



Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof Rostock

Auftraggeber



Hansestadt Rostock
Amt für Umweltschutz
*finanziert mit EU-Geldern
aus dem South Baltic
Programm im Rahmen
des Projekts „abc.
multimodal“*

Autoren | Planer



matrix architektur gmbh
radplan - nordost

Inhaltsverzeichnis

1.0	Projektbeteiligte	4
2.0	Aufgabenstellung	5
2.1	Anlass	5
2.2	Was ist eine Radstation	5
3.0	Analyse der Ausgangssituation	7
3.1	Entwicklung des Radverkehrs in Rostock	7
3.2	Hauptbahnhof als ÖPNV - Verknüpfungspunkt	7
3.3	Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV am Hauptbahnhof in Rostock	8
3.4	Standort	10
3.5	vorhandene Serviceangebote am Hauptbahnhof	12
4.0	Bedarfsanalyse	14
4.1	Belegung der Abstellanlagen	14
4.2	Zielgruppe Pendler	16
4.3	weitere Zielgruppen	22
4.4	Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern	25
4.5	Trend zum Radfahren	26
4.6	Zusammenfassung und Abschätzung des Bedarfs	28
5.0	Anforderungen Grundlagen Radstation Hauptbahnhof Rostock	31
5.1	Anforderungen Standort	31
5.2	Anforderungen an die Stellplätze	32
5.3	Verschluss-Systeme	33
6.0	Raumprogramm	34

7.0	Betreibermodelle	37
7.1	öffentliches Modell	37
7.2	privatwirtschaftliches Modell	40
7.3	gemeinnütziges Modell	41
7.4	Empfehlung Betreibermodell	43
8.0	mögliche Bauherren	44
9.0	Empfehlung für mögliche Finanzierung	46
9.1	Förderprogramm des Landes	46
9.2	Förderprogramm des Bundes	48
9.3	Förderprogramme der Europäischen Union	49
10.0	Zeit- und Umsetzungsplan	50
11.0	Vision	51
11.1	Entwursbeschreibung	51
11.2	Funktion	52
11.3	Denkmalpflege	52
11.4	Nachhaltigkeit	53
11.5	E-Bike Energiekonzept	54
11.6	Kosten	55
12.0	Zusammenfassung und Empfehlung	56
13.0	Anlagen	58
	Anlagen 1-4: Pläne 1:200	
	Anlage 5: Visualisierung A3	

1.0 Projektbeteiligte

Auftraggeber

Hansestadt Rostock
vertreten durch das
Amt für Umweltschutz
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

Ansprechpartner: Herr Steffen Nozon
Fon 0381 381 7328
steffen.nozon@rostock.de

Architekt

matrix architektur gmbh
Architekten BDA
Ludwigstrasse 17
18055 Rostock
Fon 0381-444 359-0
Fax 0381-444 359-5
post@matrix-architektur.de
www.matrix-architektur.de

Ansprechpartner: Herr Claus Sesselmann

Fachplanung Radverkehr

radplan - nordost
St-Georg Str. 60
18055 Rostock
Fon 0381 -6602301
thomas.moeller@radplan-nordost.de

Ansprechpartner: Herr Thomas Möller

Projektpartner

DB, RSAG, ADFC

2.0 Aufgabenstellung

2.1 Anlass

Die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln spielt insbesondere für Pendler eine immer größere Rolle. Das Angebot für das Fahrradparken am Hauptbahnhof wurde in den letzten Jahren sowohl durch die Hansestadt Rostock (Nordausgang), als auch durch die DB Station & Service (Südausgang) ständig dem Bedarf angepasst. Inzwischen sind jedoch die räumlichen Grenzen erreicht. Die öffentliche Sicherheit und Ordnung und das Ortsbild werden insbesondere auf der Nordseite zunehmend beeinträchtigt. 10 Fahrradmietboxen, welche die DB seit 2006 betreibt, waren schnell vermietet.

Mehrere Interessenten stehen heute auf der Warteliste für einen solchen Stellplatz. Sowohl die Hansestadt Rostock als auch die DB sehen die Notwendigkeit und das Potenzial, die Vorflächen und Raumkonzepte attraktiver zu gestalten, eine Radstation ist dabei eine attraktive Lösung für die vielen Pendler. Durch eine Machbarkeitsstudie sollen durch ein Planungsbüro, in Auswertung vorhandener Erfahrungen insbesondere aus NRW, erste Vorschläge für den Bau und Betrieb einer Radstation ausgearbeitet werden¹. Die Aufgabenstellung wurde in einer gemeinsamen Beratung mit Vertretern der Hansestadt Rostock, der DB Station & Service, der RSAG und der ADFC Regionalgruppe Rostock am 17.6.2011 abgestimmt.

2.2 Was ist eine Radstation

Eine Radstation ist die entscheidende Schnittstelle für das Umsteigen vom Auto auf das Rad in Verbindung mit der Bahn oder dem Bus. Gerade in einem Flächenland ist das Angebot einer Radstation ein wichtiges Entscheidungskriterium für Pendler, auf die tägliche Anfahrt mit dem eigenen PKW zu verzichten.

Eine Radstation ist mehr als ein Parkhaus für Fahrräder. Sie ist die ideale und zentrale Anlaufstelle für Pendler, Reisende, Touristen und Besucher einer Stadt.

Hier können Sie ihr eigenes Fahrrad sicher und witterungsgeschützt abstellen, schnell und fachgerecht reparieren lassen oder einfach nur warten und



Hauptbahnhof Rostock
Bestandsaufnahmen

Die Wortbildmarke „Radstation“ gehört dem ADFC NRW. Sie wird als Lizenz vergeben, wenn die Grundanforderungen einer Radstation erfüllt werden.

¹Hinweislink Radstationen in NRW:
<http://www.adfc-nrw.de/dienstleistungen-und-produkte/radstationen.html>

reinigen lassen. Besucher und Touristen können Fahrräder mieten, sich über Touren- und Ausflugsziele informieren oder ihre ökologische und emissionsfreie Stadtrundfahrt beginnen. Elektro-Ladestationen und die Ausleihe von Pedelecs wird an dem zentralen Ort der Stadt angeboten.

Die Vorteile für die Stadt sind:

Der Bahnhof ist eine wichtige Visitenkarte der Stadt. Die Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur bringt gerade für Städte mit einem bedeutenden Touristenanteil und als Universitätsstandort einen hohen Imagegewinn. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur wird auch oft mit einer familienfreundlichen Stadtkultur in Verbindung gebracht. Je mehr Menschen Rad fahren desto geringer ist die Lärm-, Stau- und Umweltbelastung.

Vorteile für die Bahn, den ÖPNV:

Das Bahnhofsumfeld wird attraktiver, das Serviceangebot erweitert. Mehr Menschen verzichten auf den privaten PKW und nutzen die Bahn oder den Bus. Die Radstation ist mit diesen Angeboten ein wichtiges Bindeglied im Mobilitätskonzept zwischen öffentlichem Personenverkehr und Individualverkehr. Kurze Wege vom Bahnhof zur Radstation ermöglichen ein direktes Umsteigen auf das Rad und umgekehrt in die Bahn.

Bundesweit steigt die Anzahl von Radstationen. Die meisten Radstationen sind in NRW entstanden. Das Land hat dazu ein landesweites Programm gestartet, bei dem für eine große Anzahl von Radstationen und Bahnhöfen die Bedingungen mit der Bahn und den Kommunen verhandelt wurden.



Radstationen bundesweit
Grafik: Fahrradstationen in NRW



Radhaus Erfurt



Radstation Ludwigsburg



Radstation Münster



Radstation Bremen

3.0 Analyse der Ausgangssituation

3.1 Entwicklung des Radverkehrs in Rostock

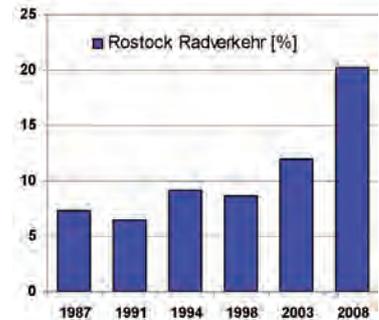
Der Radverkehr hat sich besonders in den letzten zehn Jahren in Rostock sehr positiv entwickelt. Der Radverkehrsanteil wird regelmäßig von der TU Dresden im Rahmen der SrV-Analyse (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) ermittelt. Er ist von 9% im Jahr 1998 auf 12% im Jahr 2003 und 20% im Jahr 2008 angestiegen. Diese starke Steigerung um über 100% in 10 Jahren und fast 70% allein im letzten 5-Jahres-Zeitraum zwischen den regelmäßigen Verkehrserhebungen ist einmalig unter den Großstädten in Deutschland. In ganz Deutschland ist im gleichen Zeitraum nur ein leichter Anstieg des Radverkehrsanteils von 9% auf 10% zu beobachten.

In Rostock ist die Steigerung des Radverkehrsanteiles auch in den Straßen erlebbar. Es sind deutlich mehr Radfahrende zu sehen. Auch bei ungünstiger Witterung wird Rad gefahren. Außerdem kann man beobachten, dass viele Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag für sich neu entdeckt haben und nutzen. Das Fahrrad hat in Rostock das Arme-Leute-Image abgelegt. Auf den Straßen sind zunehmend hochwertige Fahrräder unterwegs.

3.2 Hauptbahnhof als ÖPNV-Verknüpfungspunkt

Am Rostocker Hauptbahnhof beginnen und enden zahlreiche Linien des Regionalverkehrs. Richtung Schwerin/Hamburg, Stralsund/Sassnitz, Waren/Berlin fahren alle zwei Stunden Regionalexpresszüge. Nach Tessin, Wismar und Graal-Müritz fahren stündlich Regionalzüge, nach Güstrow und zum Seehafen stündlich S-Bahnen. Die S-Bahn nach Warnemünde fährt drei bis sechsmal pro Stunde ab.

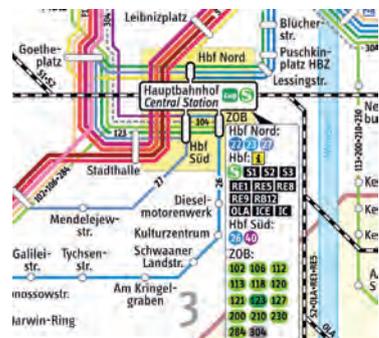
Die wichtigsten Regionalexpresslinien sind am Rostocker Hauptbahnhof so getaktet, dass immer zur ungeraden Stunde die Züge aus Hamburg und Stralsund ankommen und abfahren und ein Umsteigen zwischen diesen Linien ebenso möglich ist, wie zur Linie nach Tessin und Wismar. Dadurch ist um die ungerade Stunde herum, der Bahnhof besonders



Grafik: radplan nord - ost



Radverkehr in Rostock



Streckennetz Bereich Hbf Rostock

stark von Ein-, Aus- und Umsteigern frequentiert. Der Regionalexpress nach Berlin fährt um eine halbe Stunde versetzt ebenso wie der Regionalzug nach Graal-Müritz.

Im Fernverkehr gibt es eine Intercity-Linie von Stralsund nach Hamburg und weiter. Eine ICE-Verbindung nach Berlin und München fährt morgens um halb acht und kommt abends um halb neun an.

Die ersten Züge fahren morgens gegen 4 Uhr am Rostocker Hauptbahnhof ab, der letzte Zug kommt nachts um kurz nach 1 Uhr von Hamburg aus an. Es gibt daher weniger als drei Stunden in der Nacht ohne Ein- oder Aussteiger aus Zügen.

Seit der Fertigstellung des Tunnels 2003 ist der Hauptbahnhof auch voll in das Straßenbahnnetz integriert. Auf der Südseite befindet sich in kurzer Entfernung der Zentrale Omnibusbahnhof ZOB für den regionalen Busverkehr. Auf der Nordseite enden Buslinien aus den südöstlichen Stadtteilen.

3.3 Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV am Hauptbahnhof in Rostock

Die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn ist grundsätzlich in drei Formen möglich. Das Fahrrad dient entweder im Vortransport (Bike&Ride) oder im Nachtransport (Ride&Bike) als Verkehrsmittel, oder es wird in der Bahn mitgenommen, so dass es sowohl für den Weg zur Bahn als auch für den Weg von der Bahn zum Ziel genutzt werden kann. Am Rostocker Hauptbahnhof sind alle drei Formen möglich:

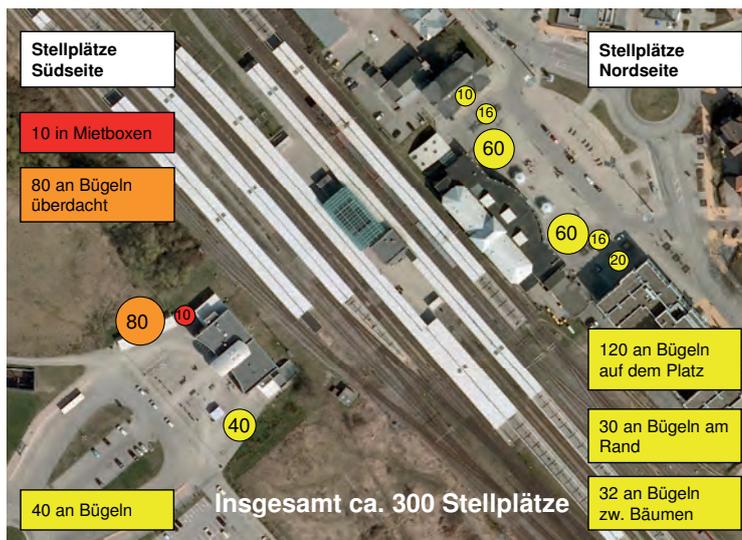
Bike&Ride

Das Fahrrad dient als Verkehrsmittel zum Bahnhof und wird dort abgestellt, um dann mit der Bahn weiterzufahren. Um Fahrräder abzustellen stehen am Hauptbahnhof derzeit ca. 150 Anlehnbügel für ca. 300 Fahrradstellplätze zur Verfügung.

Auf der Südseite befinden sich 80 Abstellplätze unter einer Überdachung, 40 weitere Stellplätze an Anlehnbügeln sind nicht überdacht. Dazu gibt es zehn Fahrradboxen, die fest vermietet sind. Die Fahr-

radabstellplätze sind alle gut einsehbar aber nicht bewacht.

Auf der Nordseite gibt es 60 Fahrradbügel in zwei Feldern (120 Stellplätze), jeweils rund 30 Fahrradbügel zwischen den Bäumen und vor den Nachbargebäuden am Bahnhofsvorplatz (61 Stellplätze).



Bestandsaufnahme Fahrradbügel
Grafik: radplan nord - ost

Ride&Bike

Umgekehrt kann auch ein Fahrrad am Zielort einer Reise zum Nachtransport dienen. Dazu kann dort ein privates Fahrrad langfristig abgestellt werden oder ein Fahrrad ausgeliehen werden. Für das Abstellen werden die gleichen Abstellanlagen genutzt wie für Bike&Ride. Für private Fahrräder besteht hier das erhöhte Risiko von Diebstahl oder Vandalismus, da sie in der Regel über Nacht, über ein Wochenende oder länger am Bahnhof verbleiben. Bei Pendlern wiederholt sich das Abstellen über längere Zeit immer wieder und ist daher auch für Kriminelle kalkulierbar. Das hohe Risiko ist ein wesentlicher Grund, warum viele Menschen ein minderwertiges Fahrrad als „Bahnhofsrad“ nutzen. Unabhängig von Kriminalität sind Fahrräder, die nicht witterungsgeschützt untergebracht sind, erhöhter Korrosion ausgesetzt.

