



## Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen

Leistungsfähige Schnittstellen für einen  
starken Umweltverbund



# **Fahrradstationen in NRW**

Leistungsfähige Schnittstellen für einen  
starken Umweltverbund

# Inhaltsverzeichnis

VORWORT	
Nordrhein-Westfalen: Rückenwind für das Fahrrad	5
RAHMENBEDINGUNGEN	
Veränderte Bedingungen erleichtern den Umstieg	6
FAHRRADFÖRDERUNG IN NORDRHEIN-WESTFALEN	
Den Radverkehr mit System stärken und gestalten	10
FAHRRADSTATIONEN IN NORDRHEIN-WESTFALEN	
Leistungsfähige Schnittstellen für einen starken Umweltverbund	14
FAHRRADSTATIONEN IN NORDRHEIN-WESTFALEN	
Anatomie einer Fahrradstation: technische Ausstattung & bauliche Gestaltung	22
EXKURS	
Mit gutem Beispiel voran	28
PLANUNG, UMSETZUNG & BETRIEB	
Von der Idee zur Fahrradstation: Planung, Umsetzung & Betrieb	30
KOMMUNIKATION UND NETZWERKE	
Die gute Nachricht weitersagen: Kommunikation und Netzwerke	34
ZUKUNFTSTECHNOLOGIEN	
Neue Energie durch neue Möglichkeiten: Zukunftstechnologien für den Radverkehr	36
RAHMEN NEU BESTIMMEN	
Den Rahmen neu bestimmen: Die Zukunft der Fahrradstationen	38
ZUKUNFT DER FAHRRADSTATIONEN	
Übersicht über Fahrradstationen in NRW und Deutschland	39
Weiterführende Adressen	48
Impressum	49

# Nordrhein-Westfalen: Rückenwind für das Fahrrad

Nordrhein-Westfalen ist das Fahrrad-Bundesland Nummer 1! Das Radwegebauprogramm, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, kommunale und regionale Radverkehrskonzepte, eine systematische Fahrradwegweisung sowie das hohe Engagement des Öffentlichen Verkehrs bei Bike+Ride-Anlagen gestalten das Radfahren hier so einfach, komfortabel und vergnüglich wie sonst nirgends in Deutschland.

Fahrradstationen bilden in diesem System einen wesentlichen Knoten, denn sie stellen viel mehr dar als nur Fahrrad-Parkhäuser. Mit ihren vielfältigen zusätzlichen Funktionen – Reparatur, Verleih, Fahrradmarketing, Mobilitätsberatung, Vertrieb von Bus- und Bahn-Tickets, Gepäckaufbewahrung und Berufsqualifizierung – sind sie genau die richtige Schnittstelle für intermodale Mobilität, auf die der weiter wachsende Radverkehr auch zukünftig angewiesen sein wird. Auch hier ist Nordrhein-Westfalen Vorreiter und das Programm »100 Radstationen in NRW« soll die Gewähr dafür bieten, dass es auch

weiterhin so bleibt – wenngleich sich weitere Bundesländer mittlerweile ebenfalls auf den Weg gemacht haben.

Die vergangenen zehn Jahre lehren, dass Fahrradstationen auch in Klein- und Mittelstädten sehr erfolgreich sein können. Durch ihre meist zentrale Lage tragen sie gleichzeitig auch zum Gesicht unserer Städte bei: Deutschlands größte Radstation in Münster, aber auch die eher kleinen Stationen wie der Neubau in Brühl beweisen, dass Bahnhöfe durch sie neue Entwicklungsimpulse und Gestaltungsakzente erhalten können. Sie geben wichtige Anreize für den Umstieg auf das Rad und wirken auf diese Weise vielfach positiv auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unserer Städte. Die vorliegende Broschüre bietet alle wichtigen Infos auf einen Blick und möchte motivieren, Fahrradstationen immer häufiger in planerische Überlegungen einzubeziehen und ihr Angebot systematisch auszubauen. Denn sie sind einer der wichtigen Stützpfeiler des Fahrrad-Bundeslandes Nummer 1 – Nordrhein-Westfalen.

## Veränderte Bedingungen erleichtern den Umstieg

Nach Jahren der konzeptionellen Stagnation ist die stadtverkehrspolitische Debatte in letzter Zeit erfreulich munter geworden. Die regelmäßig aktualisierte Studie ›Mobilität in Deutschland‹ belegt signifikante Zuwächse für den Umweltverbund aus Gehen, Radeln und Öffentlichem Verkehr sowie Rückgänge der Autonutzung im urbanen Raum, und das nicht nur bei einer kleinen Gruppe von ›Ökos‹, sondern auf gesamtgesellschaftlicher Basis.

Davon profitiert nicht zuletzt auch das Fahrrad als Verkehrsmittel. Radfahren erfreut sich wieder wachsender Beliebtheit, der Fahrradbesitz steigt und der politischen Diskussion liegt zunehmend die Erkenntnis zugrunde, dass der gute alte ›Drahtesek‹ einen wesentlichen Beitrag zur individuellen Nahmobilität leisten kann – die macht immerhin mehr als 80 Prozent unserer täglichen Wege aus. Eine Erklärung dafür bieten mehrere Entwicklungen, die auch in den kommenden Jahren anhalten dürften.

### Fahrrad mit unschlagbaren Vorteilen

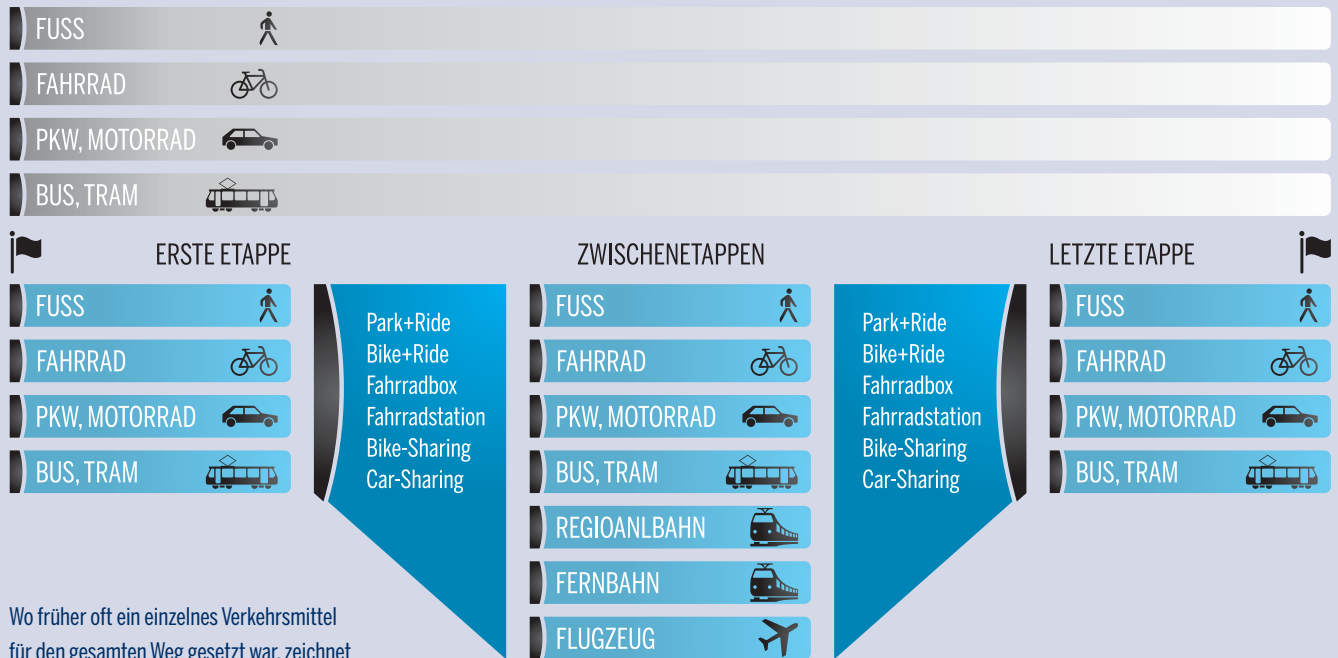
Gestiegene Rohstoffpreise und die täglich zu beobachtenden Staus im PKW-Verkehr deutscher Städte lassen die charakteristischen Vorteile des Fahrrads deutlich zutage treten: Es ist schnell, kostengünstig und kann beinahe voraussetzungslos genutzt werden. Eine limitierende Einstiegshürde – wie beim Autofahren etwa der Führerschein – gibt es nicht.

Bei teilweise sinkenden Haushaltseinkommen und gleichzeitig steigenden Kosten des Autoverkehrs besticht das Rad durch seine niedrigen Anschaffungs-, Unterhalts- und Betriebskosten, macht unabhängiger von Rohstoff-Teuerungen und Steuererhöhungen und bietet gleichzeitig größtmögliche Bewegungsfreiheit. Wegen seiner vielen Vorteile findet das Fahrrad als ernstzunehmende Mobilitäts-Alternative immer häufiger Verwendung, zusätzlich

Ob in der Freizeit oder für geschäftliche Belange:  
Das Fahrrad ist in Deutschland auf dem Vormarsch.



## BEDEUTUNG DER SCHNITTSTELLEN IM MONO- UND INTERMODALEN VERKEHR



Wo früher oft ein einzelnes Verkehrsmittel für den gesamten Weg gesetzt war, zeichnet sich das Verkehrsverhalten heute durch einen häufigeren Wechsel aus, je nach Wegetappe.

gestärkt durch ein wachsendes Bewusstsein für die Umwelt-, Gesundheits- und Effizienzprobleme der PKW-Nutzung im Alltagsverkehr.

### Vielfältige Optionen für Mobilität

Die sozialwissenschaftlichen Lebens- und Mobilitätsstilanalysen signalisieren neue urbane Verhaltensweisen im Verkehr. Moderne Menschen verhalten sich multioptional, die Autofixierung sinkt. Gegenüber der starren PKW-Fahrt vom Start- zum Zielort programmieren intermodale Verkehrsteilnehmer ihre Verkehrsmittelwahl unterwegs vielfach neu; für jede Etappe fällt dabei die Wahl auf den vergleichsweise effizientesten Verkehrsträger.

Hier spielt das Fahrrad seine Stärken vor allem im Vor- und Nachtransport zu den öffentlichen Verkehrsmitteln aus, auf dem ersten bzw. letzten Kilometer oder als Lückenschluss zwischen verschiedenen Linien. Öffentliche Fahrradverleihsysteme, Fahrradstationen und Bike+Ride-Angebote der Verkehrsunternehmen bilden hier wichtige und zukünftig noch bedeutendere Schnittstellen für intermodale Wegeketten.

### Innovationen bei Systemen und Technik

Selbst bewegtes Gelände stellt mittlerweile kaum mehr ein Hindernis für den Radverkehr dar. War es vormals noch dem ambitionierten Radfahrer vorbehalten, so löst sich diese Hürde langsam aber sicher auf. Denn mit dem wachsenden Angebot elektrisch unterstützter Fahrräder steigt auch deren Nutzung und versetzt selbst weniger mobile Menschen in die Lage, auch größere Höhenunterschiede und Entfernungen mit dem Fahrrad zu überwinden. Das erhöht einerseits den Fahrkomfort erheblich und vergrößert andererseits auch den Aktionsradius des Fahrrades. Die klassische Strecke von bis zu fünf Kilometern ist auch im Alltagsverkehr künftig nicht mehr das Limit.

Daneben verändert sich auch das Verhältnis von Fahrradnutzung und -besitz. Vermehrt kommen öffentliche Leihradsysteme zum Einsatz, die von innovativen Kommunen schon heute in großer Zahl im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. So ist der Nutzer nicht mehr über den gesamten Weg bis zurück zum Ausgangspunkt an das gleiche Rad gebunden, sondern er kann es ganz flexibel genau für den Abschnitt verwenden, wofür er es gerade benötigt.

### Fahrradtourismus als bedeutender Wirtschaftsfaktor

Mittlerweile boomt Radverkehr auch auf mittleren und langen Strecken, insbesondere im Zusammenhang mit Freizeit und Tourismus. Radfernwege, -schnellstraßen und -tourismusrouten locken Jahr für Jahr immer mehr Radfahrer und generieren einen erheblichen Anteil des Umsatzes im Tourismussektor. Deutschland lässt sich heute so schön mit dem Rad erfahren wie nie zuvor. Dazu tragen auch die vielen Informationssysteme bei, die in den vergangenen Jahren in Form von interaktiven Karten, Atlanten und Routenplanern den Markt erobert haben. Im Zusammenhang mit einer systematischen Radverkehrsbeschilderung und wichtigen Zusatzinformationen über Sehenswürdigkeiten, Herbergen und Ausflugsziele ergeben sie ein rundum attraktives Informationsangebot für den Radtouristen und den Alltagsradler.

Im Alltagsverkehr stellen Kommunen über digitale Informationssysteme vermehrt interaktive Daten über den Zustand der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung, oft mit der zusätzlichen Möglichkeit für Nutzer, neu festgestellte Infrastrukturmängel direkt und unkompliziert einzupflegen. So lebt das Wegenetz von der Beteiligung aller.

Reisen mit dem Fahrrad erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Das erkennen auch Reiseveranstalter und Tourismusexperten. Fahrradurlaub generiert in der Fremdenverkehrsbranche erhebliche Umsätze.

### Den öffentlichen Raum zurückerobern

Der Verkehrsraum in den Städten ist knapp, dessen sind sich alle Teilnehmer bewusst. Auseinandersetzungen entzünden sich nicht selten an der Frage, wohin mit dem ruhenden Verkehr. Wie viele Autostellplätze dürfen beispielsweise für die Verleihstation eines öffentlichen Fahrradsystems umgewidmet werden? Besonders heftig geraten die Vertreter verschiedener Meinungen aber aneinander, wenn es um die Reibungslosigkeit und Sicherheit des Verkehrsflusses geht. Fahrrad- und Fußverkehr können sich in dieser Flächenkonkurrenz nur selten behaupten, etwa wenn zahllose PKW auf Fußgänger- und Radwegen parken. Doch diese Marginalisierung wird dort zurückgedreht, wo das sichtbare Radfahren an Bedeutung gewinnt – etwa durch eigene Streifen oder Spuren auf der Fahrbahn sowie Aufstellflächen vor Kreuzungen. Auch verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, die Fahrradwegweisung und Fahrradstraßen tragen zur gestärkten Wahrnehmung des Radverkehrs deutlich bei. Zusätzlich befindet sich das Selbstbewusstsein der Radfahrer durch zahlreiche Aktionen wie autofreie Tage, Still-Leben Ruhrschnellweg, Critical Mass-Treffen und Parking Day im Aufwind. Mental wie baulich wird dem Fahrrad wieder mehr Platz eingeräumt. So funktioniert Mobilität in der Stadt

Initiativen wie in Nürnberg können durch ihre allumfassenden Ansätze (Infrastruktur, Kommunikation, Mobilitätsbildung etc.) die Bedeutung des Radverkehrs für das Stadtbild erheblich aufwerten.







Marketing für den Fahrradverkehr ist *in*. Immer mehr Kommunen berücksichtigen im Rahmen ihrer Radverkehrsförderung auch den Kommunikationsaspekt.



besser, verträglicher und sicherer – das gilt in besonderem Maße für die stark verdichteten Stadtlandschaften in Nordrhein-Westfalen.

**Die Entdeckung der Kommunikation**

Das Fahrrad spielt zudem auch im Bewusstsein der Entscheidungsträger auf Bundes-, Länder- und Kommunalebene wieder eine größere Rolle. Mit verschiedenen Modellversuchen und dem »Nationalen Radverkehrsplan« trägt die Bundesregierung der Notwendigkeit Rechnung, Radverkehrsförderung systematisch und länderübergreifend zu gestalten. Nach dem Vorbild der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen haben sich auch in Bayern und Baden-Württemberg aktive Netzwerke für die Stärkung des Radverkehrs gebildet. Immer mehr Kommunen etablieren eine kompetente Radverkehrsplanung, formulieren ambitionierte Ziele und stellen Radverkehrskonzepte auf. Darin spielt nicht selten das Marketing für den Radverkehr eine bedeutende Rolle, das mit der 2007 gestarteten »Radlust«-Initiative bundesweit populär wurde und durch weitere Ansätze – wie beispielsweise die vom Bundesum-

weltministerium geförderte Kampagne »Kopf an, Motor aus!« – seine Prominenz steigern konnte. Immer mehr Städte greifen die Impulse auf und engagieren sich mittlerweile auch finanziell für die Fahrradkommunikation. So heißt es im Fränkischen im Rahmen einer ehrgeizigen und inhaltlich sehr breit angelegten Kampagne beispielsweise »Nürnberg steigt auf«. Die Stadt München steckt sich selbst sogar das Ziel, »Radhauptstadt« zu werden und unterfüttert dies jährlich mit rund einer Million Euro.

