

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1249/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	22.08.2019
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Fahrradparken in Aachen			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
12.09.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, ein detailliertes Fahrradabstellkonzept entsprechend der Darstellungen in der Vorlage zu erstellen. Die Bearbeitung soll durch ein externes Büro erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120201-991-4 Fahrradabstellkonzept

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	50.000	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	50.000	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>-50.000</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Anlass

Zum Thema Fahrradparken liegen der Verwaltung mehrere Anträge von verschiedenen Fraktionen vor:

- Schließung und Umnutzung der Fußgängerunterführungen am Pontwall, Antrag Die Linke vom 13.11.2018 (Anlage 1 a)
- Fahrradabstellplätze an Bahnhaltepunkten, Antrag von CDU und SPD vom 26.11.2018 (Anlage 1 b)
- E-Bike-Garagen in leerstehenden Geschäftsräumen, Antrag Die Linke vom 08.01.2019 (Anlage 1 c)
- Konzept für sichere Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt, Antrag von CDU und SPD vom 21.01.2019 (Anlage 1 d)
- Standort für ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof prüfen, Antrag Grüne vom 27.05.2019 (Anlage 1 e)

Zuletzt wurde im Mobilitätsausschuss am 27.06.2019 im Rahmen eines Tagesordnungsantrags der CDU und SPD über den Sachstand zum Thema Fahrradparken berichtet. Es wurde eine gebündelte Behandlung der o.g. Anträge in der Sitzung des Mobilitätsausschusses im September 2019 zugesagt.

Hintergrund

Gut nutzbare und in einer ausreichenden Anzahl vorhandene Fahrradabstellplätze, die eine sichere und witterungsgeschützte Unterbringung von Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes ermöglichen, sind neben der straßenräumlichen Infrastruktur für Radfahrer eine Grundvoraussetzung zum Umstieg vom Pkw auf das Rad. Die zunehmende Attraktivität des Radfahrens durch hochwertige, leichtgängige Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes erfordert eine diebstahlsichere, stufenlos erreichbare und zielnahe Infrastruktur von Abstellmöglichkeiten, damit die Räder im Alltag auch tatsächlich uneingeschränkt genutzt werden können.

Die Schaffung sicherer Abstellanlagen gewinnt seit Ende der 1990er Jahre an Bedeutung und ist seit 2015 mit der Aufnahme des Themas in den Luftreinhalteplan verstärkt ein Arbeitsauftrag der Stadtverwaltung.

Stellungnahme der Verwaltung

Schließung und Umnutzung der Fußgängerunterführungen am Pontwall

Die Fraktion Die Linke beantragt, die Fußgängerunterführungen am Pontwall zu schließen und nach Möglichkeit als Fahrradparkgaragen zu nutzen (s. Anlage 1 a).

Bereits im Jahr 2014 hat die Verwaltung an beiden Fußgängerunterführungen umfangreiche Fußgängerzählungen durchgeführt. Die Ergebnisse der Erhebung sind in Anlage 2 dargestellt.

Am Audimax wurden rd. 18 % aller Straßenquerungen im Knotenpunkt durch die Fußgängerunterführung durchgeführt (rd. 3.500 von insgesamt 19.000 Wegen). Eine Schließung dieser Unterführung würde insbesondere zu den Stoßzeiten zwischen 11:00 Uhr und 14:00 Uhr die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Wüllnerstraße/Pontwall/Turmstraße erheblich einschränken. In Abstimmungsterminen mit Vertretern der RWTH wurde diese Beurteilung

der heutigen Situation geteilt. Auch aus ihrer Sicht leistet die Unterführung an der Turmstraße – trotz eines beklagten völlig unzureichenden Zustandes (baulicher Zustand, Verdrückung der Unterführung) – die zuvor beschriebene wichtige Querungsfunktion. Ein Verlust dieser Funktion wäre aus RWTH-Sicht nicht erstrebenswert.

Die Kapazitäten des Fahrradparkhauses im C.A.R.L. mit 800 Stellplätzen und die vorhandenen 100 Fahrradbügel am Audimax stellen einen weiteren Bedarf in einem Parkhaus in diesem Bereich in Frage.

Die Studierenden sind erfahrungsgemäß nicht gewillt, ihr Fahrrad für einen meistens recht kurzen Zeitraum ggfs. auch noch gegen eine Gebühr einzuschließen.

