

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0053/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 24.03.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Kommunaler Klimaschutz Förderprojekt #AachenMooVe! hier: Errichtung gesicherter Fahrradabstellanlagen - Konzept und erste Standorte (Beschluss)		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss:

1. das vorgelegte Konzept zur Errichtung gesicherter Fahrradabstellanlagen an bis zu 14 Standorten in Aachen zu beschließen.
2. die Errichtung einer ersten öffentlich zugänglichen Anlage am Standort Bahnhof Aachen Schanz zu beschließen.

Zudem beschließt die Bezirksvertretung Aachen Mitte vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts, die Errichtung einer ersten öffentlich zugänglichen Anlage am Standort Brabantstraße.

Der Mobilitätsausschuss beschließt das vorgelegte Konzept zur Errichtung gesicherter Fahrradabstellanlagen an bis zu 14 Standorten in Aachen. Zudem beschließt er, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts, die Errichtung einer gesicherten Fahrradabstellanlage am Standort Bahnhof Aachen Schanz. Die Verwaltung wird beauftragt eine Bürgerinformation bei Errichtung der ersten Anlage durchzuführen.

Finanzielle Auswirkungen

Vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120201-900-900-02000-900-1 Mobilitätsmanagement (KKS)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrie bener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	519.200,00	519.200,00	244.00	244.00	0	0
Auszahlungen	977.795,65*	977.795,65	305.000	305.000	0	0
Ergebnis	458.595,65	458.595,65	61.000	61.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120201-981-8 Mobilitätsmanagement (KKS)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschr iebener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	233.900,00	233.900,00	166.600	166.600	0	0
Personal-/ Sachaufwand	1.166.562,84**	1.166.562,84	206.400	206.400	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	932.662,84	932.662,84	39.800	39.800	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 649.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 328.795,65 €

**Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 287.800 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 1.106.462,84 €

PSP-Element 5-120201-900-900-02100-900-1 Mobilitätsstationen (KKS)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrie bener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	122.500	122.500	198.500	198.500	0	0
Auszahlungen	383.200***	383.200	248.200	248.200	0	0
Ergebnis	260.700	260.700	49.700	49.700	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120201-982-6 Mobilitätsstationen (KKS)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschr iebener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	106.200,00	106.200	63.200	63.200	0	0
Personal-/ Sachaufwand	299.667,10****	299.667,10	79.100	79.100	0	0
Abschreibungen	18.475,46*****	18.475,46	0	0	0	0
Ergebnis	211.942,56	211.942,56	15.900	15.900	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

***Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 153.200 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 230.000 €

****Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 52.500 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 166.967,10 €

*****Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 0 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 12.000 € sowie Verlagerung nach §9 Haushaltssatzung 6.475,46 €

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
x			

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input checked="" type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

	vollständig
	überwiegend (50% - 99%)
	teilweise (1% - 49 %)
x	nicht
	nicht bekannt

Die Errichtung von gesicherten Fahrradabstellanlagen schließt eine wichtige Lücke im Angebot für Menschen, die sich mit dem Fahrrad klimaneutral bewegen möchten und trägt daher zum übergeordneten Ziel bei, das Fahrradfahren in Aachen attraktiver zu machen. Im Förderantrag zum Projekt AachenMooVe!2 – Mobilstationen - wurde angenommen, dass durch das Maßnahmenpaket gesicherte Fahrradabstellanlagen, die Einrichtung neuer Velocitystationen, die Ausweisung von Mobilstationen, die Maßnahmen zur Förderung des Fahrradfahrens an Schulen sowie durch das Modellprojekt Burggrafenstraße insgesamt bis zu 100 Tonnen CO₂ pro Jahr ab Projektende eingespart werden können.

Die bei der Herstellung der Module für die Fahrradabstellanlagen entstehenden CO₂-Emissionen liegen nicht vor und werden hier daher nicht betrachtet.

Die Maßnahme hat keinen nennenswerten Effekt auf die Klimafolgenanpassung, es werden keine zusätzlichen Flächen versiegelt (die Parkhäuser sollen auf bereits versiegelter Fläche errichtet werden). Das Kleinklima kann durch die Stationen dadurch verbessert werden, dass die Fahrradparkhäuser begrünt und ein möglichst geringer Metallanteil gewählt wird.

Erläuterungen:

1. Anlass

Im Rahmen des Förderprojekts #AachenMooVe! sollen bis September 2022 insgesamt bis zu vierzehn gesicherte und überdachte, dauerhafte Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum entstehen. Weitere Anlagen sollen öffentlich zugänglich auf städtischen oder privaten Grundstücken errichtet werden.

Der Bedarf zusätzlicher Parkmöglichkeiten spiegelt sich zudem in der aktuellen Beschlusslage wieder. Das im November 2019 vom Rat der Stadt Aachen beschlossene Bürgerbegehren zum „Radentscheid“ fordert in seinem 5. Ziel den umfassenden Ausbau der Fahrradabstellplätze, d.h. 2.500 Stellplätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen zu schaffen sowie weitere 2.500 überdachte und beleuchtete Stellplätze an weiteren Bahnhöfen und wichtigen Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

2. Heutige Situation

Aachen ist die Stadt der kurzen Wege. Der Modal-Split (2017) zeigt, dass 41 % der Wege zu Fuß (30%) oder mit dem Fahrrad (11%) zurückgelegt werden. Insbesondere mit Blick auf 90.553 innergemeindliche Pendler (= Wohn- und Arbeitsort liegen in derselben Gemeinde; Pendleratlas NRW, Bezugsjahr 2019) besteht an dieser Stelle ein großes Potential für das Fahrradfahren als Alternative zum individuellen PKW-Verkehr. Zudem liegt die durchschnittliche Wegelänge bei unter 5 km.

Die Relevanz eines weitergehend ausgebauten Angebotes zum sicheren Abstellen von (hochwertigen) Fahrrädern lässt sich zudem aus aktuellen Absatzzahlen ableiten. Im ersten Halbjahr 2020 stieg in Deutschland der Anteil an verkauften Fahrrädern und Pedelecs im Vergleich zum Vorjahr um 9,2 % (= insgesamt 3,2 Millionen Pedelecs und Fahrräder). Insbesondere der Verkauf von Pedelecs wuchs um 15,8 % (= 1,1 Millionen) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (vgl. Statista und ZIV). Es liegt nahe, dass der Absatz von E-Bikes durch die Corona-Pandemie im Jahr 2020 einen zusätzlichen Aufschwung erhalten hat. Die Entwicklung der Verkaufszahlen zeigt jedoch auch einen stetig steigenden Trend in den letzten 10 Jahren (+900% im Jahr 2019 gegenüber 2009). Die Verwaltung erhält zudem wiederkehrend Anfragen zu sicheren und überdachten Abstellmöglichkeiten in Innenstadtnähe. Bei der Standortermittlung werden die Anregungen von Bürger*innen, wo möglich, berücksichtigt.