**Das Rad weiterdrehen**

Als Knotenpunkte einer integrierten Radverkehrsentwicklung können Fahrradstationen auf der einen Seite von solchen Entwicklungen profitieren und tragen auf der anderen Seite auch zu deren Unterstützung bei. Die Vorzeichen für einen Umstieg auf das Fahrrad standen noch nie so gut wie derzeit. Es gilt, diese Aufbrüche zu nutzen und gezielt auf eine weitere Verbesserung hinzuarbeiten. Dafür bieten Fahrradstationen wichtige Schlüsselfunktionen, weshalb sie im System der Radverkehrsförderung eine herausragende Stellung einnehmen sollten.

# Den Radverkehr mit System stärken und gestalten

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen kann auf eine beachtliche Tradition der Fahrradförderung verweisen, die mittlerweile schon mehr als 30 Jahre zurückreicht. Dahinter stand stets der Gedanke, Radverkehr als System zu begreifen und sich nicht nur auf Modell- und Pilotprojekte zu beschränken. Radverkehr ist ein wesentlicher Baustein der Nahmobilität und benötigt deshalb genauso wie andere Verkehrssysteme mehrere Säulen: Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation. Mit vielen Innovationen hat sich das Land einen Namen gemacht als Deutschlands Pionier in der umfassenden Radverkehrsförderung.

## Vorbildliches Netz und innovative Wegweisung

Die Ursprünge des landesweiten Radverkehrsnetzes in Nordrhein-Westfalen reichen bis in das Jahr 1995 zurück.

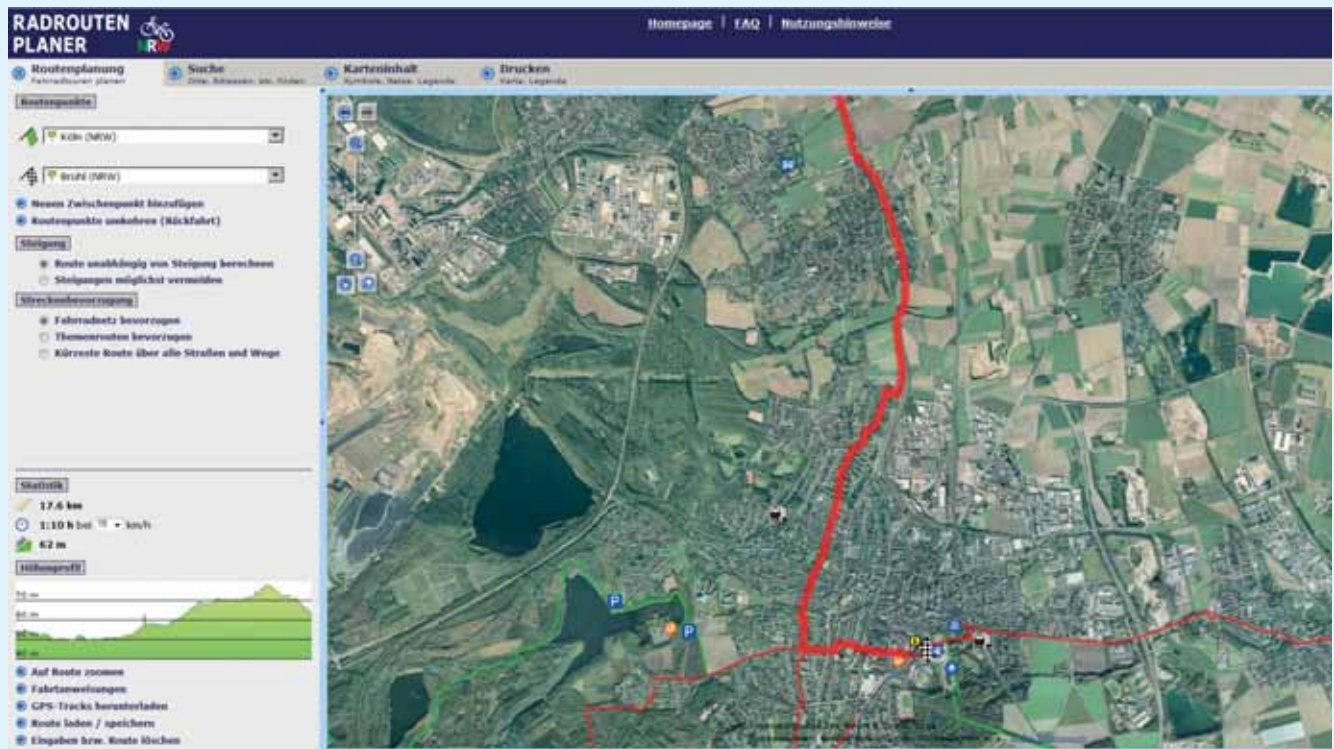
Es verbindet alle Städte und Gemeinden fahrradfreundlich miteinander und bietet ein Grundgerüst an Routen. In den vergangenen drei Jahrzehnten wurden dafür 8.674 Kilometer überörtliche Radwege gebaut, mittlerweile ist das überregionale Radverkehrsnetz auf eine Länge von 14.160 Kilometern angewachsen. Mit dem Jahr 2002 startete auch die einheitliche Beschilderung. Im ganzen Land wurden die fahrradfreundlichen Verbindungen mit insgesamt 73.000 markanten rotweißen Wegweisern ausgestattet. Die Routen verbinden auf kurzen und direkten Wegen Städte und Gemeinden. Hinzu kommen die weit verzweigten kommunalen Netze, welche Stadtzentren, Nebenzentren, Bahnhöfe mit ihren Fahrradstationen, Wohngebiete, Gewerbegebiete und Freizeitziele miteinander verbinden. Zusätzlich sind regionale touristische Attraktionen ausgeschildert. Das Wegweisungskonzept orientiert sich an den Verkehrsbedürfnissen der Radfahrer. Durch Erlass der Landesregierung unterliegt die Rad-



Das Radwegenetz in Nordrhein-Westfalen und seine verbindliche Wegweisung haben deutschlandweit einen erstrebenswerten Standard gesetzt.



**Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen.**



Der Radroutenplaner NRW gilt als der beste seiner Art in Deutschland. Vielfältige Informationen über die ausgewählte Strecke machen die Tourenvorbereitung zum Kinderspiel. Von der Länge und Dauer der Strecke bis hin zum Höhenprofil und einem detaillierten Routenverlauf – alles auf einen Klick.

verkehrswegweisung der StVO. Jedes Anbringen oder Verändern eines Hinweises unterliegt somit der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung – bisher einmalig in Deutschland. Diese Handhabung erzeugt den wichtigen Kommunikationseffekt, dass das Fahrrad im Straßenverkehr dem Auto mit seiner schon immer perfektionierten Wegweisung gleichberechtigt gegenüber steht. Zudem gewährleistet das landesweite Radverkehrsnetz qualitativ hochwertige und sichere Fahrwege.

### Nützlicher Routenplaner für alle Wege

Als nützliche Anwendung zum landesweiten Radverkehrsnetz startete 2003 der Online-Radroutenplaner. Er hilft bei der Festlegung einer einmaligen oder regelmäßigen Fahrradverbindung durch Aufzeigen des Netzes und seiner Qualitäten in den Teilabschnitten. 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 nordrhein-westfälischen Radverkehrsnetz und auf überregionalen, touristischen Radfernwegen berechnen.

Mit dem Programm ›100 Kommunen am Netz‹ wurde der Routenplaner immer weiter verfeinert und ist dadurch auch für lokale Alltagsnutzer von enormer Bedeutung. Die Nachfrage ist groß: Seit der Freischaltung konnten weit über 700 Millionen Zugriffe verbucht werden, zu Spitzenzeiten mehr 1,4 Millionen Seitenzugriffe täglich.

### Fahrradparken an Haltestellen

Die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV stand schon früh im besonderen Fokus der nordrhein-westfälischen Radverkehrsförderung. Vor allem die kommunalen Verkehrsbetriebe sowie die Verkehrsverbünde sind hier aktiv. Begonnen haben die beiden größten Verbünde VRS und VRR, bei ihnen haben Bike+Ride-Anlagen entlang von S-Bahn- und Stadtbahn-Strecken eine lange Tradition, teilweise auch an wichtigen Busknoten. Mittlerweile verfügt die Mehrzahl der Bahnhöfe und Haltepunkte des regionalen und kommunalen Schienenverkehrs in Nordrhein-Westfalen über ein solches Angebot. Fahrrad und ÖPNV ringen somit nicht auf Kosten des jeweils anderen Systems um Nutzer, sondern sie ergänzen sich im Rahmen des Umweltverbunds symbiotisch.

### Mit Sicherheit fahren

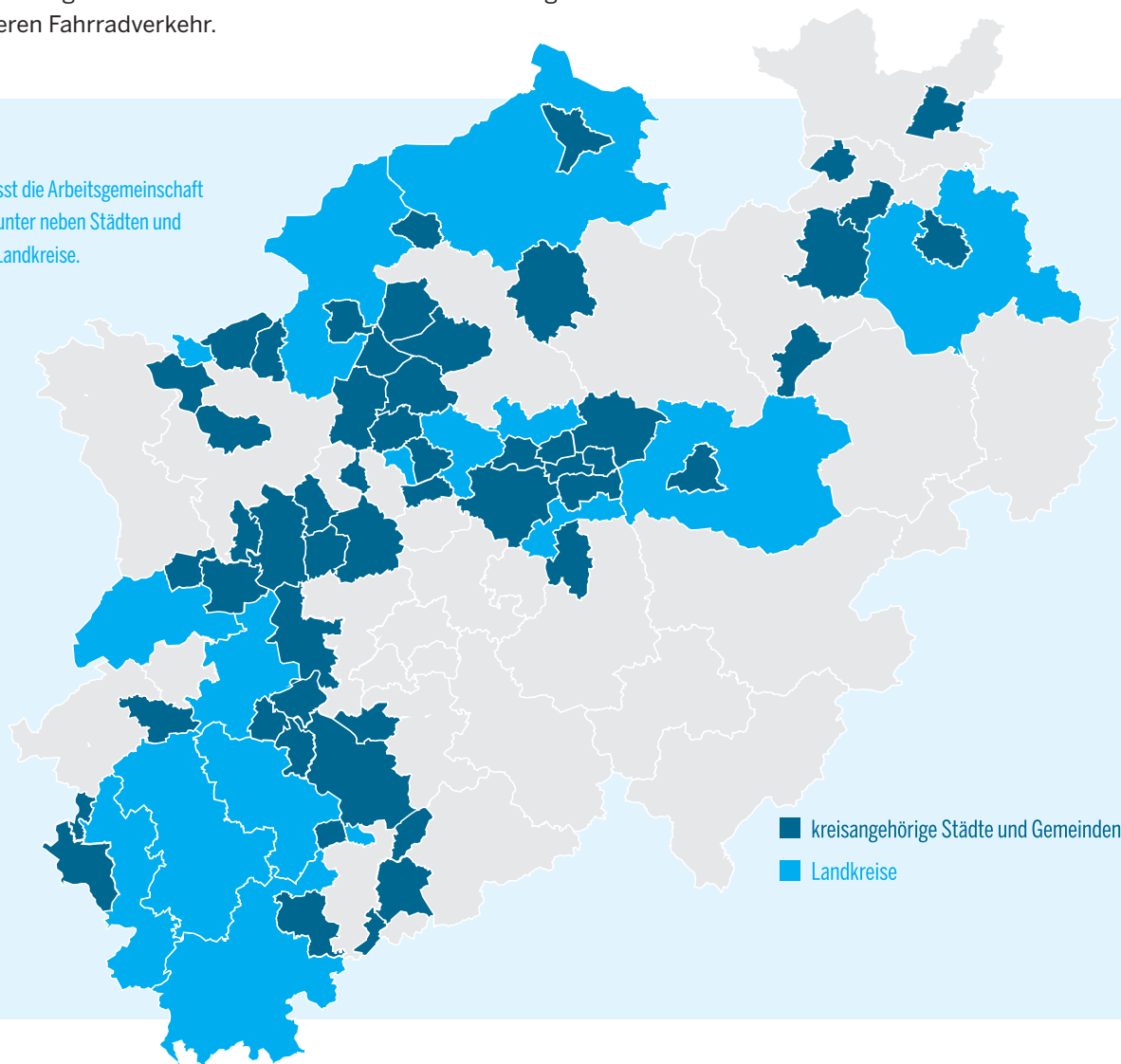
Das Recht von Kindern auf sichere Aktionsräume in ihrem Wohnumfeld kommt oft zu kurz. Ungefährdet zum Kindergarten, zur Schule oder zum Freizeitangebot zu gelangen, gerade auch mit dem Fahrrad, muss wesentlicher Handlungsbereich einer systematischen Radverkehrsförderung sein. Frühzeitige praktische Hilfen, Schulungen und Öffentlichkeitsarbeit zum sicheren Radfahren sind in Nordrhein-Westfalen deshalb seit jeher wichtiger Bestandteil der Fahrradpolitik. Im Rahmen der in den Schulunterricht integrierten Mobilitätserziehung werden Kinder im verkehrssicheren Fahren sowie in der sinnvollen Verkehrsmittelwahl ausgebildet. Die Aufklärungskampagne »Kinder sehen es anders!« schärft das Bewusstsein bei Autofahrern, dass Kinder mit der Komplexität des Straßenverkehrs anders umgehen und besonderer Rücksicht bedürfen.

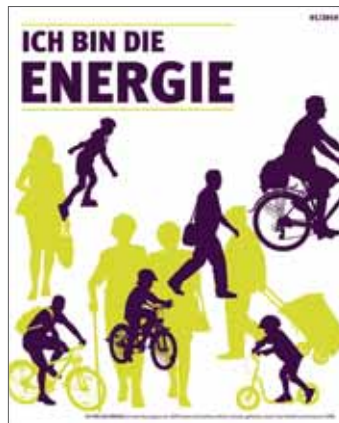
Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen ist aktuell in der fünften Fortschreibung. Es umfasst eine Vielzahl von Ansatzpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsträger sowie eine Vielzahl von wichtigen Aktionen und Maßnahmen für einen sichereren Fahrradverkehr.

### Gewinnbringende Vernetzung

Zum Fortschritt des Fahrradverkehrs und zur Stärkung seiner politischen Bedeutung hat maßgeblich die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) beigetragen, die als interkommunales Netzwerk seit 1993 wichtige Akteure zur Förderung des Radverkehrs animiert und dafür fachpolitische Informationen und Kontakte bereitstellt. Die Arbeitsgemeinschaft hat erstmals das Systemdenken im Radverkehr kultiviert und trägt überdies zur Verbreitung von neuen Kommunikationskonzepten für den Radverkehr bei. Ihr Ziel ist es, einen modernen, ökologischen und stadtverträglichen Verkehr in den Mitgliederkommunen umzusetzen. Der attraktive und sichere Verkehr spielt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle. Die Mitglieder haben sich verpflichtet, neben beispielhaften Einzelmaßnahmen richtungsweisende Ansätze einer systemischen und flächendeckenden innovativen Fahrradförderung zu entwickeln. Eine Mitgliedschaft in der AGFS wird für die Kommunen zum Qualitätszertifikat. Im November 2011 wurde die Stadt Erkelenz als 65. Mitglied in die AGFS aufgenommen.

Mittlerweile umfasst die Arbeitsgemeinschaft 65 Mitglieder, darunter neben Städten und Gemeinden auch Landkreise.





Auch bei Kommunikationsaufgaben gut aufgestellt: die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen.

**Innovative Impulse** durch Kongresse, Ausstellungen, Publikationen

In Kooperation mit der AGFS organisiert das Bundesland Nordrhein-Westfalen mindestens einmal jährlich einen landesweiten Fahrradkongress. Hier treffen sich Fahrradplaner, Politiker sowie Interessenvertreter aus Nordrhein-Westfalen, aber auch aus den übrigen Bundesländern und dem Ausland, zum Fachaustausch. Nicht selten haben Neuheiten hier ihren ersten Auftritt, etwa wenn sie mit dem deutschen Fahrradpreis ›best for bike‹ ausgezeichnet werden. Auch bei diesem Thema haben andere Akteure mittlerweile von Nordrhein-Westfalen gelernt. Der alle zwei Jahre stattfindende Nationale Radverkehrskongress des Bundes ist das prominenteste Beispiel. Zudem forciert die Landespolitik die Information und Motivation der zuständigen Fachleute in den Kommunen, bei den Kreisen, in den Bezirksregierungen sowie bei der Polizei durch regelmäßige Publikationen. Die AGFS gibt eine eigene Fahrradzeitschrift heraus, das Ministerium publiziert eigene Fachbroschüren und berichtet auch im Rahmen der Fahrradakademie des Nationalen Radverkehrsplans regelmäßig über den Fortschritt der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen.

**Fahrradförderung auf allen Ebenen**

Die Hauptlast und wichtigste Initiativfunktion der Fahrradförderung liegt jedoch bei den Kommunen. Hier entscheidet sich letztlich, wie attraktiv und sicher der Radverkehr ist und ob seine beachtlichen Potenziale auch wirklich genutzt werden. Bei sehr engen finanziellen Spielräumen sind die städtischen Kräfte jedoch nicht selten überfordert. Oft zeigt sich aber, dass man mit einfachen, innovativen, kostengünstigen Maßnahmen im Radverkehr viel erreichen kann. Zu den kommunalen Anstrengungen treten im Idealfall Landesförderungen und Unterstützungen aus dem Nationalen Radverkehrsplan hinzu.

