

INFOSTELLE
FAHRRAD
PARKEN



Sonderprogramm
STADT UND LAND
Radverkehrsförderung des Bundes

Whitepaper Fahrradparken

1

Standortwahl und Flächenklärung





Mobil- und Infopunkt
am Bahnhof Bad Kreuznach
(Quelle: PGV-Alrutz)

Titel: Fahrradparkhaus mit
Radweg als Erschließungsgang
(Quelle: neropha – stock.adobe.
com)

1. Die Standortwahl – der erste Schritt auf dem Weg zur Abstellanlage	3
2. Flächenklärung, Netzplanung und Akzeptanz	4
2.1 Standortdefinition	4
2.2 Begehung und Klärung der Flächenverfügbarkeit	6
2.3 Kurze Wege: Distanzplanung an der Station..	9
2.4 Gute Erreichbarkeit: Einbindung in Radverkehrsnetze, Anbindung und Verkehrswege	9
2.5 Gutes Sicherheitsgefühl: Belebung der Mikrolage	10
2.6 Werbung für Bike+Ride: Öffentlichkeitswirksame Wahrnehmung	11
3. So wird's gemacht: Von guten Beispielen lernen	12
3.1 Flächenklärung	12
3.2 Kurze Distanzen und Anbindung an Verkehrswege	12
3.3 Belebung der Mikrolage	22
3.4 Öffentlichkeitswirksame Wahrnehmung	25
4. Kurz und knapp: Den geeigneten Standort finden	26
Impressum	28



1. Die Standortwahl – der erste Schritt auf dem Weg zur Abstellanlage

Für Wege zum Bahnhof und anderen Schnittstellen des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) wird das Rad immer wichtiger. Mit der erwünschten Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Radverkehrs geht die Frage einher, wie die effiziente Verknüpfung der ÖPV-Station und des Radverkehrs gelingt. Sie ist ein zentraler Ansatzpunkt für Kommunen, um noch mehr Menschen zum Umstieg auf die klimafreundlichen Verkehrsträger zu bewegen. Dafür müssen die Infrastruktur des fließenden Radverkehrs (Radwege und Radwegenetze) wie auch die Fahrradabstellanlagen verbessert werden. Bike+Ride-Nutzende fahren nur dann mit teuren Rädern zur Station, wenn das Parken dort unkompliziert und sicher ist.

Wichtige Faktoren für den gezielten Ausbau von Abstellmöglichkeiten an Stationen sind die Klärung verfügbarer Flächen, kurze Distanzen, eine Belebung der Mikrolage und die öffentlichkeitswirksame Wahrnehmung von Bike+Ride-Angeboten. Dieses Whitepaper bereitet den bisherigen Wissensstand auf und verbindet rechtliche und technische Perspektiven mit guten Praxisbeispielen, damit die Standortwahl gelingt. Das Whitepaper bietet Ansätze, wie die Verknüpfung dieser Faktoren bestmöglich umgesetzt wird. Damit soll es inspirieren, motivieren und auch den Anstoß für die Planung einer Abstellanlage geben. Planenden in den Kommunen soll es helfen, Entscheidungstragende zu überzeugen und die interessierte Öffentlichkeit auf Projekte in den Städten und Gemeinden neugierig zu machen.

Fahrradparkhaus
am Hauptbahnhof Mainz
(Quelle: PGV-Alrutz)



2. Flächenklärung, Netzplanung und Akzeptanz

2.1 Standortdefinition

Bedarfsberechnung und Abschätzung des Flächenbedarfs

Für die Nutzung der Anlage ist die Standortwahl von großer Bedeutung. Um die Bedürfnisse der Radfahrenden abzubilden, existieren Hilfestellungen und Tools, um unter anderem die erforderliche Anzahl an Stellplätzen zu ermitteln (siehe Infokasten rechts).

Diese Bedarfsberechnung und die Identifizierung geeigneter Standorte sind erste Schritte, um Abstellanlagen zu realisieren. Nach der Bestandserfassung wird zunächst der Bedarf an Abstellplätzen berechnet. Hierfür stellt die Infostelle Fahrradparken ein Planungstool zur Verfügung.

Anschließend wird der Flächenbedarf für Abstellanlagen abgeschätzt. Eine Grundlage hierfür bieten verschiedene Planungsleitfäden: Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat 2023 einen aktualisierten Leitfaden Parken am Bahnhof – Errichtung von Bike+Ride-/Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg veröffentlicht.

Die Region Hannover hat in dem durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Vorhaben „Bike+Ride 2.0“ einen Modulkatalog zur Ausstattung von Haltestellen mit Bike+Ride-Anlagen erstellt. Dieser Modulkatalog bietet eine Grundlage, den Flächenbedarf für verschiedene Typen von Abstellplätzen und unterschiedlich große Abstellanlagen abzuschätzen.

Einbeziehung relevanter Stakeholder

Ein Schlüssel zum Projekterfolg ist es, Anwohnende, Nutzende und weitere Stakeholder frühzeitig zu beteiligen – gerade bei größeren Bauprojekten wie Fahrradparkhäusern. Dafür kann zu Planungsbeginn etwa eine Umfrage unter den Nutzenden der bisherigen Radabstellanlagen durchgeführt werden, um Fahrtanlässe, Nutzungshäufigkeit und Ausstattungswünsche 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 an Stationen zu ermitteln. Die Ergebnisse können wiederum mit der Bedarfsanalyse abgeglichen werden.

Doppelstockanlage
am Bahnhof Moosburg
(Quelle: DB AG/
Oliver Lang)



Zu einer guten Planungspraxis gehören begleitende Projektarbeitskreise und Workshops, bei denen weitere Stakeholder eingebunden werden. Relevante Teilnehmende kommen zum Beispiel aus Fachämtern der Stadt- oder Gemeindeverwaltung, können aber auch potenzielle Betreibende auf lokaler Ebene, Fördergebende oder Kommunalpolitikerinnen und -politiker sein. Zudem ist es ratsam, Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV, Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn (DB) und weitere mögliche Flächeneigner und Betreibende der Eisenbahn- und Nahverkehrsinfrastruktur frühzeitig zu involvieren.



Planungstool der Infostelle Fahrradparken:

<https://radparken.info/werkzeuge/planungstool/>



Leitfaden Fahrradparken des VBB:

https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Kompetenzstelle_Bahnhof/2023-0417_VBB_B_R_P_R_Leitfaden_web220dpi.pdf



Modulkatalog Bike+Ride der Region Hannover:

<https://orlis.difu.de/items/fcb9fe03-24a9-4ef9-b599-12eddd876780>





Abstellanlage
am Hauptbahnhof Mainz
(Quelle: Andreas
Michelberger)

2.2 Begehung und Klärung der Flächenverfügbarkeit

Im Idealfall stehen kommunale Flächen im direkten Umfeld einer Station und dem Zugang zum Bahnsteig zur Verfügung, die für das Fahrradparken genutzt werden können. Eine Begehung des Stationsumfeldes dient der Identifikation von:

- potenziellen Flächen für Bike+Ride-Anlagen,
- geeigneten Zuwegungen zu den Stationszugängen und
- Anbindungen an die bestehenden oder geplanten Radverkehrsnetze.

Zusammen mit den Stakeholdern sollten vor Ort auch Möglichkeiten für Verbesserungen auf den bereits bestehenden Zuwegungen zu den Stationen und bei der Anbindung an die Radverkehrsnetze geprüft werden. Die gestalterische Integration in das stadträumliche Umfeld und die Kombination mit möglichen anderen Nutzungen (zum Beispiel Servicestation, Einzelhandel etc.) sind ebenfalls abzuwägen.

Liegen potenzielle Standorte auf Flächen der DB, können diese bei kleineren Anlagen oder in Bestandsgebäuden über Gestattungs- und Mietverträge bereitgestellt werden. Größere Projekte wie Fahrradparkhäuser erfordern meistens einen Flächenerwerb. Hiermit sollen unter anderem Zweckbindungsfristen der Fördermittel abgedeckt werden. In Abstimmung zwischen Kommune, DB und Eisenbahn-Bundesamt können innerhalb dieses Prozesses

auch mögliche bahntechnische oder baurechtliche Probleme aus dem Weg geräumt werden.

