

Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030

Anlage Analyse Öffentlichkeitsarbeit und Service



Impressum

Stadt Kassel, documenta-Stadt

Obere Königsstraße 8
34117 Kassel

Kassel **documenta** Stadt

Projektleitung

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt Dr. Georg Förster
- Verkehr Lore Renner

Im Auftrag:

PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Telefon 0511.220601-80
Fax 0511.220601-990
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Heike Prahlow
(Projektleitung)

Alexandra Böttcher
Niels Brünink
Stefanie Busek
Linn Schröder



SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Fax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Dr.-Ing. Peter Bischoff
Kristina Bröhan



TOLLERORT
entwickeln & beteiligen
Palmaille 96
22767 Hamburg
Telefon 040.38615595
Fax 040.38615561
mail@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de

Mone Böcker
(Moderation)



DESIGN-GRUPPE
Ricklinger Straße 3B
30449 Hannover
Telefon 0511.3882239
Fax 0511.3882157
info@design-guppe.com
www.design-gruppe.com

Gisela Sonderhüsken



Inhalt

1	Einführung.....	4
2	Öffentlichkeitsarbeit.....	5
2.1	Zielgruppen.....	5
2.1.1	<i>Differenzierung der Zielgruppen – verschiedene Ansätze.....</i>	<i>7</i>
2.1.2	<i>Zielgruppen mit hohem Potenzial – Kurzprofile und Beispiele</i>	<i>10</i>
2.2	Relevante Komponenten.....	23
3	Serviceleistungen	27
3.1	Fahrradparken.....	27
3.1.1	<i>Anforderungen an Fahrradparkanlagen.....</i>	<i>27</i>
3.1.2	<i>Fahrradparken in Kassel - vorhandene Daten</i>	<i>31</i>
3.1.3	<i>Status Quo zum Fahrradparken</i>	<i>33</i>
3.1.4	<i>Auswahl und Beschreibung näher zu betrachtender Fahrradabstellanlagen.....</i>	<i>43</i>
3.1.5	<i>Kriterien zur Bedarfsabschätzung für Fahrradabstellanlagen.....</i>	<i>46</i>
3.1.6	<i>Zusammenfassende Bewertung zum Fahrradparken in Kassel</i>	<i>48</i>
3.2	Fahrradstation.....	48
3.2.1	<i>Anforderungen und bisherige Erfahrungen mit Fahrradstationen</i>	<i>49</i>
3.2.2	<i>Potenziale einer Fahrradstation in Kassel.....</i>	<i>52</i>
3.2.3	<i>Potenzialabschätzung für die Nachfrage nach einer Fahrradstation am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe</i>	<i>53</i>
3.3	Ladeinfrastruktur	57
3.3.1	<i>Anforderungen an die Abstellanlage</i>	<i>58</i>
3.3.2	<i>Anforderungen an die Ladeinfrastruktur und Kosten</i>	<i>58</i>
3.3.3	<i>Praxisbeispiele.....</i>	<i>59</i>
3.3.4	<i>Ladeinfrastruktur in Kassel - Bestand und Empfehlung</i>	<i>62</i>
3.4	Intermodale Verknüpfung	63
3.5	Lastenfahrräder	67
3.6	Weitere Serviceangebote	72
3.6.1	<i>Fahrradverleihsystem „Konrad“</i>	<i>72</i>
3.6.2	<i>Angebote von Fahrradhändlern und Werkstätten in Kassel</i>	<i>73</i>
3.6.3	<i>Herbst- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen</i>	<i>74</i>
3.6.4	<i>Kurse und Radfahrtraining.....</i>	<i>76</i>
3.6.5	<i>Bringdienste</i>	<i>78</i>
3.6.6	<i>Weitere Angebote - nicht nur für Radtouristen.....</i>	<i>79</i>
3.7	Generelle Empfehlungen für Kassel.....	84

4	Anhang.....	86
4.1	Fahrradparken Bestandserfassung	86
4.1.1	<i>B+R-Anlagen.....</i>	<i>87</i>
4.1.2	<i>Konradstationen.....</i>	<i>96</i>
4.1.3	<i>Verkaufsstätten.....</i>	<i>98</i>
4.1.4	<i>Krankenanstalten</i>	<i>107</i>
4.1.5	<i>Freizeit und Kultur</i>	<i>110</i>
4.1.6	<i>Bürgerhäuser</i>	<i>116</i>
4.1.7	<i>Bildungseinrichtungen</i>	<i>117</i>
4.1.8	<i>Wohngebäude</i>	<i>126</i>
4.2	Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder der Stadt Kassel.....	129

1 Einführung

Im Arbeitsprozess zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden die Themen Öffentlichkeitsarbeit und Service umfangreich diskutiert und analysiert. Dabei wurde zunächst der Status Quo in Kassel, d.h. vorhandene Angebote erfasst, zusammengestellt und bewertet. Auf Basis von Beispielen aus anderen Städten wurden Empfehlungen zur Ausweitung der Angebote aufgezeigt und nachfolgend – ergänzend zu den Steckbriefen des Erläuterungsberichtes – beschrieben.

Der Anlagenband dient der näheren Erläuterung der Themenfelder Öffentlichkeitsarbeit und Service.

2 Öffentlichkeitsarbeit

2.1 Zielgruppen

Mit der Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr will die Stadt Kassel möglichst viele Personen erreichen. Für einen effizienten Einsatz von Kapazitäten und Mitteln ist es wichtig, die Kommunikation gezielt einzusetzen. Dazu bedarf es einer differenzierten Betrachtung der Zielgruppen nach Kriterien wie Wegezweck, Lebenssituation, Alter und Zugehörigkeit zu sozialen Milieus.

Wer fährt schon Rad in Kassel und wer noch nicht? Welche Hindernisse gibt es? Welche Motive kann man ansprechen, um das Radfahren zu fördern? In welchem Umfeld sind die Zielgruppen erreichbar?

Eine wissenschaftlich abgesicherte Zielgruppenuntersuchung ist im Rahmen dieses Auftrags nicht vorgesehen und mit den vorliegenden Zahlen auch nicht möglich. Im Zuge des Radverkehrskonzeptes wurde keine Befragung von Zielgruppen durchgeführt. Grundlagen für die Differenzierung der Zielgruppen liefern

- der VEP-Zwischenbericht (Bestandsaufnahme, Stand 2012),
- die Endfassung des VEP 2030,
- der Mobilitätssteckbrief für Kassel (TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Prof. Dr. Ing. Gerd-Axel Ahrens, im Rahmen des Forschungsprojektes Mobilität in Städten – SrV2013),
- die Ergebnisse der Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern, Kindern und Jugendlichen und Teilnehmenden des Fachforums Mobilität.

Für die Ermittlung der Potenziale wurden auch bundesweite Studien herangezogen:

- Shell Pkw-Szenarien bis 2040 (Shell Deutschland, Prognos AG),
- Fahrrad-Monitor Deutschland 2015 (sinus Markt- und Sozialforschung),
- Umweltbewusstsein in Deutschland 2016 (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit),
- NRVP – Nationaler Radverkehrsplan 2020.

Potenziale

Aus den vorhandenen Unterlagen wurden die für die Öffentlichkeitsarbeit relevanten Kennziffern ermittelt. Daraus abgeleitet sind die nachfolgend beschriebenen Potenziale.

Verfügbarkeit der Verkehrsmittel

29% aller Haushalte in Kassel sind autofrei, 64% verfügen über mindestens ein fahrbereites Rad – Männer eher als Frauen, Erwerbstätige eher als Nichterwerbstätige. Das ist viel weniger als im Bundesdurchschnitt (82%).

Fast jeder dritte Deutsche würde sich beim Neukauf für ein Elektrofahrrad entscheiden. Jüngere Menschen kombinieren bei längeren Strecken ÖPNV und Rad.

Handlungsbedarf/Argumente:

- Jeder Haushalt braucht mindestens ein Rad!
- Nichterwerbstätige zum Radfahren motivieren

- Elektrofahrräder erfahrbar machen – besonders für Frauen und jüngere Menschen
- Kombination von Rad und ÖPNV bewerben (Pendler, Schüler)

Wege: Frequenz und Distanz

Die meisten Menschen in Kassel legen kurze Wege innerhalb der Stadt zurück. 70% aller Wege sind Kurzstrecken bis zu 5 Kilometer Entfernung mit bis zu 20 Minuten Fahrzeit. Fast die Hälfte nutzt dafür das Auto. Das Rad wird meistens für Distanzen zwischen 1 und 5 km eingesetzt. Kinder und Jugendliche nutzen das Rad bereits sehr intensiv.

Handlungsbedarf/Argumente:

- Kassel – Stadt der kurzen Wege
- Das Auto bietet in puncto Geschwindigkeit kaum einen Vorteil
- Für größere Entfernungen und für Steigungen eignen sich elektrisch angetriebene Fahrräder
- Kinder und Jugendliche im Verhalten bestärken, gut ausbilden

Wegezweck

Etwa ein Drittel aller Wege – im Schnitt 3,4 Kilometer – werden für Einkauf und Versorgung zurückgelegt, davon 11 Prozent mit dem Rad. Ähnlich viel wird in der Freizeit gefahren: im Schnitt 4,7 km pro Weg, 9 Prozent davon mit dem Rad. 20 Prozent der Wege führen zur Arbeit: im Schnitt 9,8 km lang mit 11% Radanteil. 18 Prozent der Wege betreffen Schule, Ausbildung, Kita: im Schnitt 3,5 km lang, 10 Prozent Radanteil.

Frauen fahren weniger Rad (das ändert sich laut Aussage der Teilnehmenden des Workshops gerade). Männer fahren mehr zur Arbeit, Frauen mehr zum Einkaufen und bringen die Kinder in die Kita oder zur Schule.

Handlungsbedarf/Argumente:

- bei Einkauf für mehr Radeinsatz werben (kurze Wege, keine Parkplatznot)
- im Freizeitbereich Radeinsatz erhöhen (frische Luft, Spaß, Gesundheit)
- Unternehmen einbeziehen als Kommunikationspartner, Radanteil bei den Pendlern steigern (Voraussetzung: gute Radschnellverbindungen)
- mehr Präsenz für das Thema Radfahren im Schulunterricht

Prognosen

Erkenntnisse aus verschiedenen Studien (Shell-Pkw-Szenarien bis 2040, Sinus-Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Umweltbewusstsein in Deutschland 2016):

- Das Auto ist nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel. Immer mehr Menschen (60%) können sich aber vorstellen, das Fahrrad häufiger zu nutzen – wenigstens in den Umfragen. Vor allem Personen zwischen 14 und 29 Jahren wollen mehr Fahrrad fahren.
- Im städtischen Umfeld ist der Besitz eines eigenen Pkw nicht mehr so wichtig. Vor allem jüngere Menschen setzen verstärkt auf die Kombination verschiedener Verkehrsmittel (multimodale Nutzung). Während der Ausbildung können sich Jugendliche selten ein eigenes Auto leisten, und ein sicherer Job ist oft nicht sofort zu finden. Ob dieses Verkehrsverhalten beibehalten wird, wenn die Lebensumstände sich ändern, kann man allerdings nicht sicher vorher-sagen.

- Es gibt mehr Alleinstehende, die in Einpersonenhaushalten leben, und immer weniger Kinder. Das führt zu verringertem Pkw-Besitz.
- Radfahren ist derzeit im Trend. Das Interesse an neuen Fahrradtypen steigt. Leihräder werden häufig zuerst im Urlaub ausprobiert, dann nutzt man sie auch am Wohnort. Lastenräder lösen Transportprobleme. Im Handel sind vermehrt Lösungen mit Elektro-Lieferfahrrädern im Gespräch. Kindersitze und Kinderanhänger sind gefragt. Fahrradtaxi werden eher von jüngeren Zielgruppen genutzt.
- Menschen, die ihr Leben lang Auto gefahren sind, werden im Alter eher nicht mehr umsteigen. Allerdings bieten E-Bikes und Pedelecs attraktive Alternativen für weniger sportlich Ambitionierte und sind auch für das topografisch bewegte Gelände ideal.

Handlungsbedarf/Argumente:

- positive Aspekte des Radfahrens hervorheben
- Einfache Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten herstellen (ÖPNV, Car-Sharing...)
- Leihräder und Transporträder erfahrbar machen
- Pedelec Testaktionen

2.1.1 Differenzierung der Zielgruppen – verschiedene Ansätze

Zielgruppen nach VEP

Der VEP gliedert die Zielgruppen für das Radfahren in folgende Gruppen:

- Kleinkinder
- Grundschüler
- Mittelstufenschüler
- Oberstufenschüler
- Studierende
- Auszubildende
- Erwerbstätige (Anteil wächst)
- Nichterwerbstätige (Anteil geht zurück)
- jüngere, aktive Rentner
- ältere, weniger aktive Rentner (Anteil wächst)

Zielgruppen nach Nutzungsintensität

Ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal ist, ob und in welchem Ausmaß das Rad bereits genutzt wird: als Aktivist/Profi, Alltagsradler, Gelegenheitsradler oder (noch) Nicht-Radler.

Zielgruppen nach Sinus-Milieus®

Quelle der folgenden Texte und Grafiken: Sinus-Fahrrad-Monitor Deutschland 2015

Die Sinus-Milieus fassen Menschen zusammen, die sich in Lebensauffassung und Lebensweise ähneln. Sie haben ähnliche Grundorientierung, Werte, ähnlichen Lebensstil und Geschmack, ähnliche Kommunikationsstrukturen und ähnliche Wohnumfelder.

Die Grafik zeigt die aktuelle Milieulandschaft und die Position der verschiedenen Milieus in der deutschen Gesellschaft nach sozialer Lage und Grundorientierung. Die Grenzen zwischen den Milieus sind fließend.

SINUS:

Die Sinus-Milieus[®] 2015

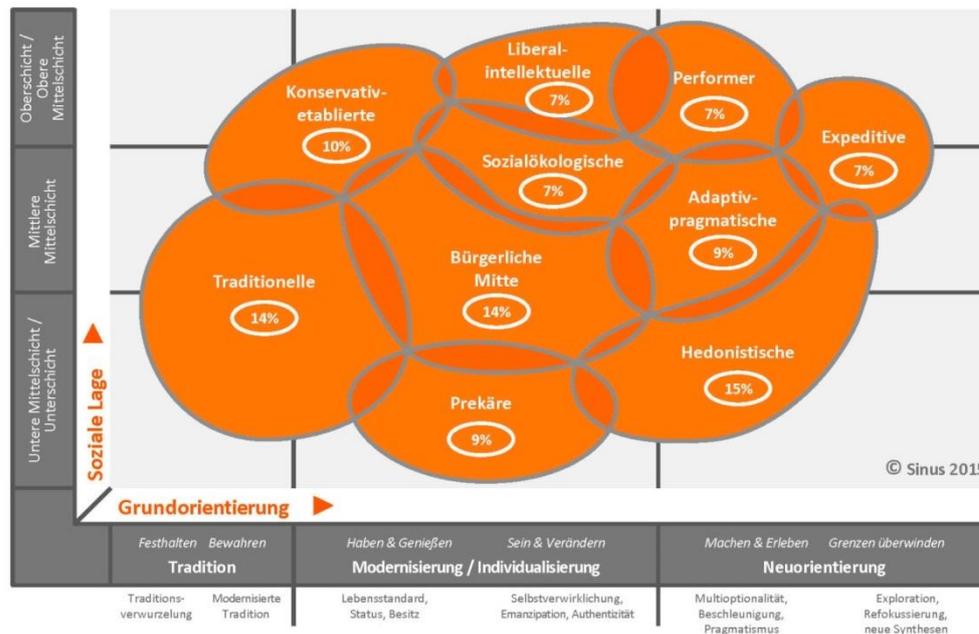


Bild 2-1 Sinus-Milieus 2015. Quelle: Fahrradmonitor Deutschland 2015, sinus Markt- und Sozialforschung

Kurzbeschreibung der Milieus:

- **Konservativ-Etablierte:** Klassisches Establishment
 - Verantwortungs- und Erfolgsethik
 - Exklusivitäts- und Führungsansprüche
 - Standesbewusstsein, Entre-nous-Abgrenzung
- **Traditionelle:** sicherheits- und ordnungsliebend
 - Verhaftet in der alten kleinbürgerlichen Welt bzw. in der traditionellen Arbeiterkultur
- **Liberal-Intellektuelle:** Aufgeklärte Bildungselite
 - Liberale Grundhaltung und postmaterielle Wurzeln
 - Wunsch nach selbstbestimmtem Leben
 - Vielfältige intellektuelle Interessen
- **Performer:** Effizienzorientierte Leistungselite
 - Global-ökonomisches Denken
 - Konsum- und Stil-Avantgarde
 - Hohe IT- und Multimedia-Kompetenz

- **Expeditiv:** Kreative/Digitale Avantgarde
 - Mental und geografisch mobil
 - Online und Offline vernetzt
 - Auf der Suche nach neuen Grenzen und neuen Lösungen
- **Sozialökologische:** Idealistische soziale ökologische Avantgarde
 - Ausgeprägtes ökologisches und soziales Gewissen
 - Globalisierungsskeptiker
 - Bannerträger von Political Correctness und Diversity
- **Bürgerliche Mitte:** Anpassungsbereiter Mainstream
 - Generelle Bejahung der gesellschaftlichen Ordnung
 - Wunsch nach beruflicher und sozialer Etablierung
 - und nach gesicherten und harmonischen Verhältnissen
- **Adaptiv-Pragmatische:** Moderne junge Mitte
 - Ausgeprägter Lebenspragmatismus und Nutzenkalkül
 - Zielstrebig und kompromissbereit, hedonistisch und konventionell, flexibel und sicherheitsorientiert
 - Starkes Bedürfnis nach Verankerung und Zugehörigkeit
- **Hedonisten:** Spaß- und erlebnisorientiert
 - Leben im Hier und Jetzt
 - Verweigerung von Konventionen und Verhaltenserwartungen der Leistungsgesellschaft
- **Prekäre:** Um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht
 - Starke Zukunftsängste und Ressentiments
 - Häufung sozialer Benachteiligungen, geringe Aufstiegsperspektiven, reaktive Grundhaltung
 - Bemüht, Anschluss zu halten an die Konsumstandards der breiten Mitte

Fahrradnutzung in den Milieus:

Eine regelmäßige Fahrradnutzung (täglich/mehrmals in der Woche) findet man zu ca. 30% in den Milieus 2, 7, 8 und 10. Um ca. 10% höher ist die Fahrradnutzung in den Milieus 1, 3, 6 und 9. Eine überdurchschnittliche Nutzung findet sich in Milieu 4 (43%) und 5 (49%). Diese beiden Milieus umfassen im Bundesdurchschnitt allerdings nur 14% der Bevölkerung.

Wichtige Zielgruppen aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den Workshops

Teilnehmende merkten an, dass das Rad schon ein elitäres Fortbewegungsmittel geworden sei und an anderen Gruppen völlig vorbeigehe. Es sollten verstärkt Zielgruppen in den Blick genommen werden, die noch wenig Fahrrad fahren, so z. B. Migrantinnen und Migranten, wirtschaftlich schwächere Menschen, die über Multiplikatoren erreicht werden können.

Schülerinnen und Schüler werden als besonders wichtige Zielgruppe gesehen. Wer früh lernt, mit dem Fahrrad zu fahren und früh mit dem Fahrrad vertraut zu sein, für den ist es auch später selbstverständlich. Das Fahrrad erweitert den Aktionsradius junger Menschen enorm. Hier könnten die Schulen, die Lehrerschaft wichtige Multiplikatoren sein.

Auch Firmen sollen einbezogen werden. Ihre Kundschaft und Arbeitnehmerschaft sind ebenfalls wichtige Zielgruppen.

2.1.2 Zielgruppen mit hohem Potenzial – Kurzprofile und Beispiele

Mit Hilfe eines morphologischen Kastens lassen sich die Eigenschaften der Zielgruppen detaillierter aufschlüsseln und übersichtlich sortieren. Die Matrix dient dazu, konkrete Angebote für besondere Zielgruppen zu entwickeln. Durch sinnvolle Kombinationen können Profile erstellt und „Archetypen“ ermittelt werden. Vor allem die im Workshop genannten Zielgruppen sollen dabei Berücksichtigung finden.

Zielgruppe:										
Alter	bis 7	8–14	15–19	20–29	30–59	60–79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

Bild 2-2: Matrix zur genauen Differenzierung der Zielgruppen

Im folgenden Abschnitt werden Zielgruppen betrachtet, die ein hohes Potenzial für das Radfahren aufweisen. Ein Beispiel beschreibt jeweils eine fiktive Person als typischen Vertreter oder typische Vertreterin der Zielgruppe.

Zielgruppe 1 – junge Menschen zwischen 10 und 18

Laut serviceportal-kassel.de beträgt der Anteil der 6- bis 13-jährigen in Kassel 6,6%, der 14- bis 17-jährigen 3,5% (Stand: 31.12.2016). 12.000 Schülerinnen und Schüler sind in Kassel unterwegs.

Das Mobilitätsverhalten wird in der Jugend geprägt. Wer schon als Kind Rad fährt, bleibt oft auch später dabei.

Kinder und Jugendliche sind Experten für die eigene Lebenssituation. Sie möchten bei der Kommunikation stärker einbezogen werden: Was kann ich ändern? Was bringt meine Mitwirkung? Eine direkte Ansprache ist wichtig, zum Beispiel „Deine Meinung ist gefragt!“ Absender sollen aktuelle Kommunikationswege nutzen (Social Media). Kinder und Jugendliche lieben Wettbewerbe und wollen sich messen.

Motivation/Argumente:

- cool sein, dazugehören
- Spaß an Bewegung, Gruppenerlebnis
- flexibel und unabhängig sein
- statt nichts tun einfach raus
- schnell
- umweltfreundlich
- sportlich, coole Räder
- vor der Schule wach sein
- nicht im vollen Bus/Tram fahren

Hindernisse, Bedenken:

- Wegenetz nicht bekannt
- zu gefährlich (Eltern)
- kein positives Image
- Radwege fehlen

Erreichbarkeit:

Kinder und Jugendliche sprechen über das Fahrradfahren – mit Freundinnen und Freunden, Eltern, Lehrerinnen und Lehrern, Verwandten und der Polizei (in dieser Reihenfolge). Von den Befragten ist niemand in einem Verein.

Sie informieren sich:

- über die Tageszeitung (aktuelle Veranstaltungen),
- Broschüren, Flyer, Plakate, Tourenpläne. „Man wird mit Flyern bombardiert.“
- Internet: zum Beispiel HNA 7, gut aufgemacht, Quatsch und Infos
- Aktionen, zum Beispiel Tag der Erde
- Facebook, zum Beispiel Critical Mass
- bei YouTube schaut man „verrückte Sachen mit dem Fahrrad, sportlich, global cycle network“ – eher nicht reine Information.
- Sport-Apps

Beispiel: Martha, 13 (Sinus-Milieu: sozialökologisch)

Radfahren ist in Marthas Familie selbstverständlich. Martha fährt mit dem Rad zur Schule. Das ist nicht weit, und es gibt einen Radweg und sichere Querungs-Situationen. Sie würde das Rad auch gern in der Freizeit mehr nutzen. Aber ihre Eltern haben Angst, dass ihr im Verkehr etwas passiert. Sie bringen sie lieber mit dem Auto zum Ballettunterricht und in die Musikschule...

Zielgruppe: Junge Menschen zwischen 10 und 18 Jahre										
Alter	bis 7	8-14	15-19	20-29	30-59	60-79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrao/in	Geführt d e r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

Zielgruppe 2 – Studierende

Nur 4 bis 5% der Studierenden in Kassel nutzen das Rad. Alle besitzen ein ÖPNV-Zeiticket. Eine Konkurrenz zum ÖPNV soll nicht aufgebaut werden. Das Thema Fahrradmitnahme soll nicht be-
worben werden.

Motivation/Argumente:

- cool sein, in der Gruppe dazugehören
- modernes Verkehrsverhalten
- kein Auto verfügbar
- Spaß an Bewegung
- flexibel und unabhängig sein
- schnell ans Ziel
- sich günstig fortbewegen
- Rad jederzeit verfügbar
- Umwelt schonen

Hindernisse:

- Wegenetz nicht bekannt
- zu unbequem, anstrengend, zu bergig
- witterungsabhängig
- oft Umwege erforderlich
- Radwege fehlen
- kein gutes Image
- zu wenige Abstellanlagen

Erreichbarkeit:

- Universität, Schwarzes Brett, Internetseite
- Social Media
- Studierendenwohnheime
- Kneipen, Gaststätten

Beispiel: Max, 23 (Sinus-Milieu: expeditiv)

Max studiert Kommunikationsdesign an der Uni Kassel. Nächstes Jahr wird er seinen Abschluss machen. Zuhause im Emsland ist er schon viel Rad gefahren. Aber hier ist es nicht flach! Mit dem Semesterticket kann Max Bus und Tram benutzen so oft er möchte. Bequemer geht es nicht...

Zielgruppe: Studierende										
Alter	bis 7	8-14	15-19	20-29	30-59	60-79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

Zielgruppe 3 – Pendler, Berufsverkehr

Kassel ist der wichtigste Wirtschaftsstandort in Nordhessen. Große Industrie- und Gewerbestandorte befinden sich in Rothenditmold, Wildau und Bettenhausen.

Größte Arbeitgeber sind VW in Baunatal (15.000 Beschäftigte), Daimler in Mittelfeld (2.900 Beschäftigte), SMA Energietechnik in Niestetal, Hübner Bahn und Bus, Kraus Maffei Wegmann, Rheinmetall Landsysteme und Bombardier Transportation Systems.

Fast 60% aller Beschäftigten in der Stadt Kassel arbeiten im Dienstleistungssektor – in Kassel Mitte sind dies rund 35.000, in Kassel West rund 9.000 Arbeitsplätze.

Dazu kommt die Uni mit 21.000 Studierenden und 10.000 Arbeitsplätzen.

78.000 Menschen pendeln nach Kassel ein und aus (Tendenz zunehmend), davon 7.100 nach Baunatal. 38.700 sind Einpendler. Täglich gibt es 152.000 Pendlerwege mit dem Umland (Zweckverband Raum Kassel), vier Prozent davon werden mit dem Rad zurückgelegt.

Motivation/Argumente:

- gesund und aktiv sein
- Spaß an Bewegung
- draußen sein, frische Luft
- flexibel und unabhängig sein
- sich günstig fortbewegen
- Umwelt schonen

Hindernisse:

- Weg zu weit
- dauert zu lange
- zu anstrengend, unbequem
- verschwitzt ankommen
- zu bergig
- witterungsabhängig
- zu gefährlich
- Wegenetz nicht bekannt
- keine Radschnellverbindung verfügbar
- Auto für Beruf erforderlich
- zu wenig (sichere) Abstellmöglichkeiten

Erreichbarkeit:

- Unternehmen, Betriebe
- Social Media
- Presse

Beispiel: Lars, 38 (Sinus-Milieu: liberal-intellektuell)

Lars lebt mit seiner Familie in Kassel Ost. Zu seinem Arbeitsplatz bei einem großen Automobilhersteller sind es etwa 7 Kilometer. Im Sommer würde er gern mal das Rad nehmen. Aber dann verschwitzt in der Firma ankommen? Lars weiß auch nicht, wie er am besten fahren soll. Am liebsten wäre ihm eine schöne Strecke, auch wenn es ein bisschen länger dauert...

Zielgruppe: Pendler, Berufsverkehr										
Alter	bis 7	8-14	15-19	20-29	30-59	60-79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezweck	Kita/ Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

Zielgruppe 4 – Migranten und Migrantinnen, Geflüchtete

16,9 Prozent aller Einwohner Kassels sind nicht deutsch (serviceportal-kassel.de, Stand 31.12.2016). Viele von ihnen leben schon lange hier, haben aber das Radfahren bisher nicht in Erwägung gezogen. Darunter sind auch Menschen, die geflüchtet sind und isoliert in Einrichtungen leben.

Beispiel: Zaida, 43 (Sinus-Milieu ursprünglich: traditionell, jetzt: prekär)

Zaida ist noch nie in ihrem Leben Fahrrad gefahren. In Syrien war das kein Thema. In Kassel wäre sie gern frei und flexibel, aber ein Auto kann sie sich nicht leisten. Von ihrem Wohnort in die Stadt gibt es keine gute Verbindung mit Bus oder Tram. Radfahren als Frau – was würden die Nachbarn sagen? Und ist das nicht zu gefährlich in der Großstadt?

Motivation/Argumente:

- Freiheit, Unabhängigkeit
- Flexibilität
- günstige Fortbewegung

Hindernisse, Bedenken:

- keine Praxis
- Verkehrsregeln nicht bekannt
- kulturelle Gründe
- Schamgefühl (Frauen), Angst ausgegrenzt zu werden
- zu gefährlich

Erreichbarkeit:

- Wohneinrichtungen/Sozialarbeitende
- Sprachschulen, Integrationskurse
- Internet
- Asyl Kassel

Beispiel: Zaida, 43 (Sinus-Milieu ursprünglich: traditionell, jetzt: prekär)

Zaida ist noch nie in ihrem Leben Fahrrad gefahren. In Syrien war das kein Thema. In Kassel wäre sie gern frei und flexibel, aber ein Auto kann sie sich nicht leisten. Von ihrem Wohnort in die Stadt gibt es keine gute Verbindung mit Bus oder Tram. Radfahren als Frau – was würden die Nachbarn sagen? Und ist das nicht zu gefährlich in der Großstadt?

Zielgruppe: Migranten und Migrantinnen, Geflüchtete										
Alter	bis 7	8–14	15–19	20–29	30–59	60–79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivistin, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie	Sprachschulen	Integrationskurse	

Zielgruppe 5 – Senioren und Seniorinnen

25 Prozent aller Kasseler Bürgerinnen und Bürger sind älter als 60 Jahre (serviceportal-kassel.de, Stand 31.12.2016). Viele sind noch fit und sportlich und bereit, sich zu engagieren. Manche können von der Unterstützung durch elektrischen Antrieb profitieren.

