



Fahrradstationen in NRW – eine Idee wird Programm.

Fahrradstationen in NRW – eine Idee wird Programm.



Vorwort



Dr. Axel Horstmann

Nordrhein-Westfalen ist das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland!

Nur hier gibt es ein Programm, das den Umweltverbund stärkt, den Radverkehr fördert, Bahnhöfe verschönert und wiederbelebt. Die Rede ist vom Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“. Seit Bestehen dieses Programms sind über 50 Fahrradstationen an Bahnhöfen und Busbahnhöfen entstanden. Landesweit gibt es über 16.000 Einstellplätze in den Fahrradstationen. Diese Entwicklung ist bundesweit einzigartig.

Fahrradstationen sind sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen mit umfangreichen fahrrad- und bahnhofsspezifischen Zusatzdienstleistungen. Sie sind weit mehr als Parkhäuser für Fahrräder, wie es die NRW-Beispiele zeigen. Fahrradstationen schaffen Arbeitsplätze und Ausbildungsmöglichkeiten und bieten arbeitslosen Menschen durch Qualifizierung eine neue Perspektive. Die Idee, Fahrradstationen an Bahnhöfen zu errichten, stammt von unseren niederländischen Nachbarn. Wir haben sie gerne übernommen. Bis Mitte der 90er-Jahre gab es hier zu Lande bereits einzelne Vorläufer. Die gezielte Förderung von Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen erfolgte ab 1995 durch die Auflage des Programms der Landesregierung: „100 Fahrradstationen in NRW“.

Seit acht Jahren setzt die Entwicklungsagentur für Fahrradstationen beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club NRW im Auftrag des Landes Maßstäbe für Marketing und Dienstleistung. Mit ihrem großen Engagement ist sie mitverantwortlich für die erfolgreiche Umsetzung des Programms. Durch ihre Erfahrungen ist sie zu einem Kompetenzzentrum in Sachen Fahrradstationen geworden. Auch in anderen Bundesländern wird das Beratungsangebot der Entwicklungsagentur gern in Anspruch genommen.

Im hier vorliegenden Bericht werden Anregungen für die Planung gegeben, verschiedene Betreibermodelle erörtert sowie erfolgreiche Fahrradstationen vorgestellt. Dieser Bericht wird abgerundet durch einen Informations- und Serviceteil.

Dr. Axel Horstmann

Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

4 Vorwort

6 Radverkehrsförderung in NRW

- 7 Gute Gründe für Fahrradstationen
- 8 Rahmenvereinbarung mit der DB AG
- 9 Fördermodalitäten

10 Planung und Umsetzung einer Fahrradstation

- 10 Lage und Akzeptanz
- 10 Bauliche Gestaltung
- 11 Fahrradparksysteme
- 12 Raum- und Flächenbedarf
- 12 Zugangskontrolle

14 Impressionen

16 Betrieb von Fahrradstationen

- 16 Rahmenbedingungen
- 17 Gemeinnützig
- 18 Privat
- 18 Serviceleistungen

20 Erfolgreiche Fahrradstationen

- 20 Gemeinnützige Betriebe
- 21 Private Betriebe

24 Neue Stationen – neue Konzepte

26 Was Betreiber empfehlen

30 Wirkung des Landesprogramms

- 34 NRW-Programm Vorbild für die Schweiz
- 36 Zustimmung aus den Niederlanden

37 Ausblick

38 Übersicht: Fahrradstationen und Betreiber in NRW

44 Weiterführende Adressen

- 44 Ministerien
- 44 Bezirksregierungen
- 44 Verbände
- 44 Informationen zu Fahrradstationen und Fahrradverkehr im Internet

45 Impressum

- 46 Fotonachweis
- 46 Verteilerhinweis

Radverkehrsförderung in NRW hat eine lange Tradition und ist mehr als nur finanzielle Unterstützung. Initiativen und Programme zur Förderung des Radverkehrs zeigen: Die Landesregierung steht hinter ihren Radfahrerinnen und Radfahrern!

Radverkehrsförderung in NRW



**„Wild“ geparkte
Räder am Bahnhof**

Seit 1978 stellt das Land finanzielle Mittel für den Radwegebau und die weitere Infrastruktur zur Verfügung. Allein in den letzten zwanzig Jahren wurden rund 1,15 Mrd. Euro für den Bau von rund 7.000 km Radwegen an Bundes- und Landesstraßen sowie an kommunalen Straßen bereitgestellt. Aber um Menschen zum Umsteigen auf das Rad zu bewegen, ist mehr nötig als den Bau von Radwegen zu finanzieren: Vor allem der politische Wille für die Umsetzung einer fahrradfreundlichen Verkehrspolitik ist gefragt. Zahlreiche Initiativen und Programme widmen sich der Förderung des Radverkehrs. Ziel ist, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Personenverkehr zu erhöhen, die Städte attraktiver zu machen, vom motorisierten Verkehr zu entlasten und damit die Lebensqualität zu erhöhen.

Im Jahre 1993 wurde die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“ ins Leben gerufen und vier Jahre später das Programm „100 Fahrradstationen in NRW“ aufgelegt.

Im Jahre 2002 startete das Land mit der einheitlichen Beschilderung des Radverkehrsnetzes mit einer Gesamtlänge von ca. 13.800 km. In ganz NRW werden die fahrradfreundlichen Achsen mit markanten rotweißen Wegweisern ausgestattet. Die Routen verbinden auf kurzen und direkten Wegen Städte und Gemeinden, Stadtzentren, Bahnhöfe und Fahrradstationen miteinander. Zusätzlich werden regionale touristische Höhepunkte ausgeschildert.

Seit August 2003 können sich Radtouristen ihre Tour mithilfe des Radroutenplaners im Internet unter der Adresse www.radroutenplaner.nrw.de zusammen-



AGFS-Ausstellung
in Mülheim



stellen. Der Radroutenplaner informiert über Sehenswürdigkeiten an der gewünschten Route, über Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten oder Fahrradstationen. Per Mausklick lassen sich Länge und Fahrtzeit von Routen im Radverkehrsnetz NRW und auf überregionalen, touristischen Radfernwegen mit einer Gesamtlänge von rund 20.000 km berechnen.

Die jüngste Maßnahme in NRW ist ein Modellprojekt zum Nationalen Radverkehrsplan (NRVP). Von bundesweit elf Städten werden in Köln, Bonn und Herne bis 2005 Impulse für die Umsetzung des NRVP 2002–2012 gegeben. Am „Runden Tisch Radverkehr“ loten Vertreter aus Verwaltung, ADFC, BUND sowie Bürgerinnen und Bürger Möglichkeiten einer effektiven Radverkehrsförderung in ihrer Stadt aus. Gute Handlungsansätze und Projekte werden

dann bundesweit vorgestellt und sollen dazu beitragen, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu steigern.

Gute Gründe für Fahrradstationen

Wer kennt nicht den Anblick von überquellenden Fahrradständern, umgestürzten, zerstörten oder kreuz und quer abgestellten Rädern im Bahnhofsumfeld? Wem das Rad schon einmal gestohlen, der Sattel abmontiert oder der Reifen zerstochen wurde, der wünscht sich sichere Abstellplätze. Radfahrer, die ihr Rad sicher geparkt wissen, nutzen es auch für die Fahrt zum Bahnhof. Dann kann es auch das hochwertige und verkehrssichere Fahrrad sein.

Fahrradstationen sind die entscheidende Schnittstelle für die umweltfreundliche

Mobilitätskette Fahrrad – Bus – Bahn. Obwohl drei von vier Kunden einer Fahrradstation zumindest zeitweise ein Pkw zur Verfügung steht, fahren sie mit Rad, Bus oder Bahn. Ein Viertel der Nutzer stieg erst durch den Bau einer Fahrradstation auf die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr um. Bei zehn Prozent der Fahrradstationskunden handelt es sich um echte Neukunden für den öffentlichen Verkehr, zumeist Pendler.

Durch Fahrradstationen wird das Umsteigen vom Auto auf Rad und Bahn leicht gemacht. Das Pendeln mit Rad und Bahn ist zudem angenehmer: Man kann im Zug lesen, Musik hören, sich auf den Tag einstellen oder ihn ausklingen lassen. Die ganz Fleißigen beginnen bereits ihren Arbeitstag im Zug, andere trinken gemütlich Kaffee. Kein Stau, keine Parkplatzsuche, kein Zeitverlust.



Vorteile für Radfahrer

- In der Fahrradstation steht das Fahrrad witterungsgeschützt, diebstahl- und vandalismussicher.
- Kostengünstiges Fahrradparken: in der Regel 70 Cent pro Tag, 7 Euro für ein Monats- und 70 Euro für ein Jahresticket.
- Direktes Umsteigen in den Zug – die Fahrradstation ist direkt am Bahnhof!
- Mitarbeiter reparieren das Fahrrad nach dem Motto: „Morgens gebracht – abends gemacht“.
- Man kann ein Fahrrad mieten, wenn das eigene Rad defekt ist.
- Fahrradvermietung für Ausflügler und Gruppenreisende – kein Stress mit dem Fahrradtransport in der Bahn!

Vorteile für die Städte

- Der Bahnhof ist eine wichtige Visitenkarte der Stadt.
- Mehr Menschen fahren Rad: weniger Lärm, Stau und Umweltbelastung.
- Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur bringt Imagegewinn.
- Stärkung des Umweltverbundes.
- Schaffung von Arbeitsplätzen.
- Qualifikation gibt Arbeitslosen eine neue Chance.
- Zusätzliche Dienstleistungen fördern den Radtourismus.

Vorteile für die Bahn

- Das Bahnhofsumfeld wird attraktiver.
- Soziale Kontrolle durch Präsenz.
- Mehr Menschen nutzen die Bahn.
- Kleinere Bahnhöfe werden wiederbelebt.

Rahmenvereinbarung mit der DB AG

Eine gute Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG ist eine wesentliche Voraussetzung, um das Programm erfolgreich umzusetzen. Aus diesem Grund hat das Land NRW mit der DB AG im August 1997 eine Vereinbarung über die Einrichtung von Fahrradstationen in NRW abgeschlossen. Nach der Rahmenvereinbarung stellt die DB AG den Kommunen geeignete Grundstücke, Gebäude oder Gebäudeteile zehn Jahre lang mietfrei zur Verfügung.

Foto oben links:
billerbecks' BAHNHOF



Die vollständigen Förderrichtlinien finden Sie im Internet unter www.mvel.nrw.de (dort als Suchbegriff „Förderrichtlinien Stadtverkehr“ eingeben).

Fördermodalitäten

Die Förderung von Fahrradstationen erfolgt nach den Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Die Ausführung dieses Gesetzes ist in NRW durch die Förderrichtlinien Stadtverkehr (FöRi-Sta) vom 07.01.1998 geregelt. Danach können Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV mit mehr als 100 Fahrradstellplätzen und folgenden Dienstleistungen gefördert werden:

- Bewachung und Witterungsschutz (als Mindestvoraussetzung),
- Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur,
- Fahrradverleih und
- weitere fakultative Dienstleistungen wie Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und -literatur, Mobilitätsberatung.

Nach den Förderrichtlinien sind von den zuwendungsfähigen Kosten maximal 1.500 Euro pro Stellplatz förderfähig.

Von diesem Betrag übernimmt das Land in der Regel 85 Prozent, den verbleibenden Anteil trägt die Kommune. Gefördert werden u. a.:

- der Bau, die Herrichtung sowie die Ausstattung der Fahrradstation,
- die Räumlichkeiten für das Personal einschließlich der Sozialräume,
- Schließfächer,
- Räumlichkeiten für Serviceleistungen wie z. B. Reparatur einschließlich Werkstatteinrichtung und Verleih,
- die äußere und innere Erschließung der Station mit Hinweisbeschilderung,
- notwendige Planungskosten und
- Maßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit.

Sofern Grunderwerbskosten anfallen, sind sie außerhalb des Förderhöchstbetrags zuwendungsfähig. Leihräder hingegen sind nicht förderfähig.

Antragsteller und Zuwendungsempfänger können Gemeinden und Gemeindeverbände oder öffentliche Verkehrsunternehmen sein.

Von A wie Akzeptanz bis Z wie Zufriedenheit der Kunden – die Entwicklungsagentur hat acht Jahre Erfahrung mit der Planung und Umsetzung von Fahrradstationen. Wichtig sind bei der Planung vor allem folgende Punkte: Die Wahl eines geeigneten Standortes, die Anzahl der Stellplätze, der Platzbedarf, die Ausstattung sowie die diebstahlsichere Ausgestaltung.



Planung und Umsetzung einer Fahrradstation

Lage und Akzeptanz

Eine Fahrradstation wird nicht angenommen, wenn sie schwer erreichbar ist. Es ist daher wichtig, für eine fahrradfreundliche Zuwegung zu sorgen und die Fahrradstation in das örtliche Radwegenetz einzubinden.