Das Thema der Sicherheit ist mit Blick auf gesicherte Fahrradabstellanlagen von besonderer Relevanz. Die Zahl der Fahrraddiebstähle ist in Aachen auf einem konstant hohen Niveau. Nach einem Rückgang in 2017 ist die Zahl der Fahrraddiebstähle in den letzten 2 Jahren wieder um 28% auf insgesamt 2.147 angestiegen. Die Aufklärungsquote liegt dabei annähernd konstant bei unter 7%. Die Errichtung geschlossener Fahrradabstellanlagen zur öffentlichen Verfügung macht eine gesicherte Unterbringung hochwertiger Zweiräder, insbesondere Pedelecs/E-Bikes, möglich. Perspektivisch können so potentielle Hürden in der Anschaffung vermindert und vermehrt Menschen für eine Anschaffung eines E-Bikes gewonnen werden.

Insbesondere zeichnet sich ein Potenzial mit Blick auf den Pendlerverkehr und die Verkehrsmittelkombination Bahn/Rad bei genauerer Betrachtung der Einstiegszahlen an

Schienenhaltepunkten ab. An Aachen Hauptbahnhof, Rothe Erde, Schanz und Westbahnhof stiegen 2019 täglich 19.955 Personen in den Nahverkehr ein (+4% gegenüber 2015 (19.165)).

Während die Einstiegszahlen im Regionalverkehr am Haupt- und am Westbahnhof seit 2015 konstant sind, ist die Einstiegszahl an den Haltepunkten Aachen-Schanz (+15%) und Aachen-Rothe Erde (+23%) zwischen 2015 und 2019 deutlich gestiegen.

An allen Bahnhöfen – bis auf den Hauptbahnhof (Fahrradstation) und Aachen-Eilendorf (Fahrradboxen) – fehlen gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten.

Schließsystem

Wie beschrieben zielen die geplanten Anlagen auf den weitergehenden Ausbau des öffentlich zugänglichen, gesicherten Fahrradabstellangebotes ab. Dabei muss ein reibungsloser Zugang bei dauerhafter (z. B. Anwohnende) sowie einmaliger Nutzung (z. B. Touristen*innen) gewährleistet werden. Um die Nutzung möglichst unkompliziert zu gestalten, soll auf ein automatisiertes, digitales Schließsystem zurückgegriffen werden. Dieses soll ein elektronisches Öffnen der Anlage sowie eine Online-Buchung der Abstellplätze über eine App bzw. einen RFID-Chip oder eine PIN-Nummer ermöglichen. Infrage kommende Buchungs- und Schließsysteme sind am Markt vorhanden und in anderen Städten bereits erprobt.

Der Einsatz des Buchungssystems soll mit Blick auf eine nutzerfreundliche Vereinheitlichung geprüft werden. So existieren derzeit Bestrebungen seitens des Verbandes Nahverkehr Rheinland (NVR), ein solches System zu etablieren. Im Juli 2020 wurde ein B+R Buchungs- und Zugangssystem ausgeschrieben. Gemeinsam mit dem System „DeinRadschloss“ im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) soll für den Kunden ein NRW-weites Angebot geschaffen werden. Stellplätze in verschließbaren Fahrradabstellanlagen sollen über eine zentrale Plattform buchbar sein.

Die APAG strebt einen Ausbau der gesicherten Radabstellanlagen in ihren Objekten an. Zudem verfolgt die APAG als Teil ihrer Strategie eine möglichst flächendeckende Versorgung der Objekte mit abschließbaren Fahrradabstellanlagen. Das Öffnen und Schließen der Anlagen (entweder geschlossene Räume mit einem zentralen Zugang oder einzelne jeweils abschließbare Bügel) erfolgt für registrierte Kunden*innen (Dauerkunden*innen) über ein elektronisches Schloss und einen "Mobility Key" (d.h. einen short range RFID-Chip bzw. Mifare DESFire EV1 Chip). Für ad-hoc Kunden*innen wird ebenfalls via NFC-Technologie die Möglichkeit der Einmalzahlung mit gängigen Giro- und Kreditkarten (Anmerkung: Karten müssen NFC-fähig sein) direkt an der Abstellanlage angedacht.

Für die hier geplanten Fahrradabstellanlagen wird zudem ein System mit elektronischem Schloss, einer API-Schnittstelle sowie eine Öffnung über einen PIN-Code und/oder RFID-Chip vorgeschlagen. Eine Kompatibilität des Buchungs- und Schließsystems mit dem System der APAG und dem NRW-weiten System wird verwaltungsseitig empfohlen.

3. Planung

Im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! sind insbesondere für den eng bebauten Innenstadtbereich kleinere, modulare Fahrradabstellanlagen vorgesehen, die kurzfristig umsetzbar

und für die Nutzenden einfach und unkompliziert zugänglich sind. Die Errichtung im öffentlichen Raum richtet sich maßgeblich nach den verfügbaren Flächen. Neben der Flächenverfügbarkeit spielen bereits erwähnte Standortfaktoren wie Schienenhaltepunkte, ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Erscheinung im Stadtbild sowie Verträglichkeit mit dem Stadtbild und indizierte Bedarfe eine wesentliche Rolle. Die Bedarfe können dabei aus der Betrachtung der angesprochenen Zielgruppen abgeleitet werden.

An ÖPNV-Verknüpfungspunkten stellen gesicherte Fahrradabstellanlagen einen wesentlichen Faktor für ein intermodales Mobilitätsverhalten dar. Im Quartier ermöglichen dafür vorgesehene Abstellanlagen Anwohnern*innen das Unterbringen von (hochwertigen) Pedelecs und erschließen somit auch Zielgruppen, die in Ermangelung von Abstellmöglichkeiten im privaten Raum die Nutzung eines elektrischen Fahrrades für z. B. das Pendeln nicht in Erwägung ziehen. Darüber hinaus bieten gesicherte Fahrradabstellanlagen Besuchenden, Kunden*innen oder Beschäftigten das zeitweise Unterbringen ihrer Fahrräder. Für die Errichtung der Anlagen kommen entsprechend der verschiedenen Nutzungsszenarien öffentliche sowie private Freiflächen oder auch Parkplätze infrage. Dabei unterliegen die Größe und Ausführung maßgeblich den Möglichkeiten am jeweiligen Standort.

