

**E  
BI**

**Bielefeld**  
**... fährt Rad!**

# Konzept zum Fahrradparken in Bielefeld



# Inhaltsverzeichnis

1.	Ziel	4
2.	Fahrradabstellanlagen	5
3.	Fahrradparken in Wohn- und Geschäftsstraßen	8
4.	Privates Fahrradparken im öffentlichen Raum	8
5.	Radabstellanlagen an Unternehmen und anderen Bauträgern	9
5.1	Radabstellanlagen am Einzelhandel	9
5.2	Fahrradparken an Schulen	10
5.3	Geschäftsräume	10
5.4	Fahrradabstellen bei Wohnbauträger	10
6.	Mobile Fahrradbügel	11
7.	Verknüpfung mit dem ÖPNV	12
7.1	Haltestellen	12
7.2	Einbindung in Mobilstationen	12
8.	Radabstellanlagen an Knotenpunkten	13
9.	Mängelmelder	14
10.	Lademöglichkeiten für Elektrofahräder	15
11.	Maßnahmen	15

## **Impressum**

### **Stadt Bielefeld**

Amt für Verkehr  
Mobilitätsplanung  
Technisches Rathaus  
August-Bebel-Straße 92, 33602 Bielefeld  
Tel.: 0521 / 51 2943  
[www.bielefeld.de/fahrt-rad](http://www.bielefeld.de/fahrt-rad)  
E-Mail: [radverkehr@bielefeld.de](mailto:radverkehr@bielefeld.de)  
Ansprechpartnerin: Barbara Choryan

# 1. Ziel

Mit dem Beschluss der „Mobilitätsstrategie 2030“ im Jahr 2019 wurde die Basis für die Verkehrswende in der Stadt Bielefeld geschaffen. Die Stadt Bielefeld verfolgt nun mit dem politischen Beschluss des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2020 den Plan, eine gezielte Radverkehrsförderung in der Stadt zu etablieren. Ein wichtiges Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25% im Jahr 2025. Nach Vertragsabschluss mit dem Radentscheid wurde mit dem Beschluss zum Umsetzungskonzept Rad die Strategie bereits in einen konkreten Maßnahmenplan überführt.

Um die Ziele zu erreichen, bedarf es einer geeigneten Fahrradinfrastruktur. Ein wichtiger Aspekt hierbei sind die Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Eine erfolgreiche Fahrradinfrastruktur sollte die folgenden drei Komponenten berücksichtigen: Abstellmöglichkeiten zu Hause, ein gut ausgebautes Radwegenetz sowie Abstell- oder Parkmöglichkeiten am Ziel. Das Thema Parken ist somit ein Schlüsselthema, um eine strategische Radverkehrsförderung zu erreichen. Um ein geregeltes, komfortables, ausreichendes und nachfrageorientiertes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten zu ermöglichen, bedarf es eines Konzeptes zum Fahrradparken.

Durch Flächenkonkurrenzen der einzelnen Verkehrsträger sind grundlegende Festlegungen für eine gleichberechtigte Förderung aller Mobilitätsarten vonnöten. Bei einer entsprechenden Planung von außen nach innen (von den Gehwegen hin zur Fahrbahn) sind zunächst Gehwege in ausreichender Breite vom Parken freizuhalten. Beim ruhenden Verkehr müssen dann Pkw, Fahrräder, Lieferverkehr und Sharingprodukte gleichermaßen berücksichtigt werden. Eine rein Kfz-orientierte Ausrichtung entspricht dabei nicht der Mobilitätsstrategie 2030.

Weiterhin ist das Ziel der Stadt Bielefeld, ein einheitliches digitales Zugangssystem an allen öffentlichen gesicherten Radabstellanlagen einzusetzen. Über ein Buchungsportal, welches v.a. auch in vorhandene Apps und Webseiten der Verkehrsräume integriert werden soll, können sich Nutzer\*innen künftig für jeden Standort NRW-weit über das Fahrradstellplatzangebot informieren und verlässlich einen Platz buchen und bezahlen.

