

Anlage:

Modellprojekt Radstationen im Kreis Unna Zusammenfassung der Ergebnisse:

Radstationen an Bahnhöfen des Schienenpersonennahverkehrs sowie an sonstigen bedeutenden ÖPNV-Knotenpunkten sind wichtige Bindeglieder zwischen Nah- und Radverkehr. Mit entsprechender Ausstattung und neuen Angeboten sind sie geeignet, den Modal Split zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu verschieben. Sie generieren für Bus und Bahn zusätzliche Nutzergruppen. Sie entlasten zudem die Verkehrsmittel zu Hauptlastzeiten von aufwändigen Radtransporten. Radstationen bilden auch außerhalb der Ballungszentren wesentliche Knotenpunkte und „Schnittstellen für einen starken Umweltverbund“. Sie dienen dem umweltfreundlichen Tourismus, der Reduzierung der CO₂-Belastungen und bieten die Möglichkeit zur Schaffung von zukunftsorientierten Arbeits- und Qualifizierungsplätzen für Menschen, die im Arbeitsmarkt benachteiligt sind. Damit sie diese Chance wahrnehmen können, brauchen Radstationen allerdings entsprechende Ressourcen. Dies gilt vor allem für die personelle Ausstattung. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb ist aktuell unterhalb von mindestens 1.000 Plätzen nicht möglich. Ein Qualitätskonzept für den Betrieb ist nötig, für die Finanzierung von Radstationen müssen auch vom Land neue Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Diese Einschätzungen bildeten die Grundlage für das Modellprojekt Radstationen im Kreis Unna, bei dem untersucht wurde, wie ein qualifiziertes Angebot in Radstationen dauerhafte Effekte nicht nur für den Radverkehr bzw. für die Nahmobilität, sondern für das gesamte ÖPNV-System erzeugen kann. In dem Pilotprojekt sollten modellhaft und modular übertragbar Lösungen für Radstationen unterschiedlicher Größe und Lage entwickelt werden, die auch die Frage der Personalausstattung, Qualifizierung und vor allem Finanzierung solcher Angebote beinhalten. In dem Projektzeitraum vom 01.07.2011 bis 31.08.2012 wurden umfangreiche Maßnahmen mit dem Schwerpunkt auf zunächst sechs Stationen im Kreis Unna durchgeführt. Das Modellprojekt zeigte dabei, dass die Leistungsfähigkeit von Radstationen im Verkehrs- und Umweltverbund aufgrund struktureller Hindernisse bei weitem noch nicht ausgeschöpft werden kann. Einem wachsenden Bedarf an Radstationen als Schnittstellen im Verkehrs- und Umweltverbund stehen fehlende Ressourcen (finanziell, personell aber auch strukturell) für eine entsprechende Aufwertung entgegen.

Als zentrale Hindernisse erwiesen sich dabei die fehlenden kommunalen Mittel zum nötigen Ausbau der Infrastruktur sowie vor allem das Fehlen von Konzepten und von finanziellen Mitteln für eine dauerhafte Absicherung der qualifizierten Stammkräfte in den Stationen. Durch die kontinuierlichen Veränderungen und Kürzungen in den Arbeitsmarkt-Förderprogrammen – gerade auch während der Projektlaufzeit - konnten Ziele des Modellprojektes nicht erreicht werden, weil das Personal der Radstationen, das wesentlich auf eine Finanzierung aus Arbeitsmarktprogrammen gestützt war, nicht mehr oder nur noch in reduzierter Zahl für die Projekte zur Verfügung stand. Hier konnten im Förderzeitraum jedoch konzeptionelle Lösungen entwickelt werden, deren Umsetzung für die zukünftige Weiterentwicklung und die dauerhafte Existenz der Radstationen von wesentlicher Bedeutung sind.

Das Marken- und Qualitätskonzept (ADFC Landesverband NRW e.V., Entwicklungsagentur für Fahrradstationen, Düsseldorf 1998) für nach ADFC-Standard zertifizierte Radstationen entsprechend weiter zu entwickeln und hier auch dauerhaft tragfähige Lösungen für Trägerschaft und Finanzierung zu finden, ist eine zentrale Zukunftsaufgabe. Der Kreis Unna und seine Kooperationspartner stellen sich dieser Aufgabe. In der Pflicht sind hier jedoch das Land NRW und der ADFC. Sie müssen den Qualitätsstandard, der bis heute Fördergrundlage ist, den aktuellen Bedingungen anpassen. Im Koalitionsvertrag der Landesregierung wird ausgeführt: „Das Programm „Radstationen“ soll gerade vor dem Hintergrund der wachsenden E-Mobilität an den Schnittstellen zum Öffentlichen Nah- und Fernverkehr ausgebaut werden.“ (...) „Wir werden den Aktionsplan Nahmobilität umsetzen und eine nahmobilitätsorientierte Förderrichtlinie „Stadtverkehr“ entwickeln. Dazu wollen wir auch die Infrastruktur an touristischen Radrouten mit EU-Fördermitteln aus der nächsten Ziel-2-Dekade ausbauen.“ Bisher fehlen hier die Umsetzungen.