(Modulare) Bauart und Begehbarkeit

In verschiedenen Städten (z. B. Hamburg, Düsseldorf, Leipzig) werden für eine gesicherte Fahrradabstellanlage mit ca. 10-16 Stellplätzen in etwa die Maße eines PKW-Stellplatzes zugrunde gelegt, um so im öffentlichen Raum verfügbare, attraktive Flächen als Abstellmöglichkeiten für Radfahrer*innen anbieten zu können.

Für Aachen bietet sich ein modulares System an, welches in seiner kleinsten Einheit einen PKW-Stellplatz abdeckt und je nach verfügbarer Fläche beliebig erweiterbar ist. Da Aachen kaum vorhandene bzw. nutzbare Freifläche hat, wird u.a. eine Umstrukturierung einiger PKW-Parkflächen zugunsten gesicherter Fahrradabstellanlagen als nötig erachtet. Insbesondere vor diesem Hintergrund ist ein modulares System empfehlenswert.

Entsprechend der standortspezifischen Anforderungen sollte der Zugriff entweder nicht begehbar über Schiebetüren oder begehbar mit entsprechenden Türen von der Verkehrsfläche aus geschehen.

Gegebenenfalls können auch Doppelstockparker zum Einsatz kommen, die eine bessere Flächenausnutzung ermöglichen. Mittels eines hydraulischen Hebe-Mechanismus könnten so Fahrräder/Pedelecs auf zwei Ebenen untergebracht werden. Die Anwendung einer solchen Lösung geht mit einer entsprechenden Gesamthöhe der Abstellanlage (ca. 2,80 bis 3,30 m) einher.

Die Gesamthöhe richtet sich maßgeblich nach der Begehbarkeit der Fahrradabstellanlage, welche insbesondere mit Blick auf stadtgestalterische Aspekte von Relevanz ist. Für eine Begehbarkeit müssen in „einfacher“ Ausführung ca. 2,80 m und im Falle eines Einsatzes von Doppelstockparkern ca. 3,30 m vorgesehen werden (vgl. Abb. 1). Begehbare Fahrradabstellanlagen benötigen eine geringere Verkehrsfläche außerhalb der Anlage und ermöglichen ein sicheres Ein- und Ausparken ohne Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs und auf ein Minimum reduzierte Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. auf dem Gehweg). Ausgehend von einem Mittelgang sind die Abstellplätze entsprechend beidseitig angeordnet.

Durch die Unterscheidung von begehbaren Fahrradabstellanlagen mit Mittelgang und nicht begehbaren mit Schiebetüren ist es möglich, die Abstellanlage je nach vorhandener Rangierfläche und der resultierenden Gesamthöhe zu planen.

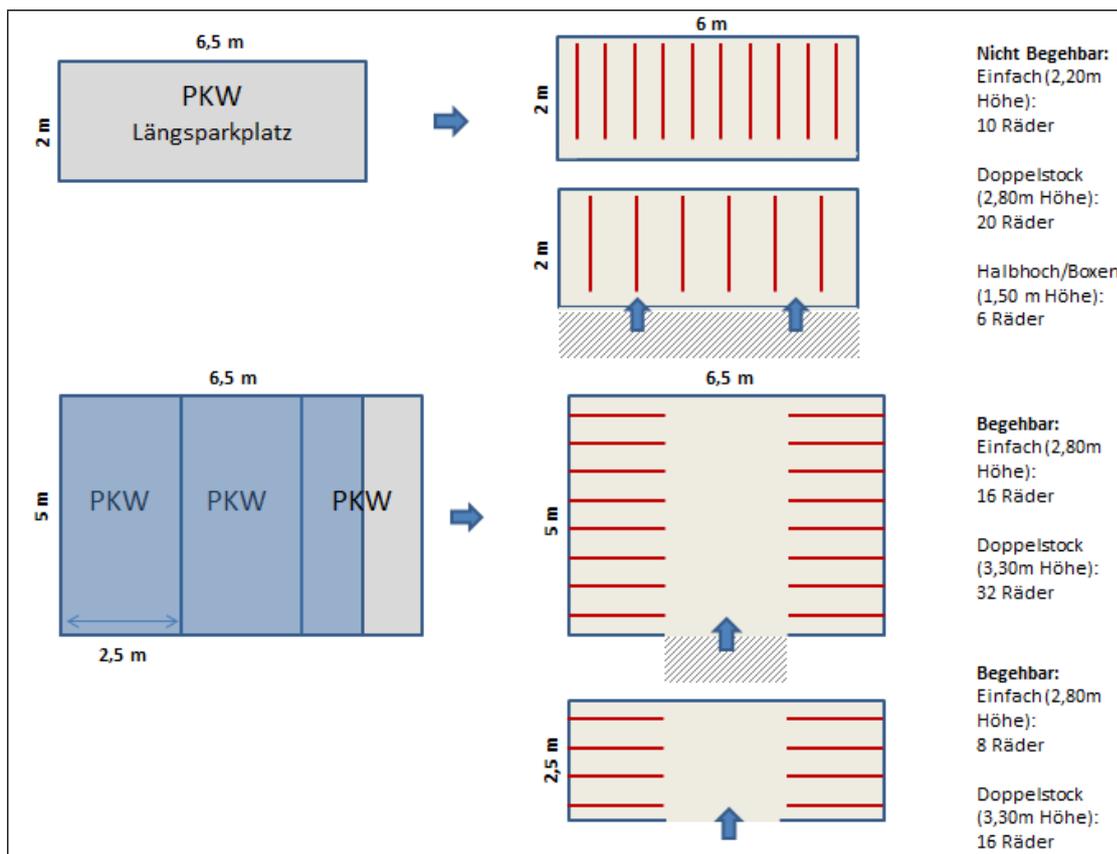


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Module

Gestalterische Aspekte

Die Module sollen von einheitlichem Erscheinungsbild sein, sich in Farbgebung und Design an das bestehende Stadtmobiliar anpassen und standortbezogenen Rahmenbedingungen genügen (z. B. dürfen Fenster von Wohnungen im Erdgeschoss nicht verdeckt werden). Eine Dachbegrünung wird insbesondere unter stadtgestalterischen und kleinklimatischen Aspekten in Betracht gezogen und für die Standorte individuell eruiert. Die Verkleidung bzw. Ausführung der Wände der Fahrradabstellanlage richtet sich nach den bereits adressierten Aspekten der Stadtgestaltung. Ausführungen sind in Holz, Metallgeflecht oder auch mit einem hohen Glasanteil möglich (vgl. Anlage 2). Empfehlenswert wäre insbesondere bei begehbbaren Anlagen ein hoher Glasanteil um eine leichte Anmutung im Stadtbild zu erhalten. Mögliche Beispiele von entsprechenden Fahrradabstellanlagen sind Anlage 2 zu entnehmen.

