

INFOSTELLE
Fahrradparken am Bahnhof



Sonderprogramm
STADT UND LAND
Radverkehrsförderung des Bundes

Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität

Leitfaden für die Planung und den Bau
von Fahrradparkhäusern





Hinweis:

In diesem Leitfaden wird die Bezeichnung Pedelec für Fahrräder verwendet, die bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h das Pedalieren mittels eines elektrischen Motors unterstützen. Per Gesetz darf bei einem Pedelec eine maximale Nenndauerleistung von 250 Watt nicht überschritten werden. S-Pedelecs unterstützen bis zu 45 km/h, zum Führen wird eine Fahrerlaubnis benötigt. E-Bikes sind nach § 39 der StVO Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, die auch ohne zusätzliches Pedalieren angetrieben werden.

Inhalt

1. Einleitung	4
2. Bestand und Nutzung, Wirkungen und Potenziale	6
Bestand und Nutzung	7
Wirkungen und Potenziale	13
Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen	17
3. Impulse aus der Konferenz Bahn.Rad.Parken	20
Sichere Wege zum Bahnhof	21
Autoparkhäuser zu Fahrradgaragen	22
Architektur und Städtebau	24
4. Best-Practice-Beispiele	27
Nationale Beispiele	28
Internationale Beispiele	40
5. Von der Idee zur Umsetzung	46
Phase 1: Zielsetzung	49
Phase 2: Planung und Bau	51
Phase 3: Betrieb	63
6. Förderkulisse	69
Anhang	70
Leitfäden und Studien	70
Normen, Richtlinien und Empfehlungen	70
Impressum	71

1. Einleitung



Die Mobilität in Deutschland verändert sich: Immer mehr Menschen möchten umweltfreundlich unterwegs sein und steigen vom Auto auf das Fahrrad, auf den öffentlichen Verkehr und auf die Kombination der beiden Verkehrsmittel um. In der Öffentlichkeit gibt es eine breite Debatte darüber, wie umweltfreundliche Verkehrsmittel zügig gestärkt und ausgebaut werden sollen. Nach dem Klimaschutzgesetz (Novelle 2021) ist es das Ziel der Bundesregierung, im Jahr 2030 im Verkehrssektor höchstens noch 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente zu emittieren (minus 48 Prozent gegenüber 2019). Die Intermodalität, also die nahtlose Verbindung von verschiedenen Verkehrsträgern, soll deshalb künftig eine noch größere Rolle spielen. Dafür – so sieht es der aktuelle Koalitionsvertrag der Bundesregierung vor – wird bis zum Jahr 2030 eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene angestrebt.

Um diesem Ziel näher zu kommen, ist der Radverkehr von großer Bedeutung. An den Bahnhöfen ist für weitere Pkw-Stellplätze kaum Platz, der ÖPNV als Zubringer befindet sich bereits heute in den Stoßzeiten an seiner Kapazitätsgrenze und die Anzahl der Reisenden, die zu Fuß zum Bahnhof kommen, lässt sich aufgrund der Entfernungen nur geringfügig erhöhen. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht deshalb auch vor, dass die «Kombination von Rad- und öffentlichem Verkehr» gefördert wird. Es geht also insgesamt darum, motorisierten Individualverkehr verstärkt auf das Fahrrad und auf die Kombination von Fahrrad und Bahnen zu verlagern.

Das Fahrradfahren boomt

Das Rad wird zunehmend wichtiger für die Mobilität in der Stadt und auf dem Land. Mit 81 Millionen Fahrrädern (Stand 2021) ist der Bestand in Deutschland so hoch wie nie zuvor. Laut der Studie «Mobilität in Deutschland» (infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland, im Auftrag des BMVI) wächst der Fahrradanteil am Modal-Split seit 2002 kontinuierlich, lag zuletzt im Jahr 2017 bei über elf Prozent und in den Metropolen und Stadtstaaten sogar bei 15 bis 20 Prozent. Dabei stieg auch die durchschnittliche Wegelänge stetig an und liegt aktuell bei fast vier Kilometern. Eine neue Erhebung ist für 2023 geplant.

Das Fahrrad verbessert die Erreichbarkeit der Bahnhöfe deutlich

Auf Distanzen bis fünf Kilometern ist das Fahrrad oft das schnellste Verkehrsmittel. Mit Pedelecs kann der Einzugsbereich nochmals deutlich erweitert werden. Gerade für die Wege zum und vom Bahnhof wird das Rad damit immer wichtiger. Dafür muss sowohl die Radverkehrsinfrastruktur des fließenden Verkehrs (Radwege und Radwegenetze) als auch die des ruhenden Verkehrs (Fahrradabstellanlagen) verbessert werden. Teure Räder werden jedoch nur dann für die Wege zum Bahnhof genutzt, wenn das Parken dort sicher ist.

Der Bedarf an Stellplätzen ist groß

Die Auswertung der Studie «Fahrradparken an Bahnhöfen» von 2019, gefördert im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der

Bundesregierung, hat ergeben, dass bis zum Jahr 2030 bis zu 1,5 Millionen zusätzliche Stellplätze benötigt werden, allein eine Million hochwertige Stellplätze an den 1.000 aufkommensstärksten Bahnhöfen sowie weitere 500.000 Stellplätze an den rund 4.400 mittleren und kleineren Stationen. Um es mehr Bahnreisenden zu ermöglichen, mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu kommen, müssen also deutlich mehr, sowie wettergeschützte, bahnsteignahe, gesicherte und damit attraktive Abstellanlagen geschaffen werden. Allein der finanzielle Bedarf für eine Million zusätzliche Fahrradstellplätze an den 1.000 aufkommensstärksten Stationen wird in der Studie auf drei Milliarden Euro geschätzt.

Radwege und Radwegenetze

Dass gut ausgebaute Radwege und Radwegenetze nötig sind, um den Anteil des Fahrrades im Verkehr zu erhöhen, liegt auf der Hand. Anlagen für das sichere Abstellen des Fahrrades am Bahnhof sind in diesem Zusammenhang wünschenswert und förderlich. Andererseits kommt selbst das beste Fahrradparkhaus nicht ohne entsprechende Zuwegung aus. Die Akzeptanz und die Auslastung von Fahrradparkhäusern hängen also entscheidend von der Erreichbarkeit ab. Sie sollten daher immer gesamtheitlich im Rahmen einer kommunalen Radverkehrsstrategie sowie einer integrierten Mobilitätsplanung geplant und gebaut werden. Viele wichtige Hinweise für die Planung von Radwegenetzen enthalten die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) herausgegebene Publikation «Einladende Radverkehrsnetze», die als Begleitbroschüre zum Sonderprogramm «Stadt und Land» erschienen ist, sowie die Richtlinie für integrierte Netzplanung (RIN) des FGSV Verlages.

Der vorliegende Leitfaden soll inspirieren, motivieren und möglicherweise auch den



Was ist die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof»?

Komplexe Projekte wie Fahrradparkhäuser bedeuten einen großen Planungs- und Umsetzungsaufwand. Kommunen sollten dabei auf die Erfahrungen anderer, bereits realisierter Projekte zurückgreifen können und Hilfestellung, etwa bei der Bedarfs- und Kostenermittlung sowie der Wirkungsberechnung bekommen. Zu diesem Zweck wurde die DB Station&Service AG vom BMDV beauftragt, die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» einzurichten und zu betreiben.

Neben Informationsveranstaltungen (digital und vor Ort) sowie Exkursionen bietet die Infostelle eine individuelle Beratung für Kommunen in jedem Stadium der Projektentwicklung einer Radabstellanlage an. Stakeholder-Workshops, fachliche Stellungnahmen und Ortsbegehungen gehören dabei genauso zu dem kostenfreien Angebot wie telefonische Beratung oder die Beantwortung einzelner Detailfragen.

www.radparken.info

Anstoß für die Planungen eines Fahrradparkhauses geben. Planerinnen und Planern in den Kommunen soll sie helfen, Entscheidungsträger zu überzeugen und die interessierte Öffentlichkeit auf Projekte in den Städten und Gemeinden neugierig zu machen. Die Ergebnisse der Datenerhebungen der «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof», ausgewählte gute Beispiele von bereits realisierten Fahrradparkhäusern, eine Liste konkreter Handlungsempfehlungen und eine Sammlung von einschlägigen Richtlinien und technischen Leitfäden helfen denjenigen, die mit der schönen Aufgabe betraut sind, für sicheres Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen zu sorgen.

2. Bestand und Nutzung, Wirkungen und Potenziale

Zwischen November 2021 und Juni 2022 wurden durch die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» zwei **Online–Crowdsourcing–Befragungen** durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

1. Befragung zur Bestandsaufnahme und zur Erfassung des Nutzungsverhaltens

Zur Bestandsaufnahme wurden der Datenbestand der OpenStreetMap – einer crowd-basierten digitalen Onlinekarte – sowie weitere bei der «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» vorliegende Daten auf einer digitalen Karte eingepflegt. Diese beinhaltet Informationen zur genauen Position der Abstellanlagen, zur Anzahl und zur Art der Abstellmöglichkeiten. Im Rahmen der Crowdsourcing-Befragung konnten Nutzende weitere Abstellanlagen, die der OpenStreet-Map-Datensatz noch nicht enthielt, erfassen oder die bereits vorhandenen Informationen verifizieren bzw. korrigieren. Auf diese Weise wurden etwa 10.000 Standorterfassungen an rund 4.000 der insgesamt rund 6.600 Bahnhöfe in Deutschland (sowohl DB- als auch Nicht-DB-Bahnhöfe) durchgeführt (Stand Juni 2022).

Gleichzeitig wurden die an der Befragung Teilnehmenden gebeten, einige Fragen zu ihrem Nutzungsverhalten bezüglich des Fahrradparkens an Bahnhöfen zu beantworten. Im Ergebnis liegen aus dieser Befragung Daten

von knapp 6.000 Personen vor: Es wurden Daten zu Wegezwecken, für die die Kombination aus Fahrrad und Bahn häufig genutzt wird, zur Streckenlänge und Fahrtdauer der häufigsten Fahrradfahrt zum Bahnhof sowie zur Häufigkeit der Nutzung von Fahrrad und Bahn erhoben. Zudem wurden die Befragten gebeten, Angaben zu ihrer Zahlungsbereitschaft für einen sicheren Abstellplatz am Bahnhof zu machen, die Gründe für die kombinierte Nutzung von Fahrrad und Bahn anzugeben sowie mitzuteilen, was sich verändern muss, damit sie die Kombination aus Fahrrad und Bahn häufiger nutzen. Ebenfalls erfasst wurde das Alter der befragten Personen.

2. Befragung zur Bahnhofsbewertung

Nutzende wurden gebeten, die Mängel von Abstellanlagen an konkreten Bahnhöfen zu benennen. Zudem wurden sie gefragt, ob sie das Abstellen von Fahrrädern an den bewerteten Bahnhöfen empfehlen würden. Insgesamt wurden knapp 10.000 Bahnhofsbewertungen für rund 1.900 Bahnhöfe abgegeben.

Zur vertieften **Analyse der Daten** wurden diese mit weiteren bei der «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» vorliegenden Informationen verschnitten. So konnten die Befragungsergebnisse zum Beispiel nach Bahnhofstypen oder der Anzahl der Reisenden an den Bahnhöfen spezifiziert werden.

Zusätzlich zu den beiden Befragungen hat die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» zwischen September und November 2021 rund 500 Radfahrende vor Ort befragt. Die Befragungen wurden an zwölf Bahnhöfen durchgeführt, die vor Kurzem mit neuen Abstellanlagen ausgerüstet wurden. Erhoben wurde, wie sich das Nutzungsverhalten der Radfahrenden durch den Bau dieser neuen Anlagen verändert hat. Im Rahmen dieser **Bahnhofsbefragung** wurden zunächst Fragen zum aktuellen Nutzungsverhalten gestellt

(Häufigkeit der Fahrradnutzung auf dem Weg zum Bahnhof, Wegezweck und Fahrtdauer). Zudem wurden die Befragten gebeten anzugeben, ob sie das Fahrrad aufgrund der neuen Abstellanlage häufiger für den Weg zum Bahnhof nutzen, wie häufig sie das Fahrrad zuvor genutzt haben und ob sie nun ein hochwertigeres Fahrrad nutzen. Die Befragten sollten auch angeben, wie sich ihre Nutzung von Fahrrad und Bahn voraussichtlich nach der Corona-Pandemie verändern wird. Zudem wurden Alter, Geschlecht und Erwerbsstatus als soziodemografische Merkmale erfragt.

Die Grafiken zu allen Datenauswertungen enthalten auch Informationen zur Anzahl der Befragten, welche die jeweils zu Grunde liegende, hier thematisierte Frage beantwortet haben (N = ...).

Bestand und Nutzung



Erfassung und Bewertung

Wie viele Fahrradstellplätze gibt es eigentlich an den deutschen Bahnhöfen? Sind sie überdacht oder sogar abschließbar? Wie ist deren Zustand? Wie werden Sie von den Nutzenden bewertet?

Um diesen Fragen auf den Grund zu gehen, hat die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» vorhandene Daten analysiert und Radfahrende gebeten, bei der Erfassung und der Beurteilung von Radabstellanlagen in Deutschland zu helfen.

Anzahl der Abstellanlagen

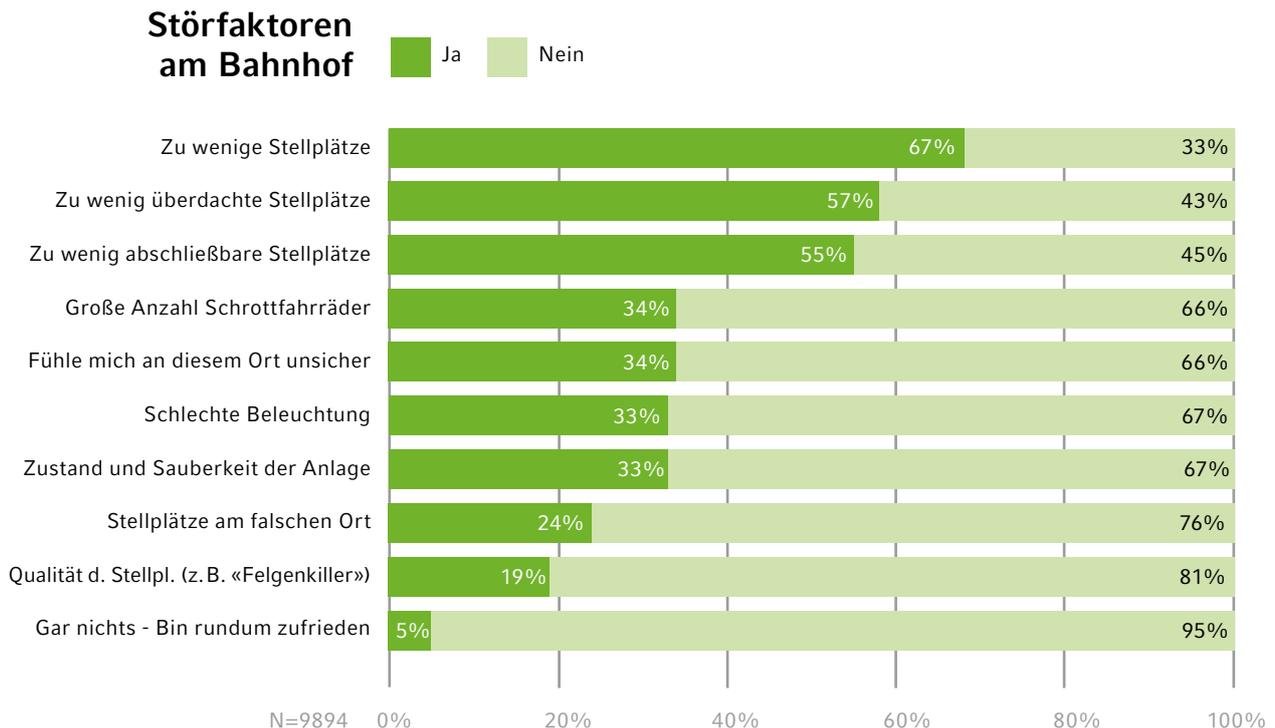
Die Befragungen zur Bestandserfassung zeigen, dass es an rund zwei Dritteln aller

rund 6.600 Bahnhöfen in Deutschland Fahrradabstellplätze gibt. Die Ergebnisse werden ausführlich auf der Website der «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» unter <https://radparken.info/mitmachen/bahnhof/> dargestellt.

Die Auswertung ergab einen gezählten Bestand von 325.264 Plätzen. Nur an wenigen Bahnhöfen wurde die Anzahl der Stellplätze weder von den Nutzenden noch durch Eintragungen in der OpenStreetMap erfasst. Für diese Bahnhöfe wurde ein Mittelwert geschätzt und die Gesamtanzahl der Stellplätze extrapoliert. Dadurch konnte eine derzeitige Gesamtzahl von rund 400.000 Abstellplätzen an Bahnhöfen ermittelt werden.

Störfaktoren

Mit der Befragung zur Bahnhofsbeurteilung wurde erfasst, welche Aspekte die Nutzenden an Fahrradabstellanlagen als störend empfinden. Die folgende Abbildung zeigt die Störfaktoren im Überblick:



Die Ergebnisse zeigen ein eindeutiges, überwiegend negatives Bild vom Bestand der Abstellanlagen. 67 Prozent der Befragten bemängeln die geringe Anzahl an Stellplätzen, 57 Prozent beklagen zu wenig überdachte Stellplätze, für mehr als die Hälfte der Befragten fehlen abschließbare Anlagen. Jeweils etwa ein Drittel der Befragten fühlt sich an den Abstellanlagen unsicher, bemängelt die vielen sogenannten «Schrotträder», eine schlechte Beleuchtung der Anlagen oder, dass Zustand und Sauberkeit insgesamt zu wünschen übriglassen. Zu weit entfernte oder am falschen Ort aufgestellte Anlagen werden von knapp einem Viertel moniert. Die Qualität der Stellplätze selbst, also wie das Fahrrad angelehnt und angeschlossen werden kann, findet jeder Fünfte verbesserungswürdig. Lediglich fünf Prozent der Befragten sind mit der Fahrradparksituation am Bahnhof «rundum zufrieden».

Dieses Ergebnis spiegelt sich auch in der Beantwortung der Frage nach der Weiterempfehlung zum Fahrradparken an den betreffenden Bahnhöfen wider. Die große Mehrheit (83 Prozent) der Befragten würde das Fahrradparken am Bahnhof nicht weiterempfehlen. Die Chancen stehen also schlecht, dass Radfahrende ihre Bekannten motivieren, auch mit dem Rad zum Bahnhof zu fahren.

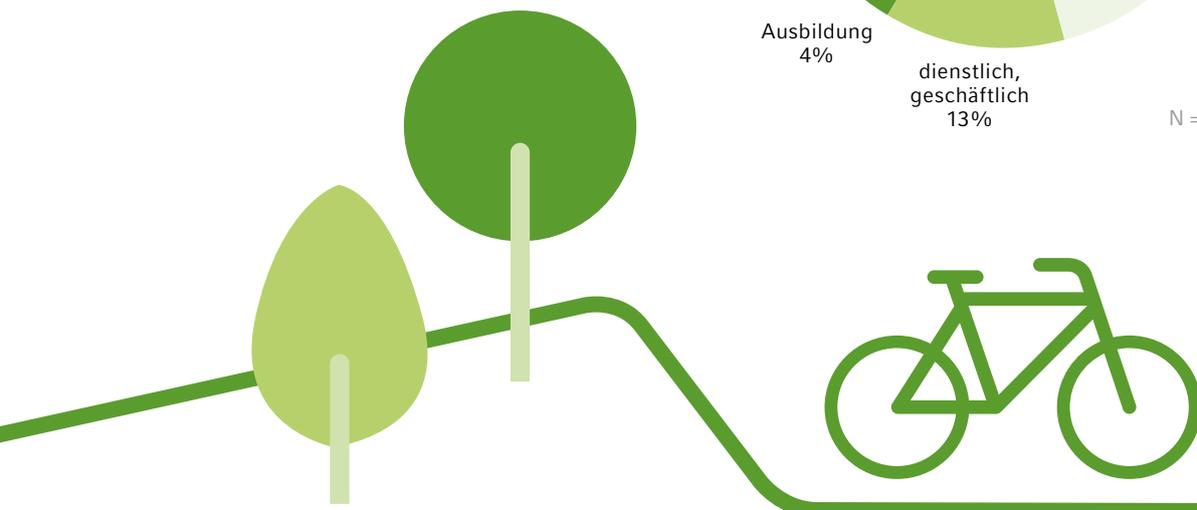
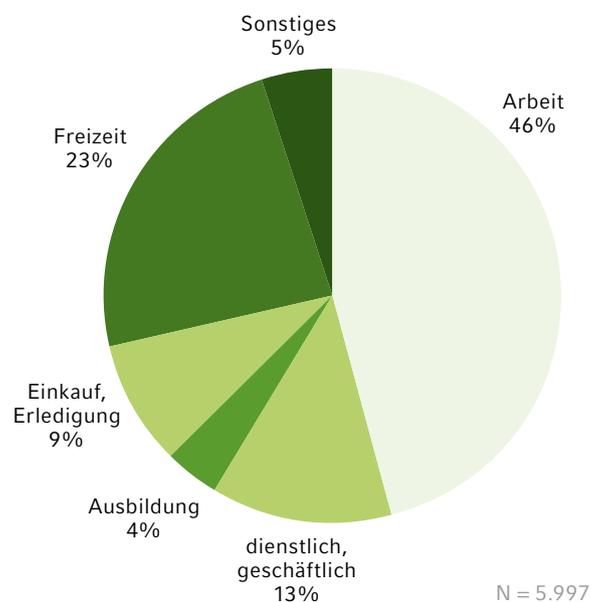
Verhalten der Nutzenden

Um zielgerichtet Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Fahrradparkens am Bahnhof zu geben und die sich daraus ergebenden Potenziale abschätzen zu können, ist es wichtig, die heutigen Nutzenden sowie ihre Anforderungen zu kennen. Die Ergebnisse der Befragung zum Nutzungsverhalten geben entsprechende Einblicke, wer heute wie und warum mit dem Fahrrad am Bahnhof parkt.

