



Fachkonferenz Bahn.Rad.Parken 2022

Ergebnisse der Workshops

Auto-Parkhäuser zu Fahrradgaragen – win-win?

Mit Andreas Wieneke

Tisch 1: muss Parken betriebswirtschaftlich sein?

- Perspektive sollte volkswirtschaftlich sein, da nicht alle in EUR darstellbar
- Mischkalkulation/Mischnutzung (Anwohner, Services, ...)
- Parkhaus vs. Radwege (die nichts kosten), Park&Ride auch meist kostenlos
- Geld eher als Steuerungsinstrument

Tisch 2: was ist bei der Mischnutzung zu beachten?

- Zuwegung trennen, neue Rampen/Zufahrten, Signalisierung für Pkws
- Wenn zu steil dann Rollsteige
- Stellplätze nah am Zugang/Ausgang
- Stellplatzzahl lässt sich sukzessive erweitern

Tisch 3: Umwidmen oder neu bauen?

- UND! Stadt vs. Land
- Umsetzungsgeschwindigkeit beachten
- Wirtschaftliche Perspektive
- Ladenflächen oder anderes als Konkurrenz

Betreiberkonzepte – geht's auch kostendeckend?

Mit Floris Beemster

Kleingruppe 1:

- Bahn hat viele Flächen und Kommunen haben Planungshoheit. Kommunen müssten jedes Mal das Rad neu erfinden, daher sollte die Bahn einen einheitlichen Standard setzen. 24h Kostenlos super, grundsätzlich ein abgestuftes Preissystem, auch gut, das Fahrradparken mit Semesterticket zu koppeln. Fahrradparken durch Autoparken quersubventionieren.

Kleingruppe 2:

- Wo Service ist, gibt es auch eine Zahlungsbereitschaft. Der Betrieb (ohne Baukosten) sollte kostendeckend sein, um einen Anreiz auch für Betreiber:innen zu schaffen. Querfinanzierung mit Autoparkplätzen ist erwünscht.

Kleingruppe 3:

- Die Kommunen haben nicht das Know-How, die Bahn hat die Kapazitäten und es sollte einheitliche Standards geben. Es wird nie kostendeckend für die Betreiber:innen sein, es wird immer defizitär sein, mit dem Defizit sollten die Kommunen unterstützt werden, z.B. durch Fördermittel auch für Betriebskosten.

Kleingruppe 4:



- Zubringerinfrastruktur wird durch die Kommune gestellt. Es ist ein Zuschussgeschäft, auch für Betriebskosten Mittel bereitstellen.

Sicher, trocken, schnell, nah – wie wollen die Nutzer:innen ihre Fahrräder parken?

Mit Isabell Eberlein

Tisch 1: Anforderungen an einen sicheren Raum

- Lage ist entscheidend: Belebt, Fußverkehr
- Offene Gestaltung & hell (Kombination aus Einzel- und Doppelstockparker)
- Regelmäßige Reinigung & Graffiti-Entfernung
- Persönliche Bewachung (Personal, ggf. mit Kooperationspartnern (DB Sicherheit)) oder Videoüberwachung & Notrufsäule
- Sicherheit des eigenen Fahrrades und die eigene persönliche Sicherheit (Sicherheitsgefühl)
- Barrierefreiheit
- Zuwegung

Tisch 2: Zugangssysteme

- Schnell (Direkt vor Bahnhof (Doppelpark) vs. Sicher (FPH oder Box))
- Einheitliches System → Wunsch: Über DB-App buchbar (Seamless Ticketing)
- Umsetzung: Bedarf es Koordinierungsstellen? Und einheitliche Standards?

Tisch 3: Schließfächer

- Flächennutzung differenziert nutzen, z.B. auch an Packstation oder Ladestation denken

Tisch 4: Aufwendige Infrastrukturmaßnahmen für verkehrliche Anbindung

- JA! ☺ Ist ein Muss, z.B. Fahrradbrücke zum FPH in Eberswalde

Automatischer Parkturm – oder Parkhaus mit Personal– oder Parkhaus ohne Personal

Mit Saskia Pfirrmann, Marco Pastorini, Christian Meuter, Moritz Dittrich

- These 1: Wen es kostendeckend bewirtschaftet werden kann, finden sich auch Player zur Bewirtschaftung.
- These 2: Alle Parkhausformen haben ihre Berechtigung und kommen auf die jeweiligen Standorte an.
- These 3: Fahrradboxen sind meistens nicht sinnvoll, da sie oft zweckentfremdet werden. Eine Flexibilisierung der Fahrradboxnutzung ist sinnvoll.
- These 4: Eine Personalisierung von Fahrradparkplätzen führt zu einer ineffizienteren Platznutzung und ist daher nicht sinnvoll.
- These 5: Eine flexiblere Buchung über Apps ist unabdingbar, um eine höhere Auslastung der Stellflächen zu generieren.



Chancen des modularen Bauens – Mehr Schnelligkeit und geringere Kosten? Mit Stephan Wilhelm

Frage 1 funktional vs Gestaltung

- Vandalismusresistenz, auch durch gute Gestaltung
- Gutes Design wichtig, funktionieren müssen alle Anlagen, gutes UX-Design
- Gute Gestaltung als Wertschätzung für RadlerInnen, sollte aber nicht „ausufern“ wg Zeit und Kosten

Frage 2: unterschiedliche Fassaden vs Unikum

- Kommt auf den Standort drauf an, Denkmalschutz, bauliche Situation (Lücke, Brücke, ...)
- Oft reicht eine Variation der Fassadengestaltung
- Wiedererkennbarkeit/Logo z.B. Radstation für NutzerInnen wichtig
- Aufbau wie im Küchenstudio
- Gleiche Systeme senken Betriebskosten
- Innengestaltung des Parkens ist meist immer gleich

Knappes Gut am Bahnhof – freie Flächen fürs Fahrradparken Mit Heinrich Strößenreuther

Tisch 1: Beschleunigung der Flächenauswahl für FPH

- Analyse der Radwegebeziehung → Bedarf muss da sein! Wo fahren sie hin? Wo wollen sie hin? (Trampelpfade)
- Multimodalität → Verbindung mit Sharingkonzepten und weiteren Verkehrsmitteln
- Grundbuch checken → Wem gehört das Grundstück? (Stakeholdermanagement & Grundstücksanalyse)
- Entscheider in die Pflicht nehmen
- Öffentlichen Druck erzeugen → u.a. Presseinfo

Tisch 2: Druck erhöhen auf Entscheider

- Bedarf es ein FPH? → DB-Töchter und Verwaltung müssen wollen (und untereinander einig sein)
- Fachkräftemangel
- Bottom-Up Prinzip → Bevölkerung muss mitbestimmen dürfen
- Förderhöhe aufgrund der Auslastung festlegen → Druck auf richtige Platzierung und Ausgestaltung
- Lieber keins als ein schlechtes FPH!
- Kostenlose Plätze (oder geringe Gebühren) anbieten

Tisch 3: Erfolgreiches Stakeholdermanagement

- Zeitplan klären und mit Stakeholder festlegen
- Wichtigen Stakeholder definieren & Konfliktpotenziale klären
- Gemeinsame Workshops