiligen Radstation®. Gerade bei dieser Kerndienstleistung ist die Zusammenarbeit mit einem in der Handwerksrolle eingetragenen Betrieb oder einem Zweiradmechanikermeister besonders vorteilhaft.

Der für die fakultativen wirtschaftlich notwendigen Dienstleistungen erforderliche Personal- und Sachaufwand darf die Erfüllung der Kerndienstleistungen nicht beeinträchtigen.

Für die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Stationen sind neben den Kernangeboten andere fahrradbezogene Dienstleistungen ebenfalls wichtig. Gerade an kleinen und mittleren Bahnhöfen hat die DB AG die bahnbefugten Serviceleistungen eingeschränkt. Diese können von der Radstation® übernommen und wiederbelebt werden. Viele Bahnhöfe werden dadurch wieder zu Dienstleistungszentren.

Die Palette der zusätzlichen Dienstleistungen einer Radstation® ist umfangreich. Zu den fahrradbezogenen Dienstleistungen gehören z.B. der Verkauf von Fahrrädern, Fahrradzubehör und Radfahrkarten sowie Fahrradkurierdienste. Zu den Aufgaben, die standortspezifisch von der DB AG übernommen wurden, gehören Gepäckaufbewahrung, Gepäckservice, Bahnreinigung, Hilfe für mobilitätseingeschränkte Personen usw. Daneben werden touristische Informationsdienste, Kiosk, Stehcafé und vieles mehr angeboten.



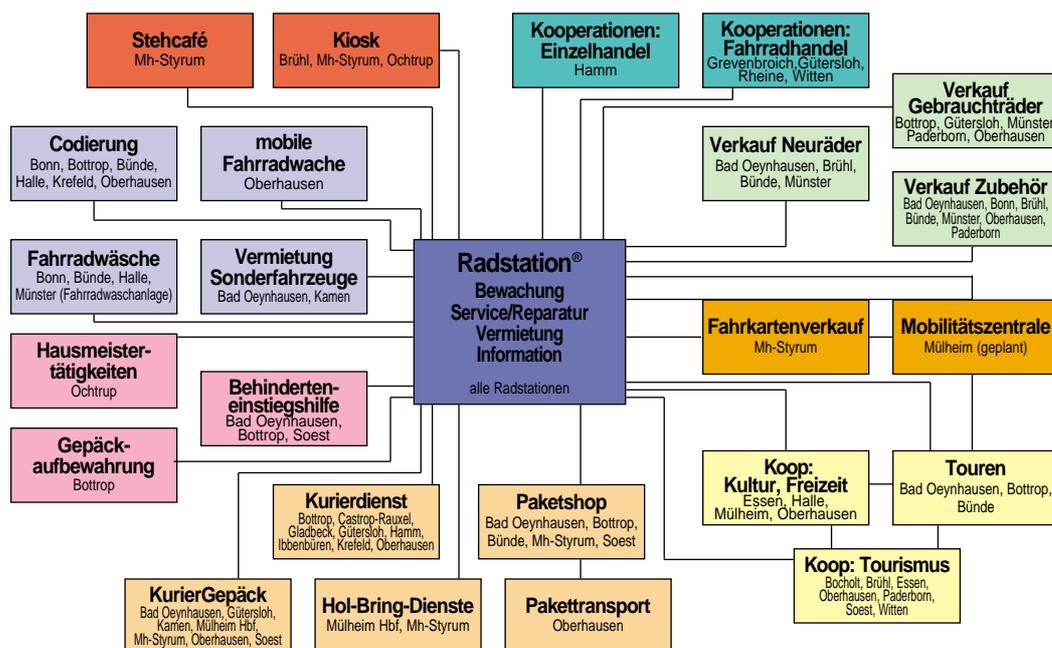
Foto 14:
Service auch beim Einstellen
des Rades



Foto 15:
Meisterwerkstatt in Münster

Abbildung 2:
Dienstleistungsangebote in
Radstationen

Dienstleistungsangebote in Radstationen



Die ADFC-Entwicklungsagentur hat in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr die Betreiber bei der Ausweitung des Serviceangebots unterstützt und ständig neue Dienstleistungen erschlossen. Dabei werden die Dienstleistungskonzepte standort- und betreiberspezifisch entwickelt und der jeweiligen Betriebsform (privater oder gemeinnütziger Betreiber) angepasst. Bei der Ausweitung des Dienstleistungsangebots greift die Entwicklungsagentur auf die Erfahrungen anderer Betreiber zurück. Die Agentur informiert die Betreiber kontinuierlich und bei den Betreiberrunden über neue Entwicklungen. Dabei dürfen die von einer Radstation® übernommenen Serviceleistungen nicht in Konkurrenz zu existierenden Dienstleistungsangeboten an dem jeweiligen Bahnhof treten. An kleineren Bahnhöfen ist diese Konkurrenzsituation kaum gegeben, so dass Radstationen dort ihr Dienstleistungsangebot voll entfalten können.

Fahrradwaschanlage:

Als zusätzliche Dienstleistung für die wirtschaftliche Tragfähigkeit einer Radstation® ist eine Fahrradwaschanlage interessant. Diese funktioniert ähnlich wie eine Autowaschanlage. Die Anschaffungskosten einer Fahrradwaschanlage amortisieren sich in wenigen Jahren. Durch den gleichzeitigen Werbeeffekt kann ein beträchtlicher Aufwand für Marketing- und Werbemaßnahmen eingespart werden.

Radstationen ohne Waschanlage bieten einen manuellen Pflegedienst an, der bei den Kunden sehr beliebt ist.



Foto 16: Automatische Fahrradwaschanlage

Fahrradrecycling:

Insbesondere für Personen mit geringem Einkommen sind Neuräder oft nicht erschwinglich. Für diese Kunden sind recycelte Räder eine Alternative. Grundsätzlich werden Fahrräder für den Recyclingprozess verwendet, deren zentrale Bauteile wie Rahmen, Gabel und Tretlager sich in einem einwandfreien Zustand befinden. Mit einzelnen Bauteilen wie Bremsen, Lichtanlagen, Felgen und Speichen, die in einem hohen Maß kompatibel sind, werden die meisten Gebrauchträder verbessert bzw. ergänzt. Dieser Austausch von defekten Bauteilen durch die Betreiber der Radstationen erfolgt unter Einhaltung strenger Sicherheitsstandards. In der Regel werden recycelte Gebrauchträder mit einer Garantie angeboten.

Fahrradcodierung:

Mit der Codierung von Neu- und Gebrauchträdern wird die Absicht verfolgt, im Falle des Diebstahls die Fahndung der Polizei zu erleichtern. Durch die Codierung der Daten von Hersteller, Fahrradtyp und Eigentümer, die mittels einer Fräsmaschine in den Rahmen eingeprägt wird, können national und international als gestohlen gemeldete Fahrräder in Datenbanken der Polizeibehörden langfristig aufbewahrt bzw. gespeichert werden. Mit Hilfe dieser Daten können beim Auffinden von Rädern oder bei strittigen Eigentumsverhältnissen die rechtmäßigen Besitzer ermittelt werden.

Fahrradtouren:

In vielen Radstationen kann man sich Tipps mit Kartenmaterial zu lohnenswerten Zielen holen. Auch das Angebot geführter Touren wird häufig nachgefragt. Ob Thementouren, Stadtrundfahrten oder kombinierten Erlebnisfahrten, die Bandbreite der Angebote kennt keine Einschränkungen.

Gastronomie:

Als lukratives Nebengeschäft haben sich Gastronomieeinrichtungen bewährt. Kioske und Cafés gehören zu den üblichen Einrichtungen größerer Bahnhöfe. In kleinen und mittleren Bahnhöfen wird dieses Angebot von Radstationen sichergestellt.

Bahnagentur und Fahrkartenverkauf der Verkehrsverbünde:

Für Radstationen ist der Betrieb freier Bahnagenturen als Zusatzgeschäft interessant. Diese Agenturen verkaufen Fahrkarten für die DB AG auf Provisionsbasis. Grundsätzlich sind die Deutsche Bahn AG und die Verkehrsverbünde bereit, ihren Fahrkartenverkauf an kleineren Bahnhöfen zu übertragen.

Voraussetzung für die Übernahme der Bahnagentur sind kaufmännische Kenntnisse des Personals. Die Mitarbeiter erhalten von der DB AG eine fachliche Unter-



Foto 17:
Radwanderkarten sind in jeder Radstation® erhältlich



Foto 18:
Stehcafé im Kiosk der Radstation®
Mülheim-Styrum

weisung. Dort werden sie in den EDV-Fahrplan, die Preisstruktur und den Streckenplan der DB AG eingewiesen.

Bahnreinigung:

Die Bahn gibt direkt bzw. indirekt durch ihre Tochter, die BRG Bahnreinigung Köln GmbH die Unterhaltsreinigung an Betreiber von Radstationen ab. Dabei sind aus Haftungsgründen die Zuverlässigkeit des Personals und wegen der Bedienung und Wartung komplizierter Maschinen die technischen Kenntnisse des Personals entscheidend.

Hausmeistertätigkeiten:

Grünflächenpflege, klassische Hausmeistertätigkeiten etc. eignen sich für Zeiten mit schwacher Auslastung. In vielen kleineren Bahnhöfen denkt die DB AG über die Schließung der Toilettenanlagen nach. Durch die Übernahme der Bewirtschaftung durch eine Radstation® kann dieser Grundservice für die Bahnkunden erhalten bleiben und trägt zum positiven Image des Bahnhofs bei.

Behinderteneinstiegshilfe:

Die DB AG kann diesen Service an Bahnhöfen mit wenig Bahnpersonal nicht bieten. Die Anmeldung des Kunden erfolgt über das Bahnhofsmanagement oder die DB 3-S-Zentrale. Von dort wird der Auftrag an die Radstation® weitergegeben.

DB KurierGepäck:

Die Deutsche Bahn bietet seit 1997 ihren KurierGepäck-Service mit einem neuen Partner an: Personen, die ihr Fahrrad nicht selbst im Zug mitnehmen möchten, können es vom Hermes Versand Service von Haus zu Haus befördern lassen. Radstationen können diesen Service der Bahn als Annahme- und Ausgabestelle von Fahrrädern ergänzen und auf Gepäckstücke erweitern.

Fahrradkurierdienst:

Fahrradkurierdienste sind in größeren Städten nicht mehr wegzudenken. In kleineren Gemeinden lohnt sich jedoch oft nicht die Gründung eines Betriebes. Für Radstationen jedoch bietet sich diese Dienstleistung als Zusatzgeschäft an.

Hol-Bring-Dienst:

Radstationen können einen Einkaufs- und Erledigungsservice für die Kundschaft z.B. beim Einkauf und bei Behördengängen anbieten. Der Kunde kann einen Auftrag erteilen, der am Abend bei der Abholung seines Fahrrades erledigt ist. Durch



Foto 19:
KurierGepäckService der DB AG

die langen Öffnungszeiten der Radstationen ist dies ein interessanter Service für Berufspendler.

Stadtlogistik:

Zugunsten der Lebens- und Zukunftsfähigkeit unserer städtischen Zentren müssen effektive Verkehrsleistungen bei möglichst geringer Umweltbelastung ermöglicht werden. Daher hat die Landesregierung 1995 das „Modellvorhaben Stadtlogistik in NRW“ ins Leben gerufen und hierfür erhebliche Fördermittel bereitgestellt. Konzepte für einen effizienteren Wirtschaftsverkehr waren zu entwickeln und zu erproben. In 20 ausgewählten Städten und Stadtregionen wurde dies umgesetzt und konnten praktische Erfahrungen gesammelt werden. Hieraus wurde deutlich: Stadtlogistik funktioniert nur, wenn sie auf die jeweiligen lokalen Verhältnisse zugeschnitten ist.

Ein konkretes Ergebnis in der Kombination von Stadtlogistik und der Nutzung von Fahrradstationen als Warenumserschlagpunkt wurde in Soest erzielt.

Ein Paketdienst liefert die Waren zur Radstation. Diese transportiert sie dann weiter zur Verteilung an die Adressaten in der Fußgängerzone. Durch einen Handwerker-Liefer-Service werden den Handwerksfirmen z.B. im Großhandel bestellte Waren von der Radstation angeliefert. Für Freiberufler wurden Kurierdienste etabliert. Fahrradnutzer können ihre Mieträder mittels Lastenrad abholen oder anliefern lassen. Die Radstation transportiert beschädigte Fahrräder in ihre Werkstatt.