Das vorliegende Konzept zum Fahrradparken in Bielefeld wird ergänzt durch die Stellplatzsatzung des Bauamtes. Diese legt fest, dass Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Größe beim Neubau und bei Änderungen von Gebäuden bzw. ihrer Nutzung zu errichten sind. Diese Vorgaben richten sich dabei je nach Art und Anzahl der vorhandenen und der durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlagen zu erwartenden Fahrräder. Zudem werden hier Angaben zur Entfernung und Beschaffenheit der Stellplätze vorgeschrieben, wie beispielsweise die ebenerdige und verkehrssichere Erreichbarkeit und gegebenenfalls Überdachung der Stellplätze.

## 2. Fahrradabstellanlagen

Im Rahmen des Konzeptes soll an dieser Stelle aufgezeigt werden, welche Typen von Fahrradabstellanlagen in Bielefeld bereits vorhanden sind oder zeitnah eingerichtet werden.

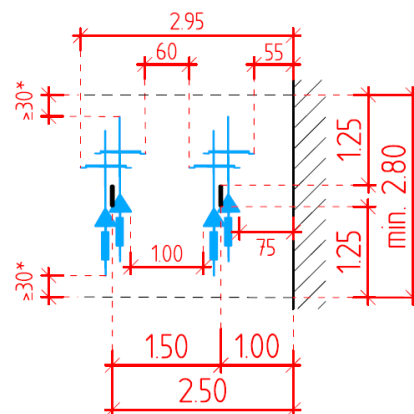
### Frei zugängliche Abstellanlagen

Diese Art der Abstellanlagen ist kostenfrei nutzbar. Frei zugängliche Abstellanlagen befinden sich beispielsweise in größerer Ausführung vor Einrichtungen wie Schulen. Im Bereich der Innenstadt werden die frei zugänglichen Abstellanlagen in unterschiedlicher Anzahl im Umkreis des Fußgängerbereichs angesiedelt. Diese Anlagen bestehen überwiegend aus Anlehnbügeln, welche die einfachste Form der Abstellanlage sind. Als Standard wird der „Bielefelder Bügel“ (siehe Abb. 1 & 2) stadtwweit installiert.

Früher wurden Vorderradklappen als Abstellmöglichkeit installiert. Sie sind jedoch unzuweckmäßig und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik. Felgenklappen sind ein Indiz für eine geringe Qualität einer Abstellanlage und werden sukzessiv durch den Bielefelder Bügel ausgetauscht.



Abbildung 1: Beispiel des Bielefelder Bügels



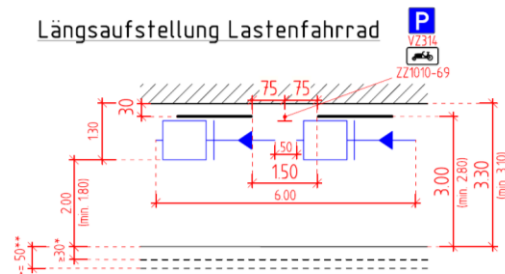
\*als Abstand zu Verkehrsflächen / festen Einbauten

Abbildung 2: Standardmaße bei der Längsaufstellung des Bielefelder Bügels

Im Vergleich zu herkömmlichen Rädern stellen größere Transporträder wie Lastenräder oder Räder mit Anhänger qualitativ als auch quantitativ andere Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur, wie auch das Fahrradparken. Entsprechend wird auch hier vermehrt ein einheitlicher Standard der Stadt verbaut (s. Abb. 3 und 4). Bei der Ausweisung von Fahrradparkflächen werden exklusiv für Transporträder Plätze reserviert und entsprechend gekennzeichnet. Der Anteil dieser Stellplätze sollte bei ca. 10% liegen und nach Bedarf ausgeweitet werden.



Abbildung 3: Beispiel eines Bügels für Lastenräder



\*als Abstand zu Verkehrsflächen / festen Einbauten  
 \*\*Abstand zur Fahrbahn

Abbildung 4: Standardmaße bei der Längsaufstellung der Bügel für Lastenräder

### Fahrradboxen

Die Installation von Fahrradboxen ist an Verknüpfungspunkten verschiedener Verkehrsmittel wie Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder Bahnhöfen sinnvoll. Sie bieten Langzeitparkenden die Möglichkeit, ihr Fahrrad sicher und wettergeschützt abzustellen. Durch die Installation von Fahrradboxen kann in der Regel auf einen überwachten Fahrradparkplatz verzichtet werden. Die verschließbaren und mietbaren Fahrradboxen in Einzelnutzung sind kostenpflichtig.