Fast drei Viertel der an der Umfrage Teilnehmenden sind zwischen 30 und 60 Jahren alt, etwa ein Fünftel ist zwischen 18 und 30 und nur sechs Prozent sind über 60 Jahre alt. Der Anteil der Minderjährigen beträgt nur ein Prozent. Die Altersgruppe der Erwerbstätigen ist also überproportional stark vertreten, während Personen im Rentenalter sowie Kinder und Jugendliche kaum an der Befragung teilnahmen.

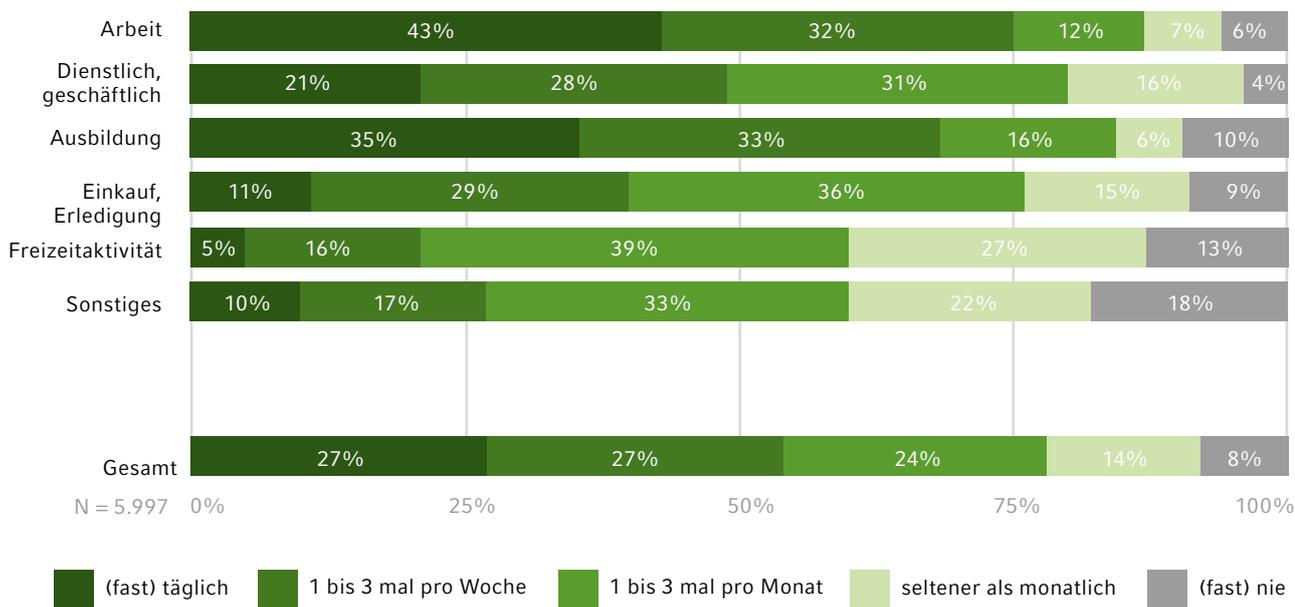
Der Altersverteilung entsprechend nutzen 46 Prozent der Befragten das Fahrrad für den Weg zum Bahnhof, um zur Arbeit zu gelangen und 13 Prozent zu geschäftlichen Zwecken. Vier Prozent der Befragten fahren zur Schule oder zum Ausbildungsplatz. Überwiegend für Freizeitaktivitäten wird die Kombination aus Fahrrad und Bahn von etwa einem Viertel der Befragten und für Erledigungen und Einkäufe von neun Prozent genutzt.

Wegezzweck des häufigsten Fahrradwegs zum Bahnhof



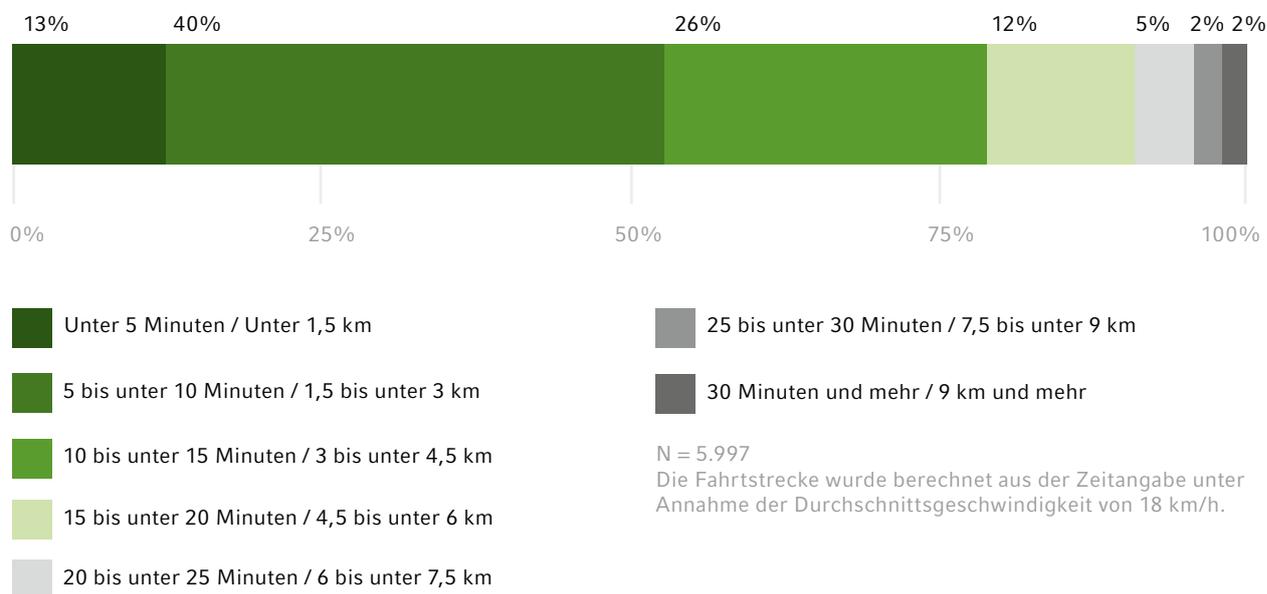
Mehr als die Hälfte der Befragten nutzt die Kombination aus Fahrrad und Bahn mindestens einmal pro Woche: 27 Prozent stellen ihr Fahrrad täglich oder fast täglich am Bahnhof ab und weitere 27 Prozent immerhin noch ein- bis dreimal pro Woche. Die regelmäßigsten Nutzenden sind diejenigen, die Fahrrad und Bahn für den Weg zur Arbeit nutzen. 43 Prozent sind (fast) täglich mit dieser Verkehrsmittelkombination unterwegs, 32 Prozent ein- bis dreimal pro Woche. Rund 20 Prozent nutzen das Rad mehrmals pro Woche für Freizeitaktivitäten.

Häufigkeit der Fahrradnutzung zum Bahnhof nach Wegezwecken



Auf Basis der Angaben zu den Fahrtzeiten zum Bahnhof wurden die Fahrtstrecken der Befragten abgeschätzt. Dabei wurde eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h zugrunde gelegt. 90 Prozent der Befragten sind demnach unter 20 Minuten bzw. maximal sechs Kilometer unterwegs, mehr als die Hälfte legt vergleichsweise kurze Wege unter zehn Minuten bzw. drei Kilometern zurück. Im Mittel ist der Weg zum Bahnhof elf Minuten bzw. 3,5 Kilometer lang.

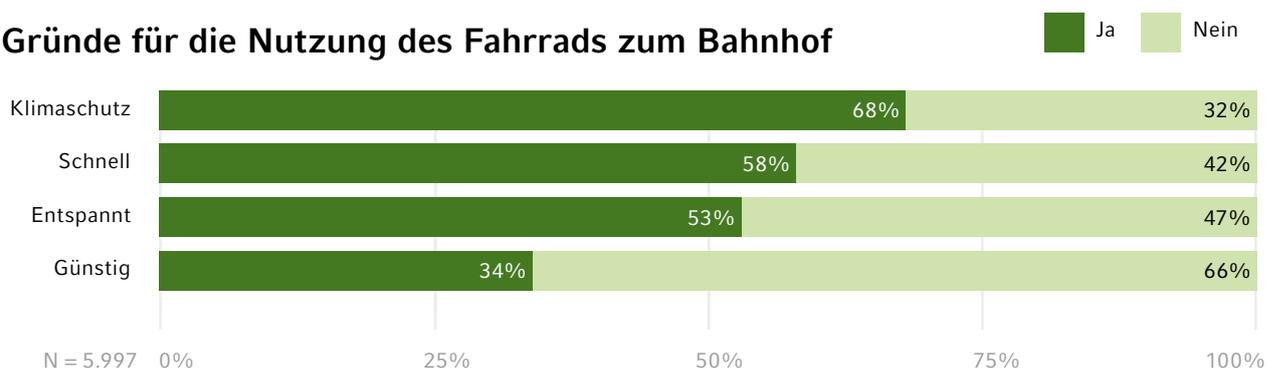
Fahrtdauer und Fahrtlänge: Weg zum Bahnhof mit dem Fahrrad



Die Teilnehmenden sollten auch einen oder mehrere Gründe nennen, warum sie die Kombination aus Fahrrad und Bahn nutzen. 68 Prozent der Befragten geben (unter anderem) den Klimaschutz als Motivation an. Dies korrespondiert zum Beispiel mit den Ergebnissen der Studie «25 Jahre Umweltbewusstseinsforschung im Umweltressort» des Umweltbundesamtes (2021). Demnach ist insgesamt der Klimaschutz für 70 Prozent der Deutschen während der Corona-Pandemie gleich wichtig geblieben, für 16 Prozent ist er sogar wichtiger geworden.

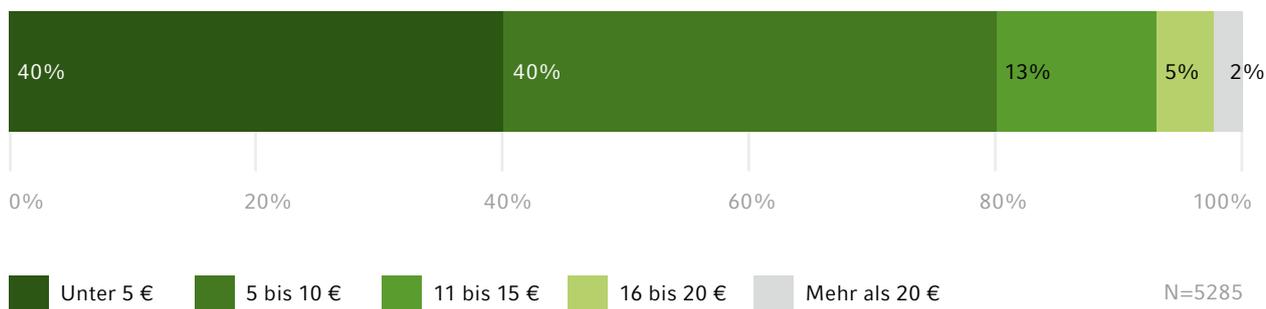
An zweiter Stelle werden – ungefähr gleichrangig – Schnelligkeit und entspanntes, stressfreies Fahren als Gründe genannt. Und ein Drittel der Befragten fährt mit dem Fahrrad zum Bahnhof, um Kosten einzusparen.

Gründe für die Nutzung des Fahrrads zum Bahnhof

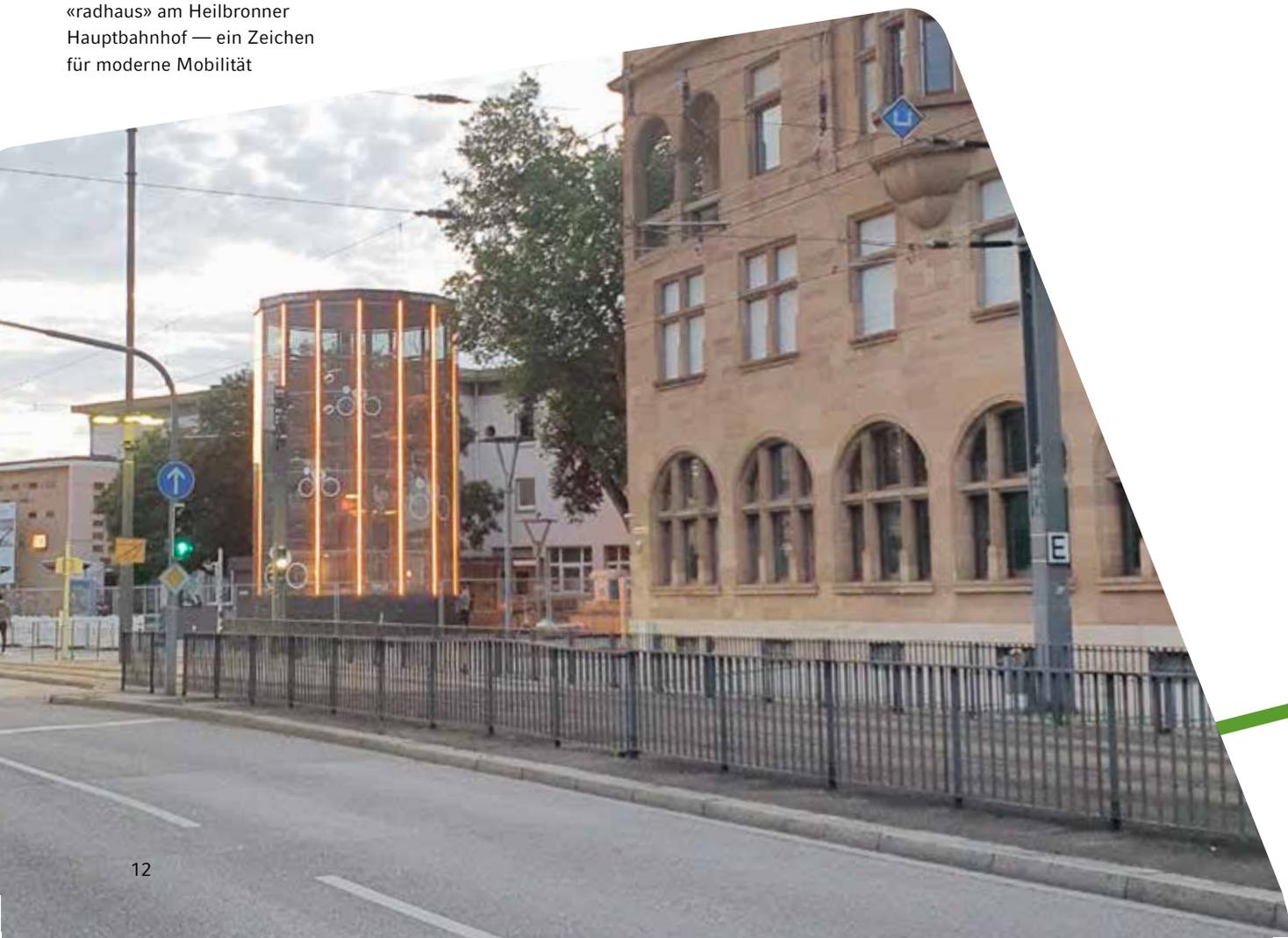


Bei der Frage nach der Zahlungsbereitschaft für das sichere Abstellen des Fahrrads am Bahnhof zeigt sich, dass eine Mehrheit der Nutzenden die derzeit üblichen Gebühren – im Durchschnitt 1 Euro pro Tag, 10 Euro pro Monat, 100 Euro pro Jahr – als angemessen akzeptiert. Rund 40 Prozent sind gewillt, 5 bis 10 Euro pro Monat für einen sicheren Abstellplatz aufzuwenden. 20 Prozent der Befragten würden auch mehr als 10 Euro pro Monat bezahlen. Jedoch möchten immerhin fast 40 Prozent weniger als 5 Euro oder gar nichts bezahlen.

Zahlungsbereitschaft pro Monat für einen sicheren Abstellplatz



«radhaus» am Heilbronner Hauptbahnhof — ein Zeichen für moderne Mobilität



Wirkungen und Potenziale

Das Fahrradparken am Bahnhof hat vielfältige Aus- und Wechselwirkungen auf das Leben Einzelner, auf die Gesellschaft, die Umwelt und das Klima.

Quantitative Wirkungen

Emissionen verringern

Durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten aufs Rad können sowohl klimaschädliche CO₂-Emissionen als auch Luftschadstoffe wie Feinstaub- und Stickoxidemissionen verringert werden.

Mobilitätskosten einsparen

Im Vergleich zur Pkw-Nutzung ist die Kombination Rad und Bahn – insbesondere in Kombination mit Jahres- oder Monatstarifen im ÖPNV – für die Nutzenden günstiger.

Gesundheit fördern und Gesundheitskosten einsparen

Regelmäßiges Radfahren wirkt sich positiv auf die Gesundheit aus. Die Gesellschaft profitiert davon durch niedrigere Gesundheitskosten und eine Entlastung des Gesundheitssystems.

Zeit gewinnen

Sofern bahnsteignahe Fahrradabstellplätze geschaffen werden und dicht getaktete sowie schnelle Bahnverbindungen zur Verfügung stehen, können sich gerade in verkehrsbelasteten Ballungsräumen Reisezeitvorteile gegenüber der Pkw-Nutzung ergeben.



Qualitative Wirkungen

Zeichen und Maßstäbe setzen

Das Fahrradparkhaus kann mit einer herausragenden Gestaltung ein Zeichen für moderne Mobilität und Maßstäbe im Städtebau setzen.

Umfeld aufwerten

Mit seiner guten städtebaulichen Integration und baulichen Qualität wertet das Fahrradparkhaus das Stadtbild im Bahnhofsumfeld, dem Entrée zur Stadt, auf und macht dieses auch für Nicht-Bahnreisende zum Aufenthaltsort.

Attraktionen schaffen

Das Fahrradparkhaus kann zur fachlichen und touristischen Attraktion werden und damit einen Imagegewinn für die Kommune erzielen.

Platz schaffen

Das Fahrradparkhaus hilft dabei, den Bahnhofsvorplatz von wild abgestellten Fahrrädern zu befreien. Es entsteht dadurch mehr Bewegungsraum für Zufußgehende und Platz für Orte, an denen man verweilen kann.

Einzugsbereich erweitern

Auch hochpreisige Pedelecs können nun sicher geparkt werden. Deren zunehmende Nutzung vergrößert den Einzugsbereich des Bahnhofs.

Dienstleistungsstandort stärken

Im Fahrradparkhaus können Dienstleistungen rund ums Fahrrad angesiedelt werden, z. B. Fahrradladen, Leihstation, Werkstatt, Fahrradwaschanlage, Umkleiden, Duschen, WCs.

Einzelhandel stärken

Untersuchungen wie die Studie «Shopping by bike: Best friend of your city centre» der Euro-

pean Cyclists' Federation aus dem Jahr 2016 zeigen, dass die aufgrund des Fahrradparkhauses zunehmende Anzahl an Radfahrenden den Einzelhandel stärkt und dadurch die Innenstadt belebt.

Konflikte vermeiden

Das Fahrradparkhaus entlastet Züge durch die zu erwartende verringerte Mitnahme des eigenen Rads. Das bedeutet mehr Platz und damit mehr Komfort für die Fahrgäste und weniger Verspätungen durch schnelleres Ein- und Aussteigen.

Diebstähle eindämmen

Überwachungssysteme (per Video oder Personal) verhindern nahezu vollständig Diebstähle innerhalb der zugangsgesicherten Anlagen und fördern dadurch die Nutzung auch hochwertiger Räder für den Weg zum Bahnhof.

Freude schaffen

Mit diesen hochwertigen Rädern ist man sicherer und auch mit Freude unterwegs. Der Weg zum Bahnhof wird zu mehr als einer Notwendigkeit.



Potenziale

Die in diesem Kapitel dargestellten Wirkungen sind umso größer, je mehr Menschen die Kombination aus Fahrrad und Bahn nutzen. Um herauszufinden, welche Potenziale sich für eine vermehrte Nutzung durch den Bau von Fahrradabstellanlagen ergeben, hat die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» eine Befragung an Bahnhöfen mit neuen Abstellanlagen durchgeführt (siehe Erläuterungen zur Methodik am Anfang des Kapitels). Daraus konnten die folgenden Erkenntnisse gezogen werden:

Etwa ein Drittel der Befragten gab an, seit der Eröffnung der neuen Anlage häufiger mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren. In dieser Kategorie finden sich sowohl Personen, die die Kombination aus Fahrrad und Bahn bisher gar nicht genutzt haben als auch Personen, die diese Kombination nun häufiger als zuvor nutzen.