Ein erforderlicher Umbau der heutigen Zugänge für ein sicheres und bequemes Einfahren oder Einschleppen ist bautechnisch aufgrund der vorhandenen Steigung und der benötigten, aber nicht vorhandenen Flächen für die Rampen, insbesondere zum Ausgang Audimax hin, nicht möglich.

In weiteren Abstimmungen zwischen Vertretern der RWTH und der Stadt wurde neben der verkehrlichen Bedeutung der Unterführung auch über neue stadtfunktionale Rollen gesprochen. So kann sich die Hochschule kurz- und mittelfristig eine temporäre „Bespielung“ der Unterführung, beispielsweise durch Studierende vorstellen (Veranstaltungen im Bereich Kultur, Sport, usw.). Mit Blick auf eine „große“ langfristige und bauliche Lösung befasst sich zurzeit eine Semesterarbeit des Lehrstuhls für „Städtebau und Entwerfen“ mit dem unter- und oberirdischen Raum an der Turmstraße. Die Aufgabenstellung hat zum Ziel durch ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept eine neue Adresse der RWTH entlang des äußeren Grabenrings (Turmstraße) auszubilden.

Grundsätzlich wird dieser Ort als stadträumliches Potenzial verstanden, welches durch eine aktive Nutzbarkeit vor allem für die Studierenden des RWTH Campus Innenstadt einen erheblichen Mehrwert generieren kann.

Am Ponttor wurde während der Erhebung von rd. 23 % der Querenden die Unterführung genutzt (rd. 1.750 von insgesamt 7.460 Wegen). Aus verkehrlicher Sicht könnte hier aufgrund der absoluten Menge der Gesamtquerungen eine Schließung der Unterführung weiter geplant werden. Eine komplette Schließung ist jedoch aufgrund der denkmalgeschützten Barbarossamauer, die nur an dieser Stelle auf originalem Niveau zugänglich ist, ausgeschlossen.

Aus diesem Grund muss zumindest der Ausgang zum Ponttor frei bleiben. Der direkt gegenüberliegende Ausgang zur Roermonder Straße sollte aus Sicherheitsgründen als Fluchtweg geöffnet bleiben.

Eine überschlägige Abschätzung der Baukosten für eine Schließung von Unterführungen wurde auf Grundlage der Kostenberechnung im Zuge der Schließung der Unterführung Kaiserplatz im Jahr 2001 erstellt. Entsprechend hochgerechnet werden die heutigen Kosten auf ca. 450.000 € je Unterführung (ohne Planungskosten) geschätzt. Für die Anlage einer Rampe muss zumindest in Richtung Roermonder Straße mit einem hohen bautechnischen Aufwand und entsprechen großem Flächenverbrauch gerechnet werden. Wesentlich für die weitere Planung wären neben den bautechnischen Fragen vor allem Aspekte des zukünftigen Betriebs. Eine Nutzung ist hier insbesondere am Abend und in der Nacht zu erwarten und vor allem für diese Zeit wären Fragen der Zugangskontrolle und der sozialen Sicherheit zu klären.

Die Stadt Aachen plant gemeinsam mit den Partnern StädteRegion Aachen, Stadt Herzogenrath und Landesbetrieb Straßenbau NRW den Radschnellweg Euregio. Dieser soll vom Aachener Zentrum über Wüllnerstraße, Turmstraße und Rütcher Straße bis nach Herzogenrath führen. Im Rahmen der im Jahr 2017 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie wurde angedacht, ob die Fußgängerunterführung am Pontwall für eine konfliktfreie Unterquerung des Pontwalls umgebaut werden kann. Da noch keine detaillierten bzw. abschließenden Planungen dazu vorliegen, sollten diese Überlegungen bei den weiteren Planungen der Fußgängerunterführung berücksichtigt werden.

Aus den vorgenannten Gründen empfiehlt die Verwaltung, die Umnutzung der Unterführungen für Fahrradparken nicht zu verfolgen.

Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltdepunkten und Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

Die Fraktionen von CDU und SPD fordern in ihrem Antrag, dass die Verwaltung ein Konzept zur Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze an Bahnhaltdepunkten erarbeiten soll und im Programm „Bike+Ride“ des Bundesumweltministeriums zur Förderung anzumelden (Anlage 1 b).