Auf allen Ebenen setzt sich immer mehr die Erkenntnis durch, dass Fahrradförderung viel mehr bedeutet als reine Infrastrukturpolitik. Radverkehr braucht ein komplettes, anwenderfreundliches Verkehrs-, Informations- und Servicesystem, das sinnvoll mit den anderen Verkehrsträgern verankert ist. Hier spielen Fahrradstationen als Systemknoten eine Schlüsselrolle, denn sie vereinen alle Aspekte in sich und bieten dem Radfahrer so einen größtmöglichen Nutzen.

## Leistungsfähige Schnittstellen für einen starken Umweltverbund

Nordrhein-Westfalen hat 1995 mit seinem Programm ›100 Fahrradstationen in NRW‹ einen starken Impuls dafür gegeben, dass Fahrradstationen auch in Deutschland als wichtiges Schnittstellenelement zwischen Öffentlichem Verkehr und Fahrradverkehr anerkannt wurden. Das Programm verfolgt verkehrspolitische, städtebauliche und arbeitsmarktpolitische Ziele und will durch die systematische Ausweitung des Angebots an Fahrradstationen zu einer dauerhaften Stärkung des Radverkehrs und einer verbesserten Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV beitragen.

### Von der Fahrradwache zur Radstation

Auch wenn Fahrradstationen heute weit mehr bieten als nur das bewachte Abstellen von Rädern, geht ihre Ursprungsidee doch genau darauf zurück. In den 1920er

und 1930er Jahren, der Blütezeit des Radverkehrs in Deutschland, verfügte mindestens jede mittlere und große Stadt über eine oder gleich mehrere so genannte ›Fahrradwachen‹. Meist innerstädtisch gelegen, boten sie Einkäufern, Berufspendlern, Freizeitradlern und jedem anderen Interessierten die Möglichkeit, sein Fahrrad unter Aufsicht abzustellen. Später standen auch an immer mehr Einrichtungen mit viel Publikumsverkehr, also an öffentlichen Bädern, Museen, Theatern und Stadien, bewachte Abstellanlagen zur Verfügung – nicht selten kombiniert mit einem zusätzlichen Pflege- und Reparaturservice vor Ort.

Die Fahrradwachen blieben über den zweiten Weltkrieg hinaus bis in die 1960er Jahre populär und wurden erst im Zuge der autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung schrittweise abgebaut. Mit dem dramatischen Rückgang der Marktanteile von öffentlichen Verkehrsmitteln

Modern, stilvoll, innovativ: Der jüngste Vertreter nordrhein-westfälischer Fahrradstationen erinnert kaum mehr an die simplen Fahrradwachen vergangener Zeiten.





Die erste Radstation Deutschlands wurde 1992 in Bielefeld eröffnet – historisch sensibel integriert in altes Gemäuer.

und Radverkehr sank auch das Bewusstsein für den Nutzen von Schnittstellen zwischen beiden Verkehrsträgern. Einzig in Marl, Lünen und Gladbeck überlebten die Fahrradwachen diese Zeit. Anfang der 1980er Jahre setzte durch verstärkte politische Anstrengungen eine Renaissance des Fahrradverkehrs ein. Das Bundesland Nordrhein-Westfalen legte ein eigenes Radwegebauprogramm auf, Stadterneuerungsprogramme schlossen die Verkehrsberuhigung sowie die Erstellung kommunaler und regionaler Radverkehrskonzepte ein. Zusätzlich begannen Pilotprojekte zur Radverkehrswegweisung und zu alternativen Radverkehrsanlagen, ÖPNV-Programme und Projekte der Internationalen Bauausstellung (IBA) kümmerten sich um die Etablierung und den Ausbau von Bike+Ride-Angeboten. In diesem Zusammenhang entstand 1991 in Lünen die erste Fahrradstation in Nordrhein-Westfalen, nach niederländischem Vorbild.

Der Start des Programms ›100 Fahrradstationen in NRW‹ bildete 1995 einen wichtigen quantitativen wie qualitativen Meilenstein. Damit wurde erstmals eine mengenmäßige Zielvorgabe kommuniziert – auch wenn aus heutiger Sicht die Zahl 100 weit hinter dem tatsächlichen Bedarf in Nordrhein-Westfalen zurückbleibt. Die Ein-

richtung einer Entwicklungsagentur beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) sowie die Etablierung der Marke ›Radstation‹ ermöglichten ein verlässliches und übertragbares Planungsverfahren und Qualitätsmanagement mit einheitlichem Anforderungskatalog an die Funktionen und Dienstleistungen in einer Fahrradstation. Längst werden auch Stationen in anderen Bundesländern auf diese Weise zertifiziert.

Eine bedeutende Erfolgsvoraussetzung stellte zudem die Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG dar. So konnten Flächen und Räume im unmittelbaren Bahnhofsbereich für Fahrradstationen zehn Jahre lang mietfrei bereitgestellt werden. Das senkte die Einrichtungskosten und verschaffte den Betreibern mittelfristige Planungssicherheit. Zusätzliche Fördermöglichkeiten für Fahrradstationen ergaben sich aus nordrhein-westfälischen Städtebauprogrammen, aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie aus diversen Bundes- und Landesmitteln für qualifizierende Maßnahmen. Aus diesem Grund bietet ein großer Teil der heute insgesamt 70 nordrhein-westfälischen Fahrradstationen auch Qualifizierungs- und Integrationsmaßnahmen an.

### Keine Frage der Größe

Ursprünglich galten Fahrradstationen nur als lohnend für Großstadtbahnhöfe, da für einen wirtschaftlichen Betrieb eine Mindestgröße von 800 Dauerparkern angenommen wurde. Mittlerweile haben sich aber die Maßstäbe hinsichtlich der Mindestkapazitäten deutlich nach unten verschoben, Kleinststationen mit 100 Stellplätzen sind vorhanden. Möglich wird ein wirtschaftlicher Betrieb bei so geringen Größen durch zahlreiche Zusatzleistungen, die teilweise auch touristische Dienstleistungen umfassen; manche Fahrradstationen können aber auch aufgrund ihrer gemeinnützigen Trägerschaft günstiger kalkulieren und somit im Personalbereich an entsprechenden Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogrammen teilnehmen. Viele Fahrradstationen genießen darüber hinaus das Privileg kostenfreier oder vergünstigter Räumlichkeiten. Daneben gestalten sich die Startkosten möglicherweise moderater, weil Investitionen für die Abstellinfrastruktur staatlich gefördert werden. Es ist eine Besonderheit der Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen, dass sie ein sehr großes Spektrum von Betriebsgrößen aufweisen und deshalb nicht nur in Großstädten, sondern vielfach auch in Mittel- und Kleinstädten anzutreffen sind.

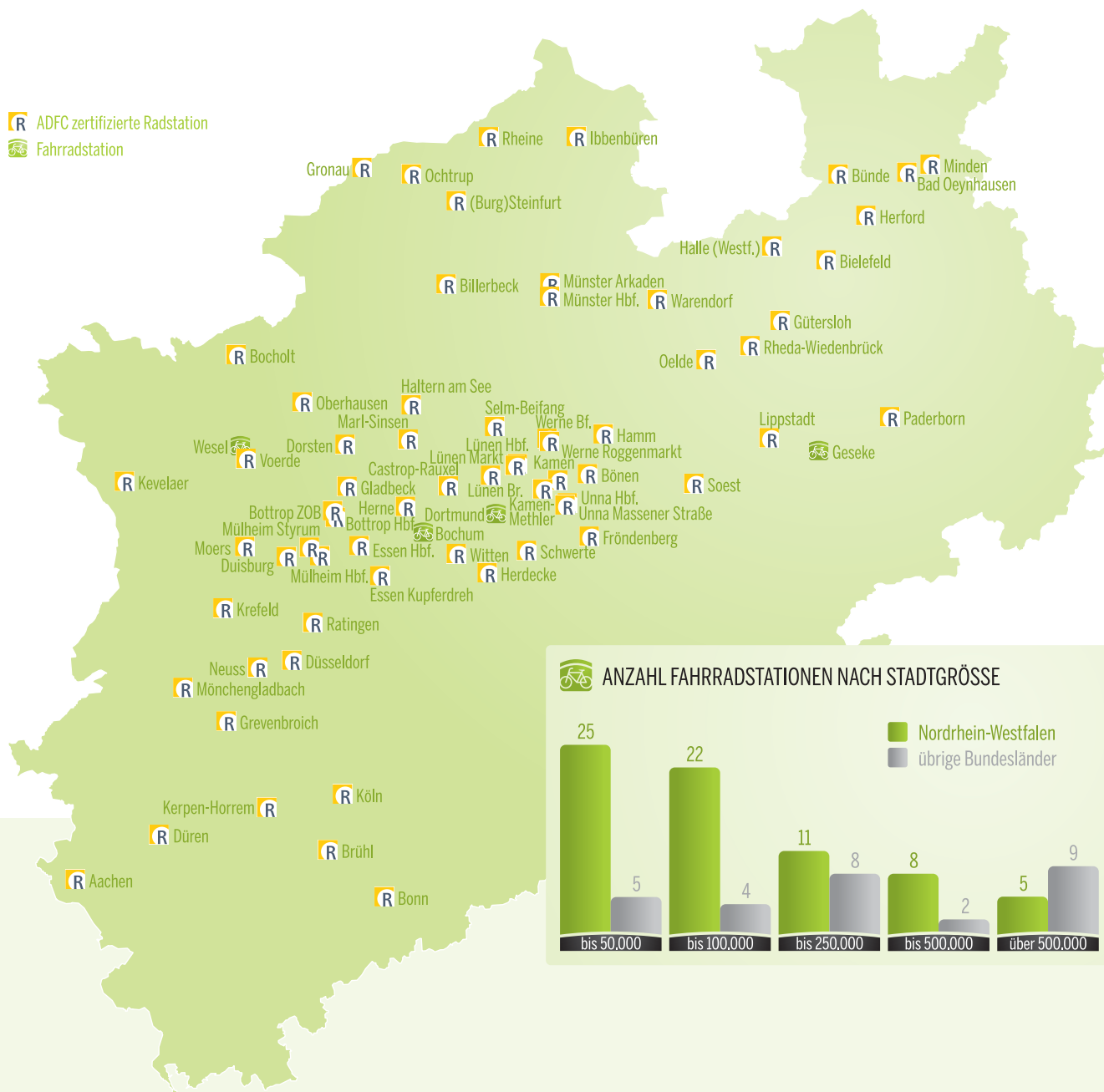
### Aufschwung durch Ehrgeiz

Die raum-zeitliche Entwicklungsdynamik nordrhein-westfälischer Fahrradstationen zeichnet ein heterogenes Bild. Das »moderne« Zeitalter nach niederländischem Vorbild begann 1992 mit der Eröffnung der Bielefelder Fahrradstation. Den Rückenwind durch die schon früh begonnenen Bemühungen um den Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an Schienenstrecken nutzend, führte die neu entdeckte Bedeutung von Fahrradstationen zu einem Landesprogramm, das ihre Förderung unter dem Titel »100 Fahrradstationen in NRW« seit 1995 institutionalisiert hat. Kein anderes Bundesland hat diesen Schnittstellen-Ausbau des systematisch geförderten Radverkehrs derart verbindlich festgeschrieben. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten: Die Zahl der Neueröffnungen explodierte förmlich im Zeitraum 1996 bis 2000. Alleine in diesem Zeitraum von vier Jahren wurden 30 neue Stationen eröffnet. Von den heute in Nordrhein-Westfalen bestehenden 70 Fahrradstationen sind 66 vom ADFC zertifiziert worden. In den anderen Bundesländern verläuft die Entwicklung dagegen deutlich langsamer und auch nicht in gleicher Qualität. Von den insgesamt 28 Stationen tragen nur sechs die zertifizierte Bezeichnung Radstation.

In Klein- und Mittelstädten (hier Selm-Beifang, l.o. und Billerbeck, l.u.) funktioniert der wirtschaftliche Betrieb von Fahrradstationen unter Umständen genauso gut wie in Großstädten (hier Münster, r.).





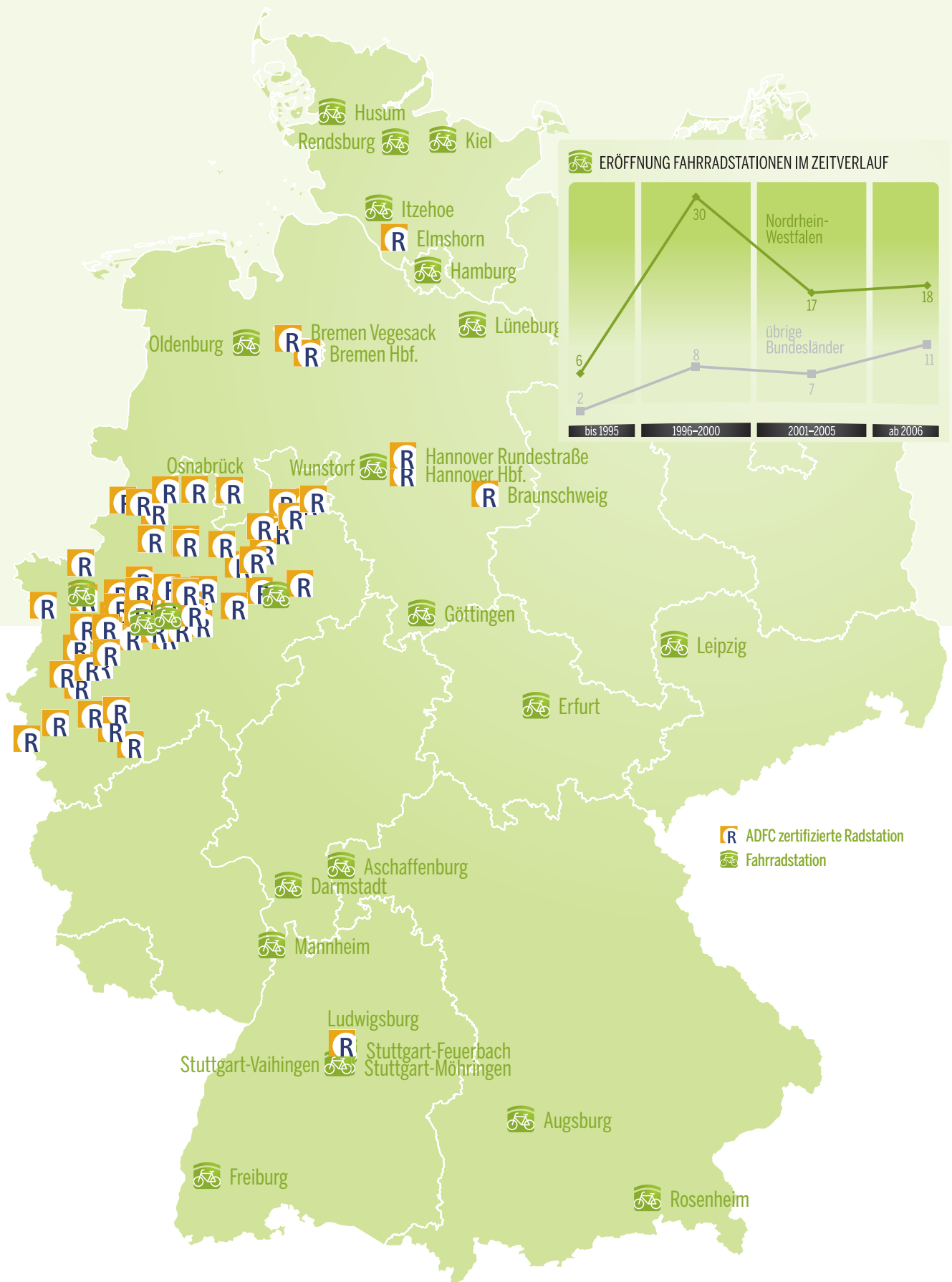


**Standorte in regionalen Clustern**

Die Verteilung der Fahrradstationen nach Ortsgrößenklassen zeigt sehr deutlich die Besonderheiten in Nordrhein-Westfalen: 36 Prozent aller nordrhein-westfälischen Fahrradstationen sind in Städten mit bis zu 50.000 Einwohnern zu finden, die nächsten 30 Prozent in Orten mit bis zu 100.000 Einwohnern. Klein- und Mittelstädte machen somit einen Anteil von 66 Prozent aller Standorte für Fahrradstationen aus. Im Vergleich dazu liegen im übrigen Bundesgebiet die meisten Fahrradstationen in den Großstädten.

Die regionale Verteilung der Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen lässt sich als Cluster-Struktur beschreiben, es ergeben sich räumliche Zusammenhänge:

- in Ostwestfalen – rund um Bielefeld;
- im Münsterland – mit seiner besonderen fahrradtouristischen Attraktivität;
- im Ruhrgebiet – mit dem hoch verdichteten, polyzentrischen Siedlungsraum mit seinen vielen Hochschulen, seinem großen Arbeitsplatzpotenzial und seiner wachsenden Bedeutung des Städte- und Industriekulturtourismus mit dem Fahrrad;
- am Niederrhein – mit seinen traditionellen Fahrradhochburgen rund um Krefeld
- sowie im Rheinland – mit der engen Nachbarschaft der AGFS-Mitglieder Bonn, Brühl und Köln.