An Bahnhöfen bieten sich oft leerstehende Gebäude in idealer Lage an. Dies sind beispielsweise ehemalige Gepäckabfertigungen, Gasträume oder Ladeschuppen. Die Kommune, Planende und die DB beziehungsweise weitere Eigentümer sollten vorrangig prüfen, ob sich diese Orte zum Fahrradparken umgestalten lassen. Eine solche Umnutzung erhält die Bausubstanz und damit graue Energie. Für die Kommunen stehen hier als Ansprechpersonen die jeweiligen Bahnhofsmanagements der DB InfraGO AG sowie die Infostelle Fahrradparken zur Verfügung. Der Bau einer Abstellanlage oder eines Fahrradparkhauses kann je nach Förderprogramm auch helfen, eine Sanierung denkmalgeschützter Gebäude mitzufinanzieren. Bei der Nutzung denkmalgeschützter Gebäude sind auch die lokalen Denkmalschutzbehörden frühzeitig in die Planung einzubinden.

Auf Bundesebene unterstützt die Infostelle Fahrradparken Kommunen kostenfrei bei der Organisation und Umsetzung des Fahrradparkens an Schnittstellen des Öffentlichen Personenverkehrs. Immer mehr Länder und Verkehrsverbünde richten eigene Planungs- und Servicestellen ein, die zum Fahrradparken informieren. So unterstützen die Nahverkehrsgesellschaften in Schleswig-Holstein (NAH.SH) und Baden-Württemberg (NVBW) oder der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ihre Kommunen bei diesem Thema.

Klärung einer erforderlichen Baugenehmigung

Schon in einer frühen Planungsphase sollte geklärt werden, ob eine Baugenehmigung einzuholen ist. Nach den Regelungen einiger Landesbauordnungen sind Radabstellanlagen bis zu bestimmten Größen genehmigungsfrei. So sind etwa in Nordrhein-Westfalen nach § 62 BauO NRW Fahrradabstellplätze bis zu insgesamt 100 m² verfahrensfreie Bauvorhaben. Für größere zugangsgesicherte und umschlossene Anlagen, vor allem in Fahrradparkhäusern, sind gegebenenfalls Fluchtwege- und Brandschutzkonzepte zu erstellen. Liegen die Standorte auf DB-Flächen beziehungsweise auf nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Flächen, sollten die Infostelle Fahrradparken und das Eisenbahn-Bundesamt frühzeitig einbezogen werden.

Flächenprüfung bei Bahnflächen

Soll eine Bahnfläche im Eigentum der DB vermietet oder verkauft werden, sind umfangreiche bahninterne Prüfungen erforderlich. In der Regel sind die Flächen als Bahnbetriebsflächen gewidmet. Hier gilt der Fachplanungsvorbehalt gemäß §38 BauGB.

Unter Federführung der DB Immobilien wird geprüft, ob die Fläche grundsätzlich entbehrlich ist und ob auch zukünftig kein Flächenbedarf für Bahnzwecke besteht. Geprüft wird weiter, welche bahntechnischen Anlagen sich auf der Fläche befinden (meist Kabel und Leitungen) und welche anderweitig zu sichernden Rechte zugunsten der DB bestehen bleiben müssen (zum Beispiel Wege-, Duldungs- und Immissionsrechte).

Falls keine bahnbetrieblichen Belange betroffen sind oder technische Anlagen in einem Projekt umverlegt werden können, ist eine



Infostelle Fahrradparken



Die Infostelle Fahrradparken begleitet Kommunen auf dem Weg zum eigenen Fahrradparkhaus. Im Rahmen des Sonderprogramms Stadt und Land informiert sie Kommunen zu allen wichtigen Aspekten rund um das Fahrradparken an Schnittstellen des Öffentlichen Personenverkehrs, zum Beispiel Tram-, Bus- oder Schienenbahnhöfen. Um im Rahmen der bestehenden Förderlandschaften und Zuständigkeiten den Zubau an Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern zu beschleunigen, informiert sie die Akteure zielgenau. Sie trägt bestehendes Wissen zusammen, ergänzt es gezielt und stellt es nutzungs-tauglich den Akteuren, insbesondere den Kommunen, zur Verfügung. Sie vermittelt zwischen den Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Kommunen und Deutscher Bahn sowie Flächeneigentümern.

www.radparken.info

Freistellung von Bahnbetriebsanlagen (ehemals Entwidmung) gemäß §23 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) möglich. Antragsberechtigt sind die DB als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die jeweilige Kommune oder der Eigentümer im Falle des Drittbesitzes. Ansprechpartnerin für Flächenprüfungen ist die DB, Bereich Immobilien:

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





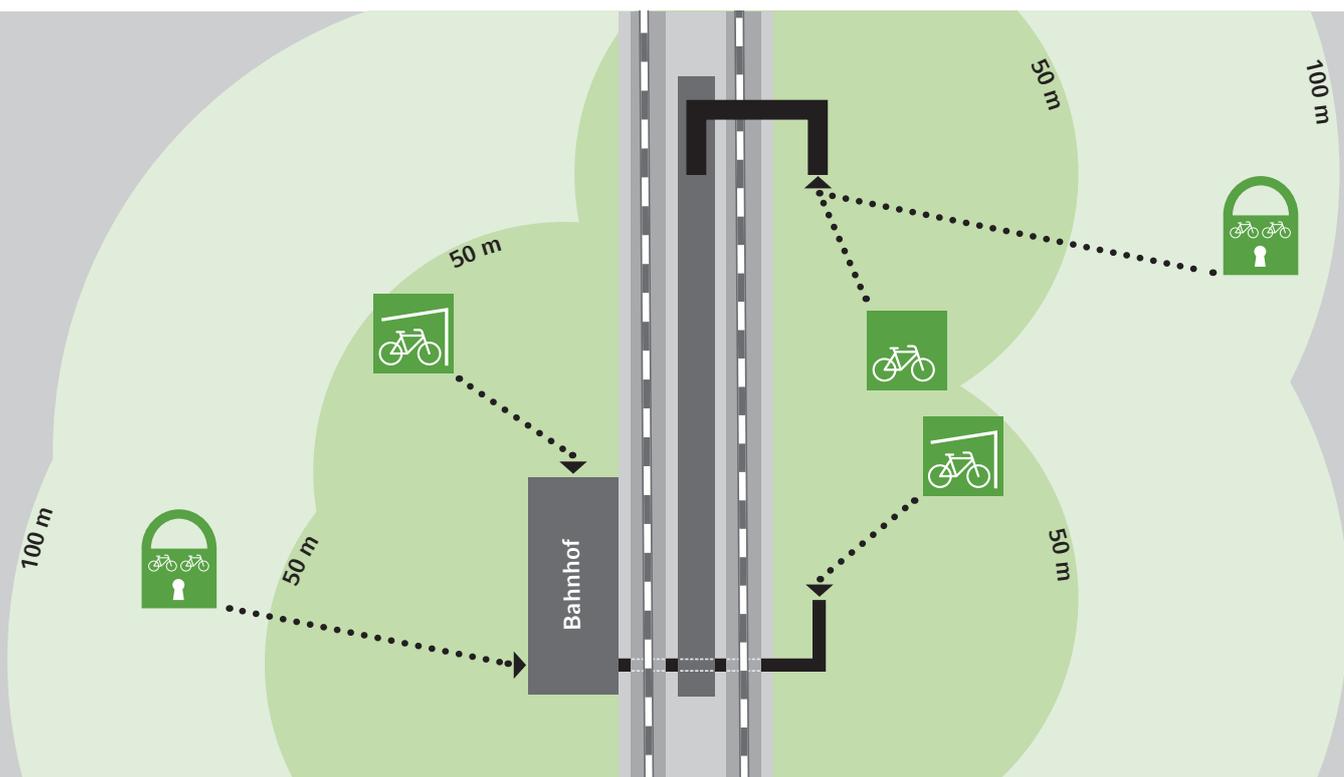
https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Freistellung/Antragstellung/51_Leitfaden_Flaechen_unter_Fachplanungsvorbehalt.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Abstand zu Bahnanlagen

Standorte in räumlicher Nähe zu Eisenbahnanlagen müssen zu den Gleisanlagen mindestens 2,5 m Abstand haben. Dies sind die Regel-Lichträume der Schienenfahrzeuge nach Bild 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Weiterhin sind Flächen zu berücksichtigen, die zum Beispiel für den Bahnbetrieb als Wege oder für die Stromversorgung dienen und die der eisenbahnrechtlichen Fachplanung vorbehalten sind. Weitere Informationen hierzu bietet der Leitfaden zum Umgang mit Flächen unter Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes:

Anforderungen der Barrierefreiheit

Bei der Standortfindung sind die Anforderungen der Barrierefreiheit gemäß DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum zu beachten. Hierzu zählt unter anderem, dass die Fahrradabstellanlagen die erforderlichen Breiten für die Warteflächen und für die Zuwegung zur Station nicht einschränken.