Motivation/Argumente:

- Freiheit, Unabhängigkeit
- Flexibilität
- günstige Fortbewegung
- Spaß an Bewegung, gesund und aktiv sein
- Stadt entdecken
- Umwelt schonen
- Kassel verbessern/ etwas bewegen

Hindernisse, Bedenken:

- gesundheitliche Probleme
- keine Praxis
- Verkehrsregeln nicht bekannt
- zu gefährlich
- kein Fahrrad vorhanden
- zu anstrengend
- zu bergig
- Wegenetz nicht bekannt
- zu wenig Radfahrer im Straßenbild

Erreichbarkeit:

- Internet
- Presse
- Fernsehen
- Plakate
- Broschüren, Flyer
- Verein
- Aktionen

Beispiel: Renate, 67 (Sinus-Milieu: bürgerliche Mitte)

Renate hat schon etwas Arthrose in den Kniegelenken, laufen ist schmerzhaft. Sie ist früher auch mal Rad gefahren, aber jetzt länger nicht. Sie traut sich zwar, im Urlaub auf Radwegen zu fahren, aber in der Innenstadt? Ihr Mann sagt, das sei viel zu gefährlich. Und es ist ja auch ziemlich bergig in Kassel...

Zielgruppe: Seniorinnen und Senioren										
Alter	bis 7	8–14	15–19	20–29	30–59	60–79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

Zielgruppe 6 – nicht Radfahrende

Autofahrende sind es gewohnt, dass die Verkehrssituation auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet ist. Sie kennen die Verkehrsregeln und halten sie ein, aber sie können die Bedürfnisse der Radfahrenden nicht einschätzen. Häufig werden diese als störend empfunden, weil sie Achtsamkeit erfordern. Viele Autofahrende fahren selbst auch Rad. Aber sobald sie im Auto sitzen, empfinden sie Radfahrende als Gegner. Oft haben sie auch Angst, Radfahrende zu verletzen.

Motivation/Argumente:

- Staus vermeiden
- Flexibilität
- günstige Fortbewegung
- auf kurzen Strecken schneller sein
- keine Parkplatzprobleme
- gesund und aktiv sein
- draußen sein, frische Luft
- gutes Gewissen
- Umwelt schonen
- Spaß an Bewegung
- Kassel verbessern

Hindernisse, Bedenken:

- keine Praxis
- Verkehrsregeln nicht bekannt
- zu gefährlich
- kein Fahrrad vorhanden
- keine Lust auf Bewegung
- zu unbequem
- zu langsam
- Wegenetz nicht bekannt

Erreichbarkeit:

- im Straßenraum
- Internet
- Presse
- Plakate
- Broschüren, Faltblätter
- Fahrschule

Beispiel: Ralf, 42 (Sinus-Milieu: Performer)

Ralf ist Abteilungsleiter bei einem IT-Dienstleister. Er wohnt in einem Neubau in der Heinrich-Heine-Straße. Sein BMW ist sein Ein und Alles. Er braucht ihn auch für Kundenbesuche. Im Keller steht auch ein Rennrad, das mittlerweile eher der Sohn benutzt. Um in der Stadt zu fahren, wäre ein E-Bike eine gute Alternative. Es gibt da sehr schicke Modelle...

Zielgruppe: Nicht Radfahrende										
Alter	bis 7	8-14	15-19	20-29	30-59	60-79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/ Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

Zielgruppe 7 – Ökonomisch Schwache

Unter dem Aspekt, dass Fahrradfahren heute schon eher ein elitäres Vergnügen ist, wurde im Bürgerworkshop empfohlen, auch sozial Schwächere bei der Öffentlichkeitsarbeit zu berücksichtigen. Wenn geringe finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, kann das Fahrrad ein attraktives Verkehrsmittel sein. Es gilt, Vorbehalte abzubauen.

Motivation/Argumente:

- Freiheit, Unabhängigkeit
- Flexibilität
- günstige Fortbewegung

Hindernisse, Bedenken:

- andere Probleme
- keine Praxis
- Verkehrsregeln nicht bekannt
- zu gefährlich
- kein Fahrrad vorhanden
- keine Lust auf Bewegung
- kein Ziel
- Wegenetz nicht bekannt

Erreichbarkeit:

- Wohnungsgesellschaften
- Städtische Ansprechpersonen im Quartier
- Sozialarbeitende

Beispiel: Tanja, 36 (Sinus-Milieu: prekär)

Tatjana ist Mutter einer 8-jährigen Tochter, alleinerziehend. Der Vater zahlt keinen Unterhalt. Ihren Halbtagsjob im Supermarkt hat sie vor kurzem verloren, da die Tochter oft krank ist und viel Betreuung braucht. Jetzt lebt sie von der Sozialhilfe und ist zuhause ziemlich angebunden. Ein Auto ist unvorstellbar, und in ihrem Wohngebiet ist die ÖPNV-Anbindung nicht so toll. Wenn sie nur mobiler wäre...

Zielgruppe: Ökonomisch Schwache										
Alter	bis 7	8-14	15-19	20-29	30-59	60-79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

Zielgruppe 8 – Neubürgerinnen und Neubürger

Bei einer Veränderung der Lebensumstände ist die Bereitschaft, gewohnte Verhaltensweisen zu überdenken, relativ hoch.

Motivation/Argumente:

- die Stadt kennenlernen
- sich im Wohnumfeld zurechtfinden
- Bekanntschaften knüpfen

Hindernisse, Bedenken:

- zu gefährlich
- kein Fahrrad vorhanden
- Wegenetz nicht bekannt

Erreichbarkeit:

- Neubaugebiete
- Neubürgermappe
- Aktionen

- Radportal
- Social Media

Beispiel: Klara, 48 und Martin, 47 (Sinus-Milieu: Hedonisten)

Klara hat in Kassel einen Job als Filialeiterin gefunden, für den es sich lohnt, umzuziehen. Martin hat auch bereits eine Stelle als Facharbeiter in Aussicht. Freunde sagen, Kassel sei hässlich. Aber die beiden sind neugierig auf ihren neuen Wohnort und möchten schnell alles erkunden: Grünanlagen, interessante Kneipenviertel, Museen und Kultur. Und vor allem neue Leute kennenlernen.

Zielgruppe: Neubürgerinnen und Neubürger										
Alter	bis 7	8–14	15–19	20–29	30–59	60–79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

Zielgruppe 9 – Familien

Im Bürgerworkshop wurde angeregt, Kommunikationsangebote speziell für Familien zu entwickeln.

Motivation/Argumente:

- gemeinsam sportlich aktiv sein
- Spaß am Radfahren
- ein Auto reicht
- Verkehrsmittel sinnvoll kombinieren
- sparsam unterwegs sein

Hindernisse, Bedenken:

- zu gefährlich, gerade für Kinder
- Wegenetz nicht bekannt

Erreichbarkeit:

- Aktionen
- Radportal
- Presse
- Schulen, Kindergärten
- Behörden

Beispiel: Familie K: Oliver, 38, Gesa, 35, Marc, 9, Svenja, 6, Charlotte, 2 (Sinus-Milieu: adaptiv-pragmatisch)

Familie K. lebt am Stadtrand von Kassel. Oliver arbeitet in der Region, Gesa bringt auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz in der Innenstadt die größeren Kinder in die Schule und die Kleine zur Oma. Immer wieder diskutieren sie die Frage, ob sie wirklich zwei Autos brauchen. Radfahren? Wo können die Größeren sicher unterwegs sein? Und wie transportiert man die Kleine auf dem Rad?

Zielgruppe: Familie										
Alter	bis 7	8–14	15–19	20–29	30–59	60–79	ab 80			
Geschlecht	männlich	weiblich	andere							
Lebensphase	Kindergarten	Grundschule	Mittelstufe	Oberstufe	Ausbildung	Studium	Berufstätigkeit	Rente		
Lebenssituation	allein lebend	Familie	Gruppe/WG							
Beschäftigung	erwerbstätig	nicht erwerbstätig								
Herkunft	aus Kassel	Tourist/in	Migrant/in	Geflüchtete/r	Umland (Pendler/in)					
Kulturkreis	Deutschland	Europa	außerhalb Europas							
gesellschaftliches Milieu (sinus)	konservativ-etabliert	liberal-intellektuell	Performer	expeditiv	adaptiv-pragmatisch	sozial-ökologisch	bürgerliche Mitte	traditionell	prekär	hedonistisch
Fahrrad-Nutzung	Aktivist/in, Profi	aktive/r Radfahrer/in	Gelegenheitsfahrer/in	Nicht-Radfahrer/in						
nutzt auch	Auto	geht zu Fuß	ÖPNV							
Wegezzweck	Kita/Kindergarten	Schule	Uni	Arbeitsplatz	Einkauf, Besorgungen	Freizeit				
Erreichbarkeit	Schule/Uni	Betrieb	Presse	Internet	Öffentlicher Raum	Einzelhändler	Gastronomie			

2.2 Relevante Komponenten

Multiplikatoren, Kommunikationspartner

Eine weitere wichtige Zielgruppe sind die Multiplikatoren und Entscheider. Sie werden beteiligt und verbreiten Informationen weiter in ihrem Umfeld.

Akteure im Radverkehr

Verbände, Vereine, zum Beispiel:

- Radsportvereine
- ADFC
- VCD

Offizielle Gremien, zum Beispiel:

- Klima-Bündnis zum Klimaschutz (Stadtradeln)
- Radforum Region Kassel (Service-Aufkleber)
- AK Radverkehr Kassel
- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

Initiativen, zum Beispiel:

- Critical Mass Kassel
- AG „Effizient mobil“ der Universität Kassel

Diese Gruppen möchten etwas bewegen. Sie freuen sich über Wertschätzung für ihre Arbeit und möchten Erfolge sehen.

Vertretungen anderer Verkehrsteilnehmenden

- ADAC
- VCD
- ÖPNV-Verbände
- Verkehrsbetriebe
- Taxi-Gewerbe
- Behindertenverbände

Für ein friedliches Miteinander ist es wichtig, diese Gruppen zu berücksichtigen.

Politik

- Kommunal- und Regionalpolitiker, Entscheider
- Hessische Ministerien (Verkehr, Sport, Umwelt, Gesundheit)

Politiker wollen wiedergewählt werden und sich fortschrittlich darstellen. Sie haben auch die Interessen der Industrie und der Autofahrer im Blick. Sie brauchen Grundlagen für ihre Entscheidungen und interessieren sich für die Wirkung von Maßnahmen.

Medien

- Hessische Niedersächsische Allgemeine – HNA
- Regionalfernsehen
- Regionalrundfunk

Die Medien möchten ihre Auflage steigern, Lesende/Zuhörende binden und Anzeigenkunden gewinnen bzw. halten.

Wirtschaft

- Industrieunternehmen
- Dienstleistungsunternehmen
- Einzelhandel
- Supermärkte
- Fahrradgeschäfte
- Krankenkassen

Unternehmen wollen Mitarbeiter und Kunden binden und ein gutes Image haben.

Bildungseinrichtungen

- Schulen, Lehrende
- Stadtschülerrat
- Betriebe
- Universität

Bildungseinrichtungen unterstützen umweltfreundliche Ziele und sorgen für das Wohl ihrer Nutzerinnen und Nutzer.

Soziale Einrichtungen

- Sozialverbände
- Betreibende von Flüchtlingsunterkünften
- Ehrenamtliche Betreuerinnen und Betreuer

Soziale Einrichtungen können Angebote an ökonomisch Schwache oder Geflüchtete vermitteln.

Inhalte

Um die inhaltliche Arbeit übersichtlicher zu gestalten, sind die Inhalte in vier Themenfelder unterteilt: Wissen, Motivation, Sicherheit und Miteinander. Anregungen aus den Workshops sind eingeflossen.

Wissen

Dieses Themenfeld enthält Sachinformationen, zum Beispiel

- bestehende Infrastruktur: Strecken, die attraktiv und schon gut befahrbar sind
- Radverkehrskonzept: geplante Maßnahmen, Umsetzung, Baustellen, Beteiligte
- Verknüpfung mit dem ÖPNV: Bike+Ride, Park+Bike

Prozesse werden transparent gemacht, um Verständnis für das Vorgehen der Stadt erworben: Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts erfolgt Schritt für Schritt und hängt von vielen Faktoren ab. Bei komplexen Entscheidungen wird Radverkehr als Grundstruktur immer mitgedacht.

Motivation

In diesem Themenfeld wird der persönliche Vorteil angesprochen: Freude an der Bewegung, Gesundheit, Flexibilität und Geschwindigkeit, kein Nervfaktor wie Tanken oder Parkgebühr... Radfahren ist schick, liegt im Trend und ist für alle Altersgruppen und Fitnesslevel geeignet (E-Bikes).

Kassel ist die Stadt der kurzen Wege. Man kann hier schon gut Rad fahren, viele Wege führen durch grüne Bereiche. So lernt man die Stadt besser kennen. Und es regnet nur sehr wenig, statisch gesehen.

Dazu kommt der gesellschaftliche Nutzen: Radfahren ist eine klimafreundliche Alternative. Die Stadt wird angenehmer, das Klima entspannter, wenn weniger Autos unterwegs sind.

Neue Erzählungen regen an, das Radfahren einfach mal auszuprobieren. Anerkennung und Belohnung bestärkt das eigene Verhalten. Botschaften werden durch (prominente) Vorbilder vermittelt, der Motivationsschub kommt durch Freunde.

Ein Appell an die eigene Verantwortung, sich zu engagieren, wählen zu gehen und nicht nur auf die Verwaltung zu schimpfen.

Sicherheit

Das wichtigste Argument, nicht Rad zu fahren: man fühlt sich nicht sicher. Dieses Themenfeld befasst sich mit Verkehrsregeln, der Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und dem Abbau von Vorurteilen („auf dem Radweg fährt man am sichersten“). Tipps rund um die Sicherheit und Wartung des Fahrrads und zum Tragen von Helmen gehören auch dazu.

Miteinander

In Umfragen wird als Problem genannt, dass Nutzerinnen und Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel sich als Gegner statt als Partner begegnen. Um Akzeptanz zu erreichen, muss Radverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform ins Bewusstsein rücken und in der Stadtgesellschaft positiv besetzt werden.

Fehler können passieren, aber niemand will bewusst andere verletzen. Mit defensivem Verhalten auf allen Seiten wird das Leben in der Stadt angenehmer. Schwächere verdienen Rücksichtnahme.

Budget

Mit den im Vergleich zur Infrastruktur geringen Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit lässt sich eine sinnvolle Kosten-/Nutzen-Relation herstellen (VEP).

Kassel ist bei der Entwicklungsstufe zwischen den Kategorien „Einsteiger“ (Radverkehrsanteil deutlich unter 10 Prozent) und „Aufsteiger“ (Basisinfrastruktur und eine gewisse Dynamik in der Radverkehrsförderung vorhanden) einzuordnen. Der VEP empfiehlt – entsprechend dem gemäß NRVP erforderlichen Finanzbedarf – in beiden Kategorien für nicht-investive Maßnahmen einen

Einsatz von 0,50 Euro pro Einwohner und Jahr – das sind für Kassel 100.000 Euro. Durch Sponsoring bei einzelnen Maßnahmen kann der Spielraum erweitert werden.

In der Tabelle „Maßnahmen-Übersicht“ (siehe Anhang) sind die unter Punkt 6 entwickelten empfohlenen Maßnahmen aufgelistet. Die Tabelle enthält Aussagen zum Themenfeld, zu Zielgruppen, Zeitraum, Kosten, Wirkung/Nutzen und Aufwand für die Stadt. Sie dient als Grundlage für die interne Abstimmung und die weitere Planung.

3 Serviceleistungen

Nachfolgend werden die Themenfelder Fahrradparken sowie weitere Serviceleistungen dargestellt. Dabei werden die Aussagen des VEP 2030 zusammengestellt und um eigene Erhebungen bzw. Recherchen ergänzt bzw. konkretisiert. Bei der Entwicklung von Lösungsansätzen und zur Weiterentwicklung der Angebote in Kassel werden Best-Practice-Beispiele aus anderen Kommunen integriert und Aktivitäten weiterer Akteure außerhalb der Verwaltung berücksichtigt.

3.1 Fahrradparken

Die Einschätzung der Situation zum Fahrradparken in Kassel erfolgte stichpunkthaft im Rahmen der Befahrungen des Radverkehrsnetzes zur Wegeinfrastruktur sowie durch konkretere Bestandserfassungen an ausgewählten vorhandenen Fahrradparkanlagen.

3.1.1 Anforderungen an Fahrradparkanlagen

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiräder“ genutzt werden (insbesondere im Schülerverkehr), denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.
- **Bedienungskomfort**
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.

- **Vielseitigkeit**
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinder-
rad oder Mountainbike, genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und
damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes
Bedürfnis nach Abstellrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren.
Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kon-
trolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen
begrenzten Personenkreis gewährleistet.
- **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**
Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen
angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzule-
gen. Ein „wildes“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu ver-
meiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.
- **Leichte Erreichbarkeit**
Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne
Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die im-
mer stärker zunehmende Nutzung von Pedelecs, die in der Regel deutlich schwerer sind als
normale Fahrräder.
- **Soziale Sicherheit**
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken
schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbeson-
dere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit
stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt,
z.B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu
Hause, am Bahnhof, Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teil-
weise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahl- und Vandalismus-
schutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt sind:

- **Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis**
Vorderradhalter sind preisgünstig. Sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anfor-
derungen und werden daher von Radfahrenden zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich
nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.
- **Geringe Unterhaltskosten**
Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung
reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.
- **Städtebauliche Verträglichkeit**
Fahrradständer sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im unge-
nutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst
gering sein.

- **Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von wildem Parken**
Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrer gern angenommen. Sie verhindern damit ‚wildes‘ Parken und halten sensible Räume (z.B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.
- **Flexibilität**
Abstellelemente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.
- **Geringer Flächenbedarf**
Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Den o. a. Anforderungen werden Rahmenhalter am besten gerecht. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d.h. zwei Räder/Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) aufgestellt werden. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelrohr zum Einsatz kommen (siehe Bild 3-1).



Bild 3-1: Rahmenhalter mit Doppelholm

Für einzelne Standorte – wie z. B. für Bäder oder im Zentrum – empfiehlt es sich, spezielle Fahrradabstellplätze für Fahrräder mit Anhänger vorzusehen, um deren besonderen Platzansprüchen gerecht werden zu können (siehe Bild 3-2).



Bild 3-2: Anhängerparkplatz in Freiburg/Breisgau (Foto: Stadt Freiburg)

An ausgewählten Standorten kann es sich anbieten, Ständer mit besonderem Erscheinungsbild zu etablieren. Dies können städtebaulich sensible Bereiche sein, für die besondere Akzente gesetzt werden sollen. Hier sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt, wie die nachfolgenden Beispiele in Bild 3-3 zeigen.



Bild 3-3: Rahmenhalter in Fahrradform (Rathaus Kalletal) bzw. mit Pferdemotiv (Innenstadt Verden, Reiterstadt)

Oft werden Abstellanlagen auch von Einzelhändlern aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, bieten aber für das Abstellen der Fahrräder meist nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele, die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Bild 3-4 Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Nicht selten werden Fahrradabstellanlagen an Standorten benötigt, die zu bestimmten Zeiten auch andere Nutzungen übernehmen müssen. Hier empfiehlt es sich, die Rahmenhalter nicht dauerhaft zu montieren, sondern durch Verschraubung mit einer Bodenhülse eine einfache Demontage zu ermöglichen (siehe Bild 3-5).



Bild 3-5: Beispiele für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg)

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie beispielsweise Hinweise zur Planung von Anlagen bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen, enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Fahrradparken in Kassel - vorhandene Daten

Eine Bestandserfassung der Abstellanlagen in allen 23 Stadtteilen erfolgte durch die Stadt Kassel im Jahr 2010. Dabei wurde neben der Örtlichkeit ebenfalls die Art der Anlage, die Anzahl der Abstellmöglichkeiten, die Auslastung der Anlagen, der Bodenbelag sowie der Abstand z.B. zur Straße erfasst. Alle erfassten Anlagen sind mit Anlehnbügel ausgestattet.

Ein Beispiel eines Erhebungsbogens zeigt das Bild 3-6 für den Stadtteil Mitte. Insgesamt wurden 1.155 Bügel erfasst, wobei an einzelnen Standorten darauf verwiesen wird, dass die Anlage erwei-

tert werden soll, z.B. Kulturbahnhof, die Anlage wieder abgebaut wurde, z.B. Friedrich-Ebert-Straße 96 – Querallee oder zum Zeitpunkt der Erfassung noch nicht existierte.

Ortsbezirk 01	Mitte					Ifd. Nummer	07
Standort	Friedrich Ebert Straße, „Alte Hauptpost“					Blatt	08
						Aufbruch Belag	8 Stück
						Pflaster/Platten Einbau	8 Stück
						Pflaster/Platten Neulieferung	Stück
						Bodenhülsen	8 Stück
						Dübelplatten	Stück
						Zulage Betonschrauben	Stück
						Ankerplatten	Stück
Position	1	2	3	4	5	6	
Anzahl	4 x						
Befestigt Wie?	betoniert						
Abstand zur Hauswand	in cm						
Abstand zur Straße	in cm						
Abstand zur Baumscheibe	in cm						
Gesamtzahl der einzelnen Bügel						4	
Anmerkungen:							

Bild 3-6: Erhebungsbogen der Abstellanlagen Stadt Kassel 2010 (Quelle: Stadt Kassel)

Im VEP 2030 werden zum Thema Fahrradparken drei Ansätze zur Verbesserung der Situation zum Fahrradparken unterschieden:

- **Erweiterung des Angebots an wichtigen Zielorten:**
weiterer Handlungsbedarf an wichtigen Zielorten (insb. Bhf. Wilhelmshöhe, aber auch an Ausbildungsstätten, Freizeit- und Kultureinrichtungen, Stadtteilzentren)
- **Erweiterung des Angebots in Quartieren:**
v. a. in verdichteten Quartieren (z.B. Vorderer Westen) durch z.B. die Installation von Fahrradkleingaragen bzw. sog. Fahrradhäuschen
- **Einrichtung von Fahrradstationen:**
Mögliche Standorte: Bhf. Bad Wilhelmshöhe, Hauptbahnhof, Innenstadt (z.B. Karlsplatz), Auebad, Universität und Klinikum

Außerdem bieten sich laut VEP 2030 „verdichtete Quartiere“ wie z. B. Nord-Holland, Oberzwehren (Brückenhof), Südstadt, Vorderer Westen, Wehlheiden oder Wesertor für die Installation von Fahr-

radkleingaragen bzw. Fahrradhäuschen an. Darüber hinaus werden einige Anmerkungen bzgl. der Stellplatzordnung im VEP 2030 aufgegriffen.

3.1.3 Status Quo zum Fahrradparken

Im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes wurden die bereits vorhandenen Bestandserfassungen gesichtete und weitere Erhebungen zur Konkretisierung durchgeführt. Die Einschätzung der Situation zum Fahrradparken in Kassel erfolgte dabei zunächst stichpunktartig im Rahmen der Befahrungen zur Wegeinfrastruktur. Weiterhin wurde an insgesamt 30 ausgewählten Standorten die Situation detaillierter erfasst. Mittels eines Erhebungsbogens wurden dabei die abgestimmten Parameter wie Qualität der Abstellanlage (technischer Standard und Standort), Anzahl der Abstellplätze, Auslastung und frei abgestellte Räder im Umfeld erhoben.

Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellplätzen in Kassel weist an einigen Stellen sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bzgl. der Quantität noch Defizite auf. Neben den Anlagen mit überwiegend Anlehnbügeln wurden auch zahlreiche Anlagen mit Vorderradklemmen im Stadtgebiet vorgefunden. So sind z. B. Anlagen an öffentlichen Einrichtungen oder Freizeitstätten sowie Kapazitäten und Qualitäten der Abstellmöglichkeiten an den Bildungseinrichtungen mehrfach als unzureichend anzusehen. Insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit wird hier Handlungsbedarf gesehen, denn eine stand- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung von verkehrssicheren Fahrrädern – insbesondere im Schülerverkehr.

Grundsätzlich wird empfohlen, für wichtige öffentliche Ziele des Radverkehrs wie Schulen, Sport- und Freizeitstätten sowie an öffentlichen Gebäuden sukzessive den Austausch der noch vorhandenen Vorderradhalter durch anspruchsgerechte Rahmenhalter an gut erreichbaren Standorten in Eingangsnähe vorzunehmen und damit eine deutliche Angebotsverbesserung zu erzielen. Hierbei sollten nach Möglichkeit nur wenige unterschiedliche Modelle zum Einsatz kommen.

Nachfolgend wird der Status Quo zum Fahrradparken in Kassel exemplarisch für einige Standorte, die im Rahmen der Befahrung aufgenommen wurden, zusammengestellt und bewertet.

Fußgängerzone

An vielen Standorten in der zentralen Fußgängerzone verteilt, befinden sich unterschiedliche Abstellanlagen. Zum Teil sind sie gut platziert, so beispielsweise in der Poststraße direkt vor den Einkaufszentren CityPoint und der Kurfürsten-Galerie gelegen oder in der Opernstraße in direkter Nähe zu vielen Warenhäusern und dem Opernplatz. Hier sind Rahmenhalter vorhanden, die Stand- und Diebstahlsicherheit bieten. Allerdings ist aufgrund der nur sehr geringen Abstände zwischen den Rahmenhaltern der Bedienungscomfort nicht gegeben, sodass Fahrräder entweder mühsam hineingeschoben werden müssen oder zum Teil nur einseitig angeschlossen werden können. Auch die Quantität der Anlagen entspricht nicht der bereits heute bestehenden Nachfrage. Dies bezeugen neben den oben genannten Anlagen, die zum Zeitpunkt der Erhebung stark ausgelastet waren u.a. die zahlreichen „wild“ abgestellten Fahrräder im gesamten Innenstadtbereich.



Bild 3-7: abgestellte Räder in der FGZ, Opernstraße (links) und zu Beginn der FGZ Kölnische Straße/Wolfsschlucht (rechts)

Radabstellanlagen, die etwas dezentraler platziert sind, wie beispielsweise am Ende der Wilhelmstraße/Ständeplatz oder östlich des Königsplatzes, an der Garnisonkirche, sind bei der Bestandserfassung (Wintermonat) nur gering ausgelastet. Hier zeigt sich die Umwegempfindlichkeit der Radfahrenden. Abstellanlagen werden hauptsächlich an den Standorten mit kurzen Wegen zum Ziel angenommen.

Bei der Bürgerveranstaltung werden von den Teilnehmenden mehr Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt gewünscht, sowie abschließbare Fahrradboxen und eine Fahrradparkhaus (siehe nachfolgende Kapitel). Bei dem Fachforum Mobilität sind sich die Expertinnen und Experten einig, dass die Vorderradklemmen in der Innenstadt beseitigt werden sollen und dass es generell zu wenig Anlagen gibt. Die Anlagen sollten nicht direkt vor Schaufenstern errichtet werden. Es sollte die Möglichkeit zur Einrichtung von Fahrradboxen geprüft werden. Das Thema Zahlungsbereitschaft für Fahrradboxen sollte im Vorfeld evaluiert werden. Hier gibt es unterschiedliche Erfahrungswerte aus anderen Städten.

Einzelhandel

Neben den öffentlichen Fahrradabstellanlagen finden sich im Stadtgebiet nur wenige und zumeist nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen privater Unternehmen. Beispielsweise sind bei Lidl in der Kohlenstraße Vorderradklemmen vorhanden, die zum Zeitpunkt der Befahrung jedoch leer waren während direkt am Eingang ein Fahrrad frei abgestellt war. Vorderradklemmen wurden ebenfalls vor Edeka in der Harleshäuser Straße (hier allerdings überdacht) sowie bei Nahkauf in der Ahnatalstraße dokumentiert.

Dagegen gibt es beispielsweise am Umwelthaus Kassel anforderungsgerechte Anlehnbügel oder bei Penny (Zum Hirtenbach) überdachte Anlagen direkt am Eingang.



Bild 3-8: Beispiele für Fahrradparken beim Einzelhandel in Kassel

Generell werden Abstellanlagen beim Einzelhandel vor allem von Kurzzeitparkenden genutzt. Eine Abstellanlage sollte daher leicht auffindbar, sehr zielnah und unkompliziert zu bedienen sein.

Zur Verbesserung der Situation zum Fahrradparken sollte ein sukzessiver Austausch der nicht anforderungsgerechten Anlagen erfolgen und durch weitere, anforderungsgerechte Rahmenhalter ergänzt werden. Hierbei sind in erster Linie die Einzelhändler gefragt, die Stadt könnte jedoch durch Informationen, Vorgaben (z.B. Stellplatzsatzung bei Neubau) und Unterstützung z.B. bei der Standortwahl (ggf. im öffentlichen Straßenraum) behilflich sein.

Um die gewünschte qualitative Angebotsverbesserung auch bei den privaten Anlagen zu erzielen, bietet z.B. die Stadt Lemgo ihren Einzelhändlern in der Innenstadt einen kostenfreien Einbau der Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum an, sofern diese in anspruchsgerechte Rahmenhalter statt Vorderradklemmen investieren.

Öffentliche Einrichtungen

Zahlreiche Ämter und Behörden verfügen über anforderungsgerechte Anlehnbügel, die zum Teil auch überdacht sind. Beim Bundessozialgericht sind die Bügel direkt am Eingang unterm Dach installiert. Beim Straßenverkehrsamt stehen neben den Anlehnbügel auch Fahrradboxen zur Verfügung. Auch im direkten Umfeld des Krankenhauses Rotes Kreuz sind zentral einzelne Anlehnbügel installiert, die jedoch meist aus- bzw. überlastet sind. Hier sollte eine Erweiterung der Anlage in Betracht kommen.

Dagegen sind an der Justizvollzugsanstalt (JVA) in der Windmühlenstraße lediglich Vorderradklappen vorhanden, die gut genutzt werden und durch anforderungsgerechte Anlehnbügel ausgetauscht werden sollten.



Bild 3-9: Abstellanlagen am Krankenhaus „Rotes Kreuz“ (links) und an der JVA (rechts)

In zahlreichen Fällen gehen die öffentlichen Einrichtungen mit gutem Beispiel voran und bieten anforderungsgerechte Abstellanlagen an. In Einzelfällen gibt es jedoch auch hier Verbesserungspotential bezüglich Qualität und Quantität.