Die Radstation Neuss bedient Bus- und Bahnkunden und ist damit ein sehr gutes Beispiel für die intermodale Verknüpfung.

### Sicherer Unterschlupf für wertvolle Räder

In den letzten Jahren hat sich die deutsche Fahrradflotte deutlich verändert. Die Vorherrschaft der »Rostlauben« ist vorbei. Die Deutschen sind bei ihren Fahrrädern qualitätsbewusster geworden. Der Anteil teurer Fahrräder ist stark gestiegen und wird wegen der wachsenden Attraktivität von Pedelecs auch weiterhin steigen. Teure Fahrräder sind ein Ausdruck von Individualität. Ein teures Fahrrad will man lange besitzen. Daher erwarten viele Menschen eine sichere, komfortable Abstellmöglichkeit am Bahnhof, um das Fahrrad ohne Sorgen auch mal mehrere Tage oder Nächte wohlbehütet stehen zu lassen. Der Bedarf für das Abstellen über Nacht wächst mit den veränderten Pendler- und Lebensgewohnheiten, die Zahl der Fernpendler und der Fernbeziehungen nimmt stark zu. Aus diesen neuen Mobilitätsstilen resultiert, dass ein Fahrrad oft am Wohnort oder am Arbeitsort oder am Besuchsort über Nacht oder auch über mehrere Tage und Nächte abgestellt bleibt.

### Fahrradstationen fördern Intermodalität

Fahrradstationen sind ein wichtiges Element im System Radverkehr. Im Sinne eines intermodalen Verkehrsverhaltens bilden sie die Schnittstelle zwischen Bus und Bahn sowie dem individuellen Verkehr. Umfragen unter Dauerkunden haben ergeben, dass drei von vier Kunden einer Fahrradstation, denen eigentlich ein PKW zur Verfügung steht, das Auto stehen lassen und stattdessen die Kombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr nutzen. Neukunden können hervorragend durch Fahrradstationen gewonnen werden. Diese sind also die idealen Knotenpunkte und Katalysatoren der modernen Intermodalität. Dieser Zusammenhang begründet die Notwendigkeit, dass sich die Deutsche Bahn AG sowie andere Bahnunternehmen sowie die regionalen und kommunalen ÖPNV-Unternehmen besonders für Fahrradstationen engagieren, planerisch-konzeptionell, organisatorisch-logistisch, informatorisch und am Ende auch finanziell.

**Eine Marke für bessere Qualität**

Nicht jede bewachte Fahrradabstellanlage an einem Bahnhof darf sich ohne weiteres »Radstation« nennen. Entscheidende Voraussetzungen für die Nutzung der Marke sind die Basisfunktionen bewachtes Fahrradparken, Reparatur sowie Vermietung von Rädern. Daneben müssen Betreiber von Radstationen gegenüber dem Markeninhaber, dem ADFC, mittels einer Kooperationsvereinbarung die Erfüllung weiterer Qualitätskriterien garantieren, etwa die Lage unmittelbar im Bahnhofsbereich, den Betrieb an sieben Tagen in der Woche, umfassende Öffnungszeiten, eine einheitliche Preisgestaltung sowie die Einhaltung der Gestaltungsrichtlinien für Beschilderung, Bedienungsbereich und Räumlichkeiten. Die Marke »Radstation« ist zur Erfolgsgeschichte geworden und mittlerweile so attraktiv, dass sich auch außerhalb von Nordrhein-Westfalen sechs weitere Fahrradstationen haben zertifizieren lassen.

Fahrradstationen werden ihrer Schnittstellenaufgabe zwischen Rad- und öffentlichem Verkehr umso stärker gerecht, je mehr Angebote sie für den Reisenden bzw. den Wechsler zwischen den Systemen bereithalten. Neben vielfältigen Leistungen rund um das Fahrrad selbst –

Pflege, Sicherheitscodierung, Recycling, Leasing, Verkauf von Zubehör und Ersatzteilen – können vielfältige weitere Leistungen – Ticket- und Fahrkartenshop, Gastronomie, Tourismus-Information, Kurier- und Postdienste, Gepäckservice, Car-Sharing, Verkauf von Reiseartikeln u.a. – das Kerngeschäft ergänzen und die Stationen so zu multifunktionalen Mobilitätszentralen aufwerten. In einigen Fällen übernehmen Mitarbeiter der jeweiligen Fahrradstation zusätzlich noch Pflege- und Instandhaltungsaufgaben für die gesamte Bahnhofsanlage.

Mit dieser Vielfalt an Funktionen, mit einer nachhaltigen Belegung des Umfelds durch regelmäßigen Besucher-verkehr sowie mit architektonisch attraktiven Gestaltungen können Fahrradstationen dafür sorgen, dass Bahnhöfe wieder zu wichtigen und vor allem beliebten intermodalen Verkehrsknotenpunkten werden.

**Die Leihdauer macht den Unterschied**

Seit 2007 befinden sich innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme europaweit und inzwischen auch in Deutschland im Aufschwung. Nordrhein-Westfalen ist einmal mehr Pionierland. Hier wurde in den vergangenen

**MÖGLICHE FUNKTIONEN EINER FAHRRADSTATION**

ZUSÄTZLICHE AUFGABEN PERSONAL		
LEISTUNGEN AM FAHRRAD	Reinigungsdienst	FAHRZEUG- UND FUHRPARKANGEBOTE
Codierung	Car-Sharing	Fahrradrecycling
Waschanlage	Parkraumbewirtschaftung	Spezialfahrzeugverleih
Sicherheitscheck	Fahrkartenverkauf	Fahrradverkauf
Wartung/ Reparatur	Kurierdienste	Fahrradleasing
<b>FAHRRAD-SERVICE</b> (Werkzeug-Symbol)	<b>FAHRRAD-WACHE</b> (Schloss-Symbol)	<b>FAHRRAD-VERMIETUNG</b> (Uhr-Symbol)
Verkauf von Zubehör	Gepäckaufbewahrung	Touristen-Information
Verkauf von Reiseartikeln	Paketshop	Touren-Angebote
ERWEITERTER FAHRRADSERVICE	Gastronomie	Räder-Bringservice
	Ausstellungen	Radler-Hotel
	Events	TOURISTISCHE DIENSTLEISTUNGEN
	WC	
MULTIFUNKTIONALE FLÄCHENNUTZUNG		

Fahrradstationen bieten generell Reparatur und Service, bewachtes Parken sowie Vermietung von Fahrrädern an. Radstationen sind darüber hinaus an einigen besonderen Qualitätskriterien zu erkennen, wie z.B. längere Öffnungszeiten.

**Radstation**

**Preise Bewachung**

Tagesticket	0,70 Euro
Monatsticket	7,00 Euro
Jahresticket	70,00 Euro
Premiumparken	95,00 Euro

(Steuererwerber Abfahrtszeit: 1 Jahr)  
Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

**Öffnungszeiten**

Mo. - Fr.:	6.00 bis 22.00 Uhr
Sa. und So.:	9.00 bis 22.00 Uhr

auch an Feiertagen



Das metropolradruhr ist das prominenteste städteübergreifend aufgestellte Fahrradverleihsystem Deutschlands.

zwei Jahren das »metropolradruhr« installiert. Zehn Ruhrgebietsstädte beteiligen sich an diesem einzigartigen städteübergreifenden Verbundsystem.

Weil es aber im Ruhrgebiet auch viele Fahrradstationen gibt und die Vermietung von Fahrrädern seit jeher zum Kerngeschäft der Fahrradstationen gehört, ist eine sinnvolle Abgrenzung nötig. Wegen des üblicherweise höheren Aufwands vermieten Fahrradstationen ihre Räder selten an Kurzzeitnutzer – die Nutzung eines Mietfahrrads lohnt sich meist erst ab einer Mietdauer von mindestens einem halben Tag. Die Fahrzeuge sind hochwertig hergestellt, für spezielle Bedürfnisse stehen häufig Sondermodelle zur Verfügung. Vor Fahrtbeginn lassen sich alle Einstellungen – Sattelhöhe, Lenkerstellung etc. – komfortabel an den Nutzer anpassen. Fahrradstationen sind – mit Voranmeldung – auch auf größere Gruppen vorbereitet, die beispielsweise eine gemeinsame Tour mit Mieträdern unternehmen wollen. Dafür halten sie je nach Größe der Einrichtung bis zu mehreren hundert Mieträder bereit. Mit all diesen Vorzügen können öffentliche Fahrradverleihsysteme nicht dienen. Sie sind mit Standard-Fahrzeugmodellen ausgestattet. Abgesehen von einer variablen Sattelhöhe ist eine Anpassung auf die speziellen Bedürfnisse des Nutzers

nicht vorgesehen. Gruppenfahrten können schnell zu Kapazitätsengpässen führen, denn ist eine Verleihstation einmal leer, braucht die Auffüllung durch den Vor-Ort-Service seine Zeit. Doch die öffentlichen Verleihsysteme sind demgegenüber nicht an Öffnungszeiten gebunden, stehen überall im öffentlichen Raum zur Verfügung und eignen sich wegen der sehr schnellen, automatisierten Entleih- und Rückgaberoutinen gerade für kurze Strecken. Aktuelle Statistiken zeigen, dass sie am häufigsten für kurze Fahrten bis 30 Minuten oder weniger genutzt werden. Grundsätzlich sind Einwege-Fahrten möglich – das bedeutet, das entliehene Rad kann an jeder anderen Station zurückgegeben werden – und die Dichte des Verleihnetzes übertrifft die Präsenz von Fahrradstationen natürlich bei weitem.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Profile können sich Fahrradstationen und öffentliche Fahrradverleihsysteme sehr gut symbiotisch ergänzen, zum Beispiel wenn – wie etwa beim »metropolradruhr« – der Servicepartner des Verleihsystems gleichzeitig Träger mehrerer Fahrradstationen ist. Auch eine informatorische wie vertriebliche Vernetzung liegt nahe. Als multifunktionale Mobilitätszentralen können Fahrradstationen ihr Angebot so ganz leicht um Kurzzeitfahrten ergänzen.

# Anatomie einer Fahrradstation: bauliche Gestaltung & technische Ausstattung

Fahrradstationen bieten die Möglichkeit, das Rad sicher, wettergeschützt und geordnet abzustellen. Damit helfen sie Schäden durch ›Verwitterung‹ und Vandalismus zu vermeiden, lösen das unschöne und zudem gefährliche Chaos wild geparkter Fahrräder vor Bahnhöfen auf und stellen so eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten her: für den Umweltverbund, weil er durch eine reibungslos funktionierende Umstiegs-Schnittstelle noch attraktiver wird; für die Stadt und die Immobilienbesitzer, weil die Aufenthaltsqualität auf den Flächen wieder steigt und zur Attraktivität der gesamten Stadt beiträgt; sowie für den Nutzer, der sein Fahrrad schützen kann und dem wesentlich weniger Kosten für Reparaturen oder Neuan-schaffungen entstehen. Damit die Räder aber wirklich geschützt abgestellt werden können, ist in jedem Fall eine Form von baulicher Einfassung erforderlich, die aus einer Überdachung und einer Abgrenzung gegenüber frei zugänglichen Bereichen besteht. Im Detail kann das schon mal eine städtebauliche Herausforderung sein.

## Neubau, Nachnutzung oder Umwandlung

Häufig werden Fahrradstationen in vorhandenen Bahnhofsgebäuden untergebracht, indem beispielsweise dem Handel oder der Gepäckabfertigung gewidmete Räumlichkeiten der neuen Nutzung zugeführt werden. Falls solche Räume nicht vorhanden oder nicht groß genug sind, werden gelegentlich auch Neubauten oder Anbauten für Radstationen erstellt, wie etwa in Brühl. Bahnhöfe in Deutschland sind oftmals ein Spiegelbild vergangener Epochen und damit nicht selten historisch wichtige, denkmalgeschützte Gebäude. Soll hier eine Fahrradstation integriert werden, so müssen für solche Neu- oder Anbauten eher filigrane, transparente Leichtbaukonstruktionen gewählt werden, häufig Glas-Stahlkonstruktionen oder Ganzglaskonstruktionen, die das bisherige Erscheinungsbild eher ergänzen statt es erheblich zu verändern. Gelegentlich können Fahrradstationen aber auch in ehemaligen Gütertunnels untergebracht werden,

Fahrradstationen helfen, die Masse geparkter Fahrräder zu ordnen. Sie können baulich entweder direkt auf dem Bahnsteig installiert werden, wie z.B. in Paderborn (o.r.), Platz auf früher anderweitig genutzten Flächen finden, wie etwa in Halle Westf. (u.r.) oder gänzlich neu gebaut werden, siehe z.B. Brühl (u.l.).





Besonders wichtig für die Akzeptanz von Fahrradstationen ist die Zuwegung, d.h. die Beschilderung der Fahrradstation, wie hier im Bahnhof Neuss (o.l.), oder in Gütersloh (u.l.). Auch der Zugang zu den Anlagen sollte einen sauberen und geordneten Eindruck machen.

die nach der Umstellung des Schienengüterverkehrs und der flächendeckenden Aufgabe der Stückgutdienste nicht mehr benötigt werden.

Indem Fahrradstationen mit ausreichend Aufgängen zu allen Bahnsteigen angebunden werden, entstehen kurze Wege zwischen den Verkehrsmitteln, womit sich der Komfort erhöht und der Umstieg leichter fällt. Gleiches gilt für Fahrradstationen direkt auf Bahnsteigen, wie zum Beispiel in Paderborn. Hier reicht eine Einfriedung mit einem einfachen Drahtgitter aus. In einigen Sonderfällen konnten Fahrradstationen auch in Parkhäusern oder Tiefgaragen untergebracht werden, die nahe des Bahnhofs zur Verfügung standen. Dort sind allerdings nicht die gesamten Flächen nutzbar; die auf den Bahnhof ausgerichteten Teilflächen im Eingangsbereich kommen einer guten Lage am nächsten.

Wie auch immer sich die bauliche Ausgangslage am jeweiligen Bahnhof darstellt, entscheidend ist, dass die Fahrradstation kundenfreundlich platziert wird, möglichst nah am Haupteingang und den Bahnsteigen, gut sichtbar von allen Seiten und mit ausreichend Zu- und Abwegen ausgestattet.

### Wer sucht, der muss auch finden können

Was nützt schon das beste Angebot, wenn es dem Kunden nicht bekannt ist oder nicht schnell und problemlos gefunden werden kann. Ideale Zuwegungen bilden neben anderen Faktoren – wie etwa freundliches und kompetentes Servicepersonal, hoher Komfort, ansprechende Gestaltung – einen wesentlichen Erfolgsbaustein. Lange, verschlungene, schlecht ausgeschilderte, unzureichend beleuchtete, steile und gefährliche Wege zum Hinein- oder Hinausführen des Fahrrads können zum Scheitern einer Fahrradstation beitragen. Der Zugang zur Station muss stattdessen ein ›Wohlfühlraum‹ sein, wo der Kunde gleich mit Eintritt die Sicherheit erhält, hochwertige Leistungen erwarten zu können. Neben der baulichen Lösung spielen hier die Lichtverhältnisse sowie eine leicht verständliche Ausschilderung – die im Rahmen der Marke ›Radstation‹ hohe Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit gewährleisten sollte – eine wesentliche Rolle. Weil es sich bei der Zugangsrampe um das Entrée der Fahrradstation handelt, sollte zusätzlich strikt auf Sauberkeit geachtet werden. Die Zufriedenheit des Kunden hängt zu einem großen Teil davon ab, wie er empfangen wird.

### Dem Service Raum geben

Die entscheidende Frage für die bauliche Gestaltung von Fahrradstationen ist nicht nur das Raumangebot im Bahnhof oder Bahnhofsumfeld, sondern auch die Frage des angebotenen Nutzungsprogramms. Dieses wird zum einen maßgeblich durch die Abstellkapazität definiert. So müssen allein für die Flächeninanspruchnahme der abgestellten Fahrräder je nach Abstellanlage etwa anderthalb bis zwei Quadratmeter – bei ebenerdiger Aufstellung – oder zwischen einem dreiviertel und anderthalb Quadratmetern – in doppelstöckigen Systemen – eingeplant werden. Die Bandbreite möglicher Stellplätze in Fahrradstationen reicht in Deutschland derzeit von kleinen Stationen mit rund 60 (Herdecke) bis zu großen mit über 3.300 Plätzen (Münster). Zum anderen entscheidet auch die Betriebsweise über die baulichen Anforderungen. Falls die Räder in Selbstbedienung eingestellt werden, sind größere interne Bewegungsflächen nötig als wenn dies durch Servicemitarbeiter geschieht, schließlich entsteht durch ein- und ausschubende Kunden nicht unerheblicher Verkehr innerhalb der Station. Umgekehrt erfordert das Abstellen mit Servicekräften mehr Plattformfläche am Eingang und eine eigene Kundentheke, wo die Räder angenommen und ausgegeben

werden. Durch dann entstehenden höheren Personalbedarf ergeben sich zusätzlich erhöhte Anforderungen an die Mitarbeiter Räume.

