

**Universitätsstadt Tübingen**

Fachabteilung Verkehrsplanung

Mirco Sarcoli, Telefon: 07071-204-2387    Telefon: 07071-204-2387

Gesch. Z.: /

Vorlage

548a/2013

Datum

07.01.2015

## **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

---

**Betreff:**                    **Prüfung und Bericht zu Fahrradparkierungen**

Bezug:                      Antrag 548/2013

Anlagen:

---

### **Zusammenfassung:**

Bei den Fahrradabstellplätzen wird allgemein zwischen Fahrradparkplätzen (klassische „Anlehnbügel“, bei größerer Konzentration auch Fahrradgroßparkplätze), Fahrradboxen als einzeln abschließbare Einzelboxen, Fahrradkleingaragen wie am Haltepunkt Derendingen sowie größere Fahrradparkhäuser. In Tübingen werden bis auf Fahrradparkhäuser im Grundsatz alle Formen umgesetzt. Für alle Formen bestehen Fördermöglichkeiten nach dem L-GVFG bzw. nach der Klimaschutzinitiative des Bundes. Für ein Fahrradparkhaus eignet sich insbesondere der Bereich um den Tübinger Hauptbahnhof, da hier eine große Nachfrage bei insgesamt geringem Flächenangebot gegeben ist. Die bisherigen Erfahrungen mit elektronisch betriebenen Parkhäusern sind dabei nicht einhellig positiv, so dass im weiteren Verfahren zum Europaplatz geprüft werden soll, ob ein Einsatz hier Sinn macht. Bei Bedarf wird ein Besichtigungstermin eines entsprechenden elektronischen Fahrradparkhauses organisiert.

### **Ziel:**

Beantwortung des Antrages 548/2013 der AL/Grüne-Fraktion und Information des Gemeinderates über verschiedene Arten von Fahrradabstellmöglichkeiten.

## **Bericht:**

### 1. Anlass / Problemstellung

Mit dem Antrag 548/2013 der AL-Fraktion wurde die Verwaltung beauftragt verschiedene Formen von Abstellrichtungen für Fahrräder zu untersuchen. Insbesondere sollen automatische Parkhäuser für Räder geprüft und geeignete Standorte in Tübingen aufgezeigt werden, an denen hoher Bedarf besteht und solch eine Form der Parkierung sinnvoll und machbar wäre.

### 2. Sachstand

#### 2.1. Fahrradparkplätze und -bauten

Nach den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gibt es unterschiedliche Formen von Fahrradparkierungen.

- Fahrradparkplätze  
Die von der Verwaltung in Tübingen am meisten angewandte Form sind Fahrradparkplätze. Hierbei werden Fahrradhalter im Straßenraum integriert.
- Fahrradgroßparkplätze  
Bei konzentrierter Nachfrage wird eine große Anzahl an Fahrradhaltern angeboten. Fahrradgroßparkplätze sind in Tübingen beispielsweise an Schulen, im Universitätsbereich, dem Bahnhof und einigen Bahnhaltepunkten sowie dem Freibad eingerichtet.
- Fahrradboxen  
Fahrradboxen sind dem Prinzip eines Gepäckschließfaches ähnlich. Hier wird ein Fahrrad in eine Box eingeschlossen. Solch Angebot besteht am Südausgang des Hauptbahnhofes und am Westbahnhof.
- Fahrradkleingaragen  
In Fahrradkleingaragen werden mehrere Fahrräder abgestellt, der Zugang ist jedoch auf eine gewisse Anzahl von Nutzern beschränkt. Diese Form wird am Haltepunkt Derendingen angeboten.
- Fahrradparkhäuser und Abstellplätze in Kfz-Parkbauten  
In Bereichen mit hoher Nachfrage und langer Abstelldauer bieten sich diese Formen an. Dabei wird eine große Anzahl an Fahrradparkplätzen überdacht und eingefriedet. Dies wird in Tübingen noch nicht angeboten. Fahrradparkbauten können konventionell erstellt werden, die Fahrradabstellplätze sind über ebenerdige Zugänge oder Rampen erreichbar. Bei automatischen Fahrradparkbauten wird das Fahrrad an einer Übergabestation eingestellt und automatisch geparkt, hier können Stellplätze für „Standardräder“ angeboten werden.

#### 2.2. Besondere Betriebsformen von Fahrradparkplätzen und -bauten

- Fahrradwachen  
Hierbei handelt es sich um personell bewachte Fahrradabstellanlagen, bei denen auch einfache Dienstleistungen bereitgestellt werden können, bspw. Fahrradreinigung oder Gepäckaufbewahrung.

- Fahrradstationen  
Für eine Fahrradstation müssen mindestens folgende drei Dienstleistungen angeboten werden: gesichertes und witterungsgeschütztes Fahrradparken; Wartung und Pannenhilfe für Fahrräder sowie Vermietung von Fahrrädern.