Häufigere Fahrradnutzung zum Bahnhof nach dem Bau der Abstellanlage

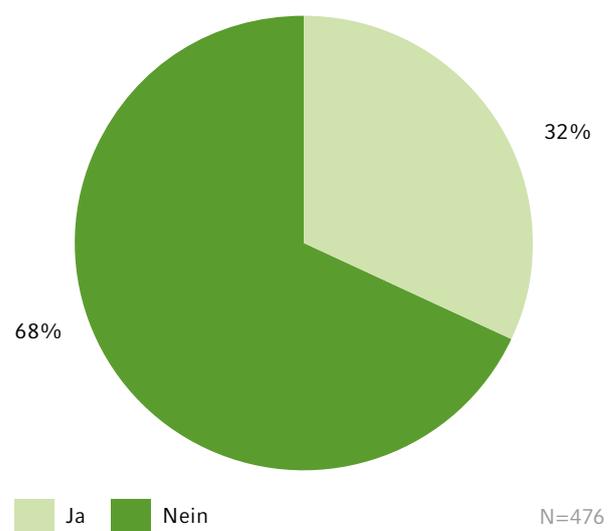
Basierend auf der Analyse der Nutzungshäufigkeit der Befragten vor und nach dem Bau der Fahrradabstellanlagen zeigte sich eine um 17 Prozent erhöhte Nutzung der Kombination aus Fahrrad und Bahn.



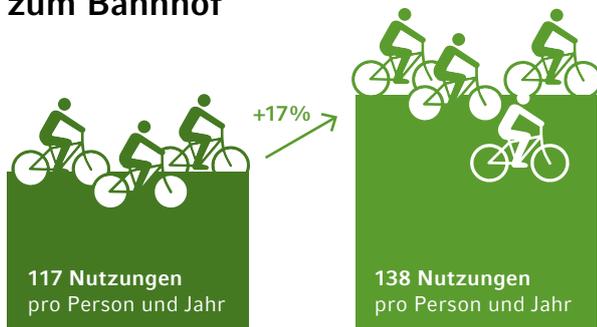
Planungswerkzeug «Wirkungsrechner»

Die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» hat einen «Wirkungsrechner» entwickelt, mit dem Kommunen bereits in frühen Phasen, noch vor der eigentlichen Bauplanung, die dargestellten Wirkungen, die der Bau eines Fahrradparkhauses nach sich zieht, abschätzen können. Hierbei fließen die individuellen, auf die konkrete Situation zugeschnittenen Parameter ein. Die Ergebnisse des Wirkungsrechners werden dabei so aufbereitet, dass diese zur Kommunikation im kommunalpolitischen Kontext sowie mit der Bürgerschaft genutzt werden können.

<https://radparken.info/wirkungsrechner/>



Häufigere Fahrradnutzung zum Bahnhof



Durch den Bau der Fahrradabstellanlagen werden von den Befragten durchschnittlich **17 Prozent mehr Wege pro Jahr mit dem Rad zum Bahnhof** durchgeführt.

N=476

Rund 70 Prozent der Befragten gaben zudem an, die Kombination aus Fahrrad und Bahn nach der Corona-Pandemie voraussichtlich häufiger zu nutzen.

Der weitaus größte Teil der Befragten, deren Nutzungsverhalten sich geändert hat, hat bislang die Strecke zum Bahnhof zu Fuß zurückgelegt oder den ÖPNV genutzt (zusammen 72 Prozent). 21 Prozent der Befragten haben zuvor den Pkw für die Gesamtstrecke genutzt und drei Prozent nutzen das Auto für den Weg zum Bahnhof.

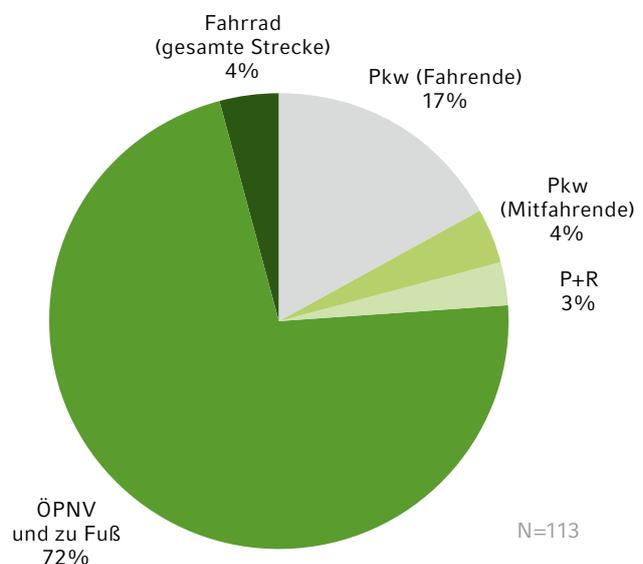
Die Wirkungen von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen ergeben sich insbesondere durch die Verlagerung von Pkw- auf kombinierte Fahrrad- und Bahnfahrten. Es sind vor allem die regelmäßig durchgeführten Wege mit vergleichsweise großen Streckenlängen, die die größten Wirkungen entfalten. Insbesondere die Arbeitswege bergen hier ein großes Potenzial: Diese werden gemäß «Mobilität in Deutschland» (2018) bisher zu etwa 60 Prozent mit dem Auto zurückgelegt und sind dann mit knapp 40 Kilometern (Hin- und Rückweg)



Methodik der Befragungen

Zur Abschätzung der Mehrnutzung des Fahrrads zum Bahnhof aufgrund der neuen Fahrradabstellanlage wurden die angegebenen Nutzungshäufigkeiten für die Zeiträume vor und nach dem Bau der Anlage auf durchschnittliche jährliche Nutzungshäufigkeiten hochgerechnet und über alle Befragten summiert. Die prozentuale Veränderung ergibt sich über die Differenz zwischen der jährlichen Fahrradnutzung nach und vor dem Bau der Fahrradabstellanlage.

Verkehrsmittelnutzung vor dem Bau der Anlage



vergleichsweise lang. Und hier verdeutlichen sowohl die Crowdsourcing-Befragung zum Nutzungsverhalten als auch die Bahnhofsbefragung das grundsätzlich große Potenzial: Denn die Kombination aus Fahrrad und Bahn wird zu großen Teilen gerade für den Weg zur Arbeit genutzt.

Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen



Wie aber können die vorhandenen Potenziale gehoben werden? Wie kann erreicht werden, dass künftig mehr Personen die Kombination aus Fahrrad und Bahn nutzen und insbesondere mehr Menschen vom Pkw umsteigen?

In der Befragung zum Nutzungsverhalten sollten die Teilnehmenden angeben, was sich verbessern müsste, damit sie das Fahrrad für den Weg zum Bahnhof häufiger nutzen. Es zeigt sich, dass insgesamt mehr Abstellplätze sowie sichere und überdachte Abstellplätze wichtige Faktoren sind. Aber auch die bessere verkehrliche Anbindung der Bahnhöfe mit Radwegen sowie bessere Zugverbindungen sind zentrale Aspekte, die zu einer Mehrnutzung führen. Das heißt: Die Verbesserung der gesamten Reisekette vom Start zum Ziel ist entscheidend dafür, dass die Potenziale durch den Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen ausgeschöpft bzw. vergrößert werden können.

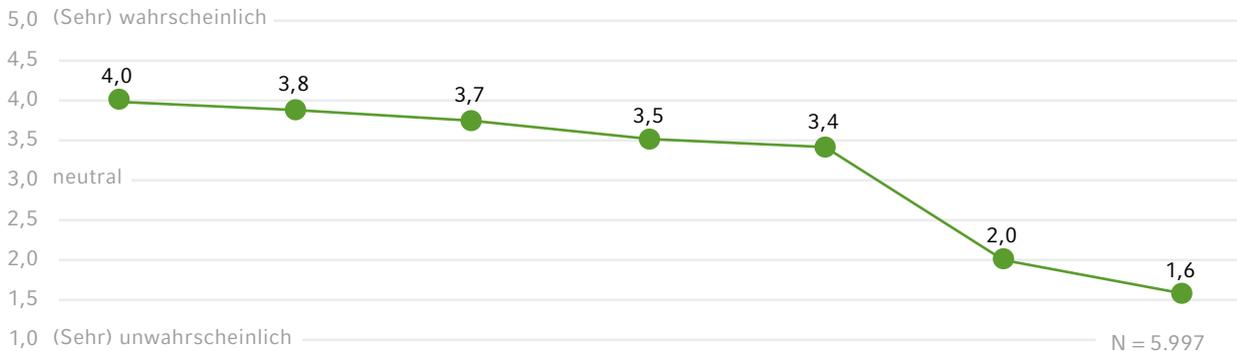
Die durchschnittliche Reiseweite für den Weg mit dem Fahrrad zum Bahnhof beträgt bisher etwa 3,5 Kilometer (siehe Grafik auf Seite 11 oben). Es ist davon auszugehen, dass durch

den Ausbau der Radwege ein schnelleres und sicheres Vorankommen gewährleistet wird und in der Folge mehr Menschen auch längere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen. Dies vergrößert die Einzugsbereiche der Bahnhöfe und birgt ein großes Potenzial für eine vermehrte Fahrrad- und Bahnnutzung.

Betrachtet man die Zufriedenheit mit der heutigen Abstellsituation, so zeigt sich, dass sie direkt mit dem Verhältnis von der Anzahl der Reisenden zur Anzahl der Stellplätze korreliert. Je mehr Reisende sich, statistisch betrachtet, einen Fahrradabstellplatz am Bahnhof teilen müssen, desto dringender ist der Nachrüstbedarf.



«Ich würde häufiger das Fahrrad zum Bahnhof nutzen, wenn...»



ich mein Fahrrad am Bahnhof ein-/abschließen könnte (Fahrradparkhaus/Fahrradbox).

es mehr überdachte Abstellplätze am Bahnhof gäbe.

es mehr Abstellplätze am Bahnhof gäbe.

es bessere Radwege auf meinem Weg zum Bahnhof gäbe.

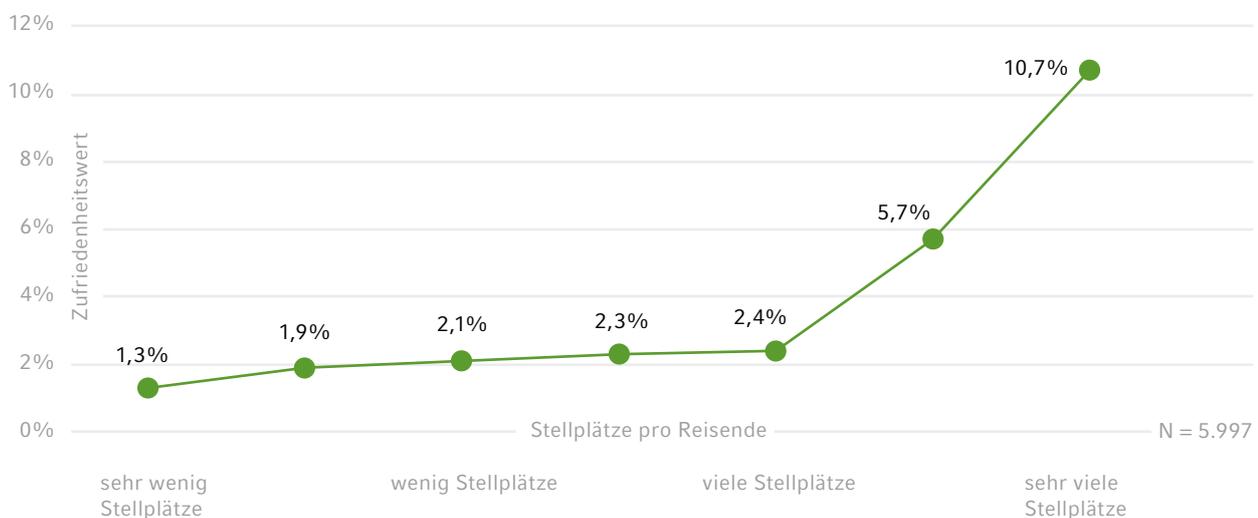
Züge verlässlicher und häufiger fahren würden.

ich mein E-Bike am Bahnhof aufladen könnte.

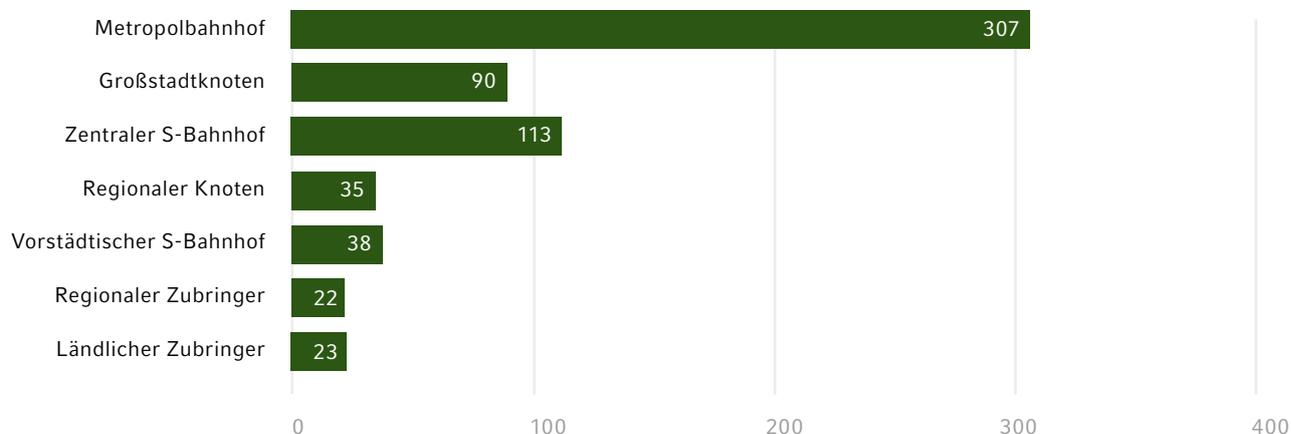
ich ein E-Bike/besseres Fahrrad besitzen würde.

In urbanen Räumen ist das Zahlenverhältnis von Reisenden zu Stellplätzen am ungünstigsten. Während an ländlichen Zubringerbahnhöfen auf durchschnittlich 23 Reisende ein Stellplatz entfällt, stellt sich an Metropolbahnhöfen das Verhältnis um das Dreizehnfache schlechter dar. Hier entfällt ein Stellplatz auf durchschnittlich 307 Reisende. Entsprechend geben 84 Prozent der Befragten, die einen Metropolbahnhof bewerten, an, dass es dort zu wenige Stellplätze gibt. Für ländliche Zubringerbahnhöfe sind dies 53 Prozent.

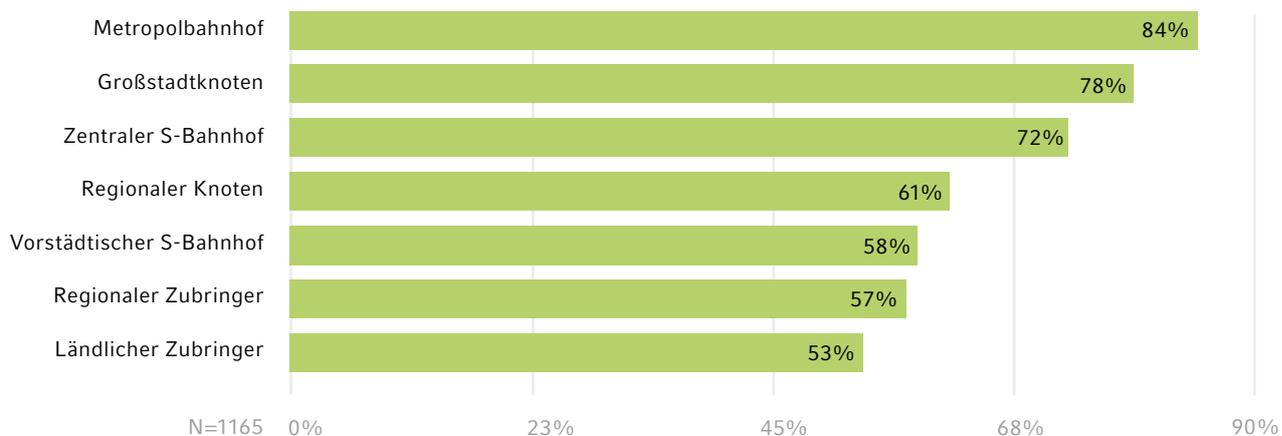
«Bin rundum zufrieden»



Anzahl der Reisenden pro Stellplatz an Bahnhöfen je Kategorie



«Zu wenig Stellplätze?»



Daraus lässt sich schlussfolgern, dass an Bahnhöfen mit bereits bestehendem hohen Parkdruck prioritär einfache, schnell zu installierende Abstellrichtungen, beispielsweise überdachte Doppelstockparker, errichtet werden sollten. Sobald dieser Grundbedarf gedeckt ist, sollten zudem zugangsgesicherte Parkmöglichkeiten ergänzt werden. Quantität sollte also zunächst Vorrang vor der Qualität haben. Denn Radfahrende verschmerzen es eher, wenn Anlagen nicht zugangsgesichert sind, als wenn zu wenige oder keine vorhanden sind. Die an Abstellanlagen zu stellenden Mindestanforderungen sind jedoch in jedem Fall einzuhalten (siehe Kapitel 5).

3. Impulse aus der Konferenz Bahn.Rad.Parken

Fachpersonen aus der Politik, der kommunalen Verwaltung, der Stadt- und der Verkehrsplanung diskutierten im Rahmen einer Konferenz, wie gute Abstellanlagen an Bahnhöfen zu mehr Fahrrad- und Bahnverkehr führen können.

Zu der Konferenz Bahn.Rad.Parken in Berlin hatte die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» und das BMDV im Juni 2022 eingeladen, um Potenziale für den Ausbau der Rad-Schiene-Kombination auszuloten.

Neben dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing und DB Infrastrukturvorstand Berthold Huber waren internationale Rednerinnen und Redner und bekannte Gesichter der Branche wie u.a. Prof. Dr. Angela Francke, Thiemo Graf, Isabell Eber-

lein, Heinrich Stößenreuther oder Gunnar Fehlau dabei. Auch Bernd Koch, Vorstandsvorsitzender von DB Station&Service, diskutierte auf einem Panel mit. Rund 250 Personen nahmen in Präsenz an der Konferenz teil, weitere 100 Personen waren digital dabei.

Einige Impulse der Konferenz werden im folgenden Kapitel von den Referierenden dargestellt.



Sichere Wege zum Bahnhof

von Thiemo Graf

Weshalb entscheiden Sie sich, das Fahrrad zu nehmen und wann entscheiden Sie sich dagegen? Wenn mehr Menschen motiviert werden sollen, den gewohnten Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder zum Bahnhof künftig auf dem Fahrradsattel zurückzulegen, sollten wir folgende Beobachtungen – bei anderen und bei uns selbst – ernst nehmen:



Sie entscheiden sich, das Fahrrad zu nehmen, wenn es damit schneller, einfacher und bequemer geht als mit dem Auto. Appelle wie „Fahr‘ Fahrrad, das ist gut für die Umwelt!“, richten sich ausschließlich an die Vernunft. Seit Sigmund Freud herrscht in den Sozialwissenschaften jedoch Einigkeit darüber, dass 80 Prozent des menschlichen Handelns auf der Gefühlsebene entschieden werden. Auch Mobilitätsentscheidungen sind überwiegend „Bauch“-Entscheidungen.

Einfach, schnell und bequem: Es existiert eine reichhaltige Palette an Planungsinstrumenten, um diese Kriterien umsetzen zu können. Rad-

wege müssen so einladend und die Wegeführung intuitiv erfassbar sein, dass auch Kinder sie verstehen. Nur wenn sich alle Familienmitglieder sicher fühlen, werden sie das Radfahren in den Alltag einbauen. Dann werden Kinder auch im Erwachsenenalter ganz selbstverständlich zum Fahrrad greifen. Dies ist die einfachste und sicherste Methode, mehr Menschen aufs Rad zu bringen.

Thiemo Graf ist Fachbuchautor und Geschäftsführer des i.n.s. – Institut für innovative Städte, einem Fachbüro für Fuß- und Radverkehr, Stadtentwicklung und Fachpublikationen.

Flächen fürs Parken neu verteilen

Interview mit Andreas Wieneke

Seit einiger Zeit ist Fahrradparken auf DB BahnPark-Flächen ein Thema: Die Umnutzung von wenig genutzten Flächen in Pkw-Parkhäusern bietet oftmals eine schnell umzusetzende und kosteneffiziente Lösung für das Fahrradparken. Erste Erfahrungen wurden bereits mit kleineren Anlagen gemacht, so zum Beispiel mit Fahrradboxen am Bahnhof Gießen, oder mit der Zurverfügungstellung von Parkplätzen für Sammelschließanlagen, wie am Bahnhof Vaihingen.

Andreas Wieneke, Geschäftsführer der DB BahnPark, ist Experte fürs Pkw-Parken am Bahnhof. Im Rahmen der Konferenz Bahn. Rad.Parken leitete er einen Workshop zum Thema «Auto-Parkhäuser zu Fahrradgaragen – winwin?». Im Gespräch diskutiert er diese Fragestellung und erklärt, wie eine solche Umnutzung funktionieren kann.

Herr Wieneke, sind Fahrradstellplätze ein großes Thema unter den Betreibern der Pkw-Parkhäuser?

Fahrradparken, das vor 15 Jahren eher ein Randthema war, ist heute gleichrangig zum Pkw-Parken, insbesondere rund um Bahnhöfe, denn die Kunden brauchen Lösungen für die «erste und letzte Meile». Das passt in die Strategie der Deutschen Bahn, Bahnhöfe als Mobilitätshubs zu entwickeln, sie also zu Orten zu

machen, an denen die verschiedenen Verkehrsarten verknüpft werden.