Das Modellprojekt im „Fahrradfreundlichen Kreis Unna“ liefert hierzu wichtige Erkenntnisse, Anregungen und Lösungsvorschläge. So ist grundsätzlich festzuhalten, dass Angebot und Ausstattung von Radstationen sehr differenziert nach der örtlichen Bedarfslage und Funktion zu analysieren und zu entwickeln sind. Dabei sind Anforderungen der Kommune, der ÖPNV-Aufgabenträger wie der Kunden detailliert zu ermitteln. „Die Radstation“ als nach gleichem Schema aufgebaute Einrichtung kann es gerade in der Fläche und in Ballungsrandkreisen nicht geben. Zu unterscheiden sind hier Stationen mit touristischer Funktion, Stationen mit zentraler Pendlerfunktion und Stationen mit Schnittstellenfunktion von Pendler-, Freizeit- und Alltags- sowie Tourismusverkehren mit einer Bedeutung für das Standortmarketing. Außerdem gibt es Stationen, die im Sinne einer Qualifizierung und Beschäftigung von benachteiligten Menschen und im Sinne einer sozialen Stadtentwicklung einen Schwerpunkt im Bereich der Arbeitsmarkts-, Sozial- und Siedlungspolitik aufweisen. Für alle muss ein einheitlicher Qualitätsanspruch gelten, über dem dann eine unterschiedliche Profilbildung möglich ist. Zum Markenkern gehören nach unseren Erkenntnissen: In den Radstationen wird unterschieden zwischen technikgestützten „Öffnungszeiten“ für Parker, die 24 Stunden betragen sollten. Davon zu unterscheiden sind Servicezeiten, in denen qualifiziertes Stammpersonal gemeinsam mit Menschen in Arbeitsmarktprogrammen einen hochwertigen Service anbietet, in dem auch die meisten Einnahmen erzielt werden und erzielt werden können. Der Qualitätsanspruch und das jeweilige Profil müssen personell und von den Sachkosten dauerhaft abgesichert werden.

Wichtig ist dabei, dass diese „idealen Knotenpunkte und Katalysatoren der modernen Intermodalität“ (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW, Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2012, S. 19) strukturell in den Zusammenhang dieser Intermodalität eingebunden werden: „Dieser Zusammenhang begründet die Notwendigkeit, dass sich die Deutsche Bahn AG sowie andere Bahnunternehmen sowie die regionalen und kommunalen ÖPNV-Unternehmen besonders für die Fahrradstationen engagieren, planerisch-konzeptionell, organisatorisch-logistisch, informatorisch und am Ende auch finanziell“ (ebenda).

Die Ergebnisse des Modellprojektes im Kreis Unna zeigen, dass zur Umsetzung dieser Forderung viele Bedingungen zu berücksichtigen sind. So verhindern etwa bei den Ausschreibungen der Schienen-Personen-Nahverkehrs-Verträge noch üblichen

Brutto-Verträge ein Engagement der beauftragten Schienenunternehmen in dieser Infrastruktur. Die Leistung der Radstationen in der Gewinnung und Bindung neuer Schienenverkehrs-Stammkunden ist für die Unternehmen betriebswirtschaftlich irrelevant, weil diese nicht bezahlt wird. Auch hier sind landesweite Regelungen gefordert.

Wichtig ist: Die häufig noch vertretene Fiktion eines rein eigenwirtschaftlichen Betriebes von Radstationen in der Fläche und abseits der Großstädte hält einer realistischen Prüfung nicht stand. Das Beharren auf einem eigenwirtschaftlichen Betrieb von Radstationen nimmt einer Weiterentwicklung des Radverkehrs und den „Schnittstellen“ im Verkehrs- und Umweltverbund wesentliche Chancen. Die Fiktion der Eigenwirtschaftlichkeit steht der Weiterentwicklung des Netzes der Radstationen, die im Sinne der Nutzer, der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sowie des Landes ist, entgegen.

In Anschluss an das Modellprojekt wurden im Kreis Unna kommunale Strategien zur Aufwertung und Qualifizierung eines Kerns der vorhandenen Radstationen gefunden. Bei Redaktionsschluss dieses Berichtes waren die Verhandlungen um die Finanzierung aus kommunalen Mitteln, ÖPNV-Mitteln und Sponsorengeldern noch nicht abgeschlossen. Sicher ist: Neben den Kommunen und den ÖPNV-Aufgabenträgern ist hier das Land in der Pflicht, Lösungen aufzuzeigen und zu unterstützen - auch finanziell. Ebenso sollte es bei einem entsprechenden Gesamtkonzept die Diskriminierung des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr in den Fördermaßnahmen und Richtlinien beseitigen: Die Festlegung, dass geförderte Park- und Ride-Anlagen für den Autoverkehr kostenlos für Bahnkunden anzubieten sind, während Radstationen diesen Vorteil nicht genießen, schadet dem gewünschten Umweltverbund und dem Modal Split.