Bildungseinrichtungen

Im Bereich von Bildungseinrichtungen zeigt sich in der Stadt Kassel ein unterschiedliches Bild. Der Standort am Eingang der Sportuniversität in der Damaschkestraße ist mit anforderungsgerechten Abstellanlagen ausgestattet, an denen ein beidseitiges Anstellen von Rädern möglich ist. Dies gilt auch für die Auefeldgrundschule. Am Eingang des Wilhelmsgymnasiums sind lediglich Vorderradklappen vorhanden, die nicht einem anforderungsgerechten Standard entsprechen. Hier wurden jedoch als Belohnung zur Teilnahme am Schulradeln kürzlich weitere Anlehnbügel installiert, die allerdings etwas weiter weg vom Eingang positioniert sind. Auch die Abstellanlage der Georg-August-Zinn-Europaschule verfügt lediglich über Vorderradklappen, die jedoch mit einem Wit-

terungsschutz versehen sind. An der Pestalozzischule (Berufs- und Grundschule) sind ebenfalls lediglich Vorderradklemmen installiert, die jedoch durch die Einzäunung über einen zusätzlichen Diebstahlschutz verfügen.



Bild 3-10: Abstellanlagen an der Sportuniversität (oben links) und der Auefeldschule (oben rechts), am Wilhelmsgymnasium (Mitte) sowie an der Pestalozzischule (unten links) und der Georg-August-Zinn-Europaschule (unten rechts)

Der Zeitpunkt der Erhebung lag innerhalb der Schulferien, sodass insgesamt keine Aussage zur Auslastung entsprechender Zeiten erfolgen kann. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Schulwegsicherung und der Verkehrssicherheit erhalten die Abstellanlagen an Schulen eine besondere Bedeutung. Daher sollte die Situation zum Fahrradparken an allen Schulen im Stadtgebiet hinsichtlich Quantität und Qualität geprüft und zeitnah verbessert werden.

Bei den Bürgerforen im Zuge der Erstellung des VEP 2030 wurden insbesondere im Bereich von Berufsschulen mehr Radabstellanlagen, sowie „Kinder-Radbügel“ für kleinere Räder vor Kinderta-

gestätten gewünscht. Auch beim Kinder- und Jugendworkshop im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes werden weitere Abstellanlagen an Schulen (z. B. Schule Waldau), die einen anforderungsgerechten Standard aufweisen, gewünscht.

Freizeitorientierte Einrichtungen

Viele Freizeiteinrichtungen in Kassel verfügen über bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen. Vor dem Eingang des Freibads Harleshausen und der Sporthalle am Königstor sind Anlehnbügel vorhanden, die ein beidseitiges Abstellen der Räder ermöglichen. Die Befahrung fand außerhalb der Saison statt, sodass keine Aussage zu Auslastung am Freibad erfolgen kann. Die Auslastung an der Sporthalle war zum Befahrungszeitpunkt sehr hoch. Das Freibad Wilhelmshöhe, welches im Rahmen des Konzeptes auch näher untersucht wurde, besitzt nach Einschätzung der Kinder und Jugendlichen aus dem Workshop zu wenige Abstellmöglichkeiten. Am Auebad sind zahlreiche Bügel vorhanden, die jedoch zu eng installiert sind, was das Abstellen der Räder erschwert.



Bild 3-11: Anlehnbügel am Freibad Harleshausen (links) und am Eingang der Sporthalle am Königstor (rechts)

Am Auestadion befinden sich im direkten Umfeld kaum Abstellplätze für Räder. Neben zwei einzelnen Bügeln in relativ direkter Nähe zum Stadion gibt es eine Fläche in der anliegenden Menzelstraße mit nicht anforderungsgerechten Fahrradparkenden.



Bild 3-12: Fahrradparken im Umfeld des Auestadion

Insgesamt sollten alle Freizeiteinrichtungen über ausreichend anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen verfügen. Der bereits heute bestehende Bedarf ist v. a. dort ersichtlich, wo häufig frei abgestellte Räder vorgefunden werden. Bei der Auswahl der Standorte ist auf ausreichenden Platz, befestigten Untergrund sowie insbesondere auf die Nähe zum Eingang zu achten.

Des Weiteren wird im Zuge der Akteursbeteiligung angeregt, bei Großveranstaltungen (z.B. der Documenta) auch mobile bzw. portable Anlagen zeitweise nachzurüsten.

Touristische Standorte

Die Abstellanlagen an touristischen Standorten, die im Rahmen der Bestandserfassung betrachtet wurden (z.B. Rastplatz Fuldataalstraße), sind mit anforderungsgerechten Anlehnbügel ausgestattet. Neben den Tischen und Bänken ist hier beispielsweise auch eine Infotafel integriert. Auch an gastronomischen Zielen bzw. entlang der Fuldaaue sind mehrfach Anlehnbügel installiert.



Bild 3-13: Anlehnbügel an touristischen Standorten

Insgesamt stehen den Radtouristen überwiegend anforderungsgerechte Abstellanlagen zur Verfügung. Allerdings gibt es auch hier noch „Altlasten“, insbesondere bei weiteren gastronomischen Betrieben, die es sukzessive auszutauschen gilt. Auch hier kann die Stadt mit entsprechenden Informationen oder Angeboten unterstützend einwirken.

Fahrradparken im Wohnumfeld

Im Rahmen der Befahrung wurden ebenfalls Abstellanlagen im Wohnumfeld stichpunktartig erfasst. In neueren und zentralen Wohngebieten nahe der Innenstadt wurden dabei überwiegend Anlehnbügel vorgefunden (z.B. Sternbergstraße), die häufig auch dezentral im Straßenraum installiert waren (z.B. Goethestraße). Zum Teil wurden auch Gemeinschaftsgaragen für Räder direkt am Eingang der Wohngebäude entdeckt (z.B. Marie-Calm-Straße).

In Gebieten mit verdichteter Bebauung und älteren Anlagen wurden meist keine oder nur vereinzelt und überwiegend nicht anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen entdeckt.



Bild 3-14: Fahrradparken an Wohngebäuden in der Goethestraße (oben links), Sternbergstraße (oben rechts), An der Karlsauer (unten links) und in der Richard-Wagner-Straße (unten rechts)

Die Abstellanlagen in der Innenstadt sind meist gut ausgelastet, zum Teil auch überlastet. Bei größeren Wohneinheiten fehlen Anlagen meist gänzlich, während in Gebieten mit überwiegend Einfamilienhäusern oder kleineren Wohneinheiten bereits einige gute Beispiele anforderungsgerechter Abstellanlagen vorgefunden wurden. Der Bedarf ist in fast allen Fällen vorhanden. Dies wird auch beispielsweise in der südlichen Ludwig-Mond-Straße deutlich, in der die Räder sogar an den niedrigen Bügeln zur Verhinderung des Kfz-Parkens angeschlossen werden (siehe Bild 3-15).



Bild 3-15: Abgestellte Räder in der Ludwig-Mond-Straße

Im Zuge der Akteursbeteiligung wurde der Wunsch nach einer Anpassung der vorhandenen Stellplatzsitzung gewünscht. Die Angaben bezüglich der Anzahl der vorzuhaltenden Abstellplätze bei Neubauten in der bisherigen Stellplatzsitzung sind nicht bedarfsgerecht und sollten deutlich und nach Zielen variierend angehoben werden. Darüber hinaus sollte auch die Qualität der Anlagen thematisiert werden.

Bike+Ride-Anlagen

Am Bahnhof Wilhelmshöhe gibt es mehrere Standorte mit Abstellanlagen. Zumeist sind diese durch anforderungsgerechte Anlehnbügel ausgestattet. Im nördlichen Bereich, dem Willy-Brandt-Platz, stehen neben einer Konradstation weitere Abstellanlagen zur Verfügung. Diese Anlagen sind sehr gut ausgelastet und ebenfalls mit anforderungsgerechten Anlehnbügeln ausgestattet, z. T. sind die Abstellanlagen auch überdacht. Die Anlagen sind meist aus- bzw. überlastet, zahlreiche Räder werden im direkten Umfeld des Bahnhofes auch frei abgestellt. Auffällig waren auch mehrere Fahrradhelme, die mit dem Bügelschloss am Rad angeschlossen, so aber meist nicht vor Regen oder Vandalismus geschützt waren



Bild 3-16: Fahrradparken am Bahnhof Wilhelmshöhe

Im Osten des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe, im Bereich des Fernbusbahnhofs, stehen weitere überdachte Abstellanlagen sowie Fahrradboxen zur Verfügung.

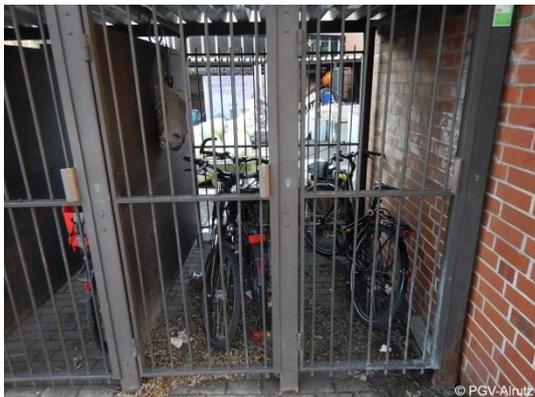


Bild 3-17: Fahrradparken am Fernbusbahnhof Kassel Wilhelmshöhe

Auch im Umfeld des Kasseler Hauptbahnhofs in der Innenstadt stehen zahlreiche anforderungsgerechte Anlehnbügel bereit. Hier ist die Auslastung gut bis sehr gut.



Bild 3-18: Fahrradparken am Hauptbahnhof Kassel

Die weiteren Bahnhöfe (z.B. Kirchditmold, Jungfernkopf) verfügen ebenfalls über überdachte Fahrradabstellanlagen. Dabei ermöglichen die vorhandenen Ständertypen jedoch nur ansatzweise ein standsicheres Anschließen des Rahmens.

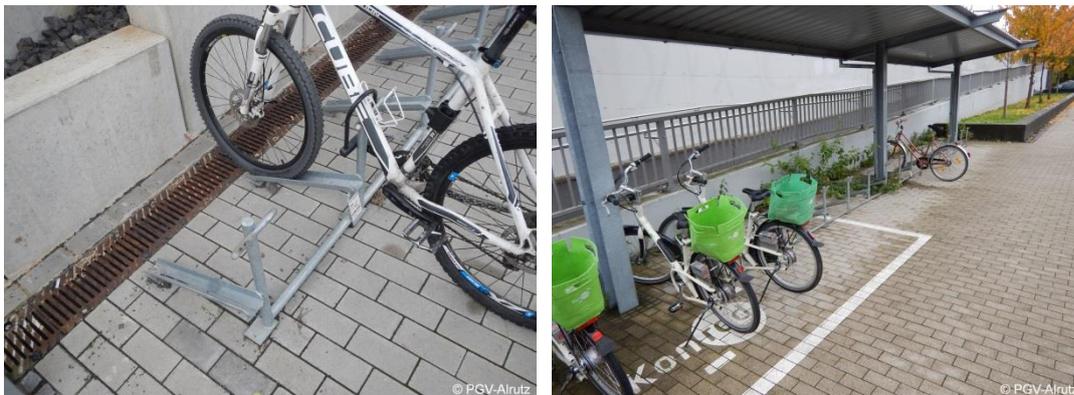


Bild 3-19: Abstellanlagen am Bahnhof Jungfernkopf (links) und Kirchditmold (rechts)

Neben den Bahnhöfen wurden auch die Haltestellen des Schienenverkehrs sowie des Busverkehrs betrachtet. Insbesondere bei den Tramhaltestellen stehen häufig Anlehnbügel zur Verfügung. Beispielsweise befinden sich an der Haltestelle Teichstraße anforderungsgerechte und überdachte Rahmenhalter. Die Anlage ist sehr gut ausgelastet. Dagegen ist die Anlage in der Keilsbergstraße (Übergang in Simmedenweg, Haltestelle Kassel-Oberzwehren) durch die fehlende Befestigung des Untergrundes eher unattraktiv. Hier sollte die Standortwahl der Bügel überdacht werden.



Bild 3-20: Überdachte Abstellanlage an der Haltestelle Teichstraße (links) und Anlehnbügel an der Haltestelle Kassel-Oberzwehren (rechts)

An den betrachteten, reinen Bushaltestellen (ohne Schienenverkehr) sind in der Regel keine Anlagen vorhanden. Im Zuge der Akteursbeteiligung wurden darüber hinaus weitere Bike+Ride-Standorte insbesondere in den Stadtrandlagen sowie Fahrradboxen an weiteren zentralen Haltestellen gewünscht.

Es wird insgesamt empfohlen neben den DB-Bahnhöfen und den Straßenbahnhaltestellen auch die wichtigsten Bushaltestellen mit anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen auszustatten. Dabei ist auch ein weiterer Zuwachs des Radverkehrs in Kassel und damit auch der Stellplatznachfrage zu berücksichtigen.

3.1.4 Auswahl und Beschreibung näher zu betrachtender Fahrradabstellanlagen

Neben der stichpunktartigen Betrachtung der im Straßenraum vorhandenen Fahrradabstellanlagen im Zuge der Befahrungen wurden ausgewählte Anlagen bzw. Standorte näher betrachtet und bewertet.

Die Auswahl erfolgte dabei in Abstimmung mit dem Auftraggeber. Dabei sollten zum einen alle Örtlichkeiten erfasst werden, die auch bereits im VEP 2030 bzw. der Akteursbeteiligung erwähnt wurden. Darüber hinaus wurden Örtlichkeiten an B+R-Anlagen, Konradstationen, Verkaufsstätten, Krankenanstalten, Freizeit und Kultureinrichtungen, Bürgerhäuser, Bildungseinrichtungen sowie Örtlichkeiten an öffentlichen Wohngebäuden ausgewählt, die sich im gesamten Stadtgebiet verteilen.

In folgender Auflistung sind alle betrachteten Standorte nach den jeweiligen Kriterien aufgeführt.

- B+R-Anlage
 - Druseltal (Tram-Endhaltestelle)
 - Ihringshäuser Straße (Tramlinie mit Endhaltestelle)
 - Holländische Straße ((Regio-) Tram-Endhaltestelle)
 - Bahnhof Kassel- Harleshausen
 - Regio-Tram-Station Harleshausen
 - Kirche Kirchditmold (Nordseite) (Tram)
 - Hauptbahnhof Kassel
 - Am Stern
- Konradstation:
 - Ortsteilzentrum Kirchditmold

- Verkaufsstätten:
 - Karlsplatz (Kino, Bad)
 - dez-Einkaufszentrum
 - Rhönplatz (Pergola)
 - Supermarkt Lidl
 - Achse Druseltal/ Kohlenstraße/ Tischbeinstraße
- Krankenanstalten:
 - Klinikum Kassel
- Freizeit und Kultur:
 - Schwimmbad Bad Wilhelmshöhe
 - Hallenbad Süd
 - Auestadion (Institut für Sport und Sportwissenschaft)/Eissporthalle
 - Auefeldhalle (Sporthalle Auefeldschule - als Bsp. für städtische Sporthalle)
 - Goetheanlage
 - Staatstheater Kassel
- Bürgerhäuser:
 - Bürgerhaus Jungfernkopf
 - Bürgerhaus Philippinenhof
- Bildungseinrichtungen:
 - Wilhelmsgymnasium (am KP Bayernstraße – Kunoldstraße)
 - Berufsschule Schillerstraße
 - Universität Kassel
 - KiTa "Kunterbunt"
 - KiJu Stadtplan: Spielplatz Fuldaue, Gärtnerplatzbrücke, 34123 Kassel
- Wohngebäude
 - Wohngebäude allg. (insb. Genossenschaften),
Auswahl: Gebiet im Bereich der Wolfhager Straße Nr. 109a
 - Lösung im öffentlichen Raum (z.B. Fahrradhäuschen) in stark verdichteten Gebieten,
Auswahl: Nordholland, Gebiet im Bereich der Hegelsbergstraße

Es wurden insgesamt 30 Örtlichkeiten im gesamten Stadtgebiet bezüglich des Angebotes an Fahrradabstellanlagen näher betrachtet (siehe Bild 3-21). Die Vor-Ort-Erhebungen erfolgten an mehreren Erhebungstagen. Dabei wurden die Anlagen nach Art und Anzahl der Abstellmöglichkeiten dokumentiert. Zusätzlich wurden das Vorhandensein einer Überdachung sowie die Auslastung der Anlage an einem repräsentativen Werktag erfasst. Auch im Umfeld abgestellte Räder oder nicht mehr fahrtüchtige Räder in der Anlage wurden vermerkt. Auf Basis dieser Bestandsanalyse wurden die Anlagen abschließend bewertet und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet.

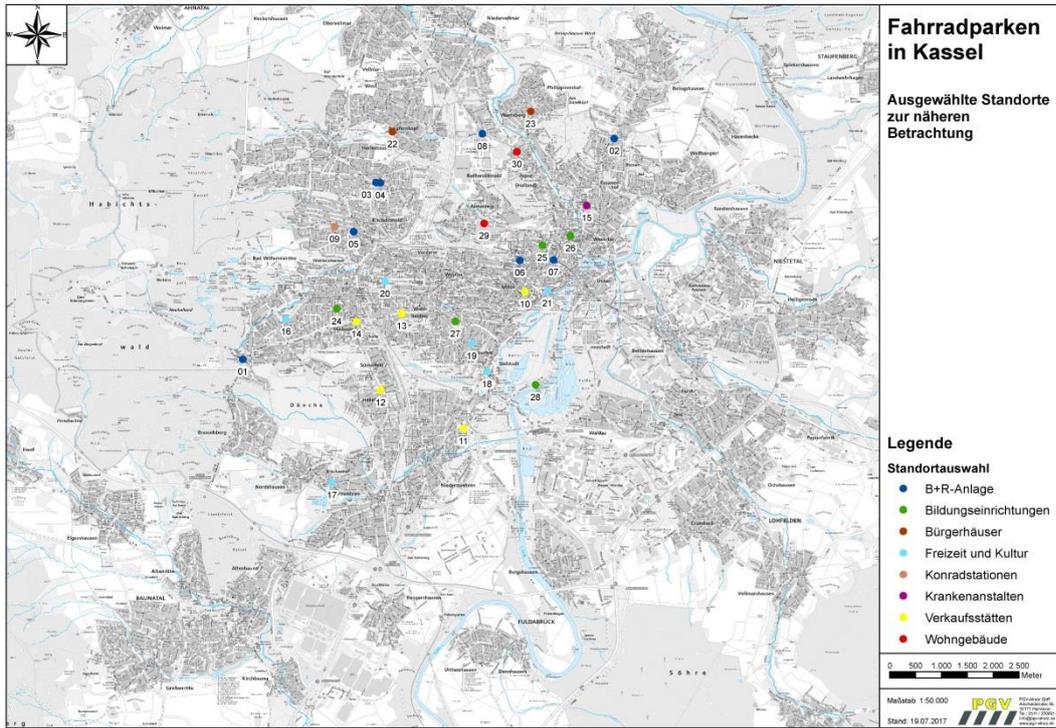


Bild 3-21: Übersicht näher betrachteter Anlagen

Nachfolgend wird die Abstellanlage an der Verkaufsstätte des Supermarkt Lidl in der Kohlenstraße beispielhaft angeführt. Die Beschreibung und Analyse aller näher betrachteten Örtlichkeiten sind im Anhang 4.1 dargestellt. Die Erfassung der abgestellten Räder erfolgte dabei über zwei Werkta-ge bei trockener Witterung und außerhalb der Ferienzeit.

Lidl Kohlenstraße (13)

- Kurzbeschreibung:
 - Die Abstellanlage befindet sich auf dem Parkplatz des Lidlmarktes, gegenüber dem Eingang.
 - Im überdachten Eingangsbereich wurden ebenfalls abgestellte Räder erfasst.
 - Das Umfeld ist von Wohngebieten geprägt.



- | | |
|---|-----------------|
| • Art der Abstellanlage | Vorderradhalter |
| Anzahl der Abstellmöglichkeiten | 7 |
| Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb) | 0+2+0 |
| Anzahl Schrotträder | 0 |
| Überdachung vorhanden | nein |
| Zustand insgesamt | gut |
- Bewertung/ Handlungsempfehlung:

Der gewählte Standort liegt relativ eingangsforn im Bereich des Kfz-Parkplatzes des Supermarktes. Aufgrund der Vorderradklemmen und der fehlenden Überdachung ist er zudem nicht attraktiv und wird nur wenig genutzt. Dementgegen zeugen die direkt am Eingang des Supermarktes frei abgestellten Räder von einem gewissen Bedarf.

Es wird empfohlen die Vorderradklemmen durch Anlehnbügel auszutauschen und die Anlage auf einen Standort in Eingangsnähe (z. B. vor die Pfandrückgabe) zu verschieben. Eine Überdachung wäre wünschenswert, würde in Kombination mit anforderungsgerechten Anlehnbügeln evtl. auch den bisherigen Standort aufwerten.

Kriterien zur Bedarfsabschätzung für Fahrradabstellanlagen

Die Kriterien zur Bedarfsabschätzung für Fahrradabstellanlagen orientieren sich an den relevanten rechtlichen Vorgaben (Hessische Bauordnung - HBO) und den „Hinweisen zum Fahrradparken“ (FGSV) sowie der Aufstellung eines für Kassel entsprechenden Kriterienkatalogs.

In der Hessischer Bauordnung (HBO) heißt es im § 44 (Garagen, Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder, 1. Absatz): „Die Gemeinden legen unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse fest, ob und in welchem Umfang bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen oder sonstigen Anlagen...geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder errichtet werden müssen [...]“.

Die Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder¹ der Documenta-Stadt Kassel (Im Folgenden „Satzung“) verlangt, dass die Bauherren von Wohngebäuden und von baulichen und sonstigen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe herstellen. Für Wohngebäude verlangt die Anlage 1 der Satzung 2 Abstellplätze je Wohnung, für die übrigen Bauvorhaben 20 % der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze (siehe Anhang 10.2).

Der VEP 2030 illustriert, dass hiernach beispielsweise bei Schulen lediglich 1 Fahrradabstellplatz pro 500 Schülerinnen und Schüler bzw. bei Fachhochschulen oder Hochschulen ein Fahrradabstellplatz pro 25 Studienplätze hergestellt werden muss. Die vorhandene Abstellplatzforderung wird daher bezüglich der Aussagen zu Fahrradabstellanlagen als unverhältnismäßig eingestuft. Der VEP 2030 empfiehlt eine Überarbeitung der Satzung mit dem Ziel, eine stärker der tatsächlichen Nachfrage angepasste Abstellplatzforderung zu stellen.

Grundlage einer entsprechenden Überarbeitung der Satzung können die „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV sein. Die Tabelle A 1 der „Hinweise“ stellen Bedarfskennwerte für unterschiedliche Gebäude- bzw. Grundstücksnutzungen zusammen, die nach Radverkehrsanteilen am Gebäudezielverkehr von 10 % und 20 % differenzieren (siehe Anhang 10.3). Eine Anpassung der Satzung könnte für den im Zielszenario 2030 des VEP 2030 aufgezeigten Radverkehrsanteil von 11 % der Wege im Binnenverkehr die Bedarfswerte durch Interpolation festlegen.

Ein Beispiel: Die bestehende Satzung verlangt für Läden ab 100 m² VNF (Verkaufsnutzfläche) einen Abstellplatz je 250 m² VNF.² Die „Hinweise“ empfehlen für Einzelhandelsmärkte unter 1.200 m² Nutzfläche³ bei einem Radverkehrsanteil von 10 % am Gebäudezielverkehr einen Abstellplatz je 100 m² VNF, bei einem Radverkehrsanteil von 20 % einen Platz je 50 m² VNF. Eine Anpassung an den Radverkehrsanteil von 11 % entsprechend dem VEP-Zielszenario könnte einen Abstellplatz je 95 m² VNF oder – mit dem Ziel einer praktikablen Umsetzung – einen Abstellplatz je 90 m² VNF fordern.

Bewohnerinnen und Bewohner, Kundinnen und Kunden bzw. Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitende von Gebäuden haben oft unterschiedliche Anforderungen an Abstellplätze. So eignen sich z.B. bei Einzelhandelsnutzungen für die Belegschaft Abstellplätze auch in rückwärtigen Grundstücksbereichen, während für die Kundschaft Abstellplätze in der Nähe der Eingänge zu den Verkaufsräumen erforderlich sind. Die „Hinweise“ geben neben den o.g. Pauschalwerten auch spezifische Bedarfswerte für die einzelnen Nutzergruppen an. Soweit es für die Bauaufsicht der Documenta-Stadt Kassel praktikabel umzusetzen ist, sollte eine Anpassung der Bedarfswerte der Satzung auch nach diesen Nutzergruppen differenzieren.

Generell sollte bei einer Überarbeitung der Stellplatzsatzung die Anzahl der anzubietenden Fahrradabstellplätze unabhängig von der Anzahl der Kfz-Stellplätze und auf Grundlage eines Kriterienkataloges mit angestrebten Ausstattungsmerkmalen angegeben werden. Auch die Art der Ab-

¹ Vom 1. März 2004 in der Fassung der ersten Änderung vom 27. Mai 2013

² 20 % eines Kfz-Stellplatzes je 50 m² VNF.

³ Annähernd entsprechend 800 m² VNF.

stellanlage (nur noch anforderungsgerechte Rahmenhalter) und Hinweise zur Überdachung (bei längeren Abstellzeiten) sollten ergänzt werden.

3.1.6 Zusammenfassende Bewertung zum Fahrradparken in Kassel

Im Stadtgebiet Kassel sind im Straßenraum zahlreiche Abstellanlagen vorhanden. Überwiegend handelt es sich dabei um anforderungsgerechte Anlagen mit Anlehnbügel in verschiedenen Ausführungen. Auch verfügen die meisten Ziele wie Freizeiteinrichtungen, öffentliche oder touristische Einrichtungen über Fahrradabstellanlagen. Die Qualität, Quantität sowie die Auslastung ist dabei sehr unterschiedlich. Die öffentlichen Anlagen im Straßenraum sind größtenteils neu und befinden sich überwiegend in einem sehr guten Zustand. Allerdings fehlen bei wichtigen Zielen für den Radverkehr, wie Schulen oder dem Einzelhandel, nach wie vor Fahrradabstellanlagen oder es sind lediglich nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen vorhanden.

Auch im Wohnumfeld, an Wohngebäuden gibt es nur vereinzelt Anlagen, mit überwiegend Vorderradklemmen. Ausnahmen bilden hier neue Wohnanlagen mit kleineren Wohneinheiten. Hier wurden in den letzten Jahren bereits häufiger auch Fahrradabstellanlagen auf den Grundstücken angelegt.

Im Bereich der Bahnhöfe und Haltestellen sind beim schienengebundenen ÖPNV überwiegend Anlehnbügel an den wichtigsten Anlagen vorhanden. Zum Teil bestehen hier aber auch noch „Altlasten“ in Form von Vorderradklemmen, die nicht den Anforderungen an Abstellanlagen entsprechen. Dass sie trotzdem vereinzelt genutzt werden, zeugt von einem sehr hohen Bedarf bezüglich des Fahrradparkens. An Bushaltestellen fehlen häufig Anlagen.

Qualitativ und quantitativ gute Abstellanlagen werden auch generell im Zuge der Akteursbeteiligung gewünscht. Darüber hinaus wurden auch weitere Serviceangebote wie Fahrradboxen, Sammelgaragen oder die Möglichkeit, Fahrräder in Parkhäusern einstellen zu können, thematisiert. Vor allem im dicht besiedelten Innenstadtbereich sind die Kapazitäten zum Fahrradparken in Wohnungsnähe und bei Freizeiteinrichtungen häufig aus- bzw. überlastet.

Insgesamt sollten zur weiteren Förderung des Radverkehrs in Kassel alle wichtigen Ziele und Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet mit einer Mindestausstattung an Fahrradabstellanlagen versehen werden. Dabei sollte bei der Qualität und der Kapazität der Anlagen vor allem auch das Ziel der Stadt, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu steigern, sowie die wachsenden Qualitätsanforderungen höherwertiger Räder (z.B. Pedelecs) mitberücksichtigt werden.

3.2 Fahrradstation

Fahrradstationen, -abstellanlagen und -mietmöglichkeiten sind wichtige Elemente im Transportverbund von öffentlichem Personen- und Fahrradverkehr. Eine qualitätsvolle Schnittstelle unterstützt den Verbund zwischen diesen Verkehrsarten. Unter diesen Gesichtspunkten erwägt die Stadt Kassel die Einrichtung einer Fahrradstation.

Fahrradstationen verfügen gegenüber herkömmlichen Radabstellanlagen über weitere Service- bzw. Ausstattungselemente (u.a. Überdachung, Beleuchtung, abschließbare Einheiten, Gepäck-schließfächer, Luftpumpstation). Genutzt werden sie insbesondere von Personen, die ihr Rad über einen längeren Zeitraum witterungs- und vandalismusgeschützt abstellen möchten, z.B. Berufspendelnde am Bahnhof oder Radtouristen.

Die Haupt-Serviceleistung einer Fahrradstation stellt dabei das gesicherte und wettergeschützte Parken abgestellter Fahrräder dar. Neben dem Fahrradparken verfügen Fahrradstationen meist auch über Reparatur- und/oder Ausleihmöglichkeiten. Man findet Fahrradstationen größtenteils in direkter Nähe von Bahnhöfen, einem wichtigen Ziel für die potenziellen Kunden. Die Nutzung von Fahrradstationen ist in der Regel kostenpflichtig.

3.2.1 Anforderungen und bisherige Erfahrungen mit Fahrradstationen

Bundesweit existieren inzwischen zahlreiche Fahrradstationen. Das Größenspektrum reicht dabei von rund 100 Stellplätzen bis hin zu 3.300 Stellplätzen in Münster, wo bundesweit die größte Station realisiert wurde. Im Durchschnitt weisen die Fahrradstationen in Deutschland eine Kapazität von rund 300 Stellplätzen auf und sind damit sehr viel kleiner als z. B. die niederländischen, deren Durchschnittsgröße bei über 1.000 Stellplätzen liegt.

Die Radstationen in Nordrhein-Westfalen haben alle eine einheitliche Tarifstruktur, der unter dem Namen NRW-Regeltarif bekannt ist. Danach werden folgende Gebühren erhoben:

- Tag 0,70 €
- Monat 7,00 €
- Jahr 70,00 €

Auch außerhalb von Nordrhein-Westfalen orientieren sich die meisten Fahrradstationen an diesen Tarifen. Darüber hinaus bieten viele Stationen auch Dauer- oder Servicekarten an, die weitere Sonderdienstleistungen beinhalten.