Woher kommen die Anstöße, Pkw-Parkhäuser für Fahrradparken umzunutzen?

Die Anregungen kommen aus unterschiedlichen Sparten der Deutschen Bahn, aber auch von Partnern.

Flächen für alle Kundenbedürfnisse zu finden ist eine große Herausforderung. Flächen sind nicht beliebig vermehrbar. Zudem befinden sie sich oft nicht im Eigentum der Deutschen Bahn. Deshalb ist es naheliegend, lediglich teilweise ausgelastete Pkw-Parkhäuser fürs Radparken zu nutzen.

Umgenutztes ehemaliges Pkw-Parkhaus für rund 600 Räder am Hauptbahnhof Karlsruhe Süd



Wer sind die Akteure, die über das Wie und Wo von Radabstellanlagen entscheiden?

Beteiligt sind viele: Bahnstationsmanager und andere Abteilungen der DB Station&Service, Gemeinden, private Eigentümer, Betreiber und wir, die DB BahnPark. Die besten Ergebnisse für die Kunden kommen zustande, wenn die Ideen von allen getragen werden. Deshalb ist es oberstes Ziel, einen Konsens zu erreichen – auch wenn der Prozess lange dauert.

Wo gibt es gelungene Beispiele?

Bei den älteren Projekten ging es darum, schnell und kostengünstig eine Lösung zu finden. Die Raumatmosphäre spielte eine untergeordnete Rolle - wie im Übrigen auch bei den allermeisten alten Autoparkhäusern. Neuere Beispiele, wie die Fahrradstation Süd am Karlsruher Hauptbahnhof, zeigen den Wert, sich Gedanken über die Innengestaltung zu machen. Es ist wichtig, die Menschen im Blick zu haben, nicht nur den Platz für die Räder. Ein heller Raum mit freundlicher Atmosphäre wird gerne genutzt.

Würden Sie als Geschäftsführer der DB BahnPark eine teilweise Umnutzung als Fahrradparkhaus auch dann befürworten, wenn das Pkw-Parkhaus bereits gut ausgelastet ist?

Wenn nach objektiven Prüfungen aller Alternativen auch Autostellplätze «geopfert» werden müssen: prinzipiell ja. Wir wollen keine Kundin und keinen Kunden am Bahnhof ausschließen, egal ob sie mit dem Pkw, dem Fahrrad oder dem Bus kommen. Auf einem Pkw-Stellplatz realisieren wir bis zu acht Fahrrad-Stellplätze. Und wenn dann der «politische

Wille» da ist, ist der Weg frei für die Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten.

Apropos Kosten: Soll Fahrradparken am Bahnhof gebührenpflichtig sein?

Pauschal ist das nicht zu beantworten. Beim Autoparken gilt: Wenn der Parkdruck hoch ist, Alternativen zur Autonutzung existieren, wie zum Beispiel durch ausreichend Linienbusse, und viel investiert wurde, dann muss der Stellplatz Geld kosten. Tarife dienen auch als Lenkungsinstrument. Gibt es keine Alternativen, wie etwa im ländlichen Raum, dann kann Pkw-Parken auch durchaus kostenlos sein. Da die Gesellschaft zum Fahrrad lenken möchte, ist einfaches Fahrradparken eher kostenlos.



Grundriss mit farbiger Orientierungshilfe am Boden. Die Fahrradstation Süd wurde mit dem Deutschen Fahrradpreis 2020 in der Kategorie „Infrastruktur“ ausgezeichnet.



Sykkel-Hotell in Asker,
Norwegen: Blick von der
oberen Parkebene zum neu
entstandenen Platz

«Wir bauen Fahrradparkhäuser nicht für Fahrräder, sondern für Menschen!»

von Lilo Münch

Vor knapp zwei Jahrzehnten wurden in Deutschland einige der ersten Fahrradparkhäuser auf von Pkws wenig genutzten Flächen in Autoparkgaragen eingerichtet: Der Ansatz bietet gerade dort enormes Potenzial, wo der Druck, Fahrradstellplätze zu schaffen, groß ist und schnelle und kostengünstige Lösungen gefragt sind. Doch wie soll ein neu gebautes Fahrradparkhaus eigentlich aussehen?

Nicht als “Unterschlupf” im Pkw-Parkhaus, sondern als Umsetzung einer neuen Bauaufgabe? Die Baugeschichte ist gerade dort spannend, wo es keine Vorbilder gibt. Neue Aufgaben regen die Experimentierfreude an und evozieren immer auch neue Formen.

Inzwischen wurden Neu- und Umbauprojekte errichtet, die sich von der Vorstellung des Fahrradparkhauses als bloße, quantitativ zu bewältigende Infrastrukturmaßnahme gelöst haben. Ja, auch Fahrradparkhäuser sind Gebäude, wie alle anderen auch: gemacht für Menschen, nicht für Räder, genauso

wie Bibliotheken nicht für Bücher gemacht werden, sondern für Lesende. Nur wenn diese Haltung zugrunde liegt, kann aus einer Bauaufgabe Architektur werden: Helle, übersichtliche, sorgfältig gestaltete Innenräume, die man gerne betritt, ein Bauwerk, das das Umfeld aufwertet und darüber hinaus ein selbstbewusstes Zeichen für eine neue Verkehrskultur setzt.

Ein herausragendes Beispiel habe ich in Norwegen gefunden: Dort macht die Bane NOR, die für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist, auf die Bahn-Rad-Verknüpfung aufmerksam, indem sie über Architekturwettbewerbe gezielt den Bau von gut gestalteten Fahrradparkhäusern fördert.



Bei Nacht zeigt sich die innere Organisation des Sykkel-Hotells.

In Åsker, eine Bahnstunde von Oslo entfernt, gelang so nicht nur ein atmosphärisch reiches Gebäude, sondern ein kluger städtebaulicher und verkehrstechnischer Eingriff: die Positionierung des „Sykkel-Hotells“ zwischen den Gleisanlagen und der Stadt schuf einen ruhigen Platz mit Cafés und Spielflächen, zwei Erschließungsebenen wurden über das Fahrradparkhaus miteinander verknüpft. Das Fahrradparkhaus wurde zum Katalysator für mehr Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld.

Lilo Münch ist Architektin, Inhaberin des parking-lab Lilo Münch, Planung und Consulting für Parkierungsbauten, Basel und Beraterin innerhalb der «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof».



Fahrradparkhaus
Oranienburg



4. Best-Practice-Beispiele

Die von der «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» ermittelten Daten zeigen, dass an deutschen Bahnhöfen nur etwa ein Sechstel aller bestehenden Stellplätze in Fahrradparkhäusern (Anlagen ab 100 Stellplätze) untergebracht ist.

Im Folgenden ist eine Auswahl besonders beispielhafter nationaler und internationaler Lösungen dargestellt. Bei der Auswahl wurden sowohl Neubauten als auch in den Bestand integrierte Fahrradparkhäuser berücksichtigt. Sie zeichnen sich durch jeweils ein oder zwei besonders gelungene Aspekte aus, zum Beispiel durch eine herausragende Architektur, ökologische Ansätze, durch besondere Kosten- oder Flächeneffizienz oder durch ein besonders bewährtes Betreiberkonzept.

Nationale Beispiele

Maximale Leistung auf minimaler Fläche

Fellbach.go! radbox am Fellbacher Bahnhof

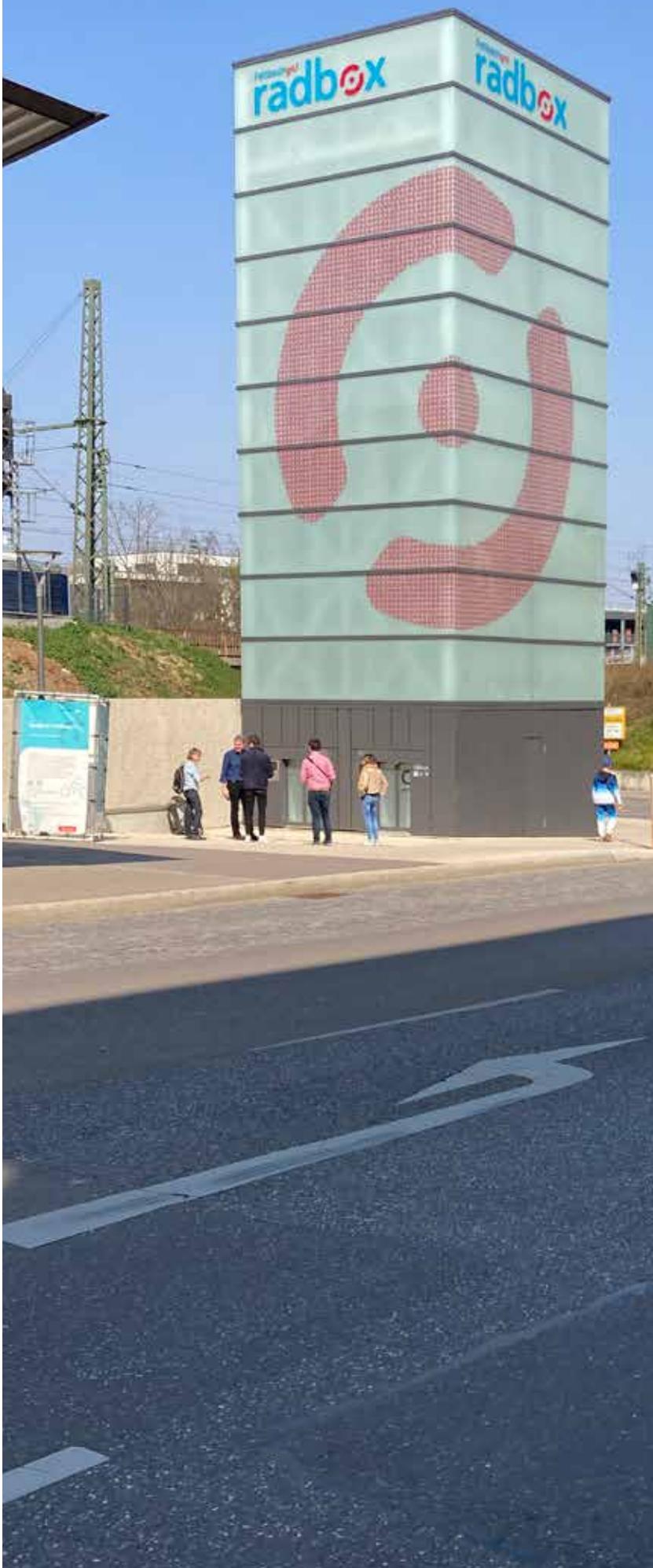
Fellbach, eine Stadt mit rund 46.000 Einwohnern, 12 Bahnminuten von Stuttgart entfernt, stellte bereits 2013 erste Überlegungen zur Konzeption des «Bahnhofs der Zukunft» an. Mit dem 2017 erfolgten Baubeschluss entschied sich die Stadt zusammen mit den Partnern Verband Region Stuttgart (VRS) und Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) für eine flächeneffiziente, zeichensetzende Lösung beim Fahrradparken.

Ein junges Unternehmen errichtete hier die Pilotanlage eines automatischen Parkturms mit 76 Fahrradstellplätzen auf der Fläche von lediglich zwei Pkw-Stellplätzen. Hardware und Software sind aus einer Hand, sowohl das Parksystem mit altbewährter Paternostertechnik und sorgfältig gestalteter Hülle

als auch das eigens entwickelte moderne Zugangssystem über eine App, mit der auch Kurzzeitparkende online buchen und zahlen können. Da vier Personen gleichzeitig die Anlage bedienen können – sie besteht aus vier Modulen à 19 Gondeln – sind die Bring- und Holzeiten äußerst gering.

Nach halbjährigem Testbetrieb wurde die Anlage Ende 2021 eröffnet. Das Risiko einzugehen, das ein neuer Bautyp mit sich bringt, hat sich für Fellbach gelohnt. Es entstand ein Leuchtturm fürs Fahrradparken, attraktiv für das Stadtbild wie für die Nutzenden, die ihre Räder direkt am Bahnhof schnell und absolut diebstahlsicher, auch für Helm und Gepäck, parken können.





Baumaßnahme	automatisches Fahrradparkhaus, Bike Safe Tower
Fertigstellung	2021
Bauherrschaft/ Eigentümerin	Stadt Fellbach
Architektur und System	Koch & Partner, Bike Parking Systems
Betreiberin	Stadt Fellbach, WDF Wohnungs- u. Dienstleistungsgesellschaft Fellbach mbH
Anzahl Abstell- plätze	76, alle diebstahlgesichert
Abstellanlagen	Paternosteranlage
Brutto-Grundflä- che (BGF), Höhe	310 m ² auf 10 Ebenen, 15,90 m
BGF pro Stellplatz	4 m ²
Sicherung	digital per Terminal oder App
Extras	Pilotanlage Reservierung 1 oder 2 Tage vor dem Parktermin gegen Gebühr möglich
Gebühren	0,5€/Tag, 2€/Woche, 5€/Monat, 50€/Jahr
Investitionskosten	1.160.000 € für Pilotanlage inkl. Umfeld, Fassade und Neuentwick- lung Software
Kosten pro Stell- platz	7.500€ - 9.500€ Bike Safe Tower und Software bei Nachfolgepro- jekten
Förderung	441.000€ VwV EFRE RegioWIN 2014-2020 „Innovation und Ener- giewende“ und Land BW, Projekt RegioWIN – „Regionale Mobili- tätspunkte“ des Verbands Region Stuttgart und des Verkehrsver- bundes Stuttgart
Weblink	https://www.bike-safe-tower.com https://www.bike-safe-tower.app https://www.fellbach.de/radbox

Transformation eines Unortes

fahrRad – Fahrradparkhaus am Mainzer Hauptbahnhof

Mainz gilt als eine Stadt mit hoher Fahrradafinität und -nutzung. Laut einer Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2019 wird ein Viertel aller Wege heute mit dem Fahrrad zurückgelegt – mit steigender Tendenz! Nach langem Planungsvorlauf wurde unterhalb der Hochstraße, auf der Rückseite des Mainzer Hauptbahnhofs, 2021 ein Fahrradparkhaus mit über 1.000 Stellplätzen eröffnet. 13 Jahre dauerte die Standortsuche. Schließlich konnten die Ideengeber das Projekt verwirklichen.

Da Boden und Decke (Hochstraße) bereits existierten, war ein verhältnismäßig geringer finanzieller Aufwand nötig, um das Fahrradparkhaus einzuhausen. Eine Stahlkonstruktion trägt die Streckmetallelemente. Diese lassen Licht und Luft durch und machen das Parkhaus von allen Seiten einsehbar und damit

sicher nutzbar. Um eine gute Orientierung zu gewährleisten und eine heitere Atmosphäre zu schaffen, wurden verschiedene Areale farblich voneinander abgesetzt.

Dieses Fahrradparkhaus konnte einen Teil des enormen Nachholbedarfs an Fahrradabstellplätzen in der Landeshauptstadt befriedigen und die ehemals unwirtliche Brachfläche in bester Lage direkt am Bahnhof wurde dabei in eine sinnvolle Nutzung überführt.





Baumaßnahme	Einhausung des Raumes unterhalb der Verkehrsanlage
Fertigstellung	2021
Bauherrschaft/ Eigentümerin	Stadt Mainz
Architektur	SCHOYERER ARCHITEKTEN_ SYRA
Betreiberin	PMG Parken in Mainz GmbH
Anzahl Abstell- plätze	1.032, davon 278 gesichert (inklusive 10 Radboxen)
Abstellanlagen	Doppelstockparker, Radboxen, Sonderstellplätze (Lastenräder, Liegeräder und Kinderanhänger)
Brutto-Grundfläche (BGF)	2.012 m ²
BGF pro Stellplatz	1,95 m ²
Sicherung	Parkkarte / Chipkarte, Drehkreuzanlage, Videoüberwachung
Extras	Service- und Infopunkt, Schließfächer, Akku-Ladeservice
Gebühren	1 €/Tag, 10 €/Monat, 40 €/Jahr im Semesterticket, 100 €/Jahr
Investitionskosten	2.050.000 €
Kosten pro Stellplatz	1.990 €
Förderung	keine Förderung, Finanzierung über Stellplatzablässe
Weblink	https://www.parken-in-mainz.de/de/parkhaeuser-tarife/fahrrad-parkhaus

Nachhaltigkeit in Szene gesetzt

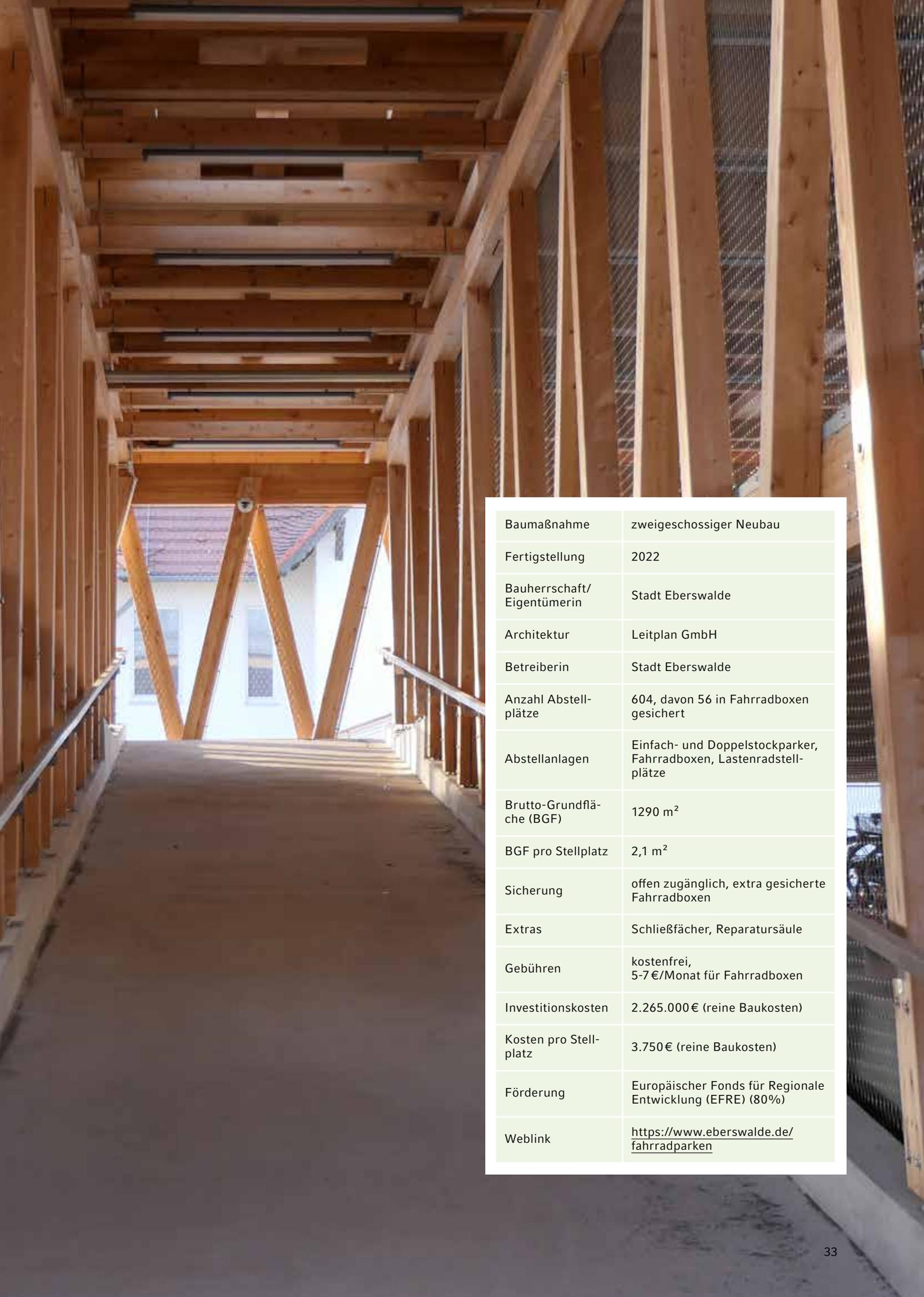
Fahrradparkhaus am Eberswalder Bahnhof

Das 30 Bahnminuten nordöstlich von Berlin gelegene Eberswalde ist Mittelzentrum und Hochschulstandort mit in den letzten Jahren stetig wachsender Einwohnerzahl. Aufgrund zunehmender Auspendlerzahlen und auch angesichts der Prognosen für den künftigen Abstellbedarf projektierte die Stadt auf einem eigenen Grundstück am Bahnhof ein Fahrradparkhaus. Die Eberswalder Holzbauinitiative trug entscheidend dazu bei, dass dabei Holz als nachwachsender Baustoff verwendet wurde.

Das zweigeschossige Gebäude ist aus witterungsresistenter sibirischer Lärche konstruiert. Das weit auskragende Flachdach ist extensiv begrünt. Photovoltaikanlagen versorgen das Gebäude mit Strom.

Mit Ausnahme der anmietbaren Fahrradboxen sind alle Stellplätze frei zugänglich und kostenfrei nutzbar. Durch die markante Architektur ist es gelungen, im eher unscheinbaren Bahnhofsumfeld einen Ort mit großem Identifikationspotenzial zu schaffen. Das Gebäude erinnert daran, dass Eberswalde seiner Forstwirtschaft wegen auch «Waldstadt» genannt wird. Gleichzeitig drückt es mit seiner ungewöhnlichen Formensprache aus: «Es ist Zeit für Neues!» Im April 2022 erhielt das Parkhaus den deutschen Verkehrswendepreis der Allianz pro Schiene.