Die Stadt beabsichtigt auch im privaten Bereich Fahrradboxen als komfortable Unterbringung im öffentlichen Straßenraum zu verwenden (siehe Kapitel 4). Ein einheitlicher Standard ist derzeit noch nicht vorhanden. Bei der Entwicklung eines Standards sollen sowohl ökologische als auch stadtgestalterische Aspekte berücksichtigt werden.

### Fahrradsammelanlage

Fahrradsammelanlage ist der Oberbegriff für alle Fahrradräume, die durch ein Schloss gesichert sind. So können beispielsweise ein Fahrradkäfig, eine Fahrradgarage oder ein Fahrradraum Sammelschließanlagen sein. Sie sind nur einem beschränkten Nutzerkreis zugänglich, der für die Anmietung eines Parkplatzes in der Regel Miete zahlt. Fahrradsammelanlagen erhöhen die Diebstahlsicherheit und sollen vor allem an Verknüpfungspunkten des ÖPNVs aufgestellt werden. Die Kapazität einer Fahrradsammelanlage kann durch die Nutzung von Doppelstockparkern deutlich erhöht werden. Der Zugang wird über ein einheitliches System ermöglicht, welches sowohl eine digitale Nutzung als auch eine Reservierungsmöglichkeit bietet.

Ein einheitlicher Standard für Sammelschließanlagen (vgl. Abb. 5) ist derzeit noch nicht vorhanden. Bei der Entwicklung eines Standards sollen sowohl ökologische als auch stadtgestalterische Aspekte berücksichtigt werden.



Abbildung 5: Beispiele von Sammelschließanlagen in Bielefeld

### **Fahrradparkhaus**

Ein Fahrradparkhaus ist an Standorten mit hoher Radverkehrsmenge und einer starken Nachfrage an Abstellmöglichkeiten, häufig für einen längeren Zeitraum, zweckmäßig. Sind im öffentlichen Raum keine Flächen für Abstellanlagen vorhanden, bieten Fahrradparkhäuser eine gute Alternative, um mit einer hohen Platzausnutzung den Andrang zu bewältigen.

Die Bewirtschaftung eines Fahrradparkhauses erfolgt in der Regel durch Wachpersonal, was mit einem Entgelt für den Service, die Überwachung und Abstellung des Rades bezahlt wird. Zugangskontrollen werden entweder durch das Personal oder durch technische Hilfsmittel vorgenommen, die einem begrenzten Personenkreis nach Bezahlung Zutritt verschaffen.

Aktuell gibt es noch kein Fahrradparkhaus in der Stadt Bielefeld. Konkrete Pläne für ein Fahrradparkhaus im Bereich des Jahnplatzes/ Niederwall sind vorhanden und eine Eröffnung ist für das zweite Quartal 2023 vorgesehen.

### **Fahrradstationen**

Fahrradstationen sind an Verkehrsknotenpunkten anzusiedeln, an denen ein hohes Pendleraufkommen zu erwarten ist. Sie bilden eine wichtige Verknüpfung vom Radverkehr und dem ÖPNV. Sie bieten überwachtes, gebührenpflichtiges Fahrradparken innerhalb eines Gebäudes an. Für die zu erwartenden Langzeitparkenden kann die Dienstleistung um weitere Angebote wie der Reparatur, dem Verleih oder Handel von Fahrrädern und deren Zubehör erweitert werden.

Wichtig ist, dass Fahrradstationen nicht als Ersatz für kostenfreie Stellplätze zu sehen sind. Sie stellen ein zusätzliches und ergänzendes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten dar.

Eine Art der Fahrradstation ist die Radstation. Um den Namen tragen zu können, ist die Umsetzung eines einheitlichen Konzepts, welches vom ADFC vorgeschrieben wird und lizenziert ist, Voraussetzung.

In der Stadt Bielefeld gibt es derzeit eine Radstation am Hauptbahnhof. Seit dem Abriss der bisherigen Radstation im Jahr 2019 gibt es eine Übergangslösung bis zum Bau einer neuen Radstation. Eine auf die zukünftige Fahrradnutzung ausgerichtete ausreichend dimensionierte Radstation in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof ist ein entscheidendes Kriterium einer fahrradfreundlichen Stadt. Sowohl für Pendelnde, als auch für Tourist\*innen oder Geschäftsreisende wird ein entsprechendes Angebot gleichermaßen genutzt. Eine

Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote, beispielweise auch Sharingangebote, sind in diesem Zusammenhang besonders wichtig.