Für Auswärtige, vorwiegend Touristen und Besucher gibt es außerdem ca. 30 Leihfahrräder, die im Fahrradladen „Radstation“ während der Öffnungszeiten

ausgeliehen werden können. Auf der Südseite befindet sich eine Station für 10 Call-a-Bike-Fahrräder, die registrierte Nutzer rund um die Uhr ausleihen können. In Rostock müssen diese Fahrräder zum gleichen Ort zurückgebracht werden.

Fahrradmitnahme

In allen Zügen, die am Rostocker Hauptbahnhof ankommen oder abfahren, außer dem ICE von/nach Berlin, können Fahrräder mitgenommen werden. In den ICs müssen Stellplätze reserviert werden, in den Regionalzügen ist eine Reservierung nicht möglich. Durch die nicht optimale aber unvermeidbare Vertikalerschließung ist die Fahrradmitnahme im Rostocker Hauptbahnhof nicht sehr attraktiv. Wer sein Fahrrad z.B. in der S-Bahn nach Warnemünde mitnehmen will, kann in Rostock Parkstraße einfacher einsteigen (nur eine Treppe/Aufzug vom Eingang), nach Wismar kann man ebenerdig am Haltepunkt Thierfelder Straße einsteigen.

3.4 Standort

Eine wichtige Ausgangsbedingung ist der Standort des Hauptbahnhofes selbst und der mögliche Standort für eine Radstation am Hauptbahnhof. Die Erreichbarkeit und die Entfernungen sind wesentlich für die Attraktivität des Angebotes.

Lage des Hauptbahnhofes

Der Hauptbahnhof liegt zwischen Steintorvorstadt und Südstadt und ist aus diesen Stadtteilen mit dem Fahrrad besonders schnell erreichbar. Die Bahntrasse bildet selbst eine starke Barriere im Stadtgefüge und auch im Radverkehrsnetz. Der Hauptbahnhof liegt zwischen zwei mit dem Fahrrad befahrbaren Quersungsmöglichkeiten unter der Bahn: Am Goetheplatz unterquert in ca. 450 m Entfernung der Südring zusammen mit der Straßenbahn die Bahnlinien nach Warnemünde und Bad Doberan. Der Weg von der Nordseite über den Goetheplatz zur Südseite beträgt insgesamt ca. 1,2 Kilometer und führt Radfahrer in dieser Richtung über mindestens drei Ampeln. Die



Lage Hauptbahnhof

zweite Querungsmöglichkeit ist der Fußgängertunnel Schwaaner Landstraße in ca. 700 m Entfernung. Durch den Hauptbahnhof kann man sein Fahrrad schieben, muss dabei jedoch zweimal den Fahrstuhl oder die Treppe nutzen, um unter den Gleisen hindurch zu kommen

Nordseite des Hauptbahnhofes

Auf der Nordseite des Hauptbahnhofes befindet sich das historische Bahnhofsgebäude, welches sich zur Innenstadt orientiert. Der Haupteingang auf der Nordseite ist für Radfahrer aus der Altstadt, der Steintorvorstadt, der KTV und den östlichen Stadtteilen am besten zu erreichen. Die Südstadt und angrenzende Ortsteile und Dörfer sind deutlich besser an den Südeingang angebunden, während die Nordseite für sie nur umständlich und mit Umwegen zu erreichen ist. Von den Stadtteilen im Westen kann man beide Eingänge etwa gleich gut nutzen.

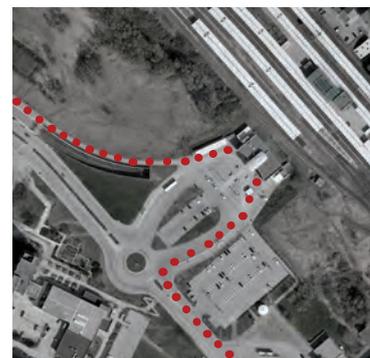
Die Zufahrt auf den Bahnhofsvorplatz ist derzeit legal nur auf der westlichen Seite gegenüber der Gerhard-Hauptmann-Straße möglich. Aus dieser Richtung kommt auch der meiste Verkehr (Goethestraße, Gerhard-Hauptmann-Straße und Rosa-Luxemburg-Straße). An der Herweghstraße ist die Einfahrt verboten. Dort befindet sich dagegen eine zweispurige Ausfahrt gegenüber der Freiligrathstraße. Die Fahrbahn vor dem Bahnhofseingang ist eine Einbahnstraße, so dass man nur von Nordwesten nach Südosten den Bahnhofsvorplatz befahren darf. In der umgekehrten Richtung muss man den Kreislauf am Konrad-Adenauer-Platz benutzen. Viele Radfahrer nutzen illegal die Gehwege von den Querungsstellen für Fußgänger am Kreislauf, um direkt auf den Platz zu gelangen.

Ehemaliges Eilgutgebäude

Das ehemalige Eilgutgebäude, das als Standort für die Radstation vorgesehen ist, liegt in der südlichen Ecke des Bahnhofsvorplatzes. An diesem Standort hat sich bereits das Fahrradgeschäft „Radstation“ etabliert. Der Standort liegt relativ nah am Haupteingang in ca. 40 m Entfernung. Die meisten vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind jedoch noch näher am Eingang. Die Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz befindet sich auf der entgegengesetzten Seite und von dort



Nordseite des Hauptbahnhofes



Südseite des Hauptbahnhofes



ehm. Eilgutgebäude

kommen auch die meisten Radfahrer. Die Zufahrt zum Eilgutgebäude erfolgt über eine Umfahrt, die im Einbahnverkehr funktioniert und direkt auf die Lücke zwischen Eilgutgebäude und Bahnhofshauptgebäude zuführt. Die Ausfahrt ist in anderer Richtung vor dem Gebäude des Intercity-Hotels. Die Ein- und Ausfahrt ist oft durch Lieferfahrzeuge oder Fahrzeuge der Polizei eingengt. Auch durch eine Baumreihe davor ist das bestehende Gebäude vom Platz aus kaum wahrnehmbar.

Von den ersten Bahnsteigen (Gleis 1-4) aus ist das Eilgutgebäude sehr gut sichtbar. Aus den Zügen kann man das Gebäude beim Einfahren in diese Gleise ebenfalls gut erkennen.

3.5 Vorhandene Serviceangebote am Hauptbahnhof

Das Serviceangebot im und am Bahnhof ist vielfältig und beschränkt sich nicht nur auf Verkehrs- bzw. Mobilitätsdienstleistungen durch die Verkehrsunternehmen. Neben den Angeboten, die zu den Kernelementen einer Radstation gehören, sollen auch andere Serviceangebote kurz aufgezählt werden, um die Ausgangssituation zu beschreiben.

Angebote rund um das Fahrrad

Folgende Angebote, die zu den Kernelementen einer Radstation zählen, sind bereits ansatzweise am Hauptbahnhof vorhanden:

- Bewachtes Fahrradparken: 10 vermietete Fahrradboxen, Einzelunterbringung im Fahrradladen „Radstation“
- Fahrradverleih: 30 Leihräder im Fahrradladen „Radstation“, 10 Call-a-Bike-Räder
- Fahrradservice: Wartung, Reparatur und Verkauf im Fahrradladen „Radstation“
- Information: Fahrradkarten in Buchläden und im Fahrradladen, Fachinformation im Fahrradladen, Fahrplaninformation im Reisezentrum und an DB Information



vorhandene Radstation im ehm. Eilgutgebäude

Weitere Serviceangebote

- Fahrkartenverkauf und Reiseinformation im Reisezentrum, im RSAG-Servicezentrum, an Automaten und an DB Information
- Bäckerfilialen mit Café, Blumenläden, Buchläden, Lebensmittelläden und verschiedene Imbisse im Bahnhof und am Bahnhofsvorplatz (Geschäfte sonntags geöffnet)
- Schließfächer und Toiletten



Vorplatz Hauptbahnhof

4.0 Bedarfsanalyse

Die Bedarfsermittlung für eine Radstation muss viele Faktoren berücksichtigen. Vergleichswerte zur Stellplatzkapazität aus anderen Städten helfen nur sehr bedingt bei einer Abschätzung des Bedarfs. Die Einwohnerzahl der Stadt sagt nur sehr wenig darüber aus, welchen Bedarf es für eine Radstation gibt. Wichtig ist die Zahl und Art der Pendler aber auch die Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur und der anderen Verkehrsmittel in der Stadt. Die Belegung der bestehenden Abstellanlagen gibt ebenfalls wichtige Anhaltspunkte für den Bedarf.

4.1 Belegung der Abstellanlagen

Die bestehenden Abstellanlagen waren bei einer Zählung im Juni vor Ferienbeginn im Durchschnitt zu 100% belegt. Es gibt allerdings deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Standorten.

Die Anlehnbügel auf der Westseite des Bahnhofsvorplatzes sind am stärksten frequentiert und fast immer vollständig belegt. An vielen Anlehnbügeln werden dort mehr als zwei Fahrräder abgestellt. Außerdem werden im westlichen Bereich am meisten Fahrräder wild abgestellt und an Baumschutzpfosten, Masten oder die Station für Koffer-Kulis angeschlossen.

Auf der Ostseite sind meistens noch einzelne Plätze frei. Trotzdem werden auch dort schon Fahrräder besonders an die Baumschutzpfosten angeschlossen.

Die unterschiedliche Auslastung der Abstellanlagen auf der Nordseite zeigt deutlich, wie groß der Einfluss des Standortes ist. Die Abstellanlagen auf der Westseite liegen zwischen Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz und Bahnhofseingang. Solange dort noch ein freier Platz einfach zu finden ist, wird sie der Abstellanlage im Osten bevorzugt, obwohl deren Nutzung nur einen sehr geringfügigen Umweg bedeutet. Durch die insgesamt stärkere Frequentierung des westlichen

Bahnhofsvorplatzes wird hier allerdings auch die soziale Sicherheit höher und damit das Risiko von Vandalismus und Diebstahl geringer eingeschätzt.

Auf der Südseite wird die überdachte Abstellanlage sehr gut angenommen. Dort sind oft alle Plätze belegt. An einigen Bügeln sind mehr als zwei Fahrräder angeschlossen und einzelne Fahrräder werden auch an diesem Standort wild abgestellt. Die nicht überdachten Fahrradbügel auf der Südseite sind dagegen nur relativ schwach ausgelastet. Viele Bügel sind frei oder nur mit einem Fahrrad besetzt. Die 10 Fahrradboxen sind vermietet für einen Preis von 120 EUR pro Jahr. Es gibt eine Warteliste mit ca. 5 Personen. Nach Auskunft von DB Station&Service gibt es deutlich mehr Anfragen, von Leuten, die sich wegen der geringen Aussicht gar nicht erst auf die Warteliste setzen lassen. Die Bahn geht auf Grund der Nachfragen davon aus, dass sich 25 Fahrradboxen problemlos vermieten lassen würden.



Fahrradboxen

Das differenzierte Angebot an Abstellanlagen auf der Südseite des Bahnhofs und deren Belegung zeigen sehr gut die deutliche Präferenz der Radfahrer für witterungsgeschützte Abstellanlagen. Die Mieter und Interessenten der Fahrradboxen wünschen darüber hinaus eine vandalismus- und diebstahlsichere Unterbringung, für die sie auch bereit sind zu zahlen. Diese Radfahrer sind potentielle Nutzer einer Radstation, wobei zu klären wäre, ob sie auch bereit wären, eine Radstation auf der anderen Bahnhofsseite zu nutzen.

Im Vergleich von Nord- und Südseite zeigt sich, dass der Nachfragedruck auf der Nordseite höher ist. Obwohl auf der Nordseite bereits 60% der Fahrradbügel aufgestellt sind und diese ohne Überdachung nicht besonders attraktiv sind, standen dort bei der Zählung 62,5% der Fahrräder. Auf der Nordseite liegt die Auslastung der Fahrradständer über 100%, während sie auf der Südseite knapp unter 100% liegt.

Wenn man die unterschiedliche Qualität und Attraktivität des Angebotes an Abstellanlagen berücksichtigt, kann man vermuten, dass der Bedarf an Abstellplätzen sich zu etwa zwei Drittel auf die Nordseite bezieht und ein Drittel auf die Südseite.

Um das Potential für eine Radstation aus der Belegung der bestehenden Fahrradständer abzuleiten, muss auch die Qualität der Räder in Betracht gezogen werden.

Schrotträder, die offensichtlich nicht mehr funktionsfähig sind, werden nach einer Frist regelmäßig entfernt. Sehr viele am Bahnhof abgestellte Fahrräder sind zwar augenscheinlich fahrbereit und werden daher nicht entfernt, sind aber in einem eher schlechten Zustand. Es ist nicht klar, ob einige dieser Fahrräder bereits aufgegeben wurden.

Momentan werden am Bahnhof nur sehr wenig hochwertige Fahrräder abgestellt. Dies ist sicher auf die berechtigte Angst vor Diebstahl und Vandalismus und den fehlenden Witterungsschutz zurückzuführen. Angebote, die diese Nachteile minimieren, werden sehr gerne angenommen. Man kann dies als Indiz für den Bedarf einer Radstation interpretieren und annehmen, dass das Angebot einer Radstation vorhandene und potentielle Bahnkunden mit hochwertigen Fahrrädern ansprechen wird und ihnen ermöglicht, ihr gutes Fahrrad für den Weg zum Bahnhof zu nutzen.

4.2 Zielgruppe Pendler

Hauptzielgruppe für das bewachte Fahrradparken und die Serviceeinrichtungen an einer Radstation sind Pendler. Sie können ihr Fahrrad dort sicher unterbringen und bei Bedarf in der Zeit ihrer Abwesenheit warten oder reparieren lassen. Pendler sind die am besten berechenbarste Zielgruppe, die zugleich eine Fahrradstation am regelmäßigsten nutzt. Bei den Pendlern gibt es das höchste Potential, durch ein Umsteigen auf die Kombination Bahn und Fahrrad die



abgestellte Fahrräder
am Hauptbahnhof

Autofahrten zu reduzieren.

Man muss unterscheiden zwischen Ein- und Auspendlern sowie zwischen Tages- und Wochenpendlern. Zu den Arbeitspendlern kommen die Ausbildungspendler, vor allem Studierende. Das Pendlergeschehen in Rostock und Umgebung ist geprägt durch die Dominanz der Hansestadt Rostock als Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsort in der Region. Anders als in anderen Städten mit Radstationen gibt es keine großen Städte mit bedeutendem Arbeitsplatz- oder Ausbildungsangebot in der Nähe.

Für die Bedarfsanalyse der Radstation sind von den Pendlern diejenigen interessant, die potentiell mit der Bahn fahren könnten oder dies bereits tun und damit den Hauptbahnhof als Ein- und Ausstiegspunkt nutzen. Voraussetzung für das Pendeln mit der Bahn ist eine Anbindung des Herkunfts- oder Zielortes an die Bahnlinien von und nach Rostock.

Die wichtigsten Städte, die mit der Bahn vom Rostocker Hauptbahnhof in maximal einer Stunde und teilweise mit Zeitvorteil gegenüber dem Auto zu erreichen sind, Schwerin, Stralsund, Güstrow und Bad Doberan. Dazu kommen weitere kleinere Städte und Gemeinden im näheren Umkreis, die direkt an einer Bahnlinie liegen und über eine größere Einwohnerzahl oder Arbeitsplatzangebot verfügen (Bentwisch, Brodersdorf, Dummerstorf, Graal-Müritz, Kavelstorf, Papendorf, Roggentin, Rövershagen und Schwaan). Andere Gemeinden in der Nachbarschaft von Rostock mit größerem Arbeitsplatzangebot und höheren Einwohnerzahlen sind meist schlechter mit der Bahn erreichbar bzw. die Bahnhaltstellen sind in den Orten schlechter angebunden.