Paketshop:

Neben der Fahrradstation Soest gingen auch andere Stationen Kooperationen mit großen Paketdiensten ein. Durch die zentrale Lage der Bahnhöfe lohnt sich für viele Radstationen dieses Angebot. Voraussetzung ist jedoch, dass genügend Lagerraum vorhanden ist und entsprechend geschultes Personal bereitsteht.

5 Marketing

Das Marken- und Gestaltungskonzept Radstation®

Als Basis für ein erfolgreiches Marketing entwickelte die ADFC-Entwicklungsagentur das Marken- und Gestaltungskonzept Radstation®. Für die Kommunen und Betreiber der Fahrradstationen hat es Vorteile, das einheitliche Konzept in NRW zu nutzen: Es prägt sich der Öffentlichkeit durch seinen Namen und durch ein überzeugendes, einheitliches Gestaltungskonzept ein. Das Produkt Radstation® überzeugt durch Qualität. Die Identifikation mit den Vorteilen und der Qualität der Marke bindet Kunden und erhöht die Nachfrage auch an anderen Stationen.



Fahrradstationen heißen „Radstationen®“, wenn sie sich an Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs befinden und qualitative Standards erfüllen: Angebot aller Kernfunktionen, 7-Tage-Betrieb, verbindliche Öffnungszeiten, einheitliche Bewachungspreise, Übernahme des Gestaltungskonzepts. Die an den Gebrauch des Namens Radstation® geknüpften Voraussetzungen entsprechen den Qualitätsvorstellungen der Agentur und der Landesregierung. Die weitere Erhöhung des Qualitätsstandards z.B. durch Erweiterung des Dienstleistungsangebots ist langfristiges Ziel.

Radstation® wurde beim Deutschen Patentamt in München als Marke eingetragen. Zu den konstanten Elementen gehören Logo und Piktogramme für die wichtigsten Dienstleistungen.



Bewachung, Service, Vermietung



Information, Kurierdienst, Waschanlage

Das Gestaltungskonzept enthält konstante Elemente, die sich innerhalb des Gestaltungsrahmens in und vor dem Bahnhof wiederholen. Es wird den örtlichen Gegebenheiten und verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten flexibel angepasst. Hierdurch wird ein einheitliches, identifizierbares Erscheinungsbild bei den Kundinnen und Kunden erzielt. Das Konzept wird bei Bedarf weiterentwickelt.

Eingangsschild, Kasten oder Säule (Leuchtelemente) dienen der Orientierung im Bahnhofsbereich und in der Radstation. Die ADFC-Entwicklungsagentur hat Ge-

staltungsmöglichkeiten für den Eingangsbereich und die Innenraumgestaltung von Radstationen entwickelt. Ein Wegweisungssystem innerhalb und außerhalb des Bahnhofs zeigt durch Pfeile den Weg zur Radstation sowie die vorhandenen Dienstleistungen. Das Konzept schließt die Gestaltung von Tickets, Broschüren, Faltblättern und anderen Infomaterialien ein.

Werbemittel wie Kugelschreiber, Luftballons, T-Shirts und Baseballkappen mit dem Aufdruck www.radstation.de tragen zum Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit bei.

Kooperationsvereinbarung

Das Marken- und Gestaltungskonzept versteht sich als Angebot zur Zusammenarbeit. Es soll die Angebotsqualität von Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen erhöhen. Bei Annahme des Konzepts wird zwischen der ADFC-Entwicklungsagentur und der Kommune eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Der ADFC gewährt der Kommune in Verbindung mit dem Gestaltungskonzept an der Bildmarke ein einfaches, beschränktes Nutzungsrecht für die Radstation®. Die Kommune ist berechtigt, das Logo und das Gestaltungskonzept für den jeweiligen Standort kostenlos zu nutzen.

Das Land empfiehlt die Übernahme des Konzepts, damit das Programm „100 Fahrradstationen in NRW“ sich erfolgreich auf dem Verkehrsmarkt behauptet. Eine gemeinsame Nutzung des Grundkonzepts ist für die Kommunen und Betreiber sinnvoll und nicht nur aus Kostengründen vorteilhaft. Sie ersparen sich die Entwicklung eines eigenen, mit erheblichen Kosten verbundenen Gestaltungskonzepts. Durch den Abschluss der Kooperationsvereinbarung können sie das Konzept langfristig nutzen und an seiner Weiterentwicklung partizipieren.

Qualitätssicherung

Ein wichtiges Anliegen der ADFC-Entwicklungsagentur ist die dauerhafte Sicherung und Steigerung der Qualität von Radstationen.

Die Qualitätsstandards ergeben sich vorrangig aus den Anforderungen der Markendienstleistung Radstation®. Die Agentur motiviert die Betreiber, diese qualitativen Mindeststandards dauerhaft einzuhalten.

Darüber hinaus muss die Organisation der Radstation® permanent auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet werden. Die angebotenen Dienstleistungen müssen den aufgestellten Qualitätsstandards entsprechen.

Regelmäßige Besuche von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Entwicklungsagentur in den Radstationen, bei denen anhand von Checklisten wichtige Kriterien zur Qualitätssicherung überprüft werden, tragen dazu bei, dass einheitliche Qualitätsstandards gesichert bleiben. Eine Auswertung dieser Checklisten ermög-



Foto 20:
Eingangsschild



Foto 21:
Codierungsaktion in Bottrop

licht es, frühzeitig Probleme zu erkennen, um entsprechend steuernd eingreifen zu können.



Foto 22:
Informationen werden gerne erteilt

Kundenorientierung des Personals

In der Entwicklung von Kundenorientierung beim Personal liegt eine zentrale Aufgabe des Marketings einer Radstation®. Es zeigte sich, dass für einen erfolgreichen Betrieb der Radstationen besondere Anstrengungen auf diesem Gebiet erforderlich sind.

Die Akzeptanz und damit der wirtschaftliche Erfolg der Stationen hängen von der Motivation des Personals ab. Der Kunde muss im Mittelpunkt stehen. Kundenorientierung erfordert primär Zuverlässigkeit, Sorgfalt, Pünktlichkeit, daneben schnelle Arbeitsweise, Kontaktfreude, soziale Kompetenz, Freundlichkeit gegenüber den Kunden. Das Personal muss die Bereitschaft mitbringen, auch zu unüblichen Zeiten zuverlässig präsent zu sein und seine Zusagen einzuhalten.

Die zentralen Instrumente des Personalmarketings sind Personalbedarfsplanung, Personalauswahl, Personalführung und Weiterbildung. Entscheidend ist die Personalführung durch eine kompetente Führungspersönlichkeit. Sie muss den Mitarbeitern die Bedeutung des Kunden bewusst machen. Sie muss in der Lage sein, mit den Mitarbeitern, den Kunden und dem Bahnhofsklientel umzugehen. Individuelle Entfaltungsmöglichkeiten, Leistungsanreize, Weiterbildungsmöglichkeiten und das Gefühl, einem Team anzugehören, führen beim Personal zur Identifikation mit der Radstation, höherer Motivation und gesteigerter Leistungsbereitschaft. Weiterbildung ist nicht nur in der Aufbauphase der Station wichtig, sondern eine ständige Aufgabe während des Betriebs.

Das Gestaltungskonzept hat sich an den Radstationen in NRW durchgesetzt, fast alle Fahrradstationen haben eine Kooperationsvereinbarung über die Nutzung des Gestaltungskonzepts abgeschlossen.

Auch außerhalb Nordrhein-Westfalens ist man zunehmend an einer Übernahme des Marken- und Gestaltungskonzeptes Radstation® interessiert. In Aschaffenburg/Bayern hat die erste Radstation® außerhalb NRW im Frühjahr 2000 ihre Pforten geöffnet.

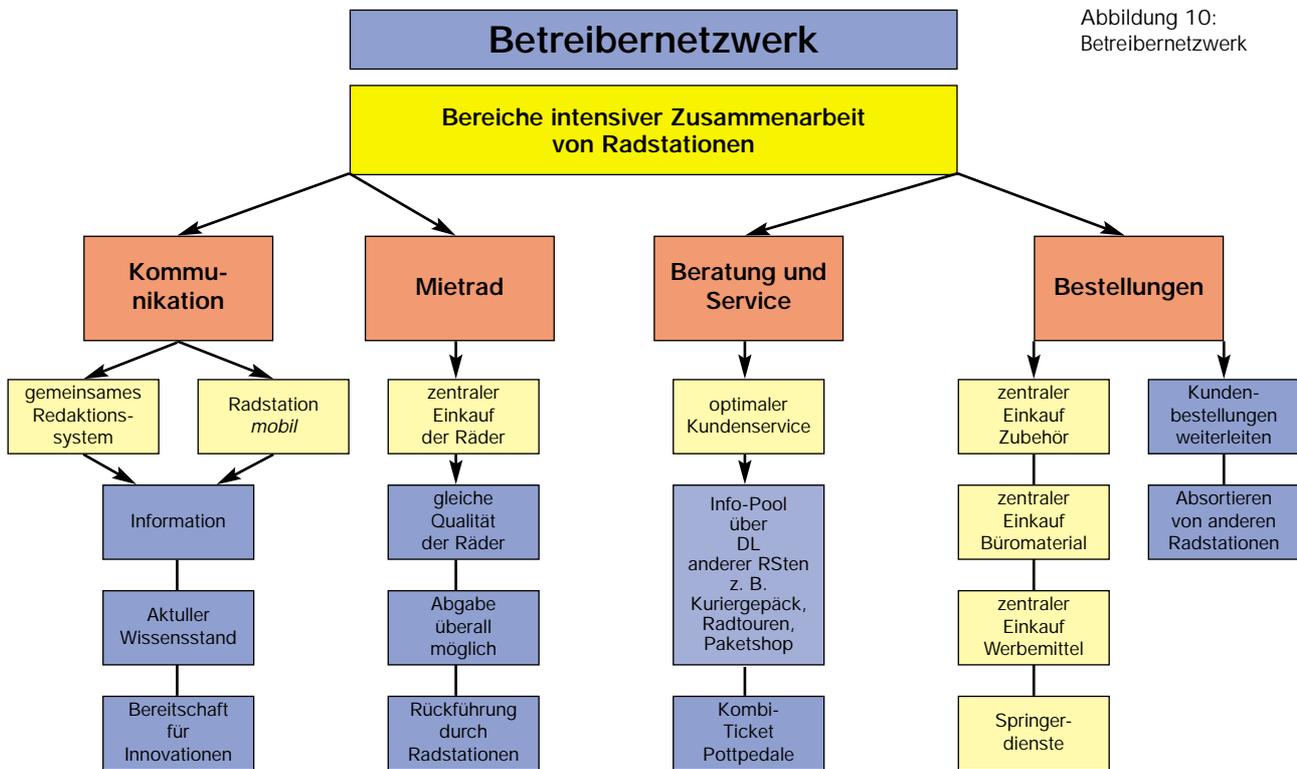


Foto 23:
Aschaffenburg, die erste Radstation®
außerhalb von NRW

Betreibernetzwerk

Die Einrichtung und Intensivierung eines Netzwerkes von Fahrradstationen in NRW bietet den Kunden landesweit einen umfassenden Service. Dabei können die Betreiber von Erfahrungen anderer profitieren und Innovationen direkt an ihre Kunden weitergeben.

Damit erhöht sich die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Stationen. Das Netzwerk hilft bei der dauerhaften Etablierung dieser Einrichtungen. Die zentrale Koordination durch die Agentur trug maßgeblich zum Erfolg eines solchen Netzes bei.

Abbildung 10:
Betreibernetzwerk

Die Möglichkeiten der Zusammenarbeit sind vielfältig: Die Kundennachfrage lässt sich durch zusätzliche Dienstleistungen bis zum Dienstleistungsverbund mehrerer Radstationen z.B. bei der Fahrradvermietung steigern. Eine einheitliche Preisgestaltung auch bei den zusätzlichen Dienstleistungen führt zu einer größeren Transparenz. Kostensenkungspotential ergibt sich beim gemeinsamen Materialeinkauf, bei der Optimierung des Personaleinsatzes, durch gemeinsame Werbe- und Marketingaktivitäten, durch günstigere Konditionen bei Finanzierung und Versicherung. Denkbar ist für die Zukunft bei der zunehmenden Verflechtung der Radstationen die gemeinsame Qualifizierung der Mitarbeiter.