Zu integrierende Oberlichter ermöglichen eine gute Tagesausleuchtung. Entsprechende (LED-) Beleuchtungselemente außen sowie innen sorgen für eine Ausleuchtung bei Nacht und beugen der Entstehung von „Angsträumen“ vor. An geeigneten Standorten, z. B. in Marktnähe oder an Bahnhaltspunkten, können Stellplätze zudem mit einer Lademöglichkeit versehen werden.

Der Zugang zu den Fahrradabstellanlagen soll über ein digitales Zugangssystem erfolgen. Die Stromversorgung der Anlagen erfolgt jeweils über einen eigenen Netzanschluss inkl. Stromzähler. Zudem werden die Aspekte Verkehrssicherheit sowie Stadtgestaltung bei allen Anlagen und Berücksichtigung der standortspezifischen Gegebenheiten einbezogen.

Standortbestimmung und Prüfvorgang

Im Rahmen des Projektes #AachenMooVe! sind bis Ende September 2022 bis zu vierzehn öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen zu errichten.

Bei der Identifikation geeigneter Standorte werden vor allem verfügbare Flächen in Innenstadt- und Bahnhofsnähe aber auch in dicht bebauten Wohngebieten wie z. B. dem Frankenberger Viertel und Burtscheid untersucht. Für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen kommen dabei Standorte sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privaten Flächen in Betracht. Insbesondere das Frankenberger Viertel ist durch seinen hohen Anteil an Altbauten ohne ebenerdigen Zugang zu Abstellflächen für Fahrräder und E-Bikes gekennzeichnet. Mit Blick auf die Bedarfe für ein erweitertes Angebot für sicheres Fahrradparken werden im Rahmen der Standortplanung auch die über das Meldeportal für Fahrradbügel der Stadt Aachen getätigten Eingaben der Bürger*Innen berücksichtigt. Auch soll die perspektivische Umsetzung der hier beschriebenen Fahrradabstellanlagen unter Berücksichtigung des derzeit in der Bearbeitung befindlichen Fahrradabstellkonzeptes geschehen. Neben der Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie der Verortung auf privaten Flächen werden zudem Möglichkeiten zur Einrichtung gesicherter und öffentlich zugänglicher Stellplätze in Parkhäusern eruiert. Die Verwaltung befindet sich diesbezüglich im Austausch mit der APAG. So könnte ein Teil der für den öffentlichen Raum vorgesehenen Abstellanlagen in (Auto-)Parkhäusern realisiert werden. Dies wäre insbesondere vor dem Hintergrund einer begrenzten Flächenverfügbarkeit in der Innenstadt von Vorteil.

Der Prüfvorgang im Nachgang der bedarfsorientierten Identifikation möglicher Standorte umfasst eine Machbarkeitsprüfung unter Einbeziehung verschiedener kommunaler und nicht-kommunaler Akteure. Die Machbarkeitsprüfung wird durchgeführt mit Blick auf bauliche Aspekte (FB61/200 – Verbindliche Bauleitplanung und Bauberatung, FB63 – Bauaufsicht sowie FB61/700 – Straßenplanung und -bau, Koordinierungsstelle Abwasser), verkehrsrechtliche Aspekte (FB61/400) – Straßenverkehr und Sondernutzungen), Stadtgestaltung (FB61/500 – Stadterneuerung und Stadtgestaltung), Denkmalpflege und Welterbe (FB61/600 – Denkmalpflege), Umweltaspekte (FB36 – Klima und Umwelt), Recht (FB30 – Rechts- und Versicherungsamt), Versorgungsinfrastruktur (Regionetz) sowie an Bahnhaltdepunkten entsprechende Organisationseinheiten der Deutschen Bahn.

Abhängig von verfügbaren Freiflächen und den damit verbundenen Eigentumsverhältnissen werden weitere Akteure in die Machbarkeitsprüfung einbezogen. Dazu zählen die jeweiligen Eigentümer. Für Flächen im städtischen Eigentum umfasst die Machbarkeitsprüfung daher auch das städtische Gebäudemanagement (E26) sowie das Immobilienmanagement (FB23).

Für zwei Standorte wurde die beschriebene Machbarkeitsprüfung durchlaufen. Die Standorte „**Bahnhof Schanz**“ und „**Brabantstraße**“ sind als „realisierbar“ aus dieser hervorgegangen. Eine detailliertere Darstellung dieser Standorte ist im Nachfolgenden zu finden. Für weitere Standorte ist die Machbarkeitsprüfung noch nicht abgeschlossen, bzw. wird kontinuierlich fortgesetzt.

Hinsichtlich eines möglichen Standortes in der **Judengasse** ist die Machbarkeitsprüfung fortgeschritten. Hier steht eine abschließende Bewertung der Versorgungsinfrastruktur aus. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sieht der aktuelle Planungsstand eine nicht begehbare Fahrradabstellanlage vor.

Anknüpfend an die politischen Beratung mit Blick auf das Fahrradparken „**Im Johannistal**“ (vgl. Sitzung Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 15.05.2019, Vorlage - FB 61/1186/WP17) wurde der Standort in die Machbarkeitsprüfung zu den in dieser Vorlage beschriebenen, gesicherten Fahrradabstellanlagen aufgenommen. Eine Realisierung über das Projekt #AachenMooVe! wird grundsätzlich als möglich bewertet.

Die Verwaltung knüpft derzeit mit Blick auf die aktuellen Rahmenbedingungen für die Errichtung einer Fahrradabstellanlage über das Projekt #AachenMooVe! an die Kontaktaufnahme mit Eigentümern privater Flächen im Gebiet „Im Johannistal“ an und prüft zudem infrage kommende Flächen im öffentlichen Raum.