Zum Pendlergeschehen in Rostock gibt es eine Untersuchung der WIMES von 2008 mit Zahlen von 2006, die sich auf die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer beziehen. Zu diesen Zahlen sind noch einmal ca. 25% Nicht-SV-Beschäftigte sowie

Studierende hinzuzählen. Unter den SV-Beschäftigten gab es danach im Jahr 2006 ca. 17.000 Auspendler und ca. 28.500 Einpendler. Es wird davon ausgegangen, dass diese Zahlen von der Größenordnung her weiterhin Bestand haben. Die in der Untersuchung festgestellten Abweichungen zu den vier Vorjahren betragen nicht mehr als 10%.

Die Studierenden werden bei der Abschätzung der Umsteigerzahlen vernachlässigt, da sie zum einen über ein Semesterticket verfügen und damit ohne weitere Kosten den ÖPNV zum Bahnhof nutzen können, zum anderen verfügen sie weniger über hochwertige Fahrräder als Berufspendler.

Einpendler

Die Zahl der Einpendler ist deutlich größer als die der Auspendler. Zu unterscheiden sind Tages- und Wocheneinpendler. Über 90% der Einpendler kommen aus Mecklenburg-Vorpommern und der größte Teil davon aus der näheren Umgebung. Es wird angenommen, dass die meisten Pendler aus Mecklenburg-Vorpommern Tageseinpendler sind, während die Pendler mit Wohnsitz in anderen Bundesländern überwiegend Wocheneinpendler sind, die in der Woche in Rostock wohnen und arbeiten und am Wochenende nach Hause pendeln. Für alle Einpendler gilt, dass ihnen ein Fahrrad, das sie in einer Radstation in Rostock stationieren, um es für den Nachtransport zu nutzen, am Heimatort nicht mehr zur Verfügung steht. Sie benötigen daher ein Zweirad.

Von den Einpendlern kommt ein sehr großer Anteil aus den Gemeinden am Stadtrand von Rostock. Diese haben nur in wenigen Fällen einen Bahnhaltepunkt, der dann oft nicht sehr zentral liegt und/oder über keine gute Busanbindung verfügt. Das Einpendeln mit der Bahn ist daher aus diesen Gemeinden relativ schwierig und gerade ein Pendeln über den Hauptbahnhof bringt selten einen Zeitvorteil gegenüber der Nutzung des Pkw's. Das Umsteigepotential auf die

Kombination Bahn und Fahrrad über den Hauptbahnhof wird entsprechend gering eingeschätzt.

Aus den größeren Städten mit guter Bahnanbindung an Rostock pendeln ebenfalls eine erhebliche Anzahl an Personen nach Rostock ein. Da der Weg zum Bahnhof in diesen Städten entweder kurz ist oder durch den ÖPNV unterstützt wird, besteht hier ein deutlich größeres Umsteigepotential auf die Bahn. Da die Bahnpendler in Rostock auf ein sehr gut ausgebautes, dichtes ÖPNV-Netz treffen, wird das Potential dieser Gruppe zur Nutzung der Radstation dennoch als begrenzt eingeschätzt. Besonders für den Bereich des Verkehrsverbundes Warnow ist das Umsteigepotential auf das Fahrrad gering einzuschätzen, weil die VVW-Monatskarten den ÖPNV-Anschluss im Zentrum der Stadt Rostock bereits enthalten.

Nur wenn die Arbeitsorte in Rostock weit von den ÖPNV-Linien entfernt liegen und vom Bahnhof mit dem Fahrrad besser zu erreichen sind, ist die Nutzung des Fahrrades für den Nachtransport attraktiv. Für diejenigen, die das Fahrrad im Nachtransport beim Pendeln nutzen und es über Nacht und am Wochenende am Hauptbahnhof abstellen, ist eine sichere Unterbringung dafür besonders wichtig.

Wocheneinpendler

Einpendler aus anderen Bundesländern können aufgrund der langen Distanzen nicht täglich pendeln. Daher wird davon ausgegangen, dass sie in der Regel zum Wochenbeginn nach Rostock fahren und zum Wochenende an ihren Heimatort zurückfahren. Auf längeren Distanzen bringt die Bahn Zeit-, Komfort- und Kostenvorteile gegenüber dem Auto, abhängig von der Strecke und der Bahnanbindung des Heimatortes. Deswegen wird das Potential zum Umstieg auf die Bahn in diesem Bereich relativ hoch eingeschätzt.

Die Kombination der Bahnreise mit dem Fahrrad ist dagegen für Wochenpendler eher problematisch, da sie mit Gepäck unterwegs sind, das nicht so leicht mit dem Fahrrad transportiert werden kann. Außerdem

ist die Nutzung des ÖPNV am Zielort bei Fernreisenden mit Bahncard durch das City-Ticket bereits im Fahrpreis enthalten.

Auspendler

Die Zahl der Auspendler ist deutlich geringer als die Zahl der Einpendler. Fast ein Drittel der Auspendler arbeiten in anderen Bundesländern und sind daher als Wochenpendler einzustufen. Das Potential der Auspendler zur Nutzung einer Radstation kann anhand der Einwohnerzahlen eingegrenzt werden. In einem Umkreis von ca. 2,5 km leben etwa 60.000 Einwohner, in einem Umkreis von 5 km insgesamt ca. 120.000 Einwohner. Strecken bis zu einer Entfernung von 2,5 Kilometern sind sehr leicht mit dem Fahrrad zurückzulegen. Ab 5 Kilometern geht der Zeitvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern meist verloren, bzw. für viele ist eine weitere Strecke zu anstrengend.

Tagesauspendler

Für die Tagesauspendler ist das Umstiegspotential auf die Bahn ähnlich differenziert zu sehen wie für die Einpendler. Das größte Potential gibt es für die Städte Schwerin, Stralsund, Güstrow und Bad Doberan, wo man mit dem ÖPNV oder zu Fuß sehr viele Ziele schnell erreicht. In den kleineren Orten mit Bahnhaltepunkt und großen Gewerbegebieten mit entsprechend hoher Anzahl von Arbeitsplätzen (z.B. Bentwisch, Roggentin) ist der Weg von dem Bahnhaltepunkt zum Arbeitsort weiter und kaum durch ÖPNV abgedeckt. Hier ist das Umsteigepotential ohne ein besseres Angebot im Nachtransport relativ gering. Auch bedeutet der Hauptbahnhof für viele Pendler aus Rostock in die angrenzenden Gemeinden einen Umweg.

Das Potential für die Kombination mit dem Rad im Vortransport über eine Radstation am Hauptbahnhof ist für Ziele außerhalb des VVW-Gebiets höher einzuschätzen, da die Nutzung des Rostocker Nahverkehrs für Bahnkunden zusätzliche Kosten verursacht.

<i>Herkunfts-/Zielgebiet</i>	<i>Einpendler nach Rostock</i>	<i>Auspendler aus Rostock</i>
Gesamt	28.525	17.113
andere Bundesländer	2.669	5.617
Mecklenburg-Vorpommern	25.856	11.496
Mecklenburg-Vorpommern	25.856	11.496
Schwerin	389	995
Stralsund	389	250
andere kreisfreie Städte	764	606
LK Bad Doberan	16.454	7.369
LK Güstrow	2.915	1.038
andere Landkreise	4.945	1.238

LK Bad Doberan	16.454	7.369
Bad Doberan, Stadt	949	673
Graal-Müritz	331	257
Roggentin	723	658
Bentwisch	658	851
Broderstorf	748	281
Dummerstorf	392	342
Schwaan, Stadt	524	133
Papendorf	580	105
Kavelstorf	240	273
Rövershagen	395	139
andere Gemeinden	10.914	3.657

LK Güstrow	2.915	1.038
Güstrow, Stadt	846	379
Laage, Stadt	297	252

Tabelle Pendlerzahlen
Quelle: WIMES Studie
vom Januar 2008

Wochenauspendler

Wochenauspendler sind nur am Wochenende in Rostock. Sie kommen in der Regel am Freitagabend an und müssen am Sonntagnachmittag bereits wieder abfahren. Genau wie bei den Wocheneinpendler wird das Potenzial für die Nutzung der Bahn als hoch angesehen. Die Nutzung des Fahrrades für den Weg zum Hauptbahnhof ist wegen des zu transportierenden Gepäcks und der kostenlosen

ÖPNV-Nutzung beim City-Ticket nur eingeschränkt attraktiv. Wochenauspendler, die das Fahrrad für den Weg zum Hauptbahnhof nutzen, lassen dieses von allen Pendlergruppen jedoch am längsten am Bahnhof stehen und setzen es daher ohne eine Radstation am stärksten der Vandalismus- und Diebstahlgefahr sowie der Witterung aus.

Tagesein- und -auspendler können in einer Radstation aufgrund des zeitlichen Versatzes der Nutzung den gleichen Stellplatz teilweise doppelt besetzen. Das gleiche gilt für Wochenein- und auspendler. Im Optimalfall verschneidet sich der Stellplatzbedarf der jeweils kleineren Gruppe zu 100% mit der größeren Gruppe.

4.3 weitere Zielgruppen

Touristen und Besucher

Für Touristen und Besucher ist das Ausleihen eines Fahrrades am Bahnhof das besonders interessante Service-Angebot der Radstation. Hier können Sie das Leihfahrrad direkt bei ihrer Ankunft mitnehmen und bei der Rückfahrt wieder abgeben. Auch unabhängig von der Anreise ist der Hauptbahnhof für das Ausleihen ein optimaler Standort, da er sehr gut mit dem ÖPNV zu erreichen ist. Entsprechend bietet in der Innenstadt bisher auch nur der am Hauptbahnhof bestehende Radhändler „Radstation“ einen Fahrradverleih an.

Für große Gruppen ist das bestehende Angebot aufgrund der räumlichen Enge noch nicht ausreichend. Bisher sind in der Rostocker Innenstadt geführte Stadtbesichtigungen mit dem Fahrrad für Gruppen noch sehr wenig nachgefragt. In Anbetracht des Booms entsprechender Angebote in Europäischen Metropolen wie z.B. Berlin oder Barcelona könnte sich hier jedoch auch für Rostock ein Bedarf entwickeln, der mit einem Angebot an Leihfahrrädern und ggf. auch Tourenführern in der Radstation abzudecken wäre.

Für Gruppen von Kreuzfahrtgästen wäre die Radstation am Hauptbahnhof ein guter Ausgangspunkt für Radtouren durch die Rostocker Innenstadt.

Auch das Informationsangebot an der Radstation ist für Touristen besonders wichtig. Sie benötigen einen Stadtplan oder Karten zur Orientierung beim Radfahren.

Für Fahrradtouristen, die mit dem eigenen Fahrrad und Gepäck unterwegs sind, ist eine Radstation wichtig, um Informationen zu erhalten und durch die Möglichkeit, Reparaturen vor Ort vornehmen zu lassen. Auch um die Stadt ohne Gepäck zu entdecken, ist der Hauptbahnhof bzw. eine Radstation ein wichtiger Anlaufpunkt für Fahrradtouristen. Sie können ihr Gepäck im Schließfach lassen und die Stadt unbeschwert mit dem Rad erkunden. Wenn man das Fahrrad als Ganzes, mit Gepäck zusammen, in der Radstation abgeben kann und sicher weiß, ist von dort aus auch eine Besichtigung der Stadt zu Fuß oder mit dem ÖPNV möglich. Besonders wer seine Weiterreise mit der Bahn plant, kann so die Stadt ohne Sorge um Fahrrad und Gepäck erkunden.

Freizeitverkehr

Aufgrund der vielen verschiedenen Motive und Ziele lassen sich über den Freizeitverkehr wenig Aussagen treffen. Der Freizeitverkehr zu regelmäßigen Freizeitaktivitäten wird nach ähnlichem Muster verlaufen wie das tägliche Ein- und Auspendeln zur Arbeit oder zur Ausbildung und den Bedarf für bewachtes Fahrradparken und ggf. den Reparaturservice in der Radstation erhöhen. Freizeitverkehr findet zu anderen Zeiten als Berufsverkehr statt und erfordert die Zugänglichkeit der bewachten Stellplätze besonders auch abends und am Wochenende.

Urlaubsreisende

Wer mit der Bahn in den Urlaub fährt, hat in der Regel etwas mehr Gepäck. Da sich dieses mit dem Fahrrad nur schwer transportieren lässt, wird das Nutzerpo-

tential für eine Radstation aus dieser Gruppe eher als gering angesehen.

Geschäftsreisende

Geschäftsreisende z.B. nach Berlin, Schwerin oder Hamburg mit wenig Gepäck kommen als Kunden für das bewachte Fahrradparken in der Radstation ebenso in Frage wie Pendler. Es wird davon ausgegangen, dass ihre Zahl gegenüber den Pendlern nicht so sehr ins Gewicht fällt. Bei weiteren Tagesreisen fahren Geschäftsreisende besonders früh mit der Bahn ab und/oder kommen besonders spät wieder zurück. Für diese Zielgruppe ist die Zugänglichkeit der Stellplätze in der Radstation über die gesamte Betriebszeit des Bahnhofes wichtig.

Schüler und Auszubildende

Schüler und Auszubildende verhalten sich ähnlich wie Tagesein- und Auspendler. Wegen der getrennten Schulträgerschaft der Hansestadt Rostock und des Landkreises ist die Bedeutung des Hauptbahnhofes zum Ein- und Aussteigen für Schüler begrenzt. Privatschulen und Berufsschulen mit größerer Ausstrahlung und Einzugsbereich sorgen allerdings für weitere Anreisewege und einen möglichen Bedarf. Die Kombination von Bahn und Fahrrad ermöglicht den Schülern eine eigenständige Mobilität. Mit einem Schülerticket ist das Umsteigen in Straßenbahn oder Bus jedoch nicht mit weiteren Kosten verbunden und daher attraktiver als die Nutzung der Radstation und eines beim Einpendeln notwendigen Zweitfahrrades. Die Fahrradmitnahme kann als Zusatznutzen käuflich erworben werden (Schülerticket + Bike).

Einwohner

Die Radstation ist mit ihrem Service-Angebot für Einwohner auch ohne die Verknüpfung mit der Bahn attraktiv. Der Reparatur- und Wartungsservice ist, genauso wie schon beim bestehenden Fahrradhändler, für die Einwohner im Bereich der Innenstadt ein wichtiges Dienstleistungsangebot, das auch unab-

hängig vom Bahnhof genutzt wird.

Denkbar ist auch, dass das bewachte Fahrradparken zur Unterbringung von hochwertigen Fahrrädern attraktiv wird, unabhängig von einer Nutzung des Bahnhofes. Fahrraddiebstahl und Vandalismus tritt nicht nur am Bahnhof auf, sondern auch in Mehrfamilienhäusern, Wohnheimen oder beim Abstellen vor dem Haus. Wenn die Radstation einen guten Ruf als sichere Alternative bekommt und die Mietkosten überschaubar sind, könnte die Radstation zur externen Garage für das wertvolle Fahrrad werden.