Mit der Offensive Bike+Ride des Bundesumweltministeriums sollen bis zum Jahr 2022 100.000 neue Fahrradabstellplätze deutschlandweit an Bahnhaltdepunkten errichtet werden. Die Stadtverwaltung Aachen hat die Informationen zum entsprechenden Förderaufruf im Dezember 2018 über den Deutschen Städtetag erhalten. Die Verwaltung hat den Förderaufruf intern als auch mit der Deutschen Bahn und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass die Förderquote der Offensive Bike+Ride des Bundesumweltministeriums mit 40 % deutlich geringer ist als die Förderung von Bike+Ride-Anlagen über den NVR. Hier beträgt die Förderung maximal 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Verwaltung empfiehlt daher, beim zukünftigen Ausbau der Bike+Ride-Anlagen an Bahnhaltdepunkten auf die Fördermittel des NVR zurück zu greifen.

Seit 1998 gibt es an zentralen Verknüpfungspunkten des ÖPNV und SPNV 12 überdachte Bike-and-Ride Anlagen mit insgesamt 71 Fahrradbügeln für 142 Räder. Seit 2009 stehen zur Verbesserung der Bike-and-Ride Bedingungen mit dem Bahnverkehr 8 Fahrradboxen als abschließbare und wetterfeste Abstellanlagen am SPNV-Haltdepunkt Aachen-Eilendorf zur Verfügung. Ca. 30 weitere Boxen an den Schienen-Haltdepunkten Schanz, Westbahnhof und Rothe Erde sind in Planung und wurden zur Förderung beim Nahverkehr Rheinland angemeldet. Ein Finanzierungsantrag hierzu wird vorbereitet. Die dazu notwendigen Detailplanungen für die Standorte stehen in der Endphase des Abstimmungsprozesses. Die Vermietung der Fahrradboxen sowie deren Pflege und Wartung soll - wie schon für Eilendorf - von der WABe e.V. durchgeführt werden. Der Verein WABe e.V. betreibt zudem im Umfeld des Hauptbahnhofs die Radstation in der Bahnhofstraße. Die ursprüngliche, 2008 errichtete Radstation neben dem Hauptbahnhof wurde im Zuge des Projektes „BlueGate“ abgerissen. Die durch den Gebäudeabbruch weggefallenen Plätze in der alten Radstation, sollen durch die Integration von 400 Fahrradstellplätzen und einer Servicestation im Neubau „BlueGate“ ersetzt werden.

Im Zusammenhang mit der Planung der Erweiterung des Verwaltungsgebäudes Lagerhausstraße wurde auf Beschluss des Mobilitätsausschusses am 05.07.2018 vom Gebäudemanagement der Stadt Aachen eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Fahrrad-Abstellanlage im Böschungsbereich

parallel zur Tiefgaragen-Zufahrt des Verwaltungsgebäudes „Am Marschierdor“ in Auftrag gegeben. Hierzu existiert derzeit noch weiterer verwaltungsinterner Klärungsbedarf.

In dem in Anlage 1 e) beigefügten Antrag der Grünen wird die Verwaltung beauftragt, eine Vorstudie zur Realisierung eines unterirdischen Fahrradparkhauses unter den Flächen des heutigen Kurzzeitparkplatzes am Hauptbahnhof Aachen zu erstellen.

Eigentümerin der Flächen ist die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA). Die Stadt Aachen hat auf Grundlage des politischen Antrages eine Voranfrage an die BIMA gerichtet. Von Seiten der Bundespolizeidirektion wird wegen erheblicher Sicherheitsbedenken ein unterirdisches Parkhaus abgelehnt. Die Möglichkeit, Sprengmaterial unter den Dienstparkplatz einzubringen oder einen unterirdischen Zugang zum Gebäude herzustellen, muss weiterhin ausgeschlossen sein.

Die *Allianz pro Schiene* plant für das 2. Halbjahr 2019 in Aachen einen Workshop zum Thema „Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen – Herausforderungen und Lösungen am Beispiel eines Bahnhofs mit überregionaler Bedeutung“. Der Workshop verfolgt das Ziel, am Beispiel des Aachener Hauptbahnhofs übertragbare Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Parksituation für Fahrräder zu erarbeiten. Der Workshop wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des Projektes „Fahr-Rad-zum-Zug“ aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplan 2020 gefördert.

E-Bike-Garagen in leerstehenden Geschäftsräumen

Die Fraktion Die Linke beantragt in dem in Anlage 1 c) beigefügten Antrag, die Verwaltung solle überprüfen, ob leerstehende Geschäftsräume in der Innenstadt als Parkmöglichkeiten für E-Bikes genutzt werden können.