Radfahrerinnen und Radfahrer wollen von der Fahrradstation aus schnell zu ihrem Zug gelangen. Kurze Wege zwischen der Fahrradstation, den Bahnhofseingängen und den Bahnsteigen sind daher einzuplanen. Erfahrungsgemäß sinkt bereits bei Entfernungen von mehr als 60 Metern zwischen der Fahrradstation und den Bahnhofseingängen die Akzeptanz einer Fahrradstation.

Kostenfreie Fahrradabstellanlagen an einem Bahnhof (Bike & Ride) sind Konkurrenzangebote zu einer Fahrradstation. Werden Fahrradstationen beispielsweise direkt neben einer überdachten, frei zugänglichen und kostenlosen Abstellanlage errichtet, ist die Akzeptanz der Fahrradstation sehr gering. Daher ist bei der Planung darauf zu achten, diese Konkurrenz möglichst klein zu halten.

Man kann überlegen, die Abstellanlage an eine andere Haltestelle umzusetzen. Lediglich in geringem Umfang sollten einfache und kostenfreie Abstellplätze beispielsweise für Kurzparker zur Verfügung stehen.

Auch bei einem noch so guten Standort wird es immer einen gewissen Anteil an Radfahrerinnen und Radfahrern geben, die ihr Fahrrad lieber unentgeltlich außerhalb der Fahrradstation parken. Ratsam ist es, durch frühzeitige Öffentlichkeitsarbeit auf die besonderen Vorteile einer Fahrradstation aufmerksam zu machen.

Bauliche Gestaltung

Die Grundidee ist, dass Fahrräder diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Eine Fahrradstation sollte daher so gebaut werden, dass das Gebäude rundherum bündig abgeschlossen ist. Es darf keine Lücken geben, durch die Unbefugte in die Fahrradstation eindringen können.

Fahrradaufbewahrung und Service-/ Werkstattbereich einer Fahrradstation

Großes Foto oben: Einfache Handhabung eines Doppelstockparkers in der Radstation Köln.

Großes Foto unten: Platzsparende Doppelstockparker in der Radstation Neuss.



**Radstation Münster
mit Solaranlage.**



**Von der Radstation
direkt in den Zug.**



**Federleichtes Fahr-
radabstellen in der
Radstation Münster.**

sind baulich voneinander zu trennen. Zum einen wird dadurch Energie eingespart, zum anderen verbessern unterschiedliche Räume die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. So brauchen sie im Winter die Fahrräder nicht in zugigen und ungeheizten Räumen reparieren.

An vielen Standorten wurden vorhandene Gebäudeteile der Bahn genutzt, wie ehemalige Gepäcktunnel, Expressgut- oder Güterabfertigungshallen. Mit relativ geringem Aufwand ließen sich diese in eine Fahrradstation umwandeln, beispielsweise in Bielefeld und Essen. Die Investitionskosten bei der Nutzung ehemaliger Gepäcktunnel sind in der Regel geringer als bei aufwändigeren Neubauten, allerdings fallen bei Neubauten meist deutlich niedrigere Betriebskosten an.

Die Sanierung und der Umbau vorhandener Gebäude kann sich lohnen, wie die Fahrradstationen in Haltern am See, Billerbeck oder Selm-Beifang zeigen. Aus einstmalig schmutzigen Gebäuden wurden wahre Schmuckstücke.

Dass Fahrradstationen nicht nur funktionale Fahrradparkhäuser, sondern auch architektonisch ansprechende Gebäude sein können, beweisen die Fahrradstationen in Bünde, Münster und Neuss.

Fahrradparksysteme

Zu unterscheiden sind folgende Fahrradparksysteme: einfache Ständer mit ebenerdiger oder höhenversetzter Aufstellung sowie Doppelstockparker. Durch Doppelstockparker werden Fahrräder wesentlich platzsparender geparkt. Da Flächen in guter Lage am Bahnhof knapp sind, werden bei den meisten Fahrradstationen Doppelstockparker eingesetzt. Die heutigen Modelle sind recht komfortabel, sodass ein Fahrrad mit relativ geringem Kraftaufwand in der oberen Etage geparkt werden kann. Noch einfacher lassen sich Fahrräder in der Radstation Münster in die zweite Ebene einstellen. Dort wird das Fahrrad durch ein Gas-Druck-Federsystem automatisch nach oben gezogen. Bei allen Ständertypen ist darauf zu achten, dass sich die Fahrräder

Der Kunde führt
seine Chipkarte/
den Coin über
eine Sensorplatte.

Moderne Werkstatt
in Neuss.



bequem einstellen und herausnehmen lassen, ohne ineinander zu verhaken. Ebenerdige Ständer brauchen einen Mindestabstand zwischen den einzelnen Halterungen von 70 cm, höhenversetzte Abstellplätze von 50 cm.

Raum- und Flächenbedarf

Eine der wichtigsten Fragen ist, wie viele Stellplätze in einer Fahrradstation benötigt werden. Zu Beginn des Landesprogramms gab es keine gesicherten Erkenntnisse zur Dimensionierung von Fahrradstationen. Bei ihren Potenzialschätzungen hat die Entwicklungsagentur daher auf niederländische Erfahrungen zurückgegriffen und auf die Verhältnisse in NRW übertragen. Im Laufe der Jahre wurde das zu Grunde liegende Berechnungsmodell weiterentwickelt. Nicht nur die Anzahl der Bahnpendler und der abgestellten Fahrräder werden berücksichtigt. Auch Park+Ride-Kunden sowie Fußgänger und ÖPNV-Kunden fließen in die Potenzialschätzungen mit ein. Welcher Flächenbedarf pro Stellplatz besteht, hängt von den

örtlichen Gegebenheiten und dem verwendeten Ständertyp ab. Bei ebenerdiger Aufstellung werden inklusive Verkehrsfläche je nach Ständertyp 1,5 bis 2 m² pro Rad benötigt, bei doppelstöckigen Anlagen ca. 1,2 m² pro Stellplatz. Im Idealfall reichen sogar 0,75 bis 1 m² Fläche aus.

Je nach Konzeption der Fahrradstation sind neben der Fahrradaufbewahrung u. a. Flächen für den Verkauf, das Lager, die Verwaltung und den Sozialbereich sowie die Werkstatt einzuplanen. Da für viele Betreiber von Fahrradstationen die Reparatur ein lukratives Geschäft ist, sollte die Werkstatt nicht zu klein dimensioniert werden. Zu beachten ist die Arbeitsstättenverordnung, nach der beispielsweise bei der Beschäftigung von mehr als zehn Mitarbeitern die Vorhaltung eines Pausenraums erforderlich ist.

Zugangskontrolle

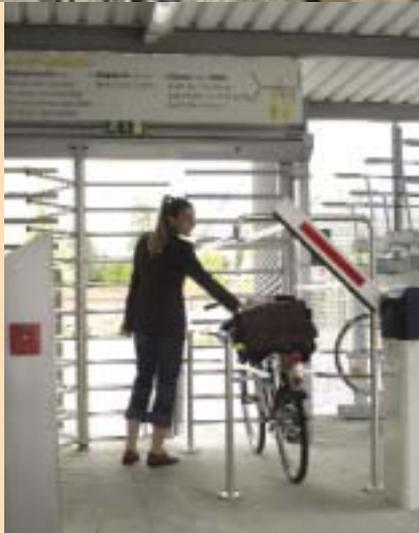
Mittlerweile sind 19 der 51 Fahrradstationen in NRW mit einem automatischen Zugangssystem ausgestattet, und

dies nicht ohne Grund: Kunden können ihr Rad rund um die Uhr in der Fahrradstation parken oder abholen. Dem Betreiber wiederum bieten solche Systeme die Möglichkeit, den Personaleinsatz in Zeiten geringer Nachfrage zu reduzieren und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Die meisten automatischen Zugangssysteme funktionieren wie folgt: Gegen ein Pfand erhalten Dauerkunden eine Chipkarte oder einen Coin. Am Eingang der Radstation führen die Kunden die Chipkarte/den Coin über eine Sensorplatte. Von dort werden die Informationen des Coins an den Computer weitergeleitet, der überprüft, ob der Kunde registriert ist. Hat dieser bezahlt, erhält er Einlass in die Fahrradstation und kann sein Fahrrad abstellen. Zur Erhöhung der Sicherheit wird die automatische Zugangskontrolle mit einer Videüberwachungsanlage kombiniert. Auf dem Markt werden unterschiedliche Systeme angeboten. Manche sind mit einfachen Schwenk- oder Schiebetüren ausgestattet, andere Anlagen



Bilder 1 bis 3:
So funktioniert es.



Zugangskontrolle in
Warendorf.

sind mit Drehkreuzen und separaten Fahrradschleusen gesichert. Schwenk- und Schiebetüren haben einen höheren Durchlass als Anlagen mit Drehkreuzen und Fahrradschleusen, sodass auch ein hohes Kundenaufkommen in den Stoßzeiten problemlos bewältigt wird. Allerdings können dann gleichzeitig mehrere Personen in die Station gelangen.

Das Beispiel Warendorf

Das automatische Zugangssystem der Radstation Warendorf gehört zu den modernsten in NRW. Vier Induktionsschleifen, ein Drehkreuz, eine Fahrradschleuse und eine Schranke sorgen für Sicherheit. Die Anlage ist so konzipiert, dass der Betreiber sehr flexibel auf unterschiedliche betriebliche Erfordernisse reagieren kann. In Stoßzeiten, in denen mit Personal gearbeitet wird, bleibt die Schranke dauerhaft geöffnet, sodass es beim Einlass in die Radstation nicht zu Warteschlangen kommt. In ruhigeren Zeiten ist durch den Einsatz der Schranke ein automatisierter Betrieb möglich.

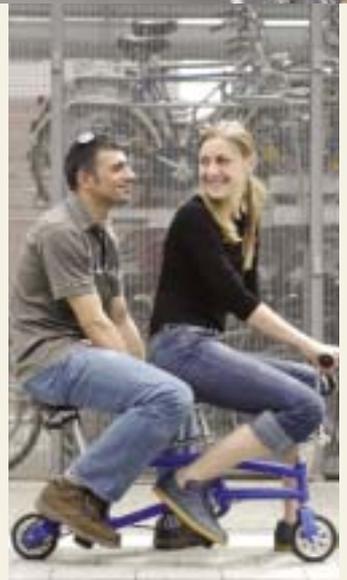
Ein automatisches Zugangssystem sollte folgende Kriterien erfüllen:

- Sicherstellung, dass nur Kunden mit gültiger Karte die Station betreten können,
- Registrierung, welcher Kunde zu welchem Zeitpunkt die Station betritt und wieder verlässt,
- Gewährleistung eines möglichst zügigen Einlasses von Kunden in die Station,
- Personenvereinzelnung, z. B. durch Drehkreuze,
- Videüberwachungsanlage mit Aufzeichnung und
- Überwachung aller abgestellten Fahrräder und der für die Kunden zugänglichen Bereiche.



Impressionen





Der Betreiber ist für die Fahrradstation und deren Erfolg verantwortlich. Daher ist es sinnvoll, ihn von Anfang an in die Planungen einzubeziehen. Von den 51 nordrhein-westfälischen Fahrradstationen werden 11 privat betrieben, während 40 eine gemeinnützige Organisation als Träger haben. Sie bieten neben der Bewachung, dem Reparaturservice und dem Fahrradverleih zahlreiche Dienstleistungen an, setzen neue Ideen um und erschließen sich weitere Geschäftsfelder. Qualität und Kundenservice haben oberste Priorität. Bei den privat betriebenen Fahrradstationen hat sich die Kombination aus Fahrradstation und Fahrradgeschäft als ideal erwiesen.



Betrieb von Fahrradstationen



Rahmenbedingungen

Der Betreiber schließt mit der Kommune einen Betreibervertrag ab. Die Stadt muss gewährleisten, dass die Zweckbindungsfrist von zehn Jahren eingehalten wird.

Grundsätzlich kann jeder eine Fahrradstation als Betreiber übernehmen, der folgende Kerndienstleistungen anbietet: Bewachung, Reparaturservice und Fahrradverleih. Der Personalbedarf in einer Fahrradstation hängt vom jeweiligen Betriebskonzept und dem Dienstleistungsangebot ab.

Um den Bewachungsservice anzubieten, ist nach der Gewerbeordnung Folgendes zu berücksichtigen: Fahrradstationen fallen nach der Gewerbeordnung unter den Begriff Bewachung. Eine Erlaubnis ist nach der Bewachungsverordnung allerdings nur dann erforderlich, wenn die Bewachung gewerblich, d. h. mit Gewinnerzielungsabsicht und als Hauptleistung betrieben wird.

Das Angebot eines Reparaturservices setzt eine entsprechende Qualifikation voraus. Nach der Handwerksordnung (HWO) unterliegen Zweiradmechaniker dem zulassungspflichtigen Handwerk und müssen daher in der Handwerksrolle eingetragen sein. Eine Ausnahme gibt es für die Ausübung so genannter einfacher Tätigkeiten. Darunter zu verstehen sind u. a. Tätigkeiten, die in einem Zeitraum von bis zu drei Monaten erlernt werden können. Welche Tätigkeiten das sind, ist nicht definiert. Es ist daher empfehlenswert, sich bei der zuständigen Handwerkskammer zu informieren.