4.4 Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern

Der Bedarf für eine Radstation hängt auch stark von der Attraktivität anderer Verkehrsträger ab. Die Kombination aus Fahrrad und Bahn verbindet die Vorteile des individuellen Verkehrsmittels Fahrrad mit den Vorteilen des schnellen und weitreichenden Verkehrsmittel Bahn. Mit der Kombination kann man fast alle Orte miteinander verbinden. Es entfällt die Parkplatzsuche am Zielort. Dafür ist das gesicherte Abstellen des Fahrrades am Ziel- oder Quellort eine zusätzliche Nutzungsbarriere für das Radfahren. In der Innenstadt ist eine barrierefreie, witterungsgeschützte und sichere Unterbringung sowohl an den Wohnhäusern als auch an den Zielorten nicht die Regel.

Zufußgehen

Das Zufußgehen ist die unkomplizierteste individuelle Fortbewegungsart. Je nach Bedingungen zum Fahrradabstellen am Bahnhof bzw. Wohnung oder Arbeitsort als Ziel- bzw. Quellort ist das Fahrrad erst ab ca. 500 m Entfernung eine effiziente Alternative zum Zufußgehen.

ÖPNV

Der Hauptbahnhof ist am besten mit dem ÖPNV zu erreichen. Ein Zeitvorteil für das Fahrrad ergibt sich

nur, wenn Ziel oder Quelle zu weit abseits von Bus-, Straßenbahn- oder S-Bahnlinien liegen, um sie zu Fuß zu erreichen, oder Umsteigezeiten ungünstig sind. Auch von den Kosten ist das Fahrrad nur dann im Vorteil, wenn der ÖPNV-Anschluss in der Stadt nicht durch VVW-Monatskarte oder City-Ticket im Preis für die Bahnfahrkarte eingeschlossen ist.

Pkw-Nutzung

Mit dem Auto kann man fast alle Orte erreichen. Gerade zur Erschließung der Fläche bietet das Auto deutliche Zeitvorteile. Auch für Wege, die vom Umland in Stadteile außerhalb der Innenstadt oder umgekehrt führen, ist das Auto eine schnellere Alternative. In der Innenstadt ist das Auto dagegen für den Nutzer weniger von Vorteil. Die Schwierigkeit einen Parkplatz zu finden bzw. die Kosten dafür sind ein wesentlicher Nachteil. Die höheren Kosten der Pkw-Nutzung werden meistens akzeptiert, so lange das Auto verfügbar ist, da es auch ohne Nutzung Kosten verursacht.

Park&Ride

Die Kombination von Bahn und Auto kommt im Bereich des Hauptbahnhofes wegen des hohen Flächenbedarfs nur begrenzt in Frage. Der Hauptbahnhof ist außerdem mit dem Fahrrad meist genauso gut erreichbar wie mit dem Pkw. Daher ist hier auch ein Umsteigen auf das Fahrrad besonders attraktiv.

4.5 Trend zum Radfahren

Mehrere Trends zum Radfahren, die sich in den letzten Jahren verstärkt bemerkbar machen, erhöhen den Bedarf für eine Radstation.

Pedelecs

Auf dem Vormarsch sind in den letzten Jahren Fahrräder mit elektrischer Antriebsunterstützung. Diese Pedelecs ermöglichen die Überwindung längerer Distanzen ohne größere körperliche Anstrengung.

Damit vergrößern sich auch der Aktionsradius zum Pendeln und der Einzugsbereich von entsprechend ausgestatteten Radstationen. Neben der sicheren Unterbringung der teuren Gefährte sollte eine Radstation für Pedelecs auch Auflademöglichkeiten bieten. Dazu werden zusätzlich Schließfächer mit Stromanschluss benötigt, in denen bei Bedarf ein Akku aufgeladen werden kann, während das Pedelec in der normalen Abstellanlage steht.

Zukunftstrend „Bike-Mania“

Der Autor Mattias Horx bezeichnet im Trend-Report 2008 das Fahrrad als ersten evolutionären Gewinner des Klimawandels. Unter dem Titel Bike-Mania heißt es dazu: »Das Fahrrad liegt in der Schnittmenge von gleich vier Trends: erstens die Nachfrage nach umweltfreundlichen Verkehrslösungen. Zweitens der Gesundheitstrend. Drittens der »Holy Tech«-Trend: Neue, elegante Design-Lösungen machen Fahrräder ästhetisch und technisch anspruchsvoll. Und viertens: Convenience 2.0. In der verdichteten Großstadt sind Fahrräder, wenn sie gut gewartet sind und ihre Verfügbarkeit garantiert ist, einfach praktisch.«

Glaubt man dem Zukunftsforscher, wird das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Stadt also noch deutlich an Bedeutung gewinnen.

Trend zu hochwertigen Fahrrädern

Auch in Rostock lässt sich in jüngster Zeit ein Trend zu hochwertigen und auch stylischen Fahrrädern beobachten. Es ist chic, sich auf und mit dem Fahrrad zu präsentieren. Dabei war der Trend zu Retro-Fahrrädern, der von einigen Herstellern forciert wurde, als erstes zu erkennen. Fahrräder in einem Design, das an die 1950-er bis 1960-er Jahre erinnert, mit moderner Ausstattung, sind zunehmend auf den Straßen zu sehen.

Für die Bedarfsabschätzung der Radstation ist daran wichtig, dass wieder mehr hochwertige Fahrräder gefahren werden, die entsprechend sicher untergebracht werden müssen. Auch für die Reparatur und

Wartung der Fahrräder ergeben sich beim Trend zum High-Tech-Produkt größere Anforderungen.

4.6 Zusammenfassung zur Abschätzung des Bedarfes

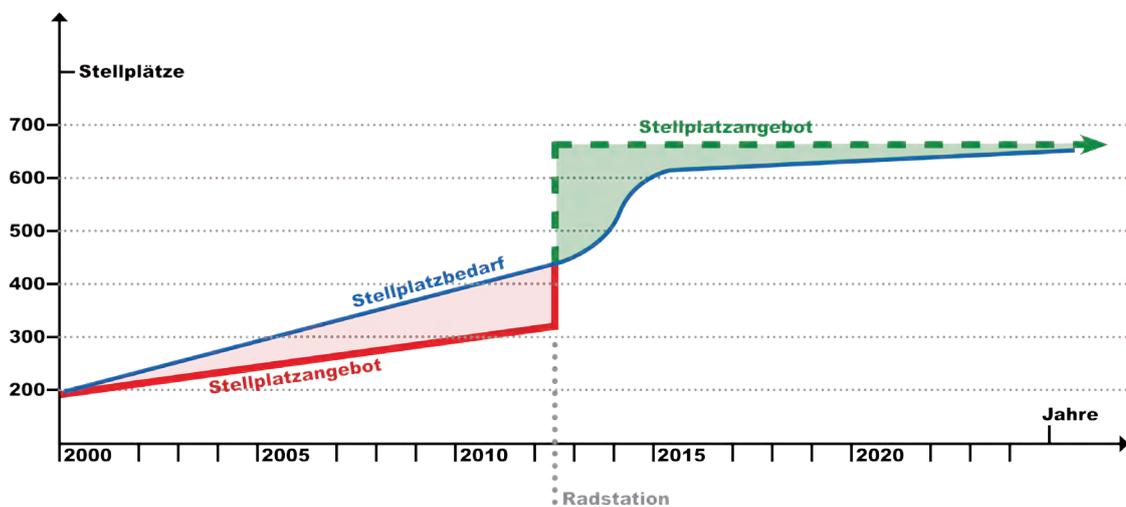
Stellplatzanzahl

Für die Ermittlung der Stellplatzanzahl von Radstationen gibt es keine Richtwerte. Die Anzahl der Stellplätze wird daher vereinfacht aus einer Einschätzung des Umsteigepotentials von Pendlern abgeleitet. Dazu wird ein Potential für die Nutzung der Bahn von 10 bis 40 Prozent je nach Ziel- bzw. Herkunftsort und dessen Bahnanbindung angenommen. Für die Nutzung des Fahrrades und einer Radstation durch diese Bahnpendler wird ein Potential zwischen 5 und 20 Prozent geschätzt, je nach Gesamtwegeaufwand und Attraktivität der Alternativen in Bezug zu den Ziel- und Herkunftsorten. Es wird davon ausgegangen, dass ein Stellplatz durch Ein- und Auspendler doppelt genutzt werden kann.

Eine repräsentative Befragung aller Pendler würde eine genauere Einschätzung ermöglichen. Viele weitere Faktoren, die beschrieben wurden, können den Bedarf jedoch auch weiterhin beeinflussen. Zu beachten ist außerdem das nicht quantifizierte Nutzerpotential durch andere Zielgruppen.

Es wird dennoch empfohlen zunächst mit dieser vorsichtigen Schätzung auf Grundlage der Pendlerzahlen zu arbeiten. Nach den Erfahrungen in NRW steigt die Nachfrage mit der Schaffung des Angebotes und dessen Bekanntwerden. Bei der vorsichtigen Schätzung kann innerhalb weniger Jahre mit einer hohen Auslastung gerechnet werden, so dass die Radstation wirtschaftlich betrieben werden kann.

Der aus den Pendlerzahlen errechnete Stellplatzbedarf wird nach der tatsächlichen Belegung auf die Nord- und Südseite aufgeteilt im Verhältnis 60% zu 40%. Danach ergibt sich für die Nordseite ein Bedarf an Stellplätzen in der Radstation von ca. 340 Stück.



Bedarf und Angebot: Radstellplätze
matrix architektur gmbh

Werkstattservice

Für einen qualifizierten Werkstattservice braucht es geschultes Personal und ausreichend Fläche für die Arbeitsplätze. Bei einer Stellplatzanzahl von über 300 Fahrrädern wird eine Werkstatt mit zwei Arbeitsplätzen und einer Fläche von ca. 30m² als notwendig erachtet. Dazu kommt noch Lagerfläche. Dies entspricht auch den Angaben des ansässigen Fahrradhändlers.

Leihfahrräder

Ausgehend von den Erfahrungen des bestehenden Fahrradverleihs am Hauptbahnhof, der aufgrund der beengten Verhältnisse nur über 30 Leihfahrräder verfügt, wird von einer Zahl von 50 Leihfahrrädern ausgegangen, so dass sowohl größere Gruppen (z.B. Schulklassen, Touristengruppen) als auch Einzelkunden gleichzeitig bedient werden können.

Information

Das Informationsangebot muss nur fahrradspezifische Informationen enthalten, da andere Informationen am Service-Point oder im Reisezentrum erhältlich sind. Wichtig ist eine kleine Auswahl regionaler Karten und

eines Fahrradstadtplanes. Zur Beratung sollte genügend Platz für einen Stehtisch vorhanden sein. Der Flächenbedarf für ein solches Angebot wird auf ca. 5m² geschätzt.

Weitere Serviceangebote

Zum Aufladen von Akkus abgestellter Pedelecs sollten mindestens 20 Schließfächer mit Stromanschluss vorhanden sein.

Andere Serviceangebote vom Café bis zur Toilette finden sich bereits im Hauptbahnhof und müssen daher nicht zusätzlich eingeordnet werden.

Sinnvoll ist eine Ergänzung um weitere Dienstleistungen rund um das Fahrrad. Ein Fahrradkurierdienst könnte mit einem Intercity-Kurierdienst korrespondieren. Die Ansiedlung des ADFC würde das Informations- und Beratungsangebot deutlich verbessern.

5.0 Anforderungen| Grundlagen

Radstation Hauptbahnhof Rostock

5.1 Anforderungen Standort

Es gehört zu den spezifischen Vorteilen des Radfahrens, ganz nah an den Zielort gelangen zu können. Hier wird dann ein Stellplatz gesucht. Häufig führen schon geringe Distanzen zwischen Fahrradständer und Bahnhofseingang dazu, dass an sich vorhandene Fahrradabstellanlagen nicht benutzt werden. Fahrradstellplätze müssen leicht auffindbar und zu erreichen sein. Abstellanlagen, die Fahrräder aus dem Sichtfeld an unattraktive Standorte verbannen sollen, werden kaum genutzt und führen so eher zu ungeordnetem Abstellen von Rädern an ungeplanten Standorten.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie soll der Standort östlich des Hauptbahnhofes auf dem Gelände des ehemaligen Eilgutgebäudes betrachtet werden. Für die ankommenden Radfahrer aus der Stadt (Bike&Ride) muß die Wegegeführung über den Konrad Adenauer Platz klar gelöst werden und der Eingang in die Radstation über die Distanz des Platzes deutlich zu erkennen sein. Für den ankommenden Reisenden (Ride&Bike) ist die Radstation bereits bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof gegenüber dem Bahnsteig 1 erkennbar. Unmittelbar vor dem Hauptaussgang aus dem Bahnhofsgebäude muss das Wegeleitsystem auf die Radstation hinweisen.

In folgenden Stichpunkten lassen sich die Anforderungen an den Standort am Hauptbahnhof zusammenfassen:

- gute Sichtbarkeit / Orientierung
- sichere Wegeführung über den Platz
- ausreichend breite Zu- und Ausfahrten
- klar erkennbare Zu- und Ausfahrten
- Dimensionierung der Zu- und Ausfahrten im Zeitraum der morgendlichen Spitzenbelastungszeiten
- nachts sicher ausgeleuchtete Stellplatzanlage / Videoüberwachung
- möglichst kurzer Wege in die Bahnhofshalle



Vorplatz Hauptbahnhof



Nordseite des Hauptbahnhofs



Positionierung der Radstation

5.2 Anforderungen an die Stellplätze

Die verfügbaren Nutzflächen in Innenstädten und im Speziellen an Hauptbahnhöfen sind generell stark eingeschränkt. Zudem sind die Realisierung und der Betrieb einer Radstation nur dann wirtschaftlich, wenn möglichst viele Räder auf wenig Raum untergebracht werden können.

Ein übliches Fahrrad ist am Lenker gut 60 cm breit, von Reifen zu Reifen etwa 180 cm bis 190 cm lang und etwa 100 cm hoch. Vor allem durch Zubehör vergrößert sich der Platzbedarf: Gepäcktaschen, Körbe und Kindersitze verbreitern das Rad auch im Bereich des Hinterrades (ca. 50 cm), Kindersitze mit Rückenlehnen machen Räder höher (ca. 125 cm). Abstellanlagen werden für die Abmessungen von Normalrädern konzipiert: Aufstellfläche 190 bis 200 cm lang und 50 bis 60 cm breit.

Daneben werden Räder mit speziellen Konstruktionen und Maßen immer häufiger, darunter Kinderräder, Liegeräder, Tandems, Lastenräder, Falträder, Dreiräder, Einräder, Anhängerräder oder verschiedenste Typen von Anhängern.

Die Industrie hat für diese speziellen Stellplatzanforderungen „Doppelstock-Fahrradparker“ entwickelt. Die Räder werden höhenversetzt zueinander geparkt um zu vermeiden, dass sich die Lenker berühren. Der vom ADFC empfohlene Achsabstand sollte dabei mindestens 50 cm betragen. Über einen Teleskopauszug lässt sich eine zweite Ebene mit Fahrrädern bestücken. Dieser Auszug kann optional mit einer Gaspatronen-Rückholfeder ausgestattet werden, so dass das Hochschieben des Fahrrades komfortabel möglich ist. Stabilisiert werden die Räder in einer Einstellschiene und an einem Haltebügel. An diesem Bügel können die Fahrräder auch angeschlossen werden.

Mit diesem industriell vorgefertigten Seriensystem können Stellplätze beliebig erweitert werden. Bei einer zweireihigen Anlage können somit effektiv 8 Räder pro laufenden Meter geparkt werden.