Bei Planungen zur Einrichtung oder auch zur Erweiterung einer Fahrradstation müssen die folgenden Fragen beantwortet werden:

- 1) Wie viele Mietfahrräder sollen vorgehalten werden? Die Bevorratung hat eine Belegung von Fläche zur Folge, die nicht anderweitig genutzt werden kann.
- 2) Wie intensiv soll das Reparaturgeschäft betrieben werden? Je nach Angebotsbreite und -tiefe bei den Reparaturleistungen müssen kleine oder mittlere Werkzeuge oder gar große industrielle Maschinen vorgehalten werden, die einen erhöhten Flächenbedarf generieren. Natürlich kann die Reparatur auch ausgelagert, z.B. an einen örtlichen Fachhandel, werden.
- 3) Welche ergänzenden Dienstleistungen sollen wie intensiv angeboten werden? Die Ausgabe von Info-Materialien, der Vertrieb von Tickets und Abos sowie der Verkauf von kleinteiligen Artikelsortimenten – Snacks, Reisezubehör, Zeitschriften – fällt flächen-



Ob ebenerdig wie in Bottrop (o.l.), doppelstöckig wie in Düsseldorf (u.l.) oder ebenhängend wie in Gütersloh (o.r.): Es gibt eine Vielzahl an Möglichkeiten, Fahrradabstellanlagen zu konzipieren.





Automatische Zugangskontrollen bei Fahrradstationen folgen einem einheitlichen Standard und ermöglichen die Abstellung von Rädern 24 Stunden am Tag an 365 Tagen im Jahr.

mäßig selbstverständlich nicht so stark ins Gewicht wie beispielsweise ein Flohmarkt wiederhergestellter Gebrauchträder oder die Vermietung bzw. der Verkauf von Spezialfahrzeugen, beispielsweise Kinderanhängern, Pedelecs und anderen.

Je mehr zusätzliche Angebote gemacht werden, desto größer ist der Gesamtflächenbedarf. Auch die Art des Zugangs zur Fahrradstation steht in Wechselwirkung mit der baulichen Gestaltung. Bei Fahrradstationen mit Selbstbedienung, also Stationen mit automatischen Zugangssystemen, ist der Personalbedarf geringer. Für die Abstellanlagen bedeutet dies jedoch, dass sie besonders übersichtlich geschaffen und entsprechend beleuchtet sein müssen, damit sich die Kunden gut zurecht finden. Ohne Selbstbedienung kann das Innenleben dagegen durchaus unübersichtlich sein, mit Säulen, Ecken und Nebenräumen. Hier haben Kunden keinen Zugang, das Personal ist routiniert und kennt jeden Zentimeter. Zudem können dann auch problemlos platzsparende Mehrstockständer eingesetzt werden. Grundsätzlich gilt: Je mehr der Kunde selbst tun muss, desto größer ist der Flächenbedarf. Angebotsbreite und Serviceintensität bilden also die beiden entscheidenden Faktoren mit Einfluss auf die voraussichtlich benötigte Flächengröße.

### Einfach reinkommen

Prinzipiell lassen sich zwei Arten von Zugangsmechanismen zu Fahrradstationen unterscheiden: einerseits automatisierte Schranken- oder Schleusensysteme, für die registrierte Kunden mit einem speziell programmierten Chip oder einer Zugangskarte ausgestattet werden, andererseits der Einlass durch Servicepersonal. Fahrradstationen mit automatisierten Zugangssystemen bieten dem Kunden zahlreiche Vorteile, etwa die Möglichkeit, das Fahrrad 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr zu parken bzw. auszulösen. Betreiber halten mit solchen Systemen die Kosten in einem überschaubaren Rahmen. Möglicherweise müssen sie allerdings riskieren, durch diesen unpersönlichen Service weniger Kunden zu gewinnen. Der Zugang mit Hilfe von Servicepersonal wird gern vor allem als großer Kostenfaktor gesehen, doch er bietet dessen ungeachtet ebenfalls einige Vorteile. Geschulte Mitarbeiter sind in erster Linie Ansprechpartner für die Kunden und können flexibel auf deren Bedürfnisse reagieren. Reparaturservice, hilfreiche Tipps bei der Tourenplanung, den Verkauf von Ersatzteilen und Serviceartikeln oder die Beratung zu weiteren Mobilitätsdienstleistungen verknüpfen sie geschickt mit der sozialen Interaktion und rücken den Dienst am Kunden damit

in den Mittelpunkt. Dadurch kommt er gerne wieder und empfiehlt diesen freundlichen und nützlichen Service gern auch seinen Bekannten.

### Der Kniff mit dem flächensparenden Parken

Einfache Fahrradständer, bei denen ein Rad neben dem anderen eingestellt wird, benötigen relativ viel Platz. Hoher Flächenverbrauch ist jedoch teuer, vor allem in zentralen Lagen von Großstädten. Zudem sind diese ebenerdigen, großflächigen Fahrradparksysteme auch nicht kundenfreundlich, da beispielsweise der Abstellvorgang sehr viel Zeit in Anspruch nimmt und Kunden schnell den Überblick verlieren können. Beide Merkmale wären ein Systemnachteil und so wurden im Laufe der Zeit verschiedene Abstellanlagen entwickelt, die einerseits enorm flächeneffizient sind und dadurch andererseits die Verweildauer in der Fahrradstation minimieren.

Mittlerweile sind zahlreiche Formen der Abstelltechnik auf dem Markt. Die Haupttypen sind einfachen Fahrradständer mit ebenerdiger oder höhenversetzter Aufstellung über Doppeldeckparker mit herunterziehbarem Oberdeck oder mit Hängebefestigung im Oberdeck. All

diese Systeme besitzen spezifische Vor- und Nachteile. Während beispielsweise die Nutzung von einfachen Fahrradständern für Laien weitestgehend ohne Probleme zu handhaben ist, erfordert die Nutzung des Oberdecks bei Doppelständern eine gewisse Übung und Kraft. Zudem ist die Bedienung des Mechanismus vergleichsweise kompliziert, so dass Laien damit Schwierigkeiten haben könnten. Deshalb wird er in Deutschland eher in servicebasierten Fahrradstationen eingesetzt. In den Niederlanden dagegen ist durch millionenfache Erfahrung dieser Ständertyp auch oft in Selbstbedienungsbetrieben vertreten. Allerdings ist es dort üblich, das Oberdeck für Männer und das Unterdeck für Frauen zu reservieren. In manchen Fahrradstationen werden als Reaktion auf entsprechend differenzierte Innenräume die verschiedenen Optionen miteinander kombiniert.

Um die Flächenausnutzung zu erhöhen, werden inzwischen bei den meisten Fahrradstationen Doppeldeckparker eingesetzt. Die heutigen Modelle sind recht komfortabel und können mit relativ geringem Kraftaufwand in der oberen Etage genutzt werden. Noch einfacher lassen sich Fahrräder in die zweite Ebene einstellen, wenn das Fahrrad durch ein Gas-Druck-Federsystem automatisch nach oben gezogen wird. Der Abstand der einzelnen



Natürlich sind auch verschiedene Kombinationen aus Abstellanlagen möglich, wie z.B. in Münster (u.l.), wo sowohl doppelstöckige als auch ebenerdige sowie hängende Abstellanlagen eingesetzt werden. In Gütersloh ist eine Mischform im Einsatz (u.r.) und Düsseldorf bietet als zusätzlichen Service zahlreiche Schließanlagen an (o.l.).





Um die Flächenausbeute zu erhöhen, setzen viele Fahrradstationen auf mehrstöckige Parklösungen. So passen die Abstellanlagen ebenso in luftigen Hallen (Warendorf, l.) wie auch in großflächige Kellerräume (Paderborn, r.).



Räder zueinander hängt auch wieder von der Betriebsform ab. Bei Selbstbedienungssystemen ist ein größerer Abstand nötig, weil die Nutzer nicht so geübt sind und durch ungeschicktes Handling leicht die Lenker verhaken oder Beleuchtungskabel beschädigt werden können. In jedem Fall sind einige Ständer auch mit besonders großem Abstand vorzuhalten, für Fahrräder mit Gepäck oder mit überbreitem Lenker. Der Mindestabstand bei ebenerdigen Ständern beträgt 70 Zentimeter, bei höhenversetzten Ständern und Mehrstockständern reichen auch Abstände von 50 Zentimetern zwischen den Fahrrädern aus.

#### Im Notfall flexibel

Im Falle der sehr erfolgreichen Radstation Bonn stellte sich die Herausforderung, wegen eines größeren Neubauvorhabens für ein Hotel den alten Standort in der ehemaligen Güterhalle der »Rollfuhr« aufzugeben.

Für diese Bauphase musste also ein Provisorium gefunden werden, welches die bewährte Funktionalität der bestehenden Radstation übernimmt. Hierfür wurde ein

großes Zelt auf einem vorübergehend freien Baufeld am anderen Ende des Hauptbahnhofs aufgestellt, mit Containern für die Personal- und Werkstatträume und den transferierten Doppelstockständern im Zelt. Die große Mehrzahl der Dauerkunden hat diese Lösung akzeptiert und auch das Tagesgeschäft und die Fahrradvermietung laufen in bewährter Qualität weiter. Auch die bemerkenswerte Ausbildungsleistung der Radstation kann so ungeschmälert weitergeführt werden. Probleme gibt es natürlich mit der Klimatisierung, weil die Beheizbarkeit des Zeltes bei Frosttagen bzw. seine Kühlung an heißen Tagen suboptimal sind.

Trotzdem ist das Beispiel als temporäre Lösung sehr bemerkenswert, da ja in den nächsten Jahren an vielen Bahnhöfen Umbauarbeiten im Zuge der Modernisierung und funktionalen Erweiterung anstehen. In solchen Fällen wäre eine vorübergehende Schließung der Radstationen eine kaum akzeptable Lösung.

# Mit gutem Beispiel voran

## Münster: Die Mutter aller Radstationen

Münster ist ein wichtiger Bahnknoten, mit vielen Halten im Nah- wie auch im Fernverkehr. Die historisch bedeutsame Stadt begrüßt jedes Jahr rund fünf Millionen Gäste – ein großes Radfahrerpotenzial. Zumal auch die Einwohner selbst das Radfahren lieben. Das gesamte Münsterland hat sich einen Namen als Fahrradregion gemacht.

### Kurze Wege dank idealer Lage

Da sind gut funktionierende Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern besonders wichtig. Die bislang spektakulärste deutsche Radstation am Hauptbahnhof Münster, errichtet 1999, liegt direkt auf dem Bahnhofsvorplatz, ideal zwischen den Zugängen zu den Zügen, den zentralen Bushaltestellen und den Durchgängen und Durchfahrten zur anderen Bahnhofseite. Sie bietet ihren Kunden besonders kurze Wege. Aus verschiedenen Richtungen gibt es Zu- und Ausgänge, sogar unter der breiten Hauptverkehrsstraße kommt man direkt in die Station. Dieser Zu- und Abgangskomfort hilft Zeit zu sparen und sichert eine starke Präsenz im Bahnhofsumfeld.

## Mittendrin im Stadtgeschehen

Auch ihre Optik trägt dazu bei, dass die Radstation als wichtiger Knoten im alltäglichen Stadtverkehr wahrgenommen wird. Die architektonische Sprache setzt mit dem eleganten Glaskubus einen klaren städtebaulichen Akzent. Eine Solaranlage auf dem Dach erzeugt betriebsnotwendigen Strom und macht das Konzept gleich noch umweltfreundlicher. Als gelungenes Entrée wirbt das große Hauptportal mit dem Qualitäts-Signet der Radstationen und listet klar und verständlich das Serviceangebot auf.

## Zusammenspiel von Mensch und Technik

Auf der nur schwach geneigten Hauptzufahrt lässt sich das Rad bequem hinabführen, bis hin zum Kundenempfang. Der bildet die logistische Schaltzentrale für alle speziellen Servicewünsche wie Fahrradvermietung oder -rückgabe, Reparaturannahme oder -abholung, Dauerkartenverlängerung, touristische oder verkehrliche Auskunftswünsche, Erwerb von Fahrradkarten der Stadt und der Region. Hier findet die Bedienung durch freundliches und geschultes Personal statt, das gleichzeitig Aufträge annehmen, aber auch beraten und Auskunft geben kann.



Neben einem durch Servicepersonal bedienten Schalter bietet die Radstation in Münster auch den automatisierten Zugang für den Abstell- oder Ausleihvorgang von Dauerkunden außerhalb der regulären Öffnungszeiten.

Neben Fahrrädern können in Münster auch Anhänger für den Kindertransport gemietet werden.



Die Zugangsschleusen direkt vor dem Counter dagegen registrieren ein- und ausgehende Kunden vollautomatisch und tragen so zur Sammlung von Leistungsdaten bei, die in ihrer Höhe international keine Konkurrenz scheuen müssen.

#### Eine saubere Sache

Deutschlands größte Radstation muss wegen der großen Nachfrage die Räder dennoch besonders platzsparend unterbringen. Dafür gibt es Doppelstockständer. Die obere Etage wird mit Hilfe eines Hublifts an jedem Ständer leicht und ohne besonderen Kraftaufwand befüllt oder entleert. Auch die vielen Mieträder müssen eng gepackt werden. Auf diese Weise bietet die Radstation am Hauptbahnhof in Münster auf rund 2.000 Quadratmetern Fläche insgesamt 3.300 Fahrradstellplätze. Als besonderen Service hält sie für ihre Kunden zudem eine Fahrrad-Waschanlage bereit. So wird deren Gefährt sogar noch aufpoliert, während sie zur Arbeit oder zum Stadtbummel gehen.

#### Mülheim: Klein aber oho

Mit nur 200 Stellplätzen ist die Radstation am Hauptbahnhof Mülheim deutlich kleiner. Dennoch hat sie einiges zu bieten: Zusätzlich zum bewachten Parken stehen hier auch Velo-Kurier, Car-Sharing, ÖPNV-Infos sowie Bring- und Holdienste auf dem Programm. Damit fungiert die Radstation als echte Mobilitätszentrale.

Die Radstation in Mülheim arbeitet mit einem ausgeklügelten Nummernsystem zur Registrierung der eingestellten Fahrräder.



#### Botschafter des umweltfreundlichen Verkehrs

Fahrradstationen sind immer auch Botschafter einer modernen, innovativen Verkehrs- und Fahrradpolitik. Daher werden hier regelmäßig Informationsmaterialien des ADFC und anderer Verkehrs- und Umweltverbände präsentiert. Wenn der Platz ausreicht, kann sich auch mal die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS) mit ihrer Wanderausstellung präsentieren. Natürlich werden im Ruhrgebiet an den Fahrradstationen oft auch die Mietfahrradangebote des Revierrades oder des Niederrheinrades vorgehalten, die dank der Kooperation zwischen den Stationen den Touristen die Option einer Einwege-Tour eröffnen, mit der Rückgabe an einer ganz anderen Stelle. Auch moderne Hightech-Applikationen, wie GPS-Navigationsgeräte, gehören zum Verleihangebot und machen es den Ortsunkundigen einfach, sich in der jeweiligen Stadt und Region mit dem Rad zu orientieren.

#### Der Fahrradservice mit Persönlichkeit

Die betrieblich-logistische Kreativität der Radstationen ist beachtlich. In Mülheim sorgt ein ausgeklügeltes Nummernsystem für die leichte und schnelle Kennzeichnung der Räder. Für die Betreiber einer Radstation ist zudem freundlicher Service eine Selbstverständlichkeit. Hier sind echte Charaktere im Einsatz, die trotz der formalen Standardisierung der Basisdienstleistungen und ihrer Symbole genug Spielraum behalten, ihrer Station ein ganz persönliches Profil zu geben.

# Von der Idee zur Fahrradstation: Planung, Umsetzung & Betrieb

Fahrradstationen sind heute in Nordrhein-Westfalen nicht mehr wegzudenken. Sie sind nicht nur fester Bestandteil in der Reisekette zahlreicher Pendler, sondern auch von Touristen. Ob eine Fahrradstation von den Kunden angenommen wird oder nicht, ist jedoch eng verknüpft mit dem unternehmerischen Geschick des Betreibers. Bevor eine Fahrradstation eröffnet wird, gibt es deshalb zahlreiche Kriterien zu bedenken. Diese reichen vom Betreibermodell über die Standortwahl bis hin zur Einbeziehung von Fördermitteln für den Bau und die technische Einrichtung der Fahrradstation.

## Gemeinnützig oder gewinnorientiert

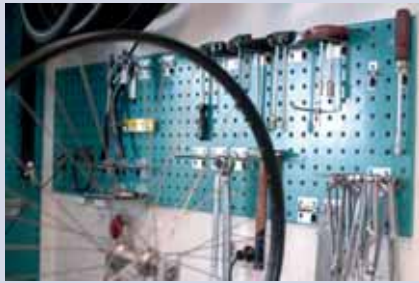
Bei der Wahl des Betreibermodells bieten sich zwei grundlegende Möglichkeiten: Entweder die Fahrradstation wird in gewinnorientierter Eigenregie betrieben, dies

ist z.B. der Fall bei den Fahrradstationen in Brühl, Bünde und Herford oder dem Betrieb liegt eine gemeinnützige Trägerschaft zugrunde, wie z.B. bei den Fahrradstationen in Bonn, Bottrop, Düsseldorf oder Marl-Sinsen.

