

|                                    |                                        |                              |                        |                                  |  |
|------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|------------------------|----------------------------------|--|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b>        | <b>Drucksache Nr.<br/>M/16/4059-01</b> | <b>Termin<br/>30.10.2018</b> | <b>Umweltausschuss</b> |                                  |  |
| <b><u>Bericht / Mitteilung</u></b> |                                        |                              | <b>öffentlich</b>      |                                  |  |
| <b>Termin</b>                      | <b>Gremium</b>                         | <b>Vorlage<br/>zur*</b>      | <b>Ergebnis</b>        | <b>Beschluss-<br/>kontrolle*</b> |  |
| 30.10.2018                         | Umweltausschuss                        | K                            |                        |                                  |  |

## **Berichtsgegenstand**

Möglichkeiten von Abstellanlagen von Fahrrädern inklusive Lademöglichkeiten für E-Bikes in den innerstädtischen Bereichen und Förderung von Radabstellanlagen im Bereich großer Wohnanlagen

## **Sachdarstellung**

Entsprechend dem Antrag von SPD-Fraktion, Fraktion Die Grünen und der FDP im Rat gemäß § 2 der Geschäftsordnung vom 07.06.2018 im Umweltausschuss wird hiermit ein entsprechender Sachstandsbericht gegeben.

Neben dem bequemen und sicheren Abstellen von Fahrrädern an allen Zielpunkten des Radverkehrs - i. d. R. im öffentlichen Raum - sowie dem sicheren Abstellen von Fahrrädern an DB-Bahnhöfen/-Haltepunkten sowie an Haltestellen des ÖPNV (Bike&Ride), stellt das sichere und dauerhafte Unterstellen von Rädern in unmittelbarer Wohnungsnähe unter bestimmten siedlungsstrukturellen und baulichen Rahmenbedingungen eine besondere Herausforderung dar.

Ein schneller und leichter „Zugriff“ auf das eigene Rad stellt sicherlich eine wichtige Voraussetzung dar, dass Fahrräder im Alltag auch spontan und möglichst oft genutzt werden.

Innerstädtische verdichtete Quartiere mit Geschosswohnungsbau (z. B. Gründerzeitquartiere mit Blockrandbebauung; Zeilenbauten der 1950er und 1960er Jahre, ...) ermöglichen die schnelle und unkomplizierte Nutzung des Fahrrades oftmals nicht. Enge Hausein- bzw. -durchgänge, steile Treppen sowie das Gewicht der Räder erschweren die leichte, bequeme Nutzung des Fahrrades im Alltag. Pedelecs erreichen dabei ein Gewicht zwischen 20 und 25 kg.

Eine Möglichkeit darauf zu reagieren sind „Fahrradhäuschen“ bzw. „Fahrradgaragen“ im Quartier. Sie stellen Fahrradstellplätze in Bestandsquartieren dar, die in der Nähe der Wohnung im öffentlichen Raum platziert werden können. Es handelt sich oftmals um Sammelabstellanlagen mit 8 bis 12 Einstellmöglichkeiten.

|                                       |                   |                                   |     |
|---------------------------------------|-------------------|-----------------------------------|-----|
| <b>Bereichsleiter<br/>Bereich 5-1</b> |                   | <b>Dezernentin<br/>Dezernat 5</b> |     |
| <b>Mollerus<br/>08.10.2018</b>        |                   | <b>Lauxen<br/>10.10.2018</b>      |     |
| * Vorlage zur:                        | * Ergebnis :      | Beteiligung:                      |     |
| Kenntnisnahme (K)                     | Kenntnisnahme (K) | Personalrat                       | [ ] |
|                                       |                   | Gleichstellungsstelle             | [ ] |

|                             |                                        |                              |                        |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|------------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksache Nr.<br/>M/16/4059-01</b> | <b>Termin<br/>30.10.2018</b> | <b>Umweltausschuss</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|------------------------|

Sie stehen an geeigneten Standorten im öffentlichen Raum, die das Aufstellen vom Flächenbedarf her (Grundfläche + Bewegungsraum) ermöglichen. Geeignete Flächen im öffentlichen Raum sowie eine entsprechende Anzahl an tatsächlichen Nutzern/innen sind Voraussetzung. Und sie bedürfen nach einer entsprechenden Standortauswahl bzw. -festlegung einer Sondernutzungsgenehmigung von Seiten der Kommune.

Derartige Standorte sind in den Stadtteilen/Quartieren nicht wirklich planbar. Denn es bedarf immer wieder einer ausreichenden und dauerhaft interessierten Anzahl an Nutzern/innen für jedes einzelne „Fahrradhäuschen“

Solche „Fahrradhäuschen“ werden u. a. in Hamburg, Dortmund und wie zuletzt in den Medien berichtet wurde, in Essen angeboten.

