



Fahr-Rad- zum-Zug



Allianz
pro Schiene

HERAUSGEBER

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

T +49.30. 24 62 599-0
F +49.30. 24 62 599-29
M info@allianz-pro-schiene.de
W www.allianz-pro-schiene.de

REDAKTION

Ulrike Hunscha, Allianz pro Schiene e.V.

V. I. S. D. P.

Dirk Flege, Geschäftsführer
Allianz pro Schiene e.V.

GESTALTUNG

Layout und Design:
Annika Hübner Design
www.annikahuebner.de

STAND

November 2022

BILDNACHWEISE

Titel: unsplash.com
S. 4: iStock / funky-data
S. 19-23: unsplash.com

FÖRDERHINWEIS

Dieses Projekt wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

1. Editorial

Seite 4-6

2. Fahrradparken an Bahnhöfen – eine Bestandsaufnahme (Status Quo)

Seite 6-7

3. Qualitätsanforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer

Seite 7-9

4. Hemmnisse bei Planung und Bau

Seite 9-14

5. Bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Bahnhofstypen planen und bauen

Seite 16-23

6. Maßnahmen und Handlungsempfehlungen

Seite 24-28

7. Literatur

Seite 29

1. Editorial

Fahrrad und Zug ergänzen sich klimapolitisch ideal: Der Zug im Hauptlauf auf den langen Strecken, das Rad auf der ersten und/oder letzten Meile als Zubringer zum Bahnhof.



So können die Stärken der beiden ökologischen Verkehrsmittel des Umweltverbunds optimal verknüpft werden. Beide Verkehrsmittel sind in ihren Anwendungsbereichen schnell, einfach zu handhaben und außerordentlich umweltschonend. In Kombination bieten Fahrrad und Zug eine echte Alternative zum Kraftfahrzeug (Kfz). Die Bahnen vergrößern den Aktionsradius des Fahrrads, das Fahrrad stärkt den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Fläche.¹

Warum ist das gut fürs Klima?

Steigen bundesweit mehr Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf die beiden nachhaltigen Verkehrsträger um, erhöht sich ihr Anteil am gesamten Verkehrsgeschehen (Modal Split). Laut Berechnungen der „Studie zur Alltagsmobilität: Verlagerungspotenziale auf nicht-motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel im Personenverkehr“² könnte eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel jährlich rund neun Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente einsparen und damit umfassend zum Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung beitragen.

Und dennoch:

Obwohl 78 Prozent aller deutschen Haushalte im Jahr 2021³ über mindestens ein Fahrrad verfügten, wird das Verkehrsmittel noch viel zu selten als Zubringer zum Schienenpersonenverkehr (SPV) genutzt. Dieses Verhalten überrascht aber nicht, denn laut Fahrradmonitor 2020 wird die Ausstattung deutscher Bahnhöfe mit Fahrradabstellanlagen von Radfahrerinnen und Radfahrer häufig als mangelhaft beurteilt. Die Qualität der Abstellsituation an Bahnhöfen ist jedoch ein wesentlicher Einflussfaktor für eine stärkere Personenverlagerung auf den öffentlichen Verkehr.⁴ Um mehr Menschen davon zu überzeugen, auf die Kombination der umweltfreundlichen Verkehrsträger umzusteigen, müssen Lösungen gefunden werden, um die Abstellsituation an Bahnhöfen im Sinne der Nutzerinnen und Nutzer bundesweit zu verbessern. Lösungen, die für die Bauherren wirtschaftlich tragbar sind. Aber wie?

Das Projekt Fahr-Rad-zum-Zug

Dieser Frage hat sich die Allianz pro Schiene e.V. von 2018 bis 2021 im Projekt Fahr-Rad-zum-Zug gewidmet, das vom Bundesministerium für Verkehr und digitaler Infrastruktur (BMDV) aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert wurde.

Um Bahnhöfe als Drehscheiben umweltfreundlicher Mobilität weiterzuentwickeln und nachhaltige Mobilität durch verbesserte Verknüpfungen des Fahrrads mit dem Schienenverkehr zu sichern, hat der Verband zwischen 2018 und 2020 relevante Akteurinnen und Akteure in einer Dialogreihe miteinander vernetzt.

Ausgehend von der Perspektive der Radfahrerinnen und Radfahrer haben sich Vertreterinnen und Vertreter des Schienenverkehrs, von Kommunen, Fahrradclubs, Fahrgastverbänden und Automobilclubs mit Entscheidungsträgerinnen und -trägern aus Wirtschaft und Politik in acht Workshops darüber ausgetauscht, wie bestehende Barrieren beim Bau von Abstellanlagen überwunden und welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Fahrradparksituation an unterschiedlichen Bahnhofstypen bundesweit zu verbessern.

Auf Basis dieses über zweijährigen Dialogprozesses hat die Allianz pro Schiene e.V. für Kommunen, die Schienenverkehrsbranche, Politik und Öffentlichkeit den folgenden Leitfaden erarbeitet. Die Empfehlungen sollen bei den für den Bau von Fahrradabstellanlagen Verantwortlichen zum einen das Bewusstsein schärfen, die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer in Bezug auf Fahrradparkmöglichkeiten schon in die Konzeption der Abstellanlagen und Parkhäuser an Bahnhöfen zu integrieren.

Zum anderen werden exemplarisch Wege aufgezeigt, wie die Fahrradabstellsituation in ganz Deutschland an unterschiedlichen Bahnhofstypen wirtschaftlich umgesetzt werden kann und welche Maßnahmen dafür zielführend sind. Um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen, sollte sich die kombinierte Nutzung von Fahrrad

¹ Siehe Bundesministerium für Digitales und Verkehr: [Nationaler Radverkehrsplan 2020](#), S. 50.

² Vgl: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR): Studie zur Alltagsmobilität: Verlagerungspotenziale auf nichtmotorisierte und öffentliche Verkehrsmittel im Personenverkehr. Endbericht im Rahmen der Wissenschaftlichen Begleitung, Unterstützung und Beratung des BMDV in den Bereichen Verkehr und Mobilität mit besonderem Fokus auf Kraftstoffen und Antriebstechnologien sowie Energie und Klima. Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), Berlin 2016, S.9.

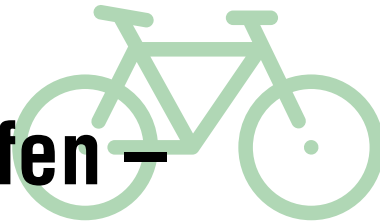
³ Quelle: [Statistisches Bundesamt: Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen. Stand 01/2021.](#)

⁴ Vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 52.

und Zug nicht nur auf den Personenverkehr beschränken. Sie kann auch im Wirtschaftsverkehr umfassend Potenziale entfalten, durch die verkehrsbedingte Umweltbelastungen sinken. Das Projekt WIV-Rad hat den Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr bereits im Jahr 2016 untersucht und Potenzialabschätzungen zur gewerblichen

Fahrradnutzung auf Basis von Fahrtstrukturen durchgeführt⁵. Da sich der Diskurs im Projekt Fahr-Rad-zum-Zug primär auf Pendlerströme und Personenverkehr fokussiert hat, ist die Nutzung von Fahrrad und Zug im Wirtschaftsverkehr kein Bestandteil der vorliegenden Untersuchung.

⁵ Siehe: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/wiv-rad-schlussbericht.html>



2. Fahrradparken an Bahnhöfen –

Eine Bestandsaufnahme

Um Bahnhöfe in ihrer Funktion als Drehscheiben nachhaltiger Mobilität weiter zu stärken, ist der bundesweite Auf- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen elementar. Nach Schätzung der Studie [Fahrradparken an Bahnhöfen](#)¹ besteht in Deutschland aktuell ein Ausbaubedarf von 1,5 Millionen Fahrradstellplätzen, Tendenz steigend. Den dringenden Handlungsbedarf unterstreichen die beiden folgenden Punkte:

A

Die Bundesregierung hat im Bundesklimaschutzgesetz² für den Verkehrssektor das Ziel festgeschrieben bis 2030 den CO₂-Ausstoß um mindestens 48,5 Prozent zu reduzieren. Das Umsteigen auf die umweltfreundliche Kombination Fahrrad und Bahn kann hier einen wichtigen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Um das Umsteigen zu unterstützen, muss diese intermodale Mobilitätsform so gestaltet werden, dass sie für möglichst viele Verkehrsteilnehmende attraktiver als andere erscheint.

B

Nach Angaben des ADFC ist die Nachfrage nach sicheren Anlagen mit ausreichenden Abstellkapazitäten heute höher als jemals zuvor. Indizien dafür sind zum einen die sehr hohe Anzahl an wildgeparkten Rädern an Bahnhöfen in ganz Deutschland, zum anderen die hohe Diebstahlrate, die laut Polizeilicher Kriminalstatistik bereits im Jahr 2017 bei 300.000 Rädern lag.³

Nach Schätzung der DB Station&Service AG existierten im Jahr 2020 an 5.700 Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG etwa 400.000 Abstellplätze. Diese unterscheiden sich in Quantität, Kapazitäts- und Qualitätsniveau und hinsichtlich des Betreibermodells in jedem Bundesland sehr stark voneinander.⁴

Um die intermodale Kombination von Fahrrad und Zug im Sinne der Anwender und Anwenderinnen auszubauen und gleichzeitig einen Beitrag zu den Klimaschutzzielen des Bundes leisten zu können, muss die Fahrradabstellsituation dementsprechend auf drei Ebenen verbessert werden:

¹ Siehe PTV Planung Transport Verkehr AG, Agentur BahnStadt GbR, DB Station&Service AG, Fraunhofer IML: Schlussbericht zur Studie Fahrradparken an Bahnhöfen. Berlin, Prien 2020, S.92. (Fortan zitiert als Fahrradparken an Bahnhöfen)

² Deutscher Bundestag: Bundesklimaschutzgesetz (KSG). Fassung vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513).

