

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0256/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 07.10.2021
		Verfasser/in: FB 61/ 300
Fahrradabstellkonzept – Ergebnisse des Gutachtens und weiteres Vorgehen		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.10.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
11.11.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zu den Ergebnissen des Fahrradabstellgutachtens zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zu den Ergebnissen des Fahrradabstellkonzeptes zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

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>

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>

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 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:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)

	nicht
	nicht bekannt

Erläuterungen:

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 Radfahrende eine Grundvoraussetzung zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad. Die zunehmende Attraktivität des Radfahrens durch hochwertige 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.

Mit dem Bestreben hin zur Mobilitätswende und dem damit verbundenen Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad, hat sich die Stadt Aachen verpflichtet, den Radverkehr zu stärken. Hierzu gehört auch der Ausbau der Abstellanlagen für Fahrräder im gesamten Stadtgebiet und an Verknüpfungspunkten, wie z.B. Bushaltestellen.

Der Rat der Stadt Aachen hat am 06.11.2019 mehrheitlich die Ziele des Radentscheides beschlossen. Das Ziel 5 c) des Radentscheides besagt, dass bis zum Ende des Jahres 2027, je 5.000 Plätze an Fahrradbügeln außerhalb, sowie innerhalb des Alleenringes geschaffen werden sollen. Hinzu kommen 2.500 Plätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen sowie 2.500 überdachte und beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen.

Im Zuge des Luftreinhalteplans 2015 wurde erstmalig vorgeschlagen, ein Gesamtkonzept für das Fahrradparken in der Stadt Aachen zu entwickeln. Am 12.09.2019 entschied der Mobilitätsausschuss ein detailliertes Fahrradabstellkonzept durch ein externes Büro erarbeiten zu lassen. Nach einer Ausschreibung der Leistungen erhielt das Büro verkehrskonzept, Aachen in Zusammenarbeit mit dem Planerbüro Südstadt, Köln den Zuschlag. Über das Vorgehen der Büros, sowie die Ergebnisse wird im Folgenden berichtet.

Die Gutachter werden die Ergebnisse des Gutachtens im Ausschuss im Rahmen einer Präsentation vorstellen.

Vorgehensweise

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Gebiet innerhalb des Alleenringes, inklusive den Bereichen Claßenstraße, Intzestraße und den Vorbereich der Hauptmensa. Hinzu kommen Teile Burtscheids und Teile des Frankenberger Viertels. Ebenfalls Teil der Untersuchung waren die Ausfallstraßen, die Radvorrangrouten innerhalb des genannten Gebietes, die fünf Bahnhaltedpunkte Aachens, die P+R Plätze, wesentliche Bushaltestellen mit Verknüpfungsrelevanz, sowie CarSharing - Stationen.

Auf Basis mehrerer Begehungen des Untersuchungsraumes wurde das öffentliche Angebot an Fahrradabstellanlagen sowie deren Auslastung erfasst. Gleichzeitig erfolgte die Einteilung der jeweiligen Straßenabschnitte in Nutzungskategorien, unterschieden nach Wohnnutzung; Mischnutzung, Einzelhandel, u.a. Die Bestandserhebung erfolgte mehrfach zu unterschiedlichen Tageszeiten. Erfasst wurden neben den Fahrrädern an bestehenden Fahrradbügeln zudem frei abgestellte Fahrräder im öffentlichen Raum, z.B. an Laternen, Verkehrsschildern oder Kellerfenstern. Sowohl die an Abstellanlagen angeschlossenen, als auch die frei abgestellten Fahrräder wurden in einem geographischen Informationssystem aufgenommen und eine genaue Verortung kartographisch dargestellt.

Die Bedarfsabschätzung beinhaltete ebenfalls die nicht sichtbaren Bedarfe der Bewohner*innen. Dabei wurde die Einwohnerdaten der einzelnen Blöcke und die Stellplatzsatzung der Stadt Aachen

berücksichtigt. Ein weiterer Baustein der Bedarfsabschätzung war das Meldeportal „Radbügel für Aachen“, in dem Bürger*innen im Zeitraum von Mitte April 2020 bis Ende August 2020 einen Bedarf an neuen Fahrradabstellanlagen melden konnten. Des Weiteren wurde auch die Straßenraumnutzung und die Bedarfe der Hochschulen berücksichtigt.