### 3. Fahrradparken in Wohn- und Geschäftsstraßen

Entsprechend der Mobilitätsstrategie sieht die Stadt Bielefeld vor, in Wohn- und Geschäftsstraßen Fahrradstellplätze mindestens in gleicher Anzahl wie Kfz-Stellplätze anzubieten, die ein kurzfristiges Parken für Besuchende ermöglichen. Handelt es sich um eine Wohnstraße, in der überwiegend Einfamilienhäuser angesiedelt sind, muss der Bedarf an Fahrradstellplätzen genauer geprüft werden. Bewohner\*innen von Einfamilienhäusern steht in der Regel mehr Fläche zur Verfügung, auf der das Fahrrad (geschützt) abgestellt werden kann. Entsprechend besteht weniger Nachfrage an Abstellmöglichkeiten im näheren Umfeld.

In einigen Fällen sind in Einfamilienhäusern jedoch auch Geschäftstreibende angesiedelt. Für Besuchende dieser Geschäfte müssen ebenfalls Abstellmöglichkeiten errichtet werden. Insgesamt ist zu beachten, dass der Abstand zwischen den Abstellanlagen nicht zu hoch ist und Abstellplätze für Sharingprodukte mitgedacht werden.

### 4. Privates Fahrradparken im öffentlichen Raum

Die Verkehrsmittelwahl wird in der Regel zu Hause getroffen. Gut zugängliche Fahrradabstellanlagen spielen hierbei eine wichtige Rolle. In vielen Fällen, vor allem im Innenstadtbereich, gibt es keinen geeigneten Platz in Kellern, Hinterhöfen oder Garagen, um Fahrräder unterzubringen. Das Abstellen in Hausfluren und Treppenhäusern ist oft wegen Beschädigung und Versperrung von Fluchtwegen unerwünscht bzw. nicht zulässig. Abstellmöglichkeiten im Keller stellen schnell eine Hürde zur Nutzung des Fahrrads dar, da das Tragen des Rades über Kellertreppen umständlich und mit einem hohen Kraftaufwand verbunden ist. Auf der Straße abgestellte Fahrräder sind Wind und Wetter ausgesetzt und schränken meist die Breite von Gehwegen ein. Hinzu kommt, dass Besitzende von kostenintensiven Fahrrädern wie E-Bikes oder Lastenräder die Räder Zugangsgesichert abstellen möchten.

Abhilfe kann durch die Aufstellung von abschließbaren Fahrradboxen in unmittelbarer Nähe zum Wohnhaus geschaffen werden. Die Fahrradboxen werden von der Stadt erworben, auf öffentlichem Grund aufgestellt und an die Nutzenden vermietet. Interessierte Bürger\*innen können sich für eine Fahrradbox zusammenschließen und über ein Formular beantragen.

Für das private Fahrradparken soll es verschiedene Ausführungen einer Fahrradgarage geben. Diese beinhaltet je nach Anforderung bspw. Stellplätze für Lastenräder, Einzelstellplätze oder Doppelstellplätze (bspw. für einen Haushalt).



# 5. Radabstellanlagen an Unternehmen und anderen Bauträgern

Bei der Umsetzung aller Maßnahmen sind die einzelnen Zuständigkeiten zu beachten. Das Amt für Verkehr ist nicht für alle städtischen Flächen verantwortlich und kann entsprechend Maßnahmen nicht eigenständig umsetzen. Neben dem Immobilienservicebetrieb (ISB) befinden sich Standorte auf Flächen der Deutschen Bahn, der Bielefelder Bäder und Freizeit GmbH oder auf Privateigentum wie bspw. bei Supermärkten.

Vorgesehene Fahrradabstellanlagen in jeglichen Bauvorhaben sollten durch das Amt für Verkehr (660.21) geprüft werden. Bei Neubauten sollen Fahrradabstellanlagen frühzeitig in der Planung berücksichtigt und die Richtzahlen aus der "FGSV Empfehlungen zum Fahrradparken" zu Grunde gelegt werden. Gesetzliche Vorgaben zur Errichtung von ebenerdigen beziehungsweise leicht zugänglichen Fahrradabstellanlagen werden in der neuen Stellplatzsatzung der Stadt Bielefeld verankert und sind bei Neubauten zukünftig einzuhalten.