Je nach Betreibermodell ergeben sich für die Abschätzung der Wirtschaftlichkeit natürlich unterschiedliche Optionen. Anhand des Beispiels der Personalkostenkalkulation wird dies sehr deutlich: Diese kann bei den gemeinnützigen Trägern durchaus deutlich günstiger erfolgen, da hier vermehrt Personen aus arbeitsmarktpolitischen Programmen eingesetzt werden können. Bei gewinnorientierten Betreibermodellen wird versucht, Konzepte mit deutlich weniger Personaleinsatz umzusetzen, da dies einen nicht unerheblichen Teil der betrieblichen Kosten umfasst. Dadurch verschlechtert sich jedoch unter Umständen der Service, die Bedienung wird unpersönlich und anonym.

Fahrradstationen bieten enormes Qualifizierungspotential, zum Beispiel im Bereich Zweiradmechanik.





Kapital, Handwerkszeug, persönliche Kompetenz und Kenntnisse der aktuellen Rechtslage sollten für den erfolgreichen Betrieb einer Fahrradstation vorhanden sein. Je nach Betriebsform ist die Notwendigkeit zur Rationalisierung bei Ausstattung und Personal natürlich verschieden.

### Nach allen Regeln der Kunst

Grundsätzlich darf jede juristische Person eine Fahrradstation (im Sinne des definierten Angebotsspektrums) betreiben. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass für die verschiedenen Serviceangebote Zulassungen, Genehmigungen bzw. auch fachliche Kenntnisse benötigt werden. So ist zum Beispiel das Angebot eines Reparaturservices an entsprechende Qualifikationen geknüpft: Hierfür ist ein Zweiradmechaniker von Nöten. Dieser Beruf ist nach der Handwerksordnung der Bundesrepublik Deutschland (HwO) zulassungspflichtig. Ausgenommen hiervon sind so genannte »einfache Tätigkeiten«, d.h. Tätigkeiten, welche innerhalb von drei Monaten erlernt werden können. Wer darüber hinaus auch ausbilden möchte, der muss dafür sowohl persönlich als auch fachlich geeignet sein (§ 30 BBiG sowie § 22 Abs. 1 HwO). Nähere Informationen dazu erteilen die Industrie-, Handels- und Handwerkskammern vor Ort.

Diese Qualifikationsbedingungen sind sowohl für Fahrradstationen mit gemeinnütziger Trägerschaft als auch für privat betriebene Fahrradstationen relevant. Bei den Betriebskonzepten sind auch die verschiedenen arbeits-

marktpolitischen Programme zu berücksichtigen. Hierzu zählen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) nach dem Sozialgesetzbuch (SGB III, §§ 260–271), die Förderung der beruflichen Weiterbildung (SGB III, §§ 84, 85) sowie Arbeitsgelegenheiten mit Mehraufwandsentschädigung, so genannte »Ein-Euro-Jobs« (SGB II, § 16d Satz 2). Für Menschen mit Behinderung ist das Programm »Werkstatt für behinderte Menschen« (WfbM) aufgelegt worden. Die speziellen Anforderungen an entsprechende Werkstätten sind im Sozialgesetzbuch (SGB IX, § 136) sowie in der Werkstättenverordnung (WVO) geregelt. Es gilt jedoch zu beachten, dass die Bewilligung von Maßnahmen regional sehr unterschiedlich ist – je nach aktueller Arbeitsmarktsituation. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen sind zum Beispiel eine so genannte »Kann-Leistung«. Ob die Maßnahme also überhaupt und wenn ja in welchem Umfang bewilligt wird, muss von der zuständigen Agentur für Arbeit entschieden werden.

### Fahrradstationen als Geschäftsmodell

Gewinnorientiert betriebene Fahrradstationen sind oftmals angegliedert an ein Fahrradgeschäft, das neben

dem entsprechenden Kerngeschäft (Verkauf von Neu- und Gebrauchträdern, Ersatzteil- und Reparaturservice etc.) die Funktionen und Aufgaben einer Fahrradstation übernimmt. Diese Stationen benötigen ein wirtschaftlich tragfähiges Konzept, denn allein ihre Inhaber tragen das unternehmerische Risiko. Zur Abschätzung der Wirtschaftlichkeit sind die möglichen Einnahmen den voraussichtlichen Kosten gegenüber zu stellen. Die Einnahmen hängen stark von der Größe der Station und vom Umfang der angebotenen Serviceleistungen jenseits der verpflichtenden Kernleistungen ab. Zusatzleistungen können zum Beispiel auch gastronomische oder sogar Leistungen im Bereich der Hotellerie umfassen.

### Fahrradstationen als **Qualifizierungsmaßnahme**

Fahrradstationen in gemeinnütziger Trägerschaft verfolgen nicht in erster Linie eine wirtschaftliche Gewinnzielung. Ihnen geht es mehr um die Qualifikation von Mitarbeitern für den ersten Arbeitsmarkt. In gewissem Umfang werden deshalb Arbeitssuchende oder anderweitig benachteiligte Menschen (Behinderte, schwer vermittelbare Jugendliche etc.) im Personalstamm integriert. Ihnen sollen neue Perspektiven durch die Mitarbeit

in den verschiedenen Funktionen in einer Fahrradstation geschaffen werden – von der Tätigkeit im Service oder Büro bis hin zur Werkstatt.

Nach erfolgreicher Qualifikation in einer gemeinnützig geführten Fahrradstation bietet sich natürlich die Möglichkeit, eine eigene Fahrradstation zu eröffnen, also »Existenzgründer« zu werden. Auch hierfür können spezielle Fördermittel bzw. Beratungsangebote bei der zuständigen Agentur für Arbeit abgerufen werden.

### Investition mit Köpfchen

Für die Errichtung einer Fahrradstation können zudem Fördermittel beantragt werden. Bis zum 1. Januar 2007 erfolgte die Förderung von Fahrradstationen durch die Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dieses regelte die Gewährung von Finanzhilfen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Ort in den Gemeinden. Im Rahmen der Föderalismusreform wurden zahlreiche Neuerungen beschlossen, im so genannten »Entflechtungsgesetz«. In Nordrhein-Westfalen wird die Umsetzung des Entflechtungsgesetzes durch die Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau



Fahrradstationen können gleichermaßen als eigenes Geschäftsmodell wie auch als Maßnahme zur Qualifizierungs- und Weiterbildung funktionieren. In jedem Fall sollten sie die maximale Qualität rund um den Fahrradservice für den Kunden gewährleisten.







Öffentliche Förderung gibt es genauso für aufwendig restaurierte historische Gebäude (Billerbeck, l.) wie für moderne Neubauten (Düsseldorf, r.).

(FöRi-kom-Stra) vom 24. Juni 2009 geregelt. Danach können Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV gefördert werden, welche die folgenden Mindeststandards bieten:

- 1) Bewachung und Witterungsschutz (als Mindestvoraussetzung),
- 2) Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur,
- 3) Fahrradvermietung und
- 4) weitere fakultative Dienstleistungen.

Nach der FöRi-kom-Stra können je Stellplatz bis zu 1.500 Euro als zuwendungsfähige Ausgaben anerkannt werden, wovon das Land bis zu 75 Prozent übernimmt. Grundsätzlich können folgende Leistungen gefördert werden:

- 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 Vermietung,

- die äußere und innere Erschließung der Station mit Hinweisbeschilderung,
- notwendige Planungskosten und
- Maßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit.

Neben all diesen Leistungen können auch eventuell anfallende Kosten für den Grunderwerb gesondert gefördert werden.

Da sich Fahrradstationen durch die räumliche Nähe zu Verkehrsknotenpunkten auszeichnen und hier oftmals keine Freiflächen mehr zur Verfügung stehen, wird in Innenstadtbereichen zumeist auf bestehende Immobilien zurückgegriffen, die entsprechend umgebaut werden.

Da diese Immobilien häufig im Besitz der Deutschen Bahn AG sind, wurde hier bereits im Jahr 1997 eine Vereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG getroffen, die es den Fahrradstationen in NRW erlaubt, Grundstücke, Gebäudeteile oder Gebäude zehn Jahre lang mietfrei zu nutzen.

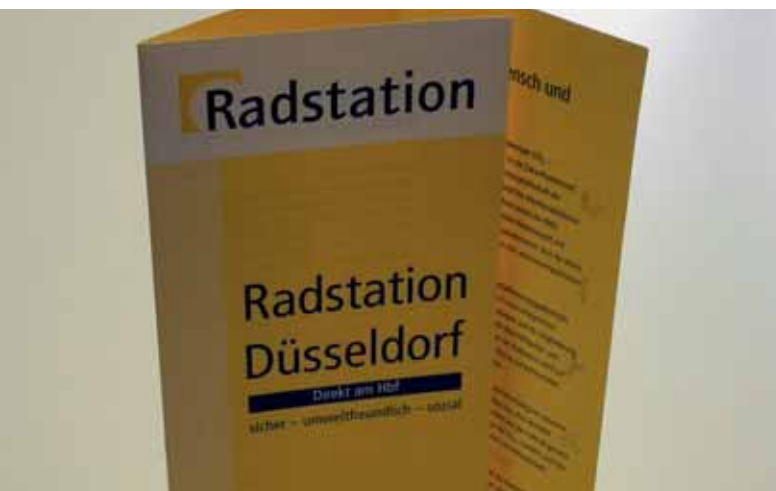
## Die gute Nachricht **weetersagen:** Kommunikation und Netzwerke

Fahrradstationen betreiben auf sehr verschiedene Weise Öffentlichkeitsarbeit: einmal durch ihren möglichst auffälligen, zentralen Standort nahe dem Haupteingang des jeweiligen Bahnhofs, zum anderen durch eine möglichst auffällige und transparente Architektur. Diese erhöht den Wiedererkennungswert und stärkt die Auffindbarkeit der Fahrradstationen. Deswegen haben sich die Glas-Stahl-Konstruktionen oder die offenen, luftigen Metallkonstruktionen sehr gut bewährt.

Darüber hinaus ist die Wegweisung besonders öffentlichkeitswirksam. Die Wegweisung sollte sowohl für die am Bahnhof ankommenden ÖPNV-Kunden als auch für die aus der Umgebung zum Bahnhof kommenden ÖPNV-Kunden lückenlos und ausreichend auffällig sein. Zudem werben vom ADFC zertifizierte Radstationen natürlich durch ihre Beschilderung am Eingang. Daneben besitzen zahlreiche Radstationen ihre eigenen Flyer, in denen

ihre Funktionsweise, die Tarife, die Öffnungszeiten und die Serviceangebote dargestellt sind. Darüber hinaus nutzen die meisten Radstationen auch den Weg der digitalen Informationsvermittlung über das Internet. Dies ist eine wichtige Voraussetzung der informatorischen Vernetzung mit dem landesweiten Radroutenplaner NRW und den von den Bahnen und ÖPNV-Unternehmen herausgegebenen Netz- und Fahrplaninformationen. Immerhin 75 Prozent der Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen haben eine eigene Webseite und sind daher auch überregional, bundesweit und selbst international für die jeweilige Reiseplanung leicht ansteuerbar – ein großer Pluspunkt für die Routenplanung und Logistik von Reisegruppen, wenn diese ein größeres Kontingent von Mietfahrrädern benötigen und reservieren wollen.

Eine besondere Qualität bekommt die Kommunikation bei den Radstationen. Durch die vom ADFC festgeleg-



Eine einheitliche Beschilderung, hier Unna (u.l.), oder die gängigen Piktogramme wie hier an der Infotafel der Radstation Bottrop (r.) oder dem Flyer der Radstation Düsseldorf (l.), gehören zum Corporate Design der Marke »Radstation«.





- R Radstation im Netzwerk RadRegionRheinland
- R Radstation mit Niederrheinrad
- R Radstation mit Revierrad

Für die touristische Nutzung besonders interessant: An den Stationen im Netzwerk Radregion Rheinland sind Einwegfahrten problemlos möglich. Wer längere Touren plant, kann das Niederrheinrad oder Revierrad leihen. Sogar ein Umstieg zwischen diesen Systemen ist möglich, und zwar an der Radstation Duisburg.

te und gesicherte Standardisierung der Symbole wird unabhängig vom jeweiligen Betreiber und Standort eine schnelle, leichte, wiedererkennbare Wahrnehmung der Serviceangebote erreicht. Mittlerweile ergibt sich darüber hinaus für einen Teil der Fahrradstationen eine zunehmende regionale Vernetzung durch Kooperationsvereinbarungen, die insbesondere bei der Mietfahrradnutzung auch eine Einwege-Nutzung, also die Rückgabe an einer anderen Station als die Ausleihe, erlauben. Die regionale Kooperation legt auch eine vernetzte Kommunikation nahe, mit deren Hilfe in Regionen mit einem dichten Netz von Radstationen für eine besonders starke Akzeptanz und intensive Nutzung gesorgt werden kann.

### Gemeinsam mehr erreichen

Die üblichen Kommunikations- und Marketing-Strategien von Fahrradstationen zielen auf die Aufmerksamkeit von Kunden vor Ort, d.h. in der selben Stadt. Eine Möglichkeit, sich einen größeren Kundenkreis zu erschließen, bieten regionale Kooperationen, wie bspw. die Kooperation der Radstationen mit der »RadRegionRheinland« oder die Kooperation mit Fahrradmietsystemen wie dem

Revierrad oder dem Niederrheinrad, d.h. eine Orientierung an touristischen Nutzergruppen. Die RadRegionRheinland ist ein eingetragener Verein, bestehend aus Tourismusorganisationen sowie Städten und Kreisen des Rheinlands. Ziel ist die Förderung des »grenzüberschreitenden« Radverkehrs. Dafür werden digitale GPS-Tourenvorschläge für verschiedene Zielgruppen vorgestellt sowie Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten bereitgestellt. Die involvierten Radstationen bieten sowohl Reparaturservice und Tourenberatung als auch Fahrradvermietung vom Tourenrad bis hin zum Pedelec.

Weitere Beispiele für die Erschließung breiterer Kundenkreise sind die Kooperationen von Fahrradstationen mit dem RevierRad oder dem NiederrheinRad. Auch diese können an Fahrradstationen gemietet werden. Es ergeben sich durch diese Kooperationen wichtige Synergieeffekte, da die regionalen Leihfahrradsysteme auf die logistischen und betrieblichen Dienstleistungen der kooperierenden Radstationen zurückgreifen können.

## Neue Energie durch neue Möglichkeiten: Zukunftstechnologien für den Radverkehr

Fahrradstationen unterliegen mit ihren Baulichkeiten, ihren Betriebsmitteln, ihrer Logistik und ihren Fahrrädern immerwährend dem technischen Fortschritt. Bei den Gebäuden geht es vor allem um die neuen Möglichkeiten des ökologischen, energieeffizienten Bauens und die Nutzung regenerativer Energien, insbesondere der Solarenergie im Zusammenhang mit der Gestaltung der Dächer und Fassaden.

Spezielle energetische Herausforderungen ergeben sich, wenn die Räume in Tiefgeschossen oder ehemaligen Durchgangs- oder Gepäcktunnels untergebracht sind, also in Dunklräumen, die für eine ausreichende Beleuchtung oder Belüftung zusätzlichen Energiebedarf haben. Für die Betreiber von Fahrradstationen, die in historischen Bahnhofsgebäuden untergebracht sind, ist die energetische Optimierung schwierig, da sie nicht die volle Verfügungsgewalt über die Immobilie besitzen. Bei

Neubauten dagegen können die Betreiber von Anfang an energieoptimiert bauen. Bislang nutzen nur zwei Stationen die Möglichkeit für solare Energieerzeugung (Münster und Rheine). Hier bietet sich beachtliches Optimierungspotential, denn die Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern kann die Wirtschaftlichkeit von Fahrradstationen steigern.

### Fahrräder unter Strom

Elektromobilität in Form von elektrisch angetriebenen Fahrrädern, so genannten »Pedelecs«, wird bereits von vielen Fahrradstationen als wichtiges Betätigungsfeld angesehen. Vor dem Hintergrund, dass alleine im Jahr 2010 ca. 200.000 Pedelecs verkauft wurden, ist dies ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. So kooperiert die Radstation in Paderborn zum Beispiel mit dem Ener-

Auch hier ist die Radstation Münster ganz vorne dabei: das Thema regenerative Energien wird hier seit langem mittels Solarpanels auf dem Dach genutzt.