Seit Juli 2003 gibt es eine neue Verordnung über die Berufsausbildung zum Zweiradmechaniker/zur Zweiradmechanikerin, die für Fahrradstationen von Interesse ist. Als erste Fahrradstation in NRW bildet die Radstation Brühl nach der neuen Verordnung einen Zweiradmechaniker aus. Informationen zur



neuen Ausbildungsverordnung erteilen die Industrie- und Handels- oder Handwerkskammern.

Gemeinnützig

Gemeinnützige Träger haben neben dem Betrieb der Fahrradstation das Ziel, arbeitslose und sozial benachteiligte Menschen, Behinderte oder Jugendliche zu qualifizieren, auf den ersten Arbeitsmarkt vorzubereiten und Ihnen eine Beschäftigung zu geben. Diese Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen wurden aus den arbeitsmarktpolitischen Programmen z. B. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM), Arbeit statt Sozialhilfe (AsS), lokalen Programmen des Sozialamtes oder EU-Förderprogrammen finanziert. Die Bewilligung von Maßnahmen ist regional sehr unterschiedlich und hängt von der lokalen Arbeitsmarktsituation ab. Aufgrund der geänderten Bedingungen in der Arbeitsmarktpolitik stehen die gemeinnützigen

Betreiber vor neuen Herausforderungen, um einen kontinuierlichen Betriebsablauf und gute Qualität in der Fahrradstation zu sichern.

Grundvoraussetzung für den erfolgreichen Betrieb einer Fahrradstation in einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahme ist eine gute Struktur mit entsprechendem Führungspersonal. Dieses ist notwendig, um die in den Maßnahmen beschäftigten Personen anzuleiten, zu qualifizieren und zu betreuen. Empfehlenswert ist ein Projektleiter, der sich organisatorisch und inhaltlich um das Projekt kümmert sowie ein Werkstattleiter, der die erforderliche Qualifikation für den Werkstattbetrieb mitbringt.

Konzepte mit ständig wechselndem Personal haben sich nicht bewährt. Eine Fahrradstation als reine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme (ABM) zu betreiben ist ebenfalls nicht ratsam, da so von

vornherein eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeschlossen ist.

Bewährt hat sich hingegen das Betriebskonzept, eine Fahrradstation mit behinderten Menschen zu betreiben. Die Radstation in Rheine wurde von Beginn an durch die Werkstatt für Behinderte betrieben. Es ist ein rundum gelungenes Projekt: Die Stadt, die Kunden und der Betreiber sind mit dieser Fahrradstation äußerst zufrieden.

Übergang von der Gemeinnützigkeit in die Selbständigkeit

Seit Änderung der Arbeitsmarktförderung geht auch bei gemeinnützigen Trägern der Trend hin zu wirtschaftlich tragfähigen Konzepten. Das heißt, Fahrradstationen bieten mehr Zusatzdienstleistungen an, um den Betrieb insgesamt sicherstellen zu können. Solche Konzepte lassen sich allerdings nicht mit AB-Maßnahmen umsetzen. Vielmehr greifen die neuen Instrumente



Foto rechts:
Fahrradwasch-
anlage in Münster.

der Arbeitsmarktpolitik. Beispielsweise wird die Radstation und das Radler-Hotel in Selm-Beifang von einem Hausmeisterehepaar auf Minijobbasis betrieben, das derzeit noch bei der Bildung und Lernen gGmbH angestellt ist, allerdings einen selbstständigen Betrieb in Form einer Ich-AG anstrebt.

Der jetzige Betreiber der Radstation Bocholt hat sich aus einer AB-Maßnahme heraus mit der Radstation selbstständig gemacht und betreibt diese jetzt als Fahrradhändler.

Privat

Von den elf Fahrradstationen in privater Hand werden folgende in Kombination mit einem Fahrradgeschäft betrieben: Bad Oeynhausen, Bünde, Brühl, Herford, Lippstadt und Minden. Diese Fahrradhändler bieten ihren Kunden neben den Kerndienstleistungen auch den Verkauf von Neu- und Gebrauchträdern, Ersatzteilen und Zubehör an.

Die Betreiber der Fahrradstationen in Bocholt, Münster und Warendorf kon-

zentrieren sich auf das Kerngeschäft, verkaufen aber ebenfalls zusätzlich Gebrauchträder und Zubehör.

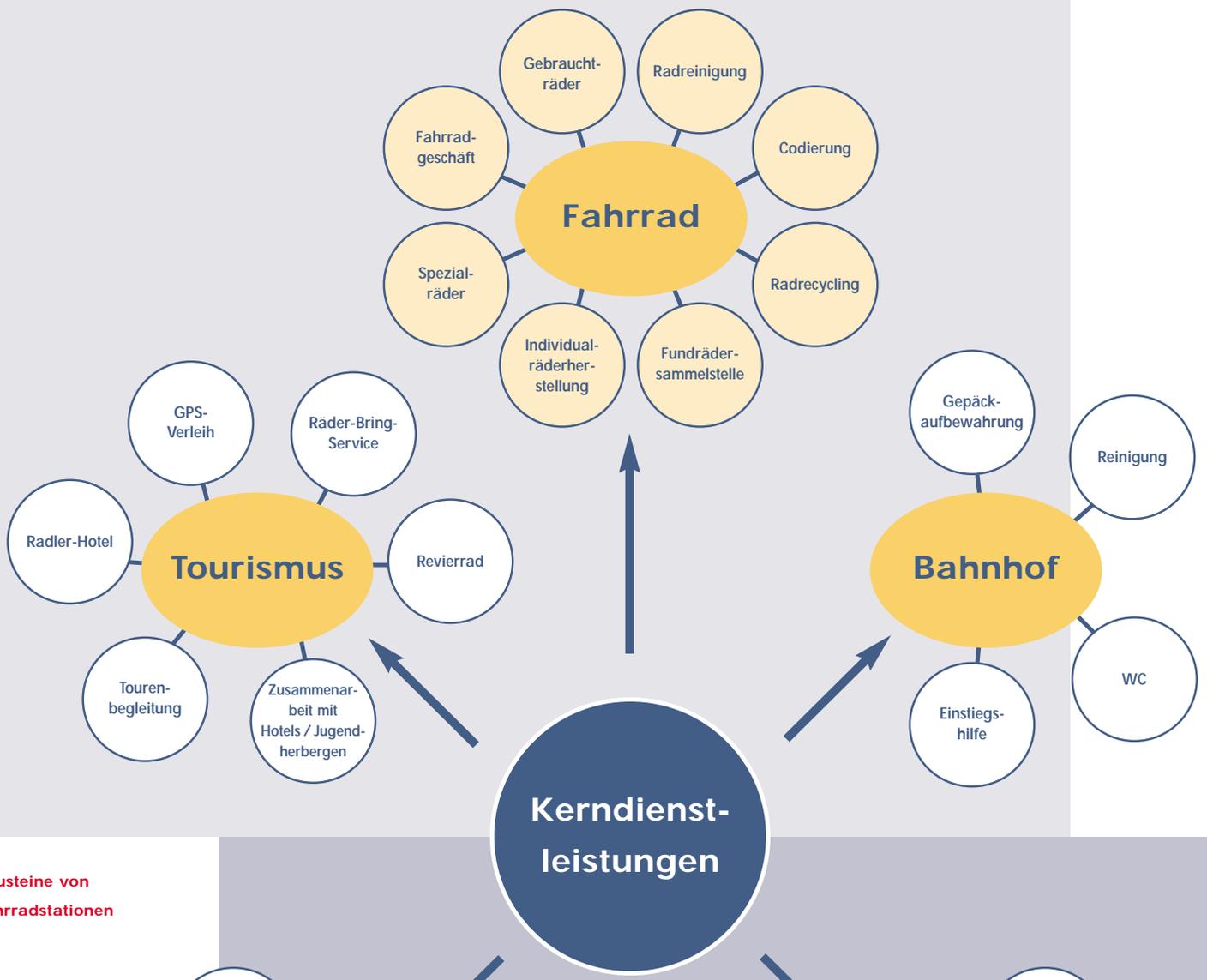
Ein lokales Verkehrsunternehmen in Bielefeld ist Träger der dortigen Fahrradstation und hat diese Räume an einen Fahrradhändler verpachtet.

Als Familienbetrieb in Kombination mit einem Kiosk wird die Fahrradstation in Ochtrup bewirtschaftet.

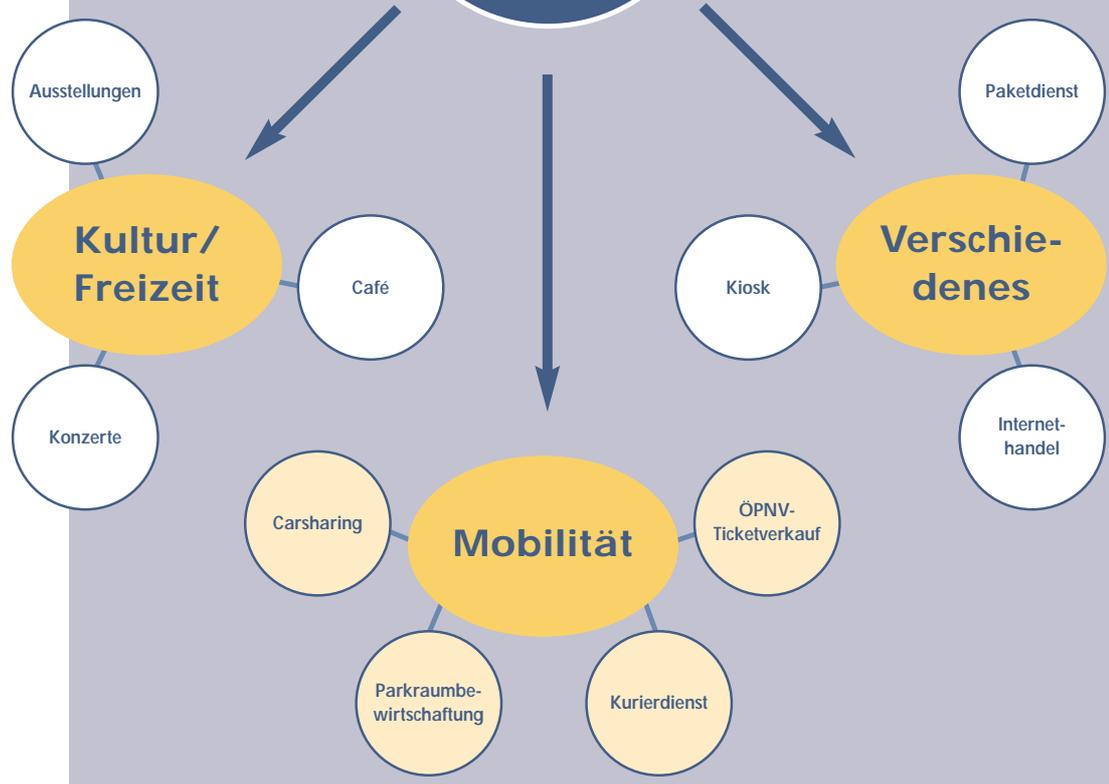
Serviceleistungen

Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit und die Existenz des Betreibers zu sichern, aber auch um die Beschäftigungsprogramme mit Leben zu füllen, ist es notwendig, weitere Geschäftsfelder zu erschließen.

Grundsätzlich sind alle Dienstleistungen in einer Fahrradstation möglich, die am Bahnhof oder in einem Fahrradgeschäft üblich sind. Bevor der Betrieb aufgenommen wird, ist jedoch der lokale Bedarf zu berücksichtigen. In den Fahrradstationen Nordrhein-Westfalens hat sich eine bunte Vielfalt an Serviceleistungen entwickelt.



Bausteine von Fahrradstationen



Im folgenden Abschnitt werden Betreiber von Fahrradstationen mit unterschiedlichen erfolgreichen und außergewöhnlichen Ideen vorgestellt. Sie stehen mit ihrem Engagement stellvertretend für die Betreiber der 51 Fahrradstationen in NRW.



Erfolgreiche Fahrradstationen



Radstation Mülheim
an der Ruhr

Gemeinnützige Betriebe

Radstation Mülheim an der Ruhr

Die Radstation Mülheim-Styrum ist die erste Station, die nach dem Programm „100 Fahrradstationen in NRW“ 1997 ihren Betrieb eröffnete. Ein Jahr später öffnete die Radstation am Mülheimer Hauptbahnhof die Tore. Die Paritätische Initiative für Arbeit e.V. (PIA) ist der Betreiber beider Mülheimer Fahrradstationen.