Betreiberrunden

Die ADFC-Entwicklungsagentur hat seit 1997 fünf Gesprächsrunden mit Betreibern schon eröffneter und künftiger Radstationen zu allen Fragen und Aspekten der praktischen Betriebsführung veranstaltet. Informationen und Erfahrungen wurden ausgetauscht, Marketingaktivitäten koordiniert, bei Dienstleistungen zusammengearbeitet. Das Interesse an einem regelmäßigen Austausch von Erfahrungen, Ideen und Anregungen zeigte das große und konstante Interesse der Betreiber an einem funktionierenden Betreibernetzwerk.

Diese Betreiberrunden dienen auch Fahrradstationsbetreibern außerhalb NRW als Forum, um mit Kollegen in Kontakt zu kommen. Erfahrungen aus der Praxis werden ausgetauscht und Probleme erörtert. In Zukunft werden die einmal im Jahr

stattfindenden Betreiberrunden durch regionale Gesprächskreise ergänzt. Regionale Kooperationen und gemeinsame Aktionen und Events können so schnell und effektiv geplant und umgesetzt werden.



Foto 24:
Mieträder stehen in jeder
Radstation® bereit

Arbeitskreis Mietrad

Es besteht Konsens darüber, dass der Aufbau eines NRW-weiten Fahrradmiet-Pools ein wichtiges Ziel des Netzwerkes ist. Der Arbeitskreis Mietrad beschäftigt sich mit den Details der Umsetzung dieses Pools.

Die Entwicklungsagentur entwickelte ein einheitliches Kalkulationsschema für Mieträder, nach dem vor Ort die jeweiligen Kosten und Preise ermittelt werden. Auf der Basis eines Modells können Preissystem-Limits festgelegt werden.

Durch die einheitliche Qualität der Mieträder und durch ein Identifikationssystem wird es möglich sein, die Mieträder an jeder Radstation wieder abzugeben.

Ideal wäre eine zentrale Mietradversicherung für alle Radstationen.

Arbeitskreis Zweiradhandel

Der Arbeitskreis Zweiradhandel befasst sich damit, wie die Radstationen, der Fahrradfachhandel und das Zweiradmechanikerhandwerk zum Vorteil eines jeden zusammenarbeiten können.

Besonders bei der Produkthaftung und dem gemeinsamen Dokumentationssystem der Handreichungen in den einzelnen Radstationen muss eine gemeinsame Vorgehensweise in diesem Arbeitskreis gefunden werden.

6 Arbeitsschwerpunkte der ADFC-Entwicklungsagentur

Die Landesregierung hat den Beratungsauftrag der ADFC-Entwicklungsagentur weit definiert, um ihre Stärken – interdisziplinäre Zusammensetzung und Beschleunigung durch Konzentration der Arbeitsschritte – für eine erfolgreiche Umsetzung des Landesprogramms und den Aufbau eines BetreiberNetzwerks einzusetzen. Die Agentur hat dabei von Informationen, Erfahrungen und Anregungen aller am Planungsprozess beteiligten Partner profitiert. Diese Erkenntnisse fließen bei der Agentur in einen zentralen Erfahrungspool ein, der nun wiederum kostenlos und zügig allen Kommunen, Betreibern und Dritten zur Verfügung gestellt wird.

Der Beratungsauftrag der ADFC-Entwicklungsagentur umfasst alle Schritte von der Planung über den Bau bis zum Betrieb der Radstationen. Die Agentur entwickelt projektbezogene und standortorientierte Konzepte. Für die Agentur und die Landesregierung stehen die wirtschaftliche Tragfähigkeit und der dauerhafte Betrieb der Radstation® am Bahnhof im Vordergrund. Es liegt im Interesse des Landes, dass Radstationen eine langfristige Perspektive als Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten.

Beratungsphasen der Projektbetreuung

Phase 1	Phase 1	Phase 3	Phase 4	Phase 5	Phase 6	Phase 7	Phase 8	Phase 9
Ersttermin	Exposé	Präsentation	Korrekturen	Betreiberwahl	Koordinierung	Förderantrag	Bau/Eröffnung	Betrieb
Verkehr	Verkehr	Verkehr	Verkehr			Verkehr	Verkehr	Verkehr
Städtebau	Städtebau	Städtebau	Städtebau		Städtebau	Städtebau	Städtebau	
Arbeitsmarkt	Arbeitsmarkt	Arbeitsmarkt		Arbeitsmarkt	Arbeitsmarkt	Arbeitsmarkt	Arbeitsmarkt	Arbeitsmarkt

Abbildung 11: Beratungsphasen der Projektbetreuung

Bau von Radstationen

Die ADFC-Entwicklungsagentur ermittelt für jeden Standort die Mindestkapazität einer Radstation®. Sie berät bei der Wahl geeigneter Standorte und unterstützt die Kommune, die Architektur und Ausstattung den Betriebsnotwendigkeiten anzupassen.

Standortwahl: Priorität hat eine kurze Entfernung des radfahrenden Bahnkunden zu den Gleisen (möglichst nicht über 150 m). Besonders morgens nimmt der Bahnkunde nur einen geringen Zeitverlust in Kauf. An einer Reihe von Standorten bietet es sich an, nicht mehr genutzte Expressguthallen oder Tunnelanlagen zu nutzen. Diese Räumlichkeiten vereinen mehrere Vorteile: Zum einen sind sie meist in



Foto 25:
Radstation® Kamen



Foto 26:
Drensteinfurt: Auch hier entsteht
bald eine Radstation®



Foto 27:
Radstation® Rheine; Innenansicht



Foto 28:
Raumsparende Doppelparker

Gleisnähe und zum anderen lassen sich die Baukosten reduzieren. Des Weiteren werden leerstehende und wenig ansehnliche Bauten revitalisiert, wodurch der Bahnhof wieder an Attraktivität gewinnt.

Kapazitätsberechnungen: Die ADFC-Entwicklungsagentur ermittelt für jeden Standort eine sinnvolle Kapazität. Hier sind die langjährigen Erfahrungen in den Niederlanden besonders nützlich, da es zu Beginn des Landesprogramms für die Kapazitätsberechnung keine Methoden, gesicherte Erkenntnisse und Erfahrungen gab. Die ADFC-Entwicklungsagentur hat ein Modell entwickelt, das die niederländischen Erfahrungen nutzt und sie an die Verhältnisse in NRW anpasst. Die Parameter dieses Modells sind: die Zahl der Bahnpendler, die Zahl der abgestellten Räder vor dem Bahnhof, die Zahl der abgestellten PKW (P+R), die übrigen Pendler.

Aus der Potentialschätzung der ADFC-Entwicklungsagentur ergeben sich die Mindestkapazitäten für die Radstation®. Die aus den bisher eröffneten Radstationen gesammelten Erfahrungen haben gezeigt, dass die nach dieser Methode bestimmten Kapazitäten bereits kurzfristig zu einer guten Auslastung geführt haben.

Gegenüberstellung der Verfahren zur Kapazitätsberechnung in den Niederlanden und von der ADFC-Entwicklungsagentur

Parameter	Niederlande	ADFC-Entwicklungsagentur
Bahnpendler:	1.000	
abgest. Räder:	= 200	davon 55% = 110,0
P + R:	= 100	davon 12,5% = 12,5
Restpendler:	= 700	davon 25,0% = 175,0
Kapazität:	= 510	= 297,5

Fahrradständer, Doppelstockanlagen

Die Notwendigkeit einer optimalen Raumnutzung in Radstationen hat bei den Produzenten von Fahrradständern zu neuen Entwicklungen geführt.

Dies gilt insbesondere für doppelstöckige Fahrradständer. Zunächst gab es kaum deutsche Anbieter. Mittlerweile herrscht ein Wettbewerb auf diesem Markt, der durch die wachsende Anzahl von Radstationen in Nordrhein-Westfalen und durch die Ausdehnung über NRW hinaus für erwerbswirtschaftliche Unternehmen immer interessanter wird. Die ADFC-Entwicklungsagentur hat neue Entwicklungen durch einen Anforderungskatalog und einen Informationspool unterstützt.

Die für Doppelstockanlagen erforderlichen räumlichen Voraussetzungen sind in der Regel an den Standorten der Radstationen gegeben.

Betreiber

Die Rechtsform spielt bei der Auswahl des Betreibers durch die Kommunen eine untergeordnete Rolle. Bei der Beratung durch die ADFC-Entwicklungsagentur stand der Qualitätsgedanke im Vordergrund.

Die Mitarbeiter einer Radstation® sollen nicht nur eine Beschäftigung finden, möglichst viele sollen auch qualifiziert werden, um ihnen Chancen auf dem ersten Arbeitsmarkt zu eröffnen.

Als Anschubfinanzierung sind die arbeitsmarktpolitischen Förderprogramme für die Personalausstattung einer Radstation von großer Bedeutung.

Die Kommunen entscheiden nach den örtlichen Gegebenheiten und nach entsprechender Beratung der Agentur, ob sie sich für einen gemeinnützigen Träger oder einen privaten Unternehmer (Fahrradhändler, Existenzgründer) entscheiden. Dabei wird grundsätzlich die zuständige Handwerkskammer oder die Innung des Zweiradmechaniker-Handwerks beteiligt.

Die ADFC-Entwicklungsagentur hat zunächst in Fortführung schon bestehender Konzepte gemeinnützige Betreibermodelle verfolgt. Beschäftigungsgesellschaften verfügen über gute Kenntnisse der öffentlichen Förderprogramme und teilweise langjährige Erfahrungen mit Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Sie haben in der Regel gute Kontakte zu Kommunen. Große gemeinnützige Träger verfügen über ein breites Spektrum an Weiterbildungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten.

Bei einer Reihe von Standorten kommen private Betreiber zum Zuge. In der Regel sind dies örtliche Fahrradhändler, die in die neue Radstation® umziehen oder sie als Filialbetrieb nutzen. Die Vorteile dieser Lösung liegen auf der Hand: Der Händler ist ein Fachmann, arbeitet gewinnorientiert und ist bestrebt, in möglichst kurzer Zeit die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Station zu erreichen.

Radstationen haben den Vorteil, vielen benachteiligten Personen Beschäftigungsmöglichkeiten zu bieten. Die erste Säule der Förderung umfasst die durch die Arbeitsämter betreuten Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Die ABM-Voraussetzungen: Zusätzlichkeit und öffentliches Interesse sind bei Radstationen gegeben. Wegen der Einschränkungen bei der Förderung von ABM in den letzten Jahren sind auch andere Fördermöglichkeiten von Bedeutung: z.B. kommunale Arbeit statt Sozialhilfe (AsS)-Mittel. Weitere wichtige Instrumente der Lohnkostenfinanzierung sind: Eingliederungszuschuss gem. SGB III §§ 217 ff., Eingliederungsvertrag gem. SGB III §§ 231 ff., Einstellungszuschuss bei Neugründungen gem. SGB III §§ 225 ff.

Die zweite Säule der Förderung für den Betrieb sind die EU-Programme, die gleichzeitig die Qualifizierung der Teilnehmer an der Maßnahme fördern. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt in verschiedenen Programmen kombinierte Beschäftigungs-/Qualifizierungsprojekte.

Eine dritte Säule der Förderung sind die Existenzgründungsprogramme insbesondere des European Recovery Program (ERP) und der Kreditanstalt für Wiederauf-



Foto 29:
Annahmehbereich der Radstation®
Oberhausen

bau (KfW). Diese spielen allerdings eine geringe Rolle, da sie in der Regel keine Lohnkosten finanzieren, die bei der Betriebsgründung im Vordergrund stehen. Sie werden wichtiger, sobald es sich um die Finanzierung von Lagerkosten und der Sicherung des Betriebs dienenden Folgeinvestitionen handelt.

Interessant kann auch die durch das Land finanzierte Meisterprämie sein. Das Ziel der Existenzgründungsprogramme, eine selbständige, tragfähige Vollexistenz zu fördern, deckt sich mit dem Ziel des Landesprogramms, Radstationen an Bahnhöfen dauerhaft zu etablieren.