Sie kosten zwischen 8.000,- und 10.000,- EURO je „Häuschen“ (Angaben aus Dortmund). In den „Fahrradhäuschen“ gibt es i. d. R. keine Lademöglichkeiten für E-Bikes. In der Nähe der Wohnung kann der Akku leicht mit in die Wohnung genommen und dort auch geladen werden. Ansonsten müsste ein Stromanschluss gelegt und zusätzlich finanziert werden.

Die Fahrradhäuschen werden von Dritten, i. d. R. von Organisationen (VCD, ADFC) bzw. Bürgern/innen „betrieben“.

In Dortmund und Essen organisiert dies jeweils der lokale ADFC; er gibt den „Betrieb“ dann aber an einzelne Verantwortliche vor Ort weiter.

### **Beispiel Dortmund**

Die Stadt Dortmund gewährt z. B. einen einmaligen Investitionszuschuss in Höhe von zuletzt 6.000,00 EURO je „Fahrradhäuschen“.

Wenn 10 Interessenten beisammen sind, stellt der ADFC Dortmund den Antrag auf Errichtung eines „Fahrradhäuschens“ bei der Stadt Dortmund, kauft das Haus und organisiert die Errichtung. Für belegte Häuser werden Wartelisten geführt.

Periodisch anfallende Kosten (Versicherung, Reinigung, Wartung/Reparaturen, ...) werden auf die Nutzer umgelegt. In Dortmund sind es 20,00 EURO/Jahr; hier muss sich jeder Nutzer einmalig mit 180,00 EURO an der Investition beteiligen.

In Dortmund gibt es aktuell 14 derartige Anlagen mit knapp 150 Einstellmöglichkeiten dieser Art stadtweit. Auf diesem Niveau stagniert die Entwicklung aber nun schon seit geraumer Zeit.

### **Beispiel Essen**

In Essen können sich Interessierte auf der Internetseite des ADFC Essen über ein Formular melden und ihr Interesse bekunden. Nur wenn eine ausreichende Zahl an Nutzern zusammen kommt, kann ein Projekt an einem Standort auch umgesetzt werden.

In Essen gibt es aktuell 2 dieser Anlagen in Rüttenscheid und Holsterhausen. Dieses Angebot soll noch ausgeweitet werden. Die Mittel stehen/standen im Rahmen „Grüne Hauptstadt Europas“ dafür zur Verfügung.

In Essen zahlen die Nutzer nach aktuellen Informationen je Radeinstellung 10,00 €/Monat und Nutzer.

|                             |                                        |                              |                        |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|------------------------|
| <b>Stadt<br/>Oberhausen</b> | <b>Drucksache Nr.<br/>M/16/4059-01</b> | <b>Termin<br/>30.10.2018</b> | <b>Umweltausschuss</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------|------------------------------|------------------------|

## Beispiel Oberhausen

Bereiche großer Wohnanlagen sind natürlich prädestiniert für ein solches Angebot. Die institutionellen Wohnungseigentümer, -vermieter haben natürlich andere Möglichkeiten Interessenbekundungen abzufragen, zu investieren und zu „vermieten“.

Eine Oberhausener Wohnungsgenossenschaft hat diesen Weg bereits beschritten und an 3 Standorten insgesamt 4 dieser „Fahrradhäuschen“ aufgestellt.

Vorausgegangen ist jeweils zunächst eine Abfrage bei den Mietern hinsichtlich des Interesses. Erst bei einer ausreichenden Zahl an Nutzern hat sie dann diese „Sammelabstellanlagen“ im Umfeld der Wohnungen aufgestellt. Vorteil dieser Wohnanlagen ist, dass geeignete Flächen i. d. R. auf eigener Fläche bereitgestellt werden können.

Es ist ein zusätzlicher Service für die Mieter, der mit einer überschaubaren monatlichen Miete entgolten wird. Das Angebot ist für den Vermieter selbst nicht wirtschaftlich; es erhöht aber die Wohnzufriedenheit der Mieter.

## Fazit

Um einen solchen Ansatz zu verfolgen bedarf es aber einer Reihe von Voraussetzungen:

- Zum einen bedürfen derartige Anlagen bei der Investition einer einmaligen finanziellen Unterstützung. Öffentliche Förderprogramme sehen diesen Fördertatbestand nicht vor. Derartige „Stellplätze“ sind privat zu finanzieren. Von kommunalen Zuschüssen kann jedoch ein entsprechender Impuls zur Realisierung derartiger Anlagen ausgehen.
- Es liegt eine Anregung seitens des BUND und des ADFC vor, ein solches „Fahrradparkhaus“ in der Innenstadt von Alt-Oberhausen zu bauen. Es soll versucht werden dies im Bereich der Gewerkschafts-/Düppelstraße als Pilotprojekt zu realisieren.
- Die Initiierung sowie das Bewirtschaften weiterer derartiger Anlagen kann aber von kommunaler Seite nicht geleistet werden. Es bedarf eines oder mehrerer privater „Kümmerer“, die diese Aufgabe längerfristig leisten wollen und können.

Um einen größeren Mengeneffekt in der Stadt zu erzielen, bedarf es aber einer Vielzahl derartiger Abstellmöglichkeiten.