## 5.1 Radabstellanlagen am Einzelhandel

In jüngster Vergangenheit erhält die Stadt vermehrt Nachfragen zu Abstellanlagen an Einzelhandelsstandorten, allen voran sind hier Supermärkte betroffen. Diese verfügen häufig über keine oder Abstellmöglichkeiten von geringer Qualität (bspw. Vorderradhalter, vgl. Abb. 4). Standorte des Einzelhandels liegen im Privateigentum, wodurch die Stadt keine Fahrradbügel ohne vorherige Genehmigung errichten darf.



Abbildung 6: Beispiele von Vorderradhaltern am Einzelhandel in Bielefeld

An bestehenden Standorten des Einzelhandels bietet die Stadt Bielefeld die Möglichkeit an, mobile Fahrradbügel zur Erhebung des Bedarfs zu errichten. Außerdem berät die Stadt Bielefeld zu entsprechenden Standards und zu empfehlenden Abstellbügeln. Zudem sind Fördermaßnahmen seitens der Stadt (bspw. 1.000 Bügel für den Einzelhandel) denkbar. Im Rahmen der Beratung bzw. bei der Umsetzung der Fördermaßnahmen wird auch auf die Notwendigkeit von Abstellplätzen von Lastenfahrrädern bzw. Fahrrädern mit (Kinder-) Anhängern hingewiesen.

Gerade an Standorten des Einzelhandels müssen die Abstellanlagen eingangsnah errichtet werden. Für Beschäftigte sind überdachte und ggf. zugangsgesicherte Abstellanlagen vorzusehen.

Zukünftig sind die Hinweise zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die derzeit in der Erarbeitung befindliche neue Stellplatzsatzung der Stadt Bielefeld sowie die Standards zum Fahrradparken in Bielefeld auch bei Bauvorhaben des Einzelhandels zu beachten. Die Erweiterung mit zusätzlichen Mobilitätsangeboten ist wünschenswert.

## 5.2 Fahrradparken an Schulen

Städtische Schulen befinden sich auf Flächen, welche durch den ISB verwaltet werden. Im Jahr 2020 hat die Stadt Bielefeld den Bedarf an Fahrradstellplätzen an allen Bielefelder Schulen abgefragt. Im Ergebnis steht ein zusätzlicher Bedarf von rund 3.500 Stellplätzen.

Um diese Nachfrage decken zu können, wird derzeit ein Konzept zur Umsetzung erarbeitet. Das Amt für Verkehr nimmt eine Priorisierung des Bedarfs anhand objektiver Kriterien vor und gibt diese Liste an das Amt für Schule weiter. Die Umsetzung erfolgt durch den ISB und Umweltbetrieb.

## 5.3 Geschäftsräume

Neben Geschäften in Fußgängerzonen, liegt eine Vielzahl von Geschäften an zum Teil stark befahrenen Straßen. Angebote zum Parken des Autos sind in der Regel vorhanden, jedoch selten Stellplätze für Fahrräder.

Ziel der Stadt Bielefeld ist es, für diese Geschäftsräume Fahrradbügel in unmittelbarer Nähe zu errichten. Können hier, bspw. aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit, keine Abstellmöglichkeiten im Seitenraum errichtet werden, werden KFZ-Stellplätze zum Abstellen der Fahrräder umgewandelt.

## 5.4 Fahrradabstellen bei Wohnbauträger

Gut geplante Anlagen ermöglichen ein sicheres, komfortables und geordnetes Abstellen von Fahrrädern und fügen sich optisch gut in das Gesamtbild und die Umgebung einer Wohnanlage ein. Es soll dabei auf unterschiedliche Fahrradtypen (E-Bikes, Anhänger, Lastenfahrräder usw.) sowie unterschiedliche Nutzergruppen (ältere Personen, Kinder, ...) Rücksicht genommen werden.

Im Bereich von Wohnanlagen werden Fahrräder über einen längeren Zeitraum abgestellt. Entsprechend ist es wichtig, dass die Abstellmöglichkeiten die Fahrräder gegen die Witterung schützen (bspw. durch eine Überdachung). Von hoher Bedeutung ist die Nähe der Abstellanlage zum Wohnungseingang und eine komfortable, barrierefreie Erreichbarkeit – idealerweise fahrend. Eine zentrale Lage sorgt aufgrund der Einsehbarkeit für eine zusätzliche soziale Kontrolle.