### 2.3. Beispiele automatischer Fahrradparkhäuser in anderen Städten

Die Verwaltung hat im Zuge der Recherchen zu automatischen Parkhäusern um Daten zu folgenden drei automatischen Parkhäusern bei den jeweiligen Betreibenden eingeholt:

- Radhaus Offenburg (Eröffnung 09/2013)  
Das Radhaus bietet Platz für bis zu 120 Räder, die auf Paletten zu je 12 Rädern abgestellt werden. Die ungefähren Maße betragen BxLxH 7,4mx7,4mx10,4m. Die Räder können an zwei überdachten Zugängen mit je sechs Zugangstüren übergeben werden. Bei freiem Zugang beträgt die Abfertigungszeit etwa 60sec. Es kann immer nur eine Palette bedient werden, wenn bei der Abholung das Rad auf einer anderen Palette steht, erhöht sich die Wartezeit entsprechend.

Für die Nutzung ist ein „digitaler Schlüssel“ notwendig. Dieser kann als Tagesticket für 2 Euro im Hauptbahnhof erworben werden (zzgl. 15 Euro Pfand) oder als 12-Monats-Abo für 60 Euro beantragt werden. Das Radhaus in Offenburg ist das erste dieser Art und hat insgesamt fast 2.800 Euro pro Abstellplatz gekostet. Weitere Dienstleistungen als das Abstellen werden im Radhaus nicht angeboten.

- biketower Meckenbeuren (Eröffnung (09/2013)  
Der biketower bietet Platz für bis zu 72 Räder. Diese werden nach der Übergabe mittels eines Aufzugs in einer Box vom System geparkt. Die Übergabe erfolgt an einer Box. Die Abfertigungszeit einzelner Räder beträgt bis zu 120sec. Es kann immer nur ein Fahrrad abgestellt oder hergeholt werden. Körbe und lose Gegenstände am Fahrrad sind nicht möglich.

Die Nutzung ist jederzeit möglich. Die Gebühren staffeln sich in Abhängigkeit der Nutzungsdauer; 1 Euro pro Tag bis 90 Euro im Jahr. Kosten für den biketower können nicht genannt werden, da es sich um ein Pilotprojekt handelt. Über das Verwahren von Rädern hinaus, können kostenlos die Akkus von Elektrofahrrädern geladen werden.

- Radlager Münster (Eröffnung 12/2010)  
Das Radlager entstand im Zuge der Sanierung eines bestehenden Parkhauses zu einem Wohn- und Geschäftshaus. Die ungefähren Abmessungen betragen BxLxH 7mx40mx6,5m. Es bietet in zwei automatischen Systemen Platz für bis zu 120 Räder, zusätzlich stehen 240 Plätze mit Doppelparkern für Kurzparker zu Verfügung. Es handelt sich beim Fahrradparksystem um den Typ Velominck eines niederländischen Herstellers.

Bei der Abgabe werden die Räder in eine der beiden Übergabekabinen geschoben, mittels eines pneumatischen Greifers in das 1. Obergeschoss hochgezogen und in einen Haken gehängt. Wie in einem Karussell gibt es 60 höhenversetzte Haken, die umlaufend die Räder aufnehmen. Die Abfertigungszeit beim Einstellen beträgt etwa 30sec, beim Abholen etwa 75sec im Durchschnitt. Körbe und lose Gegenstände am Fahrrad sind

nicht möglich. Die Anlage wird ohne Personal betrieben und aus einem etwa 100m entfernten Parkhaus fernüberwacht. Die Gebühren staffeln sich nach der Nutzung, Kurzparker zahlen 0,10 Euro je Stunde bis zu 0,50 Euro am Tag. Dauerparker im automatischen System 7 Euro im Monat, 70 Euro im Jahr. Als weitere Dienstleistung werden Schließfächer angeboten. Kosten der Anlage sind schwer zu verifizieren, da sie in ein bestehendes Gebäude installiert wurde.

Bei den Anlagen handelt es sich um Pilotprojekte, so dass zu Beginn eine höhere Anfälligkeit vorhanden war. Nach Auskunft eines Betreibers fällt nach der Testphase ein Wartungsaufwand in Höhe von etwa 4.000 Euro jährlich an.

Die Akzeptanz der automatischen Systeme ist sehr unterschiedlich und konnte aufgrund der zum Teil erst sehr kurzen Standzeit der Anlagen auch nicht überall erfasst werden. Entscheidend für eine gute Auslastung sind unter anderem das Umfeld, die Anbindung und die Einfachheit des Systems. Bei einem weitläufigen Umfeld mit vereinzelt Möglichkeiten zum Abstellen von Rädern, werden die automatischen Systeme nicht gut angenommen. Zudem muss das Parkhaus komfortabel für den Radverkehr angebunden werden und die Übergabe sollte selbsterklärend sein.