Ergebnisse

Im Folgenden werden wesentliche Ergebnisse des Gutachtens vorgestellt. Eine umfassendere Darstellung wird im Mobilitätsausschuss durch die Präsentation der beauftragten Gutachter erfolgen.

Fahrrad-Abstellbedarfe

Um sich der Frage zu nähern, welche und wie viele Abstellanlagen wo benötigt werden, wurden im Rahmen des Konzeptes unterschiedliche Aspekte und Bedarfe berücksichtigt:

- Erhebungsdaten abgestellter Fahrräder
- Online-Portal „Radbügel für Aachen“
- Bedarf der Anwohner*innen
- Bedarf der Hochschule
- Sonstige Bedarfe (Einzelhandel, Dienstleistungen)

Insgesamt wird von einem Mehrbedarf von 4.674 Abstellanlagen ausgegangen. Der zusätzliche Bedarf durch den Faktor „Wohnen“ liegt bei 3.535 neuen Abstellanlagen, durch die Hochschule wurde ein zusätzlicher Bedarf von 1.050 Abstellanlagen ermittelt. Die restlichen 89 zusätzlichen Abstellanlagen ergeben sich aus sonstigen Bedarfen (Einzelhandel, etc.)

Beispielhaft ist in der folgenden Tabelle der zusätzliche Bedarf in Höhe von über 3.500 Fahrradabstellmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet, alleine durch den Faktor „Wohnen“ dargestellt (Tabelle1). Bei der Abschätzung wurden die Einwohnerdaten der einzelnen Blöcke, die Anteile von Gebäuden ohne Möglichkeit des ebenerdigen Abstellens von Fahrrädern und Ansätze aus der Stellplatzsättigung der Stadt Aachen herangezogen um den Bedarf von Bewohner*innen an Abstellanlagen abzuschätzen.

	Vorhandene Abstellmöglichkeiten im Straßenraum	Zusätzlicher Bedarf (Wohnen)	
Innenstadt-Mitte	1.383	636	+ 46%
Innenstadt-Nord	575	229	+ 40%
Innenstadt-Nordost	220	121	+ 55%
Innenstadt-Ost	813	395	+ 49%
Innenstadt-Südost	378	329	+ 87%
Innenstadt-Süd	449	532	+ 118%
Innenstadt-Südwest	269	121	+ 45%
Innenstadt-Nordwest	1.193	42	+ 4%
Innenstadt-Gesamt	5.280	2.405	+ 46%

Burtscheid	392	454	+ 116%
Frankenberger Viertel	635	676	+ 106%
Gesamt	6.307	3.535	+ 56%

Tab.1 Zusätzliche Bedarfe an Abstellanlagen durch Wohnen

Bei den zusätzlichen Bedarfen an Hochschulen wurde angenommen, dass für jeden vierten Sitzplatz in einem Hörsaal oder Seminargebäude ein Abstellplatz für ein Fahrrad erforderlich ist. Der Gutachter ermittelt daraus einen Zielwert von 3.570 Abstellplätzen im Hochschulbereich. Da sich bereits 2.520 Abstellmöglichkeiten an den entsprechenden Gebäuden befinden, ergibt sich hier ein Mehrbedarf von 1.050 Abstellplätzen.

Weitere Erläuterungen zur Bedarfsermittlung werden im Rahmen der Präsentation durch das Planungsbüro dargestellt.

Planungskriterien

Die Ansprüche der Fußgänger*innen dürfen beim Aufstellen von Fahrradbügeln nicht eingeschränkt werden. Dies gilt ebenso im Bereich von Bushaltestellen, bei denen Ein- und Ausstiege der Fahrgäste störungsfrei durchgeführt werden müssen. Wo im Seitenraum nicht ausreichend Platz für das Aufstellen von Fahrradbügeln vorhanden ist, wird die Umwandlung eines Pkw Parkstandes vorgenommen. Zudem wird differenziert zwischen Kurzzeit-Fahrradparken und Langzeit-Fahrradparken. Kurzzeit-Parker*innen benötigen einen Abstellplatz möglichst nah am Ziel, während bei Langzeit-Parker*innen der Wunsch nach einem witterungsgeschützten, sicheren Abstellplatz wächst. Hierfür wird unter Umständen auch ein längerer Weg in Kauf genommen.

Standortvorschläge

Im Rahmen des Gutachtens wurden Standortvorschläge für verschiedene Arten von Abstellanlagen erarbeitet.