Die Umnutzung von leerstehenden Immobilien in Fahrradgaragen wurde zum Beispiel in den Niederlanden sowie in Österreich bereits getestet. Neben der sicheren und komfortablen Aufbewahrung der Fahrräder werden hier häufig weitere Dienstleistungen an den Standorten angeboten. So ist es zum Beispiel möglich, persönliche Gegenstände in Schließfächern zu verstauen, kleinere Reparaturen an einem Werkzeugstand vorzunehmen, sowie den Akku von E-Bikes aufzuladen. Grundsätzlich sind solche Betriebskonzepte vorstellbar. Eine Bewirtschaftung der Räumlichkeiten durch einen öffentlichen oder auch privatwirtschaftlichen Betreiber ist ebenso denkbar, wie ein System mit automatischer Zugangskontrolle. Ersteres Konzept zielt auf den ebenfalls im Ratsantrag genannten Vorstoß zu einem Info-Punkt bezüglich der Fragen rund um die Mobilitätswende ab. Die Vorteile liegen hier in der individuellen Betreuung, der Schaffung von Arbeitsplätzen sowie der Möglichkeit zur geregelten Nutzung des Angebotes, ähnlich wie bei den Radstationen. Die Nachteile betreffen vor allem die Beschränkung der Öffnungszeiten, sowie die durch einen dauerhaften Personaleinsatz hohen Betriebskosten der Einrichtung.

Ein reines Raumangebot, zu dem ein System mit Zugangskarte oder App den Zugang regelt, wäre von diesem Punkt nicht betroffen. Außerdem könnten diese Anlagen 24 Stunden am Tag betrieben werden. Die Sicherung der Räumlichkeiten gegen Diebstahl und Vandalismus müsste aber über ein Überwachungssystem, beispielsweise mit Kameras, erfolgen.

Alle denkbaren Ansätze wären grundsätzlich umsetzbar, jedoch mit einem hohen Verwaltungsaufwand und letztlich auch mit hohen Kosten verbunden. Es folgt eine exemplarische Kostenaufstellung für ein reines Raumangebot unter idealisierten Bedingungen.

Wesentliche Schwierigkeit einen geeigneten Standort zu finden ist zum einen die oft nur temporäre Verfügbarkeit von Flächen, die zudem über einen gut zu nutzenden, idealerweise rechteckigen Grundriss verfügen sollten. Optimal wäre zudem eine durchgehende Mindestbreite des Ladenlokals von ca. 11 Metern um die Abstellanlagen sinnvoll anordnen zu können. Nur so würden sich die hohen Anschaffungskosten der Abstellanlagen (Doppelstockparker) von ca. 50.000 € (netto ohne Installation) für beispielhafte 320 Fahrradparkplätze bei ca. 20 m Tiefe der Geschäftsräume rechnen. Hinzu kommt eine Nettokaltmiete von schätzungsweise mindestens 10 € pro Quadratmeter und somit für das genannte Beispiel eine gesamte monatliche Kaltmiete von über 2.000 €. Weiterhin wäre eine Objektbetreuung erforderlich, die sich um die automatisierte Schließanlage sowie gfs. eine Kameraüberwachung kümmert. Zudem kämen noch Installations- sowie gfs. Entwicklungskosten (Zugangssystem) hinzu. So erreichen die Kosten für einen Standort im Laufe des ersten Betriebsjahres eine Höhe von rd. 100.000 €. Für die darauf folgenden Jahre werden die Kosten zwar aufgrund der nicht mehr anfallenden hohen anfänglichen Investitionskosten sinken, jedoch ist auch hier immer noch mit einem absoluten Mindestbetrag von 35.000 € p.a. zu rechnen.

Diese überschlägige Berechnung zeigt, dass für die Einrichtung und den Betrieb von E-Bike Garagen in leerstehenden Geschäftsräumen nicht unerhebliche, dauerhafte anfallende Kosten entstehen. Die Nutzung von leerstehenden Immobilien stellt aus Sicht der Verwaltung lediglich eine lokal und zeitlich begrenzte Möglichkeit dar, jedoch nicht dauerhaft und flächendeckend in den zumeist teuren Innenstadtlagen. Ohne eine aktive Unterstützung des Ansatzes durch Immobilieneigentümer hält die Verwaltung diesen Ansatz für unwirtschaftlich.