Bild: orion bausysteme



Bild: orion bausysteme

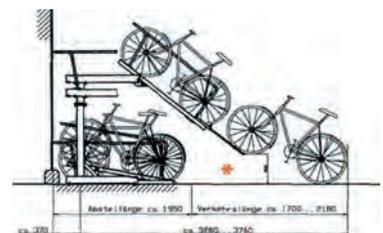


Bild: orion bausysteme

5.3 Verschluss-Systeme

Um die Sicherheit der abgestellten Fahrräder zu gewährleisten, wird die Radstation komplett eingezäunt. An den Ein- und Ausgängen befinden sich Zugangskontrollen. Die Station ist üblicherweise mit einer Videoüberwachung ausgestattet.

Die Anforderungen an die Ausstattung der Zugangskontrollen und die Sicherheitsstandards können je nach Betreiberkonzept unterschiedlich sein. Die vorliegende Planung ist somit als eine mögliche Variante wie folgt zu sehen:

Zwei separate Portaldrehkreuze ermöglichen den Zugang von Personen mit Fahrrädern über die Fahrradtür. Die Zugangsberechtigung wird hier über eine Chipkarte/Transponder ausgelöst. Dieser Zugang ist somit 24 Stunden täglich verfügbar. Der Chipkartenverkauf und eine Abrechnung erfolgt hier über einen Automaten. Zusätzlich zu den beiden Drehkreuzen ist auch eine Schleuse mit Scherenschranken empfehlenswert. Gerade in den Hauptstoßzeiten von 6.00 bis 10.00 Uhr hilft eine Schranke, keine Warteschlangen an den Eingängen entstehen zu lassen. Dieser Zugang über die Schranke steht in Verbindung mit den Öffnungszeiten der Servicestation. Der Verkauf von Tages-, Monats- und Jahreskarten erfolgt zusätzlich auch über das Servicepersonal.



Portaldrehkreuz: orion baustysteme



Zugangsschranke: orion baustysteme



Automat Zugangskontrolle:
orion baustysteme

6.0 Raumprogramm

Aus der Analyse der vorangegangenen Kapitel und in Abstimmung mit dem Raumbedarf der Bahn wurde folgendes Raumprogramm abgeleitet

Nr.	Raumbezeichnung	SOLL			IST			Bemerkung
		Nutzflächen NF	FF/VF m2	Summe	Nutzflächen NF	FF/VF m2	Summe	
I	Radstation - Parken		350 St		370 St			
	bewachte Parkflächen Fahrräder	420			345		ebenerdig, großzügiger Zugang, (1,2m ² /Platz bei doppelstöckigen Anlagen; 1,5-2,0m ² /Platz bei Ständern; 0.75-1,0m ² /Platz im Idealfall) (evtl. separat von der Werkstatt funktionsfähig), überdacht und umzäunt, jedoch keine thermische Hülle	
	abschließbare Parkfläche für Fahrräder mit Gepäck	20			21		abschließbarer Raum, zu öffnen durch das Personal zu Geschäftszeiten	
	bewachte Parkflächen Sonderstellplätze	35			35		für z.B. Kinderwägen, Anhänger, Tandems etc. auszustatten mit Bügeln jedoch keine Doppelstockparker, angrenzend an Fahrradstellplätze	
	Schließfächer/ Ladeschließfächer	25			25		ebenerdig, nahe Radstellplätze, nahe Ein/Ausgang, inkl. Ladeschließfächer für Pedelecs	
xx	Zwischensumme			500		426		
II	Radstation - Service							
	Werkstatt	30			30		ebenerdig, beheizt, Einsicht zur Ausleihe, Einsicht Parkflächen, Waschbecken	
	Verleih/ Verkauf/ sonst. Dienstleistungen	70			70		ebenerdig, witterungsgeschützt und beheizt,	
	Lager	25			30		nahe Werkstatt	
	WC Personal D/H	6			6		getrennt D/H, nahe Pausen- und Umkleidenraum, kann im UG untergebracht werden	
	Pausen- und Umkleidenraum	15			13		kann im UG untergebracht werden	
xx	Zwischensumme			146		149		

Nr.	Raumbezeichnung	SOLL			IST			Bemerkung
		Nutzflächen NF	FF/VF m2	Summe	Nutzflächen NF	FF/VF m2	Summe	
III	externe Nutzungen							
<i>IIIa</i>	<i>Bahnstationsmanagement (bereits vorhanden)</i>						<i>(Bereiche für bereits vorhandene Nutzungen wieder herstellen)</i>	
	Abfallhof	45			43		Aufstellplatz + Bewegungsfläche für 12 Müllbehälter, gut zugänglich, möglichst ebenerdig, sonst mit Lastenaufzug	
	Grobmüll	10			0		gut zugänglich, möglichst ebenerdig	
	Putzraum	8			6		Reinigungswagen und Geräte, gut zugänglich, möglichst ebenerdig	
	Druckraum/ Lager Fahrpläne	8			13		kann im UG untergebracht werden	
	Umkleide mobiles Serviceteam	8			14		kann im UG untergebracht werden	
xx	Zwischensumme			79		76		
<i>IIIb</i>	<i>Gewerbemietler (bereits vorhanden)</i>						<i>(Bereiche für bereits vorhandene Nutzungen wieder herstellen) kann komplett im UG untergebracht werden</i>	
	Lager	16			30			
	<u>Sozialräume Nutzer 1</u>							
	Pausenraum	20			21			
	Umkleiden D/H	16			19			
	WC's (D/H)	6			6			
	<u>Sozialräume Nutzer 2</u>							
	Pausen- und Umkleidenraumraum	15			15			
	WC's (D/H)	6			6			
	<u>Sozialräume Nutzer 3</u>							
	Pausen- und Umkleidenraumraum	15			16			
	WC's (D/H)	6			6			
xx	Zwischensumme			100		119		

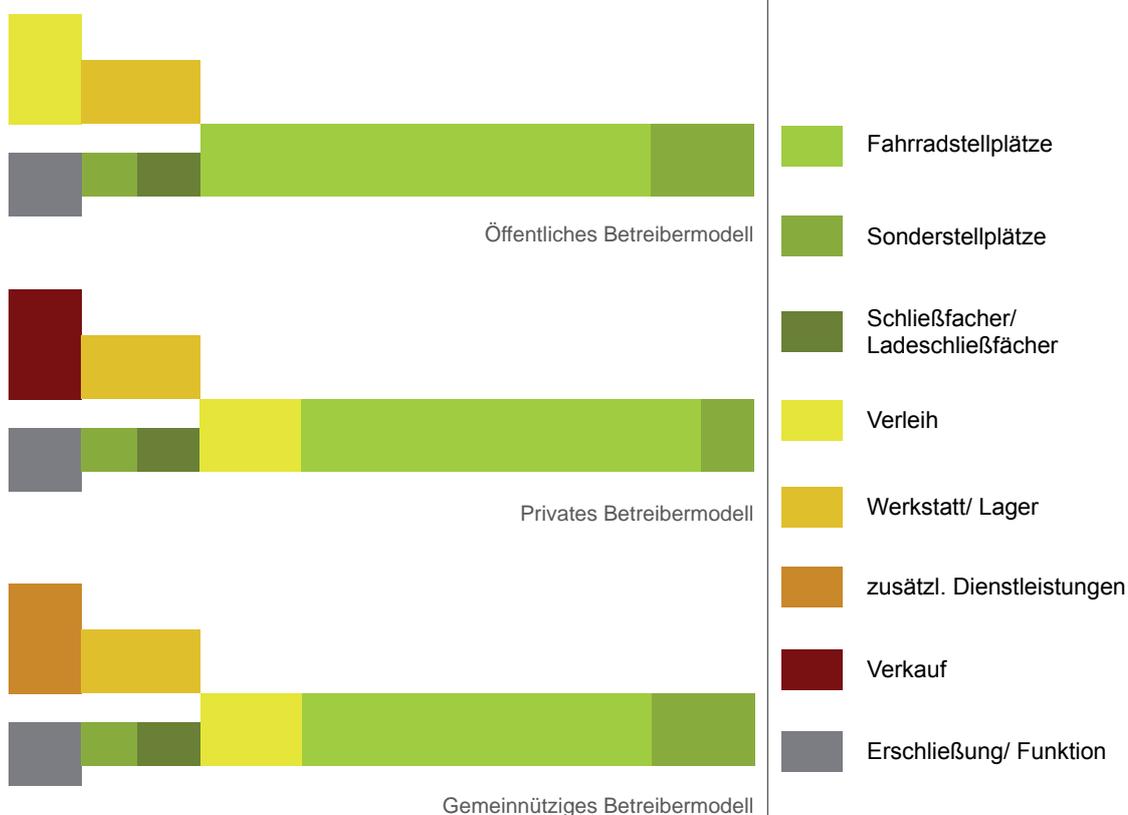
Nr.	Raumbezeichnung	SOLL			IST			Bemerkung
		Nutzflächen NF	FF/VF m2	Summe	Nutzflächen NF	FF/VF m2	Summe	
IIIc	<u>Sonstige Nutzflächen</u>							Nutzer je nach Betreiberkonzept
	freie Nutzfläche Verkehr	340			340			in OG's, einteilbar nach Nutzerkonzept
	WC's (D/H)	56			56			nahe Nutzeinheiten
	Teeküche/ Sozialräume	40			40			nahe Nutzeinheiten
	Putzräume	8			8			
xx	Zwischensumme			444			444	
xx	Summe Nutzfläche			1269			1214	
IV	Funktions- und Verkehrsflächen							
	Verkehrfläche (ca. 14%)		178			163		
	Technikräume		15			15		
xx	Zwischensumme			193			178	
	Gesamtsumme Nettogrundfläche			1462			1392	NGF
	Zuschlag für Konstruktionsfläche (ca. 17%)			248			237	KGF
	Brutto Grundfläche			1710			1629	BGF

Raumprogramm
matrix architektur gmbh

7.0 Betreibermodelle

Eine Radstation mit ihren verschiedenen Elementen benötigt einen verantwortlichen Betreiber, der einen optimalen Betrieb sicherstellt, um die Ziele langfristig zu erreichen. Es gibt verschiedene Betreibermodelle, die in der Vergangenheit in anderen Bundesländern und teilweise im Ausland angewandt wurden.

mögliche Nutzungsverteilung bei unterschiedlichen Betreibermodellen



7.1 Öffentliches Modell

Die Initiative für eine Radstation in Rostock geht von der Hansestadt Rostock aus. Sie hat von Anfang an die Deutsche Bahn (DB Station&Service), die Rostocker Straßenbahn AG als städtisches Nahverkehrsunternehmen und den ADFC Rostock als Interessenvertretung der Radfahrer einbezogen. Es besteht ein gemeinsames, öffentliches Interesse daran, eine umweltgerechte und stadtverträgliche

Mobilität durch eine Radstation zu fördern und gleichzeitig die Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum rund um den Hauptbahnhof zu verbessern. Insofern kommen verschiedene Akteure aus dem öffentlichen Bereich als Betreiber in Frage:

Die **Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)** als städtisches Verkehrsunternehmen hat bereits großes unternehmerisches Interesse an der Betreuung einer Radstation bekundet. Die RSAG hat schon in der Vergangenheit viel für die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV getan und will sich in dieser Richtung weiter engagieren, vor allem im Bereich Elektromobilität. Das Fahrrad als Zu- und Abbringer zum Hauptbahnhof steht zwar scheinbar in Konkurrenz zum dichten Straßenbahn- und Busverkehr, kann deren Angebot aber sinnvoll ergänzen. Es gibt in Deutschland einen neuen Trend, dass städtische Verkehrsunternehmen das Fahrrad vor allem in Form von öffentlichen Fahrradverleihsystemen in den öffentlichen Nahverkehr integrieren (z.B. Potsdam, Mainz).

Ein öffentliches Verkehrsunternehmen als Betreiber einer Radstation ist in Deutschland bisher noch die Ausnahme. In Bielefeld ist das lokale Verkehrsunternehmen MoBiel Träger der dortigen Radstation und hat Räumlichkeiten an einen Fahrradhändler vermietet, der den Service übernimmt. Ein anderes Unternehmen bietet dort den Fahrradverleih und Kurierdienste an.

Die **Deutsche Bahn AG** als staatliches Unternehmen bzw. Tochter-Gesellschaften wie DB Station&Service oder DB Rent könnten ebenfalls Betreiber einer Radstation werden. Es ist besonders im Interesse des Gesamtsystems Bahn, die Verknüpfung mit dem Fahrrad zu fördern und damit mehr Kunden für die Bahn zu gewinnen. In diesem Sinne stellt die Bahn (DB Station&Service) bereits jetzt die Fahrradabstellplätze auf eigenem Gelände zu Verfügung und verwaltet die zehn vermieteten Fahrradboxen selbst. Auch Kfz-Parkplätze werden an Bahnhöfen von der

Bahn zur Verfügung gestellt bzw. bewirtschaftet, um Umsteiger für die Bahn zu gewinnen. Als Erweiterung ihres Dienstleistungsangebotes hat die Bahn (DB Rent) auch am Rostocker Hauptbahnhof 10 Leihfahrräder stationiert (Call-a-Bike). Die DB könnte ggf. einzelne Dienstleistungen von Subunternehmern anbieten lassen, bzw. Räume an entsprechende Dienstleister vermieten. In den Niederlanden wird die Fahrradstation als Teil des Bahnsystems sogar landesweit einheitlich organisiert. Die Verbindung des bewachten Fahrradparkens mit Reparaturservice, Verkauf und Fahrradverleih sorgt dort für eine breitere finanzielle Basis. Diese „Fietspoints“ werden in Franchise an Fahrradhändler vergeben.

Auch die **Hansestadt Rostock** könnte theoretisch Betreiber einer Fahrradstation sein. Dies wird jedoch nicht als ihre Aufgabe angesehen. Die Hansestadt Rostock mit dem Eigenbetrieb KOE ist dafür ein geeigneter Bauherr für die Immobilie. Nach dem Modell in NRW müssen die Kommunen gewährleisten, dass die Zweckbindungsfrist von zehn Jahren eingehalten wird. Dazu schließt die Stadt mit einem Betreiber neben dem Mietvertrag einen Betreibervertrag ab.

Das **Land Mecklenburg-Vorpommern** hat ebenfalls ein Interesse an Radstationen: Sie bringen mehr Kunden für den vom Land bestellten Regionalverkehr. Gerade wenn sich weitere Kommunen für die Errichtung von Radstationen interessieren, könnte das Land eine Mittlerrolle gegenüber der Deutschen Bahn AG einnehmen. In NRW hat das Land 1997 mit der DB AG eine Vereinbarung über die Einrichtung von Fahrradstationen in NRW abgeschlossen. Darin ist festgelegt, dass die DB AG den Kommunen geeignete Grundstücke, Gebäude und Gebäudeteile zehn Jahre lang mietfrei zur Verfügung stellt

7.2 Privatwirtschaftliches Modell

Als private Betreiber kommen vor allem Fahrradhändler oder Verleiher in Frage. Diese haben besonders für den Service die größte Kompetenz und können in der Regel am flexibelsten auf Kundenwünsche eingehen.

Nach den Erfahrungen in NRW ist eine Radstation allein aus den Einnahmen für die Bewachung und Service erst ab einer Größenordnung von ca. 1.000 Stellplätzen und einer entsprechend hohen Auslastung wirtschaftlich zu betreiben. Bei den privat betriebenen Fahrradstationen in NRW hat sich die Kombination aus Fahrradstation und Fahrradgeschäft als ideal erwiesen.