Welche Art der Abstellanlage errichtet wird, ist dem Wohnbauträger überlassen. Dies können sowohl Fahrradboxen, Sammelgaragen, überdachte Fahrradbügel als auch Fahrradräume sein. Hierbei müssen sich Wohnbauträger an die Vorgaben der neuen Stellplatzsatzung halten und die Anforderungen (bspw. Richtzahlen) in den Planungen berücksichtigen.

## 6. Mobile Fahrradbügel

Die Stadt Bielefeld verfügt derzeit über 87 Module von mobilen Fahrradbügeln, welche insgesamt Stellplätze für 586 Fahrräder bieten. Die Anzahl der Stellplätze je Modul reichen von vier (zwei Bügel) bis zu zehn Stellplätzen (fünf Bügel).

Mit Hilfe von mobilen Fahrradbügeln können sowohl kurzfristig Abstellmöglichkeiten geschaffen sowie bei Baumaßnahmen oder Verkehrsversuchen ein temporäres Angebot an Abstellmöglichkeiten errichtet werden. Ebenso können mobile Fahrradbügel für Saisonbetriebe wie Freibäder genutzt werden. Zudem kann an Standorten der Bedarf zum Fahrradparken testweise überprüft werden, wie bspw. an Supermärkten. So kann zum einen ein baulicher Eingriff vermieden werden, falls kein Bedarf vorliegt und zum anderen die Anzahl an notwendigen Bügeln durch eine Erhebung der Auslastung abgeleitet werden.

Ein erhöhter Bedarf an Kurzzeit –Fahrradstellplätzen besteht bei großen Veranstaltungen. Die bestehenden Anlagen reichen dann ggf. nicht aus und können durch mobile (bewachte) Abstellanlagen ergänzt werden. Es handelt sich um flexible Fahrradparklösungen, die dem Besuchenden einen sicheren (und bewachten) Abstellplatz in direkter Nähe zum Veranstaltungsort bieten. Durch die geordnete Abstellmöglichkeit wird viel Parkraum eingespart, die Parksituation entlastet und das wilde Abstellen von Rädern vermieden. Bei der Planung von Veranstaltungen sollen mobile Bügel zukünftig obligatorisch einbezogen werden.

Der kurzzeitige Einsatz bei Veranstaltungen kann ohne Verankerung im Boden erfolgen, bei langfristigerem Einsatz (Baumaßnahmen, Verkehrsversuche, saisonaler Einsatz) wird eine Verschraubung mit dem Untergrund vorgesehen.

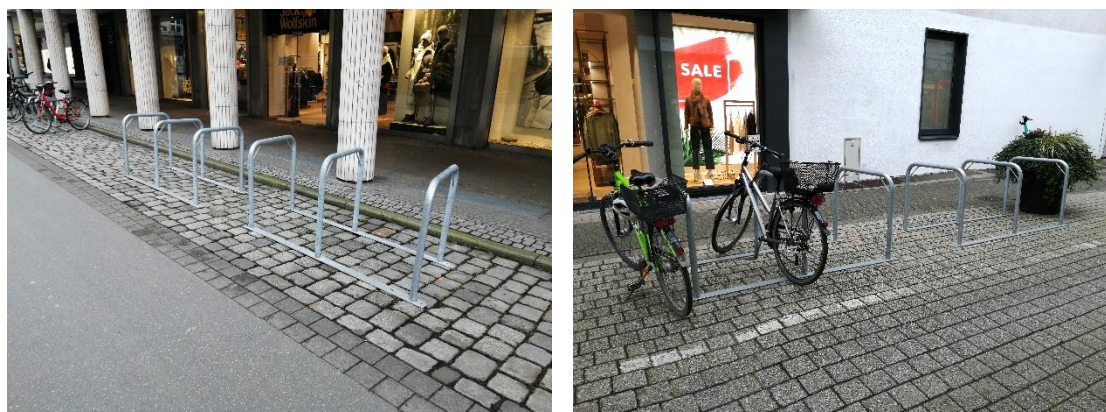


Abbildung 7: Beispiele für mobile Fahrradbügel der Stadt Bielefeld

# 7. Verknüpfung mit dem ÖPNV

Die Bündelung unterschiedlicher Verkehrsmittel an einem Ort (Mobilitätsstationen) fördert die kombinierte Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln für einen Weg (multimodales Verkehrsverhalten). Mit der Einführung und Ausweitung von Sharingprodukten haben Bürger\*innen zudem die Möglichkeit, die Verkehrsmittelwahl täglich neu zu treffen (intermodales Verkehrsverhalten).