Betrieb

Personalbedarf in Radstationen

Die langen Öffnungszeiten an sieben Tagen in der Woche und die sehr unterschiedlichen Kundenfrequenzen erfordern eine genaue Personalplanung, um personelle Engpässe und/oder Überhänge möglichst zu vermeiden.

Das Personal in Fahrradstationen kann funktional und qualitativ in vier Gruppen eingeteilt werden:

- Anleiter
- Fachkräfte für Wartungs- und Reparaturarbeiten
- festangestellte Mitarbeiter mit anderen Aufgaben (auch in mehreren Bereichen);
- Aushilfskräfte, die in Stoßzeiten (hohe Kundenfrequenz) aushelfen oder in auslastungsschwachen Zeiten für Routinearbeiten (z.B. Aufräum-, Reinigungs- und Bewachungstätigkeiten) oder für andere Tätigkeiten eingesetzt werden.

Der konkrete Personalbedarf zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft einer Radstation richtet sich nach den jeweiligen standortspezifischen Rahmenbedingungen.

So müssen die Öffnungszeiten sich dem Pendlerverkehr anpassen, z.B. von 6.00 bis 20.00 Uhr an Werktagen und von 10.00 bis 18.00 Uhr am Wochenende. Bei größeren Bahnhöfen sind diese um eine Stunde nach vorne und zwei Stunden nach hinten auszuweiten. Während dieser Öffnungszeiten erwarten die Kunden einen Ansprechpartner in der Fahrradstation.

Bei der Ermittlung des Personalbedarfs müssen die tarifliche Wochenarbeitszeit, die Urlaubsplanung und die Ausfallzeiten der Mitarbeiter berücksichtigt werden. So geht man in den meisten Fällen von einer 38,5 Std. Woche und 30 Tagen Urlaubsanspruch pro Jahr aus. Die Fehlzeiten werden im Schnitt mit 10% der Arbeitszeit veranschlagt.

Die ADFC-Entwicklungsagentur hat für verschiedene Betreiber typen Modellrechnungen für den Personalbedarf (ohne Qualifizierung) erstellt:

Der Mindestpersonalbedarf einer Fahrradstation variiert nach Größe, Ausstattungsgrad und Dienstleistungsspektrum zwischen 2,8 bis 7,4 Vollzeitkräften. Nicht berücksichtigt sind dabei die Weiterbildungs- und Qualifizierungszeiten von gemeinnützigen Betreibern.

Eine halbautomatische Zugangskontrolle für Dauerkartenbesitzer ermöglicht eine Reduzierung des Personals vor allem während der Randzeiten am späten Abend und am frühen Morgen.

Halbautomatiken:

Die Wirtschaftlichkeit einer Radstation®, insbesondere für private Betreiber, hängt nicht zuletzt von der Höhe der Personalkosten ab. An einigen Standorten hat sich deshalb der Einbau einer halbautomatischen Zugangskontrolle für den Bewachungsbereich gelohnt. Die Personalpräsenz während der Öffnungszeiten der Radstation® gewährleistet einen zügigen und reibungslosen Ticketverkauf und garantiert die soziale Sicherheit auch in den Randzeiten.

Die Zugangskontrollen variieren von Chipssystemen für die Türöffnung bis zu getrennten Schleusensystemen für Fahrräder und Kunden. Videoüberwachungen ergänzen die Systeme und bieten den Betreibern die Möglichkeit einer nachgelagerten Kontrolle. Darüber hinaus haben diese Halbautomatiken den Vorteil einer Zugangsmöglichkeit für Dauerkunden rund um die Uhr.

Auch während der Öffnungszeiten der Radstation® haben halbautomatische Anlagen Vorteile: Insbesondere während der Stoßzeiten beschleunigen sie die Abstellvorgänge, da viele Dauerkunden diese Anlagen nutzen. Die Mitarbeiter der Radstation® werden von der Erfüllung der Kerndienstleistung „Bewachung“ entlastet und können sich mehr den anderen Dienstleistungen widmen, die für die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Stationen auch wichtig sind.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist eines der wichtigsten Instrumente für eine erfolgreiche Umsetzung des Förderprogramms. Die Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Fahrrad und Bahn und die damit einhergehende Entlastung der Innenstädte vom Autoverkehr hängen auch von der Akzeptanz durch die Bevölkerung ab. Dies erfordert eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit in den Projekten vor Ort sowie eine zentrale Öffentlichkeitsarbeit, die umfassend über das Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“ informiert. Das Programm und die entwickelten Projekte sind durch die Medien und Veranstaltungen national und international bekannt geworden. Kommunen aus dem gesamten Bundesgebiet werden über bestimmte Aspekte bei der Realisierung von Fahrradstationen informiert. Anfragen aus der Schweiz, Luxemburg, Frankreich, Irland, England, den Niederlanden und den USA belegen das große internationale Interesse am Landesprogramm in NRW.



Foto 30:
Zugang mit Halbautomatik in Rheine

Zentrale Öffentlichkeitsarbeit:

Die Öffentlichkeitsarbeit, die von der ADFC-Entwicklungsagentur koordiniert und dem Land geleistet wird, informiert die Bevölkerung über Inhalt und Bedeutung des Förderprogramms. Durch einen Verteiler werden alle am Förderprogramm Beteiligten und Interessierten regelmäßig unterrichtet.

Genutzt werden alle lokalen und überregionalen Medien wie Funk und Fernsehen, Zeitungen, Kundenzeitschriften von Krankenkassen, Bahn und Verkehrsbetrieben sowie die Internetseiten der Partner des Landesprogramms.

Veranstaltungen:

Die ADFC-Entwicklungsagentur hat an nationalen und internationalen Fachmes- sen, Kongressen und Veranstaltungen teilgenommen, um das Landesprogramm und das Produkt Radstation bekannt zu machen.



Foto 31:
Eröffnung der Radstation® Münster

Standortbezogene Öffentlichkeitsarbeit:

Die standortbezogene Öffentlichkeitsarbeit wird zielgruppenorientiert eingesetzt. Zielgruppen sind (potentielle) Nutzer der Radstation®. Autofahrer werden animiert, mit dem Rad und dem öffentlichen Nahverkehr zu fahren. Radfahrer werden ermutigt, weiterhin das Rad zu benutzen.

Die Öffentlichkeitsarbeit vor Ort orientiert sich an den verschiedenen Umsetzungsphasen beim Bau und Betrieb von Radstationen. Die Öffentlichkeit wird kontinuierlich in der Planungs- und Bauphase, in der Eröffnungsphase und nach Betriebsbeginn über diese verkehrspolitische Innovation informiert.

Das bedeutet im Einzelnen: Regelmäßige Pressemitteilungen in der Planungs- und Bauphase, der Einsatz von Plakaten, Faltblättern sowie die abschließende Eröffnungsfeier und der ergänzende Einsatz von Anzeigen und Außenwerbung in der Betriebsphase.

Durch eine werbewirksame Eröffnung erhöht sich die Identifikation der Bevölkerung mit der Radstation®. Besonders erfolgreich waren mit Bahnhofsfesten kombinierte Eröffnungsfeiern. Durch sporadische Werbung werden der Kundenstamm gefestigt und neue Kunden gewonnen.

Die Besucher lernen die Dienstleistungsangebote der Radstation® kennen und werden z.B. durch Gratisangebote, Schnupperpreise, Vorführungen, Verlosungen, Interviews, Wettbewerbe, Ausstellungen, Souvenirs etc. geworben.

Exkursionen:

Ein wichtiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit insbesondere für Verwaltungen und potentielle Betreiber sind Exkursionen zu bestehenden Radstationen. Diese Besuche vermitteln lebhaftere Eindrücke über die verschiedenen Aspekte, die bei der Planung einer Radstation® berücksichtigt werden müssen.

Gemeinsame Events

Gemeinsame Events sind Ereignisse, an denen sich mehrere Radstationen beteiligen oder die Entwicklungsagentur die Interessen der Radstationen vertritt.

Im Rahmen der IBA-Abschlussfeierlichkeiten konzipierte die ADFC-Entwicklungsagentur gemeinsam mit dem Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) und den Radstationen an Bahnhöfen der Köln-Mindener Eisenbahn (KME) die Aktion Pott pedale. Sie startete am 09. Mai 1999 und endete Mitte Oktober nach den Herbstferien in NRW. Hierfür boten die Radstationen elf verschiedene Radtouren durch den Emscher Landschaftspark an. Höhepunkt der Aktion war die Fahrradsternfahrt am 11. September zum Nordsternpark in Gelsenkirchen. Ein Gewinnspiel mit Fragen zur jeweiligen Tour und die Chance, an zwei Verlosungen teilzunehmen, boten einen weiteren Anreiz, die einzelnen abwechslungsreichen Regionen des Emscher-Landschaftsparks kennen zu lernen. Jeder, der an mehr als drei verschiedenen Touren teilgenommen hatte, nahm an einer zentralen Verlosung teil. Wer alle Routen nachweislich abgefahren hatte, konnte darüber hinaus den Sonderpreis, die „Pott pedale“, gewinnen.

Mit der Pottpedale nach Peking !

Mit der Sternfahrt am 11. September war der Höhepunkt der Pott pedale '99 erreicht. Von vier IBA-Standorten aus führten die Radtouren zum Nordsternpark nach Gelsenkirchen. Dort wurden die Gewinner der Pott pedale vorgestellt.

Der Hauptgewinner konnte sich über einen einwöchigen Aufenthalt in der Fahrradhochburg Peking freuen.

Die Radstationen waren also die zentralen Anlaufpunkte der Pott pedale. Damit wurden die Radstationen im Emscher-Raum als neue Dienstleistung einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt und ihr Bekanntheitsgrad gesteigert. Eine zukünftig stärkere Anbindung des Fahrradverkehrs mit der DB und dem ÖPNV war ein gewollter Begleiteffekt, der die Pott pedale auch verkehrspolitisch interessant machte.

Europaweiter Autofreier Tag am 22. September

Am 22. September 2000 fand zum ersten Mal ein europaweiter autofreier Tag statt. Das Motto lautete: „In die Stadt – ohne mein Auto“. Die Radstationen in NRW beteiligten sich unter Federführung der Entwicklungsagentur mit einem „Tag der offenen Tür“ und vielen Sonderaktionen und speziellen Angeboten.

Medien

Internet-Redaktionssystem

Die ADFC-Entwicklungsagentur hat ein Internet-Redaktionssystem eingeführt. Über die Internet-Adresse www.radstation.de gelangt man direkt auf die gemeinsame Eingangseite für die Entwicklungsagentur und die Radstationen und zu der Übersichts-

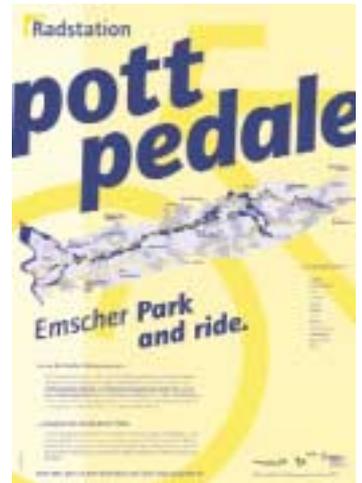


Foto 32:
Plakat Pott pedale



Foto 33:
Die „Pott pedale“



Foto 34:
Europaweiter Autofreier Tag –
„In die Stadt ohne mein Auto!“



Foto 35:
Plakat – Europaweiter Autofreier Tag

Karte von NRW. Auf jeweils vier Seiten können sich die Radstationen individuell präsentieren. Der Nutzer wird über Serviceangebote, Termine, Öffnungszeiten und vieles mehr informiert. Die am Redaktionssystem teilnehmenden Betreiber entrichten einen geringen monatlichen Beitrag für die Pflege des Redaktionssystems. Die von den Betreibern abgestellten Redakteure werden von der ADFC-Entwicklungsagentur ausführlich in der Erstellung der individuellen HTML-Seiten geschult.

Durch den Internetauftritt der Radstationen wird der Netzwerkgedanke deutlich hervorgehoben, der Wiedererkennungswert des gemeinsamen Produkts Radstation® steigt.