Die erhobenen Tarife sind nicht mit Blick auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Stationen zu sehen, sondern orientieren sich an den Erfahrungen, welche Tarife Radfahrende bereit sind, für ein sicheres Abstellen ihres Fahrrades zu zahlen. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit einer Fahrradstation haben Erfahrungen gezeigt, dass erst ab einer Größe von ca. 1.000 Stellplätzen die Grenze zur Eigenwirtschaftlichkeit für das bewachte Fahrradparken beginnt.

Träger und Betreiber einer Fahrradstation

Der Träger einer Fahrradstation definiert und sichert die Mindeststandards des Serviceangebotes, unterhält die Station und deckt mögliche Fehlbeträge des Geschäftsbereichs Fahrradparken. In seine Zuständigkeit fällt auch der Bau der Station.

Die Stadt Kassel würde als Träger einer Radstation das bauliche Konzept entwickeln, die baurechtlichen Voraussetzungen schaffen und die Finanzierung unter Nutzung von Fördermöglichkeiten sichern. Schließlich wählt sie den geeigneten Betreiber und schließt mit ihm eine vertragliche Vereinbarung. In der Regel übernimmt der Träger auch die notwendigen Werbemaßnahmen, insbesondere in der Startphase des Stationsbetriebs. Die Bahn sollte in die Überlegungen zur Einrichtung einer Fahrradstation einbezogen werden.

Der Betreiber führt die Station mit den Bereichen:

- Verwaltung und Organisation der Zugangssysteme, Reinigung und einfache Instandhaltungsarbeiten der Abstellplätze,
- Zugangskontrolle bei personell bewachten/beaufsichtigten Abstellplätzen (abhängig vom Betriebskonzept),

- technischer Service für Fahrräder,
- Fahrradvermietung und
- sonstige Serviceangebote

kaufmännisch. Er übernimmt für die drei letztgenannten Bereiche, die nicht im öffentlichen Interesse liegen, ein wirtschaftliches Risiko und verpflichtet sich für einen vereinbarten Mindestzeitraum, die Station mit den geforderten Serviceleistungen zu betreiben. Die Kalkulation der Tragfähigkeit und des Risikos für die nicht im öffentlichen Interesse liegenden Bereiche obliegt dem Betreiber.

Mögliche Servicebausteine

Die Haupt-Serviceleistung einer Fahrradstation stellt das **gesicherte Parken** abgestellter Fahrräder dar. Die Abstellplätze sollten nach Möglichkeit rund um die Uhr zugänglich sein. Der Zugang zu den Abstellplätzen kann dabei durch

- Personal,
- technisch z. B. durch eine Fahrradschleuse oder
- personell und technisch kombiniert

kontrolliert werden. Die genaue Art der **Zugangskontrolle** hängt auch von der jeweiligen Örtlichkeit ab und kann nicht komplett unabhängig von dieser betrachtet werden.

Nach den Erfahrungen anderer Fahrradstationen kommt auch einem **Reparaturservice** Bedeutung zu. Während technische Serviceleistungen und Pannenhilfe bzw. kleinere Reparaturen durch angelerntes Personal erfolgen können, kann die volle Bandbreite der Reparaturen in der Regel nur angeboten werden, wenn ein Unternehmen in die Handwerksrolle der örtlichen Handwerkskammer eingetragen ist. In Anbetracht der Tatsache, dass am Bahnhof Wilhelmshöhe ein ehemaliges Fahrradeinzelhandelsgeschäft mit Werkstatt leer steht und theoretisch als Fahrradstation umgenutzt werden könnte, sollte diese Option integriert werden.

Die **Vermietung von Fahrrädern** ist neben dem bewachten Parken eine häufige Standardleistung von Fahrradstationen und kann auch von angelerntem Personal übernommen werden. Einige Betreiber bestehender Fahrradstationen verkaufen auch Fahrradzubehör sowie Neufahrräder. Oftmals sind die Verkaufsräume in den Fahrradstationen dabei Neben-Standorte von örtlichen Fahrradeinzelhandelsbetrieben. Dies lässt sich oftmals gut mit einem Reparaturservice kombinieren.

In eigener wirtschaftlicher Verantwortung können die Betreiber von Fahrradstationen **weitere Angebote** wie Gepäckunterbringung, Vertrieb von Informationsmaterialien oder Ticketverkauf übernehmen.

Beispiele möglicher Betreibermodelle

Gute Erfahrungen bezüglich des Betreibermodells wurden, wie etwa in Göttingen oder Lüneburg, bisher mit **privaten Fahrradhändlern** als Betreiber von Fahrradstationen gemacht. Neben der Verwaltung und Unterhaltung der Abstellplätze und der Vermietung von Fahrrädern können Fahrradhändler in einer Fahrradstation in der Regel ein umfangreiches Angebot an Serviceleistungen (Reparatur, Verkauf von Gebrauch- und Neufahrrädern, Fahrradzubehör u.v.m.) anbieten. In einzelnen Stationen übernimmt das Personal des Fahrradhändlers auch die Zugangskontrolle der

Abstellplätze. Für die personelle Besetzung außerhalb der üblichen Geschäftszeiten zahlen die Träger der Stationen zumeist jedoch einen Betriebskostenzuschuss.

Für **gemeinnützige Gesellschaften** stehen, wie etwa für die Brücke „Schleswig-Holstein e. V.“ als Betreiberin der Station Kiel Hbf, oder in den Stationen Braunschweig und Hannover, neben dem Fahrradparken sozial- bzw. arbeitsmarktpolitische Ziele im Vordergrund. Für Arbeitslose bieten sie die Chance für einen beruflichen Wiedereinstieg. Auch mit gemeinnützigen Betreibern liegen - teils langjährig – gute Erfahrungen vor.

Gemeinnützige Betreiber bieten in der Regel die Verwaltung bzw. Zugangskontrolle der Abstellplätze und eine Vermietung von Fahrrädern in Kombination mit einer Werkstatt an, in der auch ausgebildet oder umgeschult wird. Die Regionalagenturen für Arbeit oder Rentenversicherungsträger fördern u. a. berufliche Qualifizierungsmaßnahmen für besondere Personengruppen und Arbeitslose, die dazu dienen,

- berufliche Kenntnisse, Fertigkeiten und Fähigkeiten zu erhalten oder zu erweitern,
- berufliche Qualifikationen zu verbessern oder neu auszurichten,
- einen beruflichen Abschluss zu vermitteln oder
- zu einer anderen beruflichen Tätigkeit befähigen.

Gemeinnützige Betreiber können durch diese Förderungen, z. B. in Form von Festbeträgen als Zuschüsse zu den Personal- und Sachausgaben, in der Regel mit geringeren Personalkosten kalkulieren.

In Husum wurde die Fahrradstation 2005 beispielsweise als ein Arbeitsprojekt des Diakonischen Werkes Husum gGmbH ins Leben gerufen. Ursprünglich war dieses Projekt auf zwei Jahre befristet, wurde nach Ablauf der Zeit aber dennoch weitergeführt. Ergänzend zu den bewachten Abstellanlagen stehen Radfahrenden an der Fahrradstation weitere Serviceangebote zur Verfügung. Neben einem Reparaturservice und Fahrradverleih werden eine Luftstation sowie Kartenmaterialien zur Verfügung gestellt. Diese zusätzlichen Serviceangebote werden von den Kunden der Fahrradstation sehr gut angenommen.

Auch in Lünen werden die insgesamt drei Fahrradstationen durch eine gemeinnützige Gesellschaft der Arbeiterwohlfahrt betrieben. Hier werden schwer vermittelbare Arbeitnehmende beschäftigt. Neben dem gesicherten Abstellen der Räder werden auch weitere Serviceleistungen, wie der Fahrradverleih und kleinere Reparaturen angeboten.

Private Betreiber von Fahrradstationen gibt es darüber hinaus in Münster, Göttingen, Bünde oder Wunstorf. Auch hier werden zusätzlich diverse Serviceleistungen angeboten.

Die Stadt Offenburg eröffnete vor einigen Jahren ein vollautomatisches Fahrradparkhaus mit Palettentechnik am Bahnhof. Das futuristisch anmutende Gebäude ähnelt den bekannten „Smart-Türmen“ und bietet auf fünf Etagen insgesamt 120 Fahrrädern wetter- und diebstahlgeschützte Stellplätze. Durch den vollautomatischen Betrieb ist der Bedarf an Personal vergleichsweise gering. Die Bedienung der Anlage erfolgt über Bedienterminals mit Touch-Screen-Funktion.

3.2.2 Potenziale einer Fahrradstation in Kassel

In Kassel kommt neben dem Hauptbahnhof auch der Bahnhof Wilhelmshöhe oder das in der Innenstadt gelegene Parkhaus in der Fünffensterstraße zur Einrichtung einer Fahrradstation in Betracht. Nachfolgend werden alle Standorte hinsichtlich ihrer Eignung kurz beschrieben und ihre Eignung als potenzielle Fahrradstation bewertet.

Hauptbahnhof

Die Voraussetzungen, am Hauptbahnhof eine Fahrradstation einzurichten, sind durchaus günstig. Er liegt zentral im Stadtgebiet und die Anbindung an das Tram- und Busnetz der Stadt ist insgesamt nicht so häufig getaktet wie beim Bahnhof Wilhelmshöhe. Für Berufspendler, die vom Hauptbahnhof Kassel aus starten, könnte demnach eine Fahrradstation ein triftiger Grund für die Kombination von Rad und Bahn darstellen. Das Nichtvorhandensein von Fernverkehr könnte dagegen ein Hemmnis darstellen, da u.a. die Kundengruppe der Fernpendler entfällt, zusätzlich ist auch die Anbindung an das Regionalbahnnetz schlechter als am Bahnhof Wilhelmshöhe.

Es gibt am Hauptbahnhof schon einige Abstellanlagen (i.d.R. Anlehnbügel), welche bei den bisherigen Betrachtungen größtenteils ausgelastet waren. Weitere Anlagen in der Nähe des Bahnhofs waren am Erhebungstag (November 2016) eher wenig genutzt.



Bild 3-22: Radabstellanlagen am Kasseler Hauptbahnhof

Bahnhof Wilhelmshöhe

Auch am Bahnhof Wilhelmshöhe gibt es bereits zahlreiche Abstellanlagen an mehreren Standorten rund um den Bahnhof. Diese waren bei den bisherigen Erhebungen durchgängig gut bis sehr gut ausgelastet oder auch überlastet waren. Darüber hinaus waren zahlreiche Räder frei im Bahnhofsbereich abgestellt. Neben dem direkten Bahnhofsvorplatz befinden sich auch im nahen Umfeld des Bahnhofs Wilhelmshöhe zahlreiche Abstellanlagen, u.a. am nahegelegenen Einkaufszentrum („City-Center“), dem Fernbusbahnhof (überdachte Abstellanlagen und Fahrradboxen und im Bereich des Parkhauses südlich des Bahnhofs über den Gleisen.



Bild 3-23: Fahrradparken am Bahnhof Wilhelmshöhe und im nahen Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof Wilhelmshöhe ist an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen, ebenso verkehren hier zahlreiche Regionalzüge und, im Unterschied zum Hauptbahnhof, auch mehrere Tramlinien.

Fahrradstation in der Innenstadt - Beispiel Parkhaus Fünffensterstraße

Eine Fahrradstation kann grundlegend auch in der Innenstadt etabliert werden. Die teilweise Nutzung eines vorhandenen Parkhauses bietet sich durchaus an. Zu prüfen wäre hier das Kundenpotenzial (z.B. Arbeitsplätze bzw. weitere Ziele in der Umgebung).

Auswahl des näher zu betrachtenden Standortes

Derzeit wird das Potenzial für eine erste Fahrradstation in Kassel eher an einem der beiden großen Bahnhöfe gesehen. Bei einem Parkhaus in der Innenstadt als Standort für die erste Kasseler Fahrradstation werden diesbezüglich große „Anlaufschwierigkeiten“ gesehen. Beispielsweise bedurfte es selbst in einer „Fahrradstadt“ wie Münster (Westf.) einiges an Werbung und Zeit, um ein innerstädtisches Fahrradparkhaus zu etablieren. Nichtsdestoweniger sollten die Potenziale zum Fahrradparken im Parkhaus genutzt werden. Eine Weiterentwicklung zu einer weiteren Fahrradstation kann später bei Bedarf erfolgen.

Am Bahnhof Wilhelmshöhe steigen täglich doppelt so viele Personen ein- und aus (ca. 25.000, im Vergleich zu ca. 12.000 am Hauptbahnhof, Zahlen von der Deutschen Bahn AG), so dass empfohlen wird, am Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe die erste Fahrradstation einzurichten. Dort befindet sich auch ein derzeit leer stehendes Gebäude (ehem. Ladenlokal „Fahrradhof“), mitsamt Außengelände, das ggf. in die Überlegungen einbezogen werden könnte.

In Abstimmung mit der Stadt Kassel wird der Standort Bahnhof Wilhelmshöhe als potenzielle Fahrradstation näher betrachtet. Zu diesem Zweck werden die Pendlerdaten abgefragt und anhand der derzeitigen Auslastung erste Hinweis zu Kapazität und möglichen Betreibermodellen aufgezeigt.

3.2.3 Potenzialabschätzung für die Nachfrage nach einer Fahrradstation am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

Zur weiteren Abschätzung der benötigten Größe einer Fahrradstation am Bahnhof Wilhelmshöhe wurde eine Zählung von dort geparkten Fahrrädern durchgeführt. Dies geschah am 23.05.2017 zwischen 16:00 und 17:00 Uhr. Dabei wurden im Bereich des Bahnhofs 246 Abstellplätze gezählt,

welche mit 153 Fahrrädern zu 62 % belegt waren. Hinzu kamen 25 „wild“ abgestellte Fahrräder, was eine Summe von 178 abgestellten Rädern ergibt. Zusätzlich wurden im August 2017 die abgestellten Pkw auf den Parkflächen (P1 -P4) am Bahnhof gezählt.

Eine Berechnung des Nachfragepotenzials lässt sich daraufhin anhand der gezählten Räder und der Angaben über Bahnpendler durchführen, hier ein Rechenbeispiel:

Parameter		ADFC NRW		Niederlande	
Bahnpendelnde	1.000				
abgestellte Räder	200	davon 55,0 %	110,0	davon 55,0 %	110
P+R	100	davon 12,5 %	12,5	davon 50,0 %	50
Weitere Pendelnde	700	davon 25,0 %	175,0	davon 50,0 %	350
Kapazität der Fahrradstation		297,5		510	

Tab. 3-1: Beispielrechnung für die Potenzialabschätzung zur Mindestkapazität einer Fahrradstation. (Quelle: 100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen, S 28 In: mobil: NRW; Düsseldorf 2001)

Die Beispielrechnung zeigt dabei die anzunehmende unterschiedliche Umstiegsbereitschaft zwischen Deutschland (Erfahrungswerte des ADFC Nordrhein-Westfalen) und den Niederlanden.

Für die Anwendung des Berechnungsmodells für die Fahrradstation am Bahnhof Wilhelmshöhe sind folgende Annahmen getroffen worden:

- Die Reisenden-Frequenz am Bahnhof Wilhelmshöhe wurde bei der DB Station & Service AG erfragt. Dies ergab täglich ca. 25.000 Ein- und Aussteiger (Stand 2016), woraus sich 12.500 Reisende pro Tag ergeben.
- Aus Erfahrungswerten wird der Anteil der Bahnreisenden mit Fahrtzweck Beruf bzw. Ausbildung auf ca. 75 % geschätzt (genauere Angaben liegen derzeit nicht vor).
- Insgesamt wird daher für den Bahnhof Wilhelmshöhe von einer Tagespendlerzahl von 9.000 Bahnpendelnden ausgegangen.
- Die bei der Zählung erfassten Werte der abgestellten Fahrräder betragen jeweils ca. 180. Dabei wurden alle Räder im direkten Umfeld des Bahnhofs gezählt.
- Die Zahl der abgestellten Pkw wurde Ende August 2017 mit 260 erfasst. Dabei wurden alle Pkw gezählt, welche auf von der Deutschen Bahn als Bahnhofsparkplätze ausgewiesenen Plätzen standen⁴. Die Tiefgarage des Einkaufszentrums wurde nicht beachtet, da sie erst um 7:30 Uhr öffnet, was für viele Pendelnde im Allgemeinen unattraktiv ist. Ebenso wurden selbstverständlich die Kurzzeitparkplätze auf dem Vorplatz nicht miteinbezogen.

Laut Aussagen „Mobilität in Städten – SrV 2008“⁵ stellte sich der Modal-Split im Binnenverkehr von Kassel im Jahr 2008 wie folgt dar: Fußverkehr - 32,2 %, Radverkehr - 7,3 %, ÖPNV - 22,2 % und Pkw-Verkehr - 38,3 %. Analog dazu kann für die anstehende Potenzialberechnung davon

⁴ Quelle: dbbainpark.de/content/fahrplanauskunft/bainpark/pdf/8003200.pdf

⁵ Quelle: daten.clearingstelle-verkehr.de/224/2/Staedtevergleich_SrV2008.pdf, Seite 37

ausgegangen werden, dass die Pendelnden, die nicht mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen, etwa zu 40 % den Pkw nutzen und der Rest mit anderen Verkehrsmitteln oder zu Fuß an- bzw. abreist.

Es werden im Folgenden vier verschiedene Modellrechnungen durchgeführt.

- Bei der **Niederländischen Variante** wird das große Umstiegspotential angenommen, welches die Niederlande in ihren Modellrechnungen zu Grunde legen – dort in der Regel bei deutlich höheren Radverkehrsanteilen am Modal-Split.

		Niederländische Variante	
Bahnpendler	9.000		
Abgestellte Räder	180	Davon 55 %	99
P+R u. Restpendler	8.820	Davon 50 %	4.410
Kapazität der Fahrradstation		4.509	

- Bei der **realistischen Variante** werden für die Berechnung der Nutzungspotenziale Ansätze aus Nordrhein-Westfalen zugrunde gelegt.

Parameter		Realistische Variante (NRW)	
Bahnpendler	9.000		
Abgestellte Räder	180	Davon 55 %	99
P+R	260	Davon 12,5 %	33
Restpendler	8.560	Davon 25 %	2.140
Kapazität der Fahrradstation		2.272	

- Bei der **vorsichtigen Variante** werden die Umstiegspotenziale niedriger mit 10 bzw. 15 % angesetzt.

Parameter		Vorsichtige Variante	
Bahnpendler	9.000		
Abgestellte Räder	180	Davon 55 %	99
P+R	260	Davon 10 %	26
Restpendler	8.560	Davon 15 %	1.284
Kapazität der Fahrradstation		1.409	

Bei dieser Potenzialabschätzung liegt die niederländische Variante mit einer Kapazitätseinschätzung für 4.509 Fahrräder deutlich über den Ergebnissen der anderen beiden Varianten. Die „Realistische“ und die „Vorsichtige“ Variante liegen in einem nach bundesdeutschen Erfahrungen plausibel anzunehmenden Bereich. Aus den beiden Berechnungen wird ein Potenzial zwischen ca. 1.400 und 2.300 potenziellen Kunden einer Fahrradstation pro Tag am Bahnhof Wilhelmshöhe abgeleitet.

Bei Berücksichtigung der im Tagesverlauf unterschiedlichen Parkzeiten der Ein- und Auspendler wird dabei von einem Bedarf von ca. 1.800 gesicherten Abstellplätzen ausgegangen.

Als Empfehlung aus diesen Berechnungen wird geraten eine Anfangskapazität von rund 1.800 Abstellplätzen vorzuhalten, gleichzeitig aber bei der Flächenauswahl eine mögliche Erweiterung auf bis zu 2.500 Abstellplätze zu berücksichtigen.

Für einen weiteren touristischen Bedarf kann darüber hinaus keine zuverlässige Annahme getroffen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass Radtouristen die Fahrradstation vor allem an den Wochenenden, Feiertagen sowie in den Ferienzeiten nutzen würden. In diesen Zeitspannen ist die Nachfrage durch Berufs- bzw. Ausbildungspendelnde eher geringer anzunehmen. Daher kann zunächst davon ausgegangen werden, dass die Kapazitäten der Fahrradstation ausreichend sind, um auch den touristischen Bedarf abzudecken.

Die Überlegungen zur Einrichtung einer Fahrradstation sollten in Abstimmung mit der Bahn erfolgen.

Erfahrungen anderer Fahrradstationen zum Nachfragezuwachs

Wie die Erfahrungen bestehender Fahrradstationen in anderen Städten zeigen, kann eine entsprechende Nachfrage in der Regel erst nach einem mehrjährigen Betrieb erwartet werden. Für mehrere Fahrradstationen ist dokumentiert, dass sie Nutzende anderer Verkehrsmittel für den Bike-and-Ride-Verkehr gewinnen können. Bereits nach 2 bis 36 Monaten Betrieb verzeichneten beispielsweise die ersten Fahrradstationen des Landesprogrammes „100 Fahrradstationen in NRW“ einen durchschnittlichen Nutzerzuwachs von 25 %. Viele zusätzliche Kunden nutzten zuvor andere Verkehrsmittel, 15 % dabei den Pkw. Insgesamt stieg auch die Zahl der Fahrgäste von Schienenverkehrsmitteln.

Die Radstation am Hauptbahnhof Münster, die im Juni 1999 mit 2.800 Abstellplätzen eröffnet wurde, verzeichnete im Oktober 1999 etwa 1.900 Dauerkarteneinhaber und etwa 250 Tagesnutzende. Nach einem Jahr Betrieb hatte sie bereits 2.300 Dauerkunden und bis zu 400 Tageskunden. Im Jahr 2001 wurden zusätzlich 500 Abstellplätze eingerichtet. Die Zahl der täglichen Dauerkarten-Nutzenden liegt seitdem zwischen 2.200 und 2.900, die Zahl der Tagesnutzenden zwischen 100 bis 400 (je nach Jahreszeit und Wetter)⁶. Dies entspricht einer Auslastung von 70 bis 100 %.

Am Hauptbahnhof Hannover wurde im Sommer 2000 eine Fahrradstation mit 350 Abstellmöglichkeiten eröffnet. Nach Angaben des Betreibers wurden hier bis zum Jahr 2004 etwa 200–250 Fahrräder gebührenpflichtig abgestellt, einzelne Radfahrende nutzten ein zeitweilig kostenloses Angebot für einen bis zu dreistündigen Abstellzeitraum. Seit etwa 2005 stieg die Auslastung und erreichte ab 2007 die Kapazitätsgrenze. Im Januar 2011 wurde ein zweites Fahrradparkhaus mit 426 Abstellplätzen eröffnet. In der Anlaufphase (Sommer 2011 und Jahr 2012) waren – bei weiterhin voller Auslastung des ersten Standortes – in der Spitze dort etwa 100 Fahrräder abgestellt. Bei 776 Stellplätzen an beiden Standorten entspricht dies einer Gesamtauslastung von 58 % bzw. über 100 % für den bereits länger bestehenden Standort. Mittlerweile sind beide Standorte nahe-

⁶ Quelle: Blomeyer & Milzkott: Radstation am Hauptbahnhof Münster. Nutzerbefragung Oktober 1999. Berlin/Münster 2000 www.muenster.de/stadt/radstation/download/nutzerbefragung.pdf
Weitere Angaben nach www.muenster.de/stadt/radstation/html/kapitel3.html und <http://www.radstation.de> vom 24.3.2013

zu dauerhaft zu 100 % ausgelastet und für die zusätzlichen 100 Plätze, welche im Jahr 2017 geschaffen werden sollen, gibt es bereits Interessenten.⁷

Auch die Fahrradstation am Hauptbahnhof Braunschweig, die im April 2001 mit 471 Abstellplätzen eröffnet wurde, verzeichnet nach Angaben des Betreibers seit 2004 eine jährlich um etwa 10 % steigende Auslastung. Im Jahr 2004 lag die Auslastung bei etwa 30 %, im Jahr 2011 ist sie im Tages- wie im Nachtzeitraum auf etwas über 70 % gestiegen.

Das Fahrradparkhaus am Göttinger Bahnhof wurde im Oktober 1997 mit 450 Abstellplätzen eröffnet. In der Anlaufphase waren im April 1998 nach Angaben des Betreibers im Tages- wie im Nachtzeitraum durchschnittlich etwa 120 Fahrräder abgestellt. Zu Beginn der 2000er Jahre machte eine stark gestiegene Zahl abgestellter Fahrräder eine Aufstockung auf 715 Abstellplätze erforderlich.⁸ Seit 2014 wird das Fahrradparkhaus (inkl. Werkstatt und Verkauf) durch einen örtlichen Fahrradhändler betrieben. Nach einer umfangreichen Renovierung und neuen Angeboten im Verkauf und Service geht dieser von einer weiteren Steigerung der Auslastung des Fahrradparkhauses von ca. 20 % aus.⁹

Nach dem Neubau der Fahrradstation am Hauptbahnhof Groningen (Fietsenstalling Stadsbalkon, Fahrradstation und frei zugängliche Abstellmöglichkeiten am Bahnhof), deren Kapazität an den zuvor abgestellten Fahrrädern bemessen war, stieg die Zahl der hier abgestellter Fahrräder von 4.000 im Jahr 2000 auf 6.000 im Jahr 2007. Durch einen Umbau des Bahnhofs, welcher auch einen neuen Fahrradtunnel beinhaltet, soll die Kapazität bis 2020 auf 15.000 und bis 2030 auf 17.500 Fahrräder gesteigert werden.¹⁰

Insgesamt gesehen ist eine in den ersten Jahren nach der Eröffnung geringe Auslastung, wie auch bei anderen Verbesserungen im Verkehrsangebot, nicht ungewöhnlich. Nach mehrjährigem Betrieb lassen Fahrradstationen erfahrungsgemäß Nachfragezuwächse von 25 bis über 100 % gegenüber der Anfangsphase erwarten.

3.3 Ladeinfrastruktur

Durch die Bereitstellung einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für elektrounterstützte Fahrräder (Pedelecs) kann die Nutzung dieser Fahrzeuge aktiv unterstützt und gleichzeitig beworben werden. Die Ladeinfrastruktur ist generell in Verbindung mit Fahrradabstellanlagen zu sehen.

Als potenzielle Nutzergruppe für anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen mit integrierten Lademöglichkeiten für Pedelecs kommen sowohl Alltags- als auch Freizeitradelnde in Betracht. Mit einem heute üblichen Akku können mind. 50 km zurückgelegt werden. Bei Alltagsfahrten, z.B. zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen, werden öffentliche Ladestationen dabei wahrscheinlich eher weniger in Anspruch genommen werden. Berufspendelnde treffen dabei überwiegend Vereinba-

⁷ Quelle: www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Uebersicht/Rund-um-den-Bahnhof-fehlen-hunderte-Radstellplaetze

⁸ Quelle: www.goettinger-tageblatt.de/Goettingen/Uebersicht/Uneuerschaubare-Fahrrad-Flut-vor-dem-Goettinger-Bahnhof

⁹ Quelle: www.hna.de/lokales/goettingen/goettingen-ort28741/fahrrad-parkhaus-auslastung-deutlich-gestiegen-3497607.html

¹⁰ Quelle: [groningenfietsstad.nl/projecten/fietstunnel-en-een-ondergrondse-fietsenstalling-hoofdstation/](http:// groningenfietsstad.nl/projecten/fietstunnel-en-een-ondergrondse-fietsenstalling-hoofdstation/)

rungen mit den Arbeitgebern und können ggf. den Akku am Arbeitsplatz laden. Freizeitradelnde oder auch Radtouristen sind häufig mehrere Tage unterwegs und legen mit dem Pedelec an einem Tag oft deutlich längere Strecken zurück. Sie sind damit eher auf öffentliche Lademöglichkeiten angewiesen. Zahlreiche gastronomische Betriebe ermöglichen Ihren Kunden das Aufladen der Akkus. Darüber hinaus wären Lademöglichkeiten an weiteren touristischen Zielen wie der Innenstadt oder Sehenswürdigkeiten sinnvoll. Dies gilt vor allem für höher gelegene Ziele wie etwa den Herkules. Auch der ADFC empfiehlt die Einrichtung von Ladeinfrastruktur vornehmlich an touristischen Zielen.¹¹

3.3.1 Anforderungen an die Abstellanlage

Anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen mit integrierten Lademöglichkeiten für Pedelecs sollen in erster Linie denselben Anforderungen gerecht werden, die auch für Anlagen ohne Ladeinfrastruktur gelten. Dies sind im Allgemeinen:

- Diebstahlsicherheit
- Bedienungskomfort
- Standsicherheit
- Witterungsschutz
- Vielseitigkeit
- Sicherheit vor Vandalismus
- Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel
- Leichte Erreichbarkeit
- Soziale Sicherheit

Bei Abstellanlagen für Pedelecs ist zu beachten, dass es sich dabei meist um sehr hochpreisige Fahrräder handelt. Die Punkte Diebstahlsicherheit und Schutz vor Vandalismus sind daher höher zu gewichten als bei gewöhnlichen Abstellanlagen. Den wichtigsten Punkt in Zusammenhang mit elektrischer Infrastruktur stellt der Witterungsschutz dar.

3.3.2 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur und Kosten

Kompatibilität

Die verschiedenen Hersteller von Pedelecs verwenden unterschiedliche Anschlussmöglichkeiten der Akkus. Es gibt bisher keinen Standardstecker bzw. Standardladegerät für das Laden der Akkus. Um möglichst allen Fahrzeugen gerecht zu werden, wird empfohlen eine gewöhnliche Haushaltssteckdose zur Verfügung zu stellen, an der die Nutzenden ihr mitgebrachtes Ladegerät anschließen können.

¹¹ adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Produkte/Pedelec-Infrastruktur/PedelecBericht.pdf, u.a. S. 62

Sicherung gegen falsche Nutzung

Das System muss gegen irrtümliche und falsche Nutzung gesichert sein und den allgemeinen Anforderungen der elektrischen Sicherheit genügen (Schutzschaltung, Erdung). Die Niederspannungsrichtlinien müssen bei Systemen unter 48 V eingehalten werden. Eine CE-Zertifizierung ist vor Inbetriebnahme des Systems einzuholen.