<b>Radstation</b>	
<b>Preise</b>	
Tagesticket	0,70 €
Monatsticket	7,00 €
Halbjahresticket	40,00 €
Jahresticket	70,00 €
Monatsbox	10,00 €
Halbjahresbox	55,00 €
Jahresbox	100,00 €
Mietrad (24 Std.)	9,00 €
Elektromietrad (24 Std.) <small>powered by e-on</small>	20,00 €
Elektromietrad (4 Std.) <small>powered by e-on</small>	8,00 €
Kindersitz zum Mietrad (24 Std.)	2,00 €
<b>Gepäckkorb zum Mietrad ohne Berechnung</b>	
<b>Öffnungszeiten:</b>	
Mo. - Fr. 5.30 Uhr - 22.30 Uhr	Wochenende u. Feiertage: 7.00 Uhr - 21.00 Uhr
Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen! <span style="float: right;">Stand 01.10.2008</span>	



Ob mit Kooperationspartner (wie z.B. Paderborn, I. und o.r.) oder ohne (Brühl, u.): Miet-Pedelecs verbreiten sich derzeit rasant unter den Fahrradstationen.

gieversorger E.ON und bietet ihren Kunden Miet-Pedelecs an. In Rheine werden die abgestellten Pedelecs mit Strom aus einer Solaranlage aufgeladen: Zero-Emission. Neben der Vermietung ist natürlich auch die Reparatur der Pedelecs wichtig. Diese bedarf jedoch elektrotechnischer Fachkenntnisse. Ist entsprechendes Fachpersonal vor Ort (z.B. in Essen), ist dies eine weitere Qualifikationsmöglichkeit für ungelernte Mitarbeiter. Fehlt das dafür benötigte Fachpersonal, so ist eine Kooperation mit dem örtlichen Fahrradhandel möglich bzw. sinnvoll (z.B. Billerbeck).

### Eine Kette aus vielen Wegen

Fahrradstationen sind Schnittstellen für Intermodalität, also die nacheinander geschaltete Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. In der Regel beginnt die Wegekette im ÖPNV mit einer Vortransportetappe von der Quelle bis zum Startbahnhof bzw. der Starthaltestelle. Es erfolgt eine oder mehrere ÖPNV-Etappen bis zum Zielbahnhof oder der Zielhaltestelle. Dann erst erfolgt der Nachtransport zum eigentlichen Ziel. Fahrradstationen können sowohl im Vortransport als auch im Nachtransport sehr

gut eingesetzt werden, um die Vorteile des Fahrradverkehrs doppelt zu nutzen. Für diese Funktionalität müssen die Fahrradstationen an Knotenpunkten des Öffentlichen Verkehrs, also überwiegend an Bahnhöfen lokalisiert werden. Die Schnittstellenfunktion kann darüber hinaus durch weitere Mobilitätsdienstleistungen wie z.B. Car-Sharing und Kurierdienste erweitert werden. Vorreiter ist hier die Radstation am Hauptbahnhof Mülheim/Ruhr. Sie verbindet das Fahrrad, Schienenfahrzeuge, Bus, Automobil (Car Sharing) und Kurierdienste.

### Auf dem Laufenden bleiben

Unter systemischen Gesichtspunkten bietet vor allem die betriebliche Vernetzung enorme Vorteile. Durch regelmäßige Treffen zwischen Betreibern und weiteren wichtigen Akteuren können Innovationen schnell ausgetauscht und flächendeckend eingesetzt werden. Zudem bietet sich hier die Möglichkeit, Entwicklungskosten für spezielle Dienstleistungen einzusparen, da die Kosten geteilt werden können. Auch im Bereich der Arbeitsmarktqualifikation können Austauschprogramme sehr sinnvoll sein.

# Den Rahmen **neu bestimmen:** **Die Zukunft** der Fahrradstationen

Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 1995 mit seinem Programm »100 Fahrradstationen in NRW« einen starken Impuls dafür gegeben, dass Fahrradstationen auch in Deutschland als wichtiges Schnittstellenelement zwischen Öffentlichem Verkehr und Fahrradverkehr anerkannt wurden.

## 100 Radstationen in NRW – Eine Bilanz

Allerdings blieb die damit initiierte Dynamik doch hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Das ist um so erstaunlicher, da unter den mittlerweile realisierten Radstationen etliche mit einer wesentlich kleineren Betriebsgröße sind, als 1995 für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig zu sein schien. Seinerzeit wurden Fahrradstationen noch primär mit den Hauptbahnhöfen der vielen Großstädte in Nordrhein-Westfalen assoziiert. Dass sich Fahrradstationen dagegen auch für Mittel- und Kleinstädte eignen und dass es durchaus sinnvoll sein kann, in einem polyzentrischen Siedlungsraum auch mehrere Stationen in einer Stadt zu haben, war damals noch nicht absehbar.

All dies ist inzwischen jedoch durch den innovativen Mut verschiedener Betreiber sehr überzeugend nachgewiesen. Wenn mehr Menschen diese Erkenntnisse systematisch anwenden würden, dann müssten in Nordrhein-Westfalen eigentlich deutlich mehr als 100 Radstationen beheimatet sein. Die reine Multiplikation allein reicht jedoch nicht aus, da sich inzwischen das gesamte Umfeld gegenüber 1995 deutlich verändert hat. Das ist bei der Planung neuer Radstationen angemessen zu berücksichtigen.

## Neue Wege durch neue Trends

Die Multi- und Intermodalität hat im alltäglichen Verkehrsverhalten weiter zugenommen. Damit ist das Potenzial für Fahrradstationen gewachsen, weil immer mehr Menschen die Vorteile einer Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr erkannt haben. Zudem hat die Kreativität der Verkehrsteilnehmer bei der Kombination von Fahrrad und ÖPNV zugenommen. Auch die Angebotsphilosophie des Umweltverbundes hat sich mittlerweile immer mehr durchgesetzt und im Investitionsverhalten der Beteiligten zu neuen Akzentsetzungen geführt. Ganz zu schweigen von den Entwicklungstendenzen im Bereich Elektromobilität: Hier sind Pedelecs die Markttreiber. Die beschriebenen Innovationen haben das allgemeine fahrradpolitische Umfeld erheblich verändert und bieten zahlreiche neue Optionen. Nun gilt es, diese Innovationen mit System anzugehen und die positiven Vorteile zu nutzen.

## Ein neuer Service – Fahrrad-Parkboxen

Ein neues Mobilitätsangebot breitet sich an den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen – im Verbundgebiet des VRR – aus: die so genannten »Bikey Boxen«. Dieses Angebot richtet sich vor allem an Fahrgäste, welche den Vor- oder Nachtransport mit dem Fahrrad planen. Mit einer speziellen Chipkarte kann in den blauen Boxen das eigene Fahrrad, in roten Boxen ein Leihfahrrad abgestellt bzw. ausgeliehen werden. Mit Hilfe des elektronischen Ausleihsystems wird jeder Vorgang automatisch erfasst und kann somit sekundengenau abgerechnet werden.

# Fahrradstationen in NRW und Deutschland

Standort	Adresse	Eröffnung	Stellplätze	Betreiber
<b>Aachen</b>	Radstation am Hauptbahnhof Zollamtstr. 3 0241-45019502	2008	158	WABe e.V. Katrin Bauermeister Friedenstr. 20a 52080 Aachen 0241-96867-0
<b>Aschaffenburg</b>	Stenger-Bike Fahrradstation Ludwigstraße 4 06021-4427845	2000	125	Stenger-Bike Fahrradstation Ludwigstraße 4 63739 Aschaffenburg 06021-4427845
<b>Augsburg</b>	Fahrradstation Augsburg Halderstraße 29 86150 Augsburg 0821-4551199	2007	342	Zweirad Bäuml GmbH Jakoberstr. 70-72 86152 Augsburg 0821-33621
<b>Bad Oeynhausen</b>	Radstation Rüdiger Wolff Herforder Str. 80 05731-8422195	1998	196	Handwerks-Service GmbH Bildung & Beschäftigung Rote Mühle 19 32312 Lübbecke 05741-3018750
<b>Bielefeld</b>	Radstation moBiel Am Bahnhof 2 0521-176381	1992	390	moBiel GmbH Gerhard Kutziewiski Otto-Brenner-Str. 242 0521-510
<b>Billerbeck</b>	Radstation Billerbeck Billerbecks Bahnhof Am Bahnhof 1 02543-2380	2004	186	Interkulturelle Begegnungsprojekte e.V. Andrea Schmäing/Martin Althoff Neutorstr. 5 48653 Coesfeld 02541-847720
<b>Bocholt</b>	Radstation Busbahnhof Bocholt Peter Wind Josef-Jakob-Platz 3 02871-232605	1999	160	Peter Wind Josef-Jakob-Platz 3 02871-232605
<b>Bochum</b>	Fahrradstation am Bochumer Hbf. Ferdinandstraße 0234-4141124	1996	100	ViA Bochum - Verein für integrative Arbeit e. V. Heribert Geisler Harpener Feld 14 44805 Bochum 0234-9554151
<b>Bönen</b>	Radstation Bönen Am Bahnhof 2 02383-1621	1996	60	DasDies Service GmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Bonn</b>	Radstation am Hbf. Erich Felten Quantinusstr. 26 0228-9814636	2000	320	Caritasverband für die Stadt Bonn e.V. Fritz-Tillmann-Str. 8 53113 Bonn 0228-1080

<b>Bottrop</b>	Radstation am Hbf. Peter Ciechanowski Am Hauptbahnhof 1 02041-7659958	1999	214	PIA-Paritätische Initiative für Arbeit e.V. Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 45468 Mülheim an der Ruhr 0208-8485710
<b>Bottrop</b>	Radstation am ZOB Dieter Dähn Berliner Platz 10 02041-7811689	2001	100	PIA-Paritätische Initiative für Arbeit e.V. Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 45468 Mülheim an der Ruhr 0208-8485710
<b>Braunschweig</b>	Radstation Braunschweig Berliner Platz 1 0531-7076025	1991	475	AWO Braunschweig Peterskamp 21 38108 Braunschweig 0531-39080
<b>Bremen</b>	Radstation Bremen Bahnhofsplatz 14a 28195 Bremen 0421-51778820	2003	1500	ADFC Landesverband Klaus Peter Land Bahnhofsplatz 14a 28195 Bremen 0421-51778820
<b>Bremen</b>	Radstation Bremen Bahnhofsplatz 60 28757 Bremen 0421-2583936	2008	200	ADFC Landesverband Klaus Peter Land Bahnhofsplatz 14a 28195 Bremen 0421-51778820
<b>Brühl</b>	Radstation Brühl Ralf Liedtke Max-Ernst-Allee 2A 02232-950761	2000	340	Inhaber Ralf Liedtke Max-Ernst-Allee 2a 50321 Brühl 02232-950761
<b>Bünde</b>	Fahrrad-Marquardt und Radstation-Bünde GmbH Bahnhofstr. 84 05223-188221	1999	280	Fahrrad Marquardt GmbH Uwe Marquardt Bahnhofstr. 84 32257 Bünde 05223-188221
<b>(Burg)Steinfurt</b>	Radstation am Bahnhof Burgsteinfurt Bahnhofstr. 35b 02551-862788	2000	300	Evangelische Jugendhilfe Münsterland GmbH Martin Klein Viefhoeck 17 48565 Steinfurt 02551-9343-0
<b>Castrop-Rauxel</b>	Radstation am Hauptbahnhof Berliner Platz 9 02305-546328	1998	150	rebeq GmbH Klaus Uhländer Scherlebecker Str. 260 45701 Herten 02366-180410
<b>Darmstadt</b>	Fahrradstation Darmstadt Fürstenbahnhof 5 06151-2793400	2001	340	Stadtverwaltung Darmstadt Luisenplatz 5a 64283 Darmstadt 06151-131
<b>Dorsten</b>	Radstation Dorsten Busbahnhof Europaplatz 1 02362-952763	2001	300	rebeq GmbH Klaus Uhländer Scherlebecker Str. 260 45701 Herten 02366-180410



<b>Dortmund</b>	Fahrradstation am Hbf. Dortmund Klaus Kaczorowski Königswall 15 0231-1811756	2001	80	Dortmunder Beschäftigungs-, Qualifizierungs- und Ausbildungsgesellschaft mbH dobec Klosterstr. 8-10 44135 Dortmund 0231-9934100
<b>Duisburg</b>	Radstation Duisburg Kammerstr. 3 0203-8071790	2007	450	PIA-Paritätische Initiative für Arbeit e.V. Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 45468 Mülheim an der Ruhr 0208-8485710
<b>Düren</b>	Radstation Düren Lagerstrasse 15 02421-2247477	1995/ 2010	360	Zweirad Bülke „Fahrräder für die ganze Familie“ Dorfstrasse 49 52353 Düren 02421-87952
<b>Düsseldorf</b>	Radstation Düsseldorf Willi-Becker-Allee 8a 0211-5144711	2009	500	Zukunftswerkstatt Düsseldorf GmbH Armin Weiß Konrad-Adenauer-Platz 9 40046 Düsseldorf 0211-173020
<b>Elmshorn</b>	Radstation Elmshorn Königstr. 2a. 04121-22117	2007	400	Brücke Elmshorn e.V. Flamweg 13 25335 Elmshorn 04121-262510
<b>Erfurt</b>	Radhaus am Erfurter Hauptbahnhof (Fahrradstation) Bahnhofstr. 22 0361-6441506	2009	320	Ströer Deutsche Städte Medien GmbH Niederlassung Erfurt Magdeburger Allee 56 99086 Erfurt 0361-779180
<b>Essen</b>	Radstation am Hauptbahnhof Am Hauptbahnhof 5 0201-83914594	1999	245	Neue Arbeit der Diakonie Essen GmbH Andreas Ungar Gerlingstr. 14 45127 Essen 0201-223545
<b>Essen</b>	Radstation Kupferdreh Am S-Bahn-Haltepunkt Kupferdreh Bahnstr. 20 0201-223545	2010	250	Neue Arbeit der Diakonie Essen GmbH Andreas Ungar Gerlingstr. 14 45127 Essen 0201-223545
<b>Freiburg</b>	Fahrradstation Freiburg Wentzingerstr. 15 0761-2927998	1999	1000	mobile gGmbH Wentzingerstraße 15 79106 Freiburg im Breisgau 0761-2927600
<b>Fröndenberg</b>	Radstation Fröndenberg Bahnhofstr. 15 02373-6810238	2008	35	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Geseke</b>	Fahrradstation am Bahnhof Geseke Lindenweg 1 02942-4046	2007	118	DB-Agentur Hartwig Seger Lindenweg 1 59590 Geseke 02942-4046

<b>Gladbeck</b>	Radstation Gladbeck Hansemannstr. 10 02043-204153	1999	300	rebeq GmbH Klaus Uhländer Scherlebecker Str. 260 45701 Herten 02366-180410
<b>Grevenbroich</b>	Radstation Grevenbroich Karl-Heinz Bommers Bahnhofsvorplatz 23 02181-162685	1999	176	Caritasverband Rhein-Kreis Neuss e. V. Montanusstr. 40 41515 Grevenbroich 02181- 3250
<b>Gronau</b>	Radstation Gronau Bahnhofstr. 45 02562-710881	2003	400	Chance gGmbH Ira von Borczyskowski Agathastr. 33 48599 Gronau-Epe 02565-406042
<b>Göttingen</b>	Fahrradstation Göttingen Bahnhofsplatz 3 0551-48875913	1996	1000	VOSS-Fahrräder am Bahnhof GmbH Bahnhofsplatz 3 37073 Göttingen 0551-4887590
<b>Gütersloh</b>	Radstation am Bahnhof Willi-Brandt-Platz 1 05241-12959	1997	306	ASH Gütersloh e.V. Anne Kerber Hermann-Simon-Str. 7, Haus 15 33334 Gütersloh 05241-95150
<b>Halle (Westf.)</b>	Radstation Halle (Westf.) Bahnhofstr. 42 05201-818444	2000	175	GAB Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung Udo Mescher Bahnhofstr. 40 33790 Halle 05201-10914
<b>Haltern am See</b>	Radstation Haltern am See Michael Kienzel Roost-Warendin-Platz 3 02364-9302213	2003	280	Caritasverband Haltern e. V. Willi Grave Franziskushaus Sixtusstr. 39 45721 Haltern am See 02364-109020
<b>Hamburg</b>	Fahrradstation Dammtor/ Rotherbaum Schlüterstraße 11 040-41468277	2004	100	einfa! GmbH Volksparkstraße 48 22525 Hamburg 040-5475900
<b>Hamm</b>	Radstation am Hauptbahnhof Willi-Brandt-Platz 1 02381-9271913	1998	450	Evangelisches Perthes Werk e. V. Sabine Riddermann Oestinghauser Str. 38 59494 Soest 02921-96870
<b>Hannover</b>	Radstation Hannover Fernroder Straße 2 0511-35396420	2000	350	STEP gGmbH Grazer Str. 20 30519 Hannover 0511-989310
<b>Hannover</b>	Radstation Hannover Rundestraße 16 0511-30090035	2011	426	STEP gGmbH Grazer Str. 20 30519 Hannover 0511-989310
<b>Herdecke</b>	Radstation Herdecke Am Zweibrücker Hof Zweibrücker Hof 2 02330-607965	2007	60	Wittener Gesellschaft für Arbeit und Beschäftigungsförderung mbH WABE Thomas Strauch Breite Str. 74 58452 Witten 02302-395380