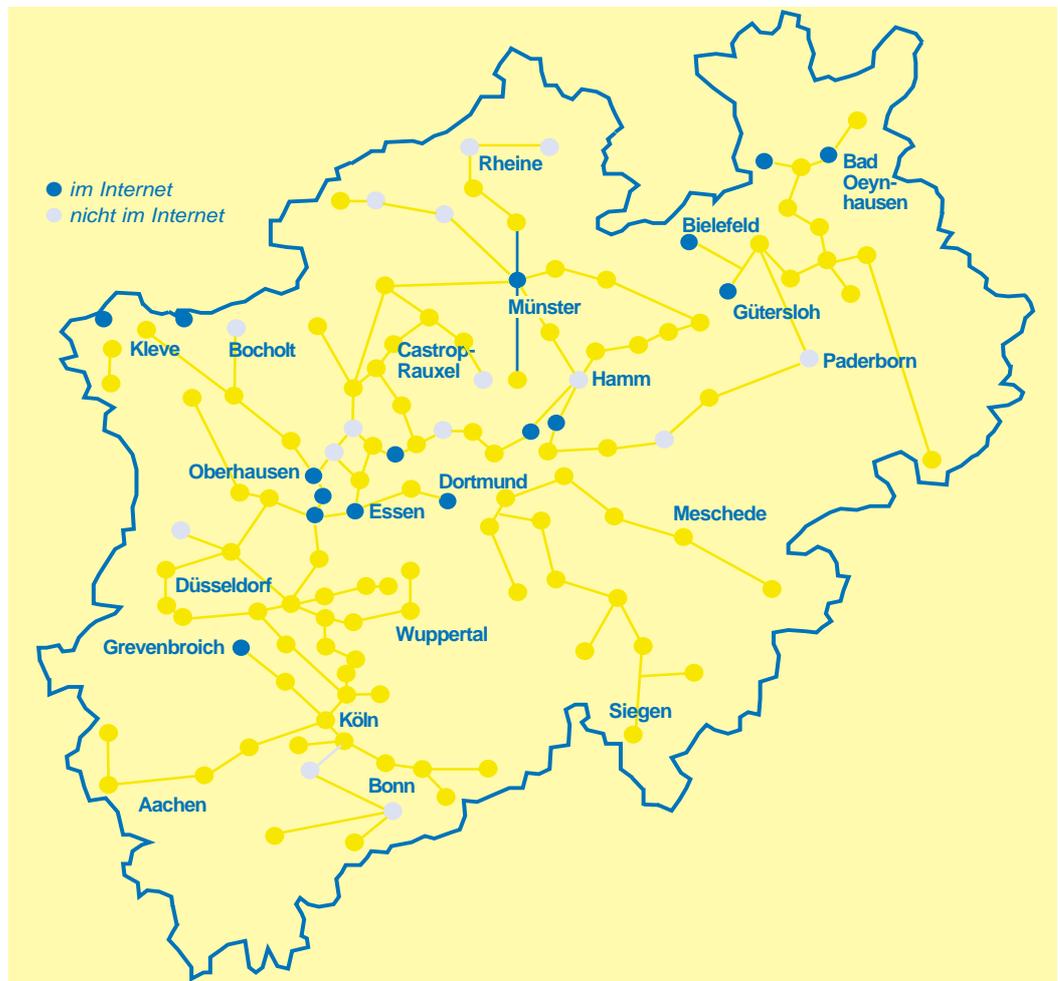


Abbildung 12:
Karte NRW unter www.radstation.de

Radstation® mobil

Der ADFC gibt zum Thema Radstation® seit Okt. 1999 eine eigene Publikation heraus. Sie ist primär an die Betreiber der Radstationen gerichtet. Themenschwerpunkte waren die Ergebnisse der Aktion Pottpedale und der Aufbau der Netzwerkbereiche Mietrad und Redaktionssystem. Spätere Ausgaben sollen auch die Radstationskunden erreichen.

7 Ergebnisse und Wirkungen

Beschäftigungseffekte

Beschäftigungseffekte in Radstationen – Zahlen für 2000

ABM	AQuA	AuL	AsS	EGZ	HZA	Youth Start	Weitervermittlung	Vollzeit unbefristet	Teilzeit unbefristet
131	24	12	35	3	14	1	19	28	3

Tabelle 2:
Beschäftigungseffekte

ABM = Arbeitsbeschaffungsmaßnahme
 AQuA = Arbeit und Qualifizierung
 AuL = Arbeit und Lernen
 EGZ = Eingliederungs-Zuschuss
 HZA = Hilfe zur Arbeit

In den privat geführten Radstationen in Bad Oeynhausen, Brühl, Bünde, Lippstadt, Münster, Ochtrup und haben über 20 Mitarbeiter eine Beschäftigung gefunden.

In den gemeinnützigen Gesellschaften, die die restlichen 23 Radstationen betreiben, wechselt die Belegschaft nach Ablauf eines Beschäftigungsprojektes. Dennoch konnten über 20 unbefristete Vollzeitstellen eingerichtet werden. Mehr als 200 Beschäftigte befinden sich zur Zeit in einer Beschäftigungs- und/oder Qualifizierungsmaßnahme.

Attraktivierung der Bahnhöfe

Die Bedeutung und die Entwicklungschancen der Bahnhöfe als Knotenpunkte zwischen Stadt und Verkehr werden neu entdeckt. Mit der Bahnreform wurde der enorme Investitionsstau erkannt. Das Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“ hilft der DB AG bei der wichtigen Aufgabe zur Attraktivierung der Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen.

Verkehrlich werten Radstationen die Bahnhöfe als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs auf. Durch ein ansprechendes Design und Erscheinungsbild und die Integration in das Stadtbild sind sie an der Schnittstelle zwischen Stadt und Verkehr Tor zur Stadt und Tor zum Bahnhof.

Radfahrenden Bahnkunden bedeuten Radstationen Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. Sie ermöglichen die Nutzung wertvollerer Fahrräder für die Fahrt zum Bahnhof. Die Reduzierung von wild abgestellten Fahrrädern führt zu einem ästhetisch befriedigenderen Gesamteindruck von Bahnhof und Bahnhofsumfeld.

Radstationen werten durch die von ihnen angebotenen Dienstleistungsangebote den Bahnhof auf. Die von ihnen übernommenen Ordnungs-, Reinigungs- und Hausmeisterfunktionen führen zu einem ansprechenden Äußeren des Bahnhofs.

Radstationen bieten durch ihre Mitarbeiter und gut einsehbare, überschaubare und beleuchtete Räumlichkeiten eine soziale Kontrolle im Bahnhof und Bahnhofsumfeld. Die Präsenz von Personal während der langen Öffnungszeiten gibt den

Bahnkunden ein Gefühl von Sicherheit und trägt zur (Re)vitalisierung des Bahnhofs bei. Für die Bahnkunden ist der Bahnhof nicht nur Durchgangsstation, sondern bietet die Möglichkeit zum Aufenthalt, zur Kommunikation und persönlichen Begegnung.

Radstationen stellen somit ein wichtiges Element bei der Renaissance der Bahnhöfe dar.

Nachfrage

Auslastungsgrad der Bewachungsanlagen in den Radstationen im September 2000

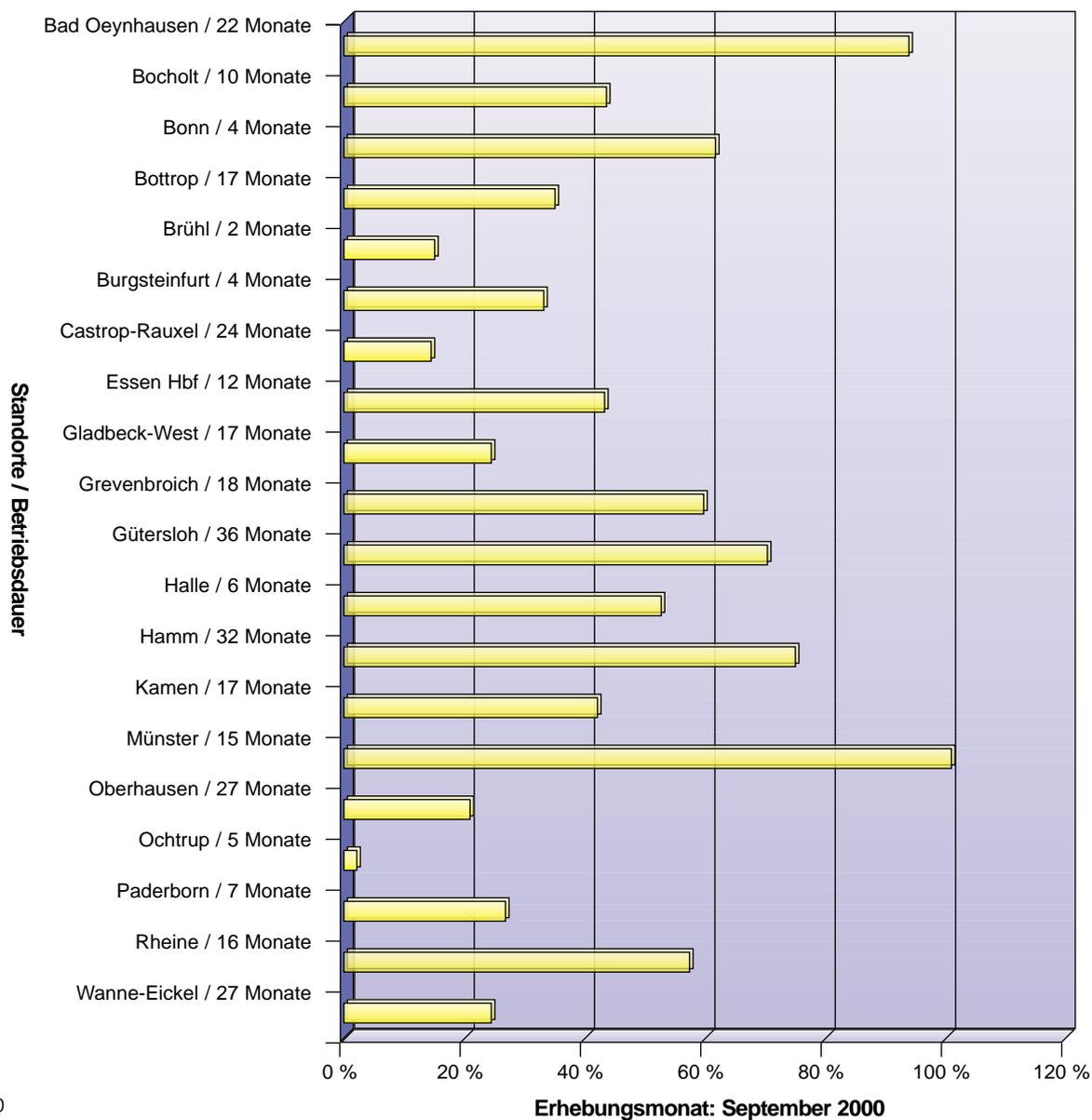


Abbildung 13:
Auslastung September 2000

Die Auslastungszahlen für die Radstationen sind insgesamt gut. Es gibt Unterschiede, die von verschiedenen Faktoren abhängen wie z.B. Topographie, Radverkehrsnetz, Erreichbarkeit des Bahnhofs und Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad in der Bevölkerung. Die Zahl der Fahrradvermietungen hängt im wesentlichen von den gleichen Faktoren ab. Hinzu kommen noch attraktive Ausflugsziele, die mit dem Fahrrad bequem zu erreichen sind. So ist es z.B. nicht verwunderlich, dass die Radstation® in der „Fahrradhauptstadt“ Deutschlands, in Münster, schon nach wenigen Monaten ausgelastet war und das Mietradkontingent mittlerweile auf 100 Räder aufgestockt werden musste. In anderen Regionen wie im Ruhrgebiet kann der Radverkehr z.B. durch maßgeschneiderte Tourismuskonzepte noch gesteigert werden.

Insbesondere die Serviceleistungen wie Fahrradwäsche oder -wartung sind bei den Kunden jeder Radstation® sehr beliebt. Einige Radstationen führen in Kombination mit Monats- oder Jahrestickets für die Bewachungsanlage gegen geringe Aufpreise Lichttests und Reifendruckprüfungen durch.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass in jeder Radstation® die Zahl der Kunden kontinuierlich steigt.

Internetnutzer: Nachfrage nach Radstationsseiten

Die Internetseiten der Radstationen erfreuen sich reger Beliebtheit. Schon kurz nach der Einrichtung suchten tausende Besucher diese Seiten auf.