Fahrradbügel stellen eine verhältnismäßig kostengünstige und flexible Lösung dar und können beispielsweise anstelle von Pollern aufgestellt werden, auch um unzulässiges Parken zu unterbinden. Qualitativ hochwertig sind kleine Fahrradhäuser, die in ihren Abmessungen, denen eines Parkstandes entsprechen. Praktiziert wird dieses Vorgehen bereits in einigen niederländischen Städten. Aufgestellt werden die Fahrradhäuser unter Berücksichtigung freizuhaltenen Sichtdreiecke im Bereich vor oder hinter Einfahrten, da dort die zusätzlich benötigte Rangierfläche bereits gegeben ist. Auch auf Senkrecht- oder Schrägparkständen können sie zum Einsatz kommen sowie im Alleebereich (gegebenenfalls Oppenhoffallee oder Viktoriaallee). Die Belange des Baumschutzes sind hierbei zu beachten.

Fahrrad-Sammelgaragen benötigen deutlich mehr Fläche und sind aufwendiger zu installieren. Daher eignen sich nur wenige Flächen zum Aufstellen.

Parkhäuser und Ladenlokale

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen 15 Parkhäuser. Diese können potenziell auch dem Fahrradparken dienen. Die Rücksprache mit verschiedenen Anbietern ergab, dass einige Anbieter an einer Erweiterung ihrer Dienstleistungen durch das Fahrradparken interessiert sind. Im Rahmen des Förderprojektes #AachenMoove! wird in ausgewählten Parkhäusern der APAG künftig Fahrradparken

angeboten. Wichtig ist dabei ein einheitliches Buchungssystem, dass in allen Fahrradparkhäusern, allen Parkhäusern, als auch im Straßenraum, gleich ist. Nur durch eine leichte Bedienung, Buchung und Abrechnung kann das gesicherte Fahrradparken erfolgreich betrieben werden.

Leerstehende Ladenlokale werden ebenfalls als Möglichkeit für das Fahrradparken genannt. Im Regelfall stehen Ladenlokale häufig nur für einen begrenzten, oftmals kurzen Zeitraum, zur Verfügung und können somit nur temporär als Fahrradparkmöglichkeit genutzt werden. Hinzu kommt, dass ein Betreiber gefunden werden muss, der zu Anfang Investitionen (Fahrradständer, Personal. Etc.) tätigen muss. Leerstehende Ladenlokale sind in diesem Fall aus den genannten Gründen eher weniger geeignet.

Bei einer dauerhaften Umnutzung von Ladenlokalen wäre im Einzelfall ein Betreibermodell zu prüfen.

Bahnhöfe

An Bahnhöfen stellen attraktive, gut gestaltete und gesicherte Fahrradabstellanlagen einen wesentlichen Faktor für ein intermodales Mobilitätsverhalten dar und können zur Aktivierung noch vorhandener Potenziale des Umstieges beitragen. Auf Grund der in der Regel längeren Parkdauer, sollte ein entsprechender Anteil der Abstellanlagen überwacht und überdacht sein.

An den fünf Bahnhöfen in Aachen existieren bereits Planungen, die im Rahmen von grundsätzlichen Überplanungen berücksichtigt werden.

Weitere Verknüpfungspunkte und Mobilstationen

Bike+Ride-Anlagen (B+R) sind vor allem im Süden und Norden der Stadt eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV. Auch der Ausbau von Mobilstationen ist wichtig, um einen einfachen Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln gewährleisten zu können. Bestehende Park+Ride-Anlagen (P+R) können zu Mobilstationen ausgebaut werden. Dort könnte künftig nicht nur der Umstieg zwischen Pkw und ÖPNV, sondern auch der Umstieg zwischen Fahrrad und ÖPNV möglich sein. An bestehenden Cambio Stationen sollte möglichst auch mindestens eine Abstellmöglichkeit für das Fahrrad bestehen.

Marketing

Ein gut funktionierendes Marketing ist wichtig, um die verschiedenen Abstellmöglichkeiten bestmöglich zu bewerben. Hier helfen Flyer für die Radstation, Einführungsaktionen für Fahrradparkhäuser und vieles mehr. Broschüren zum Umgang mit Fahrradstellplätzen in Neubauvorhaben können von Anfang an in bestimmten Institutionen ausliegen und so den Umgang mit neu zu schaffenden Abstellanlagen erleichtern.