Konzept für sichere Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Die Fraktionen von CDU und SPD fordern in ihrem Antrag, dass die Verwaltung ein Konzept für bewachte oder anderweitig gesicherte Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt erarbeiten soll (Anlage 1 d).

Seit 2011 hat sich der Mobilitätsausschuss mehrfach mit der Thematik „Aufstellung von dezentralen Parkhäuschen für Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes“ auseinander gesetzt. Anlass waren Anträge und Ratsanfragen aus der Politik sowie eine Initiative der Verwaltung, einen Maßnahmenplan zum Aufbau sogenannter „clever [e]-mobil-Stationen“ zu erarbeiten. Auf die damaligen Vorlagen und die Diskussion zum Thema wird an dieser Stelle verwiesen. Eine ausführliche Zusammenstellung wurde bereits am 12.04.2018 im Mobilitätsausschuss im Rahmen der Vorlage „Sichere Fahrradabstellanlagen in Bewohnerparkzonen“ gegeben. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass aus gestalterischen Erwägungen das Fahrradboxenmodell der B+R-Anlagen an Bahnhaltdepunkten für den innerstädtischen Bereich nicht in Frage kommt. Ein ansprechenderes Modell für die Innenstadt, das aus einem Ideenwettbewerb der FH Aachen entwickelt wurde und die allgemeine Zustimmung fand, konnte aus Kostengründen nicht realisiert werden. Ebenso waren keine Modelle aus anderen Städten oder Modelle, die zuletzt auf der Fahrradmesse 2018 in Essen gezeigt wurden, eine gestalterische oder finanzielle Alternative zum Gewinner-Modell 2012.

Erste Abstimmungen innerhalb der Verwaltung zu verschiedenen Modellen für größere Abstellanlagen für mindestens 20 Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes haben ergeben, dass derzeit die Modelle in der Bauart der Firmen Orion und BIK TEC grundsätzlich geeignet erscheinen (s. Anlage 3).

Aufgrund der Größe und Raumwirkung bedarf es bei der Standortfindung für solche größeren Abstellanlagen insbesondere im Innenstadtbereich einer konkreten Prüfung und Betrachtung im Einzelfall. Bei Aussehen und baulicher Ausgestaltung der Abstellanlagen sollten neben verkehrlichen Belangen insbesondere stadtgestalterische Gesichtspunkte berücksichtigt werden (z.B. Farbgebung/Material, Vandalismusschutz, Einsehbarkeit).

Ausgehend von einem Bürgerantrag im Bereich der Straße Im Johannistal wird zurzeit von der Straßenverkehrsbehörde in Kooperation mit dem Rechtsamt geklärt, ob und wie eine Lösung für ein rechtssicheres Betreiberverfahren entwickelt werden kann. Dazu müssen Erfahrungswerte aus anderen Kommunen ausgewertet werden. Zudem ist zu prüfen, ob die bereits praktizierten Verfahrensweisen zu Genehmigung, Erwerb und Betrieb - vergleichbar oder in Anlehnung - für die Stadt Aachen übernommen werden können.

Neben einem Konzept für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum kann - insbesondere auch in der Innenstadt und in Abstimmung mit den Betreibern - die Nutzung von öffentlich zugänglichen Parkhäusern eine Möglichkeit darstellen, den Parkdruck für Fahrräder zu entschärfen. Dies kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Umfang zusätzlicher Einbauten im öffentlichen Raum zu reduzieren. Durch die Inanspruchnahme von Flächen für unterschiedliche Funktionen (z.B. Außengastronomie, Velocity-Stationen) hat der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum in den letzten Jahren zugenommen.

Die Einrichtung eingangsnaher Fahrradbügel und Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder in jedem Parkhaus, sofern die Einfahrsituation und Lage erwarten lässt, dass diese von Fahrradnutzern angenommen würden, ist für die Förderung des Radverkehrs eine wünschenswerte Maßnahme. Die dazu notwendigen Kooperationen mit den Parkhausbetreibern wären dementsprechend sinnvoll. In der Innenstadt stehen bislang in den drei APAG-Parkhäusern Hauptbahnhof (34), Rathaus (5) und Büchel (2) Fahrradbügel kostenlos zur Verfügung. Auf Basis des Luftreinhalteplans hat der Fachbereich Umwelt bereits im Jahr 2015 eine Kooperation für weitere, videoüberwachte Anlagen mit der APAG ausgearbeitet. Die Umsetzung einer Finanzvereinbarung mit der APAG für das Parkhaus Wirichsbongardstraße wurde aufgrund der Höhe der geforderten Mietzahlung nicht weiter geführt. Die APAG hat der Verwaltung im Frühjahr 2019 einen alternativen Ansatz präsentiert, die sie ohne eine finanzielle Beteiligung der Stadt Aachen modellhaft seit Anfang August 2019 im Parkhaus Wirichsbongardstraße testet. Insgesamt 14 gesicherte Abstellmöglichkeiten werden für einen Betrag von 2 €/Tag vermietet (Anlage 4).