Neben deutschen Besuchern klickten vornehmlich Skandinavier, Niederländer und Schweizer die Radstationsseiten an. Überraschend ist jedoch der Anteil der Amerikaner.

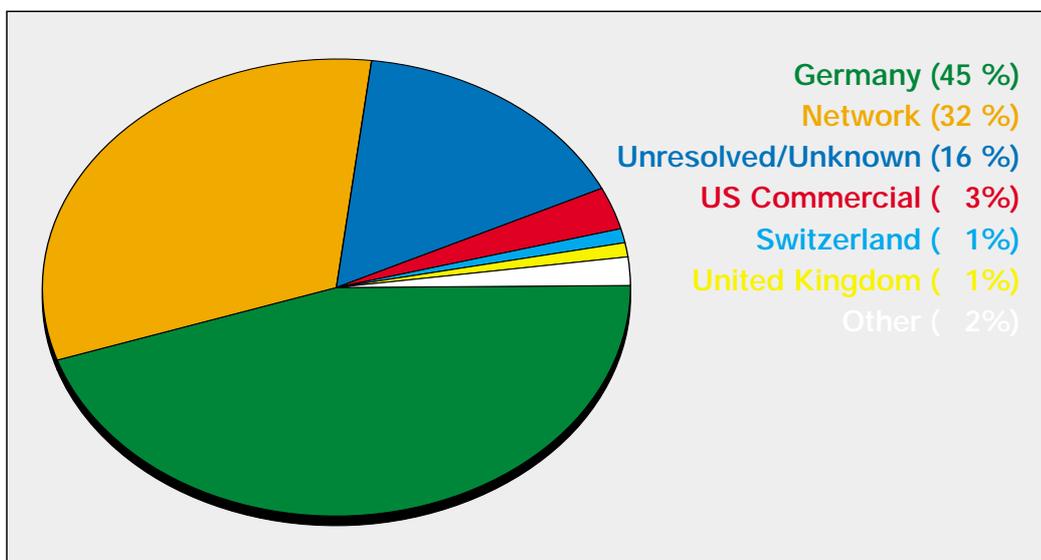


Abbildung 14:
Nutzer Internetseiten
www.radstation.de

Zugute kommt hierbei der einprägsame Markenname Radstation®. Über das Stichwort Fahrrad oder Rad erreicht man schnell die gewünschte Homepage.

Allein im August 2000 besuchten 15.000 „User“ die eigens für die Pottpedale eingerichteten Seiten.

Wirkung außerhalb NRW

Anfragen zu Informationen über das Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“ kommen aus ganz Deutschland. Spezielle Beratungsleistungen wurden aus Bayern (Augsburg, München, Ulm, Aschaffenburg), Baden-Württemberg (Uhlidingen), Niedersachsen (Braunschweig), Rheinland-Pfalz (Mainz), Sachsen-Anhalt (Magdeburg) und Schleswig-Holstein (Flensburg, Kiel, Neumünster), um nur einige zu nennen, nachgefragt.

Die Fahrradstation in Aschaffenburg hat als erste außerhalb Nordrhein-Westfalens das Marken- und Gestaltungskonzept Radstation® übernommen, andere Standorte wie z.B. Braunschweig und Lüneburg haben ebenfalls ihr Interesse signalisiert.



Foto 36:
Radstationen verbessern die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Personenverkehr

Umsteigen leicht gemacht – Projekt „Integrierter Verkehr“

Eine Studie über die Nutzung von Radstationen, die Aufschluss über das Ausmaß der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Personenverkehr gibt, lag bislang nicht vor. Das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW hat dem ADFC-Landesverband NRW e.V. deshalb den Auftrag erteilt, den Beitrag von Radstationen zur Integration der Verkehrsträger Fahrrad und öffentlichem Personenverkehr zu ermitteln.

Zur Vereinfachung der Darstellung wird im folgenden ausschließlich der Begriff Radstation verwendet.

In allen 27 Radstationen in NRW, die zum Zeitpunkt der Befragung in Betrieb waren, wurde im Februar 2000 eine repräsentative Befragung von 1143 Kunden durchgeführt.

Folgende wesentliche Ergebnisse der Studie zeigen die Bedeutung der Radstationen als Schnittstelle zu öffentlichen Verkehrsmitteln auf:

Radstationen erfüllen die ihnen zugedachten Rolle als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel voll und ganz, denn 9 von 10 der Befragten steigen dort heute vom Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel um.

Deutliche Unterschiede zwischen Werktagen und Wochenenden gibt es jedoch im Umsteigeverhalten: An Werktagen nutzen mit 92,3% der Befragten deutlich mehr Menschen die Kombination Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel als an Wochenenden (77,6%).

Umstieg auf Öffentliche Verkehrsmittel

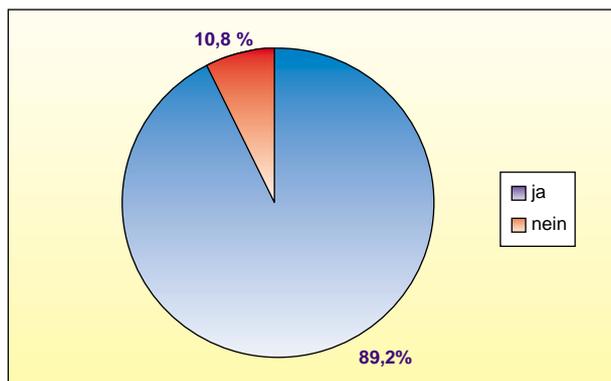


Abbildung 15:
Umstieg auf öffentliche Verkehrs-
mittel

In Kombination mit gut ausgebauten Radverkehrsnetzen und „fahrradfreundlichem“ kommunalem Klima haben Radstationen einen größeren Einzugsbereich als herkömmliche Bike&Ride-Anlagen. 31% der Befragten legen Fahrtstrecken von mehr als 2,5 km zurück. Radstationen erschließen damit dem ÖV ein größeres Kundenpotential als klassische Bike&Ride-Abstellanlagen.

Radstationen tragen zu einer umweltfreundlichen Mobilität in NRW bei; denn das Mobilitätsverhalten der Befragten hat sich seit der Erstnutzung der Radstation deutlich verändert. 25% der Befragten stiegen auf die kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖV um. Rund 15% der Befragten lassen den PKW stehen.

Wandel in der Mobilitätsorganisation seit Nutzung der Radstation

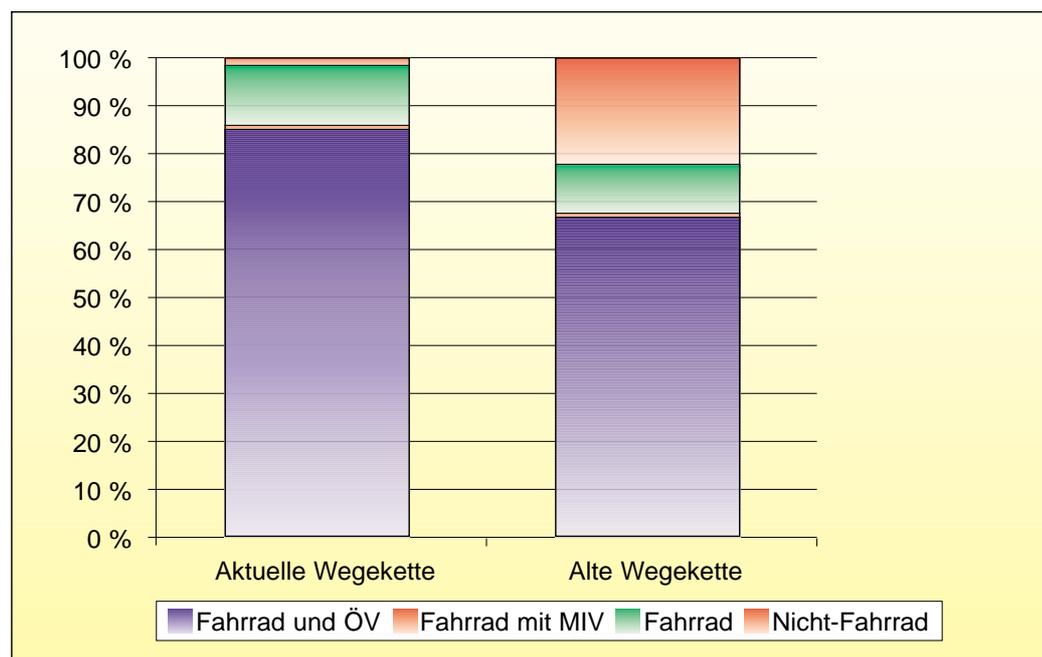


Abbildung 16:
Wandel in der Mobilitätsorganisa-
tion seit Nutzung der Radstation

73% der Befragten steht zumindest zeitweise ein PKW zur Nutzung zur Verfügung. Nur etwa jeder Vierte hat kein Auto zur Verfügung. Die Nutzer von Radstationen haben damit mehrere Möglichkeiten bei der Wahl des Verkehrsmittels. Über 2/3 aller Befragten, die über einen PKW verfügen, sind Männer. Obwohl der Anteil der Männer an den Befragten auch höher als der der Frauen war, hat dieses Ergebnis Beispielcharakter für einen Wandel im gesellschaftlichen Mobilitätsverhalten, da immer wieder Zweifel am Umsteigewillen von Männern auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes geäußert werden.

Radstationen stärken die öffentlichen Verkehrsmittel; denn mehr als 10% der Befragten sind echte Neukunden für den ÖV, zumeist Berufspendler. Dies führt zu Mehreinnahmen bei den Verkehrsträgern bzw. Verkehrsverbänden, insbesondere in den höherwertigen Fahrscheinkategorien wie Monats- oder Jahreskarten.

Produktimage

Radstationen transportieren das Image einer modernen öffentlichen Dienstleistung im Verkehrsbereich mit hohem qualitativen Standard.

Modern: Radstationen stärken das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad und seine Verknüpfung mit der Bahn. Sie sind ein wichtiges Element und ein Motor zur Bahnhofsentwicklung und zur Renaissance der Bahnhöfe. Radstationen tragen zur Lösung von Problemen vor allem im innerstädtischen Verkehr bei.

Öffentlich: Es ist ein öffentliches Verkehrsangebot. Als solches besticht es durch eine attraktive Preisgestaltung.

Dienstleistung: Radstationen bieten ein Dienstleistungsmix rund um das Fahrrad und die Bahn. Sie sind ein unverzichtbarer Teil eines umfassenden und attraktiven Serviceangebotes an modernen Bahnhöfen.

Verkehrsbereich: Sie verkörpern die Verbindung des uneingeschränkt zugänglichen Individualverkehrsmittels Fahrrad mit dem eines leistungsfähigen ÖPNV und schöpfen ungenutzte Verkehrspotenziale aus.

Hohe qualitative Standards: Die Kunden verbinden mit Radstationen eine hohe Servicequalität. Die Sicherheit der Aufbewahrung, das vielfältige Dienstleistungsangebot und die ausgedehnten Öffnungszeiten zeigen die Stärke des Produkts.

Mit Radstationen verknüpfen sich die Vorteile des Fahrrads insbesondere im innerstädtischen Bereich, schnell, bequem, praktisch zu sein. Sie profitieren von dem Image des Fahrrads, umweltfreundlich und energiesparend, stresssparend, gesund und sportlich zu sein und dabei zugleich Freude, Erlebnis und Spaß zu vermitteln.

8 Ausblick

Ein funktionierendes Netzwerk

Die rege Beteiligung an den Betreiberrunden zeigt das Interesse der Betreiber an einem funktionierenden Netzwerk. Die Ausweitung der Zahl der Radstationen führt zu einer immer stärkeren Verzahnung untereinander. Die dadurch entstehenden Synergieeffekte ermöglichen die Zusammenarbeit auch in Bereichen, die sich erst mit einem wachsenden und dichter werdenden Netzwerk von Radstationen lohnen: Radvermietung, Versicherung, Mitwirkung beim E-Commerce, Werbemittelkauf etc.