Am Standort **Rothe Erde** wäre eine aufgeständerte Lösung am vorhandenen P+R Parkplatz ohne Verlust von Parkraum für PKW denkbar. Hier könnte eine Radabstellanlage mit Ständerbauweise und Rampe über einem Teil der vorhandenen PKW-Parkplätze, im vorderen Bereich der Bahnanlage, installiert werden. In diesem Bereich befinden sich zudem eine Velocity-Station sowie eine Cambio-Carsharing Station in unmittelbarer Nähe.

Die Nutzung der leerstehenden Bahnbögen im Besitz der Deutschen Bahn unterhalb der Schienen wird nicht weiter betrachtet. Nach Auskunft der DB ist die Nutzung der Hallen nicht umsetzbar da hier ein erheblicher Sanierungsbedarf besteht. Die bisherigen Überlegungen werden im Gesamtkontext des aktuellen Prüfauftrags zur Parksituation am Standort Rothe Erde vor dem Hintergrund der perspektivischen Umgestaltung der Bismarckstraße weitergehend überarbeitet.

Die Standorte **Pontdriesch** und **Westbahnhof** befinden sich ebenfalls noch in der eingehenden Prüfung städtebaulicher und naturschutzfachlicher Aspekte. Für das Thema Fahrradparken am Standort Hauptbahnhof wird zur gegebenen Zeit eine separate Vorlage erstellt.

Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen, die weiteren Standorte zeitnah und nach erfolgreicher Machbarkeitsprüfung zur politischen Beratung vorzulegen.

Standorte in der Übersicht:

In der nachfolgenden Auflistung sind Standorte zusammengefasst, welche sich bereits in der Machbarkeitsprüfung befinden oder für die eine Machbarkeitsprüfung bereits durchlaufen wurde. Davon befinden sich die Standorte Brabantstraße, Judengasse, Bahnhof Rothe Erde, Pontdriesch, Westbahnhof sowie ggf. „Im Johannistal“ im öffentlichen Raum. Für einen weiteren Standort im öffentlichen Raum (Bismarckstraße) wird aktuell eine initiale Standortprüfung durchgeführt. Im Rahmen des Prozesses werden in Rücksprache mit den beschriebenen, involvierten Akteuren kontinuierlich weitere Standorte identifiziert.

Machbarkeitsprüfung

	Initial	fortlaufend	abgeschlossen
Bahnhof Schanz*	Machbarkeitsprüfung abgeschlossen		
Brabantstraße	Machbarkeitsprüfung abgeschlossen		
Judengasse	Abschließende Bewertung der Versorgungsinfrastruktur		
Pontdriesch	Prüfung städtebaulicher und naturschutzfachlicher Aspekte		
Westbahnhof	Prüfung städtebaulicher und naturschutzfachlicher Aspekte		
Bf Aachen Rothe Erde	Skizze zur Ausführung der Abstellanlage liegt vor, weitergehende Bewertung vor dem Hintergrund Umgestaltung Bismarckstraße		
Im Johannistal	Standortbestimmung in der Finalisierung, Prüfung steht aus		
Bismarckstraße/Neumarkt	Standortbestimmung vor dem Hintergrund der perspektivischen Umgestaltung der Bismarckstraße		

*nicht-öffentlicher Raum

Standorte mit abgeschlossener Machbarkeitsprüfung

Standort Bahnhof Schanz (nicht-öffentlicher Raum)

Am Bahnhof Schanz wurden 2019 täglich 2.007 Einsteiger in die Bahn verzeichnet (s.o.).

Auf einer städtischen Fläche, die derzeit der Turnhalle zugeordnet ist, sollen 3 PKW-Stellplätze entfallen und diese über den Gehweg zum Bahnsteig öffentlich zugänglich gemacht werden. Dafür soll das dort vorhandene Gelände, welches sich im Besitz der Deutschen Bahn befindet, für den Zugang zur Abstellanlage durchbrochen werden. Hier eignet sich eine begehbare Abstellanlage in Doppelstockvariante, da so die Fußgänger beim Ein- und Ausparken der Räder nicht behindert werden. Es würden 32 Abstellplätze geschaffen werden.

Bis dato verfügt der Standort Bf Schanz über 48 Radbügel und eine ausgelastete überdachte Radabstellanlage, welche sich an der Haltestelle Aachen Schanz (Vaalser Straße) befindet.

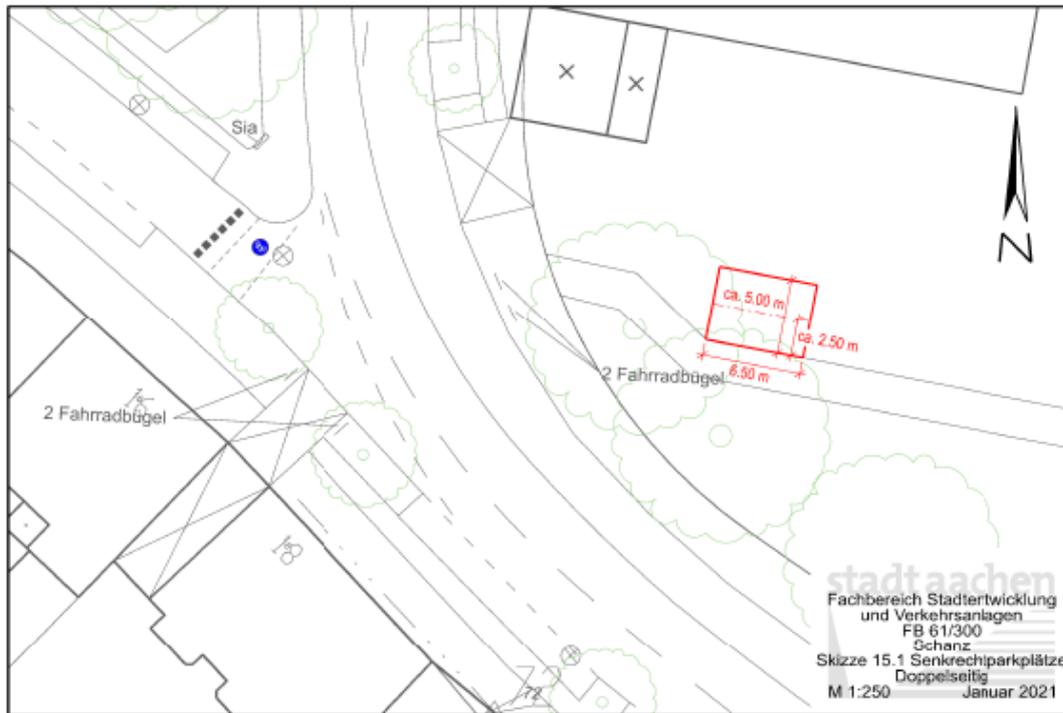


Abbildung 2: Skizze Standort Bahnhof Schanz (32 Stellplätze)