Baumaßnahme	zweigeschossiger Neubau
Fertigstellung	2022
Bauherrschaft/ Eigentümerin	Stadt Eberswalde
Architektur	Leitplan GmbH
Betreiberin	Stadt Eberswalde
Anzahl Abstell- plätze	604, davon 56 in Fahrradboxen gesichert
Abstellanlagen	Einfach- und Doppelstockparker, Fahradboxen, Lastenradstell- plätze
Brutto-Grundflä- che (BGF)	1290 m ²
BGF pro Stellplatz	2,1 m ²
Sicherung	offen zugänglich, extra gesicherte Fahradboxen
Extras	Schließfächer, Reparatursäule
Gebühren	kostenfrei, 5-7€/Monat für Fahrradboxen
Investitionskosten	2.265.000€ (reine Baukosten)
Kosten pro Stell- platz	3.750€ (reine Baukosten)
Förderung	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) (80%)
Weblink	https://www.eberswalde.de/ fahradparken

Architektur für lichtdurchflutetes Fahrradparken

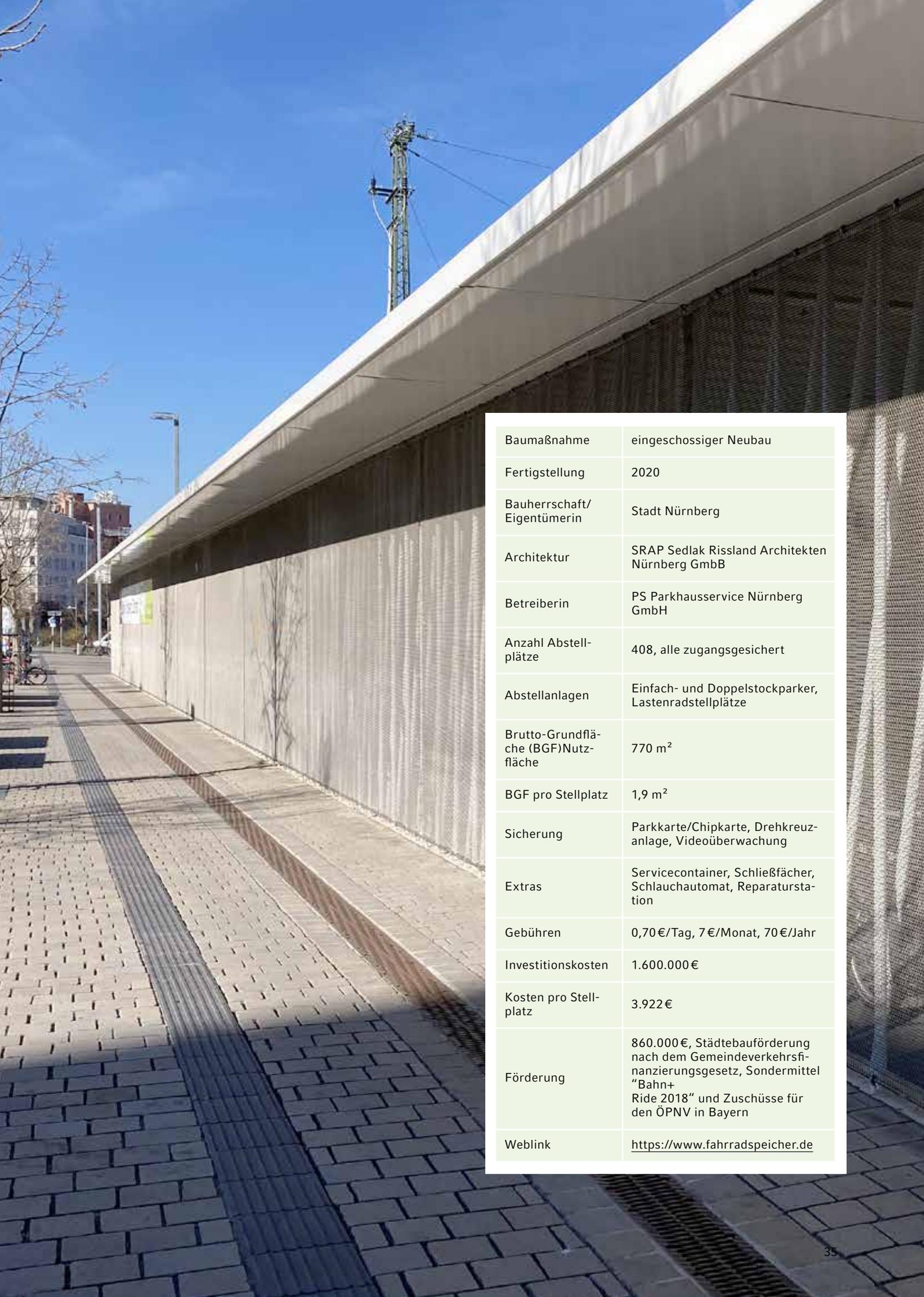
«Fahrradspeicher» am Nürnberger Hauptbahnhof

Der Fahrradspeicher, Nürnbergs erstes Fahrradparkhaus, wurde 2020 in Zusammenhang mit der Gestaltung des Nelson-Mandela-Platzes errichtet. Ein Großteil des ehemals asphaltierten Pkw-Parkplatzes auf der Bahnhofsrückseite verwandelte sich dabei in einen einladenden Grünraum am Übergang zur Südstadt.

Das 112 Meter lange, eingeschossige Gebäude spannt sich zwischen den beiden Bahnhofszugängen auf. Der Bahndamm bildet die Rückseite des «Fahrradspeichers». So konnte mit wenig Materialaufwand, mit Dach und Längsfassade zum Platz, ein Raum geschaffen werden, in dem etwa 400 Räder zugangs- und witterungsgeschützt und rund um die Uhr zugänglich geparkt werden können.

So schlicht der einfache Raum, so viel gestalterische Aufmerksamkeit wurde der Fassade gewidmet, die die Platzwand bildet: Mit metallenen Rundstäben, die an Fahrradspeichen erinnern, entstand eine licht- und luftdurchlässige Hülle. Zwei sich geometrisch überlagernde Schichten schaffen für Passantinnen und Passanten auf dem Platz einen reizvollen Moiré-Effekt. Mit der Farbgebung – alles ist in weiß gehalten – und diesen spielerischen Elementen wird hier die Bauaufgabe Fahrradparken bewusst nicht als reiner Zweckbau, sondern als architektonischer Beitrag behandelt.





Baumaßnahme	eingeschossiger Neubau
Fertigstellung	2020
Bauherrschaft/ Eigentümerin	Stadt Nürnberg
Architektur	SRAP Sedlak Rissland Architekten Nürnberg GmbH
Betreiberin	PS Parkhausservice Nürnberg GmbH
Anzahl Abstell- plätze	408, alle zugangsgesichert
Abstellanlagen	Einfach- und Doppelstockparker, Lastenradstellplätze
Brutto-Grundflä- che (BGF)Nutz- fläche	770 m ²
BGF pro Stellplatz	1,9 m ²
Sicherung	Parkkarte/Chipkarte, Drehkreuz- anlage, Videoüberwachung
Extras	Servicecontainer, Schließfächer, Schlauchautomat, Reparatursta- tion
Gebühren	0,70 €/Tag, 7 €/Monat, 70 €/Jahr
Investitionskosten	1.600.000 €
Kosten pro Stell- platz	3.922 €
Förderung	860.000 €, Städtebauförderung nach dem Gemeindeverkehrsfi- nanzierungsgesetz, Sondermittel "Bahn+ Ride 2018" und Zuschüsse für den ÖPNV in Bayern
Weblink	https://www.fahrradspeicher.de

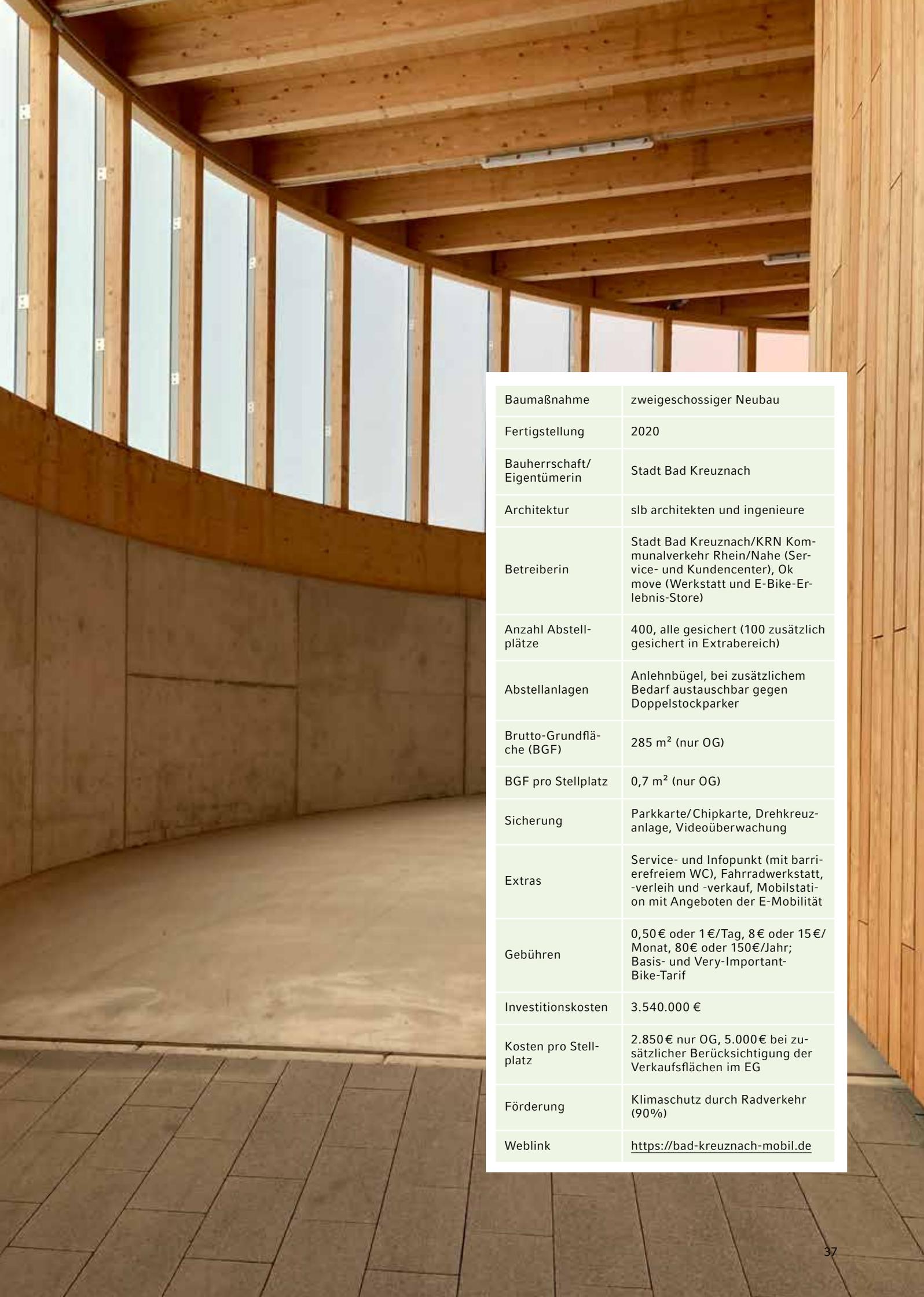
Im Eiltempo von der Idee zur Einweihung

Mobil- und Infopunkt am Bad Kreuznacher Bahnhof

Der 2020 eröffnete Mobil- und Infopunkt am Bad Kreuznacher Bahnhof beherbergt eine Vielzahl von Einrichtungen zum Thema Mobilität. Im Erdgeschoß befinden sich das Kundencenter des Kommunalverkehrs Rhein-Nahe, eine städtische Mobilitätsberatung sowie Dienstleistungen rund ums Fahrrad (Rad- und Rikschaverleih, Pedelec-Verkauf und Reparaturwerkstatt). Das Fahrradparkhaus im Obergeschoss ist zugangsgesichert, rund um die Uhr zugänglich und über eine breite geschwungene Rampe erschlossen. Deren Radius bestimmt die Form des Baukörpers mit. 400 Räder können auf einer Ebene parken – die Raumhöhe ist jedoch so bemessen, dass bei steigendem Bedarf die Kapazität mit Doppelstockparkern um etwa 300 zusätzliche Stellplätze erweitert werden kann.

Regionales Holz, Photovoltaik-Fassadenelemente und ein Gründach machen den Mobil- und Infopunkt zu einer Referenz für ökologisches Bauen. Die sorgfältige Gestaltung mit warmen Holzoberflächen und die lichtdurchflutete Parkebene reflektieren die Bedeutung, die diesem Gebäude in der Stadt zukommt. Hervorzuheben ist ebenfalls der vergleichsweise kurze Realisierungszeitraum. Innerhalb von nur vier Jahren von der konkreten Idee bis zur Einweihung konnte dank guter Zusammenarbeit aller Beteiligten die Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof eröffnet werden.





Baumaßnahme	zweigeschossiger Neubau
Fertigstellung	2020
Bauherrschaft/ Eigentümerin	Stadt Bad Kreuznach
Architektur	slb architekten und ingenieure
Betreiberin	Stadt Bad Kreuznach/KRN Kommunalverkehr Rhein/Nahe (Service- und Kundencenter), Ok move (Werkstatt und E-Bike-Erlebnis-Store)
Anzahl Abstellplätze	400, alle gesichert (100 zusätzlich gesichert in Extrabereich)
Abstellanlagen	Anlehnbügel, bei zusätzlichem Bedarf austauschbar gegen Doppelstockparker
Brutto-Grundfläche (BGF)	285 m ² (nur OG)
BGF pro Stellplatz	0,7 m ² (nur OG)
Sicherung	Parkkarte/Chipkarte, Drehkreuzanlage, Videoüberwachung
Extras	Service- und Infopunkt (mit barrierefreiem WC), Fahrradwerkstatt, -verleih und -verkauf, Mobilstation mit Angeboten der E-Mobilität
Gebühren	0,50 € oder 1 €/Tag, 8 € oder 15 €/Monat, 80 € oder 150 €/Jahr; Basis- und Very-Important-Bike-Tarif
Investitionskosten	3.540.000 €
Kosten pro Stellplatz	2.850 € nur OG, 5.000 € bei zusätzlicher Berücksichtigung der Verkaufsflächen im EG
Förderung	Klimaschutz durch Radverkehr (90%)
Weblink	https://bad-kreuznach-mobil.de

160 Jahre Baugeschichte neu belebt

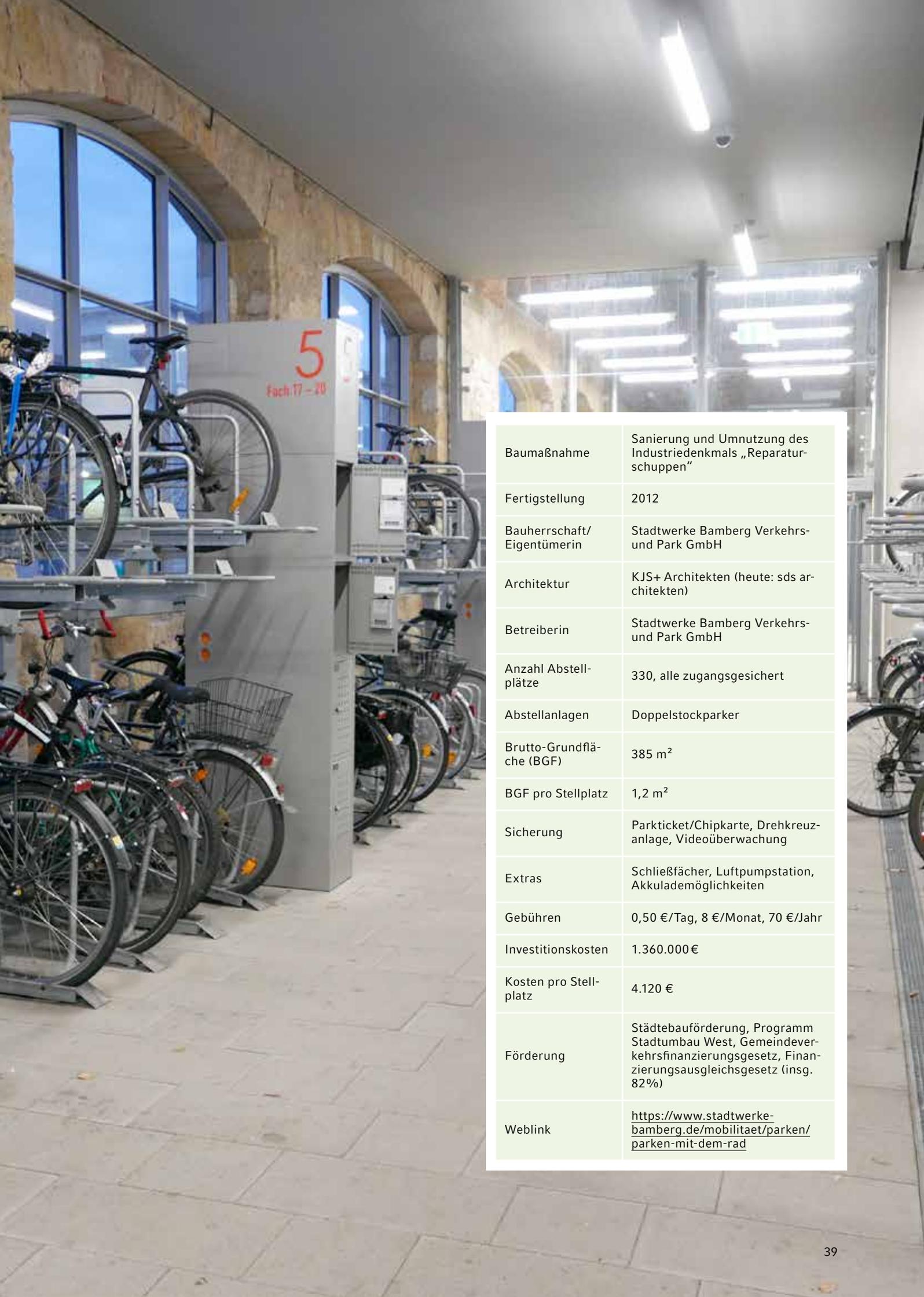
Radhaus am Bamberger Bahnhof

Die ehemalige Reparaturhalle am Bamberger Hauptbahnhof ist 1854 von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen erbaut worden. Nachdem sie im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt wurde, lag sie brach. Die Sanierung und Umnutzung des inzwischen denkmalgeschützten Gebäudes in ein Fahrradparkhaus war anspruchsvoll, denn es galt, hohe gestalterische Auflagen, die sich aus der neuen Nutzung ergebenden Anforderungen und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel in Einklang zu bringen. Letztendlich ist ein herausragendes Projekt gelungen: ein helles, übersichtliches Fahrradparkhaus für alle Arten

von Rädern, das Fortleben eines 160 Jahre alten Gebäudes, baulich ertüchtigt für weitere 50 Jahre – ein wichtiger Beitrag für nachhaltiges Wirtschaften – und ein reaktiviertes Bahnhofsumfeld.

Der behutsame Umgang mit diesem Zeitzeugen der Bahngeschichte wurde 2015 mit dem Bauherrenpreis der Weltkulturerbe-Städte ausgezeichnet.





Baumaßnahme	Sanierung und Umnutzung des Industriedenkmals „Reparaturschuppen“
Fertigstellung	2012
Bauherrschaft/ Eigentümerin	Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH
Architektur	KJS+ Architekten (heute: sds architekten)
Betreiberin	Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH
Anzahl Abstell- plätze	330, alle zugangsgesichert
Abstellanlagen	Doppelstockparker
Brutto-Grundflä- che (BGF)	385 m ²
BGF pro Stellplatz	1,2 m ²
Sicherung	Parkticket/Chipkarte, Drehkreuz- anlage, Videoüberwachung
Extras	Schließfächer, Luftpumpstation, Akkulademöglichkeiten
Gebühren	0,50 €/Tag, 8 €/Monat, 70 €/Jahr
Investitionskosten	1.360.000 €
Kosten pro Stell- platz	4.120 €
Förderung	Städtebauförderung, Programm Stadtumbau West, Gemeindever- kehrsfinanzierungsgesetz, Finan- zierungsausgleichsgesetz (insg. 82%)
Weblink	https://www.stadtwerke-bamberg.de/mobilitaet/parken/parken-mit-dem-rad





Internationale Beispiele

Leuchtender Treffpunkt

«Sykkelhotell Lillestrøm Station» in Lillestrøm, Norwegen

Mit herausragender Architektur den Radverkehr fördern: Dies ist ein Programm der staatlichen Eisenbahngesellschaft Bane NOR für die Errichtung von Fahrradgaragen an norwegischen Bahnhöfen. Eines der Pionierprojekte ist das Sykkelhotell in Lillestrøm, einer zehn Bahnminuten von Oslo entfernten Kleinstadt. Es wurde beauftragt von Bane NOR und umgesetzt von Various Architects, Oslo.