Feuerfest und belüftet

Minderwertige oder ältere Akkus können beim Ladevorgang entgasen oder Feuer fangen. Die Umgebung des Akkus sollte beim Laden mit Frischluftzufuhr versorgt sein und aus feuerfestem Material bestehen.

Sicherung gegen Witterungseinflüsse

Die Ladegeräte sind von den Herstellern i.d.R. nur für die Nutzung in Räumen konzipiert und nicht für den Außengebrauch zugelassen. Aufladen unter 0°Celsius kann zu gefährlichen Schäden führen. Bei Temperaturen unter 10° muss der Akku vorgewärmt werden. Akkus und Ladegeräte dürfen nicht nass werden. Die Ladeumgebung muss daher wasserfest sein (IPX-Klassen).

Saisonale Nutzung berücksichtigen

Aufgrund nicht geeigneter Umstände in den Wintermonaten sollte eine saisonale Nutzung der Ladeinfrastruktur von vornherein bedacht werden. Hierzu sollte eine Möglichkeit bestehen die Ladeinfrastruktur unzugänglich zu machen bzw. ein aufwandsarmer Auf- und Abbau der Ladeeinrichtung bestehen.

Kosten

Das Aufladen eines Akkus kostet je nach Kapazität des Akkus zwischen 2 Cent bei 60 Wh und 12 Cent bei 420 Wh bei einem angenommenen Strompreis von 28,68 ct/KWh inkl. Umlagen und Steuern (Bundesdurchschnitt 2015). Die Kosten für die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur sind abhängig von den Herstellern, den verwendeten Materialien sowie der Anzahl und Ausgestaltung der Plätze und von daher sehr unterschiedlich. Der öffentliche Ladeturm in Dülmen (siehe Kap. 3.3.3) kostete z.B. 4.500 € in der Anschaffung.

Für das Bike&Ride-Entwicklungskonzept der Stadt Hamburg aus 2014 wurden für Sammel-schließanlagen ab sechs Stellplätzen Kosten von 1.900 € pro Abstellplatz veranschlagt. Sie sind dabei als Gesamtkosten zu verstehen inkl. Flächenbefestigung, Zugangsbeschränkung und 20 % für Unvorhergesehenes.

Die Firma Ziegler bietet beispielsweise Ladestellenschränke mit 6 Schließfächern/ Ladestellen an. Je nach Schließsystem kosten die anschlussfertigen Schränke hier zwischen 8.000 – 12.000 €.

3.3.3 Praxisbeispiele

Die meisten bereits bestehenden Ladestationen befinden sich an touristisch interessanten Punkten. Sie verfügen in der Regel über eine anforderungsgerechte Grundausstattung, haben jedoch unterschiedliche Zugangsbeschränkungen (z.B. Pfandschlüsselsysteme).

Die **Stadt Dülmen** hat seit einigen Jahren ein stadtweites Netz von Ladestationen in der Innenstadt, in den Ortsteilen und bei hochfrequentierten Gastronomiebetrieben aufgebaut. Hier sind die Ladepunkte nach folgenden Gesichtspunkten ausgewählt worden¹²:

- Hoch frequentiert durch Radverkehr
- An verschiedenen touristischen Radwegen gelegen
- Anschluss an Stromnetz muss vorhanden sein
- Hohe Aufenthaltsqualität sollte gegeben sein, etwa durch Besuchermagnet oder gutes gastronomisches Angebot
- Ein örtlicher Betrieb ist bereit, die Ladestation zu betreuen



Bild 3-24: Öffentliche Ladesäule mit Schließfächern in Dülmen
Quelle: „E-Bike Ladestationen Konzept“ (Stadt Dülmen 2012)

Neben der generellen Förderung des Radverkehrs wurde damit auch das radtouristische Angebot der Stadt Dülmen deutlich aufgewertet.

Seit September 2011 bietet die **Stadt Offenburg** eine öffentliche, kostenlose Ladestation für Pedelecs an. Diese liegt in der Fußgängerzone, unmittelbar am Kreuzungspunkt der Fernradwege *Europa-Radweg Offenburg-Molsheim*, *Rheintal-Radweg*, *Ortenau-Radweg* und *Kinzigtal-Radweg*. Bei Sonnenschein wird die Ladestation mit Solarstrom gespeist, der über sechs Solarpaneele auf dem angrenzenden Buswartehäuschen erzeugt wird. Darüber hinaus wird der Strom aus anderen erneuerbaren Energiequellen genutzt. Für die Nutzenden stehen drei Schließfächer mit entsprechenden Anschlüssen für das Aufladen der Akkus bereit. Die Boxen bieten zudem Platz für einen Fahrradhelm oder eine kleine Tasche und lassen sich über einen selbst gewählten, vierstelligen Zahlencode öffnen. Um Missbrauch zu verhindern, geht das Fach spätestens nach zwölf Stunden automatisch auf.

¹² radverkehr-duelmen.de/fileadmin/user_upload/duelmen.de/radverkehr/Konzept_Internet.pdf, S. 5



Bild 3-25: Öffentliche Ladestation mit Schließfächern in Offenburg

Ladeinfrastruktur kann auch als zusätzliche Serviceleistung in einer Fahrradstation integriert sein. In **Münster** gibt es in der Innenstadt das „Radlager“, eine unbemannte vollautomatische Fahrradstation. Im Vorraum gibt es einige Schließfächer (Pfandmünzschloss) mit Steckdose, in denen Ladegerät und Akku ihren Platz finden, während das Fahrrad „normal“ geparkt wird.



Bild 3-26: Ladestation im Vorraum der Fahrradstation „Radlager“ in Münster

Auf dem Markt gibt es darüber hinaus auch mobile Kombisysteme, z.B. von der Firma Orion-Bausysteme. Der Prototyp basiert auf einer Fahrradabstellanlage (Reihenanlage für Tiefeinstellung) mit zwei Bügeln (zwei Stellplätze; bei doppelseitiger Einstellung vier Stellplätze). In der Mitte sind Schließfächer mit jeweils zwei Steckdosen für die Ladegeräte. Der Safe besteht aus feuerfestem Material und ist in der Rückwand mit Lüftungsschlitzen versehen. Es schließt mit einem einfachen Zylinderschloss und normalen Schlüsseln. Die Anlage kann zum einfachen Transport auf Rollen gestellt werden (z.B. winterfest machen). Das System kann sowohl im öffentlichen Raum als auch in Sammelschließanlagen oder Fahrradstationen eingesetzt werden.



Bild 3-27: Mobiles Kombisystem: Abstellanlage inkl. Ladestation
Quelle: © Orion Bausysteme GmbH

3.3.4 Ladeinfrastruktur in Kassel – Bestand und Empfehlung

Derzeit bietet ein Kasseler Fahrradladen zwei überdachte Ladeplätze für Pedelecs an. Das Aufladen ist dabei kostenfrei und erfolgt über handelsübliche Schuko-Steckdosen, die mit Solarstrom versorgt werden. Abschließbare Fächer für die Akkus während der Ladezeit gibt es jedoch nicht.



Bild 3-28: "Solartankstelle" bei "Mauers Baikschoop", das Dach ist mit Photovoltaikzellen bestückt, welche mutmaßlich den Ladestrom liefern.

Darüber hinaus sind keine weiteren Ladestationen für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum bekannt. Für Kfz wurden in den letzten Jahren an drei Hotels im Stadtgebiet E-Mobilpunkte (Ladestationen inkl. Carsharingstellplätze) eingerichtet. Insgesamt sind im Stadtgebiet ca. 22 Stellplätze für Elektroautos vorhanden.

Zur Förderung des Radverkehrs und speziell als Serviceleistung für den Radtourismus wird empfohlen an den wichtigsten touristischen Zielen (z.B. Herkules, Schloss Wilhelmshöhe, Karlsaue), in der Kasseler Innenstadt (Fußgängerzone) sowie an zentralen Punkten in den größeren Stadtteilen ein Ladeinfrastruktur-Netz für Pedelecs einzurichten. Die Standorte können dabei mit den Stand-

orten der Konrad-Stationen oder mit den bereits vorhandener Ladestandorte für Elektroautos kombiniert werden. Auch die Rastplätze, z.B. entlang der Fulda, bieten sich als Standorte an.

Die Ladestationen sollten abschließbare Ladefächer mit Schuko-Steckdosen und anforderungsrechte Abstellanlagen bieten, einheitlich gestaltet sein (Wiedererkennungswert) und für jedermann zugänglich sein (z.B. durch Pfandsystem). An ausgewählten Standorten, z.B. in der Innenstadt, könnten die Stationen mit Fahrradboxen oder größeren Gepäckschließfächern kombiniert werden. Hierdurch haben z.B. Radtouristen die Möglichkeit, ihr Gepäck für einen Besuch in der Stadt sicher einzuschließen und gleichzeitig ihr Pedelec aufzuladen.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass Angebote zur Ladeinfrastruktur für Pedelecs in Kassel überwiegend vom Radtourismus angenommen werden. Allerdings werden die Stationen eher weniger rentabel bzw. auskömmlich betrieben werden können. Alleine die Anschaffungspreise liegen in Bereichen, die alleine durch die Nutzung lange nicht erwirtschaftet werden können. Sollte sich die Stadt Kassel dazu entscheiden Angebote bezüglich Ladeinfrastruktur anzubieten, wäre dies in erster Linie unter dem Aspekt des Klimaschutzes (Förderung E-Mobilität) und des Angebotes von Serviceleistungen rund um das Radfahren zu sehen.

Mögliche Kooperationspartner sind vielerorts die örtlichen Stadtwerke. In Kassel unterstützen die Städtischen Werke AG sowie der Volkswagen Konzern (Werk Kassel) bereits heute die Förderung der Elektromobilität. Erst kürzlich wurden zwei neue innerstädtische Schnellladestationen für Kfz in Kassel eingeweiht. Hier waren das Volkswagenwerk Kassel und das Land Hessen die Hauptinvestoren, während die Städtischen Werke AG Kassel als Eigentümerin die beiden Ladesäulen zukünftig mit Naturstrom versorgen.

Eine ähnliche Kooperation könnte zukünftig auch zur Förderung der Elektromobilität im Bereich des Fahrradfahrens getroffen werden.

3.4 Intermodale Verknüpfung

Unter **Inter- und Multimodalität** versteht man generell die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsarten innerhalb eines Weges (Intermodalität) bzw. für verschiedene Wege oder eine Wegekette (Multimodalität). Unterschieden werden kann weiter Inter- und Multimodalität bei Verkehrssystemen und Personen.

Wenn ein Verkehrssystem die Möglichkeit bietet, verschiedene Verkehrsmittel zu variieren, kann es als multimodal gelten. Wenn es zudem möglich ist, verschiedene Verkehrsmittel innerhalb einer Ortsveränderung zu kombinieren, wird von Intermodalität gesprochen. Eine solche Verknüpfung ist z.B. klassischerweise an vielen Bahnhöfen möglich. Hier werden die Wege zum Bahnhof (zu Fuß, mit dem Rad, dem Kfz oder dem ÖPNV) kombiniert mit der Weiterfahrt in der Bahn und ggf. einem weiteren Wechsel der Verkehrsart im Anschluss.

Personen, welche als multimodal gelten, variieren Verkehrsmittel und haben die Kompetenz, das jeweils passende Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege und Wegeketten zu wählen. Intermodale Personen kombinieren verschiedene Verkehrsmittel innerhalb eines Weges. Letzteres ist bei der Nutzung von Angeboten wie Park+Ride und Bike+Ride der Fall.

Zur Reduzierung des individuellen motorisierten Verkehrs ist die **optimierte Verknüpfung der Verkehrsarten des Umweltverbundes** (ÖV, Rad, zu Fuß) eine wichtige Voraussetzung. Beim klassischen Park+Ride werden Autofahrende zum Umstieg auf die Angebote des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ermuntert. Durch geeignete Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV (Bike+Ride) wird die Nutzung des Rades zum Erreichen der Haltestelle unterstützt. Darüber hinaus

gibt es noch eine Vielzahl weiterer Möglichkeiten, um Intermodalität zu unterstützen, etwa die Vertaktung des ÖV. Alle Möglichkeiten eint, dass der Umstieg möglichst einfach gemacht werden soll, z.B. durch kurze Wege, kostenlose und anforderungsgerechte Parkmöglichkeiten oder das Verkürzen von Wartezeiten.

In Kassel gibt es bereits einige Angebote zur Verknüpfung der Verkehrsarten. Zu nennen sind hier vorrangig die zahlreichen Park+Ride und Bike+Ride-Stationen. Diese sind zum Teil auch mit dem Fahrradverleihsystem Konrad kombiniert, wie z.B. an den Tramhaltestellen Holländische Straße, Ihringhäuser Straße und Druseltal oder den meisten Bahnhöfen.

Im VEP 2030 wird bereits in verschiedenen Themenfeldern das Ziel der Stärkung des Umweltverbundes angeführt. Zusätzlich finden sich im Kapitel „Multi- und Intermodalität (K)“ schon konkrete Angaben, wie Inter- und Multimodalität unterstützt werden könnte. Auch eine Förderung von CarSharing wird angestrebt sowie die Integration in die Angebote des Umweltverbundes. Dies soll u.a. durch den Einsatz einer elektronischen Fahrkarte erfolgen. Auch soll ein Modellprojekt Park+Bike ins Leben gerufen werden. Allerdings fehlt noch die (auch räumliche) Verknüpfungsmöglichkeit aller Angebote.

Intermodalität ist ohne Verknüpfungspunkte wie Bahnhöfe, Park+Ride-Plätze etc. nicht denkbar. Eine Weiterentwicklung dieser Verknüpfungspunkte sind sogenannte **Mobilitätsstationen**, an denen zwischen mindestens zwei, meist aber mehreren Verkehrsarten gewechselt werden kann. Seit 2003 (und verstärkt seit 2013) werden in mehreren deutschen Städten Mobilitätsstationen eingerichtet. Entstanden sind Mobilitätsstationen in Großstädten wie Bremen, Hamburg, München, Berlin und Leipzig, aber auch in Mittelstädten wie Offenburg. „Allen Mobilitätsstationen gemeinsam ist das Kernziel, „Botschafter“ und „Werbeträger“ für den Umweltverbund zu sein.“¹³ Das heißt, dass sie deutlich sichtbar und auffällig sein und sich gleichzeitig in den Stadtraum integrieren sollten. Zusätzlich können Mobilitätsstationen in einem Corporate Design erstellt werden, so dass sie schnell erkannt werden können. Dies wird bei den deutschlandweit vorhandenen Stationen derzeit unterschiedlich gehandhabt.

Die Stadt **Leipzig** begann beispielsweise 2015 mit dem Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen. Anfang 2017 existierten in der Stadt bereits 26 Stationen. Jede ist mit dem SPNV erreichbar und bietet zusätzlich einen Zugang zu Carsharing und Leihrädern, inkl. Pedelecs. Alle Angebote werden über eine Karte abgerechnet. Dazu gibt es Smartphone-Apps (auch als Web-App für jeden Browser¹⁴), mit der Verbindungen und Verknüpfungsmöglichkeiten gesucht werden können. Zusätzlich zu den Mobilitätsstationen gibt es in Leipzig noch weitere Standorte für Leihräder (next-bike) und Carsharing.

¹³ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR; Hrsg.): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Bonn 2015, S. 24.

www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2015/Mobilitaetsformen-DL.pdf?__blob=publicationFile

¹⁴ leipzigmobil.tafmobile.de/webapp

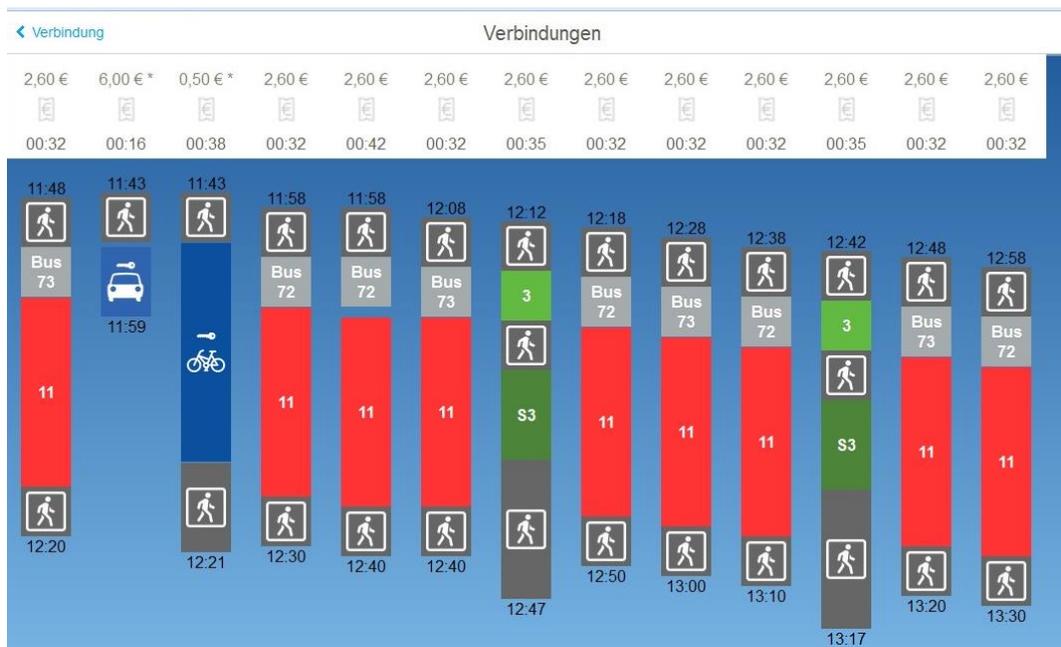


Bild 3-29: Screenshot des Ergebnisses einer Verbindungssuche mit „Leipzig mobil“

Auch die **Stadt Offenburg** baut seit 2013 ein Netz von Mobilitätsstationen auf. Das Projekt „EinfachMobil“ ist dabei bis zum Jahr 2030 ausgelegt. Bis 2016 wurden in einer ersten Ausbaustufe vier Stationen realisiert, an denen Autos, Pedelecs und Fahrräder geliehen bzw. aufgeladen werden können. Alle Standorte sind dabei gut mit dem ÖPNV erreichbar. In das Projekt wurden auch das bereits bestehende Fahrrad-Verleihsystem sowie der örtliche Car-Sharing-Anbieter einbezogen.

Das Projekt wird unter der Eigenmarke „EinfachMobil“ mit einheitlichem Logo und Farbe vermarktet. Über eine Webseite kann man sich über die Angebote informieren, allerdings ist bislang noch eine Registrierung bei unterschiedlichen Anbietern (Car-Sharing und Fahrradverleih) nötig. Mit der EinfachMobil-Karte kann man die meisten Angebote nutzen, allerdings keine weiteren örtlichen Angebote zur Nahmobilität, wie beispielsweise das Radhaus oder den ÖPNV.

Das Projekt wurde mittlerweile evaluiert und auf dieser Basis drei weitere Stationen im Offenburger Stadtgebiet für 2018 beschlossen. Darüber hinaus sollen auch Gespräche mit den angrenzenden Kommunen bzw. dem Landkreis geführt werden, inwieweit das Angebot auch über das Offenburger Stadtgebiet hinaus eingerichtet werden könnten.

Der Aufbau der Stationen an sich ist modular gestaltet, sodass es möglich ist, eine Station relativ einfach zu verkleinern oder zu erweitern, vorausgesetzt, dass genug Raum vorhanden ist.



Bild 3-30: Mobilitätsstation in Offenburg

An diesem Beispiel lässt sich eine weitere wünschenswerte Eigenschaft einer Mobilitätsstation erkennen: Die einheitliche Gestaltung, möglichst mit eigenem oder Stadt-Logo. Die Verknüpfung von Verkehrsarten ist ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsstationen. Daher sollte der Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel so einfach wie möglich erfolgen. Hierfür bieten sich einheitliche Fahr- und/oder Nutzerkarten an, die an zentralen Stellen (z.B. Internet oder Kioske) angeboten werden sollten.

Empfehlungen für Kassel

Einzelnen Komponenten einer anforderungsgerechten Nahmobilität sind in Kassel bereits vorhanden. Neben dem gut ausgebauten Tram- und Busnetz, dem Verleihsystem Konrad (Fortsetzung auch in 2018) und den zahlreichen Park+Ride bzw. Bike+Ride Stationen sowie Ladestationen für Elektroautos gibt es derzeit auch drei Car-Sharing Anbieter in der Stadt. Darüber hinaus bestehen durch mehrere Mitfahr-Portale und Mietwagenfirmen weitere Möglichkeiten ohne eigenes Auto in der Stadt mobil zu sein.

Bislang sind die einzelnen Anbieter separat nutz- bzw. buchbar, eine intermodale Verknüpfung im Sinne einer gemeinsamen Vermarktung oder weitergehender Angebote existieren derzeit noch nicht. Hier gilt es die einzelnen Anbieter zu bündeln und ein intermodales bzw. verkehrsmittelübergreifendes Angebot zu entwickeln. Die Nutzung der einzelnen Module sollte dabei so einfach wie möglich organisiert werden. Hierzu bieten sich einheitliche elektronische Fahrkarten an, über die alle Angebote gebucht und bezahlt werden können. Auch ein einheitliches Design bzw. Layout für die Standorte trägt zur besseren Erkennbarkeit bei.

Mögliche Standorte ergeben sich aus den bereits heute vorhandenen Standorten für die einzelnen Angebote. So sollten die Mobilitätsstationen an ÖV-Haltestellen gekoppelt werden. Auch die bisherigen Konrad-Stationen haben sich etabliert und könnten durch weitergehende Angebote entsprechend ausgebaut werden. Als erste Standorte für eine solche Erweiterung der P+R-Standorte werden die zentrale Tramhaltestelle Holländische Straße, der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe und das Parkhaus in der Fünffensterstraße vorgeschlagen.

- An der Tramhaltestelle Holländische Straße sind bereits mehrere Angebote (u.a. Park+Ride, Bike+Ride, Fahrradverleih) vorhanden. Durch die Ausweitung der Parkflächen und die Ergänzung um Stellplätze für Car-Sharing sowie die Installation von Ladeinfrastruktur könnte der Standort zur Mobilitätsstation aufgewertet werden.
- Auch am Bahnhof Wilhelmshöhe ließe sich die Verknüpfung der Verkehrsarten gut kombinieren. Auf dem Parkdeck über den Gleisen könnte eine kombinierte CarSharing- und Konrad-Station sowie Ladestationen für Kfz und für Fahrräder eingerichtet werden, sodass in Kombination mit dem Bahnhof und den nahegelegenen ÖPNV-Anbindungen, ein gutes intermodales Angebot geschaffen werden könnte.
- Potenzial für eine Mobilitätsstation wird ebenfalls im Parkhaus in der Fünffensterstraße gesehen. Neben dem bisherigen Angebot an Kfz-Parken gibt es bereits Überlegungen auch das Fahrradparken im Gebäude zu integrieren. Das Parkhaus liegt sehr zentral und die Anbindung an den ÖPNV ist mit der Nähe zu den Haltestellen Rathaus/Fünffensterstraße und Rathaus ebenfalls gegeben. Erweitert werden müsste der Standort noch um Flächen für Verleih- und Ladeangebote für Kfz und Fahrräder. Dies könnte durch Umnutzung bisheriger Kfz-Stellplätze erfolgen.

Die neu zu etablierenden Mobilitätsstationen in Kassel sollte ein einheitliches corporate design sowie ein einheitliches Zugangs- und Zahlungssystem erhalten und intensiv öffentlich vermarktet werden.

3.5 Lastenfahrräder

Zur Verlagerung von Wegezwecken im Bereich des Wirtschaftsverkehrs wird bereits im VEP 2030 der verstärkte Einsatz von Lastenfahrzeugen mit Elektromotor empfohlen. Dabei bietet sich der Einsatz von umweltschonenden und platzsparenden Lastenfahrrädern mit oder ohne Elektrounterstützung innerorts neben dem Wirtschaftsverkehr insbesondere auch im privaten und gewerblichen Einkaufsverkehr an.

Laut zweier Studien können zwischen 9,5 % und 51 % der privaten und gewerblichen Warentransporte auf Lastenfahrräder abgewickelt werden. Der untere Wert beruht dabei auf der Annahme, dass maximal 50 kg transportiert werden und dass maximal 5 km pro Fahrt und 10 km pro Tag gefahren werden. Der obere Wert geht von maximal 200 kg und 1 m³ Ladung sowie 7 km pro Fahrt aus. Bei höheren Kilometerleistungen (max. 10 km pro Fahrt und 30 km pro Tag) kommt die erste Studie auf ein Potenzial von bis zu 23,2 % der mit Lastenfahrrädern möglichen Transporte. Diese Annahmen erscheinen eher annehmbar, da die Annahme von 200 kg Nutzlast doch einen recht hohen Wert darstellt und eher von Berufsradfahrenden mit Lastenrädern erreicht werden kann.¹⁵

Neben den herkömmlichen Lastenfahrrädern gibt es auch elektrisch unterstützte Modelle (Lasten-Pedelecs), die die Nutzung auf längeren Strecken, mit mehr Lasten oder in topografisch bewegten Regionen wie Kassel deutlich erleichtern. Die nachfolgend aufgezeigten Möglichkeiten und Poten-

¹⁵ Quellen: dlr.de/vf/en/Portaldata/12/Resources/dokumente/projekte/wiv_rad/wiv-rad-schlussbericht.pdf und cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf

ziale gelten sowohl für die Lastenfahrräder als auch für die Lasten-Pedelecs (bis 25 km/h, ohne Versicherungskennzeichen).

Potenzielle Nutzergruppen für Lastenfahrräder sind neben Privatpersonen, v.a. Dienstleister (Handwerker, Gebäudereiniger, Pflegedienste) bzw. Liefer- und Bringdienste von Handel und Gastronomie. Sie sind häufig auf radtauglichen Distanzen in dicht besiedelten Gebieten und meist hohem Kfz-Aufkommen unterwegs. Bei einer gut ausgebauten Radinfrastruktur haben Lastenfahrräder hier bezüglich des Vorankommens bzw. des Parkens deutliche Vorteile gegenüber Kfz.

Generell können bei Lastenfahrrädern unterschiedliche Radtypen unterschieden werden, die sich in Optik und potenziellem Einsatzbereich unterscheiden. Nachfolgend werden die drei „gängigsten“ Typen kurz beschrieben:

- **Bäckerfahrräder** haben eine größere Ladefläche vor dem Lenker und manchmal eine zusätzliche hinter dem Sitz. Sie sind grundsätzlich zweirädrig, ähneln herkömmlichen Fahrrädern und können meist Lasten bis ca. 75 kg transportieren. Dieser Typ fährt sich fast wie ein herkömmliches Fahrrad und ist insbesondere für den Transport kleinerer Gebinde oder für den privaten Einkauf gedacht.
- **Tieflader** haben eine vordere Ladefläche, die, wie der Name schon sagt, möglichst tief liegt und dadurch die die Stabilität des Rades erhöht. Es gibt sie zwei- oder dreirädrig und sie können Lasten bis ca. 180 kg (zweirädrig), teilweise sogar bis 500 kg (dreirädrig) transportieren. Typische Beispiele sind das **Bakfiets** (niederländisch für „Kistenfahrrad“) oder das **Christiana-Bike**. Die zweirädrigen Varianten fahren sich, nach kurzer Eingewöhnung, recht ähnlich einem herkömmlichen Fahrrad, die dreirädrigen Varianten benötigen etwas mehr Übung. Mit diesen Rädern lassen sich auch größere Stücke wie beispielsweise Möbel transportieren.
- **Backpacker** haben hinter dem Sitz eine tief liegende Ladefläche oder einen verlängerten und verstärkten Gepäckträger. Es gibt zweirädrige (bis ca. 200 kg Nutzlast), dreirädrige (bis ca. 250 kg) und vierrädrige (bis ca. 400 kg) Ausführungen. Die Fahreigenschaften variieren stark, die zweirädrige Variante ähnelt dabei sehr einem herkömmlichen Fahrrad. Transportiert werden können hiermit auch größere oder sperrige und schwere Stücke.

In Kassel ist mit dem Lasten-Pedelec des AstA seit dem 04. April 2016 schon eine kostenlose Leihmöglichkeit vorhanden, allerdings ausschließlich für Studierende der Universität Kassel.¹⁶ Darüber hinaus wird über das Internet¹⁷ von privat ein älteres Lastenfahrrad zum Verleih angeboten. Weitere kommerzielle Angebote sind derzeit nicht bekannt.

Um den Einsatz bzw. die Nutzung von Lastenfahrrädern zu fördern, lassen sich verschiedene Instrumente einsetzen, die allesamt für die Stadt Kassel infrage kämen:

Förderung von und/oder Einrichtung eines Verleihs

Ein von der Stadt geförderter und/oder initiiertes Verleih könnte den Einsatz von Lastenfahrrädern als umweltschonende Alternative zum Kfz deutlich erhöhen. Dabei wird für Kassel der Einsatz von Lasten-Pedelecs empfohlen.

Beispiele für einen kostenlosen Verleih von Lastenfahrrädern sind u.a. in Hannover, Köln oder

¹⁶ astakassel.apps-1and1.net/service/mobilitaet/fahrradwerkstatt

¹⁷ velogistics.net/de/cargobike/160

München zu finden. Nachfolgend wird das größte Projekt „Hannah“ aus Hannover beispielhaft beschrieben, andere Projekte funktionieren nach demselben Prinzip:

Das Projekt **Hannah** (Region und Stadt Hannover) wurde initiiert vom örtlichen ADFC und **velo-gold**, einem Fachhändler, welcher auf Lastenfahräder spezialisiert ist. Es wird unterstützt von Stadtbezirken der Stadt Hannover, Kommunen der Region Hannover und weiteren Partnern. Das Projekt startete am 19.03.2015. Derzeit stehen 14 zweirädrige Lastenräder („Bakfietsen“, s.o.), davon sechs Lasten-Pedelegs, und zwei dreirädrige Lastenräder („Christiania-Bikes“, s.o.) zum kostenfreien Verleih in der Region Hannover zur Verfügung. Insgesamt befinden sich momentan zehn in der Stadt Hannover (sechs davon mit festem Standort) und sechs in der Region – letztere allesamt Pedelegs.