Standort Brabantstraße

Im Frankenberger Viertel existiert wie bereits beschrieben ein großer Bedarf für das gesicherte Fahrradabstellen. Bei der konkreten Standortprüfung stellt sich die Nutzung der Grünzüge in der Oppenhoffallee sowie der Viktoriaallee aus unterschiedlichen Gründen als nicht machbar heraus. Insbesondere die Bestandsbäume mit ihrem umfangreichen Wurzelwerk lassen einen Einbau nicht zu. Bürgermeldungen telefonischer Art und ebenfalls Gespräche mit Bürger*innen bei Standortbegehungen unterstrichen die Notwendigkeit in diesem Bereich des Frankenberger Viertels ebenerdig zugängliche und gesicherte Anlagen für das Fahrradparken zu errichten. In der Brabantstraße wurde eine geeignete Fläche für eine gesicherte Fahrradabstellanlage identifiziert.

Auf Höhe des Spielplatzes Luisenstraße befinden sich beidseits Fahrbahnrandparken. Auf der Seite zum Spielplatz kann ein ca. 6,50 m langer Längs-PKW-Stellplatz in eine halbhohe Fahrradabstellanlage mit ca. 10 Stellplätzen oder Fahrradboxen umgewandelt werden. Die Anlage wurde mit einer Länge von 6,00 m gewählt, um zusätzliche Rangierfläche auf einer Länge von 50 cm für davor ein- bzw. ausparkende PKW zu gewährleisten. Aus Verkehrssicherheitsgründen nötige Absicherungen der Anlage werden installiert.

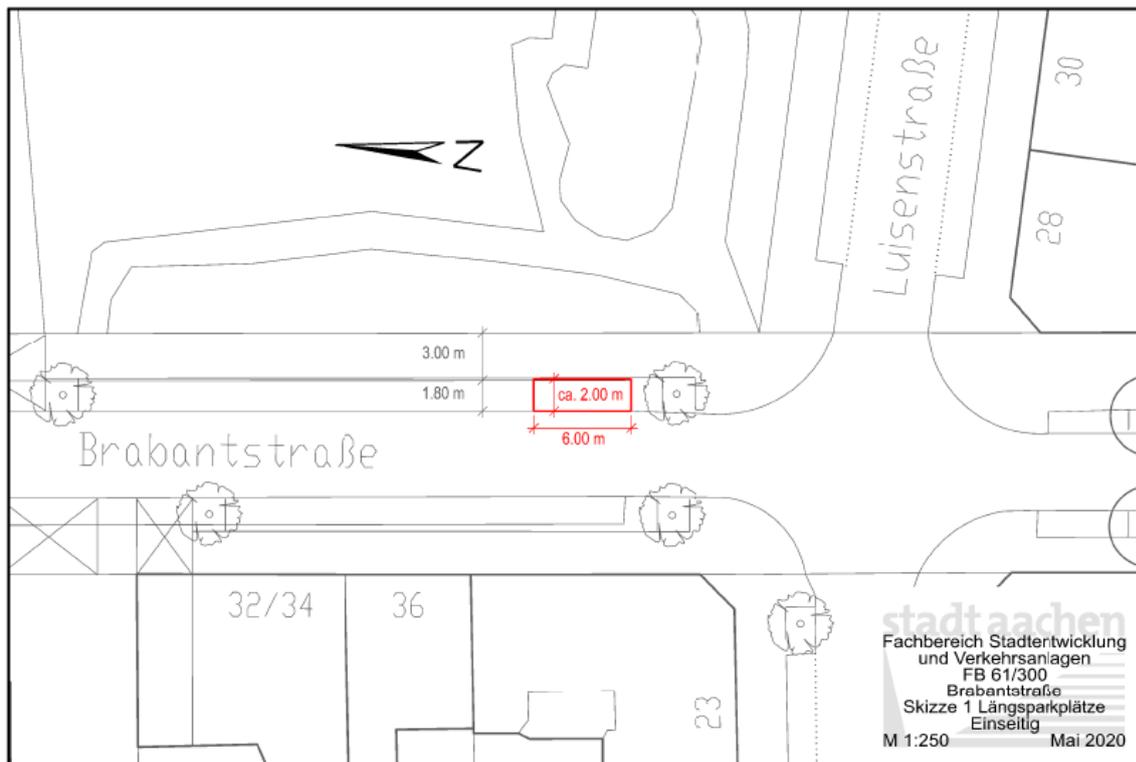


Abbildung 3: Skizze Standort Brabantstraße

Bewirtschaftung der Fahrradabstellanlagen

Eine gute Akzeptanz und Nutzung der neu zu errichtenden Fahrradabstellanlagen ergeben sich aus geringen Kosten für die Nutzenden, einbruchssichere Ausführung und ein sauberes Erscheinungsbild. Für den Betrieb der Fahrradabstellanlagen soll ein externes Unternehmen gefunden werden, das sich um die Reinigung der Anlagen, die Wartung und Instandhaltung, sowie um die Behebung technischer Probleme an den Standorten kümmert. Die Vergabe der Abstellplätze an die Nutzenden soll hier ebenfalls zentral geregelt werden. Eigentümer der Anlagen bleibt jedoch die Stadt Aachen. Zudem werden sämtliche Rahmenbedingungen vertraglich zwischen der Stadt Aachen und dem Betreiber festgehalten.

Die Buchung der Fahrradabstellplätze soll über ein Online-Buchungssystem erfolgen, in dem Nutzende nach einmaliger Registrierung Stellplätze an allen verfügbaren Standorten in Aachen bzw. an alle an das System angeschlossenen Anlagen auch außerhalb von Aachen buchen kann. Das Buchungssystem soll dabei verfügbare freie und belegte Plätze anzeigen und die Auswahl eines entsprechenden Stellplatzes ermöglichen. Die Zahlung der Nutzergebühr soll ebenfalls über die Buchungsplattform mithilfe von hinterlegten Zahlungsmethoden erfolgen. Für technische Probleme in Bezug auf die Buchung soll der/die Anbieter*in der Buchungsplattform eine Hotline zur Verfügung stellen.