Die PIA hat den innovativen Ansatz der Internationalen Bauausstellung (IBA) aufgegriffen und den Betrieb der Radstationen konsequent mit der Entwicklung neuer Beschäftigung verbunden. Hierbei war von vornherein deutlich, dass neue Beschäftigung nur durch den Ausbau der Produkte und Dienstleistungen entstehen kann. Die Radstationen in Mülheim wurden kleine Innovationszentren für neue Dienstleistungen unter den Überschriften „Stadt- und Freizeitdienste“. Hierzu zählen die Mobilitätsdienstleistungen „public car“

(Carsharing) und „shop and go“ (Heimlieferdienst und Kurierservice), die Freizeitdienstleistungen RevierRad (regionale Radvermietung) sowie vielfältige Veranstaltungs- und Equipmentdienste.

Die PIA setzte bei dieser Entwicklung konsequent auf die Integration von langzeitarbeitslosen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt. Hier entschied man sich vor sieben Jahren, etwas radikal Neues zu wagen, um Ideen und Projekte gemeinsam umzusetzen. Geschäftsführer Frank Schellberg: „Wir sprachen mit arbeitslosen Menschen, uns interessierte, was sie können, welche Erfahrungen sie mitbringen, wo ihre Ziele liegen und – im Kontext unserer Projekte – was wir tun und was sie dazu beitragen können.“ So werden die Mittel der Beschäftigungsförderung zu Investitionsmitteln. Die hier entstehenden Produkte und Leistungen sind das Ergebnis wertvoller Arbeit und werden zu marktgerechten Dienstleistungspreisen angeboten. Durch die Interaktion der Beschäftigungsförderung entsteht



Radstation Münster



Radstation Bottrop

der lange Atem und die Energie, die notwendig sind, diese neuen Dienste an den Kunden zu bringen. Vor diesem Hintergrund ist PIA ein gemeinnütziger Verein; alle Produkte werden in Zweckbetrieben organisiert.

Radstation Bottrop

„Wir sind für die Bürger da. Der Kunde macht uns keine Arbeit – er ist unsere Arbeit“. Unter diesem Motto leitet Hermann Lobeck von der Gesellschaft für Dienstleistung und Recycling (GeDiRec e.V.) das Projekt „Radstationen in Bottrop“. Im Jahre 1999 wurde die erste Radstation zusammen mit dem neuen Hauptbahnhof durch den damaligen Landesverkehrsminister Peer Steinbrück eröffnet. Da dieses Projekt so erfolgreich anlief, öffnete zwei Jahre später eine Zweigstelle in der Bottroper Innenstadt am Busbahnhof ihre Tore. Seit Sommer 2004 betreibt die GeDiRec eine dritte Zweigstelle: eine saisonale Fahrradwache am Freibad. Der Erfolg liegt vor allem in dem umfangreichen Dienstleistungsangebot und

dem Ideenreichtum von Hermann Lobeck begründet. Rund 1.000 Räder jährlich reparieren die Mitarbeiter in den sehr gut eingerichteten Werkstätten, Tendenz steigend! Bahnkunden können sich ihre Tickets in der Radstation kaufen und erhalten die komplette Reiseauskunft. Der Paket- und Kurierdienst ist der absolute Renner. Riesengroß ist auch die Resonanz auf das „Brötchenticket“, das auf Wunsch von Bottroper Bürgern eingerichtet wurde. Für nur 30 Cent können die Kunden zwei Stunden parken. Vor allem aber sind die drei Stationen ein kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen. „Wir sind wochentags von 6 bis 22 Uhr, an übrigen Tagen von 8 bis 22 Uhr so gut wie ganzjährig für unsere Kunden da“, so Hermann Lobeck.

Nebenbei erfüllen die Radstationen wichtige soziale Funktionen: Gegenwärtig arbeiten an den drei Stationen Mitarbeiter aus acht Nationen und verschiedenen Kulturkreisen, die über die Arbeit zu einer Einheit zusammengewachsen sind. Gefeierte wird dabei das

Oster- und Weihnachtsfest genauso wie das Ende des Ramadans oder das Dreikönigsfest der russischen Kirche, aber auch dann, wenn beispielsweise die Familie eines irakischen Mitarbeiters den Krieg überlebt hat. In den Wintermonaten arbeiten Hermann Lobeck und seine Crew alte Räder von Bottroper Bürgern wieder auf, die er an bedürftige Menschen in Rumänien, Ungarn und den Balkanländern verkauft oder verschenkt. Oder er repariert die Roller und Kinderräder aus Bottroper Kindergärten und Kirchengemeinden.

Die GeDiRec wurde im Juni 2004 mit ihren Einrichtungen und den Radstationen von Umweltministerin Bärbel Höhn als „Ökoprot-Betrieb“ ausgezeichnet.

Private Betriebe

Radstation Münster

Wenn es um Fahrradstationen in NRW geht, kommt man an der Radstation



Radstation Bünde

Münster nicht vorbei. Es ist das Vorzeigeprojekt in NRW. Mittlerweile kommen nicht nur die holländischen Nachbarn, sondern auch Gäste aus Kalifornien oder Korea, um sich ein Bild von der Station zu machen. Mit 3.300 Stellplätzen sticht die Radstation Münster schon durch ihre Größe hervor. Weitere Zahlen verdeutlichen die herausragende Stellung Münsters unter den Fahrradstationen: Mit etwa 7 Mio. Euro wurde der höchste Betrag in ein Fahrradparkhaus investiert. Und der hat sich gelohnt! Im gesamten Bahnhofsumfeld – einschließlich der Radstation – stehen heute etwa 2.000 Fahrräder mehr als vor dem Bau. Mit über 70 Prozent ist die Radstation sehr gut ausgelastet. Mittlerweile zählt Betreiber Georg Hundt etwa 2.200 Dauerkunden. Der Bestand von anfänglich 60 Mieträdern wurde auf 150 erhöht. Die Station verbucht jährlich etwa 12.000 Vermietungen. Die Mieträder werden nach vier Jahren als Gebrauchträder verkauft. Der Erfolg und die Außenwirkung der

Radstation sind dem Engagement des Betreibers zu verdanken. „Die Überlegenheit des Fahrrades muss sich im Alltag zeigen.“ Dafür setzt er sich ein. Dass Münster Deutschlands Fahrradhauptstadt ist, erleichtert sicher den Betrieb eines solchen Großprojektes. Kerngeschäft ist das Parken, die Fahrradvermietung sowie die Werkstatteleistungen. Aufgrund der großen Nachfrage konnte er acht Arbeitsplätze schaffen: fünf Vollzeit- und zwei Teilzeitstellen sowie einen Ausbildungsplatz. Georg Hundts neueste Idee ist, das in der Diskussion stehende Fahrradparkhaus an der Ost-Seite des Bahnhofes zu betreiben und damit auch weitere Stellen zu schaffen.

Radstation Bünde

Die Radstation Bünde ist beispielhaft für die gute Zusammenarbeit zwischen Stadt und Radstation. Mit der 1999 eröffneten Radstation setzte die Stadt Bünde einen weiteren Baustein, fahrradfreundlich zu werden, konsequent um. Seitdem kom-

Radstation



Radstation Brühl

men alljährlich unzählige Radler zur Aktion „1000 Räder Bünde“. Dieses Ereignis zieht Radfahrerinnen und Radfahrer weit über NRW hinaus an. Aber auch ohne Großereignis sind in Bünde viele Menschen mit dem Rad unterwegs. Damit ist ein Ziel von Uwe Marquardt, Betreiber der Radstation, erreicht: „Ich wollte aus ökologischen Gründen, dass in Bünde mehr Rad gefahren wird, und dazu gehört unter anderem eine Radstation.“ Für ihn steht die Mobilitätsgarantie im Vordergrund – die Sicherstellung einer zuverlässigen und komfortablen Mobilität von Tür zu Tür ohne Auto. Neben der Radstation führt er ein Fahrradgeschäft, das nur wenige Meter vom Bahnhof entfernt ist. Als begeisterter Radfahrer ist Uwe Marquardt fast immer für seine Kunden da. Neben den üblichen fahrradspezifischen Serviceleistungen in hoher Qualität schlägt er sich für sie schon mal die Nacht um die Ohren, beispielsweise wenn er seine Tour „Zur Sommersonnenwende auf der Mitternachtstour“ anbietet.

Radstation Brühl

Im August 2000 mit 300 Stellplätzen eröffnet platzt die Radstation Brühl auch nach der Aufstockung um weitere 40 Plätze fast aus allen Nähten. Der Erfolg der Brühler Radstation ist vor allem dem Geschäftssinn und den Ideen von Ralf Liedtke zu verdanken. „Man muss sich selbst an seinem Arbeitsplatz verwirklichen und dahinter stehen – dann ist die erste Hürde gepackt“, so sein Erfolgsrezept. Er bietet seinen Kunden jeden Service an, der sich ums Rad dreht und was mit seinem kleinen Team von drei Leuten machbar ist. So transportiert Ralf Liedtke Räder für Gruppenreisende in die Eifel und beliefert Hotels und Jugendherbergen mit Mieträdern. Reißenden Absatz finden Räder, die er im Internet verkauft. Außerdem ist er Großhändler einer renommierten Fahrradmarke für NRW und ist Station eines Paketdienstes, der wie in Bottrop boomt. Die ganze Familie ist in die Radstation integriert. Neueste Idee ist, dass Räder für Kunden individuell zusammengebaut werden.



Die kürzlich eröffneten Radstationen in Warendorf (November 2003) und Billerbeck (Mai 2004) haben neue Akzente gesetzt. Die Radstation Bielefeld hat seit 2003 einen neuen Betreiber, der seitdem für Schwung sorgt.



Neue Stationen – neue Konzepte

Radstation Warendorf

Das Hobby zum Beruf gemacht hat Norbert Papenbrock. Schon vor Inbetriebnahme der Radstation war er als „bester Schrauber der Region“ mit seinem Fahrradschuppen bekannt und reparierte alles, was zwei Pedale hat. Seine Maxime „Ich habe außergewöhnlichen Spaß an Rädern“ setzt er nun als Betreiber der Radstation um. Und das, obwohl er hauptberuflich noch als Maschinist im Schichtdienst tätig ist. Mit Unterstützung des Sozialamtes aus dem lokalen Programm „Hilfe zur Arbeit“ hat Norbert Papenbrock bis heute sechs Personen beschäftigt, die tagsüber die Radstation bewirtschaften, also Kunden- und Chipkarten herausgeben, verlängern, Räder reinigen, die Radstation und das Umfeld pflegen. Nach einem halben Jahr war bereits ein Drittel der 300 Stellplätze ausgelastet. Die Werkstatt bleibt allerdings sein Revier und da hat er alle Hände voll zu tun. Gut läuft

auch der Verleih von Fahrrädern, von Packtaschen und Kindersitzen sowie Transferleistungen wie Tourenbegleitung oder Rädertransport. Kürzlich kamen Radler aus Hawaii, um mit den Leihrädern aus Warendorf das schöne Münsterland zu erkunden. Die Radstation Warendorf ist dank der Landesförderung technisch auf dem neuesten Stand und bietet den Kunden somit einen 24-stündigen Zugang.

Radstation Billerbeck

Unter dem Leitbild „Kultur und Kunst an Billerbecks Bahnhof“ ist dort etwas Einzigartiges entstanden. Nachdem die Stadt den Bahnhof erworben hatte, wurde aus ihm in den letzten Monaten „billerbecks' BAHNHOF“ – ein Modellprojekt des Landes Nordrhein-Westfalen. Kunstaussstellungen, Kulturveranstaltungen, Fahrradstation mit Verleih und Service, aber auch Bahnhof. Er ist nicht nur Ausgangs- oder Endpunkt für Zugfahr-



Radstation Bielefeld



Fotos links:
„billerbecks' BAHNHOF“



ten, sondern ein Ort zum Verweilen mit einem gemütlichen Café. Alle Einzelteile ergeben das positive Gesamtbild von billerbecks' BAHNHOF. Betrieben wird das Projekt durch den Verein Interkulturelle Begegnungsprojekte e. V. (IBP) aus Coesfeld. Die IBP wurden von Beginn an in die Planungen einbezogen, und so konnten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Vorstellungen der zukünftigen Angebote in Café, Kunst, Kultur, Tourismus und Fahrraddienstleistungen verwirklichen. „Mit unserem Konzept bleiben wir unserem Vereinsziel treu, Mitarbeitern, aber auch den Einwohnern und Besuchern von billerbecks' BAHNHOF Zugangsmöglichkeiten zur Kunst zu verschaffen. Im Bahnhof sind viele Begegnungen möglich, mit Menschen und Kultur“, so Andrea Schmäing, Geschäftsführerin der IBP. Ehemalige Suchtkranke wohnen und arbeiten im Bahnhof Billerbeck. Sie bewirtschaften auf Minijobbasis das Café und die Rad-

station. Die Akzeptanz und Annahme ist bislang überwältigend. Über 100 Räder stehen in der Radstation. Zahlreiche Gruppen treffen sich im Café als Ausgangspunkt für eine Radtour, tagen dort oder nutzen es als Begegnungsstätte. Künstler bewerben sich darum, ihre Werke im Bahnhof Billerbeck auszustellen. Weitere Kulturaktivitäten sind geplant.