Übersicht zu optimalen Standorten für Bike+Ride-Anlagen und die Zugänge zu Bahnhöfen beziehungsweise Bahnsteigen (Grundlage Grafik: VBB, Bearbeitung: Design-Gruppe)

2.3 Kurze Wege: Distanzplanung an der Station

Planende und Entscheidungstragende wünschen sich, dass die Akzeptanz neuer Infrastruktur hoch ist. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor bei Abstellanlagen an ÖPV-Schnittstellen ist die Distanz zum Bahn- oder Bussteig. So nennen etwa ein Viertel der Befragten einer Erhebung der Infostelle Fahrradparken (2022) „Abstellanlagen am falschen Ort“ als Störfaktor an Bahnhöfen. Damit eine Abstellanlage künftig gut genutzt wird, ist die Auswahl des richtigen Standortes demnach von großer Bedeutung. Fahrradabstellplätze müssen dicht am Zugang zu den Stationen beziehungsweise zu den Bahnsteigen liegen:

- An Bus- oder Tramstationen können Abstellanlagen zum Beispiel angrenzend an die Wartefläche eingerichtet werden.
- Als Faustformel an Bahnhöfen gilt: Je kleiner der Bahnhof, desto kürzer müssen die Wege sein.
- Eine von den Radfahrenden in der Regel akzeptierte Distanz beträgt maximal 50 m für einfache und überdachte Bügelanlagen und maximal 100 m für zugangsgesicherte Anlagen (Infostelle Fahrradparken: 2023).

Bei kleineren Bahnhöfen sollte dabei die fußläufige Distanz zu den Bahnsteigzugängen betrachtet werden. Bei größeren Bahnhöfen können innerhalb des Bahnhofs selbst längere Wege entstehen: Hier sollte die Distanz von der Abstellanlage zum nächstgelegenen Bahnhofszugang betrachtet werden.

Bei deutlich größeren fußläufigen Distanzen besteht die Gefahr, dass die Abstellanlage weniger genutzt wird, dass Fahrräder ungeordnet abgestellt werden und die Fahrgäste auf dem Weg zur Station oder zu den Bahnsteigen

behindern. Ungeordnet abgestellte Fahrräder können auch Rettungswege oder Stellflächen für Einsatzfahrzeuge blockieren.

2.4 Gute Erreichbarkeit: Einbindung in Radverkehrsnetze, Anbindung und Verkehrswege

Bike+Ride-Angebote zielen typischerweise auf einen Einzugsbereich von zumeist einem bis etwa fünf Kilometern um die Stationen. Wichtig ist daher auch die Einbindung in das bestehende oder geplante Radwegenetz. Von Gebieten, aus denen viele bestehende oder potenzielle Radfahrten zu den Stationen führen, können attraktive Radverkehrsverbindungen auch Bike+Ride stärken. Viele wichtige Hinweise für die Planung von Radwegenetzen enthalten die Publikation „Einladende Radverkehrsnetze“, die als Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) erschienen ist, sowie die Richtlinie für integrierte Netzplanung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV-Verlag).

Zahlreiche Kommunen und Kommunalverbände planen oder realisieren Velorouten, Radvorrangrouten oder Radschnellwege. Diese zielen vor allem auf die Nutzung des Fahrrades als Hauptverkehrsmittel auf Wegen von fünf bis über 20 km Länge ab. Falls eine dieser Routen weitgehend parallel zu einer ÖV-Trasse verläuft, ist durch die verbesserte Erreichbarkeit aber auch ein erhöhter Bike+Ride-Bedarf an den Stationen zu erwarten. Ein besonders erhöhter Bedarf kann für Stationen erwartet werden, in deren Umfeld eine Radvorrangroute die ÖV-Trasse kreuzt oder die an einer Tarifzongrenze liegen.

Fahrradabstellanlagen sollten möglichst dicht an den örtlichen Verbindungen des Radverkehrs liegen. Sie sollten von den Radwegen und Verkehrsanlagen in ihrem Umfeld aus fahrend erreichbar sein. Auch sollten Radfahrende keine starken Ströme des Fußverkehrs kreuzen.

Der Weg von der Abstellanlage zu den Bahnsteigen oder Stationszugängen sollte ohne Zeitverluste möglich sein. Liegen zum Beispiel zwischen größeren Abstellanlagen und den Stationszugängen Hauptverkehrsstraßen, können Gefährdungen oder Zeitverluste beim Überqueren entstehen. Die Straßenbaubehörden sollten dann zusammen mit den unteren Straßenverkehrsbehörden prüfen, ob hier zum Beispiel

- Fußgängersignalanlagen nach den Anforderungen der Richtlinien für Signalanlagen (RiLSA) oder
- Fußgängerüberwege (FGÜ) nach den Anforderungen der Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ)

angeordnet beziehungsweise eingerichtet werden können.

Einige Länder (zum Beispiel Baden-Württemberg) haben die Einsatzbereiche von FGÜ gezielt auch für ÖPV-Stationen präzisiert. Diese Überquerungsanlagen können auch dazu beitragen, die fußläufigen Distanzen gemäß Kapitel 2.3 einzuhalten.

2.5 Gutes Sicherheitsgefühl: Belebung der Mikrolage

Nach der Umfrage der Infostelle Fahrradparken fühlen sich 34% der Befragten an den Orten der Abstellanlagen unsicher.

Eine übersichtliche Gestaltung und eine gute Ausleuchtung von Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern sind für ein gutes Sicherheitsgefühl wichtig. Aber diese Maßnahmen allein reichen zur Steigerung der gefühlten Sicherheit nicht immer aus. Im Idealfall können gerade größere Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser mit anderen Nutzungen kombiniert werden. Menschen, die in diesen Nutzungen arbeiten oder diese besuchen, stärken auch das Sicherheitsgefühl an den Abstellanlagen oder auf dem Weg dahin. Dem unbeabsichtigten Entstehen von Angsträumen kann damit wirksam begegnet werden. Zudem können Miet- oder Gewerbesteuererinnahmen der Ausgabenkompensation dienen.

Eine Fahrradservicestation kann zum Beispiel einen fahrradtechnischen Service in einer Werkstatt, eine Fahrradvermietung und einen Verkauf von Fahrradzubehör anbieten. An kleineren Abstellanlagen können auch ein Kiosk oder Sitzbänke zum Verweilen einladen und damit die Mikrolage beleben.

Bei einer Kombination von Abstellanlagen zum Beispiel mit Werkstatt- oder Büronutzungen müssen die Anforderungen der Arbeitsstättenverordnung erfüllt werden. Dies betrifft unter anderem die Beleuchtung mit Tageslicht, Sanitärräume sowie Fluchtwege und Notausgänge. Die Arbeitsplätze in diesen Nutzungen können gegebenenfalls Lärmbelastungen zum Beispiel aus dem Eisenbahnbetrieb oder aus dem Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen im Umfeld ausgesetzt sein. Bei der Planung sollte im Einzelfall geprüft werden, ob Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind, um die Orientierungswerte der DIN 18005 – 1 „Schallschutz im Städtebau“ beziehungsweise die Grenzwerte der 16. BImSchV für Schallimmissionen einzuhalten.