Fortsetzung des Landesprogramms

Das Land Nordrhein-Westfalen wird die Beratung zum Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“ fortsetzen. Die vom ADFC NRW erbrachten Leistungen für Kommunen und mögliche Betreiber, die permanente Unterstützung des Betreibernetzwerkes sowie das unterstützende Marketing für die Radstationen und die Verbreitung und Sicherung des Markenkonzpts Radstation® sollen weiterhin, den Anforderungen entsprechend, angeboten werden. Das Ziel des Landes ist nach wie vor, mit Hilfe der zielgerichteten Arbeit der Entwicklungsagentur für die Errichtung von 100 Fahrradstationen zu sorgen.

Neben den Neueröffnungen bleibt es auch Ziel des Landes NRW, dass die bestehenden Radstationen für ihre Kunden attraktiv bleiben, indem sie die Qualitätsstandards halten und weiterentwickeln und ihre Dienstleistungsangebote ausweiten. Durch die Qualität der Radstationen kann eine Sogwirkung entstehen, so dass die Prognosen nach oben zu korrigieren sind.

Auch zukünftig bleibt es wichtig, Radstationen anhaltend im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu verankern. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit bleiben weiterhin Hauptaufgaben der Beratung auch ab 2001.

Es liegt im Interesse des Landes, dass dieser wichtige Baustein im Umweltverbund – die Verknüpfung von Bahn und Rad – zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in unseren Städten und Gemeinden weiter umgesetzt wird. Er trägt zur Stärkung der wirtschaftlichen Bedeutung des Fahrradverkehrs und damit des Wirtschaftsstandorts Nordrhein-Westfalen bei.

9 Anhang

Förderrichtlinien

Übersicht über die Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in Nordrhein-Westfalen

Förderfähige Vorhaben	Rechtsgrundlagen	Antrag-	Regelförder-	Finanzie-	Bagatell-	Zweck-
			satz*)	rungsart	grenze	bindung
Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen (kommunale Baulast), Gemeinde- und Kreisstraßen als verkehrswichtige Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes	FStrG § 5a RdErl. MWMV NW v. 28.03.1983 VVG	Gemeinden, Kreise	70 %	Anteils-	25.000 DM	5 Jahre
Verkehrswichtige innerörtliche Straßen	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 VVG	Gemeinden, Kreise	75 %	Anteils-	50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Verkehrswichtige Zubringerstraßen	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.2 VVG	Gemeinden, Kreise	75 %	Anteils-	50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.3 VVG, ROG §2	Gemeinden, Kreise	75 %	Anteils-	50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Verkehrsleitsysteme Verkehrssteuerungsanlagen	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.4 VVG	Gemeinden, Kreise	75 %	Anteils-	50.000 DM zwf. Ausgaben	10 Jahre
Kostenanteile nach EKrG und WaStrG	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.5 VVG, EKrG, WaStrG	Gemeinden, Kreise	75%	Anteils-	25.000 DM/ 50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Güterverkehrszentrale	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.6 VVG	Gemeinden, Kreise	75 %	Anteils-	50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Schulwegsicherung	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.7 VVG	Gemeinden, Kreise	85 %	vorrangig Festbetrag	50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Radwege an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.8.1 VVG	Gemeinden, Kreise	85 %	vorrangig Festbetrag	25.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Sonstige Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, Radwegweisung	FöRi-Sta Nr. 2.8.1 VVG, jährl. HH	Gemeinden, Kreise	80 %	vorrangig Festbetrag	25.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Bussonderspuren	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.9 VVG	Gemeinden, Kreise	85 %	Anteils-	50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Haltestelleneinrichtungen	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.10 VVG VV zu § 44 LHO	Gemeinden, Kreise Verkehrs- betriebe	85 %	vorrangig Festbetrag	50.000 DM zwf. Ausgaben	10 Jahre
Bike+Ride+Anlagen	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.11.1 VVG VV zu § 44 LHO	Gemeinden, Kreise Verkehrs- betriebe	85 % max. 2000 DM zwf. Ausgaben je Platz	vorrangig Festbetrag	50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre
Fahrradstationen	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.11.2 VVG VV zu § 44 LHO	Gemeinden, Kreise Verkehrs- betriebe	85 % max. 3000 DM zwf. Ausgaben je Platz	vorrangig Festbetrag	50.000 DM zwf. Ausgaben	10 Jahre
Mitfahrerparkplätze	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.11.3 VVG	Gemeinden, Kreise	85 %	vorrangig Festbetrag	50.000 DM zwf. Ausgaben	20 Jahre

Lärmsanierung (aktiv und passiv)	FöRi-Sta Nr. 2.12 VVG	Gemeinden, Kreise	70 % (Wall, Wand) 400 DM + 50 DM je qm Fenster	vorrangig Festbetrag	25.000 DM zwf. Ausgaben	10 Jahre
Untersuchungen und Konzeptplanungen	FöRi-Sta Nr. 2.13 VVG, jährl. HH	Gemeinden, Kreise	70 %	vorrangig Festbetrag	25.000 DM zwf. Ausgaben	keine

- *) Abschlag von 10 % bei finanzstarken Gemeinden,
 Zuschlag von 10 % bei Vorhaben in strukturschwachen Gebieten,
 Zuschlag von 10 % bei Kombinationsförderung mit der Arbeitsverwaltung (Fördersatz maximal
 jedoch 90 %)

Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens (Förderrichtlinien Stadtverkehr FöRi-Sta)

Rd.Erl. des Ministeriums für Stadtentwicklung,
Kultur und Sport v. 07.01.1998 - II A 5 – 51 – 811

Auszug für die Förderung von Fahrradstationen

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

- 1.1 Das Land gewährt nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG), nach diesen Richtlinien und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften – VV – sowie der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden (GV) – VVG – zu § 44 LHO Zuwendungen für Planungen und Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.
- 1.2 Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht; vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden können die Bau- und Ausbautvorhaben nach § 2 GVFG (Nr. 2.1 – 2.8.1, 2.9 – 2.11 dieser Richtlinien) und weitere Vorhaben des Stadtverkehrs (Nr. 2.8.2, 2.12, 2.13 dieser Richtlinien), die geeignet sind,

- den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich zu vermeiden,
- Verkehre auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern,
- die Verkehrswege des straßenbezogenen öffentlichen Nahverkehrs attraktiver zu gestalten,
- den Rad- und Fußgängerverkehr sicher zu führen,
- nicht vermeidbaren motorisierten Straßenverkehr umweltverträglich zu gestalten.

Gefördert werden können im einzelnen:

- 2.11 Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs Umsteigeparkplätze stellen die Schnittstelle zwischen Verkehrsmitteln des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs dar.
- 2.11.2 Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, bei denen folgende Dienstleistungen erbracht werden:
 - Bewachung und Witterungsschutz (als Mindestvoraussetzung)
 - Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur
 - Fahrradverleih
 - Weitere fakultative Dienstleistungen wie Zentrale für Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und Fahrradliteratur, Mobilitätsberatung.

Fahrradstationen abseits von Haltestellen des ÖPNV können aus Mitteln der Stadterneuerung gefördert werden:

3 Zuwendungsempfänger

- Zuwendungen können an Gemeinden und Gemeindeverbände gewährt werden,
- darüber hinaus an öffentliche Verkehrsunternehmen bei Vorhaben des straßenbezogenen öffentlichen Personennahverkehrs

4 Zuwendungsvoraussetzungen

- 4.2 Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, daß es sich nicht um Maßnahmen der Unterhaltung oder Instandsetzung handelt. Außerdem sind die laufenden Betriebskosten einer Anlage nicht zuwendungsfähig.
- 4.3 Die Bagatellgrenze wird mit 50.000 DM zuwendungsfähiger Ausgaben festgesetzt. ...

5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart

Projektförderung

5.2 Finanzierungsart

- vorrangig Festbetragsfinanzierung ... auf der Grundlage von Höchstbeträgen für Bike+Ride-Anlagen sowie Fahrradstationen...
- im übrigen Anteilsfinanzierung

5.3 Form der Zuwendung

Zuweisung/Zuschuss

5.4 Bemessungsgrundlage

Zuwendungsfähig sind die notwendigen Planungs-, Grunderwerbs- und Bauausgaben unter Beachtung des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit.

Zur detaillierten Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben wird im übrigen auf die Abgrenzungsrichtlinien (Rd.Erl. vom 02.12.1974, SMBl.NW.910) verwiesen.

5.4.1 Vorteile, die dem Träger des Vorhabens oder einem Dritten entstehen, die aber nicht der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde dienen, sind angemessen auszugleichen (vgl. Rd.Erl. v. 15.06.1976 und 09.02.1977 – SMBl. NW. 910).

5.4.3 Freimachen des Baufeldes

Ausgaben für das Freimachen des Baufeldes (z.B. Gebäudeabbrüche) können nur dann in die Berechnung der zuwendungsfähigen Ausgaben einbezogen werden, wenn sie nach Unterrichtung des Antragstellers über die Programmaufnahme (vgl. Nr. 7.1.3) anfallen.

5.4.4 Maßnahmebezogene Planung

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben eines Vorhabens gehört die maßnahmebezogene Planung und Bauvorbereitung (Leistungsphase 5 und 6 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI).

5.4.5 Eigenleistungen

Bei Eigenleistungen des Antragstellers im Rahmen der Bauausführung sind die Ausgaben für das tatsächlich eingesetzte Personal zuwendungsfähig. Dabei sind die durch das Bundesministerium des Innern festgesetzten Personalkostensätze für Kostenberechnungen/Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu beachten.

- 5.4.6 Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben für die Fördergegenstände nach Nr. 2 gehören die nachfolgenden Aufwendungen:
- bei Fahrradstationen für den Bau bzw. die Herrichtung sowie die Ausstattung
 - der für die abzustellenden Fahrräder vorgesehenen Räumlichkeiten einschließlich Fahrradboxen,
 - der Räumlichkeiten für das Personal einschließlich Sozialräume,
 - von Schließfächern,
 - der Räumlichkeiten für Serviceleistungen wie Reparatur, Verleih etc. einschließlich Werkstattausstattung
 - die äußere Erschließung der Station mit Hinweisbeschilderung und die innere Erschließung,
- 5.4.7 Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere
- Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist,
 - Finanzierungskosten,
- 5.4.8. Fahrradstationen
- E ine Fahrradstation wird mit allen darin angebotenen mobilitätsbezogenen Serviceeinrichtungen als wirtschaftliche Einheit angesehen. Teile, die ausschließlich der privatwirtschaftlichen Nutzung dienen (rentierliche Teile) sind in der Regel nicht förderfähig. Sie können insofern in die Förderung einbezogen werden, als
- sie zur Erreichung des Förderzwecks erforderlich sind und
 - es sich um untergeordnete Anteile an der Gesamtmaßnahme handelt, die nicht mehr als 20 % der Raum- und Kostenanteile ausmachen oder
 - im Antragsverfahren durch eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nachgewiesen wird, dass die Gesamtanlage nicht gewinnbringend arbeitet. Gewinne in einzelnen Servicebereichen können mit den Verlusten der anderen Teileinrichtungen verrechnet werden.
- 5.5 Fördersätze, Förderhöhe
- 5.5.1 Die gemeindebezogenen Fördersätze sowie besondere Maßnahmezuschläge für Vorhaben mit herausragendem Landesinteresse werden im Einvernehmen mit dem Innenministerium und dem Finanzministerium in einem besonderen Fördersatzerlaß geregelt.
- 5.5.2 Bei Umsteigeparkplätzen auf Verkehrsmittel des ÖPNV (Nr. 2.11) gilt:
- Bei Fahrradstationen werden je Fahrradabstellplatz bis zu 3.000 DM zuwendungsfähige Ausgaben einschließlich der notwendigen Planungskosten (Nr. 2.13) anerkannt.
 - Erforderliche Ausgaben für Grunderwerb werden auf diese Pauschalbeträge nicht angerechnet.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

- 6.1 Die ANBest-G/ANBest-P werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids. Abweichend oder ergänzend hierzu sind insbesondere folgende besondere Nebenbestimmungen aufzunehmen:
- 6.1.1 Die Auszahlung der Zuwendungen wird bis zur Vorlage des Verwendungsnachweises auf 90 % der vorgesehenen Gesamtzuswendungen begrenzt. Dies gilt nicht für Teilleistungen, für die bereits ein Verwendungsnachweis erbracht wurde.