Radstation Bielefeld

Noch bevor das Landesprogramm aufgelegt wurde, eröffnete 1992 in Bielefeld die erste Fahrradstation in NRW nach holländischem Vorbild. Seit Sommer 2003 ist die moBiel GmbH neuer Betreiber der Fahrradstation. moBiel steht für den Bielefelder Nahverkehr und viele zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen. „Das Fahrrad und der ÖPNV gehören zusammen“, hebt Gerhard Kutziowski von moBiel hervor. Er ist für die Vermarktung der Radstation verant-

Radstation
Warendorf

wortlich. Die Bewachung und der Reparaturservice wird in der Radstation durch einen Fahrradhändler organisiert. Neben dem Radladen sind der ADFC Bielefeld und ein Fahrradkurierdienst Mieter in der Radstation.

Die erste Neuerung: Aus dem Bielefelder Fahrradparkhaus wurde eine Radstation nach landesweitem Vorbild mit einheitlichem Logo und Preisgestaltung. In den frisch renovierten Räumen kann man das Rad sicher und trocken abstellen. Neben bewährtem Reparaturservice und Radverleih stehen Interessierten umfangreiche Mobilitätsangebote zur Verfügung, wie z. B. Tickets für Stadt-Bus und StadtBahn sowie Fahrrad-Kombikarten für die Stammkunden der Radstation. Geplant ist die Einrichtung eines automatischen Zugangssystems, um den Kundenservice weiter auszubauen. In der Radstation Bielefeld werden die umweltfreundlichen Verkehrsträger Rad, Bus und Bahn miteinander verknüpft.

Unter dem Motto „Was geben alte Hasen neuen Betreibern mit auf den Weg, was müssen sie können und mitbringen?“ kommen in diesem Abschnitt Betreiber zu Wort, die unterschiedliche Erfahrungswerte mitbringen. Die einen haben gerade ihre Radstation eröffnet wie in Billerbeck; andere sind seit Jahren im Geschäft wie der Betreiber der Mülheimer Radstationen.



Was Betreiber empfehlen



Erich Felten

Erich Felten, Radstation Bonn, Caritasverband

„Das Wichtigste ist, dass man sich über das Betreiberkonzept Klarheit verschafft. Wenn eine gemeinnützige Radstation mit einem Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekt verknüpft werden soll, muss man sich über die damit verbundenen Probleme im Klaren sein: ein Dienstleistungsprojekt läuft parallel zu einem sozialen Projekt. In dieser Kombination kann man nicht die gleichen Erwartungen an die Mitarbeiter der Radstation stellen wie in einer privat geführten Radstation. Die Kunden aber erwarten den gleichen Service. Damit muss man umgehen können und sich darauf einstellen. Bei den Beteiligten einer Maßnahme muss man von vornherein eine Dienstleistungsmentalität erzeugen, damit der Kunde zufrieden ist. Nur wenn der Kunde zufrieden ist, wird sich diese Zufriedenheit auch auf das Beschäftigungsprojekt auswirken und zum Erfolg führen. Die Geschäfts-

felder der Radstation müssen klar definiert und beherrscht werden. Im Kern sind das Parken, Verleih und Reparaturservice. Wenn dann noch Ressourcen frei sind, kann ich auch Zusatzdienstleistungen anbieten. Bei einem Dienstleistungsprojekt in Kombination mit einem sozialen Projekt hat man tagtäglich mit den unterschiedlichen Anforderungen zu kämpfen. Das ist die Herausforderung. Ein gutes Nervenkostüm ist nicht verkehrt. Man muss bereit sein, mit nicht immer einfacher Klientel umzugehen und die Radstation mit Leben zu füllen.“

Georg Hundt, Radstation Münster

„Es ist wichtig, dass Sie Selbstvertrauen haben und persönlich belastbar sind! Versuchen Sie, sich möglichst viele Geschäftsfelder zu erschließen, um die Einnahmen zu steigern. Vor allem bei arbeitsmarktpolitischen Programmen ist es notwendig, zumindest teilweise unabhängig zu werden.“



Foto links:
Georg Hundt



Frank Schellberg

Foto rechts:
Ralf Liedtke

Frank Schellberg, Radstationen Mülheim an der Ruhr, PIA e. V.

„Es gibt keine Rezepte, die überall gültig sind. Als Erstes ist es daher notwendig, am Bahnhof vor Ort zu untersuchen, was fehlt, um mit der Radstation diese Lücken zu schließen. Mir ist es wichtig, eine Radstation mit Personen zu betreiben und alles zu versuchen, um mit dem Personal in der Radstation Geld zu verdienen. Das finde ich spannender als eine automatisierte Radstation. Wichtig ist, sich Kooperationspartner zu suchen und bestehende Systeme zu nutzen, anstatt das Rad immer neu zu erfinden. Durch vielfältige Kooperationen hat man auch wirtschaftlich größere Vorteile. Treten Sie selbstbewusst als Dienstleister auf, mit innovativen Produkten und neuen Ideen!“

Ralf Liedtke, Radstation Brühl

„Man braucht einen großen Arbeitswillen! Außerdem muss man viel wissen



Hermann Lobeck

über Reparaturen und Verkauf, aber das lernt man auch mit der Zeit. Wichtig ist, dass man ein umfangreiches Spektrum an Dienstleistungen und Produkten anbietet.“

Hermann Lobeck, Radstation Bottrop, GeDiRec e. V.

„Ziel einer Radstation muss es sein, ein dienstleistungsorientiertes Unternehmen zu führen. Das fängt damit an, dass die Teilnehmer sauber gekleidet und gekämmt zur Arbeit kommen und dem Kunden ohne Zigarette gegenüberzutreten. Die Mitarbeiter sollen in den zwölf Monaten so gefördert werden, dass sie fit für den ersten Arbeitsmarkt sind. Zu mir kommen häufig Kunden und sagen: ‚Hermann, deine Jungs sind immer nett, da kann man kommen, wann man will‘. Außerdem muss man versuchen, auch über andere Dinge Geld zu verdienen, so wie wir es tun, z. B. durch Kurierdienst oder Paketservice. Sehr wichtig ist die Öffentlichkeitsarbeit: Wir sind



Uwe Marquardt

präsent bei Stadtfesten, Pfarrfesten, Märkten etc. Und wir haben sehr gute Erfahrungen gemacht in der Zusammenarbeit mit der Polizei, der Verkehrswacht und bei verschiedenen Aktionen wie der Fahrradprüfung für Kinder der 4. Klasse.“

Uwe Marquardt, Radstation Bünde

„Eine gute Voraussetzung ist, viel Lust zum Arbeiten mitzubringen! Wer nicht nur hehre Ziele verfolgen will, sollte ein guter Kaufmann sein, der weiß, wie man mit der Radstation Geld verdienen kann. Dafür muss man kaufmännisches Talent und den entsprechenden Willen haben. Wenn der Betrieb für einen persönlich funktioniert, dann funktioniert es auch für die anderen – für die Kunden.“

Norbert Papenbrock, Radstation Warendorf

„Ich empfehle jedem, der eine Radstation übernehmen will, sich vorher mit

den lokalen Verwaltungsstrukturen vertraut zu machen. Ich habe diese vorher nicht gekannt. Wer die Verwaltungsstrukturen kennt, weiß auch, wie er die Potenziale der Verwaltung nutzen kann. Für den Betrieb gilt: immer freundlich, höflich und nett zu den Kunden sein und auch mal fünf gerade sein lassen.“

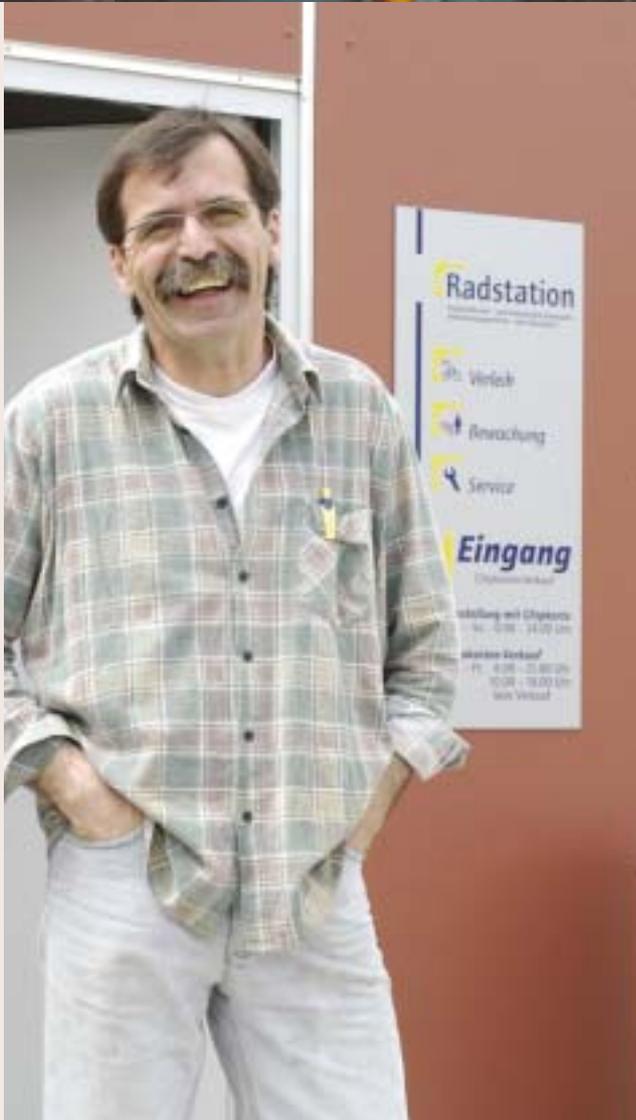
Michael Zahn, Radstation Neuss, Caritasverband

„Bevor man die wirtschaftliche Ausrichtung einer Radstation festlegt, sollte man unbedingt die vorhandene Infrastruktur analysieren und danach die Zielsetzungen anpassen. Hierbei ist es notwendig, die Radstation auf mehrere Beine zu stellen. Das bedeutet nicht nur eine Werkstatt zu führen, nicht nur Aufbewahrung anzubieten, sondern Fragen nachzugehen wie z.B.: Gibt es eine Nachfrage im Radtourismus? Es reicht also nicht nur aus zu sagen: Ich bin ein Zweiradmechaniker und mache eine Werkstatt mit Aufbewahrung auf.“

Michael Zahn
(links im Bild)



Andrea Schmäing,
Martin Althoff



Andrea Schmäing, Martin Althoff, billerbecks' BAHNHOF, IBP e. V.

„Wir empfehlen die offene und gute Kommunikation mit allen Beteiligten. Ein erfolgreiches Projekt kann nur gelingen, wenn man rechtzeitig mit allen, die daran mitwirken, spricht: Stadtplaner, Architekten, Entwicklungsagentur. Das schafft von Beginn an eine Akzeptanz und man kann seine eigenen Vorstellungen in das Projekt einbringen. Ein stimmiges und griffiges Konzept ist wichtig. Man darf sich nicht darauf reduzieren, Fahrräder unterzustellen und zu sichern.“

**Norbert
Papenbrock**

NRW hebt sich in Dichte, Qualität und Entwicklung von Fahrradstationen deutlich von anderen Bundesländern ab. Auch die Förderbedingungen für Fahrradstationen sind im Vergleich zu den anderen Bundesländern beispielhaft. Im Nationalen Radverkehrsplan ist das Programm als positives Beispiel zur Förderung des Radverkehrs genannt. Von den Fahrradstationen gehen Initiativen für das Radfahren und den Fahrradtourismus aus. Sie sind ein wesentlicher Baustein einer fahrradfreundlichen Verkehrspolitik.