Hinsichtlich der Nutzungsgebühren sollen diese möglichst mit Blick auf eine Deckung der laufenden Kosten für die Buchungs- und Zahlungsabwicklung gestaltet werden. Eine konkrete Festlegung der Tarife soll in Abstimmung mit der APAG und unter Berücksichtigung aktueller Referenzwerte vergleichbarer Angebote in Nordrhein-Westfalen erfolgen.

Die Recherche zeigt, dass die Tarife für gesichertes Fahrradparken in Deutschland in der Regel bei ca. 1 EUR pro Tag liegen. Im durch den Verkehrsverbund Rhein–Ruhr (VRR) genutzten System "DeinRadschloss" liegt der Tarif für Sammelschließanlagen i.d.R. bei 1 EUR/Tag bzw. 5 EUR/Woche und 10EUR/Monat oder 70 EUR/Jahr.

Die APAG erhebt für die angebotenen Fahrradabstellanlagen aktuell 2 EUR/Tag. Vor der Festlegung der Tarife für die im Rahmen von #AachenMooVe! errichteten Fahrradabstellanlagen wird gemeinsam mit der APAG eine Preisstrategie definiert, so dass das System von den Nutzern als einheitliches Angebot wahrgenommen werden kann.

Die Stadt Aachen bewirbt die Angebote der Abstellanlagen mit entsprechenden Kommunikationsmaßnahmen über die der Stadt Aachen zur Verfügung stehenden Kommunikationsmaßnahmen. Zusätzlich findet das Thema gesichertes Fahrradparken in der Kampagnenarbeit in Rahmen des Förderprojekts #AachenMooVe! Berücksichtigung.

Werbemaßnahmen können über verschiedenen Medien erfolgen wie z. B. City-Light-Plakate, Flagpoles, der städtische Online-Auftritt (Website sowie soziale Medien). Die Kosten für eine erste Bewerbung werden auf ca.2.000 € geschätzt.

Die Finanzierung der Werbemaßnahmen würde über das Projekt #AachenMooVe! abgewickelt werden.

4. Kosten & Finanzierung

Für die Errichtung der gesicherten Fahrradabstellanlagen ist überschlägig mit Kosten in Höhe von bis zu 660.000 EUR zu rechnen. Die Maßnahme ist zu 80% förderfähig über das o.a. Förderprogramm. Ausreichende Mittel sind vorbehaltlich der Rechtskraft im Haushalt eingeplant unter PSP-Element 5-120201-900-02100-900-1/4-120201-982-6 Mobilitätsstationen (KKS) und unter dem PSP-Element 5-120201-900-02000-900-1/4-120201-981-8 Mobilitätsmanagement (KKS).

Der Betrieb der Anlagen sowie die Buchung von Fahrradabstellplätzen sollen extern beauftragt werden. Entsprechende Mittel sind ab der Fertigstellung (2022) in den Haushalt einzustellen. Es ist davon auszugehen, dass die Erträge aus der Vermietung die entsprechenden Aufwendungen decken.

5. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss über das vorliegende Konzept steht die Ausschreibung der zu errichtenden Anlagen an. Es ist beabsichtigt, zum Ende des Jahres mit der Errichtung der ersten Anlagen zu beginnen.

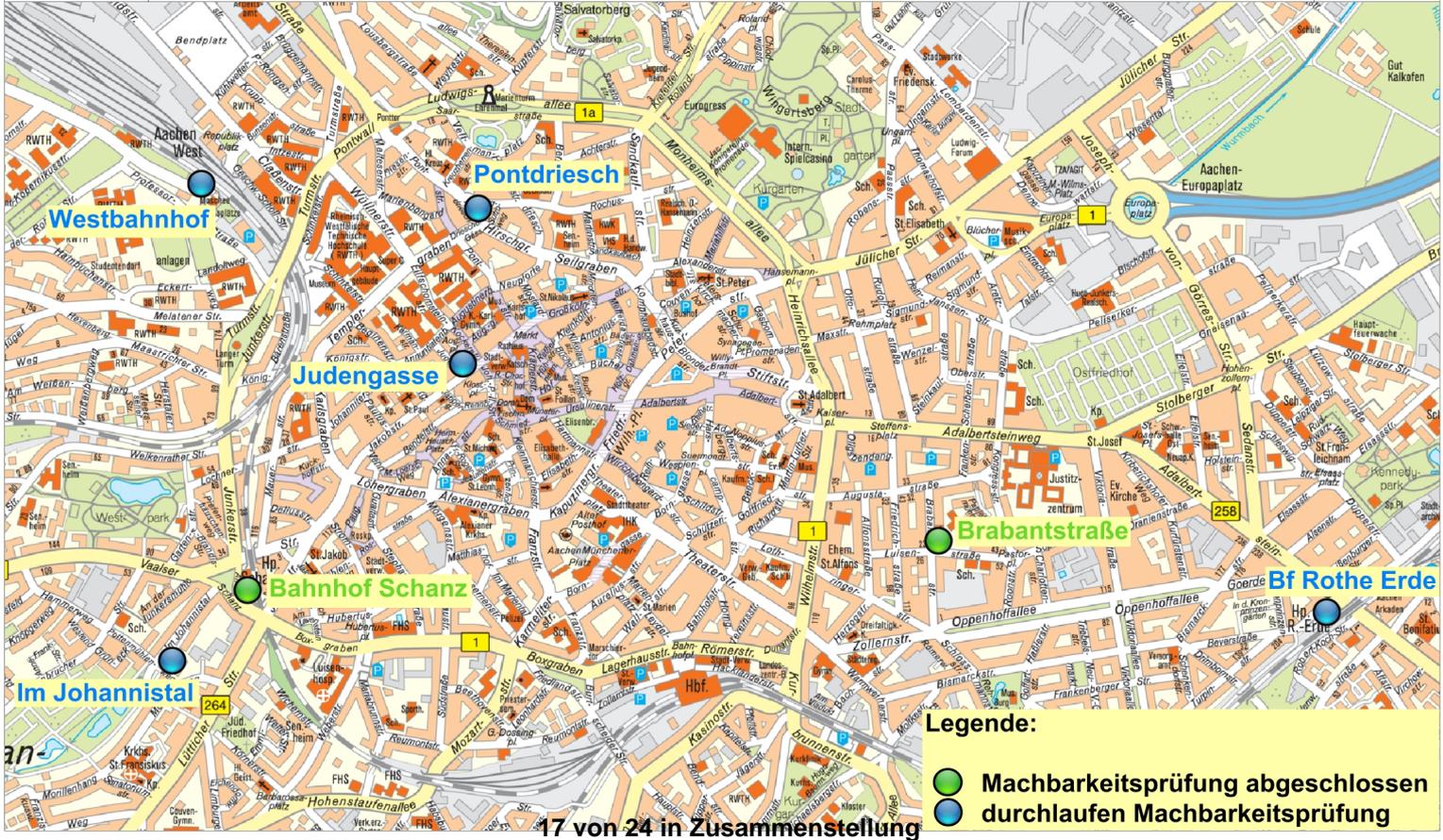
Nach der Errichtung der ersten Fahrradabstellanlage werden die Bürger*innen in einer Informationskampagne über die Standorte, Buchungsmöglichkeiten und die Preisstruktur für die Fahrradabstellanlagen informiert. Dabei sollen auch Gutscheine und Testaktionen für Anwohner*innen oder Berufstätige im Umfeld der Fahrradabstellanlagen angeboten werden. Abhängig von den Erfahrungen mit den ersten Fahrradabstellanlagen werden bei der Ausweitung auf weitere Standorte die Eingaben von Bürger*innen berücksichtigt.