Leihen kann man ein Rad nach vorheriger Registrierung über die Website und anschließender Reservierung. Zur Ausleihstation sind dann ein Personalausweis und ein ausgefülltes Leihformular mitzubringen. Der Verleih ist auf maximal drei Kalendertage beschränkt, die Auslastung liegt bei nahezu 100 %.¹⁸

In der **Stadt Kassel** würden sich für den Verleih, aufgrund der Topographie, Lasten-Pedelegs anbieten. Da es mit Konrad schon ein etabliertes Verleihsystem für Fahrräder gibt bzw. bis Ende 2017 gegeben hat, könnte man das Verleihsystem Konrad oder dessen Nachfolger um die Komponente „Lasten-Pedelegs“ erweitern. Dies ist zu empfehlen, wenn das System auf eine langfristige Basis gestellt werden soll, da Synergieeffekte aus der Nutzung der herkömmlichen Leihräder zu erwarten sind und sich potenziell Nutzende nicht noch mit einem weiteren System auseinandersetzen müssten.

Empfohlen wird dabei, einige der bisherigen Verleih-Stationen mit Ladeinfrastruktur für Lasten-Pedelegs zu ergänzen (vgl. auch Kap 3.3). Die Stationen sollten in dicht besiedelten Stadtteilen, z.B. Vorderer Westen, Nord (Holland), Wesertor, Wehlheiden und Mitte, evtl. auch Fasanenhof oder Unterneustadt liegen. Hier ist, u.a. aufgrund des teilweise hohen Parkdrucks, insgesamt ein entsprechend hohes Nutzerpotenzial zu erwarten. Auch verfügen in dicht besiedelten Bereichen oft weniger Personen über einen eigenen Pkw als in Einfamilienhaussiedlungen am Stadtrand. Darüber hinaus sollten auch Konrad-Stationen an intermodalen Verknüpfungspunkten (vgl. Kap. 3.4) mit Lasten-Pedelegs ausgestattet werden. Auch hier ist aufgrund der Bündelung der Angebote eine erhöhte Bereitschaft zur Nutzung zu erwarten.

Falls eine Erweiterung von Konrad in diese Richtung nicht möglich sein sollte, wird empfohlen, einen eigenen Verleih für Lasten-Pedelegs einzurichten, möglicherweise nach bekannten Vorbildern aus anderen Städten. Unberührt davon werden dieselben Stadtteile empfohlen.

Information, Förderung und Unterstützung bei der Anschaffung

Die Preise für Lastenfahräder variieren von ca. 1.500 € (einfacher Backpacker) bis über 4.000 € (Lasten-Pedeleg). Um für Privatpersonen oder Gewerbetreibende Anreize zu schaffen, die Transporte künftig mit dem Lastenfahrrad zurückzulegen, bieten sich Bonuszahlungen oder die Vermittlung günstiger Kredite bzw. Ratenzahlungen an.

¹⁸ Quelle: www.adfc-hannover.de/wp-content/uploads/dlm_uploads/151210-Hannah-Pr%C3%A4sentation.pdf
Weitere Infos unter www.hannah-lastenrad.de/

Die **Stadt Wien** förderte beispielsweise von März bis Mai 2017 den Kauf von insgesamt 312 privaten oder gewerblichen Lastenfahrrädern. Dabei werden bis zu 50 % des Netto-Kaufpreises ersetzt, maximal allerdings 800 €, bzw. 1.000 € bei Lasten-Pedelecs. Die Nachfrage war dabei so groß, dass die Fördersumme von 200.000 € nach einem Monat bereits ausgeschöpft war. Anfang April 2017 wurden weitere 100.000 € zur Verfügung gestellt, die Anfang Mai 2017 dann ebenfalls ausgegeben waren.¹⁹

Die **Stadt München** fördert, im Rahmen ihrer *Förderrichtlinie Elektromobilität*, seit Januar 2017 die Anschaffung von Lasten-Pedelecs. Gezahlt werden 25 % der Netto-Anschaffungskosten, gedeckelt auf 1.000 €.²⁰

Die 2014 eröffnete **IKEA-Filiale in Hamburg-Altona** befindet sich im Zentrum des Hamburger Stadtteils und wird aufgrund dieser Lage auch als City-IKEA bezeichnet. Um zu bewirken, dass möglichst viele Kunden mit den Verkehrsmitteln des Umwelt-verbundes und nicht mit dem Pkw anreisen, wurden verschiedene Angebote entwickelt, sich die Möbel nach Hause liefern zu lassen oder entsprechende Fahrzeuge zu leihen, um die Möbel selbst zur Wohnung zu transportieren. Eines dieser Angebote ist die Lieferung von Möbelstücken mit dem Lastenfahrrad. Durch die zusätzliche Nutzung von Fahrradanhängern können auch größere Pakete ausgeliefert werden. Die Lieferung erfolgt, je nach Kaufzeitpunkt, noch am selben Tag und die Kosten sind von der Entfernung abhängig. Alternativ können sich die Kunden auch kostenlos für bis zu drei Stunden ein Lastenfahrrad leihen und die gekauften Möbel selbst nach Hause transportieren. Beide Angebote sind eine umweltfreundliche Alternative zur Lkw-Lieferung und rücken das Fahrrad auch im Bereich Güterverkehr in das Bewusstsein der Menschen.

Durch entsprechende **Information und Öffentlichkeitsarbeit** könnte die Stadt Kassel in **Kooperation** mit dem Einzelhandel bewirken, dass entsprechende Angebote in der Stadt eingerichtet werden. Alternativ könnten auch Informationen zu entsprechenden Angeboten gesammelt und über die Webseite der Stadt bereitgestellt werden. Die Angebote sollten sich dabei sowohl an Privathaushalte als auch an Gewerbe, Gastronomie und Einzelhandel richten.

Anschaffung von Lastenfahrrädern für eigene Transporte der städtischen Betriebe und Einrichtungen

Um den Gebrauch von Lasten-Pedelecs im Besonderen und Lastenfahrrädern im Allgemeinen zu fördern, wäre es sinnvoll, auch Teile der städtischen Transporte per Lastenrad abzuwickeln. Hierzu zählen etwa Kurierfahrten oder auch Transporte von Akten. Dadurch würde die Stadt „mit gutem Beispiel vorangehen“. Zusätzlich könnte der städtische Kfz-Fuhrpark verkleinert und damit auch die Haushaltskassen entlastet werden.

Ein positiver Nebeneffekt wäre außerdem, dass mehr Lastenfahrräder auf den Kasseler Straßen präsent wären. Dies dient der Werbung für den Umstieg auch bei Privatpersonen bzw. weiteren Gewerbetreibenden. Diese gewünschte Entwicklung sollte durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit unterstützt und gefördert werden. Sinnvoll wäre auch die optisch einheitliche und ggf. auffällige Gestaltung der Kasseler Lastenfahrräder, was die prägende Wirkung im Stadtbild verstärken könnte.

¹⁹ Weitere Infos auf www.fahrradwien.at: [Förderung von Transportfahrrädern](#)

²⁰ Weitere Infos auf www.nrvp.de: [München fördert private E-Lastenfahrräder](#)

Insgesamt sollte das Thema Lastenfahrräder in die **Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Kassel** aufgenommen und intensiv beworben werden. Hierzu bietet sich auch an weitere Partner, beispielsweise die Städtischen Werke Kassel (bei Lasten-Pedelec) und den Fahrradeinzelhandel in Kassel mit „ins Boot“ zu holen und gemeinsame Aktionen und Projekte (z.B. Aktions-/Info-/Testtage, finanzielle Anreize, Information) zur stärkeren Verbreitung von Lastenfahrrädern zu etablieren.

3.6 Weitere Serviceangebote

Neben den bereits aufgeführten Aktionen und Aktivitäten zur Verlagerung des MIV auf den Radverkehr gibt es zahlreiche weitere Möglichkeiten Anreize zum Radfahren zu schaffen.

Beim Angebot von Serviceleistungen zur Förderung des Radverkehrs in Kassel gilt es generell die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung mit einem positiven Image für das Radfahren zu verbinden und unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen. Beispielsweise ist es für die Zielgruppe Schülerinnen und Schüler bzw. Heranwachsende wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der Jugendlichen zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu. Für andere Verkehrsteilnehmende sind dagegen finanzielle Anreize, Wissensvermittlung, Beteiligungs- oder Mitmachangebote eher von Bedeutung.

Nachfolgend werden einige Serviceangebote, die in Kassel bereits vorhanden sind aufgegriffen und bewertet. Darauf aufbauend werden ergänzend weitere mögliche zukünftige Ansätze zur Fahrradförderung durch Ausbau von Serviceleistungen anhand von Beispielen aus anderen Städten vorgestellt.

3.6.1 Fahrradverleihsystem „Konrad“

Das in Kassel etablierte Fahrradverleihsystem Konrad besteht seit 2012. Zum Dezember 2017 läuft der Vertrag mit DB Rent zum Verleihsystem aus, eine Verlängerung ist nicht angedacht. Nachfolgend wird das System beschrieben, wie es in 2017, vor Ablauf des Vertrages, bestand.

An 59 Ausleih-Stationen im ganzen Stadtgebiet können insgesamt ca. 500 Fahrräder ausgeliehen werden. Die Anmietung erfolgt über Call a Bike und StadtRAD Hamburg. Für Studierende der Universität Kassel, die über ein Semesterticket verfügen und sich bei Konrad einmalig registrieren, sind die jeweils ersten 60 Minuten einer Ausleihe kostenfrei.

Die Räder und die Verleihstationen sind in einem einheitlichen und sehr auffälligen Design gehalten. Durch die hohe Anzahl der Verleihstandorte sind sie im Stadtbild sehr präsent, von Beginn an wurde das Verleihsystem durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

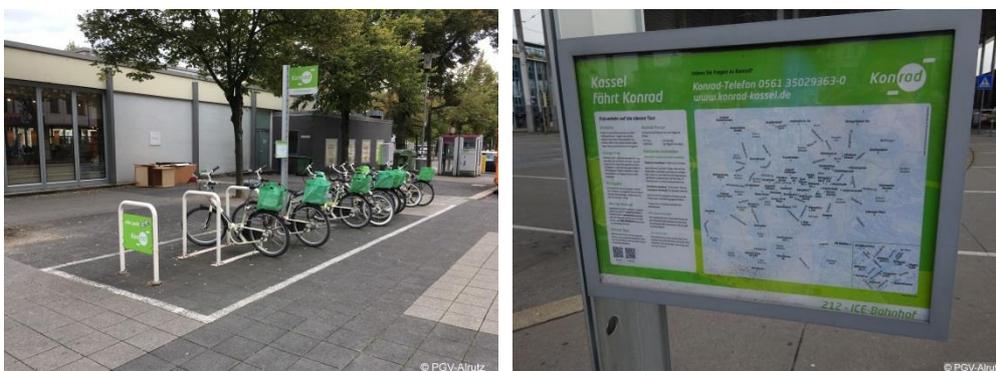


Bild 3-31: Verleihsystem Konrad - Verleihstation und Infotafel

Bei einem ADAC-Test zu Fahrrad-Verleihsystemen in Deutschland im Jahr 2015 belegte Konrad den zweiten von fünfzehn Plätzen. Den Testern gefielen besonders die Rückgabe- und Ausleihmöglichkeiten, da sich u. a. „viele getestete Stationen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen“ befinden. Allerdings werden immer wieder beschädigte Räder vorgefunden, außerdem stehen die Räder

der an den Stationen oft wild durcheinander.

Laut Aussagen der Betreiber werden die Räder insbesondere an den höher gelegenen Standorten ausgeliehen und an den tiefer gelegenen Standorten zurückgegeben. Dadurch kommt es an manchen Stationen auch zu Überbelegungen, etwa Menzelstraße, was durchaus Rückschlüsse auf eine gute Akzeptanz des Systems zulässt.

Laut VEP 2030 sollen mehrere Neuerungen eingeführt oder zumindest ihre Einführung geprüft werden. Dazu zählt etwa die Ausweitung des Systems (weitere Stationen) oder auch Kooperationen mit Firmen und Wohnungsbaugenossenschaften. Angedacht werden sollte danach auch eine Integration in ein elektronisches Fahrkartensystem zum Abbau von Nutzungshemmnissen.

Zur Förderung des Radverkehrs ist für eine Großstadt wie Kassel das Angebot eines Fahrradverleihsystems unbedingt nötig. Nach derzeitigem Stand (November 2017) soll die Firma nextbike den Fahrradverleih in Kassel übernehmen. Wie dies konkret aussehen wird, ist derzeit noch nicht bekannt.

Das Konrad gehörte zum Kasseler Stadtbild dazu. Die Ausleihe war auch für Gäste unkompliziert und relativ einfach verständlich. Die Räder waren etwas schwergängig, für Fahrten innerhalb Stadtgebiet aber ausreichend. Die Ausleihpreise orientierten sich an den deutschlandweit üblichen Verleihpreisen, zusätzliche Angebote für Studierende in Kassel förderten darüber hinaus die Nutzung.

Es wird dringend empfohlen, weiterhin ein Fahrradverleihsystem mit zahlreichen dezentralen Standorten vorzuhalten. Den Empfehlungen des VEP 2030, weitere Stationen zu ergänzen, wird ebenfalls zugestimmt. Insbesondere weitere Ortsteilzentren wie Forstfeld oder Nordshausen, weitere touristisch interessante Örtlichkeiten oder auch weitere Haltestellen des ÖPNV könnten durch Stationen ergänzt werden.

In anderen Städten werden vorhandene Verleihsysteme nach und nach durch Pedelecs ergänzt (u.a. in Karlsruhe). Dies wäre auch für Kassel eine sehr interessante Erweiterung und mit dem potenziell zukünftigen Partner nextbike auch möglich.

Der städtische Fahrradverleih sollte in Kassel insgesamt mit den weiteren Serviceangeboten, wie Fahrradstationen (siehe Kap. 3.2) oder intermodalen Verknüpfungspunkten (siehe Kap. 3.4) kombiniert werden.

3.6.2 Angebote von Fahrradhändlern und Werkstätten in Kassel

Neben der Stadt Kassel sind im Bereich Serviceangebote auch alle weiteren Akteure rund um das Radfahren in Kassel gefragt, beispielsweise die örtlichen Fachhändler und Fahrradwerkstätten.

Insgesamt wurden 14 **kommerzielle Fahrradhändler und/oder -werkstätten** aus Kassel per Mail angeschrieben und zu den von ihnen angebotenen Serviceleistungen befragt. Rückmeldungen kamen aus fünf Betrieben, die unterschiedliche Serviceangebote aufführten. Darunter sind Hol- und Bringservice, Schnell- oder Sofortservice bei kleineren Reparaturen, Inspektionen, Umbau auf Elektroantriebe oder die kostenfreie Bereitstellung von Luftpumpen und Standardwerkzeugen vor dem Ladengeschäft vertreten. Zum Teil werden auch „Werkzeug für Kleinstreparaturen“ und „Spätschicht in der Saison (19-23h vom 01.03. bis 30.09.)“ angeboten oder die Möglichkeit an sogenannten Schlauchomaten außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten Ersatzteile kaufen zu können.

Einzelne Händler verwiesen auf schlechte Erfahrungen bei Angeboten zur Selbsthilfe, wie Werkzeugverleih oder die Möglichkeit in den Geschäftsräumen selbst Reparaturen durchführen zu können.

nen. Hierbei kam es nach Angaben der Händler zu Diebstählen und Vandalismus, das dazu führte, dass die Angebote eingestellt wurden.

Neben den Fahrradhändlern wurden auch **nicht kommerzielle Fahrradwerkstätten** bezüglich ihrer Angebote angefragt. Bei diesen Einrichtungen wird in erster Linie „Hilfe zur Selbsthilfe“ angeboten. Dies spricht u.a. finanziell schlechter gestellte Radfahrende an, welche ihr Fahrrad so auf günstige Weise instand halten können, oder interessierte Bastler, die gerne selbst Hand anlegen.

Eine dieser Werkstätten ist die 1992 von Studierenden gegründete **Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt des AStA**. Diese ist zu ausgewählten Zeiten nachmittags und bei Bedarf bis abends geöffnet. Die Werkstatt kann auch von Nicht-Studierenden aufgesucht werden. Hier erhält man Unterstützung bei Reparaturen und gegen eine Spende auch gebrauchte Ersatzteile oder auch alte Fahrräder. Sie befindet sich am Knotenpunkt von Gottschalk- und Moritzstraße und damit am Rand des Campus Holländische Straße der Universität Kassel. Ein Werkstatt-Gebäude im eigentlichen Sinn gibt es nicht. Es wird bewusst und für alle sichtbar zu jeder Jahreszeit im Freien, z.T. unter einem Schutzdach, gearbeitet.²¹

In der Gemeinschaftsunterkunft Park Schönfeld betreibt die **Caritas** seit 2015 eine Fahrradwerkstatt („**Fahrräder für Flüchtlinge**“). Die Werkstatt ist an drei Nachmittagen unter der Woche für jeweils zwei Stunden geöffnet. Hier werden gespendete Fahrräder repariert und verkehrssicher aufbereitet um sie anschließend an Flüchtlinge gegen ein geringes Entgelt abzugeben. Im Team arbeiten ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer, unterstützt durch professionelle Mechanikerinnen und Mechaniker und Fahrradläden. Neuerdings wird das Team auch durch Flüchtlinge unterstützt, die dadurch Kenntnisse bei der Fahrradreparatur erwerben und gleichzeitig Kontakte knüpfen können. Geplant ist zukünftig auch ein Radfahrtraining für Zugewanderte und ihre Familien aufzubauen. Hierbei sollen neben dem eigentlichen Radfahren auch Verkehrsregeln und das verkehrssichere Verhalten im Straßenraum vermittelt werden.²²

Die **Fahrradwerkstatt der Offenen Schule Waldau** wird während des Schuljahres dienstags von 14:30 bis 16:00 Uhr auf dem Schulhof der Offenen Schule Waldau angeboten. Mit professioneller Unterstützung wird auch hier Hilfe zur Selbsthilfe angeboten. Das Angebot richtet sich dabei nicht nur an Schülerinnen und Schüler der Schule, sondern an Interessierte aus dem gesamten Stadtteil. Auch hier werden gespendete Fahrräder wieder verkehrssicher aufbereitet und danach als Leihräder den Schülerinnen und Schülern der sog. Intensivklassen zur Verfügung gestellt. Außerdem sollte im Jahr 2017 ein schulinternes Ausleihsystem entwickelt und aufgebaut werden, um für Zusatzangebote wie Ausflüge Fahrräder zur Verfügung zu haben.

3.6.3 Herbst- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen

Auch im Herbst oder Winter nimmt der Alltagsradverkehr im Vergleich zum Sommer in deutlich geringerem Maße ab, als dies oft erwartet wird. Dies gilt besonders für den Radverkehr zu Ausbildungsstätten wie etwa Schulen und Hochschulen. Somit ist im Zuge einer effektiven Radverkehrsförderung auch für Radverkehrsanlagen ein Herbst- bzw. Winterdienst sinnvoll, damit Radfahrende das ganze Jahr hindurch sicher und bequem unterwegs sein können. Als zielführend hat sich

²¹ astakassel.apps-1and1.net/service/mobilitaet/fahrradwerkstatt

²² caritas-kassel.de/ich-suche-hilfe/migranten-fluechtlinge-und-spaetaussiedler/fahrradwerkstatt/s370933246.website-start.de/startseite/fahrradwerkstatt/

hierbei ein priorisierter Tourenplan erwiesen. Dies fördert den Radverkehr auch dadurch, dass sich die Radfahrenden als Verkehrsteilnehmer ernst genommen fühlen.

Insbesondere in der Zeit des Laubfalls sind Radverkehrsanlagen im Zuge besonders anfälliger Streckenabschnitte häufiger zu säubern oder zumindest auf die Notwendigkeit von Säuberungen zu kontrollieren. Dies betrifft im Wesentlichen die Abschnitte mit Bäumen im Straßenquerschnitt, an denen der Radverkehr nicht gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird.

Bei winterlichen Räum- und Streuplänen ist darauf zu achten, dass die Nutzbarkeit die Zeiten der morgendlichen Schulwege einbezieht. Geräumter und abgelagerter Schnee darf die nutzbare Breite der Radverkehrsanlagen nicht wesentlich einengen. Eine Mindestbreite gemäß den Regelwerken sollte jeweils auch nach heftigem Schneefall befahrbar bleiben.

Inwieweit die Radverkehrsanlagen in Kassel in die Räum- und Streudienste einbezogen sind, ist nicht bekannt. Im Zuge der Akteursbeteiligung wurde von häufigem Scherbenaufkommen, insbesondere nach den Wochenenden, berichtet. Derartige Vorkommnisse können über die Meldeplattform Hessen²³ angezeigt werden. Die Reinigung soll zeitnah erfolgen.

Ein gutes Beispiel zum Thema Reinigungs- und Winterdienst ist in der Stadt Karlsruhe zu finden.²⁴ Neben dem Winterdienst für die Kfz werden auch Radverkehrsanlagen im Zuge eines zusammenhängenden Netzes wichtiger Radverbindungen regelmäßig nach Tourenplan geräumt. Über das Mobilitätsportal des Landkreis Karlsruhe²⁵ können die jeweiligen Routen, getrennt für Rad- bzw. Kfz-Verbindungen eingesehen werden.

Ein weiteres Beispiel stellt das **Scherbentelefon Offenburg** dar. Ein Anrufbeantworter bei den Technischen Betrieben Offenburg nimmt die Meldungen von Scherben oder nötigem Grünschnitt an Radwegen auf. Die Bearbeitung bzw. Reinigung erfolgt sehr zeitnah, nach Möglichkeit noch am gleichen Tag.

Das Scherbentelefon wird u.a. auf der Internetpräsenz der Stadt intensiv beworben.



Bild 3-32: Scherbentelefon Offenburg
(Quelle: www.offenburg.de/html/scherbentelefon.html)

Reinigung und Winterdienst ist zur Aufrechterhaltung des Radverkehrs bei allen Witterungen unbedingt nötig. Es wird empfohlen, die Radverkehrsanlagen der wichtigsten Radverbindungen (z.B. Hauptrouten nach VEP 2030) in einen Tourenplan aufzunehmen und in die regelmäßigen Reini-

²³ meldeplattform-radverkehr.de

²⁴ karlsruhe.de/b4/buergerdienste/abfall/dienstleistungen/winterdienst.de

²⁵ vmz.karlsruhe.de/portal.html?city=LKKarlsruhe

gungs- und Winterdienstpläne zu integrieren. Bezüglich der zeitlichen Abfolge der winterlichen Schneeräumung sollten die jeweiligen Strecken nach ihrer Wichtigkeit für den Schüler- und Berufsverkehr eingeordnet werden. Die im Winterdienst berücksichtigten Radverbindungen sollten der Bevölkerung bekannt gemacht werden (z. B. durch Veröffentlichung des Tourenplans und der üblichen Räumzeiten auf der Website).

Darüber hinaus ist generell darauf hinzuwirken, dass von den Straßen und Gehwegen geräumter Schnee nicht im Bereich der Radverkehrsanlagen gelagert wird.

3.6.4 Kurse und Radfahrtraining

Radfahrkurse dienen zum einen dem Erlernen des Radfahrens (auch für Erwachsene), zum andern kann das selbstsichere Radfahren im Straßenraum oder das Fahren mit einem elektrounterstützten Rad geübt werden. Entsprechend der Kursansätze werden diese für unterschiedliche Zielgruppen angeboten.

Der ADFC Kassel bietet mehrmals im Jahr viertägige Kurse mit dem vollen Titel „**Mit Freude Pedelec fahren**“ an. Diese richten sich an alle Personen, denen die Übung im Umgang mit einem Pedelec fehlt oder die ihre Kenntnisse vertiefen wollen. Dabei werden, nach einem kurzen Theorieteil, vor allem praktische Fertigkeiten wie Anfahren, Bremsen oder Kurvenfahren vermittelt.

Abschluss des letzten Kurses im Juni 2017 war eine gemeinsame Tour entlang der Fulda. An diesem Kurs nahmen vor allem ältere Radfahrende teil.

Die Caritas plant darüber hinaus in Kassel ein Radfahrtraining für Zugewanderte und ihre Familien anzubieten.

Der Landesverband Baden-Württemberg des ADFC bietet in einigen Städten regelmäßig den „**Besser Rad fahren**“-Kurs an.²⁶ Das Kursangebot dient der Schulung eines sicheren, korrekten und entspannten Radfahrens im Stadtverkehr. Der Kurs gliedert sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil. Im theoretischen Teil werden Vorschriften, Verkehrsregeln und technischen Hinweise vermittelt. Im praktischen Teil lernen die Teilnehmenden durch Übungsfahrten sich souverän und selbstbewusst im Straßenverkehr zurechtzufinden.

Spaß am Radfahren auf dem Gelände des Dirtpark Kassel

Den Spaß am Radfahren vermittelt in Kassel insbesondere auch der **Dirtpark Niederrzwehren**, der sich überwiegend an Junge und Junggebliebene richtet. Er wurde 2015 nach mehrmonatiger Bauzeit und viel ehrenamtlichem Engagement eröffnet. Vorausgegangen war dem ein mehrere Jahre dauernder Prozess, bei dem auch verschiedene andere Flächen für das Projekt erwogen wurden. Dieser Prozess wurde von der Kinder- und Jugendförderung der Stadt Kassel unterstützt. Die Kosten wurden von der Stadt Kassel und mehreren Sponsoren getragen.

Beim *Dirtpark* handelt es sich um ein Gelände mit mehreren Sprungschanzen und Hügeln auf zwei geraden Strecken (sogenannten *Dirtlines*), über welche mit meist BMX- oder Mountainbikes gefahren und vor allem gesprungen wird. Darüber hinaus gibt es auch noch weitere Parcours, sogenannte *Pumptracks*, auf welchen Fahrende allein durch Gewichtsverlagerung („Pumpen“) in Bewegung bleiben können. Diese *Pumptracks* beinhalten neben Sprungschanzen auch Steilkurven und sind in unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen ausgebaut.

²⁶ www.adfc-bw.de/presse/news-darstellung/article/sicher-rad-fahren-macht-spaess/



Bild 3-33: Dirtpark Kassel an der Sophie-Scholl-Straße

Die Verantwortlichkeit für den Platz liegt beim Jugendamt, welches den Skateboardverein *Mr. Wilson* als Träger beauftragt hat. Die Nutzung erfolgt auf eigene Gefahr, wobei die Stadt Kassel, ähnlich wie bei Spielplätzen, für die technische Sicherheit haftet. Das Gelände ist ständig frei zugänglich, allerdings ist die Nutzung aus Lärmschutzgründen auf bestimmte Zeiten beschränkt. Zusätzlich ist die Nutzung bei Nässe untersagt. Dies dient vor allem dem Erhalt, denn nur bei Nutzung in trockenem Zustand gestaltet sich die Instandhaltung ohne große Arbeiten. Einmal wöchentlich wird die Anlage von Mitgliedern von *Mr. Wilson* kontrolliert, diese Kontrollen ziehen auch immer wieder kleinere Instandhaltungsarbeiten nach sich.

Herzlich Willkommen im DIRT PARK Kassel

Diese Anlage ist eine öffentlich zugängliche Fläche, die von Bikern für Biker genaut und gebaut wurde. Damit wir gemeinschaftlich viel Spaß an diesem Projekt haben, müssen einige Regeln eingehalten werden.

Grundsätzlich haben wir uns gegenseitiger Respekt und Rücksichtnahme bei der Benutzung der Anlage höchste Priorität. Deswegen nehmen Rücksicht auf die Nutzerinnen und Nutzer der angrenzenden Wege und Flächen!

Wir möchten, dass diese Anlage ein Ort des sportlichen, sozialen und kulturellen Austausches ist, das „Dirtpark Kassel - Team“

Beschreibung der Anlage

- Kids-Pumptrack**
Auf diesem Parcours können sich die ganz Kleinen mit dem Laufrad oder Fahrrad ausprobieren.
- Pumptrack**
Für Anfänger und Fortgeschrittene geeignet! Unser Pumptrack ist ein Rundkurs mit Wellen und Gleitkurven, der in verschiedenen Richtungen befahren werden kann. Die Idee eines Pumptracks ist es, alleine durch Gewichtverlagerungen („Lumpen“) Geschwindigkeit aufzubauen und aufrechtzuerhalten ohne in die Pedale zu treten.
- Vom Starthügel aus gibt es verschiedene Möglichkeiten in den Pumptrack zu fahren. Fährst du links, kommst du auf eine kleine Table-Line (Dirtjump). Ziel ist hier so weit zu springen, dass du im Landehügel landest. Hier kannst du üben, um später auf der großen Table-Line fahren zu können.**

Dirtjumps
Dirtjumps sind eine Kombination aus Absprung und Landung. Mehrere Dirts hintereinander werden als Line bezeichnet. Ziel eines Sprungs ist es, in der Luft einen Trick zu machen. Dafür solltest du schon richtig fahren können!

- Table-Line**
Der Table (engl.: Tisch) setzt sich aus Sprungschanze, Mittelstück und Landehang zusammen. Sie sind für große Anfänger empfehlenswerter, da bei Tables die Folgen eines zu kurzen Sprungs nicht so dramatisch wie die bei einem Double sind. Hier kannst du dich langsam vorarbeiten, solltest aber vor dem Pumptrack schon sehr gut fahren können!
- Double-Line**
Der Double (engl.: Doppo) besteht aus einem Kicker (Absprunghügel) und einem Landehügel. Nur für Profis! Hier musst du weit genug springen, um im Landehügel zu landen. Das ist wirklich nur was für Profis. Du musst hierfür die Table-Line fehlerfrei fahren und perfekt landen können.

● Kids ● Anfänger ● Fortgeschrittene ● Profis

Bild 3-34: Ausschnitt aus der Info-Broschüre zum Dirlpark Kassel (Quelle: www.facebook.com/Dirtpark-Kassel-221226517963677/)

Durch den Dirtpark wird in erster Linie der Spaß am Radfahren vermittelt. Darüber hinaus üben sich die Radfahrenden auch im sicheren Umgang mit den Rädern. Dies trägt insgesamt auch zur Verkehrssicherheit und zur Selbstverständlichkeit der Radnutzung bei.