Ein Fahrradverleih ist bei einer Größenordnung bis 100 Leihrädern (je nach Preisen und Auslastung) ebenfalls lediglich ein Zusatzgeschäft. Reine Fahrradwerkstätten sind nicht wirtschaftlich zu betreiben aufgrund des geringen Umsatzes und der hohen Kostensensibilität der Kunden.

Für ein privatwirtschaftliches Modell spricht, dass sich am vorgesehenen Standort bereits das **Fahrradgeschäft „Radstation“** erfolgreich etabliert hat, das mit Fahrradverleih und Reparaturservice einen Teil des Dienstleistungsspektrums einer Radstation abdeckt. Im Ausnahmefall werden auch schon einzelne Fahrräder aufbewahrt. Der Inhaber hat z.Zt. ein relativ kleines Sortiment Fahrräder zum Verkauf.

Der Inhaber möchte sein bestehendes Geschäft und Dienstleistungsangebot am Standort nicht nur erweitern sondern er hat auch großes Interesse, zusätzlich die Radstation mit dem bewachten Fahrradparken zu betreiben. Das Kundenspektrum einer Radstation mit tendenziell hochwertigeren Fahrrädern passt zu seinem ausgewählten Sortiment an Fahrrädern. Der gute Ruf seines Reparaturservices ist umgekehrt von Vorteil. Die in der Machbarkeitsstudie dargestellten

Flächen für den Bereich Service und Verkauf wurden mit den Anforderungen des derzeitigen Betreibers abgeglichen.

Zu einem privatwirtschaftlichen Modell passt eine Optimierung der Wirtschaftlichkeit eines Neubaus durch die Schaffung zusätzlicher vermietbarer Büro-/Gewerbeflächen. Solche Mieteinheiten würden die Unterbringung weiterer Dienstleister rund um die Themen Fahrrad, Mobilität und Bahn ermöglichen, die das Service-Spektrum einer Radstation erweitern könnten. Der ADFC hat bereits Interesse an Räumen in der Radstation angemeldet.

7.3 Gemeinnütziges Modell

In NRW werden mehr als 80% der Radstationen von gemeinnützigen Trägern betrieben. Sie haben neben dem Betrieb der Radstation das Ziel, arbeitslose und sozial benachteiligte Menschen, Behinderte oder Jugendliche zu qualifizieren, auf den ersten Arbeitsmarkt vorzubereiten und Ihnen eine Beschäftigung zu geben. Diese Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen wurden aus arbeitsmarktpolitischen Programmen, lokalen Programmen des Sozialamtes oder EU-Förderprogrammen finanziert. Aufgrund der geänderten Bedingungen in der Arbeitsmarktpolitik stehen die gemeinnützigen Träger vor großen Herausforderungen, um den kontinuierlichen Betrieb und die Qualität des Services aufrecht zu erhalten. Sie müssen außerdem versuchen die Wirtschaftlichkeit des Betriebes z.B. durch zusätzliche Dienstleistungen zu erhöhen. Als Grundvoraussetzung für den erfolgreichen Betrieb einer Fahrradstation in einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahme hat sich in NRW eine gute Struktur mit entsprechendem Führungspersonal herausgestellt. Die in den Maßnahmen beschäftigten Personen müssen angeleitet, qualifiziert und betreut werden. Ein Projektleiter muss sich organisatorisch und inhaltlich um das Projekt

kümmern. Dazu ist ein Werkstattleiter notwendig, der die erforderliche Qualifikation für den Werkstattbetrieb aufweist. Konzepte mit ständig wechselndem Führungspersonal funktionieren nicht. Auch bei einem gemeinnützigen Modell braucht es Personen, die sich sehr stark für das Projekt engagieren.

In der Hansestadt Rostock gibt es eine Reihe gemeinnütziger Träger und Institutionen aus dem Bereich der Beschäftigungsförderung und Weiterbildung, die als Betreiber theoretisch in Frage kämen. Es wäre Aufgabe einer Ausschreibung, einen geeigneten Träger zu finden. Es ist bisher nicht bekannt, dass es gemeinnützige Träger gibt, die im Bereich Fahrradservice besonders profiliert sind.

Vor allem aufgrund der ungewissen Zukunft der Arbeits- und Beschäftigungsförderung und entsprechender Instrumentarien erscheint ein gemeinnütziges Betreibermodell für die Radstation in Rostock nicht ratsam. Die Intention der Beschäftigungsförderung mit hohem Personaleinsatz bringt einen erhöhten Raumbedarf für Werkstatt, Sozialräume und Büro mit sich, der insgesamt einem privatwirtschaftlichen Modell mit zusätzlicher Verkaufsfläche nahe kommt. Das Qualitätsniveau des Serviceangebotes ist sehr abhängig von wechselndem Personal. Insgesamt kann ein gemeinnütziges Modell mit einem sozialen Träger dazu führen, dass das Fahrrad eher wieder als Verkehrsmittel für arme Leute wahrgenommen wird.

Der **ADFC Rostock** als gemeinnütziger Verein mit anerkannter Fahrradkompetenz wäre theoretisch ebenfalls als Betreiber einer Radstation denkbar. Allerdings ist der ADFC Rostock bisher rein ehrenamtlich organisiert und personell nicht in der Lage eine Radstation zu betreiben. In Bremen betreibt der ADFC dagegen inzwischen sowohl die Radstation am Hauptbahnhof als auch die Radstation in Bremen Vegesack.

7.4 Empfehlung Betreibermodell

In Rostock bietet sich die starke Einbindung der Bahn und der RSAG an. Sie bringen die Kompetenz der Verkehrsunternehmen zur Verknüpfung mit Bahn und ÖPNV ein und arbeiten am Hauptbahnhof bereits erfolgreich zusammen. Ein öffentliches Betreibermodell sollte wegen der geringen Erfahrungen vorher noch genauer untersucht werden. Als Modellprojekt mit Pilotcharakter ergeben sich eventuell Chancen auf zusätzliche Förderung vom Bund oder der EU.

Der Vorteil, dass bereits ein Fahrradhändler mit Service und Verleih am Standort etabliert ist, sollte genutzt werden. Die am Standort entwickelte Kompetenz sollte unbedingt erhalten bleiben und bei einer Ausschreibung der Dienstleistung berücksichtigt werden.

Für eine weitere Stärkung des Standortes und die Verbesserung des Informations- und Serviceangebotes sollten weitere vermietbare Flächen in den Obergeschossen realisiert werden zur Vermietung an radaffine Dienstleister.

8.0 mögliche Bauherren

Für die Bauherrschaft kommen die Stadt, kommunale Gesellschaften oder Verkehrsunternehmen in Frage. Nur sie können langfristig die Zweckbindung garantieren und sind für die Investition förderfähig. Vor der Bauherrschaft ist die Verfügbarkeit des Grundstücks zu klären.

Grundstückseigentümer ist die Bahn. Als Voraussetzung für den Bau der Radstation muss sie zunächst eine Entbehrlichkeitsprüfung für das Grundstück durchführen und die Entwidmung einleiten. Danach kann sie entweder selbst als Bauherr auftreten oder das Grundstück an die Stadt oder eine städtische Gesellschaft verkaufen, verpachten oder zur Verfügung stellen. Die Deutsche Bahn kommt als Grundstückseigentümer und möglicher Zuwendungsempfänger als Bauherr an erster Stelle in Frage. Eine Zusammenarbeit mit der RSAG ist wie beim Bau des Hauptbahnhofes eine naheliegende Variante.

In NRW wurde gleichzeitig mit dem Förderprogramm für Radstationen zwischen Land und Bahn eine Vereinbarung getroffen, dass die notwendigen Liegenschaften den Kommunen für 10 Jahre kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Ob dies eine Grundvoraussetzung für die Etablierung einer Radstation ist oder auch eine günstige Erbpachtlösung wirtschaftlich funktioniert, muss in einer detaillierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtung überprüft werden. Wichtig erscheint eine dauerhafte Lösung, die nicht schon nach 10 Jahren ausläuft und den weiteren Fortbestand der Radstation gefährdet.

Die Hansestadt Rostock könnte wie beim Bau von Straßen, Wegen, Plätzen und Radverkehrsinfrastruktur selbst als Bauherr auftreten. Für den Bau von Gebäuden kann sich die Hansestadt Rostock ihrer Eigengesellschaft KOE bedienen. Nach dem Modell aus NRW ist dies die geläufige Lösung.

In Bremen hat die städtische Gesellschaft BrePark 2003 als Bauherr die Radstation am Hauptbahnhof mit 1.500 Plätzen und 2008 in Bremen Vegesack eine weitere Radstation errichtet. Analog könnte auch die Parkraumgesellschaft Rostock als Bauherr auftreten.

9.0 Finanzierung

Der Bau einer Radstation lässt sich ohne Förderung oder öffentliche Finanzierung nicht realisieren. Die Abstellanlagen in einer Radstation können sowohl als Teil der Infrastruktur des Öffentlichen Nahverkehrs als auch des Radverkehrs gesehen werden, die beide öffentlich finanziert werden. Eine Kombination beider Anknüpfungen kann sich in Form einer Kostenteilung zwischen Land und Kommune ausdrücken oder eine Förderung der Kommune durch das Land.

Das Land NRW hat die Kommunen bei der Errichtung der Radstation mit 1.500 EU pro Stellplatz gefördert. Nach der Rahmenvereinbarung zwischen Land und Bahn stellte die Bahn den Kommunen die Räumlichkeiten oder Flächen zur Errichtung der Radstationen für 10 Jahre kostenfrei zur Verfügung. Die Kommunen stellten die Radstationen wiederum den Betreibern in den ersten 10 Jahren mietfrei zur Verfügung, um einen kostendeckenden Betrieb zu ermöglichen. Nach Ablauf der 10- Jahresfrist geraten viele Radstationen in Schwierigkeiten, da die dann geforderte Mieten von ihnen nicht erwirtschaftet werden können.

Es wird empfohlen in Rostock oder für ganz Mecklenburg-Vorpommern mit dem Land und der Bahn ein langfristig funktionierendes Modell zu entwickeln, das nicht nach zehn Jahren den Weiterbetrieb der Radstation gefährdet. Für die Entwicklung eines entsprechenden Finanzierungsmodells und eines langfristig tragfähigen betriebswirtschaftlichen Konzepts muss zusätzliche Expertise eingebunden werden.

Verschiedene Förderprogramme stehen bereits heute zur Verfügung

9.1 Förderprogramme des Landes

Investitionszuschüsse zur Verbesserung des ÖPNV:
Das Land fördert Maßnahmen gemäß „Richtlinie

über die Gewährung von Investitionszuschüssen für Verbesserungen im ÖPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern, Erlass des Ministeriums für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union, vom 1. Dezember 1995 (AmtsBl. M-V S. 1145)“. Eine Maßnahme kann gefördert werden, wenn sie

- für das jährliche Förderprogramm für Investitionszuschüsse zur Verbesserung des ÖPNV angemeldet worden ist,
- nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,
- in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist,
- bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist und
- die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

Die Höhe der Förderung beträgt 75% der förderfähigen Kosten und kann um weitere 15% aufgestockt werden. Zuwendungsfähig sind Gemeinden und Verkehrsunternehmen. Die Anmeldung muss bis zum 31. Januar des Vorjahres erfolgen. Danach wäre eine Förderung frühestens 2013 möglich.

Eine weitere Förderrichtlinie des Landes kommt eventuell für Radstationen in Frage. Die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern (InvestÖPNVRL), Erlaß des Wirtschaftsministeriums vom 20. Dezember 1996 - V 612 b - (AmtsBl. M-V 1997 S. 2)“ wendet sich Bahn- und Straßenbahnunternehmen sowie an Gemeinden. Der Fördersatz beträgt maximal 75% und die Anmeldung erfolgt über die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern bis spätestens zum 31. Mai des Vorjahres.

Förderung aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes
Auch die „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus in Mecklenburg-Vorpommern aus den Kompensationsmitteln des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz (KommStrabauRL M-V) -Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung vom 2. Juni 2008 - VIII 540-557.01“ sieht eine Fördermöglichkeit vor, die für Radstationen in Frage kommt. Gegenstand der Förderung sind demnach u.a. Maßnahmen zum Bau oder Ausbau von „Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Dazu zählen beispielsweise Park-&-Ride-Anlagen, Bike-&-Ride-Anlagen, Pendler- und Mitfahrparkplätze, soweit sie nicht in Baulast des Bundes oder des Landes liegen, einschließlich der notwendigen Zu- und Abfahrten sowie der Beschilderung. Der Stellplatzbedarf ist nachzuweisen.“ Die im Rahmen dieser Richtlinie zur Verfügung stehenden Mittel sind nach Angaben des Landes durch Straßenbaumaßnahmen bereits weitgehend gebunden.

Städtebauförderung

Im Rahmen der Städtebauförderung wäre die Förderung einer Radstation ebenfalls denkbar. Nach der Städtebauförderrichtlinie können Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung ausnahmsweise auch außerhalb des Sanierungsgebietes gefördert werden. Da die Förderquote hier geringer ist als bei den oben genannten Richtlinien und die Stadt bereits eine Reihe anderer Maßnahmen in dieser Kategorie angemeldet hat, erscheint ein Bemühen um Städtebaufördermittel nicht als empfehlenswert.

9.2 Förderprogramme des Bundes

Im Bundesprogramm 2010 bis 2014 für den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs wird Rostock nicht mehr genannt, nachdem die Netzerweiterung der

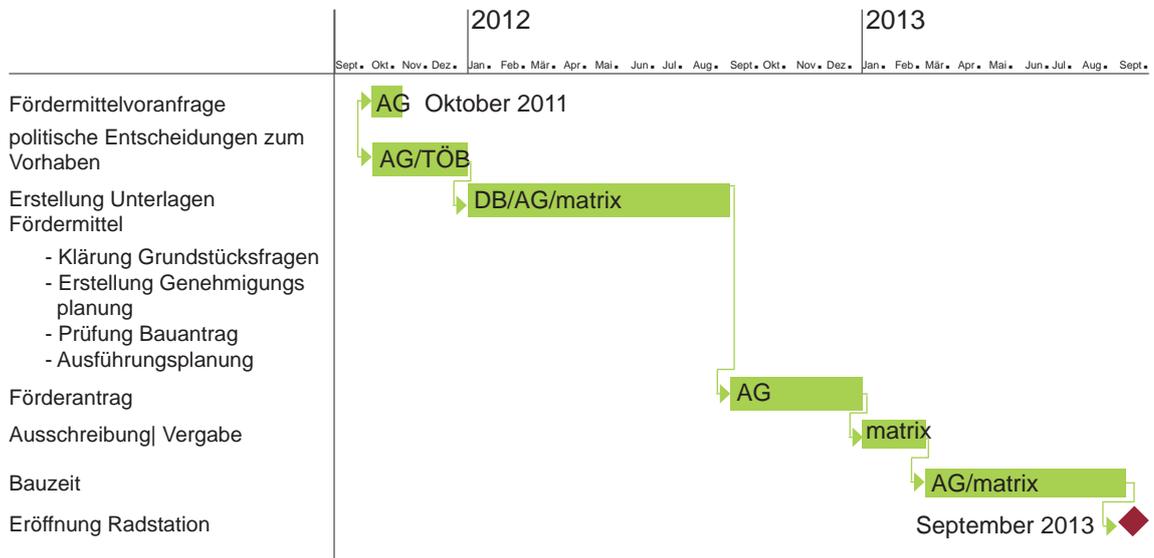
Straßenbahn und der Umbau des Hauptbahnhofes bereits abgeschlossen sind.