<b>Herford</b>	Radstation und Radcenter Herford Dieter Marscheider Bahnhofstr. 1a 05221-994115	2001	360	Dieter Marscheider Bahnhofstraße 1a 32052 Herford 05221-994115
<b>Herne</b>	Radstation Wanne-Eickel Gisbert Luig H.-Rühmann-Platz 1 02325-569050	1998	190	Gesellschaft freie Sozialarbeit Gisbert Luig Corneliusstr. 19 44653 Herne 02325-95920
<b>Husum</b>	Radstation im Bahnhof (Fahrradstation) Poggenburgstraße 12 04841-805550	2006	100	Diakonisches Werk Husum gGmbH Theodor-Storm-Straße 7 25813 Husum 04841-691410
<b>Ibbenbüren</b>	Radstation am Bahnhof Ibbenbüren Wilhelmstraße 05451-931434	1997	280	Auskunft über: Stadt Ibbenbüren Tiefbauamt Manfred Dorn Alte Münsterstr. 16 49477 Ibbenbüren 05451-931434
<b>Itzehoe</b>	Fahrradstation Itzehoe Bahnhofsstr. 32 25524 Itzehoe 04821-2726	1996	120	Steinburg Sozial gemeinnützige Beratungs- und Qualifizierungs GmbH Beethovenstrasse 2 25524 Itzehoe 04828-774
<b>Kamen</b>	Radstation Kamen Herr Stefan Rose Am Bahnhof 3 02307-74538	1999	360	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Kamen-Methler</b>	Radstation am Bahnhof Robert-Koch-Straße 0157-88452015	2001	80	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Kevelaer</b>	Radstation Kevelaer Am Bahnhof 55 02832-9725860	2008	220	Radstation Kevelaer Hans Willi Theunissen Am Bahnhof 55 02832-9725860
<b>Kerpen-Horrem</b>	Radstation Kerpen-Horrem Josef-Bitschnau-Straße 2	2012	320	Inhaber Ralf Liedtke Max-Ernst-Allee 2a 50321 Brühl 02232-950761
<b>Kiel</b>	Kieler Fahrradstation am Hauptbahnhof 0431-2377790	2010	622	Brücke Schleswig-Holstein gGmbH Muhliusstraße 94 24103 Kiel 0431-982050
<b>Köln</b>	Radstation Hbf Köln Roland Neuschil Breslauer Platz 0221-1397190	2003	961	IN VIA e. V. Köln Sibylle Klings Stolzestr. 1a 50674 Köln 0221-4728-600
<b>Krefeld</b>	Radstation Krefeld Anita Bose-Wiedefeld Am Hauptbahnhof 1 02151-361619	2000	360	Diakonisches Werk des Ev. Kirchenkreises Krefeld-Viersen Westwall 40 47798 Krefeld 02151-3632021

<b>Leipzig</b>	Fahrradstation Eckhardt Kurt-Schumacher-Strasse 4 0341-9617274	1997	50	Zweirad Eckhardt Kurt-Schumacher-Strasse 4 04103 Leipzig 0341-9617274
<b>Lippstadt</b>	Radstation Lippstadt Rixbecker Str. 2 02941-1507820	2001	194	INTEGRA gGmbH Claudia Falkenstein Ottmar Helbig Südstraße 18 59557 Lippstadt 02941-7520
<b>Ludwigsburg</b>	Radstation Ludwigsburg Flugfelder Straße 19 07141-2983227	2010	160	Neue Arbeit gGmbH Gottfried-Keller-Str. 18c 70435 Stuttgart 0711-273010
<b>Lüneburg</b>	Fahrradstation Lüneburg Bahnhofstr. 4 04131-266350	1998	1333	Rad am Bahnhof Inh. Malte Meyners Bahnhofstr. 4 21337 Lüneburg 04131-266350
<b>Lünen</b>	Radstation Lünen Markt Im Hagen 3 02306-268869	1993	80	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Lünen</b>	Radstation Lünen Brambauer Zum Verkehrshof 7 0231- 8802655	1991	114	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Lünen</b>	Radstation Lünen Hbf. Münsterstr. 54 02306-72393	1991	160	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Mannheim</b>	Fahrradstation Mannheim Heinrich-von-Stephan- Straße 2-4 0621-2937316	1997	918	BIOTOPIA Arbeitsförderungsbetriebe Mannheim gGmbH Friedrich-Ebert-Straße 83 68167 Mannheim 0621-460050
<b>Minden</b>	Radstation Minden Friedrich Krömker Am Bahnhof 12 0571-9725705	2003	442	Handwerks-Service Minden-Lübbecke e.V Rote Mühle 19 32312 Lübbecke 05741-3018750
<b>Marl-Sinsen</b>	Radstation Marl Bahnhofstr. 160 02365-203989	2006	300	rebeq gGmbH Scherlebecker Str. 260 45701 Herten 02366-180410
<b>Moers</b>	Radstation Moers Guido Bonewitz Homberger Str. 105 02841-6003330	2006	200	sci Moers gGmbH Kirschenallee 35 47443 Moers 02841-95780
<b>Mönchenglad- bach</b>	Radstation Hbf. Rheydt Erwin Konvalinka Bahnhofstr. 70 02166-130105	2006	206	proBeschäftigung d. Ev. Kirchenkreises Gladbach-Neuss Michael Petry-Nettingsmeier Hauptstr. 200 41236 Mönchengladbach 02166-133531

<b>Mülheim an der Ruhr</b>	Radstation am Hauptbahnhof Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 0208-848570	1999	200	PIA-Paritätische Initiative für Arbeit e.V. Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 45468 Mülheim an der Ruhr 0208-8485710
<b>Mülheim an der Ruhr</b>	Radstation Bahnhof Mülheim Styrum Hauskampstr. 14 0208-402000	1997	100	PIA-Paritätische Initiative für Arbeit e.V. Frank Schellberg Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3 45468 Mülheim an der Ruhr 0208-8485710
<b>Münster</b>	Radstation Münster Hundt KG Georg Hundt Berliner Platz 27a 0251-4840170	1999	3.300	Radstation Münster Hundt KG Georg Hundt Berliner Platz 27a 0251-4840170
<b>Münster</b>	Radstation Münster-Arkaden Achim Poorthuis Königstr. 7 0251-7036790	2009	300	Achim Poorthuis i.A. des ADFC Kreisverbandes Münster/Münsterland e. V. Dortmunder Str. 19 48155 Münster 0251-393999
<b>Neuss</b>	Radstation Neuss Further Str. 2 02131-6619890	2003	559	Caritasverband Rhein-Kreis Neuss e. V. Montanusstr. 40 41515 Grevenbroich 02181-3250
<b>Oberhausen</b>	Radstation am Hauptbahnhof Volker Neuwirth Willi-Brandt-Platz 1 0208-855174	1998	300	Zentrum für Ausbildung und Qualifikation ZAQ Uwe Beier Essener Str. 100 46047 Oberhausen Tel. 0208-8500016
<b>Ochtrup</b>	Radstation Ochtrup Bahnhofstr. 67 02553-926561	2000	160	Raissa Kirejew Bahnhofstr. 67 02553-926561
<b>Oelde</b>	Radstation Oelde Am Bahnhof 02522-938697	2001	230	Pro Arbeit e. V. Karl Eppendorf Stromberger Str. 154 33378 Rheda-Wiedenbrück 05242-579970
<b>Oldenburg</b>	Fahrradstation Oldenburg Willy-Brandt-Platz 1 26123 Oldenburg 0441-2188250	2000/ 2002	3000	ProFil - gemeinnützige GmbH Integrationsfirma Pfauenstraße 4 26135 Oldenburg 0441-2188219
<b>Osnabrück</b>	Radstation Osnabrück Theodor-Heuss-Platz 2 0541-259131	2001	1000	ASH Osnabrück e.V. Lotter Straße 6 bis 8 49078 Osnabrück 0541-47299
<b>Paderborn</b>	Radstation Paderborn Bahnhofstr. 29 05251-870740	2000	270	PIGAL e. V. Paderborner Initiative gegen Jugendarbeitslosigkeit e.V. Ludwig Mikus Bahnhofstr. 64 33102 Paderborn 05251-8718715
<b>Ratingen</b>	Radstation Ratingen Am Ostbahnhof 1 02102-7116601	1995/ 2010	250	Sozialdienst kath. Frauen e. V. Robert Wierichs Düsseldorfer Str. 40 40878 Ratingen 02102-7716907

<b>Rendsburg</b>	Fahrradstation am Bahnhof 24768 Rendsburg 04331-55835	2001	180	rabs gemeinnützige GmbH Kieler Straße 53 24768 Rendsburg 04331-12650
<b>Rheda- Wiedenbrück</b>	Radstation Rheda- Wiedenbrück Bahnhofsplatz 16 05242-938901	2003	240	Pro Arbeit e. V. Karl Eppendorf Stromberger Str. 154 33378 Rheda-Wiedenbrück 05242-579970
<b>Rheine</b>	Radstation Rheine Siegfried Mau Am Hauptbahnhof 6 05971-162903	1999	960	Caritas EMSTOR-Werkstätten Edisonstr. 10 48432 Rheine 05971-7911225
<b>Rosenheim</b>	Fahrradstation Rosenheim Südtiroler Platz 2 08031-357617	2001	500	Weißer Rabe soziale Betriebe und Dienste GmbH Schwanthalerstraße 73 80336 München 089-5446440
<b>Schwerte</b>	Radstation Schwerte Hbf. Bahnhofstr. 35 02304-2399061	2011	66	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Selm-Beifang</b>	Radstation Selm-Beifang Klaus-Peter Ruml Beifanger Weg 84 02592-4065	2000	150	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Soest</b>	Radstation Soest Herr Meyer-Korot Am Bahnhof 4 02921-14441	1998/ 2011	450	Soester Entwicklungs-Netz - SEN e.V. Doyenweg 23 59494 Soest 02921-663920
<b>Stuttgart Feuerbach</b>	Fahrradstation Stuttgart Feuerbach Wiener Platz 1 0711-54065052	2010	60	Sozialunternehmen NEUE ARBEIT gGmbH Gottfried-Keller-Str. 18c 7 0435 Stuttgart 0711-273010
<b>Stuttgart Möhringen</b>	Fahrradstation Stuttgart Möhringen Filderbahnstr. 59 0711-72246184	2001	k.A.	Sozialunternehmen NEUE ARBEIT gGmbH Gottfried-Keller-Str. 18c 7 0435 Stuttgart 0711-273010
<b>Stuttgart Vaihingen</b>	Fahrradstation am Bahnhof 0711-9976181	2007	48	Sozialunternehmen NEUE ARBEIT gGmbH Gottfried-Keller-Str. 18c 70435 Stuttgart 0711-273010
<b>Unna</b>	Radstation Unna Parkhaus Massener Straße 02303-2001314	2006	80	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Unna</b>	Radstation Unna Bahnhof Unna 02303-304072	1995 / 2009	309	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str. 29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210

<b>Voerde</b>	Radstation Bahnhof Friedrichsfeld Poststraße 0281-41114	2005	100	Stadt Voerde Rathausplatz 20 46562 Voerde 02855-80431
<b>Warendorf</b>	Radstation Warendorf Bahnhofstr. 11 02581-7899770	2003	330	Herr Georg Scheffer Bahnhofstr. 11 02581-7899770
<b>Wesel</b>	Fahrradstation am Bahnhof Wesel Franz-Etzel-Platz 0281-47362670	2010	220	Spix e.V. Kaiserring 16 46483 Wesel 0281-163330
<b>Witten</b>	Radstation Witten Bergerstr. 35 02302-3990001	1999	168	Wittener Gesellschaft für Arbeit und Beschäftigungsförderung mbH WABE Thomas Strauch Breite Str. 74 58452 Witten 02302-23923
<b>Werne</b>	Radstation Werne Am Bahnhof 9 02389-4022690	2007	140	Evangelisches Perthes Werk e. V. Sabine Riddermann Oestinghauser Str. 38 59494 Soest 02921-96870
<b>Werne</b>	Radstation Werne Roggenmarkt 0176-52754408	2007	140	DasDies ServiceGmbH Unnaer Str.29a 59174 Kamen Geschäftsführer: Peter Resler, Maciej Kozlowski 02307-912210
<b>Wunstorf</b>	Fahrradhaus Rusack Albert-Einstein-Strasse 3b 05031-3762	1983	273	Fahrradhaus Rusack Albert-Einstein-Strasse 3b 31515 Wunstorf 05031-3762

## Weiterführende Adressen

### Ministerien

#### Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf  
Tel. +49 (0)211 38 43 0  
<http://www.mwebwv.nrw.de>

#### Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen

Fürstenwall 25  
40219 Düsseldorf  
Tel. +49 (0)211 855 5  
<http://www.mais.nrw.de>

### Bezirksregierungen

#### Bezirksregierung Arnsberg

Seibertzstr. 1  
59821 Arnsberg  
Tel. +49 (0)2931 82 0  
<http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de>

#### Bezirksregierung Düsseldorf

Cecilienallee 2  
40474 Düsseldorf  
Tel. +49 (0)211 475 0  
<http://www.brd.nrw.de>

#### Bezirksregierung Münster

Domplatz 1 - 3  
48143 Münster  
Tel. +49 (0)251 411 0  
<http://www.bezreg-muenster.de>

#### Bezirksregierung Detmold

Leopoldstraße 15  
32756 Detmold  
Tel. +49 (0)5231 71 0  
<http://www.bezreg-detmold.nrw.de>

#### Bezirksregierung Köln

Zeughausstr. 2-10  
50667 Köln  
Tel. +49 (0)221 147 0  
<http://www.bezreg-koeln.nrw.de>

### Verbände

#### Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

Grünenstraße 120  
28199 Bremen  
Tel. +49 (0)421 3462 90  
<http://www.adfc.de>

#### Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Hohenzollernstr. 27-29  
40211 Düsseldorf  
Tel. +49 (0) 211 68708 0  
<http://www.adfc-nrw.de>

### Informationen zu Fahrradstationen und Fahrradverkehr im Internet

[www.adfc.de](http://www.adfc.de)  
[www.bahn.de](http://www.bahn.de)  
[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)  
[www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de)  
[www.radstation.de](http://www.radstation.de)  
[www.radroutenplaner.nrw.de](http://www.radroutenplaner.nrw.de)  
[www.radverkehrsnetz.nrw.de](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de)  
[www.verkehrsinfo.nrw.de](http://www.verkehrsinfo.nrw.de)



# Impressum

## Herausgabe und Vertrieb

**Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen,  
Wohnen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Referat für Presse und Öffentlichkeitsarbeit**  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf  
broshueren@mwebwv.nrw.de

[www.mwebwv.nrw.de](http://www.mwebwv.nrw.de)

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. 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 zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss GmbH bestellt werden. Bitte senden Sie Ihre Bestellung unter Angabe der Veröffentlichungsnummer **V-525** (per Fax, E-Mail oder Postkarte) an:

Gemeinnützige Werkstätten Neuss GmbH  
Am Henselsgraben 3  
41470 Neuss  
Telefax: 02131/9234-699  
E-Mail: [mwebwv@gwn-neuss.de](mailto:mwebwv@gwn-neuss.de)

## Redaktion und Layout

**raumkom**  
**Institut für Raumentwicklung und Kommunikation**  
Dr. Christian Muschwitz und Prof. Dr. Heiner Monheim GbR  
Nikolausstraße 14  
54290 Trier

Prof. Dr. Heiner Monheim  
Dr. Christian Muschwitz  
Dipl.-Geogr. Matthias Philippi  
Dipl.-Geogr. Johannes Reimann

Tel. +49 (0) 651 4936885 1  
Fax. +49 (0) 651 4936885 8

Mail: [info@raumkom.de](mailto:info@raumkom.de)  
<http://www.raumkom.de>

## Druck

**Justizvollzugsanstalt Geldern**  
Möhlendyck 50  
47608 Geldern

# Fotonachweis

**raumkom:** Umschlag vorne o./u.; S. 6 beide; S. 7; S. 9 r.u.; S. 10 l.o./l.u.; S. 12; S. 14 l.; S. 15 alle; S. 16 l.u.; S. 17 alle; S. 18 alle; S. 20 alle; S. 22 l.o./r.o./r.u.; S. 23 r./l.u.; S. 24 l.u.; S. 25 l.o.; S. 26 l.o./l.u.; S. 27 r.; S. 29 l.; S. 30; S. 31 r.; S. 33 alle; S. 34 l.o./l.u.; S. 35; S. 37 alle.

**MWEBWV:** Deckblatt vorne r.; S. 8 l.; S. 9 r.o.; S. 10r.; S. 11; S. 13 alle; S. 14 r.; S. 16 l.o./r.; S. 19; S. 22 l.u.; S. 23 l.o.; S. 24 l.o./r.; S. 25 l.u./r.; S. 26 r.; S. 27 l.; S. 28 alle; S. 29 r.; S. 31 l.o./l.u.; S. 32 alle; S. 34 r.; S. 36; Umschlag hinten

**Stadt Nürnberg** (Verkehrsplanungsamt): S. 8 r.o./r.u.

**Landeshauptstadt München:**S. 9 l.

**Nextbike:** S. 21