Inmitten der vorstadttypischen Mischbebauung aus Wohnen, Gewerbe und Läden gelegen, gelingt dem 2016 errichteten Gebäude ein städtebaulicher Kunstgriff: Die dafür auf dem Bahnhofplatz bebaute Fläche von rund 500 m² wird mit dem begehbaren Dach in anderer Form wiederhergestellt. Mehr noch: Es entsteht direkt am Bahnhof für alle Passantinnen und Passanten ein Rückzugsort mit Sitzbänken, abgehoben von der verkehrsreichen Straßenebene. Nachts wird der Baukörper von

innen hell beleuchtet. Die mit einfachen baulichen Mitteln hergestellte transluzente Fassade lässt das Gebäude dann wie eine Laterne strahlen. Die Fahrradgarage wertet nicht nur ihre unmittelbare Umgebung auf, sie ist – weit über die Stadt hinaus – ein Symbol geworden für die wachsende Bedeutung der Rad-Bahn-Verknüpfung.

Lillestrøm wurde vom norwegischen Radfahrerverband wegen der fortschrittlichen Radinfrastruktur zur fahrradfreundlichsten Stadt Norwegens ernannt. Die Nutzungsrate des für 394 Räder gebauten Sykkelhotells übersteigt die ursprünglichen Schätzungen deutlich, sodass bereits ein weiteres Fahrradparkhaus erforderlich war und auch errichtet wurde.

<https://www.banenor.no/reisende/stasjonsoversikt/parkering/Sykle-til-stasjonene/>



Nahtloser Umstieg leicht gemacht

«Fietstransferium» in Houten, Niederlande

In der Gemeinde Houten in der niederländischen Provinz Utrecht wurde im Jahr 2011 eine Fahrradgarage für 3.100 Räder in Betrieb genommen. Finanziert wurde sie zu 60 Prozent von der staatlichen Eisenbahninfrastrukturgesellschaft ProRail B.V. und zu 40 Prozent durch die Kommune.

Die Fahrräder befinden sich unter dem in Hochlage durch die Stadt führenden Gleiskörper und den Bahnsteigen. Der Abstand zwischen der Verkehrsanlage und dem Straßenniveau ist hoch genug, um eine großzügige Raumwirkung zu erzielen. Doppelstockanlagen sind nur an den Seiten platziert, um eine gute Übersicht über die ge-

samte Garage zu gewähren. Breite einläufige Treppen binden die Parkebene direkt an den Bahnsteig an. Die Garage wird betrieben von Nederlandse Spoorwegen (NS) Stations. Wie in fast allen niederländischen Bahnhöfen stehen Leihräder bereit, sogenannte OV-Fiets, außerdem ist eine Fahrradwerkstatt angegliedert. Besonders nutzerfreundlich ist die in den Niederlanden verbreitete Tarifstruktur: Die ersten 24 Stunden sind gratis, erst danach werden fürs Parken 1,25 Euro pro Tag erhoben. Sicherheit für die Radfahrenden und ihre Räder wird durch personelle Aufsicht garantiert.

<https://www.ns.nl/fietsenstallingen/fiets-en-service.html>



**Fiets aan
de ketting!**

De Slinger
Centrale

Licht- und Designkonzept fürs «Wohlfühlparken»

«Fietsenstalling Mahlerplein» in Amsterdam Zuid, Niederlande

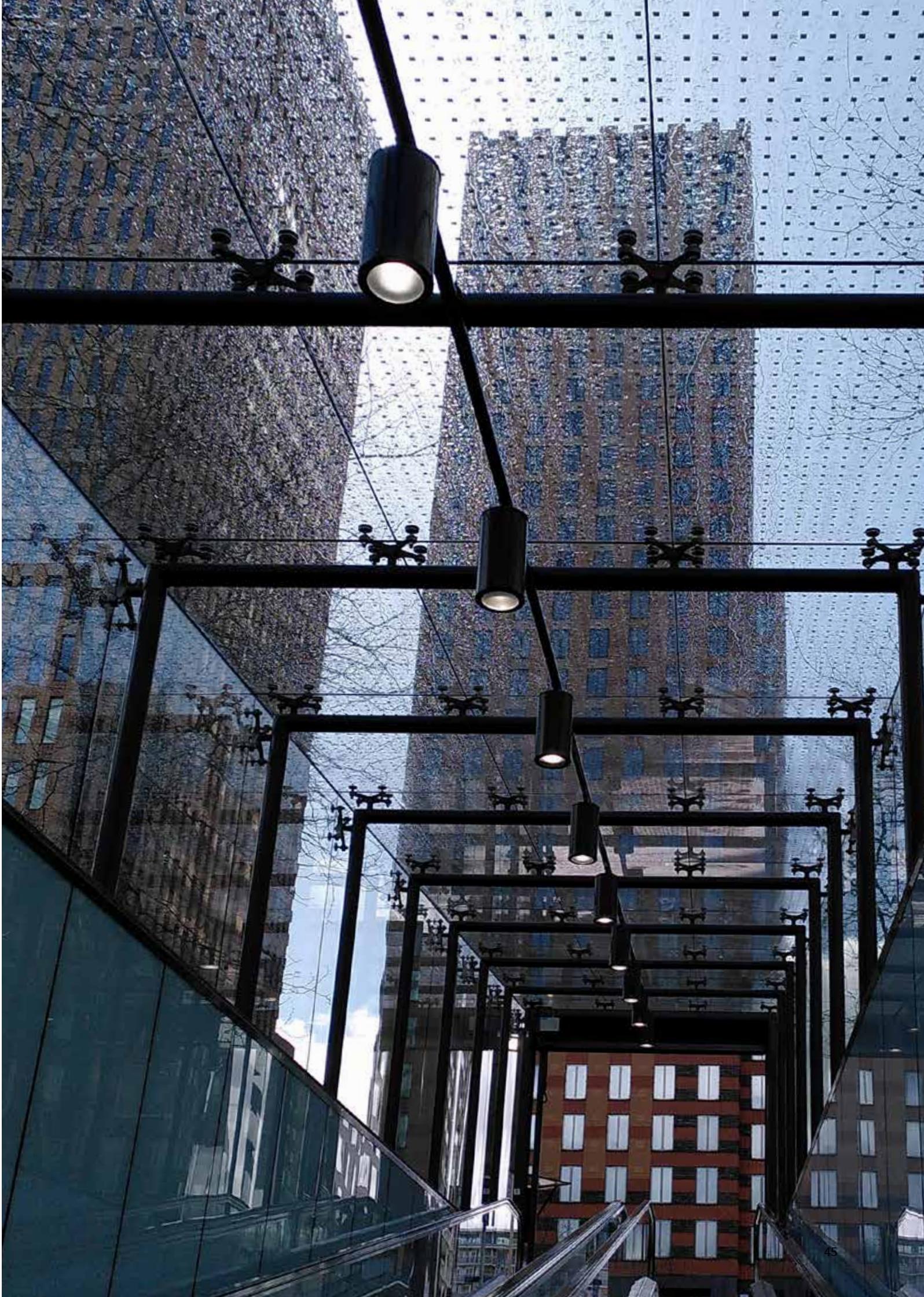
Das «Fietsenstalling Mahlerplein» ist eines von drei bewachten Fahrradparkhäusern in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Amsterdam Zuid. Es kann bis zu 3.200 Fahrräder beherbergen, wovon 450 für das Fahrradverleihsystem OV-Fietsen reserviert sind. Die Stadt Amsterdam, NS, ProRail und Vervoersregio Amsterdam (VRA) entschieden im Jahr 2013 gemeinsam, die Fahrradgarage als Tiefbauwerk zu erstellen. 2015 wurde mit der Realisierung begonnen und bereits 2016 konnte die Garage eröffnet werden. Die Investitionskosten betragen 15 Millionen Euro. Die Betriebskosten werden von der NS, der VRA und der Stadt Amsterdam gemeinsam getragen.

Das bemerkenswerte Licht- und Innendesignkonzept von Paul van der Ree von studio SK greift die Lage des Fahrradparkhauses kreativ auf: In dem Stadtviertel sind alle Straßen und

Plätze nach Komponierenden und Dirigierenden benannt – was in der Parkebene fortgeführt wurde. Die Reihen der Doppelstockanlagen sind hier nicht mit Nummern versehen, sondern auf großen Leuchttafeln mit den Namen und Silhouetten europäischer Komponisten. So entsteht im Untergeschoss ein sehr heller und dank der großzügigen Platzierung der Abstellanlagen übersichtlicher Raum. Das Fahrradparkhaus wird über einen mit einem Glasdach geschützten Rollsteig erschlossen. Die hochwertige Gestaltung macht das Fahrradparkhaus für Nutzende zu einem sehr sicheren und angenehmen Ort.

<https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/fiets/parkeren/zuidas/>





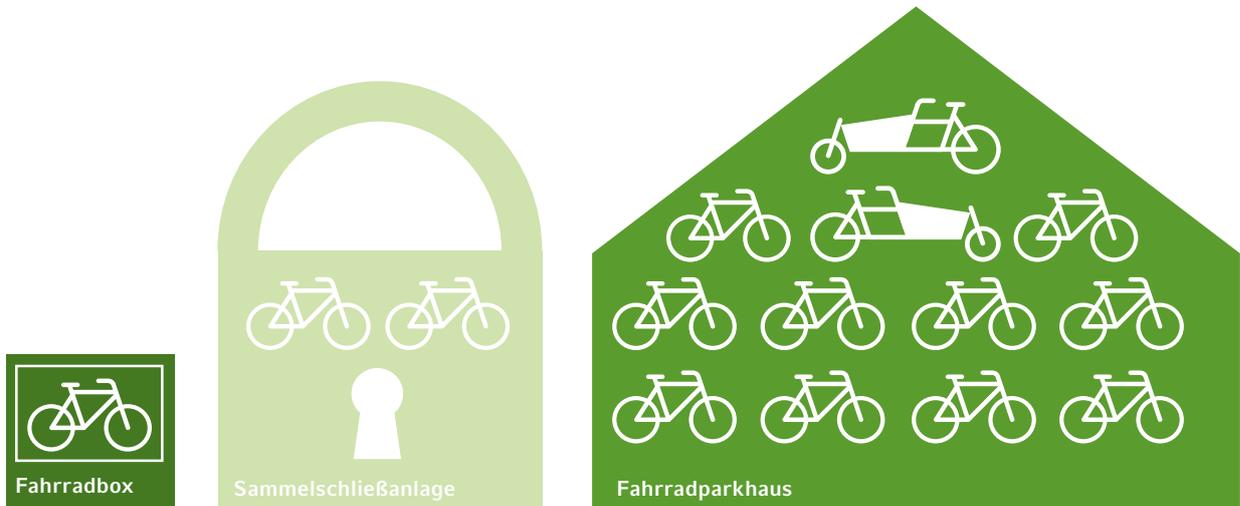
5. Von der Idee zur Umsetzung

Von der Idee bis zum Bau und Betrieb eines Fahrradparkhauses sind eine Vielzahl von Prozessschritten nötig. Im nachfolgenden Kapitel werden die wesentlichen Phasen erläutert und mit Empfehlungen ergänzt. Standortklärung, Planung und Genehmigung sowie die Erarbeitung des Kosten- und Finanzierungskonzeptes sind aufeinander aufbauende und sich gegenseitig beeinflussende Prozesse. Dabei können im Planungsverlauf neue Anforderungen aufkommen, die eine Wiederholung einzelner Prozessschritte erfordern. Viele dieser Aufgaben erfolgen bereits vor dem Start der eigentlichen Planungs- und Realisierungsphasen (HOAI LP 1-9).



Mobil- und Infopunkt am Bahnhof Bad Kreuznach

Gesichertes Parken – Definitionen



In **Fahrradboxen** können Räder und gleichzeitig persönliches Zubehör wie Helme oder Regenkleidung einzeln abgestellt und gesichert werden.

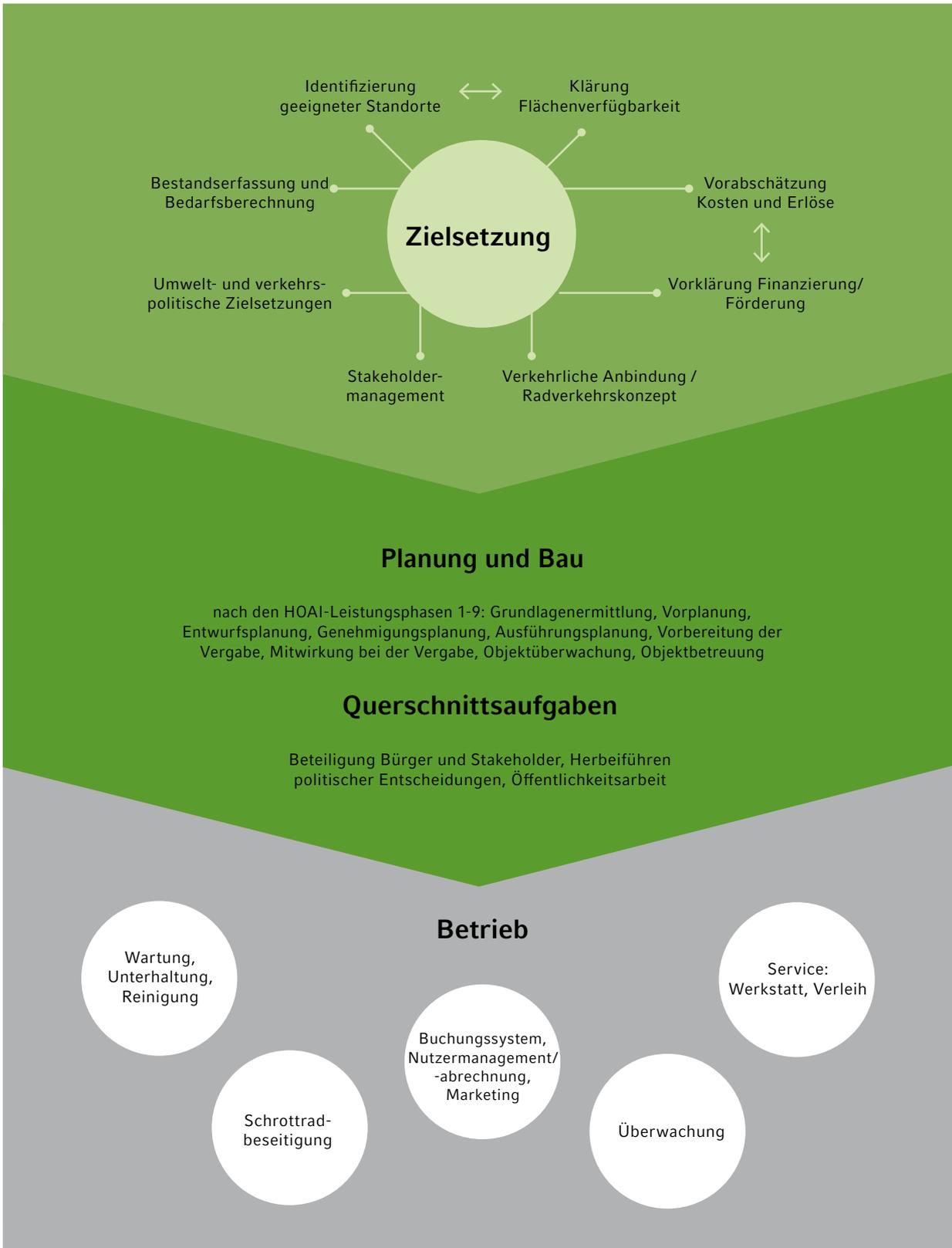
Sammelschließanlagen sind umschlossene Radabstellanlagen und schaffen durch eine Zugangssicherung für einen registrierten Personenkreis zusätzliche Sicherheit.

Ein **Fahrradparkhaus** ist ein individuell geplantes, in den jeweiligen städtebaulichen Kontext integriertes und umschlossenes Gebäude für eine größere Anzahl von Rädern. Es bietet auf einer oder mehreren Ebenen Stellplätze für Standard- und Sonderfahrzeuge (etwa Lastenräder, Räder mit Kinderanhängern oder Tandems). Ein Fahrradparkhaus kann darüber hinaus Serviceeinrichtungen rund ums Fahrradparken beherbergen, wie Schließfächer, Reparatursäulen, Fahrradladen,

Werkstatt, Leihstation, Fahrradwaschanlage, Umkleide, Dusche und WC. In der Regel ist mindestens ein Teil der Anlage zugangsgesichert und wird mit Videokameras überwacht.

Grundsätzlich gilt für alle Anlagen, dass **nur zertifizierte (DIN 79008) Anlagentypen** verwendet werden sollten. Andere Typen, beispielsweise sogenannte «Felgenkiller», sollten ersetzt und nicht weiter installiert werden.

Notwendige Prozessschritte





Planungswerkzeug «Bedarfs- und Kostenrechner»

Das Planungswerkzeug – veröffentlicht auf der Webseite radparken.info – ermöglicht eine Abschätzung des Bedarfs sowie der zu erwartenden Bau- und Betriebskosten und stellt eine Checkliste für eine Projektbeschreibung zur Verfügung. Damit ist es möglich, verschiedene Konzepte durchzuspielen und die Vor- und Nachteile sowie Kosten und mögliche Erlöse einander gegenüberzustellen. Die Ergebnisse lassen sich in Berichtsform darstellen und können als Diskussionsgrundlage für die politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger vor Ort dienen.

Phase 1 — Zielsetzung

Auf einige ausgewählte Aspekte der Zielsetzungsphase wird nachfolgend vertiefend eingegangen, andere Maßnahmen, z. B. Bürgerbeteiligung, werden als Querschnittsaufgabe weiter unten behandelt.

Bedarfsermittlung

Im ersten Schritt muss der erforderliche Bedarf an Radabstellplätzen sowie deren funktionale Anforderungen (z. B. der Anteil gesicherter Abstellplätze) ermittelt werden. Als Basis können u. a. die Anzahl der bestehenden Anlagen, deren aktuelle Qualität und Auslastung, die Menge der sogenannten «Wildparker» sowie die Entfernung zum Bahnhofszugang dienen.

Die aktuelle Auslastung wird von vielen Faktoren bestimmt: dazu zählen das ÖPNV-

Angebot von Bahn und Bus, die Lage der Bahnstation zu den Wohn- und Gewerbestandorten, die Qualität der Radwegeinfrastrukturen der Kommune sowie der richtige Standort und die Anzahl von Radabstellanlagen am Bahnhof. Sind Anzahl, Lage und Qualität der heutigen Radabstellanlagen unzureichend, wird das vorhandene Nutzungspotenzial nicht ausgeschöpft. Auch überlastete Anlagen werden durch potenzielle Nutzende gemieden. Bei der Bedarfsermittlung ist daher zusätzlich zum Ersatz mangelhafter Anlagen und der Installation von neuen Stellplätzen auch ein Ausbauzuschlag zu kalkulieren.

Einen Zusatzbedarf erzeugen vor allem nicht wettergeschützte und vom Bahnhof weit entfernte Anlagen (mehr als 100 Meter Laufweg zum Bahnhofszugang). Diese werden oft von den Nutzenden nicht angenommen und müssen an besseren Standorten neu errichtet werden. Erheblich gesteigert wird der Bedarf an gesicherten Abstellplätzen darüber hinaus durch viele Einpendelnde (erforderliche Radabstellung über Nacht) sowie durch ein hohes Aufkommen an Diebstählen und Vandalismus am jeweiligen Bahnhof.

Der zukünftige Gesamtbedarf lässt sich als Summe folgender Maßnahmen ermitteln: dem Ersatz mangelhafter Anlagen, dem Zusatzbedarf und einem Ausbauzuschlag. Basis für diesen Zuschlag sind die prognostizierten Reisendenzahlen und der voraussichtliche Bevölkerungszuwachs sowie ein veränderter Modal Split bei der Verkehrsmittelwahl, der aufgrund von derzeitigen Trends unterstellt wird.

Flächenverfügbarkeit

Im Idealfall können geeignete kommunale Flächen im direkten Bahnhofsumfeld für das Fahrradparken genutzt werden. Sofern es sich um Flächen der DB handelt, können diese bei kleineren Anlagen oder in Bestandsgebäuden über Gestattungs- und Mietverträge bereitgestellt werden. Bei größeren Projekten wie Fahrradparkhäusern ist meist der Flächenerwerb erforderlich, unter anderem um Zweckbindungsfristen der Fördermittel abdecken zu können. In Abstimmung zwischen Kommune, DB und Eisenbahnbundesamt können innerhalb dieses Prozesses auch mögliche bahntechnische oder baurechtliche Probleme aus dem Weg geräumt werden. Die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» unterstützt die Kommunen dabei.

Kosten und Finanzierung

Auf Grundlage der Anzahl der Stellplätze, der Flächengrößen und des geplanten Bautyps sind überschlägig die Bau- und Betriebskosten zu ermitteln. Hierbei ist auch der Kostenaufwand für Servicefunktionen, Zugangssysteme und die Videoüberwachung zu berücksichtigen. Dem Investitionsbedarf sind mögliche einzuwerbende Fördermittel gegenüberzustellen. Betriebskosten können u. U. durch Einnahmen wie Nutzungsentgelte oder Mieterlöse teilfinanziert werden. Mithilfe des Planungswerkzeugs «Bedarfs- und Kostenrechner» der «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» ist eine erste, standortspezifische Kostenanalyse möglich. Mehr zum Thema Fördermittel erfahren Sie im Kapitel 6.