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes werden nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gefördert. In diesem Rahmen könnte eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung oder weitergehende Analysen eventuell gefördert werden, wenn sie Modellcharakter für den Bund haben.

9.3 Förderprogramme der Europäischen Union

Die Europäische Union stellt eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten zur Verfügung, deren Nutzbarkeit für die Realisierung einer Radstation zu prüfen wären. Da Mittel des Bundes und der Länder vorrangig vor EU-Mitteln einzusetzen sind und Landesmittel zur Verfügung stehen, werden hier wenig Chancen für Investitionsförderung gesehen. Anders sieht es mit Planungsleistungen und späteren Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit aus. Immerhin ist es bereits gelungen, die Machbarkeitsstudie im Rahmen eines Interreg-IV-A-Projektes zu fördern.

10.0 Zeit- und Umsetzungsplan



Zeit- und Umsetzungsplan
 grafik: matrix architektur gmbh

11.0 Vision

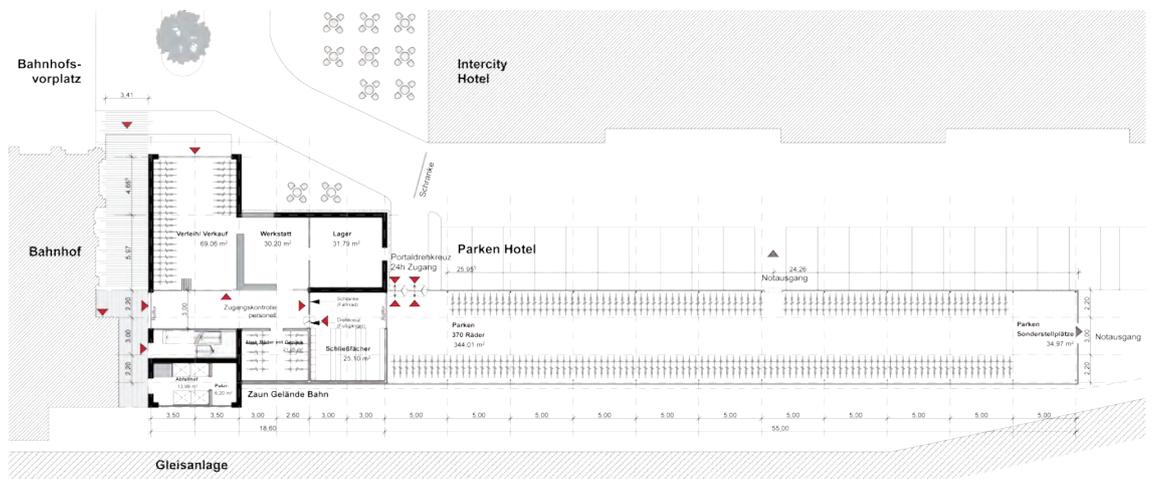


Visualisierung matrix architektur gmbh

11.1 Entwurfsbeschreibung

Eine benutzerfreundliche und langfristig attraktive Radstation ist an der Stelle des ehemaligen Eilgutgebäudes nur durch einen Neubau zu erreichen. Ein über 2 Geschosse dimensioniertes „Tor“ markiert den Eingang des Servicegebäudes. Zwischen dem Bahnhofsgebäude und der Radstation bleibt ein Abstand von ca. 3,00 m. Diese „Fuge“ ist die überdachte Einfahrt für die Radstation. Desweiteren wird dieser Gang auch als Notausgang aus dem Bahnhofsgebäude genutzt und als separater Zugang für die Obergeschosse des Servicegebäudes.

Um die städtebauliche Lücke zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem InterCity Hotel zu schließen, empfehlen wir eine drei geschossige Bebauung, die in der Fassadenflucht des Bahnhofes zurückspringt. Der Hauptbahnhof bleibt bestimmendes Gebäude am Konrad Adenauer Platz. Lediglich die Eingangssituation der Radstation wird deutlich dargestellt.



Grundriss EG

11.2 Funktion

Das Kopfgebäude nimmt alle notwendigen Servicefunktionen für die Radstation auf. Diese sind in der Hauptsache der Werkstattbereich, der Verleihservice und notwendige Sozial- und Personalräume. Die eigentlichen Stellflächen für die Räder sind in einer zweireihigen Anlage mit Mittelgang entlang der Gleisanlage geplant. Diese Stellfläche ist als überdachter und eingezäunter Bereich geplant. Beide Bereiche zusammen (Abstellen + Service) entsprechen der funktionalen Definition einer Radstation.

Das Kopfgebäude ist unterkellert geplant, so dass hier notwendige Lagerflächen, Abstell- und Technikräume untergebracht werden können.

Die beiden möglichen Obergeschosse werden über ein separates Treppenhaus erschlossen und stellen jeweils eine Nutzungseinheit dar.

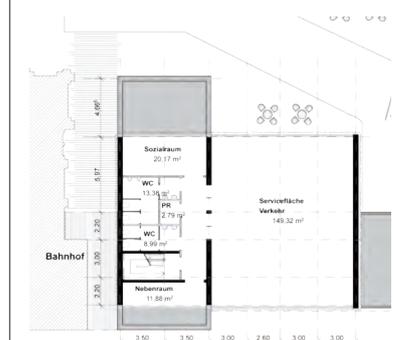
(Maßstäbliche Pläne s. Anlage)



Grundriss UG



Grundriss 1.OG



Grundriss 2.OG

11.3 Denkmalpflege

Der südliche Abschluss des Konrad Adenauer Platzes wird von der symmetrischen Fassade des Bahnhofgebäudes geprägt. Die westliche Giebelseite wird bereits mit einem modernen Funktionsgebäude (Übergang in die Unterführung) ergänzt. Durch die Abkopplung des

Servicegebäudes für die Radstation ("Fuge") behält die ursprüngliche Fassade des Hauptbahnhofes ihre gestalterische Dominanz. Die Traufhöhen und Öffnungsmaße der Glasfassade nehmen Bezug auf die historische Säulen-Brüstungs-Gliederung der Bahnhofsfassade.

Das Fassadenmaterial des Vorbaus ist wie das zurückliegende Haupthaus des Bahnhofes in einem Klinkermaterial geplant.

Durch diese Anleihen und Transformationen von vorgefundenen Proportionen und Materialien soll das bestehende Erscheinungsbild der Bahnhofsfassade gestärkt und mit einem selbstbewussten Servicegebäude ergänzt werden.

11.4 Nachhaltigkeit

Radstationen müssen sehr robust ausgestattet sein. Das zeigen die bundesweiten Erfahrungen aus den bestehenden Anlagen. Die Stellplatzsysteme und Zutrittskontrollen sind auf eine hohe Beanspruchung und mögliche Bedienungsfehler von Nutzern ausgelegt, so dass ein möglichst wartungsarmer Betrieb möglich ist.

Das Fassadenmaterial im Bereich der Eingangssituation ist aus einem robusten Klinkermaterial konzipiert. Das Anlehnen von Fahrrädern oder unbeabsichtigtes Entlangkratzen soll diese Fassaden in ihrer Wertbeständigkeit nicht beeinträchtigen.

Eine Erweiterungsmöglichkeit der Stellplatzkapazität an diesem Standort ist nach unserer Einschätzung wirtschaftlich nicht realistisch. Es wurde ein zusätzliches Parkgeschoss überprüft. Durch eine zweite Parkebene erhöht sich das Stellplatzangebot um ca. 2/3. Die erzielbaren Stellplätze pro Nutzfläche werden durch den Flächenverbrauch einer Erschließungsrampe verschlechtert. Die Nutzungsbereitschaft der Kunden, eine zweite Parkebene in Gebrauch zu nehmen, wird ebenfalls als gering bewertet. Es wurde

somit in diese Studie darauf verzichtet, eine mögliche zweite Parkebene konstruktiv mit vor zu halten. Empfehlenswert ist eine Erweiterung des Stellplatzangebotes südlich des Hauptbahnhofes.

11.5 E-Bike / Energiekonzept

Der Gebrauch von E-Bikes und Pedelecs wird auch für die jüngere Generation attraktiver. Gerade für die Stadtrundfahrt, den kurzen Dienstweg oder die spontane Spritztour lässt die technische Entwicklung von Elektrofahrrädern keine Wünsche offen.

In der Radstation sind die entsprechenden Ladestationen eingeplant. Ein Schließfach garantiert den sicheren Verbleib der Akkus während der Ladezeit. Der Ladestrom wird über eine Photovoltaikanlage auf dem Dach der Radstellplätze selbst erzeugt.

Die nach Süden optimal ausgerichtete Dachfläche von ca. 350 m² hat darüber hinaus das Potential, weitere PV Paneele zur Stromerzeugung aufzunehmen. Der somit erzeugte Strom wird in das Stromnetz eingespeist und auf der Grundlage des Erneuerbare-Energien-Gesetzes vergütet.

Der Betrieb der Radstation ist in der Energiebilanz als CO₂-neutral eingestuft.

Gerade für den Imagegewinn einer Stadt ist der Einsatz von regenerativen Energien im Zusammenhang mit einer klimafreundlichen Fortbewegung ein zukunftsweisender Schritt für eine dauerhafte Sicherung der Umwelt- und Lebensqualität.

11.6 Kosten

	Anzahl	Kosten/Einheit	Kosten	gesamt
Freimachen	<i>(Erschließung, Leitungsumverlegung...)</i>			
Grundstück	1	50.000,00 €	50.000,00 €	
Summe freimachen				50.000,00 €
Abbruch	<i>(Bestandsgebäude ca. 2.200m³)</i>			
Bestandsgebäude KG-1.OG	1	75.000,00 €	75.000,00 €	
Summe Abbruch				75.000,00 €
Radstation Neubau	<i>(BGF ca. 750m², BRI ca. 2.220m³)</i>			
Unterstand (Dach auf Stützen und Einzäunung)	440	306,00 €	134.640,00 €	
Zugangskontrolle mittels Portaldrehkreuz	2	50.000,00 €	100.000,00 €	
Service: Werkstatt/ Verkauf/ Lager etc.	315	1.500,00 €	472.650,00 €	
Summe Radstation Neubau				707.290,00 €
Radstation baukonstruktive Einbauten	<i>(370 Stellplätze)</i>			
Doppelstockparker für 370 Stellplätze	370	310,00 €	114.700,00 €	
Schließfächer	50	105,00 €	5.250,00 €	
Ladeschließfächer/ Pedelec	21	426,00 €	8.946,00 €	
Summe Radstation baukonstruktive Einbauten				128.896,00 €
Neubau ergänzende Dienstleistungen	<i>(BGF ca. 900m², BRI ca. 3.200m³)</i>			
Neubau KG	267	800,00 €	213.720,00 €	
Neubau 1.OG	315	1.500,00 €	472.650,00 €	
Neubau 2.OG	301	1.500,00 €	452.100,00 €	
Summe Neubau ergänzende Dienstleistungen	884			1.138.470,00 €
BAUSUMME Kostengruppen 200; 300; 400				2.099.656,00 €
Kostengruppe 700	<i>(20% der Bausumme)</i>			419.931,20 €
SUMME GESAMT				2.519.587,20 €

12.0 Zusammenfassung und Empfehlung

Der Bedarf für eine Radstation in Rostock ist gegeben. In den letzten Jahren ist ein erheblicher Anstieg des Radverkehrs zu verzeichnen. Es besteht hohe Nachfrage nach gesicherten Stellplätzen für Fahrräder.

Wir empfehlen für den Betrieb der Rostocker Radstation eine Kombination der Grundmodelle mit Gründung einer Betreibergesellschaft unter Beteiligung der RSAG, der DB und der Hansestadt Rostock (KOE). Für den Bau der Radstation erscheint uns der Eigenbetrieb der Hansestadt der geeignete Partner zu sein. Grundstück und Gebäude werden der Gesellschaft von den Gesellschaftern zur Verfügung gestellt. Für den Radservice wäre die Vermietung von Teilflächen an einen lokalen privaten Dienstleister nach öffentlicher Ausschreibung der Flächen sinnvoll. Wir empfehlen die Realisierung weiterer vermietbarer Flächen in den Obergeschossen und die Vermietung an radaffine Dienstleister. Hierbei sollte vertraglich die radaffine Nutzung langfristig abgesichert werden. Die Einbindung gemeinnütziger Projekte ist denkbar, stellt aber eine zusätzliche Belastung des Projektes dar. Hierbei wäre auf eine langfristige Absicherung der Förderprogramme Wert zu legen.

Der Bau einer Radstation ist eine Investition, die nicht privatwirtschaftlich refinanzierbar ist. Die Realisierung ist daher nur mit Einsatz von Fördermitteln darstellbar. Der Betrieb einer Radstation kann sich mittelfristig wirtschaftlich tragen.

Aus städtebaulichen Gründen plädieren wir für die Realisierung eines 3-geschossigen Kopfgebäudes mit einer 2-geschossigen Eingangsfassade in Flucht des Bahnhofsgebäudes. In den Obergeschossen sollten nur Mieter mit Bezug zu Mobilität untergebracht werden.

Für den Bahnhofsvorplatz ist die Schaffung einer Radtrasse zur Radstation unbedingt notwendig. Unmittelbar vor der Radstation muß eine funktionierende Wendeschleife für den Anlieferungsverkehr eingeplant werden.

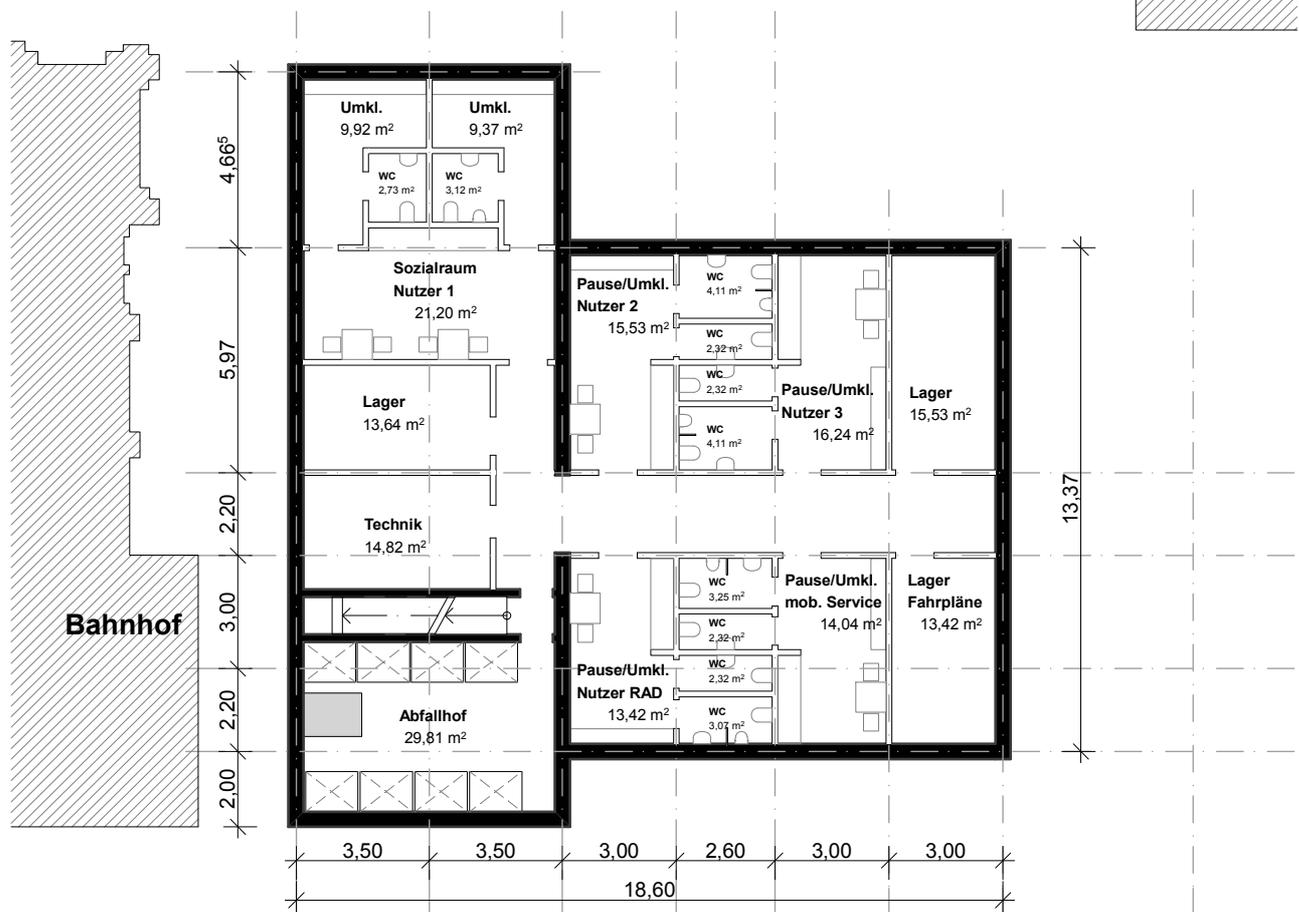
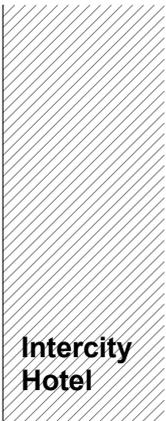
Als nächste Fragen sind zu klären