2.6 Werbung für Bike+Ride: Öffentlichkeitswirksame Wahrnehmung

Potenzielle Nutzende wollen von neuen Angeboten begeistert werden – daher ist eine projektbegleitende Kommunikation ebenso wichtig wie die dauerhafte Kennzeichnung. Eine feierliche Eröffnung und Aktionen zu Beginn laden öffentlichkeitswirksam zur Nutzung des Angebots ein. Bei Stationen einer Tram- beziehungsweise Stadtbahn und an Bushaltestellen kann ein Info-Element neben den Abstellplätzen an einem eigenen Mast oder auf dem Wartehaus auf Bike+Ride-Plätze aufmerksam machen.

Das Anbringen von Zusatzschildern an Wartehallen ist vorab mit den jeweils zuständigen Stellen, Eigentümern (Verkehrsunternehmen, Kommunen, Stations- und Wartehallenbetreiber) abzustimmen. Gegebenenfalls müssen entsprechende Regelungen für die Unterhaltung und Erneuerung getroffen werden.

Aus statischer Sicht sind zusätzliche Schilder an Witterungsschutzdächern unbedenklich, eine Anbringung darf das Bauwerk nicht beschädigen. Im Vorfeld ist eine Prüfung erforderlich, ob diese zusätzlichen Hinweise – je nach Gestaltung und Anbringung – eine der-

artige Auswirkung auf die Gestaltung haben, dass mit den Rechteinhabenden im Vorfeld eine Klärung erforderlich ist.

An Sammelschließanlagen können zum Beispiel ein Bike+Ride-Symbol und das Sinnbild „Fahrrad“ für Bike+Ride werben. Die Symbole können auch auf Seitenwänden aus Lochblech aufgebracht werden, die mit einem transparenten Einblick in die Sammelschließanlage zu einem guten Sicherheitsgefühl beitragen. Bei Fahrradparkhäusern bieten sich individuell gestaltete Fassaden an, auf denen zum Beispiel Fahrradsymbole für das Parkhaus werben können.

Bei S-Bahn-, Regionalbahn- und Tram- beziehungsweise Stadtbahnstationen, an denen gesicherte Abstellplätze angeboten werden, kann auch eine Infosteile auf die Bike+Ride-Angebote aufmerksam machen. Die Steile kann auch Informationen zur Benutzung gesicherter Abstellplätze (Reservierung, Abstellentgelte, Haftung) und Erläuterungen zur Bedienung zum Beispiel von Doppelstockplätzen bieten.

auffällige Beschriftung am
Fahrradparkhaus in Detmold:
„Fahrräder am ZOB“
(Quelle: Peter Bischoff)



3. So wird's gemacht: Von guten Beispielen lernen



Doppelstockanlage
am Bahnhof Berlin-Pankow
(Quelle: PGV-Alrutz)

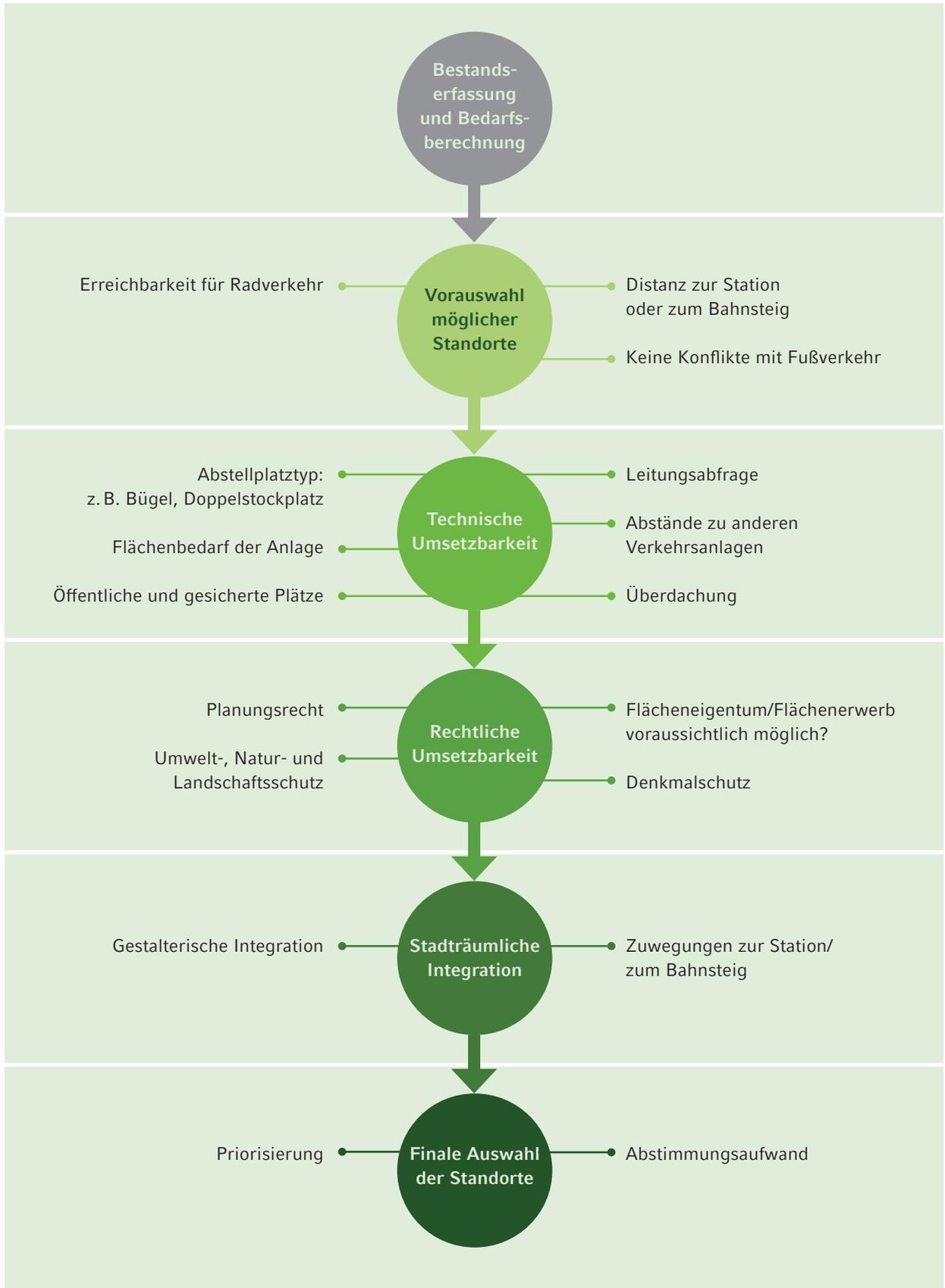
3.1 Flächenklärung

Klärung von Standorten an den Berliner S- und U-Bahnstationen

An den Berliner S- und U-Bahnstationen sollen Bike+Ride-Anlagen ausgebaut und gesicherte Abstellanlagen realisiert werden. Die GB infraVelo GmbH übernimmt für das Land Berlin Infrastrukturaufgaben für bezirksübergreifende Radverkehrsprojekte und für Bike+Ride-Anlagen. Um geeignete Flächen für das Fahrradparken an Stationen zu prüfen, wurden Standort- und Potenzialanalysen in Auftrag gegeben.

Nach einer Bestandserfassung und einer Bedarfsberechnung wurden mögliche Standorte in einer Vorauswahl definiert. Die folgenden Prüfschritte klärten die technische und rechtliche Umsetzbarkeit und die stadträumliche Integration. Die finalen Standorte wurden nach dem voraussichtlichen Abstimmungsaufwand bewertet. Eine Priorisierung definierte die Basisvarianten, die den Bedarf an Abstellplätzen abdecken, und mittel- bis langfristige Ausbauvarianten.