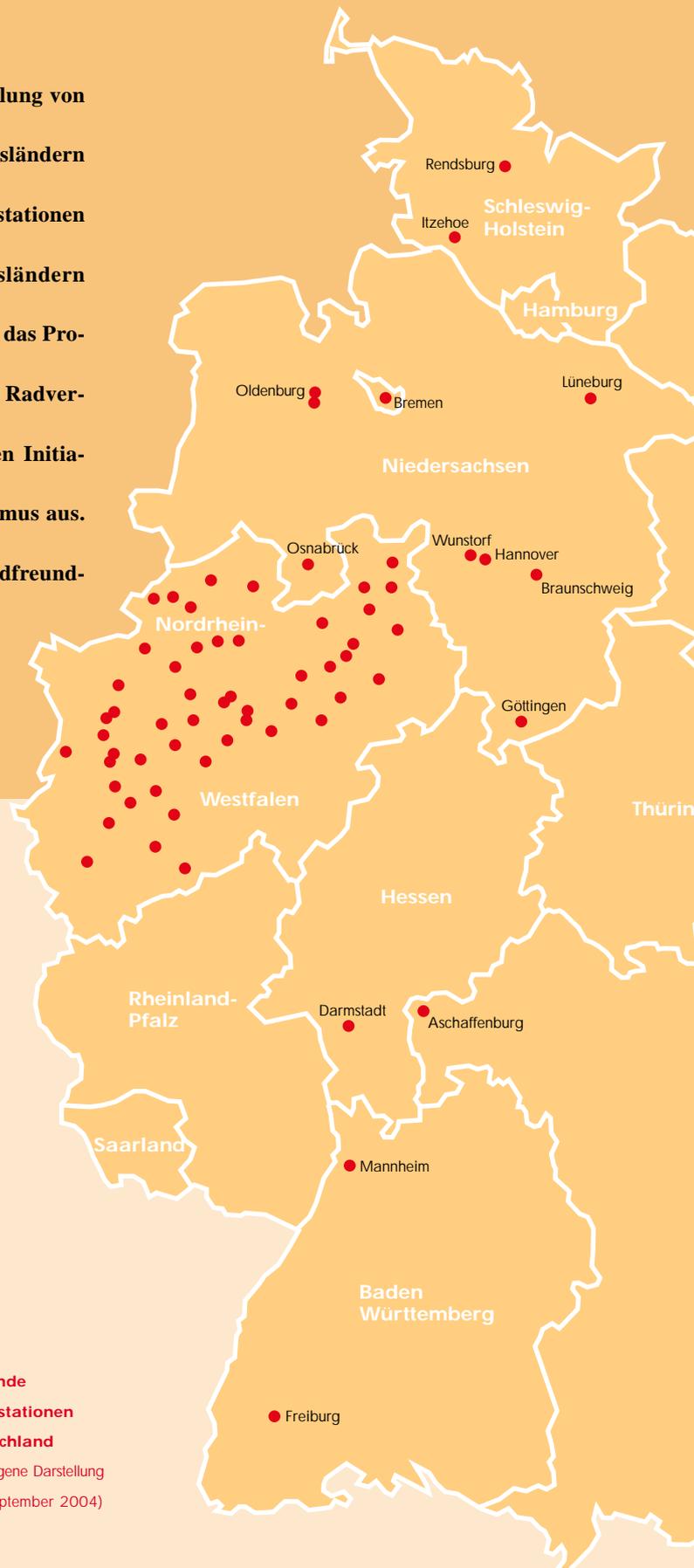
Wirkung des Landesprogramms

Bevor das Programm „100 Fahrradstationen in NRW“ aufgelegt wurde, gab es in NRW 8 Fahrradstationen. Heute sind es 51, d. h., seit 1995 sind 43 Fahrradstationen entstanden. Damit wurde eine Entwicklung in Gang gesetzt, die selbst Optimisten Mitte der neunziger Jahre nicht für möglich gehalten hätten. Auch bundesweit kann sich Nordrhein-Westfalens Bilanz sehen lassen: Von den 68 Fahrradstationen befinden sich 51 in NRW.

NRW geht nicht nur bei der Förder-summe von Fahrradstationen mit gutem Beispiel voran: Bis zu 1.500 Euro pro Stellplatz der zuwendungsfähigen Ausgaben werden anerkannt, während es in den anderen Bundesländern, in denen Fahrradstationen gebaut werden, zwischen 800 und 1.250 Euro sind. Außerhalb Nordrhein-Westfalens wird bei Fahrradstationen nur der Bereich Fahrradaufbewahrung gefördert. In NRW

Bestehende
Fahrradstationen
in Deutschland

Quelle: Eigene Darstellung
(Stand September 2004)





werden darüber hinaus z. B. auch die Räume für Verleih und Werkstatt, die Werkstattausstattung sowie Maßnahmen für Öffentlichkeitsarbeit bezuschusst.

„Durch die Radstationen hat das Fahrradfahren in Mülheim eine neue Dimension bekommen“, so Dagmar Mühlenfeld, Oberbürgermeisterin der fahrradfreundlichen Stadt Mülheim an der Ruhr.

„In Bünde wird seit Bestehen der Radstation mehr Rad gefahren und das nicht nur beim jährlichen Fahrradgroßereignis „1000 Räder Bünde“. Die Radstation wird von der Bevölkerung immer mehr angenommen und das hängt vom Engagement des Betreibers ab“, resümiert Anett Kleine-Döpke-Güse, Bürgermeisterin der Stadt Bünde.

Fahrradfreundliche Verkehrspolitik wird in 36 Städten, Gemeinden und Kreisen Nordrhein-Westfalens groß geschrieben.

Sie sind Mitglieder in der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“. 19 dieser Städte haben bereits eine Fahrradstation, in drei weiteren ist eine geplant. Fahrradstationen setzen Impulse, die sich auf den gesamten Radverkehr auswirken. Sie sind zunächst Anlaufpunkt für Radfahrerinnen und Radfahrer, die ihr Rad sicher abstellen oder repariert haben wollen. Darüber hinaus sind sie Ausgangspunkt zahlreicher Fahrradevents und Fahrradtouren in NRW wie „Mülheimer Fahrradfrühling“, „Bielefelder Fahrradtag“, „1000 Räder Bünde“ und „Niederrheinischer Radwandertag“. Unternehmen und Verwaltungen buchen in den Fahrradstationen Mieträder oder lassen sich von erfahrenen Tourenleitern auf Betriebsausflügen begleiten. Das Land fördert aber nicht nur den Bau von Fahrradstationen, sondern es hat auch deren Entwicklung initiiert.



Dazu wurde beim ADFC NRW die **Entwicklungsagentur für Fahrradstationen** eingerichtet. Sie hat im Auftrag des Landes die Kommunen und Betreiber bei der Planung von Fahrradstationen beraten und sie bei der Lösung von betrieblichen Problemen unterstützt. Auch für die Qualität und im Marketing hat die Agentur Akzente gesetzt. Mit einheitlichem Logo bürgen die Radstationen für Klasse in den Kerndienstleistungen Bewachung und Reparaturservice. Die Entwicklungsagentur hat jährliche Betreiberkonferenzen organisiert, auf denen die Betreiber untereinander Informationen austauschen, neue Entwicklungen oder Kooperationsmöglichkeiten erörtern und erarbeiten konnten. Die Erkenntnisse und Erfahrungen der vergangenen Jahre, die verschiedenen Facetten an Betreibermodellen, Dienstleistungsangeboten und Betriebskonzepten sind als Informationspool bei

der Entwicklungsagentur zusammengefloßen. Anfragen und Beratungsaufträge aus anderen Bundesländern wurden erledigt und die in Nordrhein-Westfalen gesammelten Erfahrungen auch gerne auf Fachveranstaltungen in der gesamten Republik und im Ausland weitergegeben. Außerhalb Nordrhein-Westfalens gibt es Fahrradstationen nach NRW-Vorbild in Aschaffenburg, Braunschweig, Bremen und Osnabrück. Die Entwicklungsagentur für Fahrradstationen hat u. a. die Stadt Bremen intensiv bei der Umsetzung der Radstation beraten. Auf dem Internationalen Fahrradmarkt (IFMA) 2003 in Köln erhielt Bremens Präsident des Senats, Bürgermeister Dr. Henning Scherf, die Best-for-Bike-Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2003“. In einem Interview äußerte er sich über das Landesprogramm (siehe nächste Seite).

Interview mit Bürgermeister Dr. Henning Scherf, Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen

Am Hauptbahnhof Bremen gibt es eine Fahrradstation nach NRW-Vorbild. Nutzen Sie diese Fahrradstation? Wenn ja, was schätzen Sie an diesem Service?

Unsere Fahrradstation in Bremen ist ein wirklich guter Service, der unsere für Radfahrer ohnehin hoch attraktive Stadt um ein weiteres Angebot bereichert. Der erste Blick unserer Gäste fällt jetzt nicht mehr auf ein Meer von wild abgestellten Fahrrädern. Mitten in Bremens City ist die Radstation nicht nur für Radfahrer eine verlässliche Adresse, sondern auch für andere Besucher, die nicht per Rad kommen. Sie profitieren davon, weil sie sich Räder leihen können. Aber offen gestanden, für mich persönlich hätte die Station nicht gebaut werden müssen. Ich wohne fünf Minuten vom Bahnhof entfernt und tigere in der Regel zu Fuß dahin.

Was hat sich seit Bestehen der Fahrradstation am Bahnhof verändert?

Anfangs haben sich manche Fahrradfahrer schon ein bisschen schwer getan, das neue Angebot zu nutzen. Es kostet ja auch eine Kleinigkeit. Da muss man auch so konsequent sein und sagen: Liebe Leute, wir haben hier ein attraktives Angebot, stellt bitte sehr eure Fahrräder hier sicher ab und nutzt es. In Bremen haben wir deshalb die vielen, ziemlich hässlichen Fahrradbügel vor dem Bahnhof schlicht und einfach abmontiert und stattdessen etwas Neues entwickelt. Wir haben eine Skateranlage aufgestellt, die haben die Jugendlichen selbst entwickelt und wir haben vor allem auf die nötigen Sicherheitsstandards geachtet. Natürlich sind die jetzt mit Feuereifer dabei. Das lebt und ist kein wilder, toter Drahteselplatz mehr.

Henning Scherf



Ist dieses Programm aus Ihrer Sicht beispielhaft für andere Bundesländer?

Ich kann mir gut vorstellen, dass es auch anderen Plätzen und Innenstädten gut bekäme, wenn es für die Räder einen attraktiven und sicheren Platz gibt, bei dem man auch gleich ein Serviceangebot für die Wartung findet. Man braucht aber auch einen engagierten und kompetenten Betreiber, der das zu bezahlbaren Preisen macht. Sonst läuft man leicht Gefahr, dass viele Nutzer sagen: Ich schließe mein Rad trotzdem irgendwo für lau am nächsten Laternenpfahl an.

Halten Sie ein solches Programm für hilfreich zur Förderung des Radverkehrs?

Ich bin überzeugt: Das ist ein Schritt in die richtige Richtung. Denn erstens nimmt der Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr weiter zu, insofern müssen wir in unseren Städten sozusagen ein bisschen Ordnung schaffen. Wir haben jetzt schon an vielen attraktiven Plätzen unserer Innenstädte mit Klagen zu tun über die wild abgestellten Fahrräder. Die empfinden manche Fußgänger ja als den reinsten Hindernisparcours. Das ist also auch ein Beitrag zum freundschaftlichen Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Und zweitens werden Fahrräder technisch auch immer anspruchsvoller. Das sind heute ja regelrechte High-Tech-Produkte, die auch ihren Preis haben. Insofern kann ich mir gut vorstellen, dass die Radler selbst ein gesteigertes Interesse entwickeln werden, ihre guten Stücke in guter Obhut zu wissen. Ich weiß, wovon ich rede. Mir ist gerade mein Fahrrad geklaut worden.

Die Schweiz ist uns in vielen Dingen in der Verkehrspolitik voraus.

Als Beispiele seien das landesweite Velonetz oder die gute ÖPNV-Anbindung auch kleinerer abgelegener Orte genannt. In Sachen Fahrradstationen aber hat NRW die Nase vorn. Auf der Betreiberkonferenz 2002 in Düsseldorf und auf dem Symposium „5 Jahre Radstationen in NRW und Mülheim an der Ruhr“ informierten sich Schweizer Verkehrsplaner über das NRW-Konzept.

Martin Wälti, Verkehrsexperte, Geschäftsführer des Büros für Mobilität in Bern, Koordinationsstelle Velostationen Schweiz und Mitbetreiber der Velostation Burgdorf über das Programm „100 Fahrradstationen in NRW“:



NRW-Programm Vorbild für die Schweiz

Ein Förderprogramm: der Schlüssel zur Mobilität

Die Schweiz hat in den vergangenen zwanzig Jahren große Anstrengungen unternommen, das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Mit einer Vielzahl aufeinander abgestimmter Angebote soll in Zukunft eine hohe nachhaltige Mobilität erreicht werden. Die kombinierte Mobilität braucht allerdings Schnittstellen, die das Umsteigen mit hoher Kundenzufriedenheit sicherstellen. Dazu gehören auch die Fahrradstationen oder schweizerisch Velostationen. Sie erleichtern das Umsteigen vom Velo auf die Bahn und ermöglichen lokal viele Synergien zu Gunsten der Lebensqualität.

Nebst dem direkt betroffenen Verband der Velointeressierten, der Interessengemeinschaft (IG) Velo Schweiz, haben verschiedene Städte und Gemeinden den Realisierungsbedarf für Velostationen erkannt. In den letzten knapp zehn Jahren sind denn auch 18 Stationen in

unterschiedlichster Qualität und mit verschiedenen Betriebsformen entstanden; zu wenig, denn der aktuelle Bedarf wird durch die IG Velo Schweiz auf 50 Stationen geschätzt.