- Entscheidung über Betreibermodell
- Mögliche Fördermittel
- Verfügbarkeit der Grundstücke
- Absicherung des 2. Rettungsweges über Baulast
- Planungskosten einstellen
- Eigenmittelinvestition im Jahr 2013 einplanen
- Fördermittelanfrage kurzfristig stellen

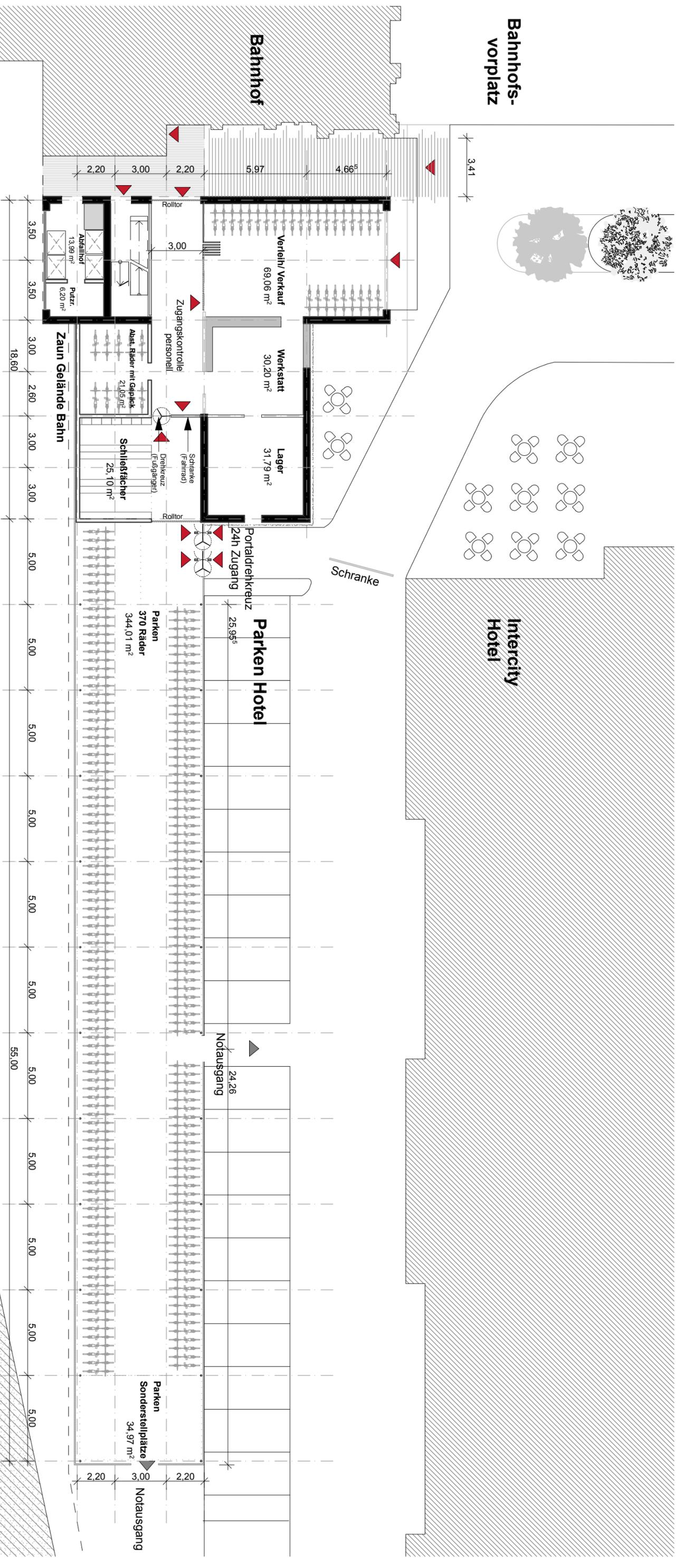
13.0 Anlagen

13.1 Pläne

- Anlage 1: Grundriss Untergeschoss 1:200
- Anlage 2: Grundriss Erdgeschoss 1:200
- Anlage 3: Grundriss 1. Obergeschoss 1:200
- Anlage 4: Grundriss 2. Obergeschoss 1:200
- Anlage 5: Visualisierung

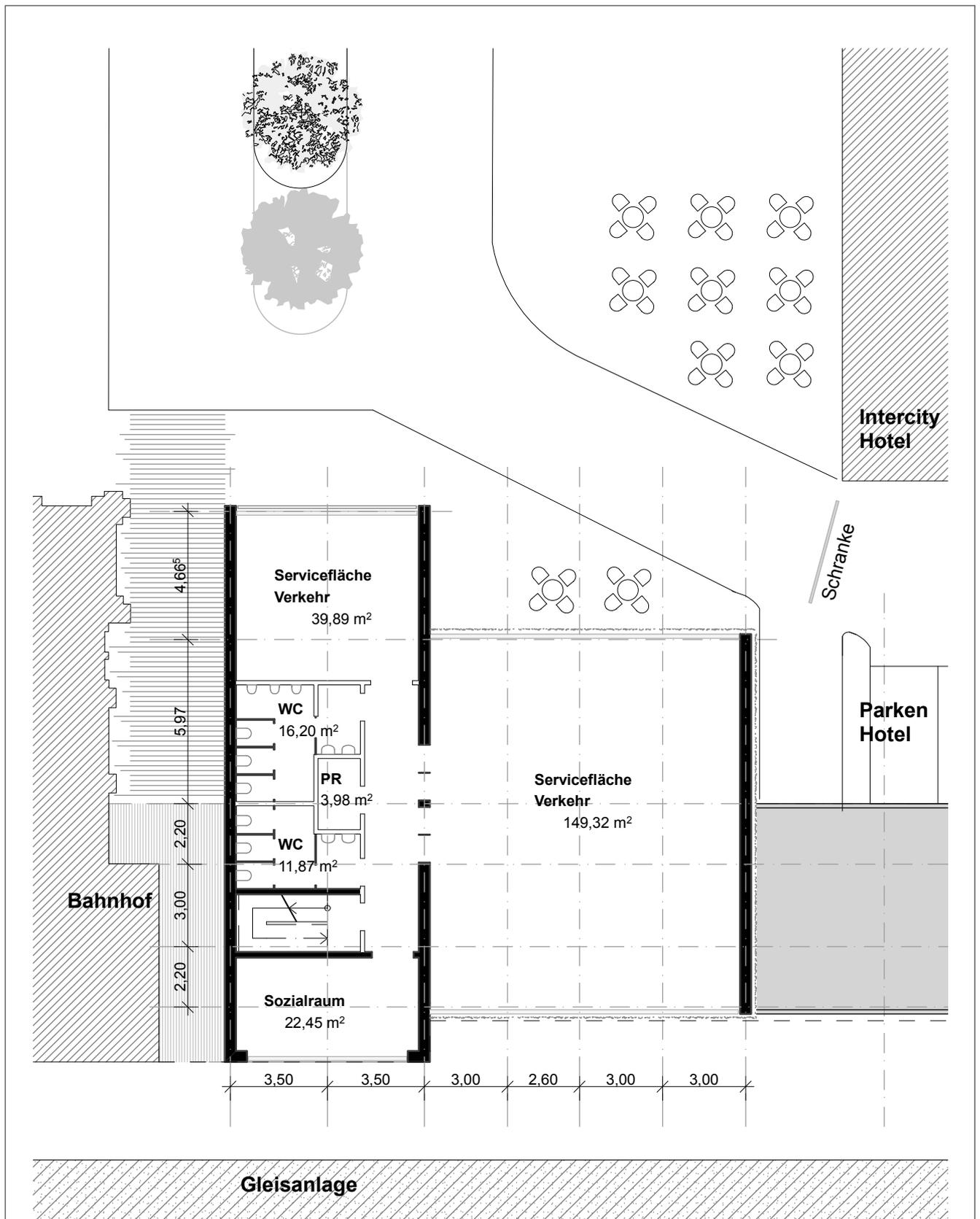


	Projekt:	Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof Rostock				
	Planinhalt:	Untergeschoss Grundrissvariante	Auftraggeber:	Hansestadt Rostock Amt für Umweltschutz Holbeinplatz 14	Planer:	matrix architektur gmbh Ludwigstrasse 17, 18055 Rostock post@matrix-architektur.de tel.: 0381 - 444 359 0



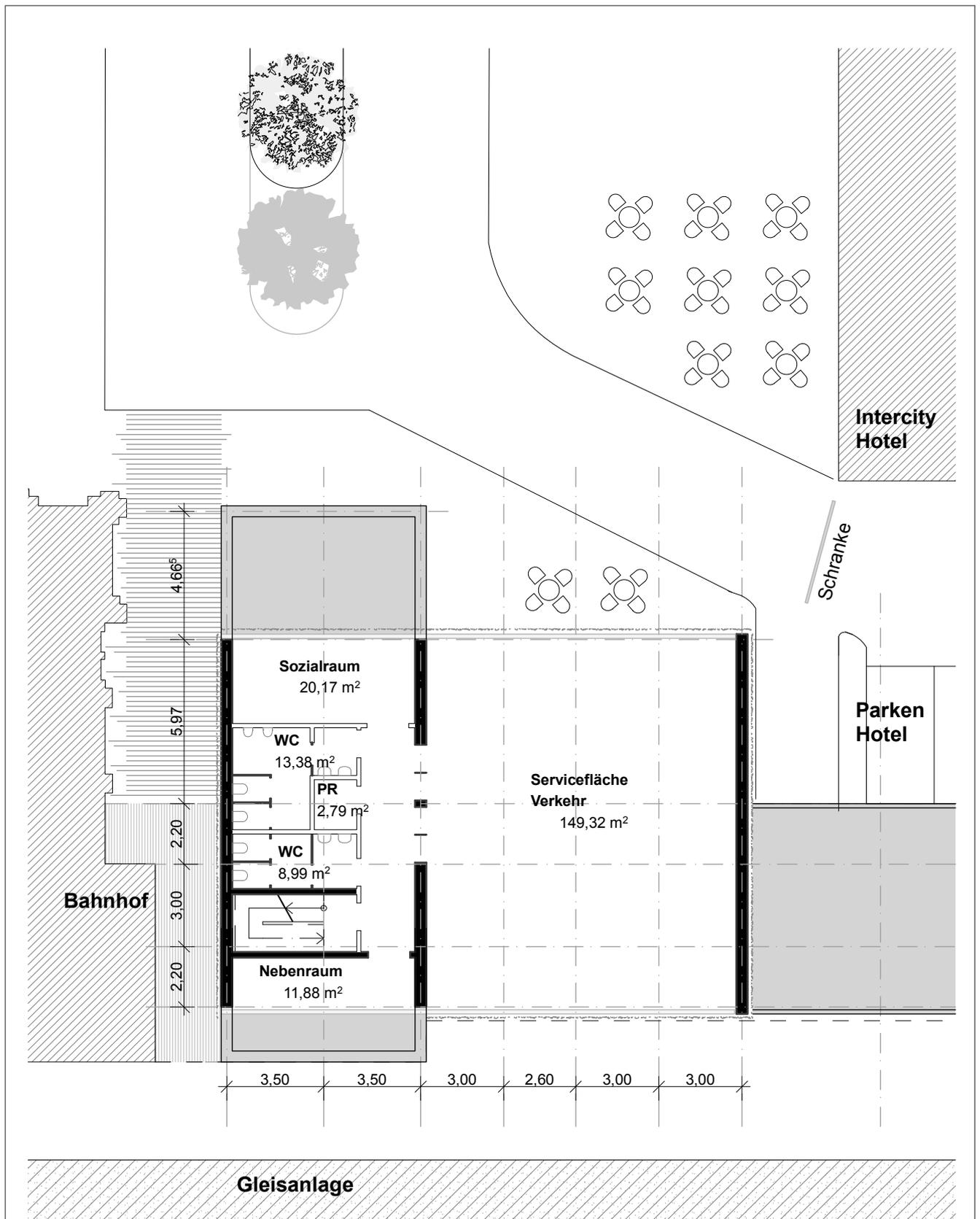
Grundriss Erdgeschoss 1:200

	Projekt	Puffer
matrix ARCHITEKTUR	Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof Rostock	matrix architektur gmbh Ludwigstrasse 17, 18055 Rostock post@matrix-architektur.de tel.: 0381 - 444 359 0
Planmaß Erdgeschoss Grundrissvariante	Auftraggeber Hansestadt Rostock Amt für Umweltschutz Heidenplatz 14	radplan - nordost St.-Georg Str. 60, 18055 Rostock thomas.moeller@radplan-nordost.de tel. 0381 - 6802301



Grundriss 1.Obergeschoss 1:200

 <p>matrix Architektur</p>	<p>Projekt: Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof Rostock</p>
<p>Planinhalt: 1.Obergeschoss Grundrissvariante</p>	<p>Auftraggeber: Hansestadt Rostock Amt für Umweltschutz Holbeinplatz 14</p> <p>Planer: matrix architektur gmbh Ludwigstrasse 17, 18055 Rostock post@matrix-architektur.de tel.: 0381 - 444 359 0</p> <p>radplan - nordost St-Georg Str. 60, 18055 Rostock thomas.moeller@radplan-nordost.de tel: 0381-6602301</p>



Grundriss 2.Obergeschoss 1:200

 <p>matrix Architektur</p>	<p>Projekt: Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof Rostock</p>
<p>Planinhalt: 2.Obergeschoss Grundrissvariante</p>	<p>Auftraggeber: Hansestadt Rostock Amt für Umweltschutz Holbeinplatz 14</p> <p>Planer: matrix architektur gmbh Ludwigstrasse 17, 18055 Rostock post@matrix-architektur.de tel.: 0381 - 444 359 0</p> <p>radplan - nordost St-Georg Str. 60, 18055 Rostock thomas.moeller@radplan-nordost.de tel: 0381-6602301</p>