## 7.1 Haltestellen

Die Schaffung von Abstellanlagen an Bushaltestellen kann allen voran in den äußeren Bezirken einen wichtigen Beitrag zur Einzugserweiterung der Bushaltestellen leisten. Die Abstellanlagen sollten in einem Umkreis von zehn Metern einer der beiden Wartepunkte errichtet werden. Die genaue Dimensionierung ist jeweils zu bestimmen (z. B. anhand von Ein- und Aussteigerzahlen). Um den Bedarf zu erheben, könnten mobile Fahrradbügel zur Auslastungsermittlung aufgestellt werden (vgl. Kapitel 7). Die Notwendigkeit einer witterungsgeschützten Abstellanlage ist ebenfalls einzeln zu prüfen.

Für sichere Abstellanlagen werden auch längere Wege als für frei zugängliche akzeptiert. Hierzu zählen sowohl Fahrradboxen als auch Sammelschließanlagen, welche die Diebstahlsicherheit signifikant erhöhen.

Fahrradparken an Haltestellen des ÖPNV wird zumeist unter dem Begriff Bike & Ride zusammengefasst.

## 7.2 Einbindung in Mobilstationen

Eine Mobilstation bündelt verschiedene Mobilitätsangebote räumlich an einem Standort. Mit der Verknüpfung von Fuß-, Radverkehr, ÖPNV und Sharingangeboten sollen einfach zugängliche Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw geschaffen werden. Diese Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes ist ein wichtiges Handlungsfeld der Mobilitätsstrategie.

Die Stadt Bielefeld strebt den Aufbau eines Netzes an Mobilstationen an. Das Umsetzungskonzept aus dem Jahr 2021 legt Anforderungen für Radabstellanlagen für die einzelnen Stationstypen fest, welche sich auf einen Mindestbedarf in Kombination mit weiteren Verkehrsmitteln beziehen (vgl. Tab. 1).

	Variante S	Variante M	Variante L	Variante XL
Frei zugängliche Abstellanlagen	2 Stellplätze	4 Stellplätze	6 Stellplätze	10 Stellplätze
Zugangsgesicherte Abstellanlagen	-	-	Fahrradboxen	Sammel-schließanlage

Tabelle 1: Anforderungen der einzelnen Stationstypen

Neben den vorgesehenen zugangsgesicherten Abstellanlagen an größeren Mobilstationen stehen zudem frei zugängliche kostenlose Abstellmöglichkeiten im Umfeld der Station zum Fahrradparken zur Verfügung.

Für Bikesharing sind zusätzliche Stellplätze, auch für Lastenfahrräder, vorgesehen.

## 8. Radabstellanlagen an Knotenpunkten

An Knotenpunkten müssen für wartepflichtige Kraftfahrende, Radfahrende und zu Fuß Gehende der StVO entsprechende Mindestsichtfelder von ständigen Sichthindernissen, parkenden Kraftfahrzeugen und sichtbehinderndem Bewuchs freigehalten werden, um die Unfallgefahr gering zu halten.

Bei der Neuanlage oder dem Umbau eines Knotenpunktes sowie von Querungsmöglichkeiten werden zukünftig die Sichtdreiecke dahingehend geprüft, ob diese durch die Installation von Fahrradbügeln freigehalten werden können. Neben der Schaffung von Fahrradstellplätzen, erfährt auch der Fußverkehr eine Aufwertung (vgl. Abb. 8). Fußverkehrsanlagen können in diesen Bereichen vorgezogen werden, sodass zu Fuß Gehende für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar werden und die zu querende Breite einer Straße verkleinert wird. Das unzulässige Halten und Parken in Kreuzungsbereichen wird ebenfalls unterbunden.