Konzept

In Tabelle 2 sind die Vorschläge für neu zu schaffende Abstellplätze dargestellt, unterteilt in Fahrradbügel im Seitenraum, Fahrradbügel unter Inanspruchnahme von Parkständen, kleine Fahrradhäuser und Plätze in Fahrrad-Sammelgaragen, dargestellt für die jeweiligen Bereiche des Untersuchungsgebietes.

	Gesamt	davon im	Kleine Fahrradhäuschen	Plätze in Sammelgaragen	Anzahl inanspruchnehmer
--	--------	----------	------------------------	-------------------------	-------------------------

		Seitenraum			Parkstände
Innenstadt-Mitte	924	560	8	20	44
Innenstadt-Nord	272	68	7	20	27
Innenstadt-Nordost	224	124	3	20	10
Innenstadt-Ost	518	228	7	-	36
Innenstadt-Südost	452	270	8	-	27
Innenstadt-Süd	670	180	16	90	60
Innenstadt-Südwest	152	40	5	-	16
Innenstadt-Nordwest	51	19	1	-	4
Innenstadt-Gesamt	3.263	1.489	55	150	224
Frankenberger Viertel	819	221	31	44	85
Burtscheid	592	150	7	58	55
Gesamt	4.674	1.860	93	252	364

Tab. 2: Vorschläge für neu zu schaffende Abstellplätze

Die Ergebnisse des Gutachtens werden im Ausschuss durch die Gutachter detailliert vorgestellt.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung hat in den vergangenen Jahren die Aufstellung von neuen Fahrradbügeln intensiviert. Die GIS-basierten Standortvorschläge aus dem vorliegenden Konzept erleichtern das Festlegen der neuen Standorte sowie das Aufstellen der Fahrradbügel. Hierdurch wird mit einer schnelleren Umsetzung der Fahrradbügel gerechnet.

Im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! werden modulare Fahrradparkhäuser geplant. Diese gelten als Pilotprojekte für das weitere Vorgehen in Bezug auf gesicherte Fahrradparkhäuser und Sammelschließanlagen. Wichtig ist bei allen Fahrradparkhäusern eine Einheitlichkeit im Buchungssystem. Eine einfache Zugänglichkeit ist die Voraussetzung für die Attraktivität des gesicherten Fahrradparkens.

Das Fahrradparken an den Aachener Bahnhöfen ist Bestandteil grundsätzlicher Überplanungen bzw. Umbaumaßnahmen (z.B. Aachen West und Eilendorf). Am Hauptbahnhof (Nordseite) entsteht bereits eine Radstation mit 400 gesicherten Stellplätzen. Für ein weiteres Fahrrad-Parkhaus im Böschungsbereich des Verwaltungsgebäudes am Marschierter (Standort: Zollamtstraße) hat der

Mobilitätsausschuss in seiner Sitzung am 02.09.2021 den Planungsbeschluss gefasst. Hierdurch werden perspektivisch ca. 200 Fahrrad-Stellplätze entstehen.

Auch der Ausbau von Mobilstationen ist Bestandteil weiterer Planungen der Verwaltung. Hierbei sind neben ÖPNV Angeboten, Pkw Parkplätzen, Velocity Stationen und Cambio Stationen auch sichere Fahrradparkplätze von Bedeutung.

Für den Bau der 5.000 Stellplätze an Fahrradbügeln außerhalb, sowie innerhalb des Alleenringes werden Kosten in Höhe von rund 450.000 € erwartet. Die Kosten für gesicherte Fahrradparkhäuser werden deutlich höher ausfallen, können zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nicht genau beziffert werden. Für kleine Fahrradparkhäuser kann von einem Preis zwischen 4.000 € - 6.000 € ausgegangen werden. Für größere Sammelanlagen können Kosten zwischen 60.000 € - 80.000 € entstehen. Je nach Ausstattung (Ladeinfrastruktur, Doppelstockparker, etc.) muss mit deutlich höheren Kosten gerechnet werden.

Im Haushaltsplan 2021 sind für das Fahrradparken in den Jahren Folgejahren Mittel in Höhe von jährlich

325.000 € für das Fahrradparken eingeplant:

Die weitere Standortplanung zusätzlicher Fahrradbügel sowie von Fahrradparkhäusern wird in gesonderten Vorlagen vorgestellt.

Anlage/n:

1. Präsentation Ergebnisse des Fahrradabstellkonzept (wird zur Sitzung durch die Gutachter vorgelegt)