Eine Befragung unter den Nutzenden der gebauten Fahrradabstellanlagen ist ebenfalls geplant. Mit der Errichtung der Fahrradabstellanlagen kann nach erfolgreicher Ausschreibung Ende 2021/Anfang 2022 begonnen werden.

Anlage/n:

Anlage 1: Standorte (geplant/in Prüfung)

Anlage 2: Referenzanlagen anderer Städte und Skizzen



Legende:

- Machbarkeitsprüfung abgeschlossen
- durchlaufen Machbarkeitsprüfung

17 von 24 in Zusammenstellung

Referenzanlagen anderer Städte

Hamburg



<https://www.hamburg.de/services-rund-ums-fahrrad/4128764/bike-and-ride-in-hamburg/>

- + nicht begehbar
- + Lochblech
- + Doppelstockparker
- + 20 Stellplätze

Referenzanlagen anderer Städte

Stuttgart



- + nicht begehbar
- + Lochblech
- + Doppelstockparker
- + 40 Stellplätze

<https://www.kienzler.com/de/unternehmen/aktuelles/aktuell-detail/date//12/2019/article/erste-mobile-fahrrad-sammelgarage/>



Referenzanlagen anderer Städte

Stuttgart



- + nicht begehbar
- + Doppelstockparker
- + inkl. Sitzfläche im Außenbereich
- + 40 Stellplätze



Referenzanlagen anderer Städte

Schwerte



- + begehbar
- + Gitter und Glas
- + Doppelstockparker
- + ca. 40 Stellplätze



https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Rad_Bike-Ride_Leitfaden_191115.pdf

Referenzanlagen anderer Städte

Göppingen

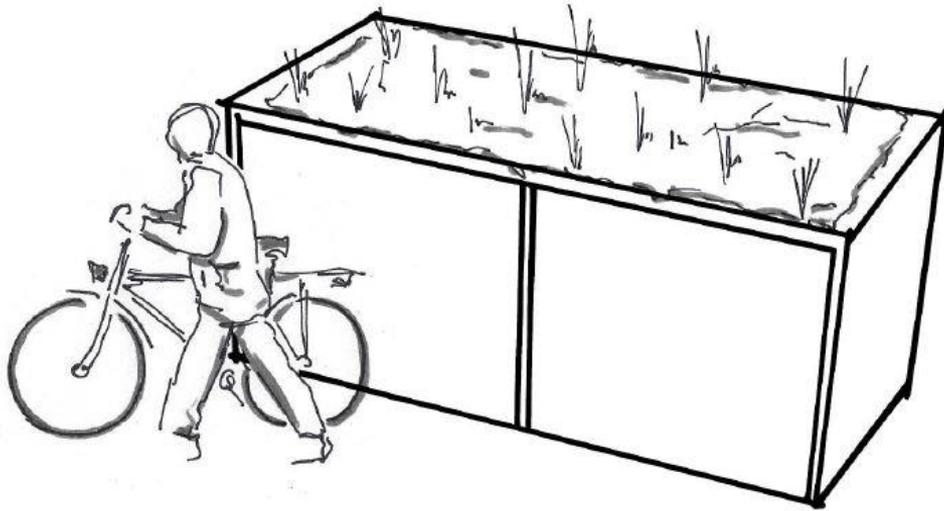


<https://biktec.com/referenzen/>

- + begehbar
- + Glas und Holz
- + kein Doppelstockparker
- + ca. 40 Stellplätze



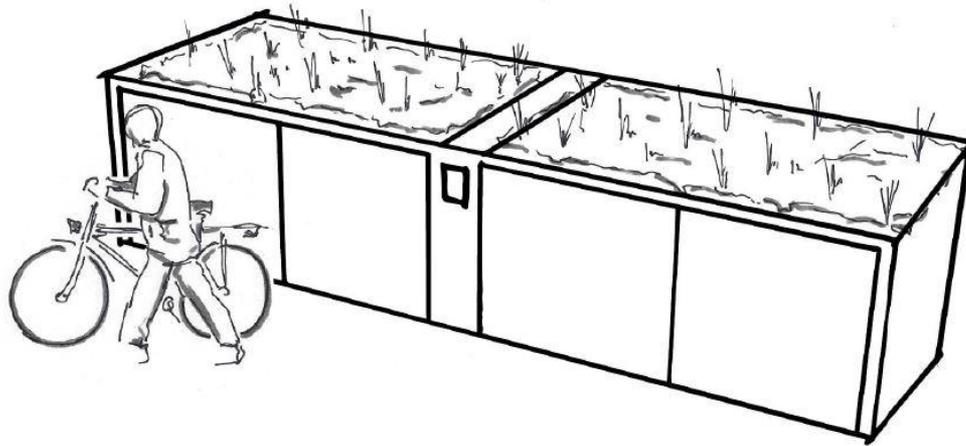
Skizzen



- + nicht begehbar
- + Grünbedachung
- + 6 Stellplätze



Skizzen



- + nicht begehbar
- + Grünbedachung
- + 12 Stellplätze

