



# Mit dem Rad zum Bahnhof Planung, Bau und Unterhalt von Bike + Ride-Anlagen

Ein Leitfaden der INZELL-Initiative für die Region München



## Mit dem Rad zum Bahnhof Planung, Bau und Unterhalt von Bike+Ride-Anlagen Ein Leitfaden der INZELL-Initiative für die Region München

erarbeitet vom Arbeitskreis „Fahrrad  
und ÖV“ im Forum Öffentlicher Verkehr der  
INZELL-Initiative

[www.inzell-initiative.de](http://www.inzell-initiative.de)

Im Text der vorliegenden Broschüre wird  
bei Personenbezeichnungen mitunter nur  
die männliche Form verwendet.  
Diese Bezeichnungen erfassen jedoch  
immer weibliche und männliche Personen.  
Wir bitten um Ihr Verständnis.

### Arbeitskreismitglieder:

**Dr. Kurt Bechtold**, Bayerisches Staatsministe-  
rium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und  
Technologie

**Kathrin Berndl**, BMW Group

**Claudia Dressler-Randl**, BMW Group

**Jutta Eble**, Green City e.V.

**Bernd Emmrich**, Münchner Verkehrs- und  
Tarifverbund GmbH

**Desirée Feierabend**, S-Bahn München

**Udo Geiger**, Regierung von Oberbayern

**Dr. Markus Haller**, Münchner Verkehrs-  
und Tarifverbund GmbH (Leitung AK)

**Birgit Kastrup**, Planungsverband Äußerer  
Wirtschaftsraum München

**Michael König**,  
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

**Stefan Reinhold**, P+R Park & Ride GmbH

**Romanus Scholz**, Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

**Joseph Seybold**, Industrie- und Handelskammer  
für München und Oberbayern

**Sylke Streich**, TU München, Fachgebiet für  
Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung

**Michael Trost**, Münchner Verkehrs- und  
Tarifverbund GmbH

**Gerhard Winter**, Regionaler Planungsverband

**Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulforst**, TU München,  
Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrs-  
planung (Leitung AK)

**Elisabeth Zorn**, Landeshauptstadt München,  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

**BMW Group**

 Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung

**Green City**

 Regierung  
von Oberbayern

**PV** Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München

**RPV** Regionaler  
Planungsverband  
München

**ADFC** Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club  
Landesverband Bayern

**S** Bahn München 

**P+R**  WIR SORGEN  
FÜR IHRE GUTE  
VERBINDUNG

**MVG**

**TUM**  
Fachgebiet für Siedlungsstruktur  
und Verkehrsplanung

**MVV**

**IHK** Industrie- und Handelskammer für  
München und Oberbayern

Bayerisches Staatsministerium für  
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



**Herausgeber:** INZELL-Initiative  
c/o Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

**Redaktion:** TU München, Fachgebiet für  
Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung

**Design:** Marie-Theres Reisser,  
Büro für Gestaltung, München

**Fotografie:** Walter Matthias Wilbert,  
Oberfischbach

**Druck:** Peschke Druck, München

München 2009

# Inhalt

<b>Grußworte</b>	<b>4</b>
<b>1 Bike-and-Ride (B+R) – die attraktive Vernetzung zwischen Fahrrad und Öffentlichem Verkehr</b>	
1.1 Was ist B+R?	6
1.2 Welche Qualitäten und Vorteile hat B+R?	6
1.3 Welche Grundvoraussetzungen müssen für ein erfolgreiches B+R erfüllt werden?	6
<b>2 Bau und Unterhalt: Dauerhaft attraktive B+R-Anlagen</b>	
2.1 Welche Standorte sind für B+R-Anlagen geeignet und wie werden sie in das Wegenetz eingebunden?	8
2.2 Welche Anforderungen werden an die Gestaltung und Ausstattung der Abstellanlagen gestellt?	10
2.3 Wie können „Schrotträder“ aus B+R-Anlagen entfernt werden?	12
2.4 Welche Marketingmaßnahmen und Serviceangebote sind sinnvoll?	13
<b>3 Planung: Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Entwicklung</b>	
3.1 Welche Planungsschritte sind zu berücksichtigen?	15
3.2 Wie wird der Bedarf für B+R-Anlagen abgeschätzt?	16
3.3 Was muss bei Flächensicherung und Genehmigungsverfahren beachtet werden?	18
3.4 Welche Kosten fallen an und welche Fördermöglichkeiten bestehen?	19
3.5 Ansprechpartner und Kontaktadressen	20
<b>Anhang</b>	<b>22</b>

# Grußworte



Etwa 360.000 Menschen kommen pro Tag aus dem Umland nach München, um hier zu arbeiten, zu studieren, einzukaufen oder ihre Freizeit zu verbringen. Die Probleme aus dem daraus resultierenden Autoverkehr wie Lärm, Staus und Schadstoffausstoß können nur durch die gemeinsame Anstrengung der Akteure in Stadt und Umland gelöst werden. Im Rahmen der INZELL-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ arbeiten bereits seit 1995 Städte und Gemeinden der Region München sowie Vertreterinnen und Vertreter anderer relevanter Organisationen unter Federführung der BMW Group und der Landeshauptstadt München zusammen.

Der innerhalb der INZELL-Initiative gegründete Arbeitskreis „Fahrrad und Öffentlicher Verkehr“ hat zum Ziel, durch die Förderung und bessere Verknüpfung dieser beiden umweltschonenden Verkehrsträger eine Alternative zum Autoverkehr anzubieten.

Die Landeshauptstadt München setzt schon seit Langem auf das Fahrrad als kostengünstiges, schnelles, sauberes und gesundheitsförderndes

Verkehrsmittel. Dass viele Münchnerinnen und Münchner diese Vorteile für sich entdeckt haben, zeigt die starke Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren. Da auch die Nachfrage nach Fahrradstellplätzen an den ÖPNV-Haltestellen steigt, wird das B+R-Angebot ständig erweitert. Die Erfahrungen der Landeshauptstadt München bei Planung, Bau und Betrieb sind in den vorliegenden Leitfaden mit eingeflossen.

Auch finanziell endet die städtische Radverkehrsförderung nicht an der Stadtgrenze:

Seit 2001 wurden mehr als 3.000 Fahrradständer an 17 MVV-Haltestellen außerhalb des Stadtgebiets aus der städtischen Stellplatzabläse bezuschusst. Ich würde mich freuen, wenn die Hinweise und Anregungen in dieser Broschüre dazu beitragen, dass noch viele weitere B+R-Stellplätze im Umland entstehen.

A handwritten signature in black ink, reading 'C Ude'.

Ihr Oberbürgermeister Christian Ude

Wenn 50 % aller Pkw-Fahrten unter 5 km mit dem  
lich bundesweit über 4,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> einges  
nur ein Zehntel des Platzes, den ein Auto benötigt.  
Menschen kommen pro Tag von außerhalb nach M



Die BMW Group engagiert sich im Rahmen der INZELL-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ auch für den Fahrradverkehr. Nicht nur, weil das Unternehmen selbst Fahrräder vertreibt, sondern weil ein modernes, effizientes Verkehrsmanagement sein Augenmerk auf alle Fortbewegungsarten richten muss, vom Pkw über den Öffentlichen Verkehr und das Fahrrad bis hin zum Fußgänger.