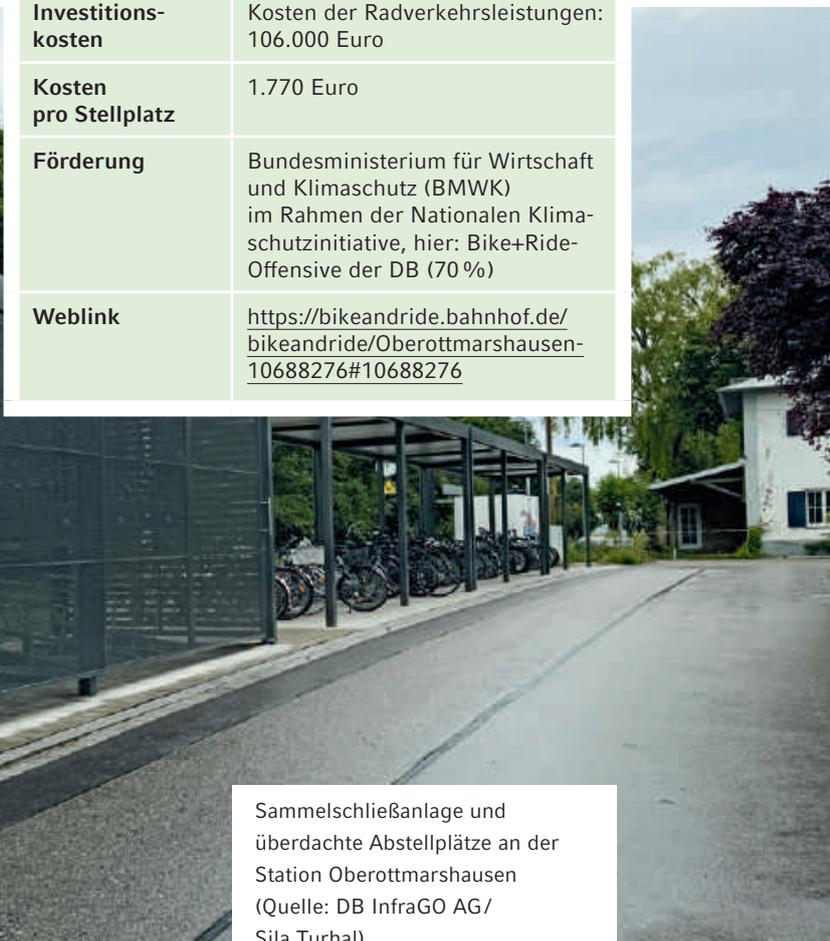
3.2 Kurze Distanzen und Anbindung an Verkehrswege

Abstellanlagen am Bahnhof Oberottmarshausen

Die Gemeinde Oberottmarshausen (Landkreis Augsburg) hat eine Sammelschließanlage und eine überdachte Anlage mit Reihenanlehnbügel realisiert. Die Anlage überzeugt durch ihren Standort direkt am Bahnsteig. Die Züge der Regionalbahnen nach Landsberg und nach Augsburg halten in beiden Fahrtrichtungen an diesem Bahnsteig. Die Bike+Ride-Nutzer haben damit von der Abstellanlage aus in beiden Fahrtrichtungen der Züge kurze fußläufige Wege auf dem Bahnsteig.

Oberottmarshausen

Baumaßnahme	Sammelschließanlage und überdachte öffentliche Abstellplätze
Fertigstellung	2023
Bauherrschaft/Eigentümer	Gemeinde Oberottmarshausen
Betreiberin	Firma Kienzler, Gemeinde Oberottmarshausen
Anzahl Abstellplätze	24 gesichert in Sammelschließanlage, 36 überdachte an Reihenanlehnbügel
Abstellanlagen	Reihenanlehnbügel für öffentliche Plätze, Doppelstockplätze in Sammelschließanlage
Grundfläche	27 m ² für Sammelschließanlage, 74 m ² für überdachte öffentliche Plätze
Fläche pro Stellplatz	1,1 m ² in Sammelschließanlage, 2,1 m ² für öffentliche Plätze
Distanz zur Station	Standort direkt am Bahnsteig
Lage zum Radverkehrsnetz	Bahnhofstraße als lokaler Radweg, regionale Radverbindungen des Kreises Augsburg in etwa 300 m Entfernung.
Sicherung	PIN-Code
Abstellentgelte Sammel-schließanlage	1 Euro/Tag, 5 Euro/Woche, 20 Euro/Monat. Buchung über rad-safe.de
Investitionskosten	Kosten der Radverkehrsleistungen: 106.000 Euro
Kosten pro Stellplatz	1.770 Euro
Förderung	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, hier: Bike+Ride-Offensive der DB (70 %)
Weblink	https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/Oberottmarshausen-10688276#10688276



Sammelschließanlage und überdachte Abstellplätze an der Station Oberottmarshausen (Quelle: DB InfraGO AG/ Sila Turhal)



Abstellanlagen am Bahnhof Syke

Am Bahnhof Syke wurden insgesamt 144 neue und modernisierte Stellplätze in Form von effizienten Doppelstockparkern geschaffen. Dies ergab 80 zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Pendlerinnen und Pendler. Die grundsätzliche Modernisierung bereits bestehender Anlagen bietet einen effizienten und optischen Mehrwert und offeriert der Umwelt Schutz, indem keine neue, sondern bereits versiegelte Fläche weiter genutzt werden kann. Für einen Abschnitt der neu errichteten Anlagen in Gleisnähe kam aufgrund der DB eigenen Fläche ein mietfreier Gestattungsvertrag zum Einsatz.

Doppelstockanlage mit Zugang zum Bahnsteig am Bahnhof Syke
(Quelle: PGV-Alrutz)



Syke

Baumaßnahme	Umbau von 64 bestehenden und Neubau von 80 überdachten öffentlichen Abstellplätzen
Fertigstellung	2023
Bauherrschaft/ Eigentümer	Stadt Syke
Betreiberin	Stadt Syke
Anzahl Abstellplätze	144 Plätze
Abstellanlagen	Überdachte Doppelstockplätze
Grundfläche	160 m ²
Fläche pro Stellplatz	1,1 m ²
Distanz zur Station	Barrierefreier Zugang zum Hausbahnsteig in fünf Meter Entfernung, Treppenzugang zur Fuß-Unterführung zu weiteren Bahnsteigen in etwa 50 m Entfernung
Lage zum Radverkehrsnetz	Bahnhofstraße als Erschließungsstraße, regionale Radverbindungen des Landkreises Diepholz in etwa 100 m Entfernung.
Investitions- kosten	185.000 Euro
Kosten pro Stellplatz	1.285 Euro
Förderung	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, hier: Bike+Ride-Offensive der DB (70 %)
Weblink	https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/Syke-10434822#10434822