Die Realisierung von Velostationen gestaltet sich heute sehr schwierig. Velostationen setzen eine hohe Standort- und Ausbauqualität voraus, die lange nicht definiert worden sind. Die Raumnutzung an den Bahnhöfen steht in Konkurrenz zu für die Bahn einträglicheren Geschäften, und die Städte und Gemeinden vermögen die Realisierungskosten nicht alleine zu tragen. Die IG Velo Schweiz hat kürzlich mit Unterstützung des Bundes einen Leitfaden für den Aufbau und den Betrieb von Velostationen erstellt. Für die Sicherung der Qualität braucht es aber mehr. Es braucht eine Regelung der Verantwortlichkeiten, einen generellen Kostenteiler und dauernd eine zentrale Fach- und Koordinationsstelle, die entwickelt, das Wissen vermittelt, Aufbau- und Betreiberhilfe leistet und damit die



Martin Wälti



**Velostation Bahnhof
Basel: Die größte Sta-
tion in der Schweiz.**

Qualität sicher stellt. Genau dieses Modell haben Schweizer Expertinnen und Experten in NRW gefunden. Sie sind von der Konzeption und dem Realisierungsgrad der Fahrradstationen im Bundesland NRW sehr beeindruckt. Dieses Modell wird für die Zukunft der Velostationen in der Schweiz wegweisend sein.

Auch in der Schweiz werden mit den Velostationen stets neue Erfahrungen gemacht. Diese würden die Schweizer Expertinnen und Experten künftig gerne regelmäßig über die Landesgrenzen hinaus austauschen. Vielleicht ein kurzfristiges Ziel: eine internationale Betreiberkonferenz?

Für die Zukunft wünsche ich dem Programm in NRW weiterhin qualitativ und quantitativ viel Wirkung für die Unterstützung einer zukunftsgerichteten Mobilität.

Martin Wälti, Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz, Bern

Situation in der Schweiz

Seit 1995 wurden in 17 Schweizer Städten Velostationen mit insgesamt 4.400 Plätzen geschaffen. Die Qualität der Stationen ist sehr unterschiedlich. In Basel beispielsweise wurde im Juni 2002 für etwa 7 Millionen Euro eine moderne Anlage mit 1.100 Plätzen geschaffen. Die hohe bauliche Qualität, der professionelle Betrieb und das konsequent durchgesetzte Fahrradparkverbot im Einzugsbereich der Velostation haben sich bewährt; die Anlage ist bereits voll ausgelastet. Indes konnten andere Städte genau diese Erfolgsfaktoren meist aus finanziellen Gründen noch nicht umsetzen.

Auch aus den Niederlanden, dem „Mutterland der Fahrradstationen“ erhält das Land NRW Zustimmung zu seinem Programm von Bernhard Ensink, Geschäftsführer des Fietsersbond Niederlande:

Zustimmung aus den Niederlanden



Bernhard Ensink

**Bild oben:
Eine der Fahrrad-
stationen am
Utrechter Bahnhof.**

Der Erfolg gibt uns Recht: Investitionen in Fahrradstationen lohnen sich! „Der ideale Reisende radelt zum Bahnhof und nimmt dort den Zug.“ Dieses Statement der niederländischen Verkehrsministerin Karla Peijs zielt das Cover der Juli/August-Ausgabe unserer Zeitschrift. „Und dieser ideale Reisende muss mit einer guten Fietsenstalling am Bahnhof belohnt werden.“ So höre ich eine Verkehrsministerin gerne reden. Als Fietsersbond (vergleichbar mit dem ADFC) hatten wir Anfang der neunziger Jahre unsere Lobbyarbeit für mehr und bessere Fietsenstallungen verstärkt. Das Ergebnis: Das Parlament beantragte fast 210 Millionen Euro für die Erweiterung und Modernisierung aller bewachten und unbewachten Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen. Die 143.000 unbewachten und 112.000 bewachten Abstellplätze sowie 16.000 Fahrradboxen waren uns und den Parlamentariern nicht genug, außerdem häu-

fig in einem zu schlechten Zustand. Das Programm zur Modernisierung läuft zurzeit noch. Der Staat finanziert, die Bahn führt das Programm aus und bewirtschaftet die bewachten Anlagen (über Subunternehmer). Wie auch immer sich dies alles in Zukunft entwickelt: Wo es an Raum und Geld für genügend gute Stellplätze mangelt, verstärken wir unsere Lobbyarbeit. Dabei können wir uns auf die Aussagen der Verkehrsministerin in unserer Zeitschrift berufen. „Der ideale Reisende fährt mit dem Rad zum Bahnhof und muss mit einer guten Fietsenstalling belohnt werden.“ Dem ADFC und dem Land NRW wünsche ich viel Erfolg mit dem Landesprogramm „100 Fahrradstationen“ in NRW!

Bernhard Ensink, Geschäftsführer Fietsersbond Niederlande

Ausblick



Das Programm „100 Fahrradstationen in NRW“ ist ein Erfolg, den es weiter auszubauen gilt. In den Städten Bergisch-Gladbach, Marl-Sinsen, Recklinghausen, Rheydt und Voerde/Friedrichsfeld wurden bereits Anträge für Fahrradstationen gestellt. Zum Teil erfolgt noch 2004 der erste Spatenstich. An vielen anderen Standorten ist in den nächsten Jahren mit der Eröffnung von Fahrradstationen zu rechnen.

Zukünftig wird es darum gehen, die Kontinuität des Betriebs bestehender Fahrradstationen vor allem durch die Erschließung neuer Geschäftsfelder zu sichern. Das aufgebaute Betreiber Netzwerk ist zu festigen und durch regionale Betreibergruppen zu intensivieren, um somit die Zusammenarbeit untereinander zu konkretisieren. Von zentraler Stelle aus sind Kooperationen, z. B. mit Verkehrsverbänden und Tourismusverbänden, anzustoßen und die automatischen Zugangssysteme der Stationen weiterzuentwickeln.

Übersicht: Fahrradstationen und Betreiber in NRW

Standorte	Eröffnung	Stellplätze	Radstation	Betreiber
<i>Bad Oeynhausen</i>	28.11.1998	196	Radstation u. Radladen Thomas Groß Herforder Str. 80 32545 Bad Oeynhausen Tel. (05731) 25 92 54	Radstation u. Radladen Thomas Groß dto.
<i>Bielefeld</i>	1992	390	Radstation moBiel Am Bahnhof 2 33602 Bielefeld Tel. (0521) 17 63 81	moBiel GmbH Gerhard Kutziewski Otto-Brenner-Str. 242 33604 Bielefeld Tel. (0521) 51-0
<i>Billerbeck</i>	01.05.2004	186	billerbecks' BAHNHOF Am Bahnhof 1 48727 Billerbeck Tel. (02543) 23 87 07	Interkulturelle Begegnungs- projekte e. V. Andrea Schmäing/ Martin Althoff Pfaugasse 10 48653 Coesfeld Tel. (02541) 84 77 20
<i>Bocholt</i>	04.12.1999	160	Radstation Busbahnhof B. Peter Wind Josef-Jakob-Platz 3 46399 Bocholt Tel. (02871) 23 26 05	Radstation Busbahnhof Bocholt dto.
<i>Bochum</i>	1996	100	Fahrradstation am Bochumer Hbf. Ferdinandstr. 44787 Bochum Tel. (0234) 414 11 24	VIA Bochum – Verein für integrative Arbeit e. V. Heribert Geisler Harpener Feld 14 44805 Bochum Tel. (0234) 955 41 51
<i>Bönen</i>	1996	60	Radstation Bönen Am Bahnhof 2 59199 Bönen Tel. (02383) 16 21	Bildung und Lernen gGmbH Peter Resler Unnaer Str. 29 a 59174 Kamen Tel. (02307) 79 70 67
<i>Bonn</i>	31.05.2000	300	Radstation am Hbf. Erich Felten Quantiusstr. 26 53115 Bonn Tel. (0228) 981 46 36	Caritasverband für die Stadt Bonn e. V. Fritz-Tillmann-Str. 8 53113 Bonn Tel. (0228) 108-0

Standorte	Eröffnung	Stellplätze	Radstation	Betreiber
<i>Bottrop</i>	09.05.1999	214	Radstation am Hbf. Hermann Lobeck Am Hauptbahnhof 1 46242 Bottrop Tel. (02041) 18 60 20	Gesellschaft für Dienstleistung und Recycling GeDiRec e. V. Batenbrockstr. 63 46238 Bottrop Tel. (02041) 746 90
<i>Bottrop-ZOB</i>	07.10.2001	100	Radstation am ZOB Hermann Lobeck Berliner Platz 10 46236 Bottrop Tel. (02041) 77 77 05	Gesellschaft für Dienstleistung und Recycling GeDiRec e. V. Batenbrockstr. 63 46238 Bottrop Tel. (02041) 746 90
<i>Brühl</i>	18.08.2000	340	Radstation Brühl Ralf Liedtke Max-Ernst-Allee 2 a 50321 Brühl Tel. (02232) 95 07 61	Radstation Brühl Ralf Liedtke dto.
<i>Bünde</i>	08.08.1999	280	Radstation Bünde Uwe Marquardt Bahnhofstr. 84 32257 Bünde Tel. (05223) 91 13 03	Fahrrad Marquardt GmbH Uwe Marquardt Bahnhofstr. 84 32257 Bünde Tel. (05223) 18 82 21
<i>Burgsteinfurt</i>	28.05.2000	300	Radstation am Bahnhof Burgsteinfurt Bahnhofstr. 35 b 48565 Steinfurt Tel. (02551) 86 27 88	ABIS Arbeit und Beschäfti- gung Steinfurt Goldstr. 47 48565 Steinfurt Tel. (02551) 93 43 27
<i>Castrop-Rauxel</i>	01.09.1998	150	Radstation am Hauptbahnhof Berliner Platz 9 44577 Castrop-Rauxel Tel. (02305) 54 63 28	rebeq gGmbH Klaus Uhländer Rappaportstr. 14 45768 Marl Tel. (02365) 60 41 12
<i>Dortmund</i>	04.05.2001	80	Fahrradstation am Hbf. Dortmund Klaus Kaczorowski Königswall 15 44315 Dortmund Tel. (0231) 181 17 56	Dortmunder Beschäftigungs-, Qualifizierungs- und Ausbil- dungsgesellschaft mbH, dobeq Klosterstr. 8-10 44135 Dortmund Tel. (0231) 993 41 00
<i>Dorsten</i>	12.05.2001	300	Radstation Dorsten Busbahnhof Europaplatz 1 46282 Dorsten Tel. (02362) 95 27 63	rebeq gGmbH Klaus Uhländer Rappaportstr. 14 45768 Marl Tel. (02365) 60 41 12
<i>Düren</i>	1995	120	Fahrradparkhaus Düren Am Bahnhof 1 52349 Düren	N.N., Auskunft erteilt der Fahrradbeauftragte der Stadt Düren Uwe Schmitz Tel. (02421) 25 26 71

Standorte	Eröffnung	Stellplätze	Radstation	Betreiber
<i>Essen Hbf.</i>	18.09.1999	180	Radstation Essen Peter Wefing Am Hauptbahnhof 5 45127 Essen Tel. (0201) 248 56 05	Neue Arbeit der Diakonie Essen gGmbH Am krausen Bäumchen 132 45136 Essen Tel. (0201) 22 35 45
<i>Gladbeck West</i>	09.05.1999	300	Radstation Gladbeck Hansemannstr. 10 45964 Gladbeck Tel. (02043) 20 41 53	rebeq gGmbH Klaus Uhländer Rappaportstr. 14 45768 Marl Tel. (02365) 60 41 12
<i>Grevenbroich</i>	24.04.1999	176	Radstation Karl-Heinz Bommers Bahnhofsvorplatz 1 a 41515 Grevenbroich Tel. (02181) 16 26 85	Caritasverband Neuss Bergheimer Str. 13 41515 Grevenbroich Tel. (02181) 81 99 13
<i>Gronau</i>	12.04.2003	400	Radstation Gronau Bahnhofstr. 45 48599 Gronau Tel. (02562) 71 08 81	Chance gGmbH Ira von Borczyskowski Agathastr. 33 48599 Gronau-Epe Tel. (02565) 40 60 42
<i>Gütersloh</i>	30.08.1997	306	Radstation am Bahnhof Willi-Brandt-Platz 1 33330 Gütersloh Tel. (05241) 129 59	ASH Gütersloh e. V. Anne Kerber Hermann-Simon-Str. 7, Haus 15 33334 Gütersloh Tel. (05241) 95 15-0
<i>Halle (Westf.)</i>	02.04.2000	175	Radstation Bahnhofstr. 42 33790 Halle (Westf.) Tel. (05201) 81 84 44	GAB Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung Udo Mescher Bahnhofstr. 42 33790 Halle Tel. (05201) 109 14
<i>Haltern</i>	20.12.2003	280	Radstation Haltern am See Michael Kienzel Roost-Warendin-Platz 3 45721 Haltern am See Tel. (02364) 93 02 20	Caritasverband Haltern e. V. Willi Grave Franziskushaus Sixtusstr. 39 45721 Haltern am See (02364) 10 90-20
<i>Hamm</i>	30.01.1998	450	Radstation am Hauptbahnhof Willi-Brandt-Platz 1 59065 Hamm Tel. (02381) 927 19 13	Evangelisches Perthes Werk e. V. Klaus Ehrhardt Rathenastr. 8 59067 Hamm Tel. (02381) 54 40 90
<i>Herford</i>	08.08.2001	360	Radstation und Radcenter H. Dieter Marscheider Bahnhofstr. 1 a 32052 Herford Tel. (05221) 99 41 14	Radstation und Radcenter Herford dto.