Fahrradabstellanlagenkonzept im Rahmen des Masterplan Green-City

In den Vorarbeiten zum Masterplan Green-City wurden im Jahr 2018 erste Überlegungen für ein Fahrradabstellanlagenkonzept in Aachen erstellt. Das Büro SVK Kaulen hat dabei im Bereich der Innenstadt unter Berücksichtigung von Arbeitsplatz- und Einwohnerdichten Standortvorschläge für Fahrradabstellanlagen in unterschiedlichen Kategorien (Rahmenhalter, Doppelstockparker, Fahrradboxen) entwickelt (s. Anlage 5). Die Darstellung wird aufgrund aktueller Beratungen noch einmal überarbeitet.

Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Die Errichtung von geschlossenen, größeren Fahrradabstellanlagen sowohl an Bahnhaltepunkten als auch im Innenstadtbereich kann, nach Einigung auf ein Modell und Klärung eines Betreiberkonzeptes, den jetzt schon vorhandenen und zukünftig vermutlich ansteigenden Parkdruck entschärfen.

Fahrradparkhäuser sind jedoch nicht nur unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten eine Herausforderung. Das Hauptproblem liegt im großen Platzbedarf. Bei allen Lösungen muss entweder Platz zu Lasten der schon jetzt knappen Freiflächen in Anspruch genommen werden – unter Abwägung der insgesamt an den öffentlichen Raum gestellten Nutzungserfordernisse – oder das Angebot geht mit dem Einzug von Parkplätzen einher. Ausgehend von einem Antrag der Fraktion der GRÜNEN wurde am 21.02.2019 im Mobilitätsausschuss in der Vorlage „Fahrradparken im historischen Stadtzentrum“ dargelegt, dass viele Plätze im Innenstadtbereich schon aus brandschutztechnischen Erwägungen und sicherheitstechnischen Erfordernissen nur bedingt für feste Einbauten geeignet sind. Flucht- und Rettungswege, Belange der Feuerwehr, der Polizei, des Ordnungsamtes schließen viele Flächen als Standorte aus. Für eine intensivere Betrachtung wäre somit die Evaluierung aller in Frage kommenden Freiflächen hinsichtlich der zuvor beschriebenen Aspekte notwendig. Zudem sollte die Schaffung anmietbarer Fahrradabstellanlagen, sei es temporär für den Gelegenheitsbesucher der Innenstadt oder dauerhaft für Arbeitspendler und Anwohner, öffentlichkeitswirksam vermarktet werden können. Die Bemühungen um Kooperationen mit den Parkhausbetreibern, um auch kleine Einheiten von bis zu 10 Fahrradbügeln in Parkhäusern und Parkgaragen wettergeschützt und überwacht errichten zu können, muss dabei ebenso fortgeführt werden, wie die Standortplanung für einzelne Bügel zur kostenlosen Nutzung im öffentlichen Verkehrsraum.

In diesem Zusammenhang soll auch auf die Ziele des Radentscheids Aachen für das Fahrradparken hingewiesen werden:

- a) 2.500 Plätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen,
- b) 2.500 überdachte, beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen,
- c) je 5.000 Plätze an Fahrradbügeln außer- sowie innerhalb des Alleenrings.