Abbildung 8: Vorher- Nachher-Bilder vom Umbau eines Knotenpunktes in Frankfurt<sup>1</sup>

## 9. Mängelmelder

Die Stadt verfügt über eine online Plattform zur Meldung von Mängeln jeglicher Art (<https://beteiligung.nrw.de/portal/bielefeld/beteiligung/themen/1001101>). Diese können anonym erfolgen und werden über die Plattform beantwortet.

Um die Handhabung sowohl für Meldende als auch Auswertende zu erleichtern, beabsichtigt die Stadt die Einführung von Kategorien wie bspw. Abfall und Müll, Baustellen, Radverkehr, Straßenbeleuchtung usw. Durch diese Filtermöglichkeit kann eine bessere Übersicht gegeben und die zeitintensive Suche nach entsprechenden Meldungen vermieden werden.

Für die Kommunikation mit den Bürger\*innen sowie die Außendarstellung der Stadt ist es wichtig, Meldungen zeitnah und qualifiziert zu beantworten. Kann eine zeitnahe Beantwortung aufgrund nachvollziehbarer Gründe (bspw. notwendige Absprachen, Beschlüsse usw.) nicht erfolgen, ist der Meldende über einen Zwischenstand zu informieren.

Die Methode des Mängelmelders wird zudem zur Bedarfsermittlung von zusätzlichen und zu erneuernden Radabstellanlagen verwendet. In mehrwöchigen Abfragezeiträumen in den jeweiligen Bielefelder Bezirken können Bürger\*innen auf einer digitalen Karte entsprechende Anregungen geben. Durch die Beteiligung kann ein gezieltes und nachfrageorientiertes Angebot geschaffen werden.

<sup>1</sup>Quelle: Stadt Frankfurt am Main; Sichere und passierbare Wege; Zugriff am 23.01.2023 unter <https://www.radfahren-ffm.de/615-0-Sichere-und-passierbare-Wege.html> ,

# 10. Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder

Mit einer steigenden Zahl an Elektrofahrrädern im Alltags- und Freizeitverkehr müssen auch die Anforderungen dieser zunehmend berücksichtigt werden. Die Reichweite der Akkus ist zwar begrenzt, liegt mit 50 bis 100 Kilometern jedoch in einem Bereich, welcher für Pendelnde ausreichend ist. Entsprechend ist diese ergänzende Infrastruktur insbesondere für den Radtourismus von Bedeutung.

Problematisch sind in diesem Zusammenhang unterschiedliche Akku-Modelle und Anschlüsse. Vielfach werden Lademöglichkeiten nur mit einer Steckdose ausgestattet, sodass Nutzende das eigene Ladegerät mit sich führen müssen. Neuere Ladesäulen bieten eine Auswahl an verschiedenen Anschlüssen.

Ziel der Stadt Bielefeld ist es an touristischen Zielen sowie an einzelnen Stellen der Innenstadt Lademöglichkeiten für den Radverkehr einzurichten. Hierfür sind möglichst Fördermittel oder Kooperationen zu nutzen.

# 11. Maßnahmen

Im Zuge der Erarbeitung des städtischen und regiopolen Radverkehrskonzeptes sowie dem Radnetz OWL wurden die Bedarfe an zahlreichen Fahrradabstellanlagen in Bielefeld erhoben. Ergänzend werden die Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen in den einzelnen Bezirken für die Bedarfsermittlung genutzt. Weitere Einzelanfragen aus Bürgerschaft und Politik kommen hinzu.

Die Maßnahmen aus den Konzepten sowie die Ergebnisse der Abfragen in den einzelnen Bezirken bilden die Grundlage für die konkrete Planung für Radabstellanlagen. Neben der quantitativen Erweiterung des vorhandenen Angebotes wird dieses durch weitere überdachte und zugangsgesicherte Abstellanlagen sowie ausgewiesene Plätze für Transporträder auch qualitativ aufgewertet. Zudem wird der Austausch von Vorderradhaltern durchgeführt.

Bei der Errichtung der Fahrradabstellanlagen werden die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln, insbesondere dem ÖPNV, und Belange der Fußverkehrsstrategie berücksichtigt.

Mit der Einrichtung der dargestellten Angebote zum Fahrradparken können die weiteren Konzepte zielführend umgesetzt werden. Auch die Errichtung der mit dem Radentscheid vereinbarten Anzahl von jährlich 1000 Fahrradbügeln wird mit den beschriebenen Maßnahmen erreicht.