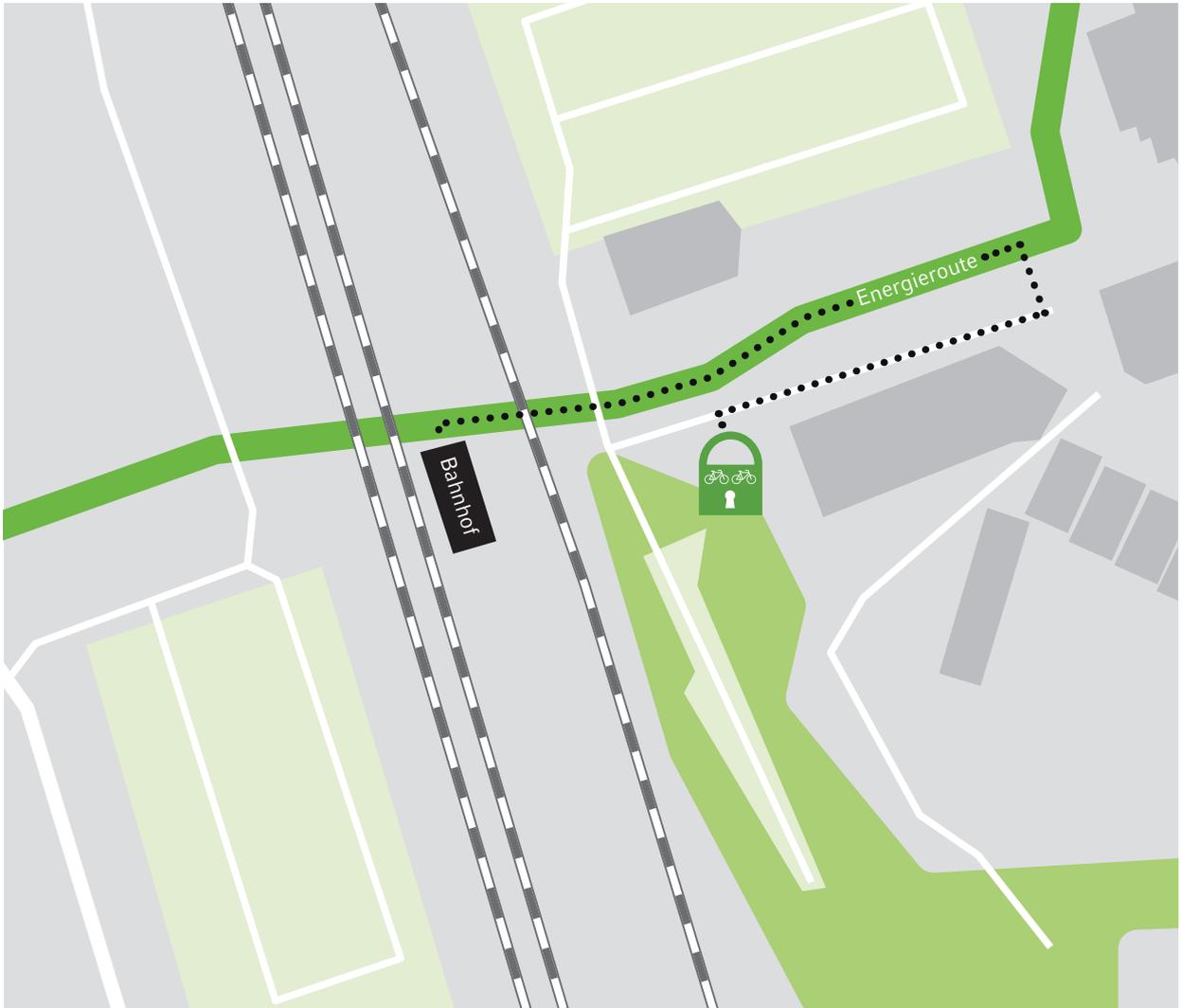
Sammelschließanlage
am Bahnhof Verden
(Quelle: PGV-Alrutz)



Abstellanlagen am Bahnhof Verden (Aller)

Am Bahnhof Verden (Aller) wird seit 2023 eine Sammelschließanlage mit 48 Abstellplätzen angeboten. Die Anlage liegt an einem Radweg, der die Stadtteile westlich und östlich der Bahnanlagen verbindet. Der Radweg ist Teil des Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr der Stadt Verden und dient auch dem regionalen Radverkehr.

Verden (Aller)	
Baumaßnahme	Sammelschließanlage
Fertigstellung	2023
Bauherrschaft / Eigentümer	Stadt Verden (Aller)
Betreiberin	Stadt Verden (Aller)
Anzahl Abstellplätze	48 gesichert
Abstellanlagen	Doppelstockparker
Grundfläche	54 m ²
Fläche pro Stellplatz	1,1 m ²
Distanz zur Station	Fuß- und Radunterführung unter Bahnanlagen mit Zugang Bahnsteig etwa 100 m
Lage zum Radverkehrsnetz	Lage an stadtweiter Radwegverbindung und regionaler Radroute
Sicherung	QR-Code, Handy-App
Abstellentgelte	entgeltfrei
Investitionskosten	120.000 Euro
Kosten pro Stellplatz	2.500 Euro
Förderung	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, hier: Bike+ Ride-Offensive der DB (70 %)
Weblink	https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/Verden-Aller--6992816#6992816



Oben: Lage der
Sammelschließanlage
am Bahnhof Verden
(Quelle: PGV-Alrutz/
Design-Gruppe)

Unten: Sammel-
schließanlage am
Bahnhof Verden
(Quelle: PGV-Alrutz)



Beidseitige Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Bordesholm

Am Bahnhof Bordesholm liegen zwei Bike+Ride-Anlagen ebenerdig an den beiden Außenbahnsteigen. Die Nutzenden können die Anlagen aus den Stadtgebieten beiderseits der Bahn leicht erreichen.

Überdachte Anlage
am Bahnhof Bordesholm
(Quelle: PGV-Alrutz)



Bordesholm

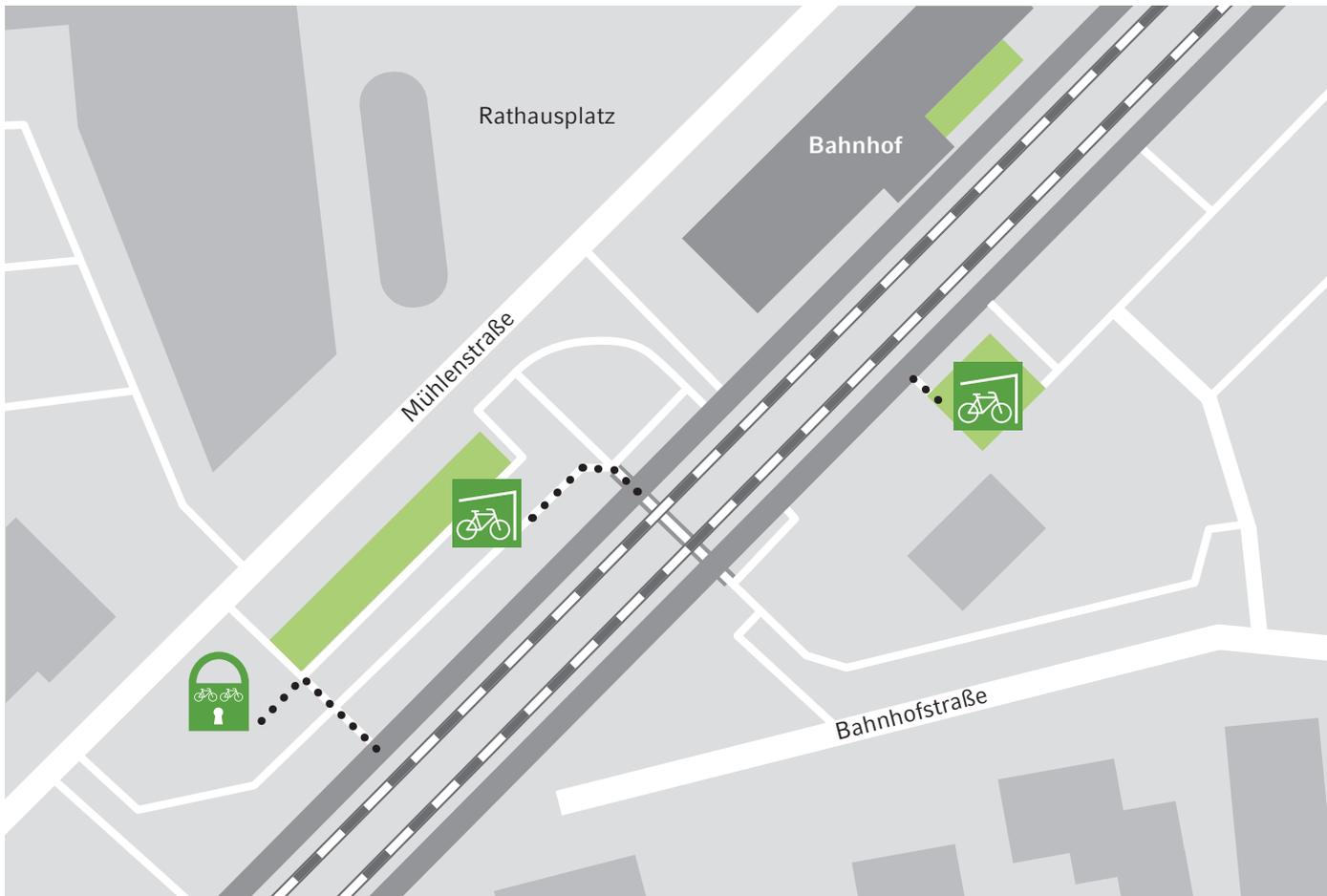
Baumaßnahme	Sammelschließanlage und überdachte öffentliche Abstellplätze
Fertigstellung	2016
Bauherrschaft / Eigentümer	Stadt Bordesholm
Betreiberin	Stadt Bordesholm
Anzahl Abstellplätze	Westseite: 34 gesichert in Sammelschließanlage 140 öffentliche überdachte Plätze 210 überdachte öffentliche Plätze auf der Ostseite
Abstellanlagen	Anlehnbügel (Vorderradgabelhalter)
Grundfläche	Öffentliche Anlage Westseite: etwa 160 m ² Sammelschließanlage: etwa 60 m ² , Öffentliche Anlage Ostseite: etwa 200 m ²
Distanz zur Station	Westseite: Sammelschließanlage etwa 10 m bis zu barrierefreier Rampe zur Fuß-Unterführung, etwa 90 m bis zum Westbahnsteig Öffentliche Plätze etwa 10 m bis Treppenzugang zur Fuß-Unterführung, etwa 40 m bis zum Westbahnsteig Ostseite: Standort direkt am Bahnsteig
Lage zum Radverkehrsnetz	Erschließungsstraßen im direkten Umfeld der Anlagen
Sicherung	Chipkarte
Abstellentgelte Sammel-schließanlage	10 Euro/Monat, 40 Euro „Schön-Wetter-Karte“ Mai bis September, 70 Euro/Jahr
Weblink	https://www.bordesholm.de/buergerservice-politik/buergerservices/fahrradbox