Im Idealfall sollten die eingangs beschriebenen Maßnahmen im Rahmen eines ganzheitlichen Fahrradabstellplatzkonzeptes für die Stadt Aachen untersucht und bearbeitet werden. Bei der Konzepterstellung müssen möglichst viele betroffene Akteure einbezogen werden - neben den Bürgerinnen und Bürgern, die Fahrradverbände und die Parkhausbetreiber, aber auch die Wohnungswirtschaft, der Einzelhandel und die Behindertenverbände. Die Bearbeitung des Themas bedarf zudem einer umfangreichen Bedarfs- und Flächenanalyse, aus der ein Flächenkonzept mit einem Mix aus kleinen, dezentralen Anlagen und größeren Sammelgaragen entwickelt werden kann, das zudem Vernetzungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV/SPNV, mit Car-Sharing und Leihfahrrädern im Blick hat. Die Untersuchung der vorhandenen Pkw-Parkhäuser bzgl. des Nutzungspotentials für Fahrradstellplätze gehört dabei ebenso zur Aufgabe, wie die Abstimmungen mit den Parkhausbetreibern bzgl. Anmietung und Vermietung der benötigten Pkw-Stellplätze. Zudem sollten im Rahmen des Konzeptes die Möglichkeiten untersucht werden, temporäre / mobile Lösungen für das gesicherte Fahrradparken zum Beispiel bei (Groß-)Veranstaltungen (CHIO, Konzerte, etc.) anbieten zu können.

Für den Aufbau einer flächendeckenden Lösung wird die Akquirierung von Fördermitteln zur Kostenminimierung zwingend notwendig. Zudem müssen Betreiber- sowie Mietpreis-Konzepte erarbeitet werden, denn auch aus dem laufenden Betrieb sollten der Stadt Aachen keine hohen Kosten entstehen.

Die Erarbeitung eines auf diese Weise, flächendeckenden Abstellkonzeptes würde im laufenden Betrieb der Verwaltung nicht unerhebliche Kapazitäten binden, für die zurzeit die Personalressourcen fehlen.

Um die schon im Zuge des Luftreinhalteplans 2015 beschlossene Maßnahme eines Gesamtkonzeptes für das Fahrradparken in Aachen dennoch zu entwickeln, empfiehlt die Verwaltung die Mittel für eine externe Beauftragung zur Erstellung eines detaillierten Fahrradabstellkonzeptes für die Innenstadtbereiche in den Grenzen des Alleenrings, des Frankenbergerviertels und Burtscheid und entlang von wichtigen Ausfallstraßen ergänzt um Flächen an den Bahnhaltedpunkten und wichtigen Verknüpfungspunkten des ÖPNV bereit zu stellen. Das Konzept soll auf bereits vorhandenen Arbeiten aufbauen und noch in diesem Jahr beauftragt werden.

Generell ist zu bedenken, dass die Höhe der Investitionskosten bei der Umsetzung eines dann vorliegenden Konzeptes von einfachen Fahrradabstellanlagen bis hin zu Parkhäusern für Fahrräder stark unterschiedlich ist. Ohne Grunderwerb kosten einfache Bügel ca. 150 - 200 Euro, Fahrradboxen ca. 1.200 Euro und automatische Parkhäuser ab ca. 2.500 Euro aufwärts je Stellplatz. Bei größeren Anlagen fallen weitere Kosten für die Planung und Flächenvorbereitung an. Je nach Größe und Betriebsmodell ist mit Baukosten von weit über 1 Mio. für 500 Fahrräder für ein Fahrradparkhaus mit Service-Einrichtungen und seriösem Betreiberkonzept zu rechnen.

Auch ein Abstellkonzept in den Parkhäusern ist – wie oben dargelegt - mit nicht unerheblichen Kosten verbunden. Besonderes bedarf es aber eines dezidierten Beschlusses der Politik, dass das Instrument der Umwandlung von Kfz-Parkständen zugunsten des Fahrradparkens offensiv eingesetzt werden kann, wenn die Platzverhältnisse keine andere Lösung zulassen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Verwaltung geht davon aus, dass für die externe Beauftragung der Konzepterstellung ein Betrag in Höhe von 50.000 € benötigt wird. Die Mittel werden im Haushaltsjahr 2019 bei einem neuen PSP Element 4-120201-991-4 „Fahrradabstellkonzept“ zur Verfügung gestellt und durch in diesem Jahr nicht benötigte Mittel aus der Maßnahme „emissionsfreier Innenstadtverkehr Markt“, PSP-Element 4-120201-977-3 gedeckt.

Anlage/n:

Anlage 1 a) – e) Ratsanträge

Anlage 2 – Ergebnisse der Fußgängerzählungen an den Unterführungen am Pontwall, Nov. 2014

Anlage 3 – Modellbeispiele Sammelschließanlagen der Firmen Orion und BIK TEC

Anlage 4 – Fahrradstellplätze im APAG-Parkhaus Wirichsbongardstraße

Anlage 5 – Übersichtslageplan Konzept Kaulen