Neben dem Dirtpark, der sich überwiegend an die Freizeitradfahrenden richtet, bietet beispielsweise ein Verkehrsübungsplatz mit Radverkehrsanlagen eine gute Möglichkeit das Radfahren mit Spaß zu erlernen. Dieser könnte auch im Zusammenhang mit den Radfahrausbildungen in den Schulen genutzt werden.

Eine Förderung von Angeboten zum Radfahren bzw. zur besseren Beherrschung des Fahrrades dient in erster Linie der Verkehrssicherheit und damit auch der Förderung des Radverkehrs. Die Angebote sind weiter zu unterstützen und auszubauen.

3.6.5 Bringdienste

Auch Einkaufbringdienste können ein geeignetes Mittel der Radverkehrsförderung darstellen. Denn durch die Möglichkeit, den Einkauf nicht selber nach Hause transportieren zu müssen, kann diese Erledigung eher mit dem Fahrrad erfolgen. Dies gilt besonders dann, wenn der Einkauf etwa Getränkekisten o.ä. schwere und/oder große Teile enthält.

Deutschlandweit bieten einige Supermärkte entsprechende Bringdienste an – bislang allerdings überwiegend mit herkömmlichen Kfz bzw. Transportern.

Ein Beispiel für einen Bringdienst mit Fahrrädern ist in der schweizerischen Kleinstadt Burgdorf (ca. 16.000 Einwohner) zu finden. Hier gibt es seit 1997 einen solchen Transportservice, wobei nach einem Einkauf in teilnehmenden Geschäften die Waren zur Lieferung aufgegeben und danach mit Pedelec und Anhänger innerhalb von drei Stunden ausgeliefert werden. Der Service ist kostenpflichtig (ca. 2,60 €/Lieferung).

Eine Untersuchung kam 2002 zu dem Schluss, dass sich die Verkehrsmittelwahl in relevantem Maß geändert hat. Insgesamt verlagerten sich in dieser Zeit 21 % des Einkaufsverkehrs vom Auto auf das Fahrrad (+18 %) und den Fußverkehr (+3 %). Allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass sich ein solcher Dienst erst etablieren muss und in den ersten Jahren nur mit wenig Nutzung zu rechnen ist. Mittlerweile ist der Dienst komplett etabliert und wickelt etwa 30.000 Lieferungen pro Jahr ab, 2002 waren es ca. 13.000.²⁷

In der Schweiz organisiert darüber hinaus der landesweite „Verein Velo-Lieferdienste Schweiz (VLD)“ die Lieferdienste in mehreren Städten. Der Verein unterstützt dabei insbesondere den Erfahrungsaustausch und die Vernetzung der Akteure und trägt so zur Verbreitung einer umwelt-schonenden Mobilität bei.

Einen Lieferdienst mit Lastenpedelecs gibt es auch im Wiesbadener Projekt „Kiezkaufhaus“. Hier können in einem Internetshop Waren von lokalen Händlern oder Produzenten bestellt werden. Die Auslieferung erfolgt bei Warenverfügbarkeit zeitnah (z.T. noch am gleichen Tag) mit Lastenpedelecs.

Im Juli 2017 wurden über diesen Dienst täglich ca. 20 Sendungen ausgefahren, ab 30 Lieferungen pro Tag soll sich das Projekt selbst tragen. Es wird davon ausgegangen, dass dies demnächst er-

²⁷ [mobilservice.ch/de/home/praxis/velo-hauslieferdienst-\(mit-kurzbeispielen\)-75.html](http://mobilservice.ch/de/home/praxis/velo-hauslieferdienst-(mit-kurzbeispielen)-75.html)

reicht wird. Die Lieferung ist kostenpflichtig und liegt zwischen 5 und 7 €.

Das Projekt wurde 2016 mit dem Deutsch Fahrradpreis in der Kategorie „Service“ ausgezeichnet.²⁸

In Kassel gibt es vereinzelt schon jetzt Möglichkeiten, sich Einkäufe nach Hause bringen zu lassen. Die Edeka-Märkte der Firma Todenhöfer liefern an drei Tagen die Woche zuvor bestellte Waren aus. Auch beim tegut-Markt in der Wilhelmshöher Allee ist es möglich, sich Waren nach Hause liefern zu lassen. Die Waren können dabei nach dem Einkauf an der Kasse zur Auslieferung abgegeben werden. Beide Lieferdienste sind kostenpflichtig und bei beiden Lieferdiensten werden Kfz bzw. konventionelle Lieferwagen eingesetzt.

Das Angebot für einen Lieferdienst mit Lastenrädern könnte beispielsweise durch eine gemeinnützige Gesellschaft oder als Serviceleistung im Zusammenhang mit einer Fahrradstation etabliert werden. Die Stadt Kassel könnte hier durch Information und Koordination unterstützen bzw. auch finanzielle Anreize zur Verfügung stellen. Potenziell Nutzende sind bei diesem Service in allen Alters- und Bevölkerungsgruppen zu sehen.

Der größte Nutzen ist hierbei allerdings durch die nicht stattfindende Fahrten mit dem Kfz zu sehen.

3.6.6 Weitere Angebote - nicht nur für Radtouristen

Ein weiteres Serviceangebot besteht in der Errichtung spezieller „Servicepoints“ für Radfahrende. Diese können beispielsweise in Form von Rastplätzen mit Infotafeln für den Fahrradtourismus oder mit öffentlichen Lademöglichkeiten für Pedelecs ausgestattet sein. Der Bedarf, nicht nur das Fahrrad, sondern auch Gepäck diebstahlsicher abzustellen, ist insbesondere für Radtouristen hoch. Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und Gepäck, z.B. mit Schließfächern an Abstellanlagen in der Nähe der zentralen Einkaufsbereiche, sowie Luftdrucktankstellen oder Automaten, die mit Fahrradschläuchen oder weiterem Zubehör versorgen, bieten umfangreichen Service für den Alltagsradler und den Radtourismus und wären sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für die Radtouristen als herausragendes Angebot zu sehen.

Der Rastplatz Fuldatalstraße gegenüber der Einmündung der Metzsteinstraße in Kassel stellt insbesondere für Radtouristen eine angenehme Möglichkeit zur Reiseunterbrechung dar. Neben Tischen und Bänken, sind hier Anlehnbügel sowie zwei Infotafeln aufgestellt: Eine regionale Radroutenkarte und einen Plan samt Erläuterungen zur *Entdecker-Runde Kassel*.

²⁸ nrvp.de/de/praxis/kiezkaufhaus-lokal-liefern-lassen-fuer-eine-kiezkaufhaus.de
der-deutsche-fahrradpreis.de/preistraeger/preistraeger-archiv/2016.html



Bild 3-35: Fahrradrastplatz an der Fuldatastraße

Auch innerhalb des Stadtgebietes bietet sich der Ausbau entsprechender Plätze zu „Servicepoints“ an. Neben anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen und ggf. Fahrradboxen sollten auch Gepäckschließfächer oder Lademöglichkeiten (siehe Kap. 3.3) ergänzt werden. Die Gepäckschließfächer sollten ohne Anmeldung kurzfristig und einfach genutzt werden können. Hierzu bieten sich beispielsweise Münzpfandsysteme an.

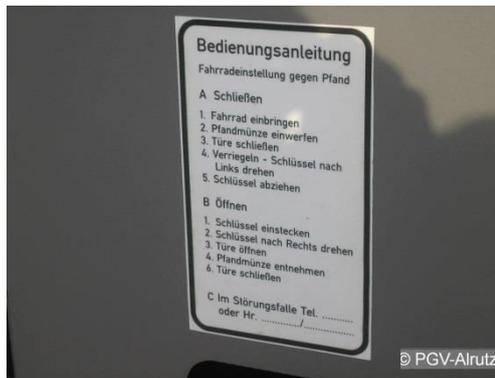


Bild 3-36: Fahrradboxen (Münzpfandsystem) in unmittelbarer Zuordnung zur Tourismuszentrale (Leer)

In Paderborn sind die überdachten Abstellplätze an mehreren Standorten in der Innenstadt durch Gepäckschließfächer ergänzt. Dies ist nicht nur ein Service für Radtouristen, sondern für alle Radfahrenden, die ihr Gepäck oder auch Helme und getätigte Einkäufe kurzfristig sicher verstauen können.



Bild 3-37: Gepäckschließfächer in direkter Nähe zu Fahrradabstellanlagen (Paderborn)

In vielen Städten haben sich – meist bei den örtlichen Fahrradfachhändlern – Schlauch-o-maten etabliert. Diese funktionieren ähnlich wie Zigarettenautomaten und bieten meist verschiedene

Größen von Fahrradschläuchen sowie Ventilen an. Auch in Kassel gibt es mind. einen entsprechenden Automaten.



Bild 3-38: Schlauch-o-mat beim Fahrradfachgeschäft in Kassel

Die Firma **Bikeomat GmbH** bietet einen gleichnamigen Automaten an, an welchem nicht nur Ersatzteile wie Schläuche, Flickzeug oder auch Bremsbeläge verkauft werden, sondern der über einen Touchscreen auch Reparaturanleitungen und Tipps bereithält. Zudem gibt es eine Stromsteckdose, um notfalls ein Pedelec aufladen zu können, und einen Kompressor zum Reifenfüllen. Bikeomaten gibt es derzeit bereits in Göttingen, Villingen-Schwenningen, Magdeburg, München, Hamburg sowie zweimal in Dresden.²⁹



Bild 3-39: Bikeomat am eRadschnellweg in Göttingen

Ein optischer Hinweis auf den Radverkehr stellen Dauerzählstellen dar, die die Anzahl der gezählten Radfahrenden öffentlichkeitswirksam anzeigen. Darüber hinaus können die Zähl-
daten die

²⁹ Weitere Infos: www.bikeomat.de

Entwicklung des Radverkehrs im Tages-, Wochen- bzw. Jahresverlauf sowie Einflüsse von Witterung auf das Radverkehrsaufkommen aufzeigen.

Die Stadt Freiburg verfügt beispielsweise seit 2009 über Dauerzählstellen an wichtigen Hauptradrouten. Die erste Zählstelle ist in Form einer Induktionsschleife seit Anfang 2009 am Durchlass des Dreisamufferradweges in Betrieb.

Mittlerweile sind drei weitere Dauerzählstellen an den bereits vorhandenen bzw. noch geplanten Rad-Vorrang-Routen eingerichtet. Die Zählstelle an der Wiwilibrücke erhielt die Stadt Freiburg 2012 mit der Auszeichnung zur „Fahrradfreundlichen Stadt“ durch das Land. Durch das angeschlossene Radzähldisplay werden die mittels Induktionsschleife gezählten Radfahrenden am Tag direkt angezeigt. Zudem zeigt die Säule die im laufenden Jahr gezählten Radverkehrsmengen und die damit einhergehenden (hypothetisch) eingesparten CO₂ Emissionen an. Die Ergebnisse der Zählstellen werden regelmäßig ausgewertet und zudem aktiv als Instrument für die Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt.



Bild 3-40: Dauerzählstelle für Radverkehr in Freiburg (Breisgau)

Eine umfangreiche Service-Offensive startet die **Stadt Frankfurt** im Jahr 2011. Mit dem Radfahrbüro Frankfurt wurde ein Service-Unternehmen mit dem Ziel etabliert, den Radverkehr in Frankfurt zu fördern und mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Dabei arbeitet das Büro mit den zuständigen Ämtern der Stadtverwaltung zusammen und besitzt dabei eine koordinierende Funktion. Auf einer umfangreichen und informativen Webseite³⁰ werden alle Angebote beschrieben. Als stadtweites Fahrrad-Service-Netzwerk stellt das Radfahrbüro beispielsweise gemeinsam mit Handel, Gastronomie und Institutionen aus Frankfurt Service-Materialien (wie Luftpumpe, Werkzeug, Flicker) zur Verfügung, die direkt bei den jeweiligen Service-Partnern ausleihbar sind oder steht als erster Ansprechpartner rund um den Radverkehr für die Bevölkerung zur Verfügung.

³⁰ www.radfahren-ffm.de/219-0-Home.html



Bild 3-41: Luftstation und Solartankstelle in Frankfurt

In Zeiten der weit verbreiteten Nutzung von Smartphones können auch diesbezüglich Informationen und Angebote rund um den Radverkehr dazu dienen weitere Nutzergruppen zu erschließen bzw. Serviceleistungen zu präsentieren. In Kassel informiert beispielsweise die Kassel-Live-APP neben Meldungen aus Politik, Sport und Kultur auch über den Verkehr in der Stadt. Diese Informationen sind jedoch mit Stauwarnungen und Blitzzmeldungen hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, eine „**Kassel-spezifische Fahrrad-App**“ ist bislang nicht vorhanden.

In der Stadt Speyer wurde durch örtliche Akteure 2016 die „BikeTrack-App“³¹ entwickelt, mit der auf dem Smartphone die mit dem Rad gefahrenen Strecken erfasst und ausgewertet werden können. Die Datenerhebung erfolgt anonym. Dadurch entstand eine Art „heatmap“ mit den von den teilnehmenden Radfahrenden am meisten gefahrenen Strecken. Somit konnte ein Anhaltspunkt gegeben werden, welche Strecken für den Radverkehr relevant sind oder auch welche beispielsweise nach einem Umbau nun stärker durch den Radverkehr genutzt werden.

³¹ Die BikeTrack-App wurde von Dr. Martin Moser und Dr. Sarah Mang entwickelt.
Quelle: <http://stadtrat.martin-moser-speyer.de/wp-content/uploads/2015/01/B%C3%BCrgerbeteiligung-BikeTrack.pdf>



Bild 3-42: Beispiel für die grafische Auswertung der gefahrenen Wege in Speyer
(Quelle: <http://speyer.adfc-rheinland-pfalz.de/track-bike/>)

Neben einer solchen Aufzeichnung wichtiger Strecken für den Radverkehr und daraus möglicher Ableitung von Handlungsdringlichkeiten ließen sich in eine fahrradspezifische App für Kassel noch einige weitere Informationen und Örtlichkeiten integrieren. Für Radfahrende wäre u.a. hilfreich, Informationen rund um das Radfahren in Kassel abrufen zu können wie beispielsweise Baustellen und Umfahrungen für den Radverkehr. Gleichzeitig kann ein integrierter Mängelmelder hilfreich sein, um schnell auf vor Ort gesichtete Mängel reagieren zu können. Sinnvoll wäre es, die Mängel auf einer Karte zu verorten und textlich genau zu beschreiben. Die Möglichkeit, Fotos hinzuzufügen, erhöht die Verständlichkeit.

Außerdem hilfreich, sowohl für touristische als auch für Alltags-Radfahrende, ist eine digitale Stadtkarte mit Darstellung des Radverkehrsnetzes, der Raddirektverbindungen z.B. für Pendler, Standorten von Luftpumpstationen, Schlauch-o-maten, Pedelec-Ladesäulen, Fahrradstationen, Fahrradabstell- sowie Rastplätzen und auch der oben genannten „Servicepoints“, den Möglichkeiten einer Fahrradwäsche oder auch Lokalisierung örtlicher Fahrradgeschäfte und Bett+Bike-Hotels. Somit könnte beispielsweise bei einem spontanen „Platten“ schnell der eigene Standpunkt und das nächstgelegene Fahrradgeschäft oder der nahegelegene Schlauch-o-mat zur Reparatur angezeigt werden.

Generelle Empfehlungen für Kassel

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Serviceleistungen ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potentiell Beteiligten einer Stadt geprägt.

Neben den Angeboten der Stadt Kassel, wie das flächendeckende Fahrradparken im Stadtgebiet, bieten - wie beschrieben - bereits zahlreiche weitere Akteure unterschiedliche Serviceleistungen an. Diese gilt es zu erhalten und bei Bedarf zu fördern bzw. zu unterstützen. Es sollte aktiv und an zentraler Stelle (z.B. über die städtische Internetseite) über alle Angebote informiert werden. Die Stadt Kassel sollte im Bereich der Serviceangebote eine koordinierende Rolle übernehmen.

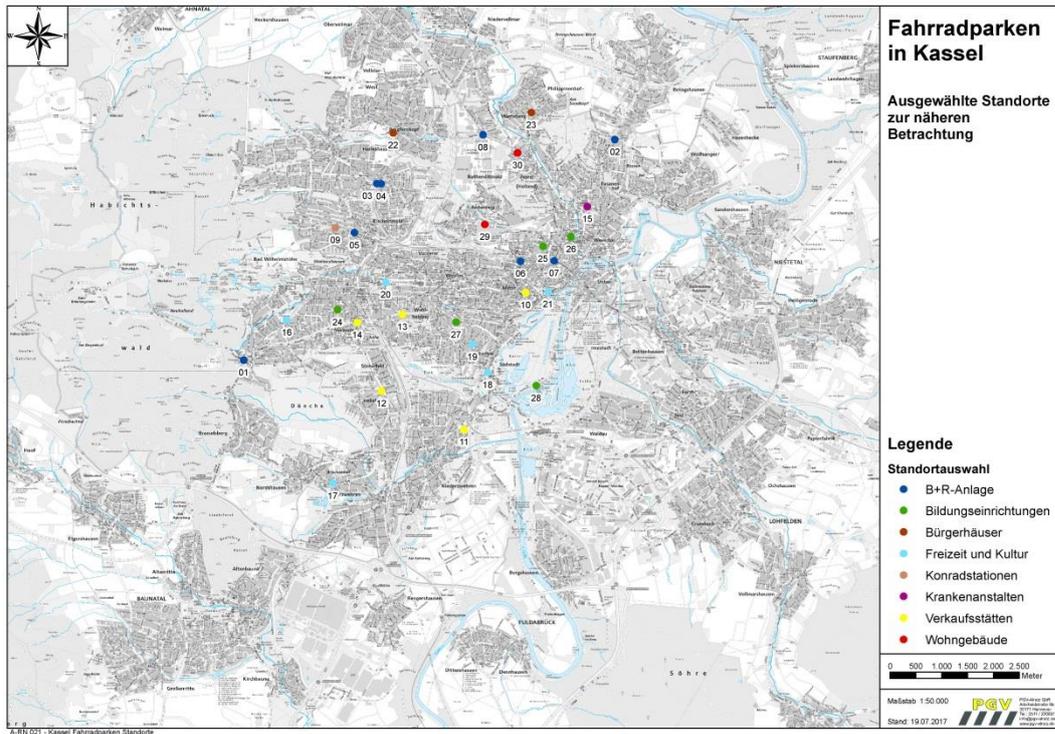
Serviceleistungen sollten nach Möglichkeit gebündelt angeboten werden. Hierfür bieten sich die beschriebenen Servicepoints oder Mobilitätsstationen an, die an zentralen Stellen im Stadtgebiet etabliert werden sollten. Ähnlich den Konrad-Stationen sollten auch sie in einem einheitlichen Design und mit ähnlichen Angeboten eingerichtet werden. Gestartet werden könnte mit einigen wenigen Örtlichkeiten, wie beispielsweise in der zentralen Innenstadt (Nähe Königsplatz), in der Nähe der Universität (Holländischer Platz) sowie am Fernbahnhof Wilhelmshöhe. Weitere Örtlichkeiten sind auch in den Zentren der einzelnen Stadtteile denkbar.

Aus den aufgezeigten Beispielen und Handlungsempfehlungen könnten sukzessive Angebote auf Kassel übertragen und etabliert werden. Hierfür sind nach Möglichkeit ausreichend personelle und finanzielle Mittel bereit zu halten.

4 Anhang

4.1 Fahrradparken Bestandserfassung

Übersicht näher betrachteter Abstellanlagen



4.1.1 B+R-Anlagen

B+R Tram Druseltal (1)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich direkt hinter dem Wartehaus der Straßenbahn- und Bushaltestelle.
- Eine Konradstation liegt in unmittelbarer Nähe.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten und einer Seniorenresidenz geprägt.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	12
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/Handlungsempfehlung:

- Der Standort der Anlage ist gut gewählt. Durch die geringe Auslastung ist es nicht notwendig, die Anlage durch neue Abstellplätze zu erweitern.
- Es wird empfohlen den Belag zu erneuern, um eine befestigte Abstellfläche zu schaffen. Eine Überdachung der Abstellanlage wäre ebenfalls wünschenswert.

B+R Tram Ihringshäuser Straße (2)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich in der Mitte der Tramwendeschleife und bietet eine direkte Anbindung an Bus- und Tramhaltestelle.
- Eine Fahrradleihstation von Konrad befindet sich gegenüber der Abstellanlage.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten und Einzelhandel geprägt.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Der Standort der Abstellanlage ist gut geeignet, um die Haltestelle auf direktem Wege zu erreichen. Durch die geringe Auslastung ist es nicht notwendig, die Anlage durch neue Abstellplätze zu erweitern.
- Es ist kein weiterer Handlungsbedarf erforderlich.

B+R Bahnhof Harleshausen (3+4)

□ Kurzbeschreibung:

- Im Bereich des Bahnhofes sowie der Regio-Tram-Station Harleshausen befindet sich eine Abstellanlage mit Anlehnbügel.
- Die Abstellanlage befindet sich direkt an den Treppen zum Bahnsteig.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten geprägt.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Der Standort ist durch den direkten Zugang vom Radweg gut zu erreichen. Die Anlage ist in einem guten Zustand.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.

B+R Kirchditmold (5)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen befinden direkt neben der Tramhaltestelle.
- Es gibt zwei Anlehnbügel, von denen zwei Abstellplätze nicht nutzbar sind, da sie direkt am Baubestand liegen.
- Weiterhin weist eine Anlage einen leicht beschädigten (verbogenen) Anlehnbügel auf. Ein weiterer Bügel wird von einem Motorroller blockiert.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten geprägt.

B+R Kirchditmold (5a)



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder

(direkt an der Anlage) +

zusätzliche Räder (außerhalb)

Anzahl Schrotträder

Überdachung vorhanden

Zustand insgesamt

Anlehnbügel

4

1+0+0

0

nein

gut

B+R Kirchditmold (5b)



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder

(direkt an der Anlage) +

zusätzliche Räder (außerhalb)

Anzahl Schrotträder

Überdachung vorhanden

Zustand insgesamt gut

Anlehnbügel

4

0+0+0

0

nein

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte, jeweils nördlich- und südlich der Haltestelle sind gut gewählt. Es wird jedoch empfohlen, die Anlehnbügel auf der nördlichen Straßenseite zu versetzen, sodass alle vier Abstellplätze ohne Einschränkung genutzt werden können.
- Es wird empfohlen den beschädigten Rahmenhalter auszutauschen. Eine Überdachung wäre wünschenswert.

Kassel Hauptbahnhof (6)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen (6a bis 6e) befinden sich:
 - südwestlich des Hauptbahnhofes (bei der Bushaltestelle an der Bürgermeister-Brunner-Straße, 6a),
 - direkt am Ausgang Süd (6b),
 - auf dem Bahnhofsvorplatz, nordöstlich des Haupteingangs, direkt am Parkplatz Bahnhofplatz (6c),
 - nördlich des Hauptbahnhofes in der Nähe der Polizeistation (6d) sowie
 - nordöstlich des Hauptbahnhofes am Eingang einer Spielothek (6e)
- Das Umfeld ist von Einzelhandel geprägt.
- Die Anlagen sind mit Anlehnbügel ausgestattet.
- Eine Abstellanlage wird momentan durch einen Baucontainer verdeckt und ist schlecht erreichbar.
- Es befinden sich mehrere nicht mehr fahrtüchtige Räder im Bereich der Abstellanlagen.

Kassel Hauptbahnhof (6a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	34
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	6+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Kassel Hauptbahnhof (6b)



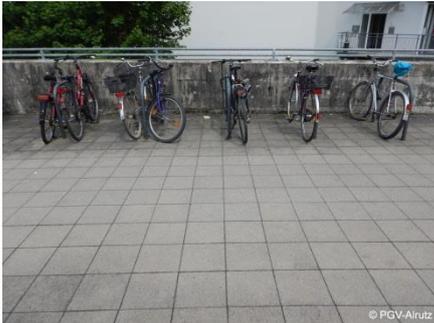
Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	11+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Kassel Hauptbahnhof (6c)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	6+0+0
Anzahl Schrotträder	4
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Kassel Hauptbahnhof (6d)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	7+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Kassel Hauptbahnhof (6e)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	2+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

- **Bewertung/ Handlungsempfehlung:**
Der vermutlich temporäre Standort des Baucontainers sollte so positioniert werden, dass eine bessere Sichtbar- und Erreichbarkeit der Anlage gewährleistet werden kann.
Die Anlagen sind zum Teil sehr gut ausgelastet. Eine Kapazitätserweiterung könnte längerfristig nötig werden.

Es wird empfohlen, die nicht mehr fahrtüchtigen Räder regelmäßig zu entfernen. Eine Überdachung der Abstellanlage wäre zudem wünschenswert, insbesondere am Standort 6b.

Am Stern (7)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen befinden sich zum einen auf der südlichen Straßenseite der Kurt-Schumacher-Straße (7a), sowie an der Ecke Unterer Königstraße/ Kurt-Schumacher-Straße (7b).
- Das Umfeld ist von Einzelhandel und Dienstleistung geprägt.

Tramhalte am Stern (7a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	3+0+0
Anzahl Schrotträder	6
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Tramhalte am Stern (7b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	4+1+0
Anzahl Schrotträder	6
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	mittel

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die gewählten Standorte liegen zentral zum Zugang der Haltestelle. Die beiden Anlagen sind gut bis sehr gut ausgelastet. Das Angebot ist augenscheinlich ausreichend und deckt die Nachfrage vollständig ab.
- Eine Kapazitätserweiterung könnte längerfristig jedoch nötig werden.

(Regio) Tramhalte Holländische Straße (8)

□ Kurzbeschreibung:

- Beide Abstellanlagen befinden sich innerhalb der Wendeschleife. Zum einen im südlichen Teil der Tramwendeschleife am Rande eines Wohn- und eines Industriegebietes (8a) und zum anderen in der Mitte der Tramwendeschleife, neben einem Kiosk (8b).
- Die Anlehnbügel befinden sich auf festem Grund und sind überdacht (Anlage 8a).
- Das Umfeld ist von Wohn- und Industriegebieten geprägt.

(Regio) Tramhalte Holländische Straße (8a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	2+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	ja
Zustand insgesamt	gut

(Regio) Tramhalte Holländische Straße (8b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte beider Anlagen sind gut gewählt. Sie liegen auf direktem Wege der Haltestelle.
- Es gibt keinen weiteren Handlungsbedarf.

2 Konradstationen

Das Ortsteilzentrum Kirchditmold fungiert als Beispiel eines geeigneten Standorts für den Ausbau des Fahrradmietsystems Konrad. (Handlungsfeld B8, VEP)

Ortsteilzentrum Kirchditmold (9)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage 9a befindet sich in einem Wohngebiet und liegt direkt neben einer Arztpraxis. Eine weitere Anlage liegt an der Einmündung der Brunnenstraße, gegenüber der Arztpraxis (9b) und die Anlage 9c befindet sich auf der westlichen Seite der Teichstraße, direkt neben der Tramhaltestelle.
- In näherer Umgebung befinden sich Einkaufsläden und Restaurants.
- Alle Anlagen sind mit Anlehnbügeln ausgestattet und stehen auf gepflasterten Untergrund.
- Es werden Räder direkt neben der Anlage (an einem Verkehrsschild) auf der geschotterten Fläche abgestellt.
- Eine Anlage ist überdacht (9c).

Ortsteilzentrum Kirchditmold (9a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	5+2+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Ortsteilzentrum Kirchditmold (9b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Ortsteilzentrum Kirchditmold (9c)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	7+1+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	ja
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte der Anlagen liegen eingangsnah zur Haltestelle Die Anlage ist sehr gut ausgelastet. Eine Kapazitätserweiterung könnte längerfristig nötig werden.
- Es wird eine Kapazitätserweiterung empfohlen. Eine Überdachung wäre wünschenswert.

4.1.3 Verkaufsstätten

Karlsplatz (10)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage 10a befindet sich auf der nordöstlichen Seite an einem Nebeneingang/Mitarbeiteringang des Rathauses, die Anlagen 10b und 10c im Seitenraum der Wilhelmstraße, die Anlage 10d zwischen Karlskirche und Musikakademie, neben dem Eingang der Musikakademie, die Anlage 10e liegt in der Oberen Karlsstraße, verteilt über die Länge des Parkhauses und die Anlage 10f befindet sich am Eingang des Amtsgerichtes an der Frankfurter Straße.
- Das Umfeld ist von Einzelhandel, Restaurants und Verwaltungsgebäuden geprägt.
- Alle Abstellanlagen sind mit Anlehnbügeln ausgestattet und befinden sich auf gepflastertem Untergrund.
- Vereinzelt Abstellanlagen sind überdacht.

Karlsplatz (10a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	36
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	24+2+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	ja
Zustand insgesamt	gut

Karlsplatz (10b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	5+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Karlsplatz (10c)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	2+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Karlsplatz (10d)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	18
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	4+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	teilweise
Zustand insgesamt	mittel

Karlsplatz (10e)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	54
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	5+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Karlsplatz (10f)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	18
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	10+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Abstellanlagen liegen in geringer Entfernung zum Karlsplatz und sind gut zu erreichen. Die Anlagen sind zum einen sehr gering und zum anderen sehr gut ausgelastet.
- Die Anlage am Mitarbeiteringang des Rathauses ist am stärksten ausgelastet. Jene am Parkhaus mit den meisten Abstellmöglichkeiten wird sehr wenig genutzt.
- Eine Überdachung der Abstellanlagen wäre wünschenswert. Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, die Anlehnbügel in das Parkhaus zu verlegen.

dez Einkaufszentrum (11)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen befinden sich am westlichen Eingang (11a) und am östlichen Eingang (11b) des Einkaufszentrums.
- Das Umfeld ist von Einzelhandel geprägt.

dez Einkaufszentrum (11a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	4+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

dez Einkaufszentrum (11b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	4+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

- Bewertung/ Handlungsempfehlung:
 - Die beiden Abstellanlagen liegen eingangsnah zum Einkaufszentrum. Die Anlehnbügel sind in einem sehr guten Zustand.
 - Eine Überdachung wäre wünschenswert. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Rhönplatz (Pergola) (12)

- Kurzbeschreibung:
 - Die Abstellanlage befindet sich direkt an der Tramhaltestelle, auf der östlichen Seite des Rhönplatzes (12a). Die Anlage 12b befindet sich an der südlichen Seite des Platzes, direkt an der Straße Rhönplatz, 12c befindet sich neben dem Eingang zur Apotheke, 12d liegt an der westlichen Seite des Platzes, am Eingang der Sparkasse und die Anlage 12e befindet sich gegenüber der Einmündung der Meißnerstraße.
 - Die Anlagen sind überwiegend mit Anlehnbügeln ausgestattet.
 - Bei einer Anlage handelt es sich um einen mobilen Vorderradhalter mit Werbeschild (12c).
 - Das Umfeld ist von Einzelhandel und Wohngebieten geprägt.