Standorte	Eröffnung	Stellplätze	Radstation	Betreiber
<i>Ibbenbüren</i>	28.11.1997	130	Radstation am Bahnhof Ibbenbüren 49477 Ibbenbüren	N.N., Auskunft über: Stadt Ibbenbüren, Tiefbauamt Manfred Dorn Alte Münsterstr. 16 49477 Ibbenbüren Tel. (05451) 93 15 28
<i>Kamen</i>	09.05.1999	360	Radstation Kamen Am Bahnhof 3 59174 Kamen Tel. (02307) 745 38	Bildung und Lernen gGmbH Peter Resler Unnaer Str. 29 a 59174 Kamen Tel. (02307) 79 70 67
<i>Kamen Methler</i>	2001	80	Radstation am Bahnhof Robert-Koch-Str. 59174 Kamen-Methler Tel. (02307) 745 38	Bildung und Lernen gGmbH Peter Resler Unnaer Str. 29 a 59174 Kamen Tel. (02307) 79 70 67
<i>Köln Hbf.</i>	07.11.2003	961	Radstation Hbf. Köln Ralf Krone Breslauer Platz 50667 Köln Tel. (0221) 139 71 90	IN VIA e.V. Köln Sibylle Klings Stolzestr. 1a 50674 Köln Tel. (0221) 47 28-600
<i>Krefeld</i>	13.09.2000	360	Radstation Krefeld Friedhelm Voß Am Hauptbahnhof 1 47798 Krefeld Tel. (02151) 36 16 19	Diakonisches Werk des Ev. Kirchenkreises Krefeld-Viersen Westwall 40 47798 Krefeld Tel. (02151) 363 20 21
<i>Lippstadt</i>	03.03.2001	194	Radstation Rad & Dienste Lippstadt GmbH Horst Marx Rixbecker Str. 2 59555 Lippstadt Tel. (02941) 20 48 00	Radstation Rad & Dienste Lippstadt GmbH dto.
<i>Lünen Brambauer</i>	2001	114	Radstation Lünen Brambauer Zum Verkehrshof 7 44536 Lünen Tel. (0231) 880 26 55	Bildung und Lernen gGmbH Peter Resler Unnaer Str. 29 a 59174 Kamen Tel. (02307) 79 70 67
<i>Lünen Hbf.</i>	1991	160	Radstation Lünen Hbf. Münsterstr. 54 44534 Lünen Tel. (02306) 723 93	Bildung und Lernen gGmbH Peter Resler Unnaer Str. 29 a 59174 Kamen Tel. (02307) 79 70 67
<i>Minden</i>	13.01.2003	442	Radstation Minden Am Bahnhof 12 32423 Minden Tel. (0571) 972 57 05	Zweirad-Center Dorn Horst und Gerhard Bussmann Friedrich-Wilhelm-Str. 85 32423 Minden Tel. (0571) 312 69

Standorte	Eröffnung	Stellplätze	Radstation	Betreiber
<i>Mülheim an der Ruhr Hbf.</i>	März 1999	150	Radstation am Hbf. Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 45468 Mülheim a. d. Ruhr Tel. (0208) 848 57-22	PIA-Paritätische Initiative für Arbeit e. V., Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 45468 Mülheim a. d. Ruhr Tel. (0208) 848 57 10
<i>Mülheim-Styrum</i>	28.04.1997	100	Radstation Bahnhof Mülheim-Styrum, Hauskampstr. 11 45476 Mülheim a. d. Ruhr Tel. (0208) 40 20 00	PIA-Paritätische Initiative für Arbeit e. V. Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 45468 Mülheim a. d. Ruhr Tel. (0208) 848 57 10
<i>Münster</i>	12.06.1999	3.300	Radstation Münster Hundt KG Berliner Platz 27 a Georg Hundt 48143 Münster Tel. (0251) 484 01 70	Radstation Münster Hundt KG dto.
<i>Neuss</i>	24.05.2003	559	Radstation Neuss Michael Zahn Further Str. 2 41462 Neuss Tel. (02131) 66 19 89-0	Caritasverband für das Stadtdekanat Neuss e. V. Rheydter Str. 176 41464 Neuss Tel. (02131) 889-0
<i>Oberhausen</i>	04.06.1998	300	Radstation am Hbf. Volker Neuwirth Willi-Brandt-Platz 1 46045 Oberhausen Tel. (0208) 85 51 74	Zentrum für Ausbildung und Qualifikation ZAQ Uwe Beier Essener Str. 100 46047 Oberhausen Tel. (0208) 850 00 16
<i>Ochtrup</i>	21.05.2000	160	Radstation Ochtrup Fam. Kirejew Bahnhofstr. 67 48607 Ochtrup Tel. (02553) 97 38 87	Radstation Ochtrup dto.
<i>Oelde</i>	01.05.2001	230	Radstation Oelde Am Bahnhof 59302 Oelde Tel. (02522) 93 86 97	Pro Arbeit e. V. Manfred Bockey Stromberger Str. 154 33378 Rheda-Wiedenbrück Tel. (05252) 37 71 95
<i>Paderborn</i>	15.03.2000	270	Radstation Paderborn Bahnhofstr. 29 33102 Paderborn Tel. (05251) 87 07 40	Paderborner Initiative gegen Jugendarbeitslosigkeit e. V. (PIGAL e. V.) Werner Kuhn Bahnhofstr. 64 33102 Paderborn Tel. (05251) 871 87-15

Standorte	Eröffnung	Stellplätze	Radstation	Betreiber
<i>Ratingen Ost</i>	15.03.1995	50	Fahrradstation am Ostbahnhof Ratingen Am Ostbahnhof 1 40878 Ratingen Tel. (02102) 87 38 71	Sozialdienst katholischer Frauen Ratingen e. V. Graf-Adolf-Str. 7-9 40878 Ratingen Tel. (02102) 77 17 22-0
<i>Rheda-Wiedenbrück</i>	28.09.2003	240	Radstation Rheda-Wiedenbrück Bahnhofsplatz 16 33378 Rheda-Wiedenbrück Tel. (05242) 93 89 01	Pro Arbeit e. V. Manfred Bockey Stromberger Str. 154 33378 Rheda-Wiedenbrück Tel. (05242) 37 71 95
<i>Rheine</i>	28.05.1999	960	Radstation Rheine Am Hauptbahnhof 6 Siegfried Mau 48431 Rheine Tel. (05971) 16 29 03	Caritas EMSTOR-Werkstätten Edisonstr. 10 48432 Rheine Tel. (05971) 791 12-25
<i>Selm-Beifang</i>	22.09.2000	150	Radstation Selm-Beifang Klaus-Peter Ruml Beifanger Weg 84 59379 Selm-Beifang Tel. (02592) 40 65	Bildung und Lernen gGmbH Peter Resler Unnaer Str. 29 a 59174 Kamen Tel. (02307) 79 70 67
<i>Soest</i>	30.09.2000	374	Radstation Soest Am Bahnhof 4 59494 Soest Tel. (02921) 144 41	Soester Entwicklungs-Netz – SEN e. V. Doyenweg 23 59494 Soest Tel. (02921) 663 92-0
<i>Unna</i>	1995	100	Radstation Unna Bahnhof Unna 59423 Unna Tel. (02303) 23 71 43	Bildung und Lernen gGmbH Peter Resler Unnaer Str. 29 a 59174 Kamen Tel. (02307) 79 70 67
<i>Wanne-Eickel</i>	19.06.1998	190	Radstation Wanne-Eickel Gisbert Luig H.-Rühmann-Platz 1 44649 Herne Tel. (02325) 56 90 50	Gesellschaft freie Sozialarbeit Gisbert Luig Corneliusstr. 19 44653 Herne Tel. (02325) 959 20
<i>Warendorf</i>	29.11.2003	330	Radstation Warendorf Norbert Papenbrock Bahnhofstr. 11 48231 Warendorf Tel. (02581) 789 97-70	Radstation Warendorf dto.
<i>Witten</i>	13.06.1999	168	Radstation Witten Werner Weber Bergerstr. 35 58452 Witten Tel. (02302) 39 90 00	Wittener Gesellschaft für Arbeit und Beschäftigungsförderung mbH WABE Thomas Strauch Breite Str. 74 58452 Witten Tel. (02302) 239 26

Weiterführende Adressen

Ministerien

Ministerium für Verkehr, Energie und
Landesplanung des Landes Nordrhein-
Westfalen
Referat Kommunale Straßen und Wege;
Eisenbahnkreuzungen
40190 Düsseldorf
Tel. (0211) 837-02
www.mvel.nrw.de

Ministerium für Wirtschaft und Arbeit
des Landes Nordrhein-Westfalen
Abteilung Arbeit und Qualifizierung
40190 Düsseldorf
Tel. (0211) 8618-50
www.mwa.nrw.de

Bezirksregierung Münster
Domplatz 1-3
48143 Münster
Tel. (0251) 411-0
www.bezreg-muenster.nrw.de

Verbände

ADFC NRW e. V.
Hohenzollernstr. 27–29
40211 Düsseldorf
Tel. (0211) 687 08-0
www.adfc-nrw.de

Landesinnungsverband für das
Zweiradmechaniker-Handwerk NRW
Gerresheimer Landstr. 119
40627 Düsseldorf
Tel. (0211) 925 95 45

Bezirksregierungen

Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstr. 1
59821 Arnsberg
Tel. (02931) 82-0
www.bezreg-arnsberg.nrw.de

Bezirksregierung Detmold
Leopoldstr. 15
32756 Detmold
Tel. (05231) 71-0
www.bezreg-detmold.nrw.de

Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf
Tel. (0211) 475-0
www.bezreg-duesseldorf.nrw.de

Bezirksregierung Köln
Zeughausstr. 2–10
50667 Köln
Tel. (0221) 147-0
www.bezreg-koeln.nrw.de

Informationen zu Fahrrad- stationen und Fahrradverkehr im Internet

www.adfc.de
www.bahn.de
www.bmvbw.de
www.fahrradfreundlich.nrw.de
www.radstation.de
www.radroutenplaner.nrw.de
www.radverkehrsnetz.nrw.de
www.velostation.ch
www.verkehrsinfo.nrw.de
www.mvel.nrw.de

Impressum

Auftragnehmer

Idee und Inhalt:
ADFC-Entwicklungsagentur
für Fahrradstationen
Heike Kießlich, Heidrun Krüger,
Tim Städtele
Hohenzollernstraße 27–29
40211 Düsseldorf
Tel. (0211) 687 08-0
Fax (0211) 687 08-20
radstation@adfc-nrw.de
www.radstation.de

Gestaltung und Satz

AdverTEXT,
Melanie Eckhardt
Bilker Allee 57
40219 Düsseldorf
Tel. (0211) 159 69 79-0
Fax (0211) 159 69 79-4
info@advertext.de
www.advertext.de

Auftraggeber

Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-
Westfalen
Haroldstraße 4
40213 Düsseldorf
Tel. (0211) 837-02
Fax (0211) 837-2200
www.mvel.nrw.de

Druck

Toennes Druck + Medien
GmbH
Niermannsweg 3-5
40699 Erkrath
Tel. (0211) 920 08-0
Fax (0211) 920 08-38
www.toennes-gruppe.de

September 2004

Verteilerhinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.

Dies gilt für die Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl des Europäischen Parlaments. Missbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Fotonachweis

Barbara Schmidt: S. 6; S. 6/7; S. 7; S. 9; S. 10/11; S. 12; S. 12/13: Mitte oben und unten; S. 14: kleines Bild links (aufgehängtes Fahrrad); Bild links unter Headline; S. 14/15: Schraubenschlüssel; S. 15 unten: Nummern; S. 15 unten rechts: Einblick Radstation u. Menschen auf Minirad; S. 16/17; S. 18; S. 20/21; S. 23; S. 25 rechts; S. 26/27 (außer Erich Felten); S. 28: Michael Zahn, S. 29: Norbert Papenbrock; S. 37

E-Mail: info@schmidtbarbara.de, Internet: www.schmidtbarbara.de

Astrid Lennartz: S. 8; S. 13: Fotos 1-3; S. 14/15: alle außer siehe Barbara Schmidt; S. 22; S. 24 links und Mitte; S. 28: Uwe Marquardt, S. 29: Andrea Schmäing und Martin Althoff; S. 31

E-Mail: alennartz@gmx.de

Fietersbond Niederlande: Fotos Niederlande: NL Station, Bernhard Ensink

Martin Wältli: Fotos Schweiz: Martin Wältli, Velostation Bahnhof Basel

Titelfoto: Radstation Köln (Barbara Schmidt)



www.mvel.nrw.de