Seit vielen Jahren beschäftigt sich die BMW Group mit Konzepten zum Fahrradparken auf dem eigenen Firmengelände, z.B. in Form von Zutrittskontrollierten Fahrradabstellplätzen. Immer mehr Mitarbeiter wählen das Fahrrad für ihren täglichen Arbeitsweg, in München sind es mittlerweile bereits 10 % der Beschäftigten. Diese Entwicklung ist natürlich nicht auf unser Unternehmen beschränkt, sondern im gesamten Ballungsraum München zu beobachten. Täglich nutzen etwa 50.000 Menschen in der Region das Fahrrad als Zubringer zur nächsten Haltestelle, um dort die Fahrt mit dem Zug, der S-Bahn, U-Bahn oder Tram fortzusetzen. Diese Entwicklung wird auch in Zukunft anhalten.

Von dem Wissen und der Erfahrung der vielen Verkehrsexperten der INZELL-Initiative sollen nun auch Dritte profitieren. Der Leitfaden „Mit dem Rad zum Bahnhof“ beleuchtet ein Thema, das häufig im Schatten großer P+R-Projekte steht, jedoch ein gleichermaßen wichtiger Baustein zur umweltfreundlichen Verknüpfung von Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr ist.

Der Leitfaden liefert insbesondere den verantwortlichen Kommunen Ideen und Hilfestellungen für die Planung, den Bau und den Betrieb von B+R-Anlagen. Seine Planungshinweise und Musterbeispiele sind dabei nicht nur für Akteure des Münchener Raums, sondern auch für andere Regionen Bayerns relevant.

Ihr Christoph Huß,  
Leiter Entwicklung Ausland, Typzulassung und  
Verkehrsmanagement, BMW Group

Fahrrad zurückgelegt würden, dann würden jähr-  
spart werden. Zum Abstellen braucht das Fahrrad  
Gut fürs Klima, günstig und gesund. Etwa 360.000  
München.



# 1\_Bike-and-Ride (B+R) – die attraktive Vernetzung zwischen Fahrrad und Öffentlichem Verkehr

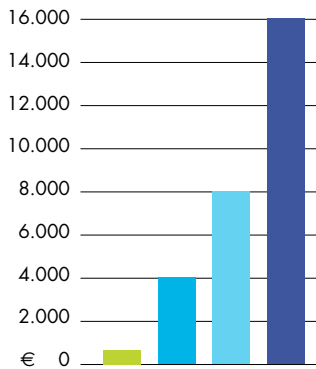
## Flächenverbrauch:

Ein Fahrrad benötigt ca. 1 bis 1,5 m<sup>2</sup> Abstellfläche. Ein Pkw-Stellplatz ist durchschnittlich 12 m<sup>2</sup> groß. Damit lassen sich auf dem Parkplatz eines Pkw ca. 10 Fahrräder abstellen.

## Kosten:

Die Kosten für die Erstellung von Fahrradabstellanlagen liegen ein Vielfaches unter den Kosten für die Errichtung von Pkw-Stellplätzen (siehe Grafik).

Durchschnittliche Baukosten pro Abstellplatz



- Fahrrad: mit Dach
- Kfz: freier Himmel
- Kfz: mit Dach
- Kfz: Tiefgarage

Quelle: Nach VCD, Gewinn-Faktor-Fahrrad, 2006, S. 4

## 1.1 Was ist B+R?

### Effiziente Vernetzung zwischen Fahrrad und ÖV

Bike-and-Ride (B+R) bezeichnet die Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichen Verkehrsmitteln (Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus). Das Fahrrad wird dazu genutzt, eine Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) anzufahren, es wird dort abgestellt und die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fortgesetzt.

Im Gegensatz dazu steht Ride-and-Bike (R+B) für die Nutzung des Fahrrads am Zielort. Das heißt, die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel wird an der Zielhaltestelle mit einem dort deponierten Fahrrad fortgesetzt.

B+R- und R+B-Nutzer haben vielfältige Ansprüche. Unter anderem werden die Fahrräder jeweils für einen längeren Zeitraum – mindestens für ein paar Stunden, ggf. auch über Nacht – an den Haltestellen abgestellt, weshalb z.B. Witterungs- und Diebstahlschutz besonders wichtig sind (siehe Kapitel 2.2). Im Folgenden wird die R+B-Nutzung – soweit möglich – in den Überlegungen und Ausführungen mit abgedeckt.

### 1.2 Welche Qualitäten und Vorteile hat B+R?

Fahrrad und ÖV bieten als Bausteine des Umweltverbundes hervorragende Potenziale für eine effiziente Vernetzung und zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität in der Region München.

### Flächeneffizienz: 10-mal größer als zu Fuß – 10-mal kleiner als mit dem Pkw

Das Fahrrad ist ein häufig unterschätzter und sehr attraktiver Zubringer zu den Bahnhöfen. So erweitert das Fahrrad den Einzugsbereich von Haltestellen bis zu zehnmal gegenüber dem Fußgängerverkehr. Damit bietet B+R – innerhalb seiner Einsatzgrenzen – eine ebenbürtige Alternative zu Buszubringern oder Park-and-Ride (P+R). Bei Wegstrecken von 3 bis 5 km kommen die Stärken des Fahrrades am besten zum Ausdruck.

Zum Abstellen braucht das Fahrrad nur ein Zehntel des Platzes, den ein Auto benötigt. Außerdem fördert B+R die Nahraumorientierung und Belebung der Bahnhofsumfelder, ist umweltschonend und gesund.

## Gut fürs Klima, günstig und gesund

Wenn 50 % aller Pkw-Fahrten unter 5 km mit dem Fahrrad zurückgelegt würden, dann würden jährlich bundesweit über 4,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Die steigenden Spritpreise und der Klimawandel sind weitere Gründe, auf das Fahrrad umzusatteln. In der Regel wird die Kombination aus Fahrrad und ÖV (u.a. dank der unmittelbaren Verfügbarkeit des Fahrrads an der Station) auch zeitlich konkurrenzfähig sein. Vieles spricht also für eine konsequente Förderung von B+R.

### 1.3 Welche Grundvoraussetzungen müssen für ein erfolgreiches B+R erfüllt werden?

Die Entwicklung, Umsetzung und dauerhafte Pflege attraktiver Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad und ÖV erfordert vielfältiges Engagement. Nur eine attraktive B+R-Anlage wird auch potenzielle Nutzer überzeugen und somit die Nachfrage im Umweltverbund steigern. Welche Grundvoraussetzungen erfüllt sein sollten, damit eine B+R-Anlage solche Effekte erzielt, wird im Folgenden dargestellt.

### Ausreichende Anzahl an Fahrradständern

Ein wesentlicher Faktor für ein attraktives B+R-Angebot ist die Vorhaltung von ausreichenden Kapazitäten an Abstellplätzen. Neben den feststellbaren Nachfragewerten gilt es zusätzliche Potenziale zu gewinnen. Die Erfahrung zeigt: Attraktive B+R-Anlagen werden von bisherigen Nutzern und Neukunden gut angenommen und sind häufig schon nach kurzer Zeit überfüllt. Es ist also wichtig, entsprechende Kapazitätsreserven vorzuhalten. Auf diese Weise wird B+R auch vermehrt für den Gelegenheitsverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeit attraktiv. Die Bedarfsabschätzungen in der Region München werden vom MW durchgeführt (siehe Kapitel 3.2).

Leider wird die Vorhaltung von Kapazitätsreserven oft dadurch erschwert, dass alte Fahrräder in den Anlagen einfach stehen gelassen und „aufgegeben“ werden. Wenn nicht mit den richtigen Maßnahmen gegengesteuert wird (siehe Kapitel 2.3), können bis zu 20 % der Anlage von sogenannten „Schrotträdern“ blockiert werden.