Rhönplatz (Pergola) (12a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Rhönplatz (Pergola) (12b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Rhönplatz (Pergola) (12c)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	mittel

Rhönplatz (Pergola) (12d)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Rhönplatz (Pergola) (12e)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Alle Abstellanlagen liegen im direkten Umfeld des Rhönplatzes und sind gut zu erreichen. Die Anlagen sind in einen sehr guten Zustand. Am Erhebungstag wurden keine Räder an den Anlagen erfasst.
- Es wird empfohlen, die Vorderradklemmen durch anforderungs-gerechte Rahmenhalter auszutauschen (mit Eigentümer prüfen).

Lidl Kohlenstraße (13)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich auf dem Parkplatz des Lidlmarktes, gegenüber des Eingangs.
- Im überdachten Eingangsbereich wurden ebenfalls abgestellte Räder erfasst.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten geprägt.



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	7
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+2+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

• Bewertung/Handlungsempfehlung:

- Der gewählte Standort liegt relativ eingangsforn im Bereich des Kfz-Parkplatzes des Supermarktes. Aufgrund der Vorderradklemmen und der fehlenden Überdachung ist er zudem nicht attraktiv und wird nur wenig genutzt. Dementgegen zeugen die direkt am Eingang des Supermarktes frei abgestellten Räder von einem gewissen Bedarf.
- Es wird empfohlen die Vorderradklemmen durch Anlehnbügel auszutauschen und die Anlage auf einen Standort in Eingangsnähe (z. B. vor die Pfandrückgabe) zu verschieben. Eine Überdachung wäre wünschenswert, würde in Kombination mit anforderungsgerechten Anlehnbügeln evtl. auch den bisherigen Standort aufwerten.

Netto Tischbeinstraße (14)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich direkt neben dem Eingang des Marktes.
- Es sind acht überdachte Vorderradhalter vorhanden.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten geprägt.



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	8
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	2+1+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	ja
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Der gewählte Standort liegt eingangsnah, direkt neben dem Eingang zum Supermarkt.
- Es wird empfohlen die Vorderradklappen durch Anlehnbügel auszutauschen.

4.1.4 Krankenanstalten

Klinikum Kassel (15)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen liegen im Innenhof eines Nebeneinganges des Klinikums auf Höhe der Tramhaltestelle (15a), direkt an der Tramhaltestelle Klinikum (15b), sowie vor dem Haupteingang und Eingang zur Kinderklinik (15c und 15d).
- Alle Anlagen sind mit Anlehnbügeln ausgestattet.
- Sie sind zum Teil überdacht und befinden sich auf gepflastertem Untergrund.

Klinikum Kassel (15a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	18
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	12+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Klinikum Kassel (15b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	3+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Klinikum Kassel (15c)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	18
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	8+4+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	ja
Zustand insgesamt	gut

Klinikum Kassel (15d)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	4+2+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	ja
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte der Abstellanlagen sind gut gewählt. Sie liegen in unmittelbarer Umgebung zu den Eingängen des Klinikums. Die Anlagen sind in einem sehr guten Zustand.
- Eine Überdachung der Abstellanlage an der Tramhaltestelle wäre wünschenswert. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

4.1.5 Freizeit und Kultur

Schwimmbad Bad Wilhelmshöhe (16)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich direkt am Eingang zum Schwimmbad und ist mit Anlehnbügel ausgestattet.
- Direkt nebenan befindet sich ein Parkplatz.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten geprägt.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	30
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	8+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Der Standort liegt eingangsnah zum Schwimmbad und ist gut gewählt.
- Die Abstellanlage befindet sich in einem sehr guten Zustand. Am Erhebungstag ist die Anlage nur gering ausgelastet.
- Eine Überdachung der Anlage wäre wünschenswert. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Hallenbad Süd (17)

• Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich rechts vom Eingang zum Hallenbad.
- Die Anlage besteht aus Anlehnbügel.
- Die Umgebung ist von Wohngebieten geprägt.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	40
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

- Bewertung/Handlungsempfehlung:
 - Der Standort liegt in direkter Nähe zum Eingang des Hallenbades. Die Anlehnbügel sind in einem sehr guten Zustand.
 - Eine Überdachung wäre wünschenswert. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Auestadion, Eissporthalle (18)

- Kurzbeschreibung:
 - Am Auestadion und der Eissporthalle sind keine Abstellanlagen vorhanden.
 - Das Umfeld ist von Wohngebieten, Einzelhandel und Parkanlagen geprägt.



Art der Abstellanlage	-
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	0
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	-
Zustand insgesamt	-

- Bewertung/ Handlungsempfehlung:
 - Es gilt die Nachfrage bei Veranstaltungen gegenüber dem nicht vorhandenen Angebot zu prüfen.
 - Folgernd ist zu prüfen, ob unter dem Dach am Haupteingang der Eissporthalle oder zwischen den Bäumen am Auestadion die Einrichtung von Abstellanlagen möglich ist.

Sporthalle Auefeldschule (19)

- Kurzbeschreibung:
 - Die Abstellanlage befindet sich direkt an der Sporthalle. Nebenan findet sich die Auefeldschule.
 - Die Anlehnbügel stehen auf festem Untergrund und sind nicht überdacht.
 - Die Anlage befindet sich in einem Wohnumfeld.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	16
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	11+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

- Bewertung/ Handlungsempfehlung:
 - Die gewählte Standort liegt eingangsnah zur Sporthalle. Die Abstellanlagen sind in einem guten Zustand.
 - Eine Überdachung der Anlage wäre wünschenswert. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Goetheanlage (20)

- Kurzbeschreibung:
 - Die Goetheanlage ist eine Parkanlage mit Freizeitcharakter (u. a. Spielplatz, Basketballfeld)
 - Der Bereich ist durch Grünflächen gekennzeichnet. Der Basketballplatz ist nur über Treppen erreichbar.

- In der Goetheanlage befinden sich keine Abstellanlagen.
- Im Umfeld wurden am Erhebungstag keine abgestellten Räder erfasst.



Art der Abstellanlage	-
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	0
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	-
Zustand insgesamt	-

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Einrichtung eines barrierefreien Zugang zu Grünanlage und des Basketballplatzes sollte geprüft werden.

Staatstheater Kassel (21)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage 21a befindet sich östlich des Haupteingangs über der Einfahrt zum Parkhaus. In der Du-Ry-Straße zwischen Documenta-Halle und Staatstheater liegt die Anlage 21b und die Anlage 21c befindet sich am Neben-/Künstlereingang des Staatstheaters und gehört vermutlich zu diesem.
- Im Umfeld befinden sich die Documenta-Halle und ein Naturkundemuseum, sowie weitere kulturelle Einrichtungen.
- Die Anlagen bestehen aus Anlehnbügel sowie Vorderradklemmen.
- Die Vorderradhalter sind durch einen Zaun vom öffentlichen Raum getrennt.

Staatstheater Kassel (21a)



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	3+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Staatstheater Kassel (21b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	4+0+1
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Staatstheater Kassel (21c)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	74
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	33+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte liegen relativ eingangsnah zum Staatstheater. Die Abstellanlage 21a ist zum Zeitpunkt der Erfassung von Baucontainern verdeckt. Somit ist sie schlecht auffindbar und nicht frei ersichtlich. Die Anlagen sind überwiegend in einem guten Zustand und zum Teil sehr gut ausgelastet.
- Es wird empfohlen die Vorderradklemmen durch Anlehnbügel auszutauschen. Eine Kapazitätserweiterung wird vor allem bei der Anlage 21b empfohlen. Weiterhin wäre eine Überdachung wünschenswert, v. a. bei der Anlage 21c.

4.1.6 Bürgerhäuser

Bürgerhaus Jungfernkopf (22)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich neben dem Eingang zum Bürgerhaus.
- Insgesamt sind acht Anlehnbügel vorhanden.
- Auf dem Gelände ist ein Kinderspielplatz.
- Die Anlage befindet sich in einem Wohnumfeld.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	8
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Der Standort der Anlage ist gut gewählt. Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand. Sie ist sehr gering ausgelastet.
- Eine Überdachung der Abstellanlagen wäre wünschenswert. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Bürgerhaus Philippinenhof (23)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage mit sechs Abstellplätzen befindet sich direkt neben dem Eingang zum Bürgerhaus.
- Die Umgebung besteht aus Wohnsiedlungen, angrenzend an das Bürgerhaus befinden sich ein Parkplatz und ein Einkaufsmarkt.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Eine Verlagerung der Anlehnbügel wäre sinnvoll, da abgestellte Fahrräder den direkten Weg zum Eingang einschränken. Zudem ist das Benutzen der Tischtennisplatte mit geringerem Gefährdungspotential möglich.
- Eine Überdachung der Anlage wäre wünschenswert. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Bildungseinrichtungen

Wilhelmsgymnasium (24)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen befinden sich südlich und westlich am Gebäude des Gymnasiums.
- Es gibt sowohl Anlehnbügel als auch Vorderradklemmen.
- Vereinzelt werden Räder frei direkt neben der Anlage, an Geländern sowie an Baum-
schutzgittern abgestellt.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten geprägt.

Wilhelmsgymnasium (24a)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	89
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	85+2+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	mittel

Wilhelmsgymnasium (24b)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	20+1+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	teilweise
Zustand insgesamt	mittel

Wilhelmsgymnasium (24c)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	22
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	22+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Wilhelmsgymnasium (24d)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	16
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	16+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	mittel

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte der Abstellanlagen liegen eingangsnah zur Schule. Die Anlagen sind überwiegend in einem guten Zustand und ausgelastet. Die Nachfrage deckt das vorhandene Angebot nicht ab.
- Es wird eine Kapazitätserweiterung, besonders vor dem Haupteingang (24b bis d), empfohlen. Es wird empfohlen die Vorderradklemmen durch Anlehnbügel auszutauschen. Eine Überdachung wäre wünschenswert.

Berufsschule Schillerstraße (25)

□ Kurzbeschreibung:

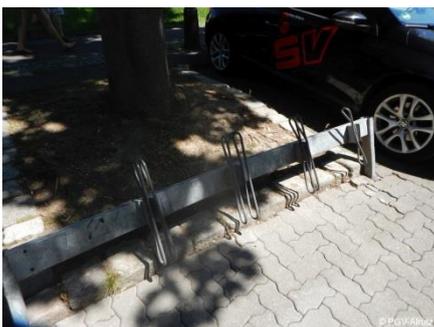
- In der Schillerstraße befinden sich mehrere Schulen (Paul-Julius-von-Reuter-Schule, Arnold Bode Schule sowie die Berufsschule Martin-Luther-King-Schule).
- Die Abstellanlagen befinden sich auf der nördlichen und südlichen Seite der Schillerstraße vor den beiden Schulen.
- Es sind überwiegend Vorderradklemmen vorhanden.
- Mehrere Vorderradhalter sind beschädigt und nicht mehr nutzbar (verbogen).

Berufsschule Schillerstraße (25a)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	7
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+1+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	mittel

Berufsschule Schillerstraße (25b)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	schlecht

Berufsschule Schillerstraße (25c)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	21
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte der Anlagen liegen eingangsnah zu den verschiedenen Schulen. Aufgrund der, z. T. beschädigten, Vorderradklemmen sind die Anlagen nicht attraktiv. Es sind keine anforderungsgerechten Abstellanlagen vorhanden. Die beschädigten Vorderradklemmen sollten zeitnah entfernt werden.

Empfohlen wird der Austausch der Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter. Eine Überdachung der Abstellanlage wäre wünschenswert.

Uni Kassel (26)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen liegen im Innenhof des Campus, im Bereich der Unibibliothek, der Studentenwohnheime sowie Cafés.
- Die Anlagen sind mit Anlehnbügeln als auch mit Vorderradklemmen ausgestattet.
- Es wurden keine frei abgestellten Räder aufgenommen.

Uni Kassel (26a)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+1+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	ja
Zustand insgesamt	gut

Uni Kassel (26b)

Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	6+1+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Uni Kassel (26c)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	6
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	3+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Uni Kassel (26d)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	5+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Uni Kassel (26e)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	2
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	2+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Uni Kassel (26f)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	3+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte der Anlagen liegen im Umfeld zum Eingang der Uni und sind gut zu erreichen. Die Nachfrage ist an einzelnen Anlagen größer als das vorherrschende Angebot. Die Anlagen sind zum Teil sehr gut ausgelastet.
- Empfohlen wird der Austausch der Vorderradklemmen durch anforderungsgerechte Rahmenhalter. Eine Erweiterung der Abstellanlage 26b ist zu empfehlen. Eine Überdachung wäre zusätzlich empfehlenswert.

Kindertagesstätte (KiTa) „Kunterbunt“ (27)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen befinden sich direkt bzw. in unmittelbarer Nähe zum Eingang der KiTa.
- Die Anlagen besitzen Vorderradklemmen.
- Das Umfeld ist von Wohngebieten geprägt.

KiTa „Kunterbunt“ (27a)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	9
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	7+2+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	ja
Zustand insgesamt	gut

KiTa „Kunterbunt“ (27b)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	2+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die Standorte der Anlagen liegen eingangsnah (westlich und östlich) zur KiTa und sind gut zu erreichen.
- Es wird empfohlen die Vorderradklappen durch Anlehnbügel auszutauschen.

Spielplatz Fuldaue (28)

□ Kurzbeschreibung:

- Am Spielplatz in der Fuldaue befinden sich keine Abstellanlagen.
- Die Umgebung ist von Grünanlagen und Gewässern geprägt.



Art der Abstellanlage	-
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	0
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+1
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	-
Zustand insgesamt	-

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Eine Bedarfseinschätzung ist schwer möglich. Es sollten ggfls. vereinzelte Angebote mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern geschaffen werden.

4.1.8 Wohngebäude

Wohngebäude Wolfhager Straße Nr.109a (29)

□ Kurzbeschreibung:

- Die Wolfhager Straße ist eine Bundesstraße und verläuft im nördlichen Bereich von Kassel.
- Die erfassten Abstellanlagen befinden sich an der Wolfhager Straße 109a im Stadtteil Rothenditmold.
- Insgesamt wurden fünf Anlehnbügel erfasst. Sie befinden sich auf bituminösen Untergrund.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Der Standort liegt eingangsnah zum Wohngebäude. Die Anlage ist in einem guten Zustand.
- Es soll die Einrichtung eines Fahrradhäuschens durch Wegfall einer Kfz-Stellfläche geprüft werden. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Wohngebiet in Nord-Holland (30)

□ Kurzbeschreibung:

- Das Wohngebiet in der Hegelsbergstraße im Stadtteil Nord-Holland gehört zu den stark verdichteten Gebieten in Kassel.
- Die Abstellanlagen sind zum einem mit Anlehnbügeln und zum anderen mit Vorderradklemmen ausgestattet.

Wohngebiet in Nord-Holland (30a)



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) +	

zusätzliche Räder (außerhalb)	4+0+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	gut

Wohngebiet in Nord (30b)



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	9
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	7+1+0
Anzahl Schrotträder	0
Überdachung vorhanden	nein
Zustand insgesamt	mittel

□ Bewertung/ Handlungsempfehlung:

- Die beiden Standorte liegen parallel zur Holländischen Straße im Seitenraum und sind gut ausgelastet.
- Es wird empfohlen die Vorderradklemmen durch Anlehnbügel auszutauschen. Es soll die Einrichtung eines Fahrradhäuschens durch Wegfall einer Kfz-Stellfläche geprüft werden.

4.2 Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder der Stadt Kassel

6.23 Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder

Vom 1. März 2004 in der Fassung der ersten Änderung vom 27. Mai 2013

§ 1 Herstellungspflicht für Stellplätze und Fahrradabstellplätze

- (1) Für das Gebiet der Stadt Kassel wird bestimmt, dass bauliche und sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, nur errichtet werden dürfen, wenn Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe auf dem Baugrundstück hergestellt werden (notwendige Stellplätze oder Abstellplätze). Sie dürfen, mit Ausnahme der Fahrradabstellplätze, auch in zumutbarer Entfernung vom Baugrundstück auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern ist. Diese müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen und sonstigen Anlagen fertiggestellt sein.
- (2) Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgeloste Mehrbedarf an Stellplätzen und Abstellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird (notwendige Stellplätze und Abstellplätze).

§ 2 Anzahl

- (1) Die Zahl der notwendig herzustellen Stellplätze und Abstellplätze ist, soweit sich aus den Festsetzungen eines Bebauungsplanes nichts anderes ergibt, in der Anlage I festgesetzt. Diese ist Bestandteil der Satzung.
- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage I nicht aufgeführt ist, richtet sich die Zahl der Stellplätze und Abstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Richtwerte heranzuziehen.
- (3) Steht die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zu dem nach der Eigenart des Vorhabens zu erwartenden Bedarf, so kann die Zahl der Stellplätze und Abstellplätze entsprechend erhöht oder ernäßigt werden.
- (4) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Zahl der erforderlichen Stellplätze und Abstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Die wechselseitige Benutzung muss auf Dauer gesichert sein.
- (5) Bei der Stellplatzberechnung ist jeweils ab einem Wert der ersten Dezimalstelle ab fünf auf einen vollen Stellplatz aufzurunden. Dezimalstellen bei der Ermittlung der Abstellplätze bleiben unberücksichtigt.

§ 3 Gestaltung der Stellplätze

- (1) Stellplätze müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen. Im Einzelnen gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (GaVO) in ihrer jeweils geltenden Fassung. Bei der Herstellung sollen weitestgehend ökologisch verträgliche Befestigungsarten (Schotter- oder Pflasterassen o. ä.) verwendet werden.
- (2) Ebenenrde, nichtunterkollerte Stellplatzanlagen mit mehr als 5 Stellplätzen sind seitlich mit einem mindestens 1,50 m breiten Pflanzstreifen intensiv und dauerhaft zu begrünen. Stellplatzanlagen mit mehr als 1.000 qm Fläche und mehreren parallelen Fahrbahnen sind zusätzlich durch Geholzpflanzungen (Mindestbreite 1,5 m) zwischen den Stellplatzstreifen, die verschiedenen Fahrbahnen zugeordnet sind, zu unterteilen. Je angelegene 6 Stellplätze ist zwischen diesen ein stadtklimafester, orts- und landschaftstypischer Baum als Hochstamm zu pflanzen und dauerhaft zu pflegen. Ausnahmsweise kann der Nachweis der ermittelten Baumzahl bis zu einem Drittel auf anderen nahegelegenen Grünflächen erbracht werden, wenn der unmittelbare räumliche Zusammenhang gegeben ist.

§ 4 Anordnung der Stellplätze und Zufahrten

- (1) Stellplätze für Besucher sollen leicht zugänglich angeordnet und jederzeit anfahrbar und benutzbar sein. Sie sind so anzulegen, dass sie ohne Überquerung anderer Stellplätze befahren werden können. Fahrzeuge der Müllabfuhr und der Feuerwehr dürfen nicht behindert werden.
- (2) Stellplätze in Wohngebieten sind nur zulässig, wenn mindestens 50% der Grundstücksfläche gärtnerisch gestaltet oder als Grabeland genutzt werden kann. Bei mehr als drei Stellplätzen auf dem Grundstück sind zentrale Zufahrten (mind. 3,00 m breit) anzulegen.
- (3) In Vorgärten sind im Bereich von 5,00 m Tiefe entlang der Straßenbegrenzung Stellplätze grundsätzlich nicht zulässig, sofern ein Bebauungsplan oder eine andere Rechtsvorschrift nicht eine andere Regelung vorsieht. Ausnahmsweise ist in einem Bereich von 5,00 m Tiefe entlang der Straßenbegrenzung die Herstellung von max. 4 Stellplätzen in Senkrechtaufstellung je Baugrundstück zulässig, wenn
 - andere Aufstellungsmöglichkeiten bei gleichem (oder geringerem) Maß der Bodenversiegelung nicht gegeben sind,
 - die Gesamtbreite von Einfahrten und Stellplätzen nicht mehr als die Hälfte der Grundstücksbreite an der Straße beträgt und
 - durch die Zufahrten die Benutzung eines Geh- oder Radweges oder von Straßenrandparkplätzen nicht behindert wird.

§ 5 Ablösung

- (1) Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden, wenn die Herstellung der Stellplätze aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Ein Ablöseanspruch besteht

4.	Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen	
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater (Lichtspieltheater), Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	je 5 Besucherplätze 1 Stellplatz
4.2	Sonstige Veranstaltungsstätten (z.B., Schulaulen, Vortragssäle)	je 10 Besucherplätze 1 Stellplatz
4.3	Versammlungsstätten für religiöse Zwecke (Kirchen, Moscheen)	je 20 Besucherplätze 1 Stellplatz
5.	Sportstätten	
5.1	Sportstätten ohne Publikumsplätze (z.B. Trainingsplätze)	je 250 m ² 1 Stellplatz
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Publikumsplätzen	je 250 m ² 1 Stellplatz zusätzlich je 15 Besucherplätze 1 Stellplatz
5.3	Turn- und Sporthallen	je 50 m ² 1 Stellplatz zusätzlich je 10 Besucherplätze 1 Stellplatz
5.4	Tanz-, Ballett-, Fitness- und Sportschulen	je 25 m ² Sportfläche 1 Stellplatz
5.5	Freibäder oder Freiluftbäder	je 250 m ² 1 Stellplatz
5.6	Hallenbäder	je 20 Kleiderablagen 1 Stellplatz
5.7	Tennisplätze	je Feld 4 Stellplätze
5.8	Minigolfplätze	je Anlage 6 Stellplätze
5.9	Kegel- und Bowlingbahnen	je Bahn 4 Stellplätze
5.10	Boothäuser und Bootslegeplätze	je 5 Boote 1 Stellplatz
6.	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe	
6.1	Gaststätten bis 30 qm Gastraum. Falls mehrere Gaststätten eine funktionelle Einheit bilden (z.B. Bierdörfer) gilt nur Ziffer 6.2	1 Stellplatz
6.2	Gaststätten über 30 qm Gastraum	je 15 m ² 1 Stellplatz
6.3	Vergnügungsstätten, Diskotheken, Spielhallen	je 8 m ² 1 Stellplatz
6.4	Hotels, Pensionen, Kurheime u.a. Beherbergungsbetriebe (für zugehörigen Restaurantbetrieb Zuschlag gem. Ziffer 6.1 bzw. 6.2)	je 4 Betten 1 Stellplatz
6.5	Jugendherbergen	je 10 Betten 1 Stellplatz
7.	Kranken-/Pflegeeinrichtungen	
7.1	Krankenanstalten und Privatkliniken, Sanatorien, Kuranstalten Für ambulante ärztliche Dienste zusätzlich Ziffer 2.1	je 5 Betten 1 Stellplatz
7.2	Pflegeheime	je 10 Betten 1 Stellplatz
8.	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung	
8.1	Schulen bis 500 Schüler	5 Stellplätze
8.2	Schulen mit mehr als 500 Schülern	je angefangene 100 Schüler 1 Stellplatz
8.3	Fachhochschulen, Hochschulen	je 5 Studienplätze 1 Stellplatz
8.4	Kindergärten, Kindertagesstätten u.ä.	je Gruppe 1 Stellplatz
8.5	Jugendfreizeiteinrichtungen	je 15 Besucherplätze 1 Stellplatz
9.	Gewerbliche Anlagen	
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	je 100 m ² NFL 1 Stellplatz
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	je 200 m ² NFL 1 Stellplatz

9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	je Wartungsstand 5 Stellplätze
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen Tankstellen mit Pflegeplätzen sowie Shop und Imbiss zusätzlich Ziffer 3.1 + 3.2 zusätzlich Ziffer 6.1 + 6.2	je Pflegestand 5 Stellplätze
9.5	Automatische Kraftfahrzeugwaschstraße	je Waschanlage 5 Stellplätze
9.6	Kraftfahrzeugwaschplätze für Selbstbedienung	je Waschplatz 2 Stellplätze
9.7	Fahrschulen	je Fahrlehrer 1 Stellplatz
9.8	Pizza-Bringdienste	1 Stellplatz

Ergänzende Festsetzungen:

- Für Rollstuhlfahrer ist ab 20 Stellplätzen mindestens ein Platz, insgesamt mindestens 1 v. H. der notwendigen Stellplätze zu schaffen.
- Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze beträgt für Wohngebäude 2 Abstellplätze pro Wohnung, im übrigen 20% der notwendigen Stellplätze.

Anmerkung:

- Verkaufsnutzfläche ist die Grundfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Flächen, einschließlich Kassenzonen, mit Ausnahme von Fluren, Treppenträumen, Toiletten und Waschräumen (DIN 277).

*)

Von der Wiedergabe an dieser Stelle wird abgesehen.

Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1	Sinus-Milieus 2015. Quelle: Fahrradmonitor Deutschland 2015, sinus Markt- und Sozialforschung.....	8
Bild 2-2:	Matrix zur genauen Differenzierung der Zielgruppen	10
Bild 3-1:	Rahmenhalter mit Doppelholm.....	29
Bild 3-2:	Anhängerparkplatz in Freiburg/Breisgau (Foto: Stadt Freiburg).....	30
Bild 3-3:	Rahmenhalter in Fahrradform (Rathaus Kalletal) bzw. mit Pferdemotiv (Innenstadt Verden, Reiterstadt)	30
Bild 3-4	Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion	31
Bild 3-5:	Beispiele für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg).....	31
Bild 3-6:	Erhebungsbogen der Abstellanlagen Stadt Kassel 2010 (Quelle: Stadt Kassel)	32
Bild 3-7:	abgestellte Räder in der FGZ, Opernstraße (links) und zu Beginn der FGZ Kölnische Straße/Wolfsschlucht (rechts)	34
Bild 3-8:	Beispiele für Fahrradparken beim Einzelhandel in Kassel	35
Bild 3-9:	Abstellanlagen am Krankenhaus „Rotes Kreuz“ (links) und an der JVA (rechts)	36
Bild 3-10:	Abstellanlagen an der Sportuniversität (oben links) und der Auefeldschule (oben rechts), am Wilhelmsgymnasium (Mitte) sowie an der Pestalozzischule (unten links) und der Georg-August-Zinn-Europaschule (unten rechts)	37
Bild 3-11:	Anlehnbügel am Freibad Harleshausen (links) und am Eingang der Sporthalle am Kö-nigstor (rechts)	38
Bild 3-12:	Fahradparken im Umfeld des Auestadion	38
Bild 3-13:	Anlehnbügel an touristischen Standorten	39

Bild 3-14: Fahrradparken an Wohngebäuden in der Goethestraße (oben links), Sternbergstraße (oben rechts), An der Karlsau (unten links) und in der Richard-Wagner-Straße (unten rechts)	40
Bild 3-15: Abgestellte Räder in der Ludwig-Mond-Straße	40
Bild 3-16: Fahrradparken am Bahnhof Wilhelmshöhe.....	41
Bild 3-17: Fahrradparken am Fernbusbahnhof Kassel Wilhelmshöhe.....	42
Bild 3-18: Fahrradparken am Hauptbahnhof Kassel	42
Bild 3-19: Abstellanlagen am Bahnhof Jungfernkopf (links) und Kirchditmold (rechts).....	42
Bild 3-20: Überdachte Abstellanlage an der Haltestelle Teichstraße (links) und Anlehnbügel an der Haltestelle Kassel-Oberzwehren (rechts)	43
Bild 3-21: Übersicht näher betrachteter Anlagen.....	45
Bild 3-22: Radabstellanlagen am Kasseler Hauptbahnhof.....	52
Bild 3-23: Fahrradparken am Bahnhof Wilhelmshöhe und im nahen Bahnhofsumfeld	53
Bild 3-24: Öffentliche Ladesäule mit Schließfächern in Dülmen Quelle: „E-Bike Ladestationen Konzept“ (Stadt Dülmen 2012).....	60
Bild 3-25: Öffentliche Ladestation mit Schließfächern in Offenburg.....	61
Bild 3-26: Ladestation im Vorraum der Fahrradstation „Radlager“ in Münster	61
Bild 3-27: Mobiles Kombisystem: Abstellanlage inkl. Ladestation Quelle: © Orion Bausysteme GmbH	62
Bild 3-28: "Solartankstelle" bei "Mauers Baikschoff", das Dach ist mit Photovoltaikzellen bestückt, welche mutmaßlich den Ladestrom liefern.	62
Bild 3-29: Screenshot des Ergebnisses einer Verbindungssuche mit „Leipzig mobil“ ..	65
Bild 3-30: Mobilitätsstation in Offenburg	66

Bild 3-31: Verleihsystem Konrad - Verleihstation und Infotafel	72
Bild 3-32: Scherbentelefon Offenburg (Quelle: www.offenburg.de/html/scherbentelefon.html).....	75
Bild 3-33: Dirtpark Kassel an der Sophie-Scholl-Straße	77
Bild 3-34: Ausschnitt aus der Info-Broschüre zum Dirtpark Kassel (Quelle: www.facebook.com/Dirtpark-Kassel-221226517963677/)	77
Bild 3-35: Fahrradrastplatz an der Fuldatastraße	80
Bild 3-36: Fahrradboxen (Münzpfandsystem) in unmittelbarer Zuordnung zur Tourismuszentrale (Leer).....	80
Bild 3-37: Gepäckboxen in direkter Nähe zu Fahrradabstellanlagen (Paderborn)....	80
Bild 3-38: Schlauch-o-mat beim Fahrradfachgeschäft in Kassel	81
Bild 3-39: Bikeomat am eRadschnellweg in Göttingen.....	81
Bild 3-40: Dauerzählstelle für Radverkehr in Freiburg (Breisgau).....	82
Bild 3-41: Luftstation und Solartankstelle in Frankfurt	83
Bild 3-42: Beispiel für die grafische Auswertung der gefahrenen Wege in Speyer (Quelle: http://speyer.adfc-rheinland-pfalz.de/track-bike/)	84