³ Alle Angaben stammen aus dem Vortrag des ADFC zum Thema „Fahrradparken am Bahnhof. Huhn, Roland: Wünsche der Radfahrer und Stand der Technik“ im Workshop „Die Abstellsituation für Fahrräder an Bahnhöfen verbessern“, der im Rahmen des Projekts am 04.12.2018 gehalten wurde.

⁴ Angaben siehe Studie Fahrradparken an Bahnhöfen, S.13.

Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfe muss im Vergleich zum Status Quo deutlich steigen.

Die Kapazität der Abstellanlagen muss vor Ort bedarfsgerecht angepasst werden.

Das Qualitätsniveau muss deutlich verbessert werden.

Seit Projektbeginn im Jahr 2018 haben das BMDV und die Deutsche Bahn AG entscheidende Weichen gestellt, um die Fahrradabstellsituation an Bahnhöfen bundesweit zu verbessern.

Das BMDV unterstützt Länder und Kommunen seit Ende 2020 mit dem investiven Sonderprogramm „Stadt und Land“ dabei, den Radverkehr vor Ort weiterzuentwickeln. Ziel des Programms ist es, die Attraktivität des Radverkehrs in urbanen und ländlichen Räumen zu steigern. Dazu zählt auch die finanzielle Förderung von Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern.

Die DB Station&Service AG hat die Bike+Ride-Offensive etabliert. Die Offensive verfolgt das Ziel, bis zum Ende des Jahres 2022 bundesweit 100.000 neue Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen zu installieren. Dafür unterstützt sie Kommunen bei der Planung und Umsetzung verschiedener Anlagentypen.⁵ Seit 01.07.2021 begleitet

⁵ Für ausführliche Informationen zur Bike+Ride-Offensive siehe Kapitel 4.3. dieses Leitfadens.

3. Qualitätsanforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer



Nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbands hat der Fahrradbestand in deutschen Haushalten seit 2005 um 13 Prozent zugenommen und lag im Jahr 2020 bei einer Anzahl von 79 Millionen Stück.⁶ Der Durchschnittspreis für diese Fahrräder und E-Bikes lag gleichzeitig bei einem Durchschnittswert von 1.279 €. Da individuelle Erwartungen beeinflusst von Faktoren wie zum Beispiel Alter,

das Unternehmen Kommunen mit der im Rahmen des Sonderprogramms Stadt und Land neu gegründeten [Infostelle Fahrradparken](#) informativ zu allen Aspekten rund um das Fahrradparken am Bahnhof. Zum Angebot zählen neben Fachexkursionen auch Informationsveranstaltungen und eine Fachkonferenz zum Thema Fahrradparken am Bahnhof in 2022.

Fakt ist jedoch: Um mehr Menschen zu motivieren, ihr Fahrrad dauerhaft als Zubringer zum Bahnhof zu nutzen, müssen Fahrradabstellanlagen die Qualitätsanforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer ans Fahrradparken erfüllen. Kommunen, die die Errichtung von Fahrradabstellanlagen planen und forcieren wollen, sollten hierfür die bereits verfügbaren bauplanungsrechtlichen Instrumente nutzen und die Anlagen in die fortzuschreibenden baulichen Entwicklungskonzepte sowie in die Bauleitplanung verankern.

Aber welche Anforderungen haben die Nutzerinnen und Nutzer an das Fahrradparken vor Ort? Welche Elemente müssen Fahrradabstellanlagen beinhalten, um eine hohe Auslastung und eine langfristige Bindung der Radfahrerinnen und Radfahrer zu erzielen?

Welchen weiteren Herausforderungen müssen sich Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als Bauverantwortliche stellen und wie lassen sie sich lösen?

⁶ ZIV (2021): Wirtschaftspressekonferenz am 10. März 2021 in Berlin. Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2020.

⁷ Das [Projekt USEmobility](#) hat diese Entwicklungen ausführlich untersucht und die Ergebnisse unter anderem in einem [Policy brief](#) festgehalten.

Weil es keine belastbaren Statistiken zu den Wünschen und Vorstellungen der Radfahrerinnen und Radfahrer gab, hat die Allianz pro Schiene e.V. im Februar 2020 die erste bundesweite repräsentative Bevölkerungsbefragung in Auftrag gegeben, die sich mit der Zufriedenheit der Radfahrerinnen und Radfahrer auseinandersetzt und das Potenzial des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof auslotet.

Ergebnisse der Umfrage

Verkehrsmittelnutzung

Die Befragung hat bestätigt, dass das Auto unabhängig von Wohnort, Geschlecht und Alter das Verkehrsmittel ist, das am häufigsten genutzt wird. 68 Prozent der Befragten nutzen es auf ihren täglichen Wegen. Dagegen nutzen lediglich 26 Prozent der Befragten das Fahrrad und 22 Prozent den Öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV (Straßenbahn, Bus, U-Bahn). Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) werden zudem überdurchschnittlich häufig von jüngeren Befragten zwischen 14 und 29 Jahren sowie von Personen genutzt, die in Ballungsräumen mit mehr als 50.000 Einwohnern leben.

Nutzung des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof

Nur 22 Prozent der Befragten, die täglich mit dem Fahrrad mobil sind, gaben an, ihr Fahrrad an einem Bahnhof abzustellen, um im Anschluss ihren Weg mit einer Zugfahrt fortzusetzen. Die Auswertung der Befragung zeigt zudem, dass insbesondere jüngere männliche Befragte zwischen 14 und 29 Jahren sowie die Menschen in Großstädten ab 500.000 Einwohner ihr Fahrrad an einem Bahnhof abstellen. Bezogen auf die Gesamtheit der Befragten stellen nur etwa 6 Prozent der Erwerbstätigen, Jugendliche, Studierende und Auszubildenden ihr Fahrrad auf ihrem täglichen Weg an einem Bahnhof ab.

Hinderungsgründe, die der Nutzung des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof entgegenstehen

Die Gründe dafür sind vielfältig:

Knapp drei Viertel der Befragten (74 Prozent) sind davon überzeugt, dass ihr Ziel mit anderen Verkehrsmitteln schneller und besser erreichbar ist.

61 Prozent der Befragten wohnen nicht in der Nähe eines Bahnhofs, 57 Prozent sind hinsichtlich der Taktung und Zuverlässigkeit nicht vom Angebot der Bahn überzeugt.

Im Zeitraum vom 04.02. bis 13.02.2020 wurden in der Umfrage rund 2.000 Erwerbstätige, schulpflichtige Jugendliche, Studierende und Auszubildende ab 14 Jahren zur alltäglichen Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung, der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof und zu verschiedenen Aspekten des Fahrradparkens befragt.

Die Hälfte der Befragten ist der Auffassung, dass die Fahrradinfrastruktur für die Anbindung zum Bahnhof entweder nicht vorhanden ist oder sich in einem schlechten Zustand befindet.

Für 38 Prozent der Befragten sind die Abstellmöglichkeiten nicht komfortabel und sicher genug.

Potenziale, die die Nutzung des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof steigern können

Folgende Zahlen zeigen, dass eine Verbesserung der Abstell-situation über erhebliches Attraktivierungspotenzial der kombinierten Rad-Zug-Nutzung verfügt:

44 Prozent derjenigen, die das Fahrrad regelmäßig nutzen – insbesondere jüngere Menschen unter 30 Jahren und in Großstädten ab einer Bevölkerung von 100.000 Personen – können sich vorstellen, Fahrrad und Zug regelmäßig zu kombinieren, wenn

die Kapazität der Fahrradparkplätze am Bahnhof ausreicht,

die Abstellanlagen mehr Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus gewährleisten,

die infrastrukturelle Anbindung an den Bahnhof durch mehr Radwege und der direkte Zugang von der Anlage zum Gleis verbessert wird,

die Abstellanlagen wettergeschützt sind und

die Zugverbindungen besser und verlässlicher werden (dichtere Taktung, Verlässlichkeit auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen).

Aus den Befragungsergebnissen wird außerdem deutlich, dass es in den unterschiedlichen Regionen Deutschlands eine große Vielfalt von Radfahrertypen gibt. Dazu zählen

beispielsweise auch Familien mit Kindersitzen und Lasten-fahrrädern, aber auch Nutzerinnen und Nutzer mit Pede-lecs. Für diese Fahrradtypen sollte in jeder Abstellanlage ausreichend gesicherter Stellplatz zur Verfügung stehen.

Im Projektdialog wurde darüber hinaus ein Anforderungs-profil an Abstellanlagen definiert, das sich hinsichtlich des Raumtyps unterscheidet:

Verkehrsströme rund um den Bahnhof in der Stadt

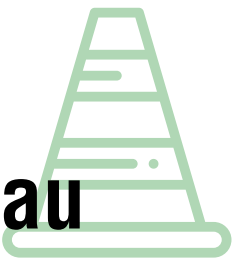
An Bahnhöfen in städtischen Bereichen – insbesondere in Städten mit einer Einwohnerzahl über 50.000 Personen – parken nicht nur Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer, sondern auch Personen, die tagsüber und abends bestehende Einkaufs- und Kulturangebote in unterschiedlichem zeit-lichem Umfang rund um den Bahnhof wahrnehmen. Die Abstellanlagen sollten sich daher auf Flächen befinden, an denen einerseits diese Personenströme entlang verlaufen und die andererseits über einen guten Anschluss an Rad-wege verfügen.

Besondere Anforderungen an Abstellanlagen im länd-lichen Raum

Größere Bahnhöfe im ländlichen Raum⁸, insbesondere wenn sie sich in Vororten urbaner Ballungsräume be-finden, weisen nach Feststellung des ADFC häufig einen größeren Einzugsradius auf als die städtischen. Sie können darum als konzentrierte Standorte für Langzeitpar-kerinnen und -parker kategorisiert werden und benötigen daher größere Anlagen mit einem größeren Abstellvolu-men. Da die Parkzeit der Räder im ländlichen Raum häufig eine längere Zeitspanne umfasst als in der Stadt, ist es angebracht, den Zugang der Anlagen zu sichern etwa durch eine Überwachungsanlage oder eine Eingangskont-rolle. Darüber hinaus sollten den Nutzerinnen und Nutzern Einschlussmöglichkeiten für Zubehör, Schlauchautomaten und weitere Serviceangebote wie die Fahrradreparatur zur Verfügung stehen. Ein Beispiel für solche Fahrradpark-möglichkeiten sind die rund 70 Radstationen in Nord-rhein-Westfalen, die nach dem Konzept des ADFC gebaut wurden.

⁸ Der Terminus „ländlicher Raum“ bezieht an dieser Stelle Vororte urbaner Ballungsräume und von Großstädten mit ein.

4. Hemmnisse bei Planung und Bau



Fahrradabstellanlagen zu bauen, die den Anforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer entsprechen, stellt Kommunen und andere Bauverantwortliche häufig vor komplexe Herausforderungen.

1. Flächenverfügbarkeit

Um ihre Schnittstellenfunktion zu erfüllen, müssen Abstellanlagen an Bahnhöfen mehrere Anforderungen erfüllen: sie sollten direkt an die Radverkehrsinfrastruktur angebunden sein und den Radfahrerinnen und Radfahrern durch einen unmittelbaren Zugang zum Bahnsteig oder Bahnhofsgebäude einen schnellen, unkomplizierten Umstieg ermöglichen.

Das Finden einer dafür geeigneten Fläche ist häufig prob-lematisch, weil

nur sehr wenige Flächen zur Verfügung stehen, die aufgrund ihrer Nähe zum Bahnhof als Bauplatz für eine Abstellanlage geeignet sind,

auch unbebaute Flächen, die im Prinzip für den Bau einer Abstellanlage in Frage kämen, häufig nicht genutzt werden können, weil sie beispielsweise als Feuerwehrein-fahrt dienen, mit Signal- und Kabelanlagen durchzogen sind, an Gebäude angrenzen, die unter Denkmalschutz stehen oder von Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern bereits für einen anderen Zweck verplant sind,

jede Fläche, die für den Bau einer Abstellanlage geeignet scheint, auf Verwendungseignung geprüft werden muss. Dieser Prozess ist häufig sehr langwierig. Nach Angaben der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) liegen zwischen Planung und Bau einer Abstellanlage allein in Berlin durch-schnittlich drei Jahre.

Eine Verfügbarkeitsanalyse, die die DB Station&Service AG im Rahmen der Studie Fahrradparken am Bahnhof bundesweit für verschiedene Stationen auf S-Bahn-Netzen durchgeführt hat, macht die Diskrepanz zwischen Nach-frage und Angebot besonders deutlich: von insgesamt 944

Stationen gab es nur 100 Standorte, die freie Flächen zum Bau einer Fahrradabstellanlage nutzen können. Die wenigen Flächen, die für den Bau von Fahrradabstellanlagen geeignet sind, sind deshalb durch eine starke Nutzungskonkurrenz gekennzeichnet.

2. Finanzierung

Die Finanzierung kommunaler Bauvorhaben ist grundsätzlich vom Beschluss der politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger vor Ort abhängig. Sobald eine positive Entscheidung über den Bau gefallen ist, muss geklärt werden, mit welchen Mitteln der Bau einer Fahrradabstellanlage umgesetzt werden soll.

Auch aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit, die in urbanen Ballungsgebieten durch starke Bebauung noch ausgeprägter ist als im ländlichen Raum, sind Fahrradparklösungen durch bauliche Anpassungen an die Flächen oft teuer. Darum stehen Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als Bauverantwortliche häufig vor der Frage, wie sie dennoch kosteneffizient in die geplante Fahrradabstellanlage investieren können, bzw. wie Investitionen in entsprechende Anlagen refinanziert werden können.

EIU stehen außerdem vor einer zusätzlichen Herausforderung: die Investition in Fahrradabstellanlagen rund um den Bahnhof kann nicht durch Stationspreise⁹ gedeckt werden.¹⁰ Da der Bund zudem in der Regel keine Fördermittel für Investitionen von EIU in Fahrradabstellanlagen gewährt, sind Akteure wie die DB Station&Service AG auf die Kooperation mit den Kommunen oder anderen Partnern angewiesen.

Für Kommunen gibt es zwei Möglichkeiten, den Bau einer Fahrradabstellanlage zu finanzieren: entweder sie gehen den Weg der Eigenfinanzierung oder sie lassen den Bau mithilfe investiver Förderprogramme subventionieren. Die Fördermöglichkeiten erstrecken sich von EU-Förderungen wie dem EFRE-Strukturfonds, der Städtebauförderung oder den verschiedenen investiven Förderprogrammen der Länder. Daneben nehmen aber auch SPNV-Aufgabenträger wie zum Beispiel die NAH.SH in Schleswig-Holstein die Funktion des Fördermittelgebers ein oder unterstützen die Antragssteller mit ergänzenden Zuschüssen zu Landesförderungen.

Auch wenn es zahlreiche Fördermöglichkeiten gibt, ist die Finanzierung der Bauprojekte aus den folgenden Gründen eine der größten Herausforderungen:

Die Förderstrukturen in den einzelnen Bundesländern unterscheiden sich stark voneinander.

Die Förderlandschaft ist bundesweit unübersichtlich: die einzelnen Programme variieren nicht nur hinsichtlich der Art und Höhe der Zuwendung, sondern auch durch ihre Zweckbindungsfristen.

Eine Kombination verschiedener Förderungen ist zwar theoretisch möglich, wird aber durch die zum Teil stark differierenden Fristen in der Praxis deutlich erschwert.

Darüber hinaus sind viele Förderprogramme mit hohen bürokratischen Hürden verbunden: die Zeit der Antragsstellung ist lang, die Ansprechpartnerinnen und -partner und entsprechende Verantwortlichkeiten sind häufig nicht klar genug definiert. Darüber hinaus sind die Förderanträge in der Regel hochkomplex, was die Kommunen, die häufig nur über eine dünne Personaldecke verfügen, vor eine zusätzliche Herausforderung stellt.

3. Kooperation der einzelnen Akteure

In allen Bereichen, die für Kommunen und EIU als hemmend beim Bau von Fahrradabstellanlagen identifiziert wurden, gibt es einen zentralen Hebel, durch den diese Herausforderungen gemeistert werden können: die konsequente Abstimmung aller relevanten Akteurinnen und Akteure in allen drei Phasen der Implementierung von Fahrradabstellanlagen: bei der Planung, beim Bau und der Bewirtschaftung.

Bisher ist die Zusammenarbeit der großen Vielzahl beteiligter Akteurinnen und Akteure jedoch kein Standard und wird bundesweit von Kommunen ebenfalls als Hemmnis bei der Umsetzung von Fahrradabstellanlagen gewertet.

Zur Verbesserung der Situation haben verschiedene Institutionen in den letzten Jahren jedoch innovative Ansätze entwickelt, die zeigen, wie die unterschiedlichen Akteure miteinander vernetzt werden können, um die Investition und den Bau von Fahrradabstellanlagen gemeinsam zu bewerkstelligen. Drei dieser Ansätze stellen wir im Folgenden vor:

⁹ Stationspreise sind Preise, die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung von Haltepunkten und Bahnsteigen an die Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) entrichten müssen Vgl. dazu: VDV: MOBI-WISSEN. BUSSE UND BAHNEN VON A BIS Z.

¹⁰ Das Gleiche gilt für die Betriebskosten einer Abstellanlage.

Das regionale Kooperationsmodell der NAH.SH in Schleswig-Holstein

Die NAH.SH ist Aufgabenträger des Landes Schleswig-Holstein. Um den Fahrradverkehr des Bundeslandes in Verbindung mit dem ÖPNV zu fördern, hat die Institution bereits im Jahr 2015 ein Kooperationsmodell ins Leben gerufen, das sowohl hinsichtlich der Finanzierung als auch der organisatorischen Umsetzung von Fahrradabstellanlagen richtungsweisend für die Verknüpfung beider Verkehrsträger ist.

Dafür hat der Aufgabenträger im Jahr 2015 ein Sonderförderprogramm des Landes zur Förderung innovativer Fahrradinfrastruktur in Höhe von einer Million Euro ins Leben gerufen, in dem die Höchstgrenzen der Förderung kommunaler Infrastruktur aufgehoben wurden.

Daneben wurde eine Projektgruppe gegründet, die aus Planerinnen und Planern, 13 Kommunen und Vertreterinnen und Vertretern der DB Station&Service AG, DB Immobilien und der Metropolregion Hamburg bestand. In regelmäßigen Workshops entwickelte die Projektgruppe ein standardisiertes, modulares Bike+Ride-Anlagensystem, das nicht nur einfache überdachte Bügel, sondern auch geschützte Sammelschließanlagen mit Schließfächern umfasst, die miteinander kombiniert werden können. Außerdem ist es möglich, in jede Abstellanlage optionale Sonderstellplätze z.B. für Lastenräder oder E-Scooter zu integrieren.

Die modulare Standardisierung ermöglicht es grundsätzlich allen Kommunen, eine Abstellanlage umzusetzen, die flexibel an verfügbare Flächen angepasst werden kann. Für das Anlagensystem wurde außerdem ein Rahmenvertrag mit einem Hersteller geschlossen, in dem einheitliche Lieferbedingungen und Kosten für die einzelnen Bestandteile festgeschrieben wurden.

Darüber hinaus unterstützt die NAH.SH die Kommunen

beratend bei der Planung und Umsetzung, indem sie ihnen zum Beispiel Ablaufpläne für den Bau oder die Nutzung eines Online-Buchungsportals für die Stellplätze zur Verfügung stellt.

Für die Kommunen ergeben sich zahlreiche Vorteile aus diesem Sonderprogramm, wie zum Beispiel folgende:

Durch den Hersteller-Rahmenvertrag müssen die Anlagen nicht individuell ausgeschrieben werden, so dass die Umsetzung schneller vorangetrieben werden kann.

Organisations- und Planungsprozesse werden für alle Beteiligten stark vereinfacht.

Kosten werden eingespart.

Aus diesem Sonderprogramm hat sich folgendes Modell entwickelt, das nach wie vor genutzt wird:

Die NAH.SH stellt Gemeinden, die planen, Fahrradabstellanlagen zu bauen, ihr Wissen durch die entwickelten Instrumente (die modularen Anlagensysteme, Baupläne, Hersteller-Rahmenvertrag) zur Verfügung.

Da sich die Themen rund um den Bau von Fahrradabstellanlagen in jeder Kommune wiederholen, werden diese zum aktiven Informationsaustausch untereinander motiviert. Die NAH.SH bleibt dabei die beratende Instanz.

Durch dieses Kooperationsmodell wurden zwischen 2015 und 2019 Anlagen an insgesamt 14 Bahnhöfen gebaut. Ein ähnliches Beratungskonzept wurde mit der Gründung der GB infravelo GmbH 2017 auch in Berlin etabliert.

Die Bike+Ride-Offensive der DB Station&Service AG

Im Jahr 2018 hat die DB Station&Service AG die Bike+Ride-Offensive gegründet.¹¹

Ziel der Offensive ist, kurzfristig hoch standardisierte Abstellanlagen an Bahnhöfen zu bauen, um damit die

Weichen für einen langfristigen Ausbau zu stellen. Das Prinzip der Bike+Ride-Offensive ähnelt dem des NAH.SH-Modells: die DB Station&Service AG agiert als zentraler Ansprechpartner für Kommunen, der diese im gesamten Prozess unterstützt. Kommunen, die sich an der Offensive

¹¹ Die B+R-Offensive wird finanziell im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert.

beteiligen, werden durch verschiedene Angebote entlastet: die Initiative stellt nicht nur mietfreie Flächen zur Verfügung, sondern übernimmt auch die Flächenplanung und -prüfung. Die Finanzierung der Anlagen kann anteilig über die **Kommunalrichtlinie der nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)** des Bundesumweltministeriums (BMU) erfolgen, bei der Kommunen eine finanzielle Förderung bis zu 100 Prozent beantragen können. Wie im Angebot der NAH.SH

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die Vernetzung verschiedener relevanter Akteurinnen und Akteure ist im Zukunftsnetz Mobilität NRW ein zentrales Leitmotiv in Aufbau und Arbeitsweise. Das Zukunftsnetz widmet sich seit seiner Entstehung im Jahr 2015 der Unterstützung nordrheinwestfälischer Kommunen, die die Mobilität vor Ort nachhaltig gestalten wollen. Strategischer Ansatz des Netzwerks ist es dabei, kommunales Mobilitätsmanagement als ganzheitlichen Ansatz in der Verwaltung der Mitglieder-Kommunen zu verankern. Um dies zu erreichen, haben drei Aufgabenträger, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) jeweils mit weiteren Partnern, Koordinierungsstellen aufgebaut, die gemeinsam das Zukunftsnetz bilden.

Die Koordinierungsstellen unterstützen Kommunen insbesondere:

bei der Erarbeitung vernetzter interner Verwaltungsstrukturen,

beratend zu Instrumenten nachhaltiger Stadtplanung und Entwicklung entsprechender integrierter Konzepte, zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, zu kommunalen Mobilitätskonzepten und nachhaltiger Mobilitätsplanung und zum Aufbau eines zielgruppenorientierten Mobilitätsmanagements,

bei der Umsetzung von multimodalen Mobilitätsstationen, zu denen auch Fahrradabstellanlagen zählen,

bei der Suche nach geeigneten Finanzierungsmodellen mit dem **Förderfinder Mobilität.NRW**. Die Förderquote für den Bau von Fahrradabstellanlagen liegt bei bis zu 90 Prozent.

Das System des Zukunftsnetzes wurde bereits in Baden-

württemberg durch die Bike&Ride-Offensive ein ausgeschriebener Rahmenvertrag für die Anlagen zur Verfügung gestellt und die Kommunen bei der Errichtung der Fahrradabstellanlagen unterstützt.

Bis Oktober 2020 wurden mit diesem Modell deutschlandweit über 2.000 Stellplätze an Bahnhöfen errichtet.

Württemberg mit der Gründung des „**Kompetenznetz Klima Mobil**“, mit dem Aufbau einer analogen Struktur bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) sowie in Bayern mit dem Beschluss zur Gründung des „**Netzwerks Mobilität der Zukunft Bayern**“ adaptiert. Um einen bundesweiten Austausch dieser und zukünftiger Ländernetzwerke zu forcieren, hat das BMDV das **Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige urbane Mobilität (NaKoMo)** gegründet. Das Netzwerk verfolgt das Ziel, über alle bestehenden Fördermöglichkeiten zum Aufbau einer modernen nachhaltigen Mobilität in Städten und Gemeinden zu informieren, bei der praktischen Umsetzung zu unterstützen und wichtige Kontakte zu Ansprechpartnern zu vermitteln.¹²

4. Betrieb und Betriebskosten

Neben der Baufinanzierung obliegen den Akteurinnen und Akteuren, also häufig den Kommunen, auch der Betrieb und die damit verbundenen Betriebskosten wie die Instandhaltung und Reinigung der Anlagen. Diese Folgekosten, die insbesondere für finanzschwache Kommunen ein Hemmnis beim Bau und Betrieb von Fahrradabstellanlagen darstellen, werden zum großen Teil nicht durch die bereitgestellten Förderprogramme gedeckt.

Die Kommunen müssen sich deshalb häufig für oder gegen die Deckung der Betriebskosten durch Parkgebühren entscheiden. **Verzichtet die Kommune auf eine Abstellgebühr, fehlen Einnahmen, die für die Instandhaltung der Anlagen notwendig sind. Die Konsequenz daraus sind unter anderem am Bahnhof geparkte Schrotträder, die nicht entfernt werden (können), da die Zuständigkeiten und Finanzierungsverantwortung innerhalb der kommunalen Organisation häufig nicht geklärt sind.** Daraus resultiert ein vehementer Stellplatzmangel, der Radfahrerinnen und Radfahrer daran hindert, ihr Fahrrad direkt am Bahnhof zu parken. Allein am Berliner Hauptbahnhof ist bei einem vom Senat geschätzten Bedarf von 1.000 Stellplätzen die

Hälfte aller 311 öffentlich verfügbarer Abstellbügel durch Schrotträder belegt. Die Diskussion über den Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof wird seit Jahren ergebnislos geführt.¹³

Die Reaktion der Nutzerinnen und Nutzer auf die Einführung von gebührenpflichtigem Fahrradparken fällt dagegen sehr unterschiedlich aus:

Erfahrungsberichte des Fahrgastverbands Pro Bahn e.V. zeigen exemplarisch, dass die Zahlungsbereitschaft der Nutzerinnen und Nutzer gerade im **urbanen Raum** unmittelbar von der Höhe des Diebstahlrisikos und damit primär vom Faktor Sicherheit abhängt: so werden abschließbare Fahrradboxen, die den Radfahrerinnen und Radfahrern am Hauptbahnhof in Erlangen zur Verfügung gestellt wurden, und das Fahrradparkhaus der Stadt Göttingen trotz der anfallenden Kosten umfassend genutzt. Auch in Nordrhein-Westfalen sind alle gesicherten Fahrradboxen, die von der Regiobahn zur Verfügung gestellt worden sind, permanent für einen Jahresbeitrag in Höhe von 40 Euro vermietet.



Das kommunale Modell

Entscheidet sich die Kommune für diese Variante, obliegt ihr die Verantwortung für das ganze Projekt. Dazu zählt folgendes Leistungsspektrum:

die Flächenbereitstellung zum Beispiel durch Umwidmung einer existierenden oder Ankauf einer DB-eigenen Fläche,

das Agenda Setting bei den entscheidungstragenden Kommunalpolitikerinnen und -politikern,

das Einwerben der Investitionskosten und Beantragen von Fördermitteln,



Das Parkhausmodell

Ein weiteres Modell ist das Parkhausmodell. Beim Parkhausmodell werden die Fahrradabstellanlagen in bestehende oder neue Autoparkhäuser integriert.

Erfahrungsberichte aus dem **ländlichen Raum** wie zum Beispiel von der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) für den Bahnhof Wandlitz zeigen, dass die Zahlungsbereitschaft der Nutzerinnen und Nutzer auch von Konkurrenzangeboten abhängig ist. Das EIU hat den Radfahrerinnen und Radfahrern dort kostenpflichtige abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof zur Verfügung gestellt. Die Bereitschaft, für die Nutzung der Boxen zu zahlen, blieb jedoch aus. Stattdessen griffen die Pendlerinnen und Pendler in der Region auf kostenfreies Parken auf Park-&-Ride-Flächen zurück oder stellten ihre Fahrräder „wild“ jenseits der dafür vorgesehenen Abstellflächen ab.

Die Lösungsansätze, mit denen Kommunen bereits Fahrradabstellanlagen wirtschaftlich umsetzen, variieren dementsprechend. Das bundesweit am häufigsten vertretene ist dabei das kommunale Modell:¹⁴

die Ausschreibung von Planungs-, Bau- und Lieferleistungen,

aber auch der Betrieb und Instandhaltung der Anlagen.

Beispiele für das Modell sind die Fahrradparkhäuser **Eberswalde**¹⁵ und in **Oranienburg** (beide Region Berlin-Brandenburg). Die Betriebskosten werden von der Kommune getragen.

Dafür ist es notwendig,

Teilflächen bei den Betreiberinnen und Betreibern anzumieten

¹² Siehe: BMDV-Pressemitteilung: **Bund, Länder und Kommunen gründen Think Tank für nachhaltige urbane Mobilität**. Berlin, 08.04.2019.

¹³ Siehe: Jörg Hasselmann: **Das kann weg**. Artikel, Tagesspiegel, 18.04.2021.

¹⁴ Die im Folgenden beschriebenen und weitere Modelle sind auch Bestandteil der Studie **Fahrradparken an Bahnhöfen**. Siehe: **Fahrradparken an Bahnhöfen**, S. 87-89.

¹⁵ Für das Parkhaus Eberswalde liegt in dieser Abhandlung ein Umsetzungsplan vor. Siehe Kapitel 5b.

und den Betrieb entweder selbstständig zu gewährleisten oder an eine dritte Partei auszuschieben.

Ein solches Modell wird zum Beispiel in der **Stadt Potsdam** betrieben. Der Bau des dortigen Fahrradparkhauses wurde bereits 2008 im Rahmen der städtischen Rad-

Das Investorenmodell

Das Investorenmodell bezeichnet die Integration von Abstellplätzen und Fahrradparkhäusern in große Bauprojekte in unmittelbarer Nähe eines Bahnhofs durch eine externe dritte Partei (weder Kommune noch EIU).

Das Modell ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

Die Abstellanlagen werden im Rahmen städtebaulicher Verträge zwischen Kommune und Investor finanziert und in die Bauleitplanung integriert.

Die Flächen werden von der Kommune / dem EIU gestellt.

Nach Fertigstellung des Bauvorhabens werden die Abstellanlagen an die Kommune oder an externe Betreiber übergeben.

Dieses Modell ist momentan beispielsweise im Blue-Gate-Komplex im unmittelbaren Bahnhofsumfeld des Aachener Hauptbahnhofes im Bau. Die entstehende Immobilie wird nach Fertigstellung im Jahr 2022 neben Büroflächen und Wohnungen auch eine ADFC-Radstation mit 400 Stellplätzen und integrierten Serviceleistungen für Fahrräder beherbergen. Der zukünftige Betreiber wird aktuell ausgeschrieben. Die Stellplätze können gegen einen geringfügigen Kostenbeitrag (aktueller Preis für ein Tagesticket liegt bei einem Euro) gemietet werden.

verkehrsstrategie beschlossen und zu großen Teilen aus Mitteln des Landes Brandenburg finanziert. Der Betrieb der Radstation wurde über einen Wettbewerb vergeben und nach dem Konzept der **ADFC-Radstationen** umgesetzt. Die dafür anfallenden Kosten werden über Parkgebühren (aktueller Mietpreis liegt bei einem Euro pro Tag) gedeckt.

Im projektinternen Austausch zu den verschiedenen Betriebsmodellen wurde klar, dass die Zahlungsbereitschaft der Radfahrerinnen und Radfahrer unmittelbar mit dem vorhandenen Serviceangebot und anforderungsgerechten Radparkplätzen verknüpft ist. Ein Blick auf das Betriebskonzept, das vom ADFC konzipiert wurde, macht diesen Zusammenhang besonders deutlich:

Alle ADFC-Radstationen sind nicht nur witterungsgeschützt, sondern auch bewacht. Neben der sicheren Abstellung verschiedener Fahrradtypen, werden den Nutzerinnen und Nutzern verschiedene Fahrraddienstleistungen angeboten. Zum Repertoire zählt häufig nicht nur ein Reparaturservice, sondern ebenso ein Fahrradverleih oder häufig auch das Sortiment eines kleinen Fahrradladens.¹⁶

Das ADFC-Konzept wurde erstmals in Nordrhein-Westfalen etabliert, wo aktuell rund 70 Fahrradparkhäuser auf dieser Grundlage in Betrieb sind. Auf die Nutzung des Parkhauses entfallen geringfügige Parkgebühren. In der Stadt Potsdam kostet ein Monatsticket für das Fahrradparkhaus 10 Euro im Monat.

Die Fahrradparkhäuser zeichnen sich nach Angaben der Städte durch eine hochfrequente Nutzung aus. In der Stadt Aachen wird die ADFC-Radstation demnächst ihren Standort wechseln, um der fortlaufend steigenden Nachfrage gerecht zu werden.

Zahlen & Fakten

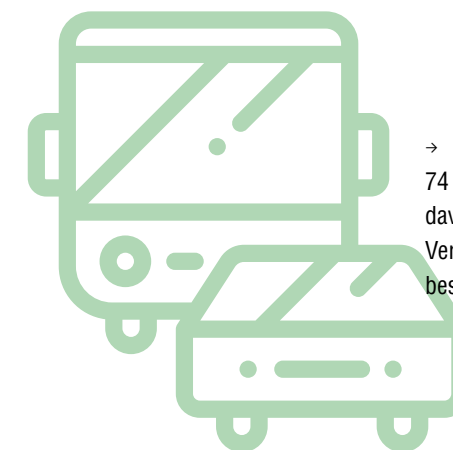


22 %

→ Nur 22 Prozent aller Befragten, die täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind, stellen ihr Fahrrad auf dem täglichen Weg am Bahnhof ab

14-29

← Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) werden überdurchschnittlich häufig von den Befragten zwischen 14 – 29 Jahren genutzt, die in Ballungsräumen mit mehr als 50.000 Einwohnern leben



→ 74 Prozent der Befragten sind davon überzeugt, dass andere Verkehrsmittel schneller und besser zu erreichen sind

74 %

50 %

← Die Hälfte aller Befragten ist der Auffassung, dass die Fahrradinfrastruktur für die Anbindung zum Bahnhof entweder nicht vorhanden ist oder sich in einem schlechten Zustand befindet



16 Vgl.: <https://nrw.adfc.de/artikel/radstationen>

Quelle: Forsa. Politik und Sozialforschung GmbH: Verkehrsmittelnutzung und Potenzial des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof. Ergebnisse einer bundesweiten repräsentativen Befragung. Hrsg. im Auftrag der Allianz pro Schiene e.V., Berlin 2020.



5. Bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Bahnhofstypen planen und bauen

Bahnhöfe unterscheiden sich abhängig vom Raumtyp der dazugehörigen Kommune vor allem durch Größe und Verkehrsfunktion. Dementsprechend werden verschiedene Abstellagentypen an verschiedenen Bahnhöfen benötigt, die den Abstellbedarf vor Ort langfristig abdecken und die Qualitätsansprüche der Radparkerinnen und -parker erfüllen. Die Zahl des IST-Bedarfs der benötigten Fahrradabstellplätze wird nach Angaben der Agentur Bahnstadt¹⁷ im Leitfaden Parken am Bahnhof folgendermaßen berechnet:

Schritt 1: Die wildgeparkten Fahrräder am Bahnhof werden gezählt und mit einer Ausbaureserve in Höhe von 40 Prozent multipliziert (x1,4).

Schritt 2: Das Ergebnis, das sogenannte IST-Potenzial, wird mit der Anzahl der geparkten Räder in bereits vorhandenen Abstellplätzen addiert. Das Ergebnis kennzeichnet den IST-Bedarf.

Um den Abstellbedarf langfristig abzudecken, müssen jedoch an jedem Bahnhof zusätzliche zentrale, standortspezifische Faktoren mit einkalkuliert werden, die an jedem Bahnhof variieren und sich überschneiden können:

das Pendleraufkommen,

die SPNV-Angebotsstruktur und Entwicklung,

die weitere ÖPNV-Struktur,

die Einbindung an die lokale Infrastruktur (Straßen- und Radwegesystem),

die Tarifgrenzen im jeweiligen regionalen Verkehrsverbundsystem,

die Fernverkehrsangebote,

sowie die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung.

Neben einer ausreichenden Anzahl an Abstellplätzen zeichnet sich eine anforderungsgerechte Abstellanlage dadurch aus, dass sie die Qualitätsansprüche der Nutzerinnen und Nutzer erfüllt. Daran hängt wiederum auch die Zahlungsbereitschaft der Nutzerinnen und Nutzer.

Unter diesen Prämissen war es Ziel des Projekts zu ermitteln, ob und wie sich die Vorgehensweise bei Planung und Bau von Fahrradabstellanlagen an unterschiedlichen Bahnhofstypen unterscheidet, wie die identifizierten Hemmnisse in den Bereichen Flächenverfügbarkeit, Finanzierung, Betrieb und Zusammenarbeit der verschiedenen Akteurinnen und Akteure überwunden werden können und welche übertragbaren Lösungswege bestehen, um die Fahrradparksituation an Bahnhöfen bundesweit zu verbessern.

Dafür wurden im Dialog drei verschiedene Referenzbeispiele an folgenden Bahnhofstypen vorgestellt:

an einem kleineren Flächenbahnhof in der Region,

an einem regionalen Knotenbahnhof und

an einem Fernbahnhof / Bahnhof mit überregionaler Bedeutung.

Die Auswahl der Bahnhöfe erfolgte unter folgenden Prämissen:

Handlungsbedarf: es bestand oder besteht dringender Handlungsbedarf

Planung: die Planung der Abstellanlage oder der Bau ist bereits abgeschlossen

Flächenverfügbarkeit: die Besitzverhältnisse der verfügbaren Flächen sind bereits geklärt

Raum: die Bahnhöfe befinden sich in verschiedenen Regionen in Deutschland

Finanzierung: die Finanzierung des Projekts ist bereits gesichert oder abgeschlossen

Stakeholder: an Planung und/oder Bau des Projekts waren unterschiedliche Akteurinnen und Akteure beteiligt. Zu diesen Stakeholdern zählen zum Beispiel die DB Station&Service AG, kommunale Planungsstellen oder die jeweiligen Ortsverbände des ADFC

Im Folgenden werden anhand konkreter Umsetzungspläne am Beispiel für die im Projekt vorgestellten Bahnhofstypen Anlass, Ziel, Hemmnisse und Lösungswege vorgestellt, die neben den Ergebnissen des Dialogs die Grundlage für die Handlungsempfehlungen in Kapitel 6 darstellen.

¹⁷ Siehe: Leitfaden Parken am Bahnhof, S. 4.



a) Kleiner Flächenbahnhof (Referenzbeispiel: Gemeinde Felde, Schleswig-Holstein)¹

Der Bahnhof der Gemeinde Felde steht für einen kleinen Flächenbahnhof. Hierunter versteht man eine einfache Haltestelle in der Fläche, die über keine ausgeprägte Umsteigefunktionen verfügt. Sie ist durch Verbindungen des Regionalverkehrs mit kleinen, Mittel- und Oberzentren verbunden.

Bundesland:
Schleswig-Holstein

Lage des Bahnhofs:
am Ortsrand der Gemeinde Felde

Kreis:
Rendsburg – Eckernförde, Amt Achterwehr

Gebauter Fahrradabstellanlagentyp:
überdachte und gesicherte Sammelschließanlage mit 21 Stellplätzen und einer Sonderstellfläche für Lastenräder, Scooter oder Fahrradanhänger, sowie 12 frei zugängliche Stellplätze

Fläche:
13,87 km²

Einwohnerzahl:
2.121 (Stand Dezember 2019), 153 Einwohner je km²

Kosten:
Rd. 105.000 Euro, davon 75 Prozent Landesförderung

¹ Für weitere Informationen siehe: <https://www.nah.sh/de/themen/neuigkeiten/bike-ride-anlage-in-felde-eroeffnet/>. Zuletzt besucht am 06.09.2022.



Die Projektphasen im Überblick

Anlass Bau einer frei zugänglichen, gesicherten und überdachten Abstellanlage auf Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohner

| Bauphase | PLANUNG | | | | | UMSETZUNG | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|--|---|--|--|--|--|--|---|--|--|--------------------------------|--|--|---|--|--|---------------------------|--|--|---|--|--|---------------------------------|--|--|---|--|--|--|--|--|
| | 2017 | | 2018 | | | 2019 | | | 2020 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hemmnis | Flächenverfügbarkeit | | Finanzierung | | | Zusammenarbeit verschiedener Akteursgruppen | | | Betrieb | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Maßnahme(n)/Instrumente | Teilnahme an Informationsveranstaltungen der NAH.SH zur Bike&Ride-Förderung in Schleswig-Holstein zu den Themen Planung, Finanzierung und Umsetzung | | 12/2017: Bau-Beschluss durch die Gemeinde | | | Einreichung des Förderantrags auf Gewährung einer Zuwendung bei der NAH.SH | | | Neben der Finanzierung erfolgte auch die Umsetzung aller Baumaßnahmen in Kooperation mit der NAH.SH, die als kommunikative Schnittstelle zwischen DB und Kommune agierte. | | | Beantragung der Baugenehmigung | | | Beauftragung der Planung durch Agentur Bahnstadt GbR / stationova | | | Erhalt der Baugenehmigung | | | 10/2019: Unterzeichnung eines Gestattungsvertrags mit DB Netz AG zur Abstandsflächenübernahme | | | 07/2020: Beginn der Bauarbeiten | | | 11/2020: Beendigung der Bauarbeiten – Freigabe der Anlage | | | Betrieb und Instandhaltung der Anlage werden von der Gemeinde Felde übernommen | | |
| | Bestandsaufnahme (Begehung der Anlage): Durch das Fehlen einer Sammelschließanlage können Radfahrende ihr Rad nicht witterungsgeschützt und sicher abstellen. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Bedarfsermittlung im Mischverfahren: <ul style="list-style-type: none"> durch Zählung der vor Ort abgestellten Räder in vorhandenen Stellplätzen und wildgeparkten Räder, durch Ein- und Aussteigerzählung, | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Flächenerwerb Nutzung kommunaler Flächen, dadurch kein Grunderwerb notwendig, aber geplante Überdachung wurde unmittelbar an der Grenze eines Flurstücks gebaut, das sich im Eigentum der DB Netz befand. Daher: Zustimmung der DB Netz erforderlich. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



b) Regionaler Knotenbahnhof (Referenzbeispiel Stadt Eberswalde, Brandenburg)¹

Regionale Knotenbahnhöfe wie der Hauptbahnhof in Eberswalde verfügen nicht nur über wichtige Regionalverkehrshalte, sondern gegebenenfalls auch über einen Anschluss zum Schienenpersonenfernverkehr. Dadurch fungieren sie als Knoten, durch die Oberzentren, Metropolen und/oder Metropolregionen verkehrlich mit dem ländlichen Raum miteinander verbunden sind.

Bundesland:
Brandenburg

Lage des Bahnhofs:
zentral in der Stadt gelegen

Kreis:
Barnim

Gebauter Fahrradabstellanlagentyp:
überdachtes Fahrradparkhaus in zweigeschossiger Bauweise mit 604 Stellplätzen in Form von Fahrradboxen (60 Stück zur Vermietung), Fahrradbügeln, Doppelstockparkern und Sonderstellplätzen für Lastenfahrräder

Fläche:
93,65 km²

Besonderheiten: nachhaltige Holzbauweise und ökologisch gestaltete Fassade, Gründach und in Teilflächen eine Photovoltaikanlage zur Eigenstromversorgung für Beleuchtung und das Laden von Batterien. Videoüberwachung zum Schutz vor Vandalismus und Diebstahl

Einwohnerzahl:
40.965 (31. Dez. 2020), 437 Einwohner je km²

Kosten:

Rd. 2,2 Mio Euro, davon wurden 1,8 Millionen Euro aus dem EU-Förderprogramm zur nachhaltigen Entwicklung von Stadt und Land (NESUR) vom Land bereitgestellt. Die gewährten Landesmittel stammen aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE). Von der Stadt Eberswalde werden Kosten in Höhe von 450.000 Euro getragen.

¹ Für weitere Informationen siehe <https://www.eberswalde.de/start/aktuell/aktuelles-beitrag/eberswalde-traut-sich-etwas-fahrradparkhaus-ingeweiht>. Zuletzt besucht am 06.09.2022.

Die Projektphasen im Überblick

Anlass Bau des Fahrradparkhauses ist elementarer Bestandteil eines übergreifenden Stadtentwicklungskonzepts mit integrierter Verkehrsplanung

| Bauphase | PLANUNG | | | UMSETZUNG | | |
|--------------------------------|--|--|---|---|--|---|
| | 2018 | | 2019 | 2020-2021 | | |
| Hemmnis | | Flächenverfügbarkeit | Zusammenarbeit verschiedener Akteursgruppen | Finanzierung | | Betrieb |
| Maßnahme(n)/Instrumente | 10/2018: Politischer Beschluss zum Bau des Fahrradparkhauses Eigenständige Vernetzung mit der Stadt Oranienburg zum Erfahrungsaustausch beim Bau und Finanzierung einer Fahrradabstellanlage am Bahnhof | Bedarfsermittlung im Mischverfahren: Prognostizierung der Fahrgastentwicklung bis 2030 u.a. durch Verkehrszählungen und Fahrgastbefragungen durch Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)/ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg (MIL) | Die Baufläche wurde bereits 2006 von der Deutschen Bahn AG erworben und für eine Umnutzung revitalisiert. Beauftragung eines Planungsbüros zur Umsetzung einer Machbarkeitsstudie und der dazugehörigen Entwurfsplanung. Durchführung der Machbarkeitsstudie mit folgenden Arbeitsschritten: 1. Auswahl eines geeigneten Standorts 2. Entwicklung von Testentwürfen für verschiedene Anlagenmodelle, die den Stellplatzbedarf abdecken 3. Entwicklung eines Konzeptvorschlags mit drei Szenarien einer 2-geschossigen B+R-Anlage mit 600, 700 und 950 Stellplätzen als Grundlage für die Förderanträge | Teilnahme am Förderprogramm zur nachhaltigen Entwicklung von Stadt und Land (NESUR) | Der Bau des Parkhauses wurde in 07/2020 begonnen und wird voraussichtlich in Q4/2021 abgeschlossen sein. | Die Betriebskosten werden von der Stadt getragen. |





c) Fernbahnhof / Bahnhof mit überregionaler Bedeutung (Referenzbeispiel Stadt Aachen)¹

Fernbahnhöfe wie der Aachener Hauptbahnhof befinden sich in der Regel in Oberzentren, Metropolen, Metropolregionen und Regiopolen. Sie bieten Zugang zu Regionalzügen, aber auch zu überregionalen und internationalen Verbindungen des Schienenpersonenfernverkehrs.

Bundesland:
Nordrhein-Westfalen

Kreis:
Städteregion Aachen

Fläche:
160,85 km²

Einwohnerzahl:
248.878 (31. Dez. 2020), 1.547 Einwohner je km²

Lage des Bahnhofs:
am Rand des inneren Stadtzentrums gelegen

Gebauter Fahrradabstellanlagentyp:
primär Fahrradbügel entlang der verschiedenen Stadtbahnhöfe sowie in Geschäfts- und Wohnquartieren, ein Fahrradparkhaus in der Nähe des Hauptbahnhofs (ADFC-Radstation) sowie kleinere dezentrale Anlagen mit gesicherten Stellplätzen (in Planung)

Kosten:
Der Bau der Abstellanlagen wird zum einen über das **Investitionsförderprogramm** des NVR (Nahverkehr Rheinland), einem Partner im Zukunftsnetz NRW, mit bis zu 90 Prozent gefördert. Der verbleibende Anteil wird aus den Haushaltsmitteln der Stadt getragen, die nach Beschluss des Radentscheids dafür bereitgestellt wurden.

Zum anderen erfolgt die Anlagenfinanzierung aus dem Teilprojekt „Mobilstationen (#AachenMooVe! 2)“ des Förderprojektes „AachenMooVe!“. Das Teilprojekt hat ein Volumen von 1,0 Mio. Euro, von denen 80 Prozent von der Europäischen Union über den Fonds für regionale Entwicklung (EFRE-NRW) sowie vom Land

Nordrhein-Westfalen gefördert werden. Die dafür bereit gestellten Mittel stammen aus dem Landesprogramm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“, zu der die „Emissionsfreie Innenstadt“ gehört. Hier standen insgesamt 180 Millionen Euro zur Verfügung, die zum Teil Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sind.¹

¹ Weitere Informationen zu den Fahrradparkmöglichkeiten in Aachen gibt es unter https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/Verkehrskonzepte/Radverkehr/index.html. Zuletzt besucht am 06.09.2022.

¹ Stadt Aachen online: Übergabe des Förderbescheides #AachenMooVe! Land und EU fördern Projekte für emissionsarme Innenstadt in Aachen. Zuletzt besucht am 06.09.2021.

Die Projektphasen im Überblick

- Anlass**
1. Radentscheid Aachen vom 01.10.2019: 37.436 Unterschriften für den Bau von Fahrradparkhäusern, baulich getrennten Radwegen, Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
 2. AachenMooVe!
Bewilligung des Förderprojekts. Projektziel: Transformation in eine emissionsarme Stadt u.a. durch weitreichenden Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

| Bauphase | PLANUNG | | | | |
|--------------------------------|---|---|---|---|---|
| | 2019 | 2020/21 | | | |
| Hemmnis | | Flächenverfügbarkeit | Zusammenarbeit verschiedener Akteursgruppen | Finanzierung | Betrieb |
| Maßnahme(n)/Instrumente | Annahme des Entscheids im Stadtrat: 06.11.2019 Umsetzung der Einzelmaßnahmen Teilprojekt #AachenMooVe!2 / Mobilstationen, u.a. der Bau von acht überdachten und abschließbaren Abstellanlagen für je 16 Räder mit Doppelstockparkern | Aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger durch die Einrichtung eines Meldeportals, auf dem Anwohnende Stellplatzbedarf anmelden können Umwidmung von Parkraum zur Installation von Fahrradbügeln (insgesamt 250 Fahrradbügel aufgestellt, 150 Stück sind ausgeschrieben, 140 Stück sind in Planung) Aufbau eines modularen Parkhauses mit 32 Abstellplätzen am Bahnhof Schanz Umzug der ADFC-Radstation mit 400 Stellplätzen in den Blue-Gate-Komplex (Investorenmodell) Erarbeitung eines Abstellkonzepts für Wohn- und Geschäftsviertel sowie an Bahnhofhaltepunkten | Beratung und Vernetzung über das Zukunftsnetz NRW | Geplant war, dass Investitionskosten aus zwei unterschiedlichen Förderprogrammen bezogen werden: 1. Rückgriff auf das Investitionsförderprogramm des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR) 2. Teilnahme am Landesprogramm „Kommunaler Klimaschutz.NRW (Aachen MooVe!2, Laufzeit 2019 -2022) | Alle Anlagen außer der ADFC-Radstation werden von der Stadt betrieben und in Stand gehalten. Das Schrottradmangement bleibt eine Herausforderung. |



6. Maßnahmen und Handlungsempfehlungen



Aus den vorliegenden drei exemplarischen Umsetzungsplänen für die Fahrradabstellanlagen an den drei unterschiedlichen Bahnhofstypen wurden verschiedene Maßnahmen abgeleitet, mit dem der Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen bundesweit schneller und einfacher zu handhaben sein soll. Die einzelnen Maßnahmen werden ergänzt durch Handlungsempfehlungen.

Maßnahme 1: Agenda Setting und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort

Um die Bürgerschaft zu animieren, Fahrrad und Zug häufiger in Kombination zu nutzen, sowie um politische Entscheidungsträgerinnen und -träger einer Kommune zu überzeugen, entsprechende Rahmenbedingungen für die Kombination zu schaffen, sollte das Thema aufmerksamkeitsstark unabhängig von der Größe der Kommune **von allen involvierten Akteurinnen und Akteuren** sowohl in Richtung der Bürgerinnen und Bürger als auch in Richtung Politik kommuniziert werden.

EMPFEHLUNGEN FÜR KOMMUNEN

Kommunen wird empfohlen: Fahrradabstellanlagen und andere Elemente des ruhenden Radverkehrs als festen Bestandteil in ihren Radverkehrsstrategien und -konzepten zu berücksichtigen,

frühzeitig Radverkehrsverbände wie den ADFC in ihre Planungen zu integrieren und auf deren Expertise zurückzugreifen,

die Bürgerschaft von Anfang an und im fortlaufenden Prozess über die Planung der Abstellanlagen an Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten durch kommunikative Maßnahmen wie Informationsveranstaltungen oder virtuell zugänglichen Beteiligungsportalen zu informieren und/oder einzubeziehen. Nach Abschluss des Baus sollten Informationen zu den neuen Stellplätzen durch Informationsmaterialien wie Flyer oder kurze Berichte in der Lokalpresse veröffentlicht werden.

EMPFEHLUNGEN FÜR WEITERE AKTEURINNEN UND AKTEURE

Um mehr Menschen (aktive Radfahrerinnen und -fahrer sowie potenzielle Umsteigerinnen und Umsteiger) für das Thema zu sensibilisieren und eine Änderung im Mobilitätsverhalten zu bewirken, muss die Vermittlung des Themas individuelle Vorteile deutlich machen und Nutzerinnen und Nutzer emotional ansprechen. Dem **Bund** wird empfohlen, die Vorteile der umweltfreundlichen Kombination Fahrrad und Zug deutschlandweit durch eine reichweitenstarke Kommunikationskampagne bekannt zu machen, um individuelle Vorteile (physisch und psychisch) im gesellschaftlichen Bewusstsein zu verankern.

Um mehr Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu bewegen, auf Fahrrad und Bahn umzusteigen, wird den **Anlagenbetreiberinnen und -betreibern** empfohlen, Nutzerinnen und Nutzer durch attraktive Angebote und Kooperationen zu überzeugen. Nutzerinnen und Nutzer mit Zeitkarten für den SPNV sollten zum Beispiel von Vorteilsangeboten wie vergünstigten Abstellentgelten profitieren können. Zur Gewinnung von Neukundinnen und -kunden können Kooperationen mit umliegenden Kultur- oder Gastronomiebetrieben in der Nähe der Abstellanlage zielführend sein.

Zudem sollten **Bahnhöfe** ihre Funktion als Mobilitätsdrehscheibe stärker ausstrahlen. Dazu zählt nicht nur eine bessere Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander, sondern auch der einfache Zugang zu anderen Mobilitätsangeboten wie Car- oder Bike-Sharing.

Um die Sichtbarkeit der Stellplätze medial zu erhöhen, sollten digitale Mobilitätsangebote wie Google Maps, bei denen die Kombination Fahrrad und Bahn als Routenalternative noch nicht angezeigt wird, angepasst werden.

Maßnahme 2: Flächenbereitstellung

Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen sollten vor allem eines gemeinsam haben: Sie müssen auf Flächen im Bahnhofsumfeld gebaut werden und möglichst direkt an die Radverkehrsinfrastruktur angebunden sein. Diese Flächen sind fast ausschließlich kommunales Eigentum oder im Besitz der Deutschen Bahn AG.

Um Flächen für den Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen bereitzustellen, sind folgende Maßnahmen unabhängig vom Bahnhofstyp zielführend:

Kommunen und EIU wird empfohlen – gegebenenfalls über regionale Vernetzungsstellen wie die **NAH.SH** oder

die **DB Infostelle Fahrradparken an Bahnhöfen** – gemeinsam ein systematisches Bahnflächenmanagementsystem aufzubauen, das geeignete Flächen erfasst. Aktuell steht diese nicht im Auftrag dieser Institutionen. Dass dies jedoch der Fall sein sollte, um die involvierten Akteurinnen und Akteure zu entlasten und den gesamten Planungsprozess zu beschleunigen wurde im Projektdiskurs besonders deutlich.

Kommunen wird empfohlen, **EIU** frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden, um die Flächenwidmung zu klären.

Gleichzeitig sollten baurechtliche Genehmigungsprozesse grundsätzlich und bundesweit beschleunigt werden.

Maßnahme 3: Auswahl eines geeigneten Bautyps

Sowohl im Dialog als auch durch die drei Umsetzungspläne wurde deutlich, dass die Wahl eines geeigneten Bautyps unmittelbar an die verfügbare Fläche gekoppelt ist. Dennoch sollten sich **alle relevanten Akteurinnen und Akteure** unabhängig davon darum bemühen, die grundlegenden Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer an Abstellanlagen zu erfüllen:

Die Anlagen sollte an die Fahrradinfrastruktur angebunden, die Wege von der Abstellanlage zum Bahnhofszugang so kurz wie möglich sein.

Die Anlage sollte Schutz vor Witterung bieten.

Die Anlage sollte Abstellflächen für verschiedene Fahrradtypen berücksichtigen.

Die Anlage sollte ein sicheres Abstellen, etwa durch Sammelschließanlagen, Überwachung oder abschließbare Boxen, anbieten.

EMPFEHLUNGEN FÜR KOMMUNEN

Für Kommunen mit kleinen Flächenbahnhöfen bietet sich an, bei der Planung ihrer Abstellanlagen und Parkhäuser einen modularen Bautyp zu wählen, der bei zukünftig erhöhtem Stellplatzbedarf unkompliziert erweitert werden kann, ausreichende Flächenverfügbarkeit vorausgesetzt.

Für Kommunen mit Knotenbahnhöfen und Bahnhöfen mit überregionaler Bedeutung empfehlen sich darüber hinaus folgende Maßnahmen:

- Bei hohem Stellplatzbedarf und geringer Flächenverfügbarkeit sollten die Standorte mit witterungsgeschützten Doppelstockparkern ausgerüstet werden.

- Verfügt der Bahnhof über mehrere Zugänge sind dezentrale Stellplatzlösungen notwendig.

- Gibt es keine freien Flächen, sollte die Kommune auf andere als Parkraum genutzte Flächen zurückgreifen. Dies kann beispielsweise durch die Integration von Abstellflächen in Parkhäuser, aber auch durch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen am Bahnhof geschehen.

Maßnahme 4: Fördermittel für Investitionen nutzen

Egal, ob kleine modulare Anlage oder großes Fahrradparkhaus: Kommunen können sich beim Bau ruhender Infrastruktur durch investive Landesprogramme fördern lassen. Um die Förderung von Abstellanlagen bundesweit zu erleichtern, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

EMPFEHLUNGEN FÜR KOMMUNEN

Den **Kommunen** wird empfohlen, bereits vor dem Einreichen eines Fördermittelantrags eine umfassende Bauplanung realisiert zu haben, um alle förderfähigen Leistungen abdecken zu können.

EMPFEHLUNGEN FÜR WEITERE AKTEURINNEN UND AKTEURE

Dem **Bund** wird empfohlen, das Sonderprogramm „Stadt&Land“ langfristig zu verstetigen, um den Planungs- und Realisierungsprozess von fünf bis sieben Jahren abzubilden.

Bund und Ländern wird empfohlen

- die Zweckbindungsfristen ihrer Förderrichtlinien aufeinander abzustimmen, um – insbesondere finanziell schwach aufgestellten - Kommunen zu ermöglichen, verschiedene Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene miteinander zu kombinieren,

- Bagatellgrenzen in den Förderrichtlinien deutlich zu reduzieren oder ganz abzuschaffen.

Maßnahme 5: Betrieb und Betriebskosten sicherstellen

Die anfallenden Kosten für Betrieb und Instandhaltung der Anlagen sind ein nicht zu unterschätzender Faktor, der schon in den Planungen einer Fahrradabstellanlage berücksichtigt werden sollte. Zu den Betriebskosten zählen nicht nur Wartung und Reinigung der Abstellplätze, sondern auch ein regelmäßiges Schrottrradmanagement. Der Betrieb der Anlagen kann entweder durch Haushaltsmittel, ein Abstellentgelt oder durch integrierte Serviceangebote refinanziert werden.

Folgende Empfehlungen sollten zur Vereinfachung des Betriebs einer Fahrradabstellanlage berücksichtigt werden:

EMPFEHLUNGEN FÜR KOMMUNEN

Falls Kommunen gebührenpflichtiges Parken wie die Vermietung gesicherter Fahrradboxen anbieten, sollte die Bepreisung unterhalb der Parkgebühren für Pkws liegen.¹⁸

Die Finanzierung des Betriebs einer kostenfreien Fahrradabstellanlage sollte gemeinsam durch Kommunen und Besteller des Schienenverkehrs (SPNV-Aufgabenträger) getragen werden.

EMPFEHLUNGEN FÜR WEITERE AKTEURINNEN UND AKTEURE

Dem **Bund** wird empfohlen, einen Rechtsrahmen zu schaffen, der Kommunen befähigt ein rechtssicheres und stringentes Schrottrradmanagement umzusetzen.

Übergeordnete Maßnahme: Deutschlandweit Vernetzungsstellen etablieren

Die bundesweite Einrichtung von Vernetzungsstellen ist ein entscheidender Schritt, um es Kommunen zu erleichtern, Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen zu bauen. Das zeigt das erfolgreiche Wirken der NAH.SH, des Zukunftnetz NRW und der Bike+Ride-Offensive.

Aus diesem Grund wird **Bund und Ländern** empfohlen, Vernetzungsstellen bei den zuständigen Bestellern des Schienenpersonennahverkehrs, den regional zuständigen Aufgabenträgern oder Verkehrsverbänden zu etablieren und entsprechende Mittel bereitzustellen.

Die Vernetzungsstellen sollten den Kommunen mit folgendem **Leistungspektrum** zur Verfügung stehen:

Beratung zu geeigneten Standortkonzepten,

Beratung zu geeigneten Landesförderprogrammen,

Klärung des Flächenbedarfs,

Hilfestellung bei der Planung und Beschaffung durch den Aufbau von Rahmenverträgen und gemeinsame Regelungen der Betriebskostenfinanzierung,

Hilfestellung bei der Vermarktung der Anlage, der Kundenkommunikation und der Vermietung von Stellplätzen,

Vernetzung der einzelnen Kommunen des Landes in

¹⁸ Vgl. Agentur Bahnstadt GbR: Leitfaden Parken am Bahnhof. Errichtung von Bike+Ride-/Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg. Hrsg. vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Berlin 2020, S. 116.

Workshops zum Erfahrungsaustausch.

Ein weiteres Ergebnis des projektinternen Dialogs war, dass auch die **Deutsche Bahn AG** eine Informationsstelle für Kommunen einrichten sollte, um relevante Akteurinnen und Akteure über die Bike+Ride-Offensive und damit verbundene Fördermöglichkeiten zu informieren.

Diese Empfehlung ist mit der Einrichtung der Infostelle Fahrradparken am 01.07.2021 umgesetzt worden. Zum Informationsangebot der neuen Vernetzungsstelle zählt unter anderem die Beratung und Unterstützung zu folgenden Aspekten¹⁹:

baulichen und gestalterischen Umsetzungsmöglichkeiten,

der Anzahl jeweils notwendiger Abstellplätze,

technischen Lösungsmöglichkeiten v.a. mit Blick auf Schließanlagen,

Betreiberkonzepten,

verkehrlicher Anbindung,

eigentums- und genehmigungsrechtlichen Fragestellungen,

dem aktuellen Angebot an Abstellanlagen einschließlich Best-Practice-Beispielen,

der aus der Umsetzung resultierenden Verkehrsverlagerung einschließlich des Klimanutzens sowie

Finanzierungsmöglichkeiten.

Da die Qualitätsanforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer die Basis einer hochfrequentierten Nutzung der Anlagen darstellen, wird empfohlen, diese in das Informationsangebot der Vernetzungsstelle mit aufzunehmen. Die im Projekt umgesetzte Studie ist dafür ein entscheidender Orientierungspunkt.

Darüber hinaus wird der Institution empfohlen, ebenso Wege aufzuzeigen, wie Bürgerinnen und Bürger beim Entstehungsprozess einer Fahrradabstellanlage beteiligt werden können. Sire sollte außerdem als kommunikative Schnittstelle zwischen Kommunen, regionalen Vernetzungsstellen und den DB-Töchtern, die beim Bau einer

Fahrradabstellanlage gerade in Fragen der Flächenklärung hinzugezogen werden müssen (z. B. DB Immobilien und/oder DB Netz), fungieren, um den Bauprozess zu beschleunigen.

Den entstandenen Vernetzungsstellen wird empfohlen nach Vorbild des Zukunftsnetz NRW über die NaKoMo einen regelmäßigen Austausch auf Bundesebene anzustreben, um das Thema Fahrradparken an Bahnhöfen in ganz Deutschland weiter zu forcieren.

Unabhängig davon wird **Kommunen**, die noch auf keine Unterstützung regionaler Vernetzungsstellen zurückgreifen können, empfohlen:

sich mit den regional angesiedelten Arbeitskreisen fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) und Kommunen, die bereits eine Anlage umgesetzt haben, zu vernetzen und auszutauschen sowie an Dialogveranstaltungen teilzunehmen, die diesen Erfahrungsaustausch fokussieren,

frühzeitig personelle Kapazitäten auf Landesebene zu schaffen, die das Bauprojekt federführend steuern und gleichzeitig eine Zusammenarbeit mit Planungsbüros anzustreben, die sich aktiv mit dem Thema Radverkehr auseinandersetzen,

die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.

Literatur

Agentur BahnStadt GbR: Entwurfsplanung. Ausbauprogramm Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen in Schleswig-Holstein. Bahnhof Felde. Gemeinde Felde 27.03.2018.

Dieselbe: Leitfaden Parken am Bahnhof. Errichtung von Bike+Ride-/Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg. Hrsg. vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Berlin 2020

BMU / Nationale Klimaschutzinitiative: Bike+Ride-Offensive. Gemeinsam für mehr Radabstellplätze an deutschen Bahnhöfen. Zuletzt online eingesehen am 22.09.2021: <https://www.klimaschutz.de/bikeandride>

BMDV(Pressemitteilung): Bund, Länder und Kommunen gründen Think Tank für nachhaltige urbane Mobilität. Berlin, 08.04.2019. Zuletzt online eingesehen am 22.09.2021: BMDV - Bund, Länder und Kommunen gründen Think Tank für nachhaltige urbane Mobilität

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR): Studie zur Alltagsmobilität: Verlagerungspotenziale auf nichtmotorisierte und öffentliche Verkehrsmittel im Personenverkehr. Endbericht im Rahmen der Wissenschaftlichen Begleitung, Unterstützung und Beratung des BMDV in den Bereichen Verkehr und Mobilität mit besonderem Fokus auf Kraftstoffen und Antriebstechnologien sowie Energie und Klima. Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), Berlin 2016

Hasselmann, Jörg: Das kann weg. Artikel, Tagesspiegel, 18.04.2021.

PTV Planung Transport Verkehr AG, Agentur BahnStadt GbR, DB Station&Service AG, Fraunhofer IML: Schlussbericht zur Studie Fahrradparken an Bahnhöfen. Berlin, Prien 2020

Statistisches Bundesamt: Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen. Stand 01/2021. Zuletzt online eingesehen am 22.09.2021: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Ausstattung-Gebrauchsgueter/Tabellen/liste-fahrzeuge-d.html>

Zweirad-Industrie-Verband (ZIV): Wirtschaftspressekonferenz am 10.03.2021 in Berlin. Zahlen-Daten-Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2020, zuletzt online eingesehen am 22.09.2021: https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/580795/1/PM_2021_10.03._ZIV-Praesentation_10.03.2021_mit_Text.pdf

¹⁹ Siehe dazu: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/062-scheuer-informationsstelle-fahrradparken-an-bahnhoeefen.html>.



**Allianz
pro Schiene**