Standortfindung

Damit eine Anlage künftig gut genutzt wird, ist die Auswahl des richtigen Standortes von großer Bedeutung. Wichtig ist sowohl die Ein-



Flächenprüfung

Bevor eine Bahnfläche durch die DB vermietet oder verkauft werden kann, ist eine umfangreiche bahninterne Prüfung erforderlich. Die Flächen sind in der Regel als Bahnbetriebsflächen gewidmet, sodass hier der Fachplanungsvorbehalt gemäß §38 BauGB gilt. Geprüft wird – federführend durch die DB Immobilien – ob neben der grundsätzlichen Entbehrlichkeit kein zukünftiger Flächenbedarf für Bahnzwecke besteht, welche bahntechnischen Anlagen sich auf der Fläche befinden (meist Kabel und Leitungen) sowie welche anderweitig zu sichernden Rechte zugunsten der DB bestehen bleiben müssen (z. B. Wege-, Duldungs- und Immissionsrechte). Wenn keinerlei bahnbetriebliche Belange betroffen sind oder technische Anlagen in einem Projekt umverlegt werden können, ist eine Freistellung von Bahnbetriebsanlagen (früher Entwidmung) gemäß §23 AEG möglich. Antragsberechtigt sind die DB als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die jeweilige Kommune oder die Eigentümerin bzw. der Eigentümer im Falle des Drittsitzes.

Anlaufstelle für Flächenprüfungen ist die DB AG, Bereich Immobilien.

<https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien/ansprechpartner-6897608>

bindung in das räumliche Umfeld als auch in das bestehende oder geplante Radwegenetz. Fahrradstellplätze müssen dicht am Zugang zu den Bahnsteigen liegen. Als Faustformel gilt: Je kleiner der Bahnhof, desto kürzer müssen die Wege sein. Eine von den Radfahrenden akzeptierte Distanz beträgt maximal 50 Meter für einfache und überdachte Bügelanlagen und maximal 100 Meter für zugangsgesicherte Anlagen.

Phase 2 — Planung und Bau

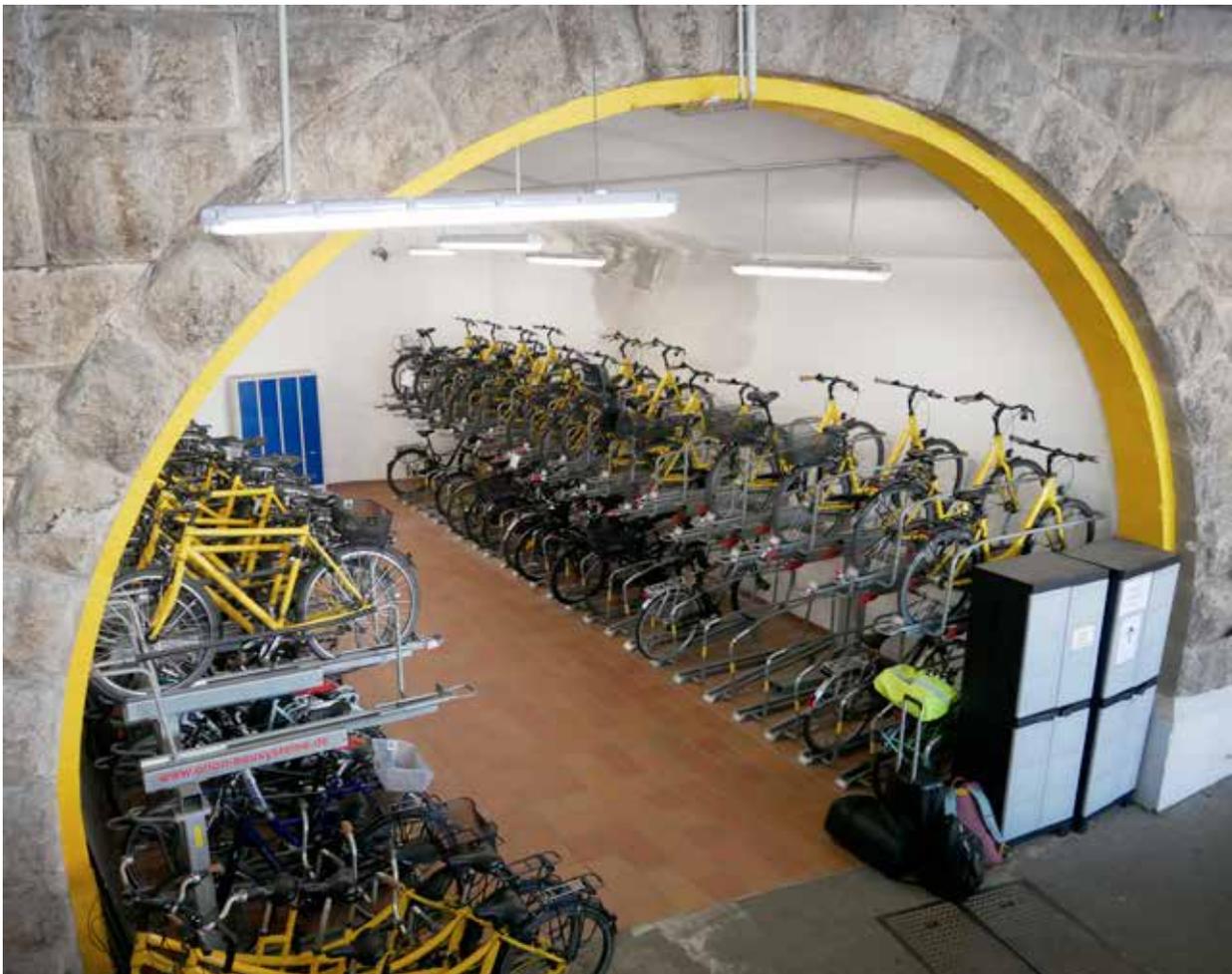
Leitfäden und Richtlinien (siehe Auswahlliste im Anhang) bieten detaillierte Grundlagen für die Planung und den Bau der Anlagen und zeigen Standards bei Abstellsystemen, Erschließungsflächen und Überdachungen. Ein Patentrezept für die geeignete bauliche Lösung gibt es nicht. Jeder Standort weist Besonderheiten bei Flächenverfügbarkeit, Topografie, städtebaulichem Kontext, Mengenbedarf und notwendigen Sondereinrichtungen auf. Dem Projektträger wird empfohlen, eine möglichst detaillierte Aufgabenstellung zu formulieren, damit der eigentliche Planungsprozess (HOAI LP 1-4) zügig und reibungslos erfolgen kann. Eine auf der Website der «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» bereitgestellte Checkliste kann als Hilfestellung dienen (siehe Info-box S. 49).



Fahrradparkhaus mit Serviceeinrichtungen

Bestandteile des Planungskonzepts können folgende Aspekte sein:

An Bahnhöfen gibt es oft leerstehende, dabei ideal gelegene Gebäude, beispielsweise ehemalige Gepäckabfertigungen, Gasträume oder Ladeschuppen. Die Kommune, Planende und die Deutsche Bahn bzw. weitere Eigentümerinnen und Eigentümer sollten prioritär prüfen, ob sich diese Orte zum Fahrradparkhaus umgestalten lassen. Bausubstanz und damit graue Energie wird auf diese Weise erhalten und wieder genutzt. Für die Kommunen stehen hier als Ansprechpersonen die jeweiligen Bahnhofsmanagements der DB Station&Service AG sowie die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof» zur Verfügung. Die Einrichtung eines Fahrradparkhauses kann je nach Förderprogramm auch helfen, eine Sanierung von denkmalgeschützten Gebäuden mitzufinanzieren. In diesem Fall sind die lokalen Denkmalschutzbehörden frühzeitig in die Planung einzubinden.



In die Gleisbögen des Kölner Hauptbahnhofs eingebaute Radstation



Temporäre Umnutzung
eines Lagerschuppens am Bahnhof
Heitersheim

Ein erhebliches Potenzial für eine kostengünstige und schnell realisierbare Lösung bietet die Umwandlung von Pkw-Parkflächen – an vielen Bahnhöfen gibt es nicht komplett ausgelastete Parkhäuser oder Parkplätze; auf einen Pkw-Stellplatz passen acht bis zehn Fahrräder.

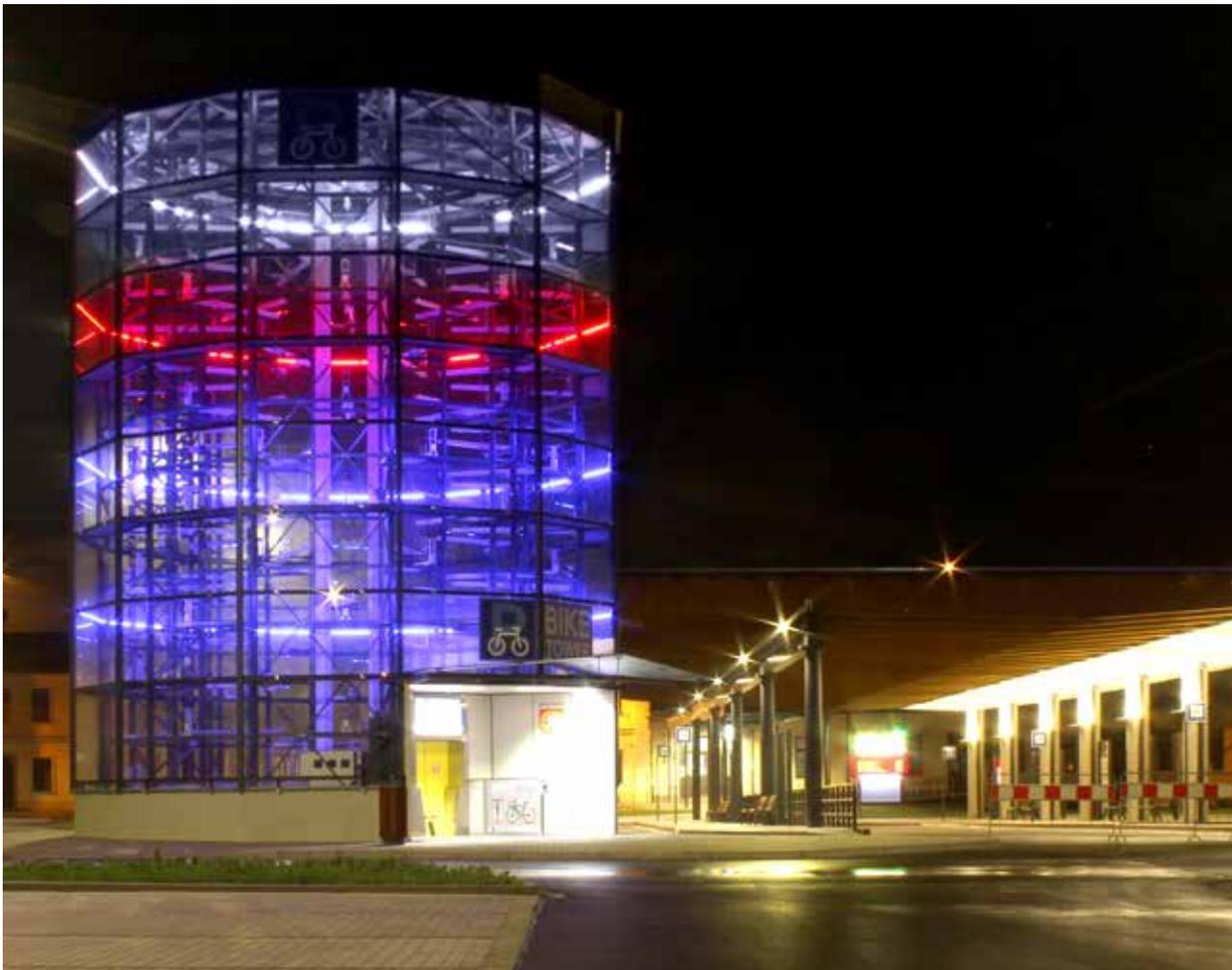
Ein- oder mehrgeschossige Neubauten werden in der Regel im Zusammenhang mit größeren Umgestaltungsmaßnahmen im Bahnhofsumfeld geplant. Neben dem Schaffen von Parkraum bieten diese Fahrradparkhäuser zusätzlich die Chance, das Umfeld neu zu ordnen und es städtebaulich aufzuwerten.

Automatische Fahrradparkhäuser bieten diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten auf geringer Grundfläche. Sie sind dort sinnvoll, wo es zu wenig Platz für konventionelle, mit Rampen erschlossene und befahrbare Anlagen gibt, oder wo aus städtebaulichen Gründen ein vertikaler Akzent gesetzt werden soll. Die von den Herstellenden angebotenen technischen Anlagen unterscheiden sich in Kapazität, Erscheinung, Lagerkonzept und Handhabung. Gemeinsam ist allen eine vergleichsweise kurze Planungs- und Realisierungszeit sowie der Verzicht von Betriebspersonal vor Ort.

Für den kleinen Bedarf eignen sich **Sammel-**
schließenanlagen (siehe Abb. Seite 55), in denen
bis zu 24 Räder geparkt werden können.

Mehr Kapazität und zusätzliche optionale
Serviceangebote bieten modulare Anlagen
(siehe Seiten 58 und 59).

Fahrradboxen können in Einzelfällen ein
geeignetes Mittel sein. Der Materialaufwand
für die Sicherung eines einzigen Fahrrads und
der Platzbedarf pro Fahrrad sind dabei erheb-
lich. Aneinandergereiht bilden die Boxen
teilweise Barrieren. Zudem werden indivi-
duell mietbare Boxen häufig für die Lagerung
von Gegenständen zweckentfremdet, sodass



Automatisches Fahrradparkhaus, weithin sichtbar beleuchtet, in Lysa nad Labem, Fa. SYSTEMATICA s.r.o., Tschechien



Sammelschließanlage
in Offensen bei Uslar

der eigentliche Zweck – nämlich das sichere Abstellen von Fahrrädern – konterkariert wird.

Grundsätzlich gilt: Eine kurze Entfernung von der Abstellanlage zu den Bahnsteigen ist das wichtigste Kriterium für die Radfahrenden. Bei der Standortwahl sollten daher diesbezüglich keine Kompromisse eingegangen werden.

Eine ausreichende Anzahl an zugangsgesicherten Radabstellplätzen ist besonders für

Pendelnde mit hochpreisigen Rädern wichtig. Zusätzliche Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus kann durch ein Zugangssystem, Videoüberwachung und Servicepersonal in sogenannten Sammelschließanlagen geboten werden.



beispielhafte modulare Anlage nach Entwurf BahnStadt

Modulare Radabstellanlagen

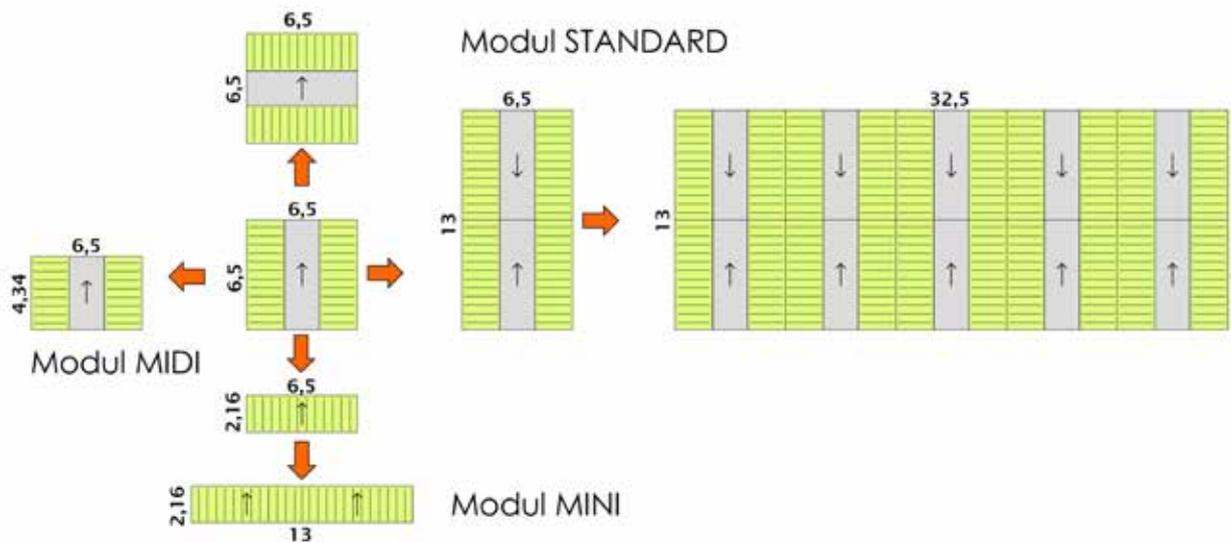
Ein großer Teil heutiger Radabstellplätze im öffentlichen Raum ist bereits modular aufgebaut. Viele Systemhersteller für Stadtmobiliar kombinieren unterschiedlichste Bauarten von Radabstellsystemen mit offenen oder geschlossenen Einhausungen. Durch die Aneinanderreihung von mehreren oder größeren Überdachungen kann dabei die Stellplatzanzahl variiert werden.

Einen systematischen Ansatz für modulare Radabstellanlagen verfolgt seit einigen Jahren die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH). Sie hat ein modulares Baukonzept entwickeln lassen. Kommunen können Anlagen mit spezifischen Konfigurationen aus zentral ausgeschriebenen Rahmenverträgen der NAH.SH abrufen. Damit werden der Planungs- und Vergabeaufwand minimiert. Lediglich die Tiefbauplanung für die örtliche Situation muss die Kommune in Auftrag geben.

Das Baukastensystem mit Stahl- und Holzbauteilen ermöglicht offene und gesicherte Abstellbereiche in verschiedenen Größenordnungen. Kommunen können ein digitales Zugangssystem anbieten, das landesweit nutzbar ist (Weblink: www.nahsh.bike-and-park.de).

Ein ähnliches modulares Bauprogramm verwirklicht der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Aufgrund der hohen Pendlerzahlen nach Berlin werden an vielen Bahnhöfen Radabstellanlagen zwischen 200 und 400 Stellplätzen auf kompaktem Raum benötigt. Offene und gesicherte Bereiche können flexibel angeordnet und auch nachträglich verändert werden. Das Standardmodul in Holzbauweise mit einer Grundfläche von 6,50 × 6,50m und etwa 50 Abstellplätzen lässt sich in der Breite und Tiefe zu größeren Anlagen kombinieren. Jede Kommune kann zwischen mehreren Fassadenvarianten auswählen und ihre Wunschausstattung konfigurieren.

Die Dachflächen können als Gründach ausgeführt und mit Photovoltaikanlagen (PV) ausgerüstet werden. Es soll ebenfalls ein landesweit einheitliches, digitales Buchungs- und Zugangssystem zur Verfügung stehen.



Modulare Anlage in Elmshorn, BahnStadt

Die Abmessungen des Standardmoduls sind aus den erforderlichen Breiten für beidseitige Radstände und einer Mittelgasse abgeleitet, die auch den Einbau von Doppelstockparksystemen ermöglicht.

Für engere Platzsituationen oder Sonderstellplätze (Lastenräder, Fahrradanhänger) sind auch kleinere Modulgrößen möglich. Die grauen Flächen stellen Fahrwege dar, die grünen Flächen stehen für Doppelstockparkanlagen.



Semitransparente Metallfassade,
automatischer Parkturm, Fa. V-Locker,
Stettbach, CH

Baurecht

Bereits in einer frühen Planungsphase ist zu klären, ob eine Baugenehmigung einzuholen ist. In einigen Landesbauordnungen sind Radabstellanlagen bis zu bestimmten Größen genehmigungsfrei. Bei zugangsgesicherten und umschlossenen Anlagen sind gegebenenfalls Fluchtwege- und Brandschutzkonzepte zu erstellen. Sind DB-Flächen bzw. nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellte Flächen betroffen, sollte frühzeitig neben den örtlichen Bauordnungsbehörden das Eisenbahnbundesamt einbezogen werden. Dies gilt insbesondere für Fragen der Genehmigungsfähigkeit im Kontext des besonderen Fachplanungsrechts gemäß §38 BauGB.

Gestaltung

Menschen fühlen sich wohl und sicher, wenn ein Raum übersichtlich und hell bzw. ausgeleuchtet ist, wenn Farbe die Orientierung unterstützt und eine freundliche Atmosphäre schafft. Dunkle, schlecht einsehbare Angst-

räume sollten vermieden werden. Platz für Beleuchtungskörper unter der Decke, bequeme Gangzonen, ein großzügiger Eingangsbereich: All dies ist bereits in der Konzepterstellung und Vorplanungsphase zu bedenken und einzukalkulieren.

Ökologie

Fahrradparkhäuser können nicht nur über ihre Funktion ein Zeichen für ressourcenschonendes und klimabewusstes Handeln setzen, sondern auch durch ihre Bauart. Photovoltaikanlagen (PV) und Gründächer, eine Konstruktion aus dem nachwachsenden Rohstoff Holz und die Nutzung bestehender Gebäudesubstanz verbessern die Ökobilanz.

Flachdächer von Fahrradparkhäusern eignen sich für die Installation von PV. Zu beachten ist, dass hierbei die PV nicht von umgebenden Bauten oder Bäumen verschattet wird. Wird der erzeugte Strom im Gebäude bzw. den Anlagen nicht direkt verbraucht, da in den Sonnenstunden nur ein geringer Energiebedarf besteht, können nahegelegene weitere Einrichtungen versorgt oder Speichereinheiten installiert werden.



Eine Kombination von PV-Anlagen und Gründächern ist bei bestimmten Anlagentypen möglich. Gründächer und begrünte Fassaden fördern das städtische Mikroklima und unterstützen einen verzögerten Regenwasserabfluss in örtliche Speicher bzw. die Kanalisation.