- 6.1.2 Der Zuwendungsempfänger hat jährlich ein fortgeschriebenes Ausgabeblatt nach Muster 9 in 2-facher Ausfertigung vorzulegen.
- 6.1.3 Soweit von der der Bewilligung zugrunde liegenden Planung erheblich abgewichen werden muss (vgl. Nr. 1.3 ANBest-G), ist vor Verwirklichung dieser abweichenden Planung die Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen.
- 6.1.4 Die Bewilligung der Zuwendungen aus Bundesfinanzhilfen erfolgt unter der Bedingung der Gewährung entsprechender Finanzhilfen durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen.
- 6.1.5 Bei der Maßnahme sind den Belangen von Frauen und Kindern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

7 Verfahren

7.1 Programmaufnahme

Zuwendungen können für Vorhaben gewährt werden, die in das jährliche Stadtverkehrsförderprogramm aufgenommen worden sind. Für Vorhaben des GVFG ist darüber hinaus die Einstellung in das mittelfristige Programm nach § 5 GVFG erforderlich.

Im Rahmen der Programmaufstellungen gelten folgende Priorisierungsfaktoren:

- Vorrang für Vorhaben des Umweltverbundes,
- Vorrang für Vorhaben mit strukturpolitischer bzw. arbeitsplatzschaffender Wirksamkeit,
- Vorrang für Vorhaben im Bestand vor Neubau,
- Vorrang für Vorhaben, die die Sozialverträglichkeit des Verkehrs erhöhen.

- 7.1.1 Die Anmeldung für das Programm kann 5 Jahre im voraus, spätestens jedoch bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres bei der Bewilligungsbehörde erfolgen. Die Bewilligungsbehörde legt dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport die eingegangenen Anmeldungen mit ihrer Stellungnahme zur Entscheidung über die Aufnahme in das Jahresprogramm bzw. das mittelfristige Programm vor.

Die Programme werden vom Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport aufgestellt und veröffentlicht.

- 7.1.2 Der Programm Anmeldung sind folgende Unterlagen in 3-facher Ausfertigung beizufügen:

- Beschreibung des Vorhabens,
- Darlegung, warum das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist, dass die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt sind und dass das Vorhaben in einem Verkehrsentwicklungsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist bzw. dass diese Voraussetzungen voraussichtlich zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden,
- Mitteilung, dass und mit welchem Ergebnis eine Abstimmung mit städtebaulichen Maßnahmen erfolgt ist,
- Übersichtsplan (Stadtplan o.ä.) mit Darstellung des Verkehrsnetzes nach VEP oder gleichwertigem Plan,
- Lageplan 1:5.000 mit Einzeichnung des geplanten Gesamtvorhabens, dieses ggf. nach Bauabschnitten/Verkehrswerten unterteilt, einschließlich etwaiger bereits laufender oder fertiggestellter Abschnitte,
- vereinfachte Kostenberechnung,
- Finanzierungsplan.

- Die Bewilligungsbehörde soll die Anforderungen an die Antragsunterlagen je nach Art des Vorhabens auf das unbedingt notwendige Maß beschränken.
- 7.1.3 Die Bewilligungsbehörde unterrichtet den Antragsteller über die Aufnahme in das Jahresprogramm bzw. die zeitliche Einordnung in das mittelfristige Programm, den Fördersatz und die vorgesehenen Jahresraten (Einplanungsmitteilung).
- Dabei ist darauf hinzuweisen, dass durch die Einplanungsmitteilung ein Rechtsanspruch auf Förderung weder dem Grunde noch der Höhe nach begründet wird. Der Antragsteller wird verpflichtet, wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich Baubeginn, Bauzeiten, Kosten, Finanzierung und technischer Planung, unverzüglich der Bewilligungsbehörde mitzuteilen.
- Wesentliche Änderungen teilt die Bewilligungsbehörde dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport mit. Das Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport unterrichtet die Bewilligungsbehörde, ob die Programmaufnahme bestehen bleiben kann.
- 7.2 Finanzierungsantrag
- Der Antrag nach Muster 1 ist der Bewilligungsbehörde spätestens bis zum 01. Juni des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres in 3-facher Ausfertigung vorzulegen.
- 7.2.1 Dem Antrag sind beizufügen:
- Bauentwurf in Anlehnung an die Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE); in dem Erläuterungsbericht sind die verkehrliche, städtebauliche und umweltbedeutende Dringlichkeit des Vorhabens eingehend darzulegen sowie Art und Umfang der Verbesserung zu erläutern,
 - Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, die planungsrechtlichen Voraussetzungen (Bebauungsplan/Planfeststellung), die Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) sowie über das Ergebnis der erfolgten Abstimmung mit städtebaulichen Maßnahmen, die mit dem Bauvorhaben zusammenhängen,
 - Ermittlung der Ausgaben nach Muster 2.
 - bei Fahrradstationen ein Betreiberkonzept.
- 7.2.5 Soweit bei Vorhaben nach... Nr. 2.11 (Umsteigeanlagen) ... die Unterlagen zur Programm Anmeldung – ergänzt um Muster 1 – eine Prüfung gemäß Nr. 7.2.6 zulassen, können diese der Bewilligung zugrunde gelegt werden.
- Einzelheiten regelt die Bewilligungsbehörde.
- 7.2.6 Die Bewilligungsbehörde prüft den Antrag sowie die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben, wobei auf die zeitnahe Ermittlung – ggf. durch Vergleich mit Preisdatenbanken – zu achten ist und hält das Ergebnis der Prüfung im Muster 3 fest.
- Zur Prüfung kann die Bewilligungsbehörde weitere Unterlagen beim Antragsteller anfordern.
- Die Bewilligungsbehörde hat dabei auch die Möglichkeiten zur Festsetzung von Festbeträgen zu prüfen.
- Eine Ausfertigung des geprüften Antrags ist dem Antragsteller spätestens mit dem Bewilligungsbescheid zurückzugeben.
- 7.3 Bewilligungsverfahren
- 7.3.1 Bewilligungsbehörden sind die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe.
- 7.3.2 Die Bewilligungsbehörde erteilt dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid nach Muster 6. ...

- 7.3.3 Im Bewilligungsbescheid ist eine Zweckbindungsfrist von 20 Jahren festzusetzen. Sie beginnt mit der Vorlage des Verwendungsnachweises.
Abweichend hiervon ist die Zweckbindungsfrist mit 10 Jahren festzusetzen bei
– Fahrradstationen (Nr. 2.11.2)
- 7.3.6 Änderungen bei der finanziellen Abwicklung (Mittelausgleich) sind nach Muster 7 zu beantragen.
- 7.3.7 Die ausnahmsweise Genehmigung einer Kostenerhöhung zur Erreichung des Zweckzwecks erfolgt durch die Bewilligungsbehörde. Die Bewilligungsbehörde unterrichtet das Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport über die genehmigte Änderung.
Beabsichtigt die Bewilligungsbehörde einem Antrag des Zuwendungsempfängers auf Anerkennung einer wesentlichen Planungsänderung ausnahmsweise zu entsprechen, bedarf dies der vorherigen Entscheidung des Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport. Dabei wird überprüft, ob die Voraussetzungen für die Aufnahme in das Stadtverkehrsprogramm noch gegeben sind.
- 7.4 Auszahlungsverfahren
- 7.4.1 Der Zuwendungsempfänger beantragt die Auszahlung nach Muster 8 bei der Bewilligungsbehörde.
Bei der Auszahlung von Zuwendungen wird aus Vereinfachungsgründen in der Regel von den jeweils fälligen Zahlungsverpflichtungen des Zuwendungsempfängers der Anteil als zuwendungsfähig anerkannt, der dem Verhältnis der gesamten zuwendungsfähigen Ausgaben zu den Gesamtausgaben der Maßnahme entspricht. Hierbei wird der Bewilligungsbescheid zugrundegelegt.
- 7.5 Verwendungsnachweisverfahren
- 7.5.1 Die Bewilligungsbehörde prüft den 2-fach vorzulegenden Verwendungsnachweis (Muster 10 bzw. 10a) und hält das Ergebnis nach Muster 11 fest.
Ergänzend dazu hat die Bewilligungsbehörde zu prüfen, ob der Zuwendungsempfänger die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen jährlich durch das fortgeschriebene Ausgabeblatt (Muster 9) nachgewiesen hat.
Weiterhin ist es Aufgabe der Bewilligungsbehörde, die bestimmungsgemäße Nutzung (vgl. Nr. 7.3.3) der geförderten Anlagen für die Dauer der Zweckbindung zu überwachen.
- 7.6 Zu beachtende Vorschriften
- Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und das Verfahren bei einer ggf. erforderlichen Aufhebung des Zuwendungsbescheids und der Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten § 49a VwVfG sowie die Verwaltungsvorschriften – VV – und die Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden (GV) – VVG – zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Richtlinien Abweichungen zugelassen werden.

9 Inkrafttreten

Diese Richtlinien treten mit Wirkung vom 01.01.1998 in Kraft.

Sie treten am 31.12.2007 außer Kraft.

Hinweis: Es gilt die im Ministerialblatt NW veröffentlichte Fassung

Der gesamte Text einschließlich Formblätter steht im Internet unter www.mwmev.nrw.de

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1 Umgesetzte Radstationen (ohne Fahrradstationen)
- Abbildung 2 Dienstleistungsangebote in Radstationen
- Abbildung 3 Logo Radstation®
- Abbildung 4 Piktogramm Bewachung
- Abbildung 5 Piktogramm Service
- Abbildung 6 Piktogramm Vermietung
- Abbildung 7 Piktogramm Information
- Abbildung 8 Piktogramm Kurierdienst
- Abbildung 9 Piktogramm Waschanlage
- Abbildung 10 Betreiber Netzwerk
- Abbildung 11 Beratungsphasen der Projektbetreuung
- Abbildung 12 Karte NRW unter www.radstation.de
- Abbildung 13 Auslastung September 2000
- Abbildung 14 Nutzer Internetseiten www.radstation.de
- Abbildung 15 Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel
- Abbildung 16 Wandel in der Mobilitätsorganisation seit Nutzung der Radstation

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1 Betreiber von Radstationen
- Tabelle 2 Beschäftigungseffekte

Verzeichnis der Fotos

- Foto 1 Zufahrt zur Radstation Münster Hbf
- Foto 2 Rijwiel Station im Roermond, NL
- Foto 3 Wildparken am Bielefelder Hauptbahnhof vor Fertigstellung der Fahrradstation
- Foto 4 Werkstatt mit Anleiter
- Foto 5 IBA – Finale
- Foto 6 Bad Oeynhausen: Verkaufsraum
- Foto 7 Halle (Westf.): Direkter Zugang von der Radstation® zum Bahnsteig
- Foto 8 Radstation® Grevenbroich: Eingangsbereich

- Foto 9 Radstation® Rheine: Außenansicht
- Foto 10 Das Team der Radstation® Rheine:
- Foto 11 Radstation® Bünde: Preisgekrönte Gestaltung
- Foto 12 Radstation® Halle (Westf.)
- Foto 13 Radstation® Brühl
- Foto 14 Service auch beim Einstellen des Rades
- Foto 15 Meisterwerkstatt in Münster
- Foto 16 Automatische Fahrradwaschanlage
- Foto 17 Radwanderkarten sind in jeder Radstation® erhältlich
- Foto 18 Stehcafé im Kiosk der Radstation® Mülheim-Styrum
- Foto 19 KurierGepäckService
- Foto 20 Eingangsschild
- Foto 21 Codierungsaktion in Bottrop
- Foto 22 Informationen werden gerne erteilt
- Foto 23 Aschaffenburg: Die erste Radstation® außerhalb von NRW
- Foto 24 Mieträder stehen in jeder Radstation® bereit
- Foto 25 Radstation® Kamen
- Foto 26 Drensteinfurt: Hier entsteht auch bald eine Radstation®
- Foto 27 Radstation® Rheine: Innenansicht
- Foto 28 Raumsparende Doppelparker
- Foto 29 Annahmehbereich der Radstation® Oberhausen
- Foto 30 Zugang mit Halbautomatik in Rheine
- Foto 31 Eröffnung der Radstation® Münster durch Landesminister und Landesministerin
- Foto 32 Plakat „Pott pedale“
- Foto 33 Die „Pott pedale“
- Foto 34 Europaweiter Autofreier Tag – „In die Stadt ohne mein Auto“
- Foto 35 Plakat „Europaweiter Autofreier Tag“
- Foto 36 Zugein- und -aussteiger