Sammelschließanlage
am Bahnhof Borsesholm
(Quelle: PGM-Alrutz)

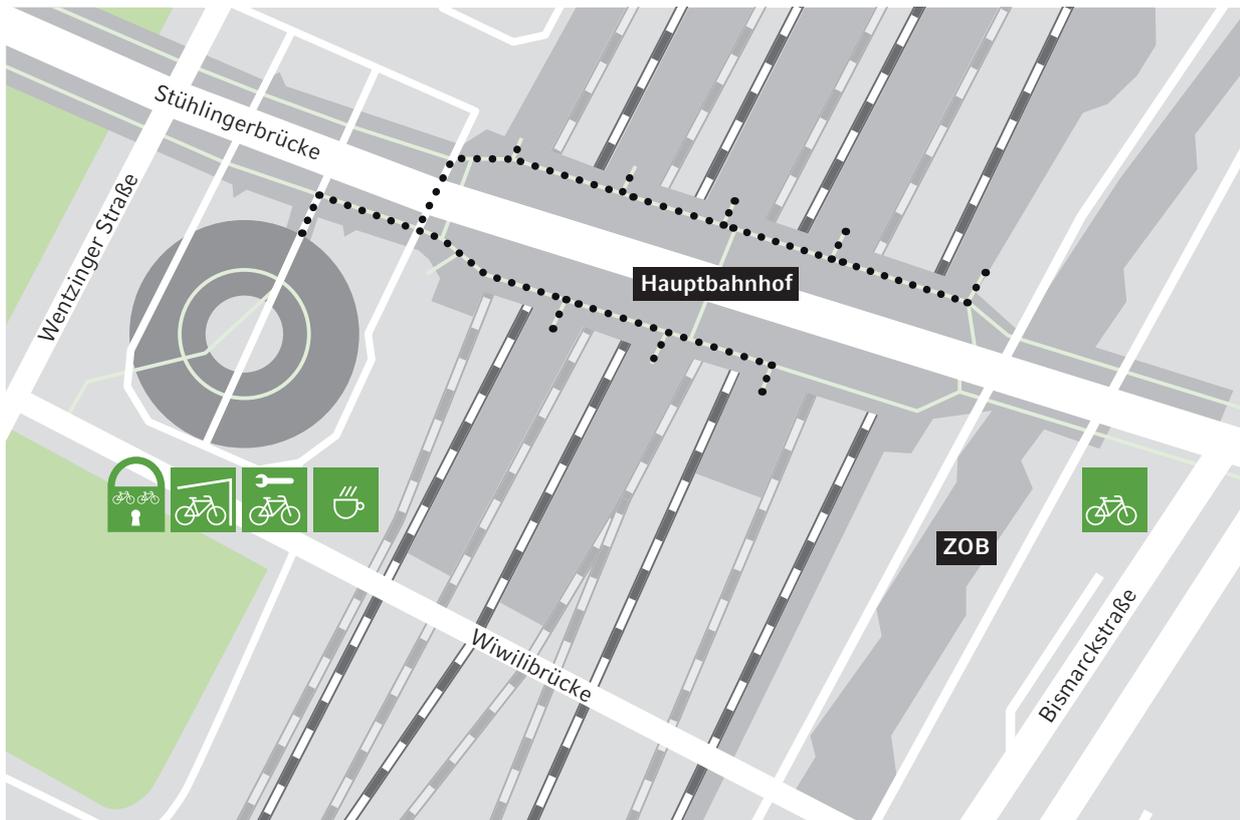
Unten: Fahrradparken
am Bahnhof Borsesholm
(Quelle: PGM-Alrutz/
Design-Gruppe)





Fahrradstation am Hauptbahnhof Freiburg

Am Hauptbahnhof Freiburg liegt ein Fahrradparkhaus direkt an einer wichtigen Radverkehrsverbindung. Radfahrende können einen Zugang im Südwesten des Fahrradparkhauses fahrend erreichen. Ein zweiter Zugang im Norden des Fahrradparkhauses bindet direkt an einer Brücke für Tram und Zufußgehende an, von der aus die Bahnsteige unmittelbar über Treppen und Aufzüge erreicht werden können. <https://www.radstation-freiburg.de>



Oben: Fahrradparkhaus Freiburg von außen
(Quelle: christiane65 – stock.adobe.com)

Unten: Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Freiburg in Höhe einer Tram- und Fußbrücke mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen und direkter Anbindung an die Fahrradstraße Wiwilibrücke
(Quelle: PGV-Alrutz/Design-Gruppe)

Fußläufige Einzugsbereiche der U- und S-Bahnstationen nach dem Hamburger Bike+Ride-Entwicklungskonzept

Der Hamburger Senat hat im Jahr 2015 das Bike+Ride-Entwicklungskonzept beschlossen. Die Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH (P+R) der Freien und Hansestadt Hamburg übernimmt federführend den Bau und den Betrieb aller Bike+Ride-Anlagen. Dies bündelt unterschiedliche Zuständigkeiten im Interesse einer wirtschaftlichen Aufgabenwahrnehmung.

Die P+R-Betriebsgesellschaft hat für alle Schnellbahnstationen die fußläufigen Einzugsbereiche definiert. Diese decken die oben genannten maximal möglichen Distanzen zwischen den Abstellanlagen und den Stationen ab. Die Abstellanlagen in diesen Einzugsbereichen dienen damit der Bike+Ride-Nutzung. Die P+R-Betriebsgesellschaft stimmt den Betrieb dieser Bike+Ride-Anlagen mit den Bezirksämtern ab. Sie organisiert die Reinigung, Instandhaltung und den Winterdienst. Nutzende finden an den Schnellbahnstationen in allen Hamburger Bezirken ein zuverlässiges Angebot.



Sammelschließanlage
an der Station Langenhorn-Mitte
in Hamburg (Quelle: PGV-Alrutz)

Doppelstockanlage in Hamburg
Ohlsdorf (Quelle: DB Infra GO AG/
Norbert Schmidt)





3.3 Belebung der Mikrolage

Mobil- und Infopunkt Bad Kreuznach

Am Bahnhof Bad Kreuznach kombiniert der Mobil- und Infopunkt ein Fahrradparkhaus mit einem Büro, einer Fahrradwerkstatt, einer Fahrradvermietung, einem E-Bike Store sowie dem Servicebüro des Busunternehmens KRN.