#### 2.4. Geeignete Standorte in Tübingen für (automatische) Parkbauten

Grundsätzlich sind Standorte in stark frequentierter Lage für (automatische) Parkbauten geeignet: Betriebe und Verwaltungen mit vielen Mitarbeitern, Universitätscampus, Übergänge zum öffentlichen Verkehr oder eventuell auch Übergänge vom motorisierten Individualverkehr.

Automatische Systeme kommen aus Sicht der Verwaltung an ihre Leistungsgrenze, wenn in kurzer Zeit eine hohe Nachfrage besteht. Beispielsweise an Schulen oder in Betrieben ohne Gleitzeit kommt es zu pulkartigem Bedarf, zeitweise auch an Bahnhöfen. Im Rahmen der Umgestaltung des Europaplatzes werden unterschiedliche Formen an Parkbauten geprüft, auch automatische. Automatische Parkbauten können nach Meinung der Verwaltung nur ergänzend zu konventionellen Abstellplätzen angeboten werden.

#### 2.5. Förderung

##### 2.5.1. RL-Radinfrastruktur des Landes

Die Förderung von Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen wird in der „Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur)“ geregelt. Dabei sind Fahrradabstellanlagen förderfähig, *„wenn sie der Verknüpfung der Verkehrsträger Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) dienen (Bike + Ride) oder wenn sie entlang verkehrswichtigen Radwegen an Stellen, an denen erfahrungsgemäß dauernd und zeitweilig Fahrräder in großer Zahl abgestellt werden, liegen. ... Förderfähig sind sämtliche Arten von Fahrradstellanlagen, die in dem Regelwerk der FGSV<sup>1</sup> aufgeführt werden. Dazu gehören Fahrradhalter, Fahrradboxen, Fahrradkleingaragen, Fahrradparkbauten und Fahrradstationen.“*

Die Zuwendung wird pauschaliert, die Höhe hängt von der Art der Fahrradabstellanlage ab. Die Pauschalsetze werden als Festbetragsfinanzierung festgesetzt und liegen zwischen 120

---

<sup>1</sup> FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Euro und 1.500 Euro (einschließlich Kosten der Zuwegung). Die Bagatellgrenze liegt bei 20.000 Euro.

#### 2.5.2. Klimaschutzinitiative des Bundes

Mit der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit steht ein weiteres Förderinstrument zur Verfügung. Dies ist möglich, da für Tübingen ein Klimaschutzkonzept mit Teilkonzepten beschlossen wurde (Mobilität 2030 mit Radverkehrskonzept). Neben Ergänzungen des Wegenetzes können auch hochwertige Abstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit dem ÖV und öffentlichen Einrichtungen gefördert werden. Sie müssen u.a. nach den Hinweisen der FGSV geplant sein und dürfen die Fußverkehrsqualität nicht einschränken. Zudem muss die Maßnahme im oben genannten Konzept enthalten sein – oder in einer Fortschreibung.

Der Fördersatz liegt bei bis zu 40% (maximal 250.000 Euro). Voraussetzung ist, dass die Ausgaben mindestens eine Zuwendung in Höhe von 10.000 Euro ergeben.

#### 2.5.3. Sanierungsgebiet

Eine weitere Fördermöglichkeit besteht über ein städtebauliches Sanierungsgebiet. Grundsätzlich können im Zuge der Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze) für die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen Fördermittel in Anspruch genommen werden. Der Fördersatz liegt bei 60 %, wobei eine Förderobergrenze von 150 € je Quadratmeter gilt. Eine spezielle Förderung nur für den Radverkehr ist nicht möglich.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung steht wegen der erforderlichen technischen Ausstattung und der begrenzten Zugriffskapazitäten der Errichtung eines automatischen Fahrradparkhauses durchaus kritisch gegenüber. Aufgrund der eingeschränkten Flächenressourcen kombiniert mit einem großen Unterbringungserfordernis erscheint derzeit aber das Bahnhofsumfeld als einzig sinnvoller Ort für eine Realisierung. Die Verwaltung prüft daher im Rahmen des Planungsverfahrens zum Europaplatz ob dort eine automatische Parkieranlage bzw. welche Art alternativer Fahrradunterbringung dort hergestellt werden kann.

Die Verwaltung wird bei Bedarf im Vorfeld der Entscheidung einen Besichtigungstermin bei realisierten Projekten bzw. auch bei einem Hersteller anbieten.

Weitere Standorte mit größerem Angebot an Fahrradabstellplätzen sind derzeit nicht geplant.

### 4. Lösungsvarianten

Die Verwaltung wird beauftragt ein automatisches Fahrradparkhaus am Europaplatz herzustellen.

### 5. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen und entsprechende Folgekosten sind abhängig vom jeweiligen System.

6. Anlagen

keine