Holzbau kann gerade bei freistehenden ein- bis zweigeschossigen Radabstellanlagen eine gute Alternative zu den bisher gängigen Materialien aus dem Stahl- oder Betonbau sein, da vergleichsweise geringe Lasten durch die Konstruktion abzutragen sind und damit der Materialeinsatz effizient ist. Die Radabstellanlage wird damit zum CO₂-Speicher.



Fassade aus Holz, automatischer Parkturm, Fa. Nussbaum, Offenbach



Primärkonstruktion aus Holz, Fahrradparkhaus Bad Kreuznach



Rollsteige
am Hauptbahnhof
Rotterdam, NL

Erschließung

Mehrgeschossige Bauten benötigen eine bequeme Erschließung für die Radfahrenden. Fahrampen sind Schieberampen vorzuziehen, wenn es die Platzverhältnisse zulassen. Innerhalb mehrgeschossiger kompakter Fahrradparkhäuser können breite Schiebespuren an Treppen angelegt werden, um ein Befahren von steilen Rampen zu vermeiden. Bei Richtungsänderungen sind große Radien vorzusehen. Rollsteige verringern den Platzbedarf, erhöhen aber die Betriebskosten. Aufzüge in frei zugänglichen Fahrradparkhäusern sollten nur dann in Betracht gezogen werden, wenn Rampenlösungen ausgeschlossen sind, denn der Zeitaufwand für das Fahrradparken erhöht sich gerade in Stoßzeiten erheblich.



Schieberillen in Utrecht, Fietsenstalling Jaarbeursplein



Etappierung

Qualitativ hochwertige Abstellanlagen machen die Kombination aus Fahrrad und Bahn attraktiv und erzeugen mittelfristig einen weiteren Bedarf an Abstellanlagen. Dafür notwendige Zusatzflächen sollten bereits in frühen Planungsphasen einkalkuliert werden. Eine Realisierung in Etappen ermöglicht auch eine Anpassung an unvorhergesehene Entwicklungen. Bei Einsatz eines modularen Bausystems kann sich die spätere Erweiterung gestalterisch und funktional gut einpassen.

Bürger- und Stakeholderbeteiligung

Schon in einer frühen Planungsphase ist es bei größeren Bauprojekten wie Fahrradparkhäusern sinnvoll und notwendig, Anwohnende, Nutzende und weitere Stakeholder zu beteiligen. Empfehlenswert ist es, zu Planungsbeginn eine Umfrage unter den Nutzenden der bisherigen Radabstellanlagen durchzuführen, um Fahrtenlässe, Nutzungshäufigkeit und

Ausstattungsünsche für das sichere Abstellen zu erfahren. Die Beteiligung der Öffentlichkeit lässt sich mit einer Umfrage für alle Bürgerinnen und Bürger ergänzen, um das zusätzliche Nutzungspotenzial für das Radparken am Bahnhof zu ermitteln.

In einem begleitenden Projektarbeitskreis und in Planungsworkshops sollten folgende Stakeholder eingebunden werden:

Relevante Fachämter der Stadt- oder Gemeindeverwaltung, potenzielle Betreiber auf lokaler Ebene, Fördergebende, Kommunalpolitikerinnen und -politiker, Aufgabenträgende des ÖPNV/SPNV, Verkehrsunternehmen und Betreibende der Eisenbahninfrastruktur.



Fahrrampe zum Veloparking Basel SBB, CH

Phase 3 — Betrieb

Betreibermodelle

Es existieren im Wesentlichen vier unterschiedliche Betreibermodelle:

1. Die Kommune selbst betreibt das Parkhaus. Sie ist für das Facility Management, die Instandhaltung sowie den Betrieb zuständig und schließt bei zugangsgesicherten Anlagen die Nutzungsverträge mit den Kundinnen und Kunden ab.
2. Alternativ kann der Betrieb ausgelagert werden und etwa durch kommunale Tochtergesellschaften (Stadtwerke, Immobilienunternehmen) durchgeführt werden, da diese Erfahrung mit dem Unterhalten von kommunalen Immobilien haben oder schon einen (Pkw-)Parkhausbetrieb an anderer Stelle durchführen.
3. Statt einer kommunalen Tochtergesellschaft kann der Betrieb auch an ein privates Unternehmen – oft eine lokale Fahrrad-Dienstleistungsfirma – vergeben werden, welche die Kosten über die Einnahmen aus Abstellgebühren, angegliederten Dienstleistungen (Verleih, Werkstattservice, Fahrradhandel) und gegebenenfalls mit kommunalen Zuschüssen deckt.
4. Die vierte Variante ist der Betrieb durch soziale bzw. kirchliche, nicht gewinnorientierte Trägergesellschaften (etwa Caritas oder Diakonie). Deren vorrangiges Ziel ist es, Mitarbeitende in den Arbeitsmarkt zu integrieren oder inklusives Arbeiten zu ermöglichen. Vor allem die Anwesenheit von Personal in den Anlagen in Kombination mit einer Fahrradwerkstatt und einem Radverleih machen dieses Modell für ein Fahrradparkhaus attraktiv. Viele seit ca. 20 Jahren in Nordrhein-Westfalen entstandene Radstationen arbeiten erfolgreich nach diesem Vorbild, wie z. B. in Unna und Neuss.

Die richtige Wahl des Betreibermodells hängt von den spezifischen lokalen Rahmenbedingungen hinsichtlich des Baukonzeptes, des gewünschten Funktionsumfangs und den Kooperationsmöglichkeiten mit örtlichen Unternehmen ab.



Werkstatt in der Radstation Unna

Zugangssysteme und Sicherheit

Ein elektronisches Zugangssystem, Videoüberwachung und Servicepersonal gewährleisten Sicherheit und verbessern das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzenden. Zugangsgesicherte Radabstellplätze sind besonders für das Abstellen von hochpreisigen Rädern wichtig. Diese werden nur genutzt, wenn man darauf vertrauen kann, dass das Rad bei der Rückkehr am Bahnhof intakt wiedergefunden wird. Zudem wird sichergestellt, dass die Anlagen nur von Personen betreten werden, die die dafür vorgesehene Nutzung in Anspruch nehmen. Im Rahmen der Bedarfsermittlung während der Projektvorbereitung ist es wichtig, genau festzulegen, wie viele Stellplätze Zugangsgesichert sein sollen. Mittlerweile gibt es in Deutschland mehrere Firmen, die für die Kommunen Zugangssysteme inklusive Buchungsplattform, Kundenmanagement und Abrechnung bereitstellen; Kommunen müssen diese Aufgaben nicht selbst organisieren.



Drehkreuz-Zugang im Fahrradparkhaus am Mainzer Hauptbahnhof



Zugangssystem im Fietsenstalling Strawinskylaan am Bahnhof Amsterdam Zuid



Verschmutzungen aufgrund fehlender Maßnahmen zur Taubenvergrämung

Verträge an der Finanzierung sowohl des Baus als auch des Betriebs der Fahrradparkhäuser als Teil der notwendigen zusätzlichen Verkehrsinfrastruktur beteiligen.

Wartung und Reinigung

Die Wartung der Abstellanlagen, der Zugangseinrichtungen, der Videokameras und der Beleuchtung garantiert eine dauerhafte Funktionalität und sollte bereits im Betreibervertrag geregelt werden.

Eine regelmäßige und häufige Reinigung der Räumlichkeiten ist Voraussetzung für eine Willkommensatmosphäre.

Insbesondere der Umgang mit aufgegebenen Rädern, sogenannten «Waisen- und Schrotträdern» beeinflusst den Gesamteindruck der Anlage. Werden an Bügeln befestigte Waisen- und Schrotträder regelmäßig entfernt, steigert dies die Stellplatzkapazität. Die Entfernung von Waisenrädern ist möglich, wenn ein bestimmter Prozess eingehalten wird: Räder identifizieren, mit Bänderolen kennzeichnen und dabei Fristen setzen, entfernen und aufbewahren, erst dann aufbereiten, versteigern oder gegebenenfalls doch entsorgen. Das Thema erfordert regelmäßige Kontrollen und Entfernung der Räder sowie klare Zuständigkeiten bei Betreibern der Kommune und Ordnungsbehörden. In einer Arbeitsgruppe des Projektes «AllRad» (Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes, siehe Anhang) wurde ein Papier zum Umgang mit «Schrotträdern» an Fahrradabstellanlagen erarbeitet. Beteiligt waren u.a. die «Infostelle Fahrradparken am Bahnhof», der Deutsche Städtetag und die Städte Mainz, München, Münster, Erlangen, Rostock und Dortmund.

Nutzungsentgelte

In Deutschland hat sich eine Staffelung aus Tages-, Monats- und Jahrestarifen etabliert (ca. 1 €/Tag, 10 €/Monat, 100 €/Jahr). Teilweise werden Rabatte für besondere Gruppen gewährt, zum Beispiel für Studierende oder Inhaberinnen und Inhaber von ÖPNV-Zeitkarten.

Die Gestaltung der Parkgebühren steuert die Auslastung eines zugangsgesicherten Fahrradparkhauses mit. Ein die Nachfrage steigerndes Angebot bietet das in den Niederlanden vorherrschende Modell, das die Auslastung der Abstellanlagen begünstigt und das Zurücklassen von aufgegebenen Rädern reduziert. Bis zu 24 Stunden Nutzung sind gebührenfrei, erst das Parken darüber hinaus ist gebührenpflichtig.

Betriebskosten

Die wesentlichen Betriebskosten entstehen durch Instandhaltung, Reinigung, Personal und Energieverbrauch. Durch Nutzungsentgelte können einige der Kostenpositionen ganz oder teilweise gedeckt werden. Auch Betriebskostenbeiträge Dritter können den wirtschaftlichen Betrieb unterstützen – beispielsweise, indem größere Unternehmen für ihre einpendelnden Beschäftigten Stellplätze im Fahrradparkhaus am Bahnhof anmieten. Bauträger können sich im Rahmen städtebaulicher

Rechtlich abgesichertes Entfernen von Rädern

1. Prozessvorbereitung und Begehung

Meldung von Rädern durch Bürgerinnen und Bürger, Begehung der Anlage

2. Identifizierung von Schrotträdern und zurückgelassenen Fahrrädern

Inaugenscheinnahme, Bewertung der Fahrräder

3. Kennzeichnung der identifizierten Fahrräder

Anbringen der Banderole, Prüfung der Banderole nach Fristablauf

4. Dokumentation der identifizierten Fahrräder

Erfassen von Informationen wie Fotos, Datum und Standort

5. Entfernung und Lagerung

Abgleich mit Polizeidatenbank, Abgleich mit länderspezifischen Rechtsgrundlagen zu Aufbewahrungsfristen

Serviceeinrichtungen

Ergänzende Serviceeinrichtungen bieten das, was Radfahrende über das reine Parken hinaus benötigen. Zur Mindestausstattung gehört Stauraum in Schließfächern (für Fahrradhelm, Regenkleidung und ggf. Akku) und eine Reparatursäule mit Luftpumpe und Werkzeug. Zusätzlichen Komfort bieten Sanitärräume (Duschen, WCs), Fahrradwaschanlagen und eine Reparaturwerkstatt vor Ort.

Ein angeschlossener Fahrradladen und eine Leihstation sind Voraussetzung für ein ertragsfähiges privates Betreibermodell. Denkbar sind weitere Ergänzungen wie ein Kiosk, Bistro, Paketshop, eine Postagentur oder Tourismusinfo und andere Serviceeinrichtungen.

Im Idealfall gibt es Servicepersonal vor Ort oder zumindest in der Nähe. Dies verstärkt bei den Radfahrenden das Gefühl der Sicherheit,

kleine Probleme mit dem Rad können sofort gelöst werden, ein persönlicher Bezug zum Fahrradparkhaus entsteht.



Fahrradwaschanlage in der Radstation am Hauptbahnhof Münster



Reparaturwerkstatt in der Radstation am Düsseldorfer Hauptbahnhof



Hilfestellung durch Personal, Fietsenstalling Utrecht, House Modernes



E-Ladestation, die auch eine Diebstahlsicherung des Ladegeräts ermöglicht.

Ladestationen für Pedelecs

Ladestationen sind im Regelfall an Pendlerbahnhöfen nicht erforderlich: Bau und Unterhalt sind nicht nur aufwändig, sondern auch kosten- und platzintensiv. Zudem ist der Bedarf begrenzt: Die Reichweite moderner Pedelecs ist mittlerweile so groß, dass übliche Pendelstrecken zum Bahnhof (auch Hin- und Rückweg) problemlos auch mehrmals pro Woche ohne weiteren Ladevorgang bewältigt werden können. Prioritär zur Unterstützung der Nutzung von Pedelecs ist allerdings die Bereitstellung von sicheren, verschließbaren und überwachten Abstellplätzen.

Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Neu errichtete Anlagen benötigen eine Anlaufzeit, bis sie von den Radfahrenden angenommen und die Kapazitäten ausgelastet werden. Diese Zeit lässt sich verkürzen, wenn die Radfahrenden am Bahnhof und im Quartier frühzeitig und aktiv über die neuen Angebote informiert werden sowie die örtliche Presse eingebunden wird.

Zusätzlich sollten Marketingmaßnahmen – auch unter Einbeziehung örtlicher Entscheidungsträger – geplant werden, etwa festliche Einweihungen neuer Anlagen. Weitere

Aktionen für Bürgerinnen und Bürger wie Schnupperangebote in Anlaufphasen können die Akzeptanz und die Auslastung steigern. Zusätzlich sollten örtliche Verkehrsbetriebe, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger für eine werbliche und tarifliche Zusammenarbeit gewonnen werden.

Nächste Schritte

Der vorliegende Leitfaden Bahn.Rad.Parken möchte motivieren, inspirieren und initiieren. Entscheidungstragende in deutschen Kommunen sollen ermutigt werden, beherzt Planungen und den Bau von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen anzugehen und damit einen Beitrag für die Stärkung der Rad-Schiene-Kombination zu leisten.

Dafür wurden Umfrageergebnisse zum Bestand und Zustand des Fahrradparkens an Bahnhöfen ausgewertet, Potenziale aufgezeigt und Wirkungen ermittelt. Ausgewählte Best-Practice-Beispiele zeigen, wie neue Fahrradparkhäuser aussehen könnten, Impulse aus der Konferenz Bahn.Rad.Parken wurden aufgenommen und im vorangegangenen Kapitel der Weg von der Idee bis zur Umsetzung praxisnah nachgezeichnet.

Um die kommunalen Projekte – vor allem finanziell – zu unterstützen, hat die Bundesregierung mehrere Förderprogramme aufgelegt, von denen einige im Folgenden skizziert werden.



6. Förderkulisse

Förder-, Finanzierungs- und Informationsmöglichkeiten des Bundes für Radabstellanlagen (Stand Juli 2023)

Förderaufruf Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen

Mit dem Förderaufruf „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ fördert der Bund Fahrradparkhäuser und gesicherte Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und zentralen Stationen des Öffentlichen Personenverkehrs. Für den Förderaufruf sind im Haushalt 2023 sowie der weiteren Finanzplanung bis 2026 bis zu 110 Mio. Euro vorgesehen. Kommunale Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen und private Unternehmen konnten im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens ihre Projektskizzen bis zum 07.05.2023 einreichen. Der bestehende hohe Bedarf wird durch die große Anzahl an Projektskizzeneinreichungen im Interessenbekundungsverfahren dieses Förderaufrufs bestätigt.

Sonderprogramm «Stadt und Land»

Der Bund stellt im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ (SP „S&L“) für Investitionen in den Ländern und Kommunen Finanzhilfen in Höhe von ca. 1,01 Milliarden Euro bis einschließlich 2023 zur Verfügung. Gleichzeitig werden bis 2028 weitere Mittel in Höhe von 805 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Damit unterstützt der Bund die Länder beim Aufbau eines sicheren, in lückenlosen Netzen geplanten und mit geringen Verlustzeiten nutzbaren Radverkehrssystems.

Die Finanzhilfen können unter anderem eingesetzt werden für Abstellanlagen, die

eine diebstahlsichere, standfeste und stabile Befestigung von Fahrrädern ermöglichen, wie beispielsweise Anlehnbügel, Doppelstockparksysteme, Sammelschließanlagen oder Fahrradparkhäuser an wichtigen Quellen/Zielen des Radverkehrs.

Die genaue Ausgestaltung und die Festlegung der Fördermodalitäten liegen eigenverantwortlich bei den Ländern. Diese entscheiden in eigenem Ermessen, inwieweit die Bandbreite der Fördermöglichkeiten der Verwaltungsvereinbarung SP „S&L“ genutzt wird.

Höhe des Bundesanteils: bis zu 90 Prozent (Regelsatz: 75 Prozent) der Gesamtausgaben.

Mobilitätsforum Bund

Das Mobilitätsforum Bund steht Kommunen, Ländern und allen weiteren Akteurinnen und Akteuren moderner Mobilität als Lotse, Wissenszentrum und zentrale Anlaufstelle des Bundes mit Rat und Tat zur Seite. Es unterstützt die Förderung des Radverkehrs und weiterer Formen einer nachhaltigen, inter- und multimodalen Mobilität. Weitere Informationen zu Fortbildungen und Netzwerkveranstaltungen, Förderprogrammen sowie aktuellen Entwicklungen und Wissenswertem rund um den Radverkehr erhalten Sie unter www.mobilitaetsforum.bund.de.

Anhang

Auswahl an Leitfäden und Studien des Bundes und der Länder

AllRad – Steigerung der Fahrradnutzung durch verbesserte Radwegeunterhaltung
Studie der Hochschule Mainz in Arbeit

Einladende Radverkehrsnetze
Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“, herausgegeben von: BMDV, 2022

Endbericht „Bike+Ride, Park+Ride im Land Brandenburg“
herausgegeben von: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2020

Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen
herausgegeben von: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW, 2011

Leitfaden „Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen“ herausgegeben von: BMVI, 2017

Leitfaden „Bike+Ride“
herausgegeben von: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2019

Leitfaden „Fahrradabstellanlagen“
herausgegeben von: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020

Leitfaden „Mit dem Rad zum Bahnhof“
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, 2016

Leitfaden „Parken am Bahnhof, Errichtung von B+R/ P+R-Anlagen im Land Brandenburg“
herausgegeben von: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2020

Nationaler Radverkehrsplan 3.0 des Bundes
Fahrradland Deutschland 2030,
herausgegeben von: BMDV, 2022

Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“
herausgegeben von: BMVI, 2019

Verkehr in Zahlen 2021/2022
herausgegeben von: BMDV, 2021

Normen, Richtlinien und Empfehlungen:

ADFC-empfohlene Abstellanlagen:
geprüfte Modelle
geprüft nach ADFC-Richtlinie TR6102 oder DIN 79008

Bau- und Planungsvorhaben auf oder in der Nähe von Bahnflächen und Bahnanlagen
Deutsche Bahn AG, Hinweisblatt an Bauherrn, Gefahrenhinweisblatt an Baubehörden, Hinweisblatt Kabel- und Leitungsanfragen
Spartenauskunft, Ansprechpartner DB AG DB Immobilien bei Beteiligung im Rahmen von Planungs-, Bauantrags- und Kabelverfahren

DIN 79008 Stationäre Fahrradparksysteme - Teil 1: Anforderungen
(hervorgegangen aus der Technischen Richtlinie des ADFC TR6102-0911)

„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“
(ERA) Forschungsgesellschaft für Straßen-
und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe
Straßenentwurf, Ausgabe 2010

Hinweise zum Fahrradparken
Forschungsgesellschaft für Straßen- und
Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenent-
wurf, Technische Regelwerke - FGSV-Nr. 239
„H Fahrradparken“, Ausgabe 2012

Hinweise zu Park+Ride und Bike+Ride
Forschungsgesellschaft für Straßen- und
Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenent-
wurf, Technische Regelwerke - FGSV-Nr. 240,
Ausgabe 2018

Impressum

Herausgeberin

Infostelle Fahrradparken am Bahnhof
DB Station&Service AG
Produktentwicklung
Washingtonplatz 2
10557 Berlin
Internet: www.radparken.info
radparken@deutschebahn.com
030 297 24960

Erstellt im Auftrag von

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Internet: www.bmdv.bund.de
E-Mail: presse@bmdv.bund.de

Stand

Juli 2023

Druck

DB Kommunikationstechnik GmbH
Auflage 2.500
gedruckt auf FSC Papier

Konzeption

Infostelle Fahrradparken am Bahnhof

Gestaltung

Lena Kunstmann

Abbildungsverzeichnis

Alle Bilder

außer:

Seite 54

Seite 12

Seite 21

Seite 24, 25

Seite 22, 23

Seite 34, 35

Seite 38, 39, 55

Seite 40, 41

Seite 44

Seiten 46, 51, 56, 61

Seite 57

Seite 58

Seite 59 unten

*Infostelle Fahrradparken
am Bahnhof*

systematica.cz

woehr.de

i.n.s. - Institut für innovative
Städte

mmw.no/Magnus Bratfoss

johnny-architecture.de

parkhaus-nuernberg.de/

Günter Meyer

DB Station&Service AG

variousarchitects.no

Petra Appelhof

renderING

bahnStadt.de

v-locker.ch

slb-architektenund

ingenieure.de/Andreas Roll

INFOSTELLE
Fahrradparken am Bahnhof



Infostelle Fahrradparken am Bahnhof
DB Station&Service AG
Produktentwicklung
Washingtonplatz 2
10557 Berlin
Internet: www.radparken.info
radparken@deutschebahn.com
030 297 24960