### B+R am rechten Platz

Es ist festzustellen, dass auch die attraktivsten Fahrradabstellanlagen kaum oder nicht angenommen werden, wenn sie nur mit Umwegen und unter Zeitverlust genutzt werden können. Aus diesem Grund ist vor allem die Wahl der richtigen Standorte für die Abstellanlagen, sowohl in der Anbindung an das Radwegenetz als auch in der Zuwegung zum Bahnsteig entscheidend für die Attraktivität und Akzeptanz des vorhandenen Angebots (siehe Kapitel 2.1).

Ist eine Gemeinde oder ihre Umgebung touristisch attraktiv, so ist es sinnvoll, die vorhandenen Radwanderwege und sonstigen Ausflugsziele in das Erschließungskonzept einzubinden. Das erleichtert die Orientierung, erhöht die Verkehrssicherheit und macht die Kombination aus Bahn und Rad attraktiv für die nächste Fahrradtour in der Region.

### Komfortable Fahrradständer mit Wetter- und Diebstahlschutz

Grundsätzlich sind rahmenanschließbare Fahrradständer zu errichten (siehe Kapitel 2.2). Dies dient vor allem dem Diebstahlschutz und ist Voraussetzung für die finanzielle Förderung durch die Regierung von Oberbayern (siehe Kapitel 3.4). Zur Schaffung von ausreichenden Abständen für eine komfortable Abstellung bietet sich die Ausführung als Hoch-/Tief-Steller oder als Bügel an. Fahrradanhänger und Sonderformen erfordern hier besondere Berücksichtigung (vgl. Kapitel 2.2). Zweiter entscheidender Punkt sind Überdachungen als Wetterschutz. Überdachungen sind unbedingt als Standard vorzusehen. Darüber hinaus sind gut einsehbare und mit ausreichender Beleuchtung versehene Abstellplätze ein wichtiges Komfortmerkmal.

### Neues Angebot bekannt machen

Neben den angeführten Qualitätsstandards sind für eine Aktivierung zusätzlicher Potenziale auch Marketingmaßnahmen von hoher Bedeutung (siehe Kapitel 2.4). Häufig wird ein intensives Marketing als der Schlüsselfaktor der Radverkehrspolitik gesehen, da sachliche Information und Imagekampagnen noch bestehende Vorurteile gegen das Radfahren auflösen können.

### Hilfe bei Platzmangel

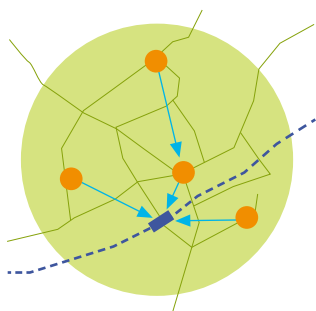
Der Standort der Abstellanlage ist für den Radverkehr wichtiger als für den Pkw-Verkehr, da sich Radfahrer zur Not einen „inoffiziellen“ Abstellplatz suchen. Aufgrund der positiven Flächenbilanz von B+R zu P+R ist deshalb zu prüfen, ob eventuell zugangsnah P+R-Stellplätze vorhanden sind und inwiefern diese in Stellflächen für Fahrräder umgewandelt werden können. Dabei ist auch auf eine direkte und sichere Anbindung an das örtliche Radwegenetz zu achten.

# 2\_ Bau und Unterhalt: Dauerhaft attraktive B+R-Anlagen

## Arbeitsschritte

Die Sicherstellung einer attraktiven Zuwegung der B+R-Anlage beinhaltet die folgenden Arbeitsschritte:

- Analyse der Aufkommensschwerpunkte (Siedlungszentren, Schulstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.) und des bisherigen Radwegenetzes
- Erstellung eines Wunschliniennetzes: Die Erstellung von Wunschliniennetzen ist eine gängige Methode, bei der sämtliche Quellen und Ziele zunächst ohne Rücksicht auf die vorhandenen Wegestrukturen per Luftlinie miteinander verbunden werden.
- Entwicklung eines durchgängigen Radwegenetzes



## Erstellung von Wunschlinien

Für das Wegenetz sollten mindestens folgende Anforderungen erfüllt werden:

- Wahl der Radrouten je nach Radverkehrsaufkommen, Kfz-Dichte, Fußgängeraufkommen und Kfz-Geschwindigkeiten
- komfortable Wegbreiten
- ebener Fahrbahnbelag und Winterdienst
- ausreichende Beleuchtung der Wege

## 2.1 Welche Standorte sind für B+R-Anlagen geeignet und wie werden sie in das Wegenetz eingebunden?

### Optimaler Standort für die B+R-Anlage

Fahrradstellplätze sind dort anzulegen, wo der Umsteigeweg zur Bahn am kürzesten ist. Dies ist im Allgemeinen in unmittelbarer Bahnsteignähe der Fall. Diese zugangsnahen Anordnungen dienen der Steigerung der Attraktivität und reduzieren in der Regel das wilde Abstellen der Räder auf dem Bahnhofsgelände. Attraktiv ist eine Abstellanlage, wenn den Kunden die Nutzung der Fahrradständer „nahegelegt“ wird. Dazu sollte die Anlage in der direkten Wegebeziehung zum Fahrradnetz liegen, sodass sie ohne Umwege erreicht werden kann.

### Öffentlichkeit schützt vor Vandalismus

Bei der Standortwahl sollte außerdem der Aspekt der sozialen Kontrolle berücksichtigt werden. Zum Schutz vor Diebstahl und mutwilliger Zerstörung müssen die Standorte stets gut ausgeleuchtet, übersichtlich gestaltet und einsehbar sein. Optimal ist ein Standort im Sichtfeld weiterer öffentlicher Nutzungen, z.B. eines Kiosks, eines Bahnschalters oder einer belebten Straßen-/Platzanlage. Im Einzelfall kann auch eine gesicherte, abschließbare oder personell besetzte Anlage, ggf. mit weiteren Serviceangeboten sinnvoll sein (vgl. Fahrradstation, Kapitel 2.2).

### Funktionale Zuwegung sichern

Um B+R zu fördern, ist eine klar verständliche und attraktive Zuwegung zur Anlage aus den umliegenden Siedlungsbereichen notwendig. Ein Erschließungskonzept sollte zum einen möglichst direkte Wegeverbindungen von den Hauptquellen zum Bahnhof schaffen und zum anderen eine angemessene Gestaltung und Dimensionierung der Wege aufweisen. Ersteres bedeutet eine funktionale Anbindung aller Siedlungsschwerpunkte und wichtiger Ziele an den Bahnhof. In einem weiteren Schritt sind dann die tatsächlichen Wegenetze zu berücksichtigen.



### Wegweisende Beschilderung

Die B+R-Anlage bzw. der Bahnhof sollte gut sichtbar und klar beschildert werden. Die Gestaltung der Wegweisung sollte sich nach dem bundeseinheitlichen Standard richten (in Bayern: grüne Schrift auf weißem Untergrund).

Dieser Aspekt der Wegweisung wirkt außerdem als fruchtbare Marketingmaßnahme (siehe Kapitel 2.4) und kann neues B+R-Potenzial erschließen.

### Quellen und weiterführende Literatur:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 1995, Köln 1995 (derzeit in Überarbeitung)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998
- Wegweisende Beschilderung an Radwegen in Bayern [www.innenministerium.bayern.de](http://www.innenministerium.bayern.de)



## 2.2 Welche Anforderungen werden an die Gestaltung und Ausstattung der Abstellanlagen gestellt?

### Grundanforderungen an attraktive B+R-Anlagen

Fahrradabstellplätze sollten generell

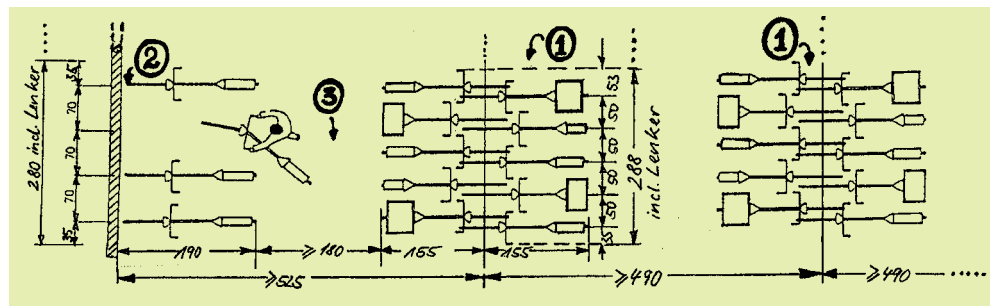
- in ausreichendem Abstand voneinander aufgestellt werden, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten,
- den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten,
- als Mindeststandard das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen,

Platzersparnis ohne Unterschreitung der seitlichen Mindestabstände. Architektur und Gestaltung müssen die Einbettung in das lokale Umfeld und das jeweilige Betriebsmodell (beaufsichtigt, bewacht, begrenzter Zugang, automatisierte technische Einrichtungen) angemessen berücksichtigen (siehe unten „Fahrradboxen, Parkhäuser und -stationen“).

Bei Standorten mit hohem Platzmangel ist die Einrichtung von sogenannten Doppelstocksystemen zu empfehlen, bei denen Fahrräder auch in der zweiten Ebene abgestellt werden können. Einige Kunden empfinden zwar zunächst das Parken in der oberen Ebene als kompliziert; dennoch kann diese Art der Abstellung empfohlen werden, wenn

#### Planbeispiele für die Anordnung von Fahrradparkern

1. Hoch-/Tief-Aufstellung im Wechsel, zweiseitig, Fahrradabstand 50 cm
2. Nur Tiefstellung, einseitig, Fahrradabstand 70 cm
3. Verkehrsraum/Rangierfläche ab 180 cm. Bei Schrägstellung der Fahrräder (z.B. 45°) kommt man mit weniger Einstelltiefe und Verkehrsraum aus.



- über eine Überdachung verfügen,
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen, Anhängern und Lenkerformen aufnehmen können. Dazu zählen Räder mit Körben, Kindersitzen, Fahrradanhängern und Packtaschen sowie Kinderräder.
- das Fahrrad nicht beschädigen und Passanten nicht behindern.

ein hoher Parkdruck besteht (für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an die P+R Park & Ride GmbH siehe Kapitel 3.5).

Je nach Anordnung (z.B. Senkrecht- oder Schrägparken) werden pro Fahrrad in der Regel 1,0-1,5 m<sup>2</sup> ohne Fahrgasse benötigt. Der seitliche Abstand der geparkten Fahrräder sollte mindestens 50 cm betragen (bei Hoch-/Tief-Aufstellung). Je enger Fahrradstellplätze angelegt werden, umso niedriger liegt die Ausnutzungsquote. Bei zu großen Abständen besteht die Gefahr, dass Räder dazwischen gestellt werden. Abstellanlagen mit beidseitiger Einstellung ermöglichen eine

Aufgrund der zunehmenden Differenzierung der Fahrradtypen sollte der Anlagenbetreiber ein gewisses Spektrum an Abstelltypen anbieten. Standardtypen sollten näher, Sondertypen ferner vom Zugang errichtet werden, da sie sonst von anderen Rädern zu schnell zugeparkt werden. Anlehnbügel sind besonders für ungewöhnliche Rahmentypen oder Tandems geeignet. Sie bieten Durchgangsmöglichkeiten, wenn keine Fahrräder abgestellt sind. An Pfosten mit Ösen können Anhänger oder Liegeräder angeschlossen werden. Die entsprechenden Anlagen sind ggf. durch Hinweise auf die Benutzungsordnung oder besondere Abgrenzungen von Fehlbelegungen durch Motorräder und Kraftfahrzeuge freizuhalten.





Fahrradstellplätze müssen gestalterisch auch zum Umfeld passen. In städtebaulich sensiblen Situationen sollten die Gestaltung der Anlagen sowie die verwendeten Materialien dem Umfeld angepasst werden.

### Fahrradboxen, -parkhäuser und -stationen

Neben überdachten Fahrradabstellanlagen gibt es noch weitere Angebote, die je nach Nachfrage und örtlichen Gegebenheiten eingesetzt werden können.

Einerseits besteht die Möglichkeit, Fahrradboxen aufzustellen. Fahrradboxen bieten unter den Anlagen ohne Zugangskontrolle einen größeren Schutz als die einfachen Fahrradständer. Ein gewisses Kontingent könnte vor allem bei größeren Anlagen zur Verfügung gestellt werden. Es sei hier jedoch darauf hingewiesen, dass auch Fahrradboxen aufgebrochen werden können und daher teilweise recht wartungs- und reinigungsintensiv sind. Weitere Probleme sind, dass Boxen manchmal zweckfremd dauerbelegt werden und es häufig nur schwer erkennbar ist, ob Boxen frei oder belegt sind. Je nach örtlichen Gegebenheiten bieten sich unterschiedliche Schließverfahren an. Den größten Erfolg versprechen Fahrradboxen, die mit Schließsystemen ähnlich den Schließfächern ausgestattet sind, d.h., die für jeden sofort verfügbar sind.

Des Weiteren gibt es halbautomatische Fahrradparkhäuser bzw. Parkhäuser ohne personelle Bewachung, aber mit einem Transponderbereich. Hier können B+R-Nutzer mit einem zuvor erworbenen Schlüssel den verschlossenen Bereich eines Fahrradparkhauses nutzen. Um eine Überlastung zu vermeiden, ist nur eine begrenzte Anzahl solcher Transponder verfügbar. Ein gutes Beispiel einer solchen Anlage ist das Fahrradparkhaus am U-Bahnhof Kieferngarten in München. Weitere Informationen hierzu bei der P+R Park & Ride GmbH, siehe Kapitel 3.5.

An Bahnhöfen mit besonders starkem Radverkehrsaufkommen sollte die Einrichtung einer

Fahrradstation geprüft werden. Die Errichtung von Fahrradstationen ist die sicherste Methode, um Diebstahl und Vandalismus entgegenzuwirken und zusätzliche Serviceangebote zu entwickeln. Es handelt sich dabei um bewachte Fahrradparkhäuser, in denen die Fahrräder für ein geringes Entgelt sicher und wetterfest abgestellt werden können. In der Regel sollten zusätzliche Serviceangebote wie z.B. eine Fahrradwerkstatt oder ein Fahrradverleih integriert werden (siehe Kapitel 2.4). Fahrradstationen werden von privaten Betreibern, ggf. auch im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen oder sozialen Projekten betrieben. Erfahrungen aus Holland zeigen, dass sich Fahrradstationen allein durch das Abstellgeschäft erst ab 1.000 bis 2.000 Stellplätzen und guter Auslastung selbst tragen. Mit entsprechendem Serviceangebot können Fahrradstationen evtl. schon ab einer Nachfrage von ca. 300 bis 500 Stellplätzen pro Tag betrieben werden. Eine genaue Überprüfung von Stellplatzbedarf und -potenzial ist unbedingt erforderlich. Bei diesen Projekten sollte insbesondere auf eine langfristige Finanzierung des Betriebs geachtet werden.

### Hochwertige Ausstattung

Da Fahrräder an Stationen des ÖPNV in der Regel mindestens über mehrere Stunden abgestellt sind, sollte ein Witterungsschutz angeboten werden. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht nur die Fahrräder, sondern auch Nebenflächen zum Be- und Entladen oder zum An- und Ablegen von Regenkleidung einbezogen werden.

### Vermeidung von Missständen

Kontraproduktiv gestalten sich die oftmals zur Bahnsteigsicherung vorhandenen Geländer, die geradezu zur zweckfremden Abstellung einladen, weil sie zum Anketten der Räder genutzt werden können. Derartiges Abstellen gefährdet die Sicherheit für die anderen Fahrgäste und führt oftmals zu Beeinträchtigungen der barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnsteige. Aus diesem Grunde sollte die Gestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes möglichst keine Gelegenheiten zum Anketten der Fahrräder bieten (z.B. durch die Anordnung von Bepflanzungen vor Zäunen und Gittern).

### Quellen und weiterführende Literatur:

- ADFC Bundesverband und SRL (Hrsg.): FAF 6: Fahrradparken – Vom Fahrradständer zum Abstellsystem, Bremen 2006 [www.adfc.de](http://www.adfc.de)
- Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS): ... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren. Krefeld 2003 [www.fahrradfreundlich.nrw.de/visit/fahrradparken](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/visit/fahrradparken)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.): Hinweise zum Fahrradparken – Ausgabe 1995. Köln 1995
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: 100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen – Bilanz, Chancen, Perspektiven. Düsseldorf 2001 [www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/nordrhein-westfalen/DF9152.pdf](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/nordrhein-westfalen/DF9152.pdf)



Die hier dargestellte Handlungsempfehlung zur Schrottradbeseitigung ist mit der Polizei abgestimmt und wird so von der P+R Park & Ride GmbH, München, bei der Betreuung ihrer B+R-Anlagen seit vielen Jahren angewendet. Auch das Baureferat der Landeshauptstadt München verfährt auf diese Weise mit der Entfernung fälschlich abgestellt und nicht fahrtüchtiger Räder im öffentlichen Straßenraum.

Zum rechtlichen Hintergrund siehe Anhang.

### 2.3 Wie können „Schrotträder“ aus B+R-Anlagen entfernt werden?

Eine Bestandsaufnahme der „Schrottradsituation“ an einer Auswahl von Stationen in der Region München hat ergeben, dass 35 % aller abgestellten Räder über Nacht in den Abstellanlagen stehen. Von diesen „Nachtstellrädern“ werden 20 % bis 10 Uhr am nächsten Morgen benutzt (R+B-Nutzung). Der Rest der über Nacht abgestellten Räder wird nur unregelmäßig bzw. gar nicht genutzt. Erklärungen für eine unregelmäßige Nutzung sind Schön-Wetter-Radfahrer oder ggf. Teilzeitbeschäftigten. Insgesamt werden derzeit etwa 15 % der Gesamtkapazitäten der Anlagen durch fahrtaugliche Schrotträder belegt. Eine regelmäßige Beseitigung von „Schrottfahrrädern“ dient der Attraktivierung von Abstellanlagen. Damit wird sichergestellt, dass die zur Verfügung gestellten Kapazitäten der Anlage sinnvoll genutzt werden und vor allem den Nutzern das Gefühl vermittelt wird, dass das Abstellen von Fahrrädern in dieser Anlage gut und sicher möglich ist.

#### Definition Schrottrrad

Wann ist ein abgestelltes Fahrrad ein Schrottrrad? Diese Frage sollte auf jeden Fall zunächst beantwortet werden, um einer versehentlich fälschlichen Entfernung vorzubeugen. Als Indiz kann die Fahrtauglichkeit eines Fahrrades herangezogen werden. Die Frage ist aber, wann ein Fahrrad als fahrtauglich anzusehen ist. Hier ist Vorsicht vor zu schnellen Bewertungen geboten, denn viele Radfahrer fahren aus Angst vor Diebstahl oder Vandalismus bewusst mit wenig ansehnlichen Fahrrädern zum Bahnhof oder nehmen ihre hochwertigen Sättel lieber mit, als sie unbeaufsichtigt zu lassen. Außerdem können Vorderräder mit Schnellspannern schnell entwendet werden. Als Mindestvoraussetzung sollten daher folgende Kriterien gleichzeitig erfüllt sein:

- Fehlen der Luft in beiden Reifen und
  - eine bis zur Unbenutzbarkeit verrostete Kette.
- Zusätzliches Indiz kann neben dem äußeren Erscheinungsbild auch die Abstelldauer sein. Diese lässt sich mit geringem Aufwand durch Markierung der Fahrräder ermitteln.

Beispiel einer Gemeindemitteilung in einem örtlichen Anzeigenblatt  
28. November 2006

## Fahrradunterstände überlastet

**Puchheim** - Die Fahrradunterstände am Puchheimer S-Bahnhof sind nicht zuletzt wegen vieler dort abgestellter, aber nicht mehr benutzter Fahrräder überlastet. Der Bauhof der Gemeinde Puchheim wird deshalb im Dezember diese Fahrradunterstände „entrümpeln“. Offensichtliche Schrotträder, die nicht bis zum 15. Dezember entfernt werden, wird der Bauhof entsorgen. Nicht mehr nutzbare, aber möglicherweise noch reparable Fahrräder, die bis 15. Dezember nicht entfernt werden, werden in den Bauhof gebracht und dort als Fundsache sechs Monate aufbewahrt. Untergestellte Fahrräder müssen bis 15. Dezember entfernt werden.

### Handlungsempfehlung zur „Schrottradbeseitigung“

- Empfohlen wird je nach Bedarf eine zumindest jährliche Entfernung von Schrottfahrrädern.
- Die Säuberungsaktion darf nicht in den Semesterferien der Universität (März bis April und August bis Oktober) oder während der Schulferien stattfinden.
- Unabdingbar ist die regelmäßige (monatliche) Sichtkontrolle der B+R-Anlage.
- Zunächst wird die Maßnahme frühzeitig ortsüblich, auf jeden Fall an der Anlage und evtl. auch in der Lokalzeitung oder im Internet bekannt gegeben; eine zweiwöchige Vorlaufzeit ist ausreichend.
- Die Entfernung der Schrotträder sollte im Beisein der Polizei stattfinden, um eine rechtliche Absicherung zu schaffen. Zumindest sollte die zuständige Polizeiinspektion informiert sein.
- Besonders wichtig ist die genaue Dokumentation der entfernten Räder vor Ort. Dabei werden, soweit noch ermittelbar, der Markenname, die Art (Damen- oder Herrenrad), die Größe, die Farbe und die Fahrgestellnummer notiert sowie eine Fotografie des Fahrrads angefertigt. Auf diese Weise sind die Fahrräder eindeutig identifizierbar und es besteht eine Absicherung gegen mögliche Schadensersatzansprüche. Die Dokumentationsunterlagen werden der örtlichen Polizeiinspektion übergeben.
- Die entfernten Fahrräder werden vor der Verwertung, insbesondere vor ihrer Entsorgung, über einen gewissen Zeitraum eingelagert. Wichtig: Räder, die lediglich lange Zeit ungenutzt abgestellt werden, dazu aber fahrtüchtig sind, dürfen zwar entfernt, aber nicht entsorgt/versteigert werden. Aus diesem Grunde wird empfohlen, nur augenscheinlich nicht fahrtaugliche Räder zu entfernen (wichtigstes Merkmal: verrostete Kette, siehe oben).
- Die Fahrräder müssen mindestens 2 Monate gelagert werden. Eine längere Lagerdauer ist anzustreben: Je länger die Fahrräder nicht herausverlangt werden, desto eher ist davon auszugehen, dass der Eigentümer sein Eigentum am Fahrrad aufgeben hat.
- Nach der Beseitigung der Räder muss eine Information vor Ort aufgestellt werden, dass am (Datum) Schrotträder beseitigt worden sind und für die Dauer von (Zeitraum) eingelagert werden; eine Kontaktperson und Adressdaten sind anzugeben.
- Noch gebrauchsfähige Fahrradteile können nach Ablauf der Einlagerungsfrist Einrichtungen übergeben werden, welche diese einer Weiterverwendung zuführen.





## 2.4 Welche Marketingmaßnahmen und Serviceangebote sind sinnvoll?

### Sachliches und emotionales Marketing

Marketing ist ein elementarer Bestandteil der Radverkehrspolitik. Der wichtigste Baustein dabei ist die grundlegende Information der Bevölkerung über das bestehende Angebot. Voraussetzung ist, dass der politische Wille zur Radverkehrsförderung und attraktive Angebote tatsächlich vorhanden und erkennbar sind. Das bedeutet, das Angebot soll hochwertig, attraktiv und umfassend sein, sodass Radfahrer sich als Verkehrsteilnehmer willkommen fühlen.

### Marketing setzt sich aus zwei Komponenten zusammen:

- Die rationale Komponente bedeutet eine sachliche Information über Infrastruktur, Serviceangebote etc.
- Die emotionale Komponente bezieht sich auf die Einstellungen zum Rad und die subjektive Wahrnehmung.

Beide Komponenten müssen positiv entwickelt werden. Hierzu geben das Pkw-Marketing und auch gutes ÖV-Marketing hilfreiche Anhaltspunkte. Wichtig ist, dass im Vorhinein überlegt wird, welche Zielgruppen angesprochen werden sollen, um so die bestmögliche Marketingstrategie entwickeln zu können.

Das Angebot soll Lust aufs Radfahren machen, deshalb soll Öffentlichkeitsarbeit bunt und fröhlich sein, mit humor- und phantasievollen Werbeslogans arbeiten sowie zielgruppenspezifische Identifikationsmöglichkeiten bieten. Die negativen Aspekte des Radfahrens wie schlechte Witterung und die Unfallgefahr müssen bewusst thematisiert werden und dürfen nicht übergangen oder beschönigt werden.



### Weiterführende Literatur

- Das city bike in Kopenhagen: [www.bycyklen.dk](http://www.bycyklen.dk)
- Das Vélo'v in Lyon: [www.velov.grandlyon.com](http://www.velov.grandlyon.com)
- Das S-Bike in Bern: [www.sbahnbern.ch/s-bike.html](http://www.sbahnbern.ch/s-bike.html)
- Das Velib in Paris: [www.velib.paris.fr](http://www.velib.paris.fr)
- Citybikes Wien: [www.citybikewien.at](http://www.citybikewien.at)

### Mögliche Maßnahmen, Medien:

- Plakate/Aushänge am Bahnhof
- Werbeanzeigen in lokalen Medien
- Presseberichte über die (neue) B+R-Anlage
- Info-Broschüre Rad/B+R für die Einwohner, die im Umkreis von bis zu 5 km um die B+R-Anlage wohnen
- Ausgabe von Kartenmaterial mit eingetragenen Radrouten zum Bahnhof
- für eine umfassendere Radkampagne: ansprechende Fotodokumentation „vorher – nachher“
- handliche Übersichtskarte mit allen Abstellmöglichkeiten der Stadt/Gemeinde

### Mögliche Maßnahmen, Aktionen:

- Verteilung von „Give-aways“, z.B. Radaccessoires, Radkarten, Radfahrkarten Bahn
- „Radl-Rallye“: Schnitzeljagd mit dem Rad für Kinder/Jugendliche/Familien auf attraktiven Strecken
- allgemeine Rad-Image-Kampagne: ansprechend gestaltete Schilder/Tafeln anbringen mit originellen Slogans zum Radfahren (in Schaufenstern, an Laternen etc.)
- Bahnhofsfeste mit Schwerpunkt Rad, z.B. mit lokalen Prominenten als Identifikationsfiguren
- Architektur- oder Kunstwettbewerb zur Gestaltung der Anlagen, z.B. mit lokalen Motiven

### Umfassende und innovative Serviceangebote

Serviceangebote zum Radverkehr im Umfeld einer B+R-Anlage können diese attraktiver machen. So besteht die Möglichkeit, Informationsstände aufzustellen. Diese können mit Karten der nächsten Fahrradwerkstätten oder sämtlicher B+R-Stationen im MVV-Raum bestückt werden oder es kann eine Karte mit Fahrradrouten ausgehängt werden.

Ein Fahrradverleih an Haltestellen des ÖPNV kann das vorhandene B+R-Angebot ergänzen und attraktiver gestalten. Vor allem in touristisch interessanten Gemeinden und Regionen bietet sich diese Maßnahme an. Wenn eine Fahrradstation vorhanden ist, kann der Fahrradverleih an diese angegliedert werden.

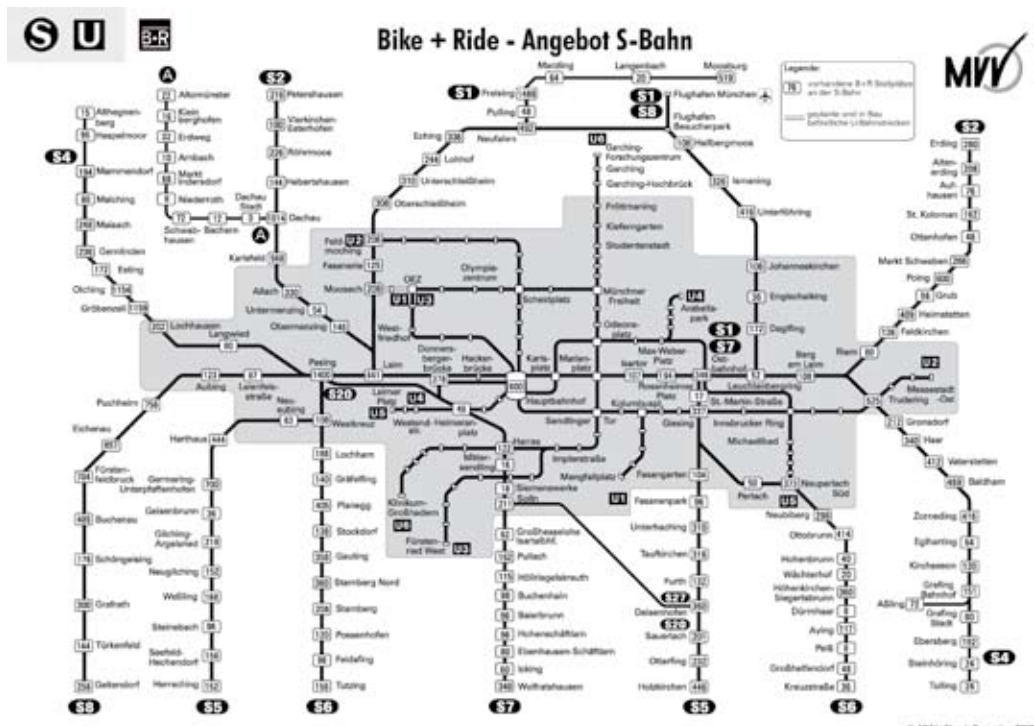
Aber auch Public Bikes wie die im Stadtgebiet München bereits verfügbaren DB-Fahrräder (Call a Bike), die kostenlosen City Bikes in Kopenhagen und Wien oder das Vélo'v in Lyon bzw. das Velib in Paris können die Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr stärken. Aktuell bieten das ÖV-Fiets in den Niederlanden und das S-Bike in Bern attraktive Angebote.

Allgemein sei hier darauf hingewiesen, dass stationäre Systeme, bei denen Fahrräder an einem Standort verliehen und an diesen wieder vom Kunden zurückgebracht werden müssen, insgesamt günstiger sind und sich einfacher umsetzen lassen als nichtstationäre Leihsysteme, bei denen die Fahrräder irgendwo innerhalb eines Gebietes abgestellt werden können und vom Verleiher wieder eingesammelt werden müssen.



Titelseite des Flyers B+R der P+R Park & Ride GmbH

Übersichtskarte aller Abstellmöglichkeiten an S-Bahnhöfen



# 3\_Planung: Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Entwicklung

## 3.1 Welche Planungsschritte sind zu berücksichtigen?

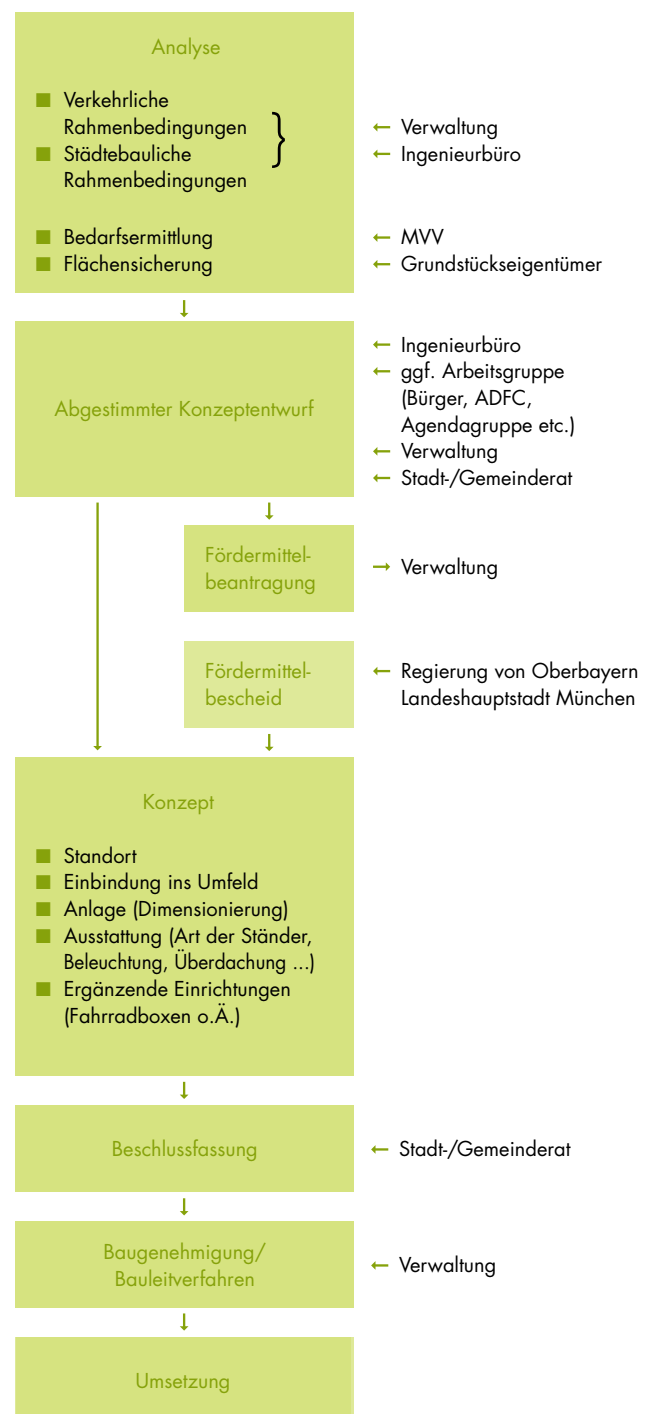
### Schritt für Schritt zu attraktivem B+R

Sind der Planungsprozess und die in jedem Schritt beteiligten Personen bzw. Dienststellen im Vorhinein bekannt, so lassen sich mögliche Koordinationsprobleme bereits von Anfang an umgehen und der gesamte Prozess bleibt übersichtlich. Die Abbildung rechts skizziert diesen Planungsprozess und ordnet den jeweiligen Prozessschritten die beteiligten Akteure zu. Auch die Fördermittelbeantragung ist in diesen Ablauf eingebettet. Für Adressen und Kontaktdaten zu einzelnen Akteuren lesen Sie bitte Kapitel 3.5.

Der erste Planungsschritt besteht in der Analyse der Problemsituation und beinhaltet das Sammeln von Informationen/Daten zu den verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen, die Bedarfsermittlung sowie die Flächensicherung. Aus diesen Informationen wird ein Konzeptentwurf gefertigt, mit dem die Gemeinde an die Zuwendungsgeber treten kann, um eine Förderung zu beantragen. Parallel wird das Konzept weiter ausgearbeitet. Inhalt des Konzepts sind Überlegungen zum genauen Standort der Anlage, der Einbindung in das Umfeld, zur Dimensionierung und Ausstattung der Anlage sowie eventuell zur Notwendigkeit weiterer ergänzender Einrichtungen wie Fahrradboxen etc. Hilfreich ist eine Erarbeitung/Abstimmung des Konzeptes mit einer Arbeitsgruppe, deren Teilnehmer aus Bürgerinitiativen, dem ADFC oder sonstigen Interessengruppen stammen. Dieser Schritt dient dazu, die Anlage den zukünftigen Nutzern schmackhaft zu machen, da diese ihre Wünsche und Anregungen in die Planung einbringen können.

Das abgeschlossene Konzept muss daraufhin vom Stadt-/Gemeinderat genehmigt werden, wodurch ein Baugenehmigungs- oder Bauleitverfahren eingeleitet werden kann.

Nach erfolgreichem Verfahren kommt es dann zur Umsetzung.



### 3.2 Wie wird der Bedarf für B+R-Anlagen abgeschätzt?

#### Kommunen, Regierung und MVV kooperieren bei der Bedarfsabschätzung

Die Förderung der B+R-Anlagen geschieht auf Grundlage von mittelfristigen Bedarfsermittlungen. Die Bedarfsermittlung für B+R-Anlagen wird im Verbundraum durch die MVV GmbH anhand der aktuellen Datenbasis und unter Betrachtung der aktuellen Nachfrage als Regietätigkeit durchgeführt. Die Gemeinden als Maßnahmeträger können aufgrund dieser Bedarfsermittlung Unterstützung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) beim Zuwendungsgeber beantragen (siehe Kapitel 3.4). Grundvoraussetzung dafür ist die Bereitschaft der Kommunen, als Maßnahmeträger die Errichtung und Umsetzung der B+R-Anlagen zu übernehmen.

Im Regelfall wendet sich die Gemeinde zunächst mit der Frage der Fördermöglichkeiten an die Regierung von Oberbayern. Anschließend tritt die Gemeinde an den MVV heran und gibt die Erstellung einer Bedarfsermittlung in Auftrag. Diese kann auch durch die Regierung von Oberbayern initiiert werden. Umgekehrt ist es aber ebenfalls Praxis, dass die Gemeinde durch den MVV angesprochen wird (z.B. bei Kundenanregungen und Beschwerden oder aufgrund festgestellter Überlastungen), um die Situation am Bahnhof zu verbessern.

Die Bedarfsabschätzung bildet anschließend die Grundlage für eine konkrete Umsetzungsplanung der B+R-Anlage z.B. durch ein Ingenieurbüro im Auftrag der Gemeinde.

#### Vorgehen des MVV zur Bedarfsabschätzung

Die Abschätzung des mittelfristigen Bedarfs geschieht anhand der feststellbaren Nachfrage an den Haltepunkten. Es werden über einen Tag hinweg die abgestellten Fahrräder an der betroffenen Haltestelle mehrmals (z.B. jede Stunde) gezählt. Dabei werden die verkehrsgerecht abgestellten Fahrräder genauso aufgenommen wie die verkehrswidrig abgestellten. Die Zahl der Fahrräder zur Spitzenstunde ergibt die aktuelle Nachfrage. Regelmäßige Erhebungen über einen längeren Zeitraum (z.B. alle drei Monate) lassen Rückschlüsse auf die Nachfrageentwicklung und Nachfrageschwankungen (z.B. bei unterschiedlicher Witterung) zu. Aus diesen Informationen wird der mittelfristige Bedarf für einen Zeithorizont von ca. fünf Jahren abgeleitet.

Mögliche Zunahmen können auch aufgrund der prognostizierbaren Fahrgastentwicklungen ermittelt werden. Dabei wird der Anteil der Fahrradnutzer auf das Gesamtfahrgastaufkommen hochgerechnet. Die Prognosedaten liegen für einen Zeitraum von ca. fünf bis zehn Jahren vor, die B+R-Nachfrage-Entwicklungen sind jedoch längstens auf ca. fünf Jahre vorhersehbar.

Bei dieser Methode müssen zur Festlegung der Stellplatzzahl jedoch auch die äußeren Einflussfaktoren wie z.B. die Wetterlage oder Ferienzeiten berücksichtigt werden. Der höchste Bedarf tritt in den Sommermonaten bei sonniger Wetterlage außerhalb der Ferienzeiten auf. Zur Vorhaltung zusätzlicher freier Kapazitäten für solche Belastungsspitzen und damit zur Attraktivierung der gesamten Anlage sowie als „Puffer“ für einen absehbar weiter steigenden Bedarf sind zusätzliche Stellplätze sinnvoll. Die Größendimensionierung erfolgt dabei nach anlagenspezifischer Einzelfallbetrachtung.



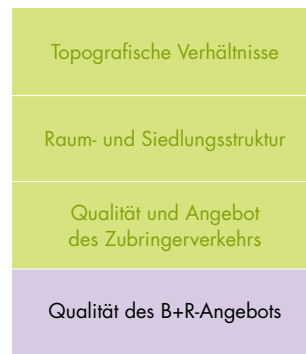


### B+R-Potenzial

Neben den bereits vorhandenen B+R-Nutzern und den zukünftigen, anhand der Struktur- und Angebotsentwicklung prognostizierten B+R-Kunden gibt es darüber hinaus weitere zusätzliche potenzielle B+R-Nutzer, die aus unterschiedlichen Gründen bisher das Fahrrad und damit die Abstellanlagen an den Bahnhöfen noch nicht nutzen.

Diese potenziellen Neukunden reagieren meistens deutlich stärker auf Komfortmerkmale einer Anlage und die optimale Anbindung der Verknüpfungspunkte. Auch die Themen Diebstahl, Vandalismus und Weitereinflüsse sind von erheblicher Bedeutung. Eine exakte Berechnung des B+R-Potenzials ist mit vertretbarem Aufwand faktisch kaum möglich und es gibt bislang kein zuverlässiges Berechnungsverfahren (Möglichkeit zur Berechnung über fahrradläufige Einzugsgebiete der Haltestellen und einer Bestimmung von deren jeweiligen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen). Die verfügbaren Verfahren bieten jedoch durchaus die Möglichkeit zur Einschätzung einer Bandbreite möglicher B+R-Nachfrage in der Zukunft. In jedem Fall sollte eine regelmäßige Überprüfung der Anlage vorgenommen werden, um auf zusätzlichen Bedarf rasch reagieren zu können.

### Hauptinflussfaktoren für B+R-Potenziale



Möglichkeit der Einflussnahme



### Immobilien-gesellschaften

Im Einzelnen ist ggf. zu differenzieren zwischen

- dem Bundes-eisenbahnvermögen und dessen Verwaltungsgesellschaften, die bestimmte Flächen des im Rahmen der Bahnreform beim Bund verbliebenen Flächenbestands betreuen (eher weniger renditeorientiert),
- der Vivico Real Estate GmbH, welche als ehemals bundeseigene Immobilien-gesellschaft eher größere Projektentwicklungen und Ertragsobjekte betreibt (Ende 2007 zu 100 % von der CA Immobilien Anlagen AG, einer börsennotierten Immobilieninvestmentgesellschaft aus Österreich, erworben),
- der DB Holding und DB Netz, die ihre nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen von der DB Services Immobilien GmbH treuhänderisch verwalten und ertragsorientiert vermarkten lassen,
- der DB Station&Service AG, die eigene Flächen im Bahnhofsbereich besitzt (insbesondere weiterhin betriebene Empfangsgebäude) und diese in der Regel auch eigenständig bewirtschaftet, sowie
- der aurelis Real Estate Management GmbH & Co. KG, welche ein umfangreiches Portfolio von ehemaligen Bahnflächen, insbesondere in wirtschaftlich interessanten Zentrenlagen bewirtschaftet und entwickelt; 50 % der Geschäftsanteile werden von der Hochtief Projektentwicklung GmbH gehalten.

### Weiterführende Literatur:

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH: Planungshilfe Bahnhofsentwicklung. München 2007

## 3.3 Was muss bei Flächensicherung und Genehmigungsverfahren beachtet werden?

### Flächeninanspruchnahme sichern

B+R-Anlagen haben je nach Anzahl und Gestaltung der Abstellplätze einen Flächenbedarf, der bei der Konzeption und Umsetzungsplanung frühzeitig zu berücksichtigen ist. In den seltensten Fällen sind an geeigneten Standorten Flächenpotenziale vorhanden, die sowohl eigentumsrechtlich (z.B. in kommunaler Hand) wie planungsrechtlich (z.B. mögliche Baugenehmigung nach §34 BauGB) ohne Weiteres entwickelt werden können. Um bei der Standortwahl der B+R-Anlage möglichst wenig Kompromisse machen zu müssen, gilt es geeignete Ansätze für die Flächensicherung und rechtliche Umsetzung aufzuzeigen. Die notwendigen Kontakte und Verfahren sollten von Beginn an in eine erfolgreiche Umsetzung eingebracht werden.

### Eigentumsrechtliche Fragestellungen frühzeitig klären

Im Idealfall befinden sich die für eine Errichtung oder Erweiterung notwendigen Flächen bereits im Eigentum des (späteren) Betreibers der Anlage, also in der Regel der Kommune. Wenn dies nicht der Fall ist, ist mit dem Eigentümer der Fläche (z.B. DB Station & Service AG oder ein entsprechendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen) über die Nutzung als B+R-Anlage bzw. über eine Veräußerung der relevanten Fläche zu verhandeln (vgl. Kasten). Der Betrieb einer B+R-Anlage kann stets auch ohne Erwerb des Grundstücks über eine Dienstbarkeit mit Eintragung im Grundbuch gesichert werden. Ein Ankauf der Fläche wäre dann nicht notwendig. Es empfiehlt sich jedoch, die benötigten Flächen nach Möglichkeit zu erwerben, um die Erstellung und den Betrieb der Anlagen langfristig zu sichern.

Auch die verschiedenen Immobilien-gesellschaften, welche die Bahnflächen bewirtschaften, sind hier grundsätzlich als privatwirtschaftlich agierende Unternehmen anzusehen.

### Rechtliche Planungssicherheit schaffen

Für die Genehmigung von B+R-Anlagen kommen verschiedene Verfahren in Frage. Die Bandbreite der Genehmigungsverