

INFRASTRUKTUR / **ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL****EINRICHTUNGEN FÜR RADFAHRER AN HALTESTELLEN**

Überblick

Durch Fahrradparkplätze an Bahnhöfen und Haltestellen erhalten Radfahrer die Möglichkeit, längere, kombinierte Fahrten zu unternehmen. An allen Haltestellen und Bahnhöfen sollten verschiedene Abstell- und Parkmöglichkeiten für die unterschiedlichen Anforderungen von Radfahrern angeboten werden. Sie sollten in unmittelbarer Nähe liegen, um das Umsteigen zu erleichtern. Hauptbahnhöfe werden von vielen Radfahrern angefahren, dort können daher Radstationen auf- und ausgebaut werden, in denen zusätzliche Dienstleistungen für Radfahrer angeboten werden.

Hintergrund und Ziele

Funktion

Durch gute Fahrradparkplätze an Haltestellen und Bahnhöfen wird die kombinierte Nutzung von Fahrrädern und öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert. Diese intermodale Fortbewegungsvariante ist eine gute Alternative zum Auto, vor allem über längere Entfernungen hinweg, und unterstützt die Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads sowie ein nachhaltiges Transportsystem. Im Allgemeinen wächst dadurch sowohl das Potential der Fahrradnutzung wie auch der öffentlichen Verkehrsmittel.

Anwendungsbereich

Die Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel dienen als Schnittstellen zwischen öffentlichem Personenverkehr und Radwegenetz. Das gilt für alle Arten von Bahnhöfen und Haltestellen, abgesehen von den meisten innerstädtischen Busverbindungen.

Die Integration von öffentlichem Personenverkehr und Radwegenetz bietet **sowohl für Radfahrer als auch für öffentliche Verkehrsmittel Vorteile**. Öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder als Transportmittel sind gut miteinander kompatibel. Sie können leicht kombiniert werden, um direkt „von Tür zu Tür“ zu gelangen.

- **Für Radfahrer** ist das Fahren zu oder von einer Haltestelle eine effiziente Methode, deutlich längere Fahrten (mehr als 7,5 km) zu unternehmen. Das hängt von der tatsächlichen oder empfundenen Qualität des öffentlichen Personenverkehrs ab, aber auch von den Bedingungen für Radfahrer an den Haltestellen und Bahnhöfen. Dazu zählen vor allem hochwertige, sichere, leicht erreichbare und kostengünstige Abstell- und Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Dadurch wird ohne großen finanziellen Aufwand die Mobilität für Menschen verbessert, die kein Auto besitzen. Auch müssen so unter Umständen weniger Autos gekauft werden.
- **Für öffentliche Verkehrsbetriebe und Behörden** ist eine gute Radverkehrsinfrastruktur ein wichtiger Zubringer, deren Potential ausgebaut werden sollte. Dadurch wird das Einzugsgebiet von Haltestellen im Vergleich zu Fußgängern mehr als verzehnfacht. Außerdem benötigen Fahrräder wesentlich weniger Abstellfläche als Autos. Der Bedarf nach lokalen Buszubringerdiensten wird reduziert. Außerdem ist die Kombination Fahrrad-öffentliches Verkehrsmittel-Fahrrad eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto und unterstützt so die Nutzung des Fahrrads.

Es gibt ein hohes Potential. In den Niederlanden fahren ca. 40 % der Bahnreisenden mit dem Fahrrad zum Bahnhof. 10 % der Passagiere setzen die Fahrt anschließend mit dem Fahrrad fort. Auch 14 % der Busfahrgäste nutzen das Fahrrad als Zubringer.

Realisierung

Definition

Einrichtungen für Fahrräder an Haltestellen und Bahnhöfen können Abstellmöglichkeiten (Ständer, Anlehnbügel) oder Parkmöglichkeiten (Fahrradboxen, überwachte Anlagen) an Haltestellen und Bahnhöfen sein. Welche Art sinnvoll ist, hängt vom öffentlichen Verkehrsmittel und der Anzahl der umsteigenden Radfahrer ab. Radstationen finden sich meist an großen Bahnhöfen. Sie vereinen Abstell- und Parkmöglichkeiten mit weiteren Dienstleistungen für Radfahrer.

Die richtige Mischung für verschiedene öffentliche Verkehrsmittel

Um vom Fahrrad auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen, muss das Fahrrad mittel- oder langfristig abgestellt oder geparkt werden. Dabei spielen die Sicherheit und eine Überdachung eine wichtige Rolle. **Welche Anforderungen und welches Potential bestehen, hängt davon ab, wie viele Radfahrer umsteigen.** Je wichtiger die Haltestelle (beginnend bei einfachen Bushaltestellen bis hin zu großen überregionalen Bahnhöfen) desto länger ist die Reise- und somit die Parkdauer und damit die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Gleichzeitig steigen auch die Anforderungen an Sicherheit, Überdachung und Service.

Eine Mischung aus verschiedenen Abstell- und Parkmöglichkeiten für Fahrräder sollte unterschiedliche Dienstleistungen, Preise und Zugangsmöglichkeiten umfassen, um möglichst **jeden Bedarf zu decken.**

- Die meisten Radfahrer werden **kostenlose Abstellmöglichkeiten** bevorzugen.
- **Gelegentliche Nutzer** benötigen einen leichten Zugang zu den Abstellmöglichkeiten, ohne dass sie sich anmelden müssen oder einen Schlüssel benötigen.
- **Regelmäßige Benutzer** erwarten einen sicheren, reservierten Platz und sind auch bereit, dafür zu bezahlen.
- Es gibt auch Bedarf für **Rund-um-die-Uhr-Parkangebote**. Dies liegt daran, dass Fahrräder sowohl für die Anfahrt als auch für die Weiterfahrt genutzt werden. Einige Passagiere kommen mit dem Fahrrad an, stellen es ab oder parken es, und fahren mit der Bahn weiter. Andere kommen mit dem Zug an und nehmen ihr Fahrrad aus dem Parkhaus, wo es über Nacht abgestellt war, um es den Tag über zu nutzen. Tagesparken spielt vor allem eine große Rolle an Pendlerbahnhöfen in Wohngebieten. Nachtparken ist wichtig an Pendlerzielbahnhöfen in Gewerbegebieten.
- Viele Nutzer sind möglicherweise keine Zugpassagiere, sondern **Besucher** des Bereichs um den Bahnhof, der meist in einem belebten Gewerbe- oder Geschäftsgebiet nahe zum oder im Stadtzentrum liegt. Daher sollten die Abstellmöglichkeiten nicht nur für Zugpassagiere zur Verfügung stehen, auch wenn diese Vergünstigungen erhalten könnten.

Es ist hilfreich, die Anzahl der Radfahrer zu ermitteln, um die passende **Mischung von Abstell- und Parkmöglichkeiten für Radfahrer** festzulegen.

- Eine **Grundausrüstung an Ständern und Anlehnbügeln**, nach Möglichkeit überdacht, sollte immer angeboten werden: Hier können Fahrräder angeschlossen werden und sind für längere Zeit vor Witterungseinflüssen geschützt.
- Als besonderer Service kann eine **begrenzte Anzahl an Mietboxen** bereitgestellt werden.
- Bei wachsendem Radfahreraufkommen sollten die Einzelboxen durch **gebührenpflichtige Sammelparkmöglichkeiten** mit Smart-Card-Zugang ersetzt werden. Dadurch werden mindestens 20 % der Radfahrer erreicht.
- An den größten Bahnhöfen sollten **kostenlose, überwachte Fahrradparkhäuser** angeboten werden. Diese sind sicherer als unüberwachte Unterstände und kostengünstiger als die meisten sicheren Einzelboxen.

Klein (< 300 Fahrräder)	Durchschnittlich (300-1.000 Fahrräder)	Groß (> 1.000 Fahrräder)
Kostenloses, sicheres und möglichst überdachtes Abstellen von Fahrrädern	Kostenloses, sicheres und möglichst überdachtes Abstellen von Fahrrädern	Kostenloses, sicheres und möglichst überdachtes Abstellen von Fahrrädern
Gebührenpflichtige Fahrradboxen	Automatisches, sicheres Parken, gebührenpflichtig und mit Zugangskontrolle	Kostenloses Parkhaus mit Überwachung
		Automatisches, sicheres Parken, gebührenpflichtig und mit Zugangskontrolle

Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen

An allen **städtischen Bahnhöfen sollten Fahrradabstellplätze standardmäßig** angeboten werden. Die meisten Bahnhöfe im städtischen Gebiet sind kleinere oder größere Verkehrsknotenpunkte. Passagiere steigen hier vom Zug in U-Bahn, S-Bahn, Bus, Taxi oder Auto um. Für kurze Strecken oder zur Weiterfahrt ist das Fahrrad ein einzigartiger und flexibler Teil des Systems, das beim Parken wesentlich weniger Platz in Anspruch nimmt als ein Auto.

Für sinnvoll organisierte Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen **ist eine strukturierte Zusammenarbeit zwischen örtlichen Behörden und Verkehrsunternehmen notwendig**. Im Allgemeinen ist das Verkehrsunternehmen für die Parkinfrastruktur verantwortlich und nutzt dabei meist eigene Grundstücke. Allerdings haben auch lokale Behörden ein Interesse daran und sind ein aktiver Partner.

- Durch den Ausbau von Fahrrad-Bahn-Knotenpunkten (Bike and Ride) werden nachhaltige Mobilitätspläne unterstützt, deren Ziel es ist, die Nutzung des Autos und das Autoaufkommen in der Stadt zu reduzieren.
- Gut organisierte Fahrradparkangebote verhindern das ungeordnete Abstellen von Fahrrädern in den umliegenden Straßen und auf Plätzen, was das optische Erscheinungsbild des öffentlichen Raums beeinträchtigt.
- Das Fahrradabstellangebot an Bahnhöfen kann gleichzeitig als Abstellangebot für das Stadtzentrum dienen.
- Hauptbahnhöfe sind der ideale Ort für ein erweitertes Serviceangebot für Radfahrer sowie für Werbemaßnahmen.
- Große Fahrradparkanlagen lassen sich als architektonischer Blickfang gestalten und können für das City-Marketing genutzt werden.
- Behörden können Partnerschaften organisieren und Synergien nutzen, beispielsweise mit Sozial- oder Arbeitslosenprojekten oder mit Parkhausbetreibern.
- Behörden können sich direkt an den Kosten beteiligen, um die Gebühren zu senken oder kostenloses Parken zu ermöglichen, um mehr Personal bereitzustellen oder die überwachten Zeiten zu verlängern.

Fahrradabstell- und -parkangebote an Bahnhöfen sollten den höchsten Qualitätsanforderungen entsprechen¹. Da sie Teil eines Verkehrsknotenpunktes sind, müssen sie außerdem **ein reibungsloses Umsteigen vom Fahrrad auf den Zug** bei minimalem Zeitverlust gewährleisten.

¹ Merkblätter zur Realisierung zum ABSTELLEN VON FAHRRÄDERN IN STADTZENTREN und zu FAHRRAD-PARKPLÄTZEN UND ABSTELLMÖGLICHKEITEN

- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten **an der Hauptzufahrtsroute** liegen, damit Radfahrer ihr Fahrrad direkt abstellen können, ohne Umwege machen zu müssen.
- Dabei sollten sie **direkt bis zum Abstell- oder Parkplatz fahren können**. Sie sollten ihr Fahrrad nicht mehr als maximal 50 m schieben müssen.
- **Reduzieren Sie die Laufentfernung** vom am weitesten entfernten Parkplatz zum Eingang des Bahnhofs. Studien in den Niederlanden haben gezeigt, dass die Entfernung bei überwachten Parkplätzen nicht mehr als 200 m, bei nicht überwachten Abstellplätzen nicht mehr als 50 m betragen darf. An großen Bahnhöfen ist es deshalb meist notwendig, Systeme auf mehreren Ebenen zu erstellen, die mehr als 1.000 Fahrräder aufnehmen können.
- **Kombinierte Fahrkarten** für Bus und Bahn und Fahrradparkhaus sind eine sinnvolle Initiative. Dadurch erhält der Radfahrer einen Rabatt, und das Abstellen und Abholen des Fahrrads wird erleichtert.
- Achten Sie auf **großzügige Öffnungszeiten**. Die Öffnungszeiten eines überwachten Parkhauses sollten mit den Öffnungszeiten des Bahnhofs übereinstimmen (ca. 20 Std. pro Tag, d. h. 3 Schichten). Automatische Anlagen sind 24 Stunden verfügbar, eignen sich also auch für Radfahrer, die nicht mit dem Zug fahren. Bei mittelgroßen Bahnhöfen mit einem geringeren Radfahreraufkommen sollten die Mindestöffnungszeiten zwischen 7 Uhr und 19 Uhr liegen. Möglich ist ggf. eine Mittagspause.
- Bei größeren Bahnhöfen mit mehreren Gleisen müssen **niveaufreie Kreuzungen** eingerichtet werden. Dabei sollte das Abstellen von Fahrrädern auf beiden Seiten ermöglicht werden. Unterführungen sollten mit dem Fahrrad befahrbar sein.²
- In großen Parkhäusern sind **deutliche optische Hinweise und Schilder** zu empfehlen, beispielsweise Nummerierungen und Farbcodierungen, damit Radfahrer ihr Fahrrad beim Abholen schneller wiederfinden.



Einzelbox
(Bildquelle: Stadtverwaltung Brügge)



Kostenloser Abstellplatz für Fahrräder
an einem Bahnhof
(Bildquelle: P. Kroeze)



Eingang zu einem überwachten
Fahrradparkhaus
(Bildquelle: Fietsberaad)

Radstationen

An großen mehrfachen Verkehrsknotenpunkten ist das Gesamtpotential besonders groß. Hier bieten sich umfassend ausgestattete **Radstationen an**. Hierfür gibt es unterschiedliche Ansätze, aber im Allgemeinen wird ein **überwachtes Fahrradparkhaus an einem Bahnhof mit weiteren Fahrraddienstleistungen kombiniert**.³

- In den **Niederlanden** gehören große überwachte Parkhäuser und grundlegende Dienstleistungen an großen Bahnhöfen zum Standard. Es gibt 93 Radstationen mit durchschnittlich 1.000 Abstellplätzen, in einigen Fällen sogar 10.000 Plätzen.
- Der Begriff Radstation wurde 1995 in **Nordrhein-Westfalen** geprägt. Er diente zunächst als Name für ein Programm, in dessen Rahmen 100 Stationen eingerichtet werden sollten. Ihre Größe liegt zwischen 100 und 3.300 Abstellplätzen (Münster).
- Heute ist der Begriff „Radstation“ ein beliebtes **Markenkonzept** mit Entsprechungen in mehreren Sprachen (vélostation, ciclostazione). Er kann daher für Werbe- und

² Planungsempfehlungen finden sich im Merkblatt zur Realisierung zu NIVEAUFREIEN KREUZUNGEN.

³ Basierend auf Ursula Lehner-Lienz, 2009: *Bicycle stations in Europe* (Radstationen in Europa), Velocity Conference

Kommunikationszwecke im Zusammenhang mit ehrgeizigen Fahrradparkprojekten genutzt werden, vor allem in Starter- und Climber-Städten⁴.

- Radstationen können sinnvoll in **größere Umbaumaßnahmen von Bahnhöfen und deren Umgebung integriert werden**, wie das Beispiel Euroville Basel zeigt.

Hier einige Empfehlungen, wie die Abstell- und Park**kapazität** definiert werden kann.

- Der aktuelle Bedarf kann einfach durch eine **Zählung der im Bahnhofsbereich abgestellten Fahrräder** ermittelt werden. Zu dieser Zahl sollte 20 % als freie Kapazitäten addiert werden, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten und die Zeit zum Wiederfinden des Fahrrads zu reduzieren.
- Ein weiterer Ausgangspunkt ist die **Anzahl der täglich fahrenden Passagiere**. Diese kann Rückschlüsse auf die Menge tatsächlicher und potentieller Radfahrer zulassen, die mit dem Fahrrad ankommen oder dieses zum Weiterfahren nutzen. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen in Vorreiter-Städten wird auf Grundlage einer dänischen Leitlinie eine Kapazität zwischen 10 % und 30 % empfohlen. Starter- und Aufsteiger-Städte sollten aufgrund des geringeren Radfahreranteils niedrigere Werte wählen. Allerdings sollte das Ziel sein, den Anteil durch bessere Angebote, zusätzliche Dienstleistungen und weitere Fördermaßnahmen zu erreichen. Eine Umfrage unter den Passagieren kann latenten Bedarf aufzeigen.
- Hochwertige Radstationen erzeugen immer mehr Bedarf, vor allem wenn sie perfekt an das Radwegenetz angeschlossen sind. Daher sollte **Raum für Erweiterung eingeplant werden** und das Angebot durch **regelmäßige Überprüfungen** an den Bedarf angepasst werden.

An verschiedenen Radstationen wird eine große Palette an **Fahrraddienstleistungen** angeboten.

- Reinigung, Wartung und Reparatur, Fahrradpumpen, Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs, Antidiebstahlregistrierung (Kodierung) usw.
- Vermieten oder Verkauf von Zubehör: Kindersitze, Anhänger, Bekleidung, Flickzeug
- Toiletten und Duschen
- Vermietung oder Verkauf von neuen und gebrauchten Fahrrädern, Kurzzeitmiete (öffentliche Fahrräder) oder Langzeitmiete (bis zu einem Jahr)
- Informations- und Werbematerial zum Radfahren: Touristeninformationen, Fahrradkarten, Ausstellungen, Fahrradtests für unerfahrene Nutzer. Dank der vielen Passanten ist ein Bahnhof der ideale Ort, um die Aufmerksamkeit von Menschen zu wecken, die noch nicht mit dem Rad fahren.

Für **Betrieb und Verwaltung** gibt es verschiedene Möglichkeiten.

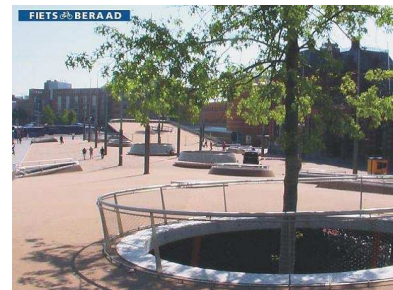
- Die Verwaltungsaufgaben sind **vielfältig**: Überwachung und Kontrolle, Reinigung und Wartung, zusätzliche Dienstleistungen, Marketing (z. B. stationsnahen Unternehmen Verträge für Mitarbeiterparkplätze anbieten) und Überwachung der Belegungszahlen.
- In den meisten Fällen tragen sich solche Angebote nicht selbst und daher müssen sie **subventioniert** werden. Allerdings tragen Vermietungen und Verkauf und andere kostenpflichtige Dienstleistungen aus Sicht eines privaten Betreibers deutlich zur Rentabilität bei. In einigen niederländischen Städten werden Fahrradparksysteme durch die Parkgebühren für Autos finanziert.
- Es gibt verschiedene **Betreiberkonzepte**. Einige Radstationen wurden an private Unternehmen übergeben, beispielsweise Gebäude-Management-Unternehmen oder Parkhausbetreiber. Andere werden von der Stadtverwaltung oder einer Behörde, einer Fahrradorganisation oder direkt vom Verkehrsbetrieb betrieben. Dabei kommt es oft zu Partnerschaften.
- Radstationen werden auch oft als Teil von Sozialförderprogrammen mit **Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen** kombiniert. Langzeitarbeitslose können als Mitarbeiter

⁴ Die Merkblätter zur Realisierung behandeln Probleme von Städten mit unterschiedlicher „Fahrradreise“. Sie sind sowohl auf bereits führende europäische Fahrradstädte (**Champion-Städte**), als auch auf Fahrrad-Newcomer (**Starter-Städte**) mit sehr geringem Know-how und auf Städte mit mittlerem Erfahrungsstand (**Climber-Städte**) im Bereich Radverkehr zugeschnitten.

eingesetzt werden. Dies ermöglicht eine Querfinanzierung (z. B. Vélostations in der Schweiz und Fietspunten in Belgien).

Kombinierte Fahrten gehen oft über die Stadtgrenzen hinaus. Um Radfahrern Standardangebote machen zu können, ist eine **regionsweite oder nationale Koordination** empfehlenswert.

- Diese Koordination kann **verschiedene Formen** annehmen. Die Verwaltung kann einem Subunternehmen des Verkehrsbetriebs anvertraut werden, wobei die Richtlinien von Landesbehörden festgelegt werden (z. B. NS Fiets in den Niederlanden), oder sie wird von mehreren Partnern gemeinsam getragen (z. B. Bureau Suisse De La Coordination Des Vélostations in der Schweiz).
- Dank dieser Koordination können eine **strategische Planung der Prioritäten** auf der Grundlage einer allgemeinen Bedarfsanalyse entwickelt und mögliche **weitere Finanzierungsquellen** erschlossen werden.
- Durch die Koordination kann die **Integration von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln weiter ausgebaut werden**: Gebühren, Fahrkarten, gemeinsame Abonnementprogramme und Zugangstechnologien. In den Niederlanden können Besitzer von Zugzeitfahrkarten mit ihrer Smart-Card ein öffentliches Fahrrad für die Weiterfahrt am Zielort mieten (OV-fiets).



Radstation an einem Verkehrsknotenpunkt in Groningen, unterirdisch, gut beleuchtet mit Tageslicht-Zufahrtsrampe (Quelle: Fietsberaad – NL)



Radstation in Basel (Bildquelle: P. Celis, Bicycle Parking Manual, DK)

„Radpunkt“ am Bahnhof Leuven in Belgien – T. Asperges



Fahrradstand auf mehreren Ebenen am Bahnhof Ostende
(Quelle: T. Asperges)



Innovatives Fahrradparkhaus in Amsterdam
in der Nähe des Hauptbahnhofs,
über Wasser (NL)

Bus-, S-Bahn- und U-Bahn-Haltestellen

Viele Bahnhöfe sind eigene lebhafteste Stadtbezirke. Bus-, S-Bahn- und U-Bahn-Haltestellen sind jedoch meist einfache **Umsteigepunkte**. Ihr Einzugsbereich ist kleiner, die Anzahl der Passagiere niedriger, die Distanzen zwischen den Haltestellen geringer und die zurückgelegten Entfernungen kürzer.

Auf **kurzen Strecken** ist das Fahrrad eher **ein Ersatz als eine Ergänzung**.

- Das gilt vor allem für **lokale Busverbindungen**. Sie bieten ein enges Netz mit vielen Haltestellen in der Nähe der Ziele bei einer relativ niedrigen Geschwindigkeit. Kombinierte Fahrrad-Bus-Fahrten sind eher selten. Wenn die Haltestellen auf einer Strecke relativ eng beieinander liegen, können sie zu Fuß erreicht werden und es wird kein Fahrrad benötigt. Das Fahrrad ist jedoch meist einfach schneller und flexibler.
- In **kleineren Städten** liegen die meisten Ziele in der Regel in einem Umkreis von bis zu 7,5 km und können mit dem Fahrrad gut erreicht werden. Für Fahrten in das Stadtzentrum wird eine Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln selten gewählt.

Fahrradabstellmöglichkeiten sollten jedoch an Haltestellen **regionaler oder überregionaler Buslinien** eingerichtet werden, um kombinierte Fahrten in das Stadtgebiet oder zwischen Städten zu ermöglichen.

- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder können die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel fördern. Die meisten Passagiere nehmen einen 10-minütigen Weg zu einer Bushaltestelle in Kauf. Das entspricht einer zu Fuß zurückgelegten Strecke von ca. 800 m (bei 5 km/h) und einer mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecke von ca. 3,3 km (20 km/h). Das **10-minütige Einzugsgebiet** der Bushaltestelle ist mit dem Fahrrad bis zu fünfzehn Mal größer: ca. 35 km² anstelle von 2 km².
- Bereiche **am Stadtrand**, beispielsweise Wohngebiete, Dörfer, Gewerbegebiete oder Freizeiteinrichtungen, sind oft über eine einzige Buslinie mit dem Stadtzentrum verbunden. Haltestellen befinden sich meist am Rand dieser Gebiete, beispielsweise an Hauptstraßen, und der Fußweg dorthin ist für viele zu weit. Hochwertige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder können ein wichtiger Anreiz sein.
- **Regionale Buslinien** haben eine ähnliche Funktion wie Zugverbindungen: Sie decken eine große Distanz mit wenigen Haltestellen ab. Es gibt einen großen Bedarf nach Umsteigemöglichkeiten. Da sich diese Haltestellen oft an relativ abgelegenen Stellen befinden, ist das Diebstahlrisiko vor allem für längerfristig abgestellte Fahrräder hoch. Kostenpflichtige Fahrradboxen könnten hier eine Lösung sein.

Im Zentrum größerer Städte werden an allen Haltestellen von **wichtigen, hochwertigen Verbindungen des öffentlichen Nahverkehrs** Abstellmöglichkeiten für Fahrräder benötigt. Je größer die Stadt, desto länger sind die zurückgelegten Entfernungen und die Reisezeiten. Daher bieten die meisten Städte schnelle öffentliche Verkehrsmittel an, die längere Entfernungen mit weniger Haltestellen befahren, oft mit einer eigenen Infrastruktur: Hauptbuslinien oder Schnellbusse, S-Bahnen, Metros oder U-Bahnen. Hier ist das Radfahren eine **natürliche Ergänzung** und dient als Zubringer.

Hier einige Empfehlungen für die Ausstattung an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel:

- Die Basisausstattung besteht aus **Fahrradständern oder Anlehnbügel**.
- An belebten Haltestellen oder am Ende einer Verkehrsverbindungsline kann die Sicherheit nicht ausreichend gewährleistet werden, da Fahrräder hier für einen längeren Zeitraum an Standorten mit geringer sozialer Kontrolle abgestellt werden. Hier sind **Fahrradboxen** eine Option.
- Grundsätzlich sollten **mindestens 3 bis 5 Stellplätze** angeboten werden.
- **Ermitteln Sie durch Zählung den tatsächlichen Bedarf**, und fügen Sie 10 bis 20 Prozent oder mindestens 5 Stellplätze hinzu, um den latenten Bedarf mit zu berücksichtigen.
- Beim Errichten neuer Haltestellen oder beim Planen von Abstellplätzen an bestehenden Haltestellen sollten Sie immer Raum für **Erweiterung** lassen und überprüfen, wie das Angebot angenommen wird.
- Die Stellplätze sollten sich **in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle** befinden, an größeren Haltestellen jedoch nicht weiter als 30 Meter entfernt.



*Überdachter Fahrradabstellplatz an einer Haltestelle
(Véloparc in Straßburg)*

Weitere Aspekte

Stärken

Abstell- und Parkmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel

- Verbessern die Mobilität von Radfahrern auf längeren Strecken
- Fördern die Nutzung des Fahrrads und der öffentlichen Verkehrsmittel und unterstützen eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl
- Verbessern die Sichtbarkeit von Radfahrern im öffentlichen Raum und für Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln
- Können einen wertvollen Beitrag zum Stadtdesign leisten, in Stadtsanierungsvorhaben integriert werden und für das Stadt-Marketing genutzt werden
- Sind im Bezug auf nicht überwachte Abstellplätze nicht notwendigerweise kostenintensiv

Schwächen

Abstell- und Parkmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel

- Können den öffentlichen Raum optisch und physisch beeinträchtigen, wenn der Standort falsch gewählt wurde oder wenn sie schlecht ausgeführt wurden
- Erfordern Koordination mit dem Verkehrsanbieter und Überwachung



Give Cycling a Push

Merkblatt zur Realisierung

- Große Anlagen (beispielsweise Radstationen) benötigen im Allgemeinen öffentliche Subventionen für Bau und Betrieb

Alternative Optionen

Hochwertige Langstreckenradwege, auch Radautobahnen genannt, können für eine bestimmte Gruppe von Radfahrern eine Alternative zu kombinierten Fahrten (Fahrrad-öffentliches Verkehrsmittel) sein.

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses Merkblattes liegt bei den AutorInnen. Es gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wieder.
Die Europäische Kommission übernimmt keine Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.



Danksagung

Dieses „Merkblatt zur Realisierung“ wurde mit finanzieller Unterstützung des Programms Intelligente Energie – Europa erstellt.
Wir danken außerdem der Accell Group für ihren finanziellen Beitrag zur Übersetzung des Dokuments vom Englischen ins Deutsche.