Oben: Mobil- und Infopunkt am Bahnhof Bad Kreuznach (Quelle: PGV-Alrutz)

Unten: Angebote des Mobil- und Infopunktes Bad Kreuznach für das Fahrrad (Quelle: PGV-Alrutz)

Rechts: Lage des Mobil- und Infopunktes am Hausbahnsteig (Quelle: PGV-Alrutz)





Bad Kreuznach

Baumaßnahme	Zweigeschossiger Neubau
Fertigstellung	2020
Bauherrschaft/ Eigentümer	Stadt Bad Kreuznach
Architektur	SiB Architekten und Ingenieure
Betreiberin	Stadt Bad Kreuznach/KRN Kommunalverbund Rhein-Nahe (Servicebüro) Ok move (Werkstatt und E-Bike Store)
Anzahl Abstellplätze	400 gesichert, davon 100 zusätzlich gesichert in separatem Bereich
Abstellanlagen	Anlehnbügel, bei zusätzlichem Bedarf austauschbar gegen Doppelstockparker
Brutto-Geschoss- fläche (BGF)	285 m ² (nur OG mit Abstellbereich)
BGF pro Stellplatz	0,7 m ² (nur OG)
Distanz zur Station	Standort direkt am Hausbahnsteig, etwa 50 m zum Empfangsgebäude mit Zugang zu weiteren Bahn- steigen
Lage zum Radverkehrsnetz	Erschließung durch Fahrradstraße
Sicherung	Chipkarte, Drehkreuzanlage, Videoüberwachung
Belebung des Standortes: Kombination mit anderen Nutzungen	Service- und Infopunkt mit barrierefreiem WC, Gepäckschließ- fach mit E-Ladestation, Fahrradwerkstatt, -vermietung und -verkauf, Mobilstation mit Angeboten der E-Mobilität
Abstellentgelte	0,5 oder 1 Euro/Tag, 8 Euro oder 15 Euro/Monat, 80 oder 150 Euro/ Jahr; Basis- und VIB-Entgelt für besonders gesicherten Bereich
Investitions- kosten	3.540.000 Euro
Kosten pro Stellplatz	2.850 Euro für OG mit Abstell- bereich, 5.000 Euro bei zusätz- licher Berücksichtigung der Verkaufsflächen im OG
Förderung	Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ des BMWK (90 %)
Weblink	https://bad-kreuznach-mobil.de/

Radstation Freiburg Hbf

Am Hauptbahnhof Freiburg bietet die Radstation bereits seit 1999 etwa 1.000 gesicherte Abstellplätze. Das gesicherte Fahrradparken kostet einen Euro je Tag, zehn Euro je Monat und 80 Euro für eine Jahreskarte. Zusätzlich ermöglicht sie in ihren Räumen Begegnung und Austausch: In der oberen Etage über dem Fahrradparkhaus liegen seit 2014 Räume der Volkshochschule. Die VHS bietet dort ein breites Spektrum an Kultur- und Kreativveranstaltungen und -kursen. Ein Reisebüro bietet seit 2013 einen Service für Europa- und weltweite Bahnfahrten. Eine Geschäftsstelle des Verkehrsclub Deutschland bietet Beratung, Service und Versicherungen. Neben dem fahrradtechnischen Service der Werkstatt in der Radstation stehen Mietfahrräder zur

Verfügung. Das Unternehmen FreiburgBikes offeriert auch geführte Radtouren.

FreiburgAktiv offeriert als Incoming-Agentur Entdeckungstouren mit Fahrrad, Bus, Traktor, Unimog, Flachkahn oder auch zu Fuß in Freiburg und im Südschwarzwald. Über der Radstation liegt auch ein Restaurant/Café mit Außengastronomie.

Über das Fahrradparken hinaus ist die Radstation damit eine Mobilitätsdrehscheibe im Herzen Freiburgs. Die Mikrolage der Radstation wird belebt: Ganzjährig und über einen langen Tageszeitraum von morgens bis spät-abends wird sie frequentiert.

Der Mobil- und Infopunkt Bad Kreuznach und die Radstation Freiburg zeigen, dass es sich lohnt, bei Fahrradparkhäusern ab einer Größe von mehreren Hundert Abstellplätzen Mischnutzungen zu prüfen.



3.4 Öffentlichkeitswirksame Wahrnehmung

Die Hamburger P+R-Betriebsgesellschaft wirbt mit deutlich erkennbaren Symbolen an allen Sammelschließanlagen für die Bike+Ride-Anlagen.

An einer Stadtbahnstation in Langenhagen (Region Hannover) wirbt eine etwa drei Meter hohe Infosteile für die Bike+Ride-Anlage.



Oben: Bike+Ride-Symbole an einer Sammelschließanlage mit Doppelstockplätzen in Hamburg (Quelle: PGV-Alrutz)

Unten: Infosteile an einer Bike+Ride-Anlage an einer Stadtbahnstation Langenhagen (Quelle: PGV-Alrutz)

Links: Radstation Freiburg (Quelle: DB Infra GO AG/Norbert Schmidt)

4. Kurz und knapp: Den geeigneten Standort finden

Für die Standortwahl und die Flächenklärung für Bike+Ride-Anlagen sind mehrere Faktoren wichtig:

Bedarf berechnen

Nach einer Bestandserfassung wird zunächst der Bedarf an Abstellplätzen berechnet. Hierfür stellt die Infostelle Fahrradparken ein Planungstool zur Verfügung: <https://radparken.info/werkzeuge/planungstool/>

Standort wählen

Nach Abschätzung des Flächenbedarfs sollten mögliche Standorte in einer Vorauswahl definiert werden. Schon in einem frühen Planungsstadium sollten die relevanten Stakeholder einbezogen werden. Klärungen sind für die technische und die rechtliche Umsetzbarkeit und für die stadträumliche Integration erforderlich. Hieraus leiten sich die finalen Standorte ab.

Eigentum klären

An Bahnhöfen befinden sich gut geeignete Standorte oftmals in Eigentum der DB. 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.

Distanz kurz halten

Bike+Ride-Anlagen sollten möglichst dicht an den Stationen liegen. An Bus- oder Tramstationen können Abstellanlagen zum Beispiel angrenzend an die Wartefläche eingerichtet werden. Als Faustformel an Bahnhöfen gilt: Je kleiner der Bahnhof, desto kürzer müssen die Wege sein. Eine von den Radfahrenden akzeptierte Distanz beträgt maximal 50 m für einfache und überdachte Bügelanlagen und maximal 100 Meter für zugangsgesicherte Anlagen.

Mikrolage beleben

Die Mikrolagen der Abstellanlagen sollten möglichst belebt werden. Für Fahrradparkhäuser bietet sich zum Beispiel eine Kombination mit fahrradtechnischem Service und einer Fahrradvermietung an. Bei größeren Fahrradparkhäusern mit mehreren hundert Abstellplätzen lohnt es sich, Mischnutzungen auch mit Servicestellen anderer Mobilitätsanbieter oder mit Gastronomie zu prüfen.

Sichtbar machen

Bike+Ride-Anlagen werden mit Fahrrad- und B+R-Symbolen, größere Anlagen auch mit Infostelen oder mit einer für B+R werbenden Fassade öffentlichkeitswirksam sichtbar. Die Infostelle Fahrradparken sowie die Planungs- und Servicestellen der Länder oder der Verkehrsverbünde unterstützen die Kommunen bei der Realisierung guter Bike+Ride-Anlagen.



Weitere Informationen

Weitere Informationen bieten auch aktuelle Leitfäden wie zum Beispiel:
Infostelle Fahrradparken:

Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität. Leitfaden für die Planung und den Bau von Fahrradparkhäusern. 2023

<https://radparken.info/wp-content/uploads/2024/06/webversion-15-09-23-radparken-leitfaden2023.pdf>

(abgerufen: 13.06.2024)



Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB):

Leitfaden Parken am Bahnhof – Errichtung von Bike+Ride-/Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg

https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Kompetenzstelle_Bahnhof/2023-0417_VBB_B_R_P_R_Leitfaden_web220dpi.pdf

(abgerufen: 13.06.2024).



INFOSTELLE
FAHRRAD
PARKEN



Impressum

Herausgeberinnen

Infostelle Fahrradparken
Internet: www.radparken.info
mail@radparken.info
030 297 24960

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Wolfgang Bohle, Heike Prahlow
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Internet: www.pgv-hannover.de/alrutz/
info@pgv-alrutz.de
0511 220 601 80

Erstellt im Auftrag von

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

Konzeption

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR

Stand

Juli 2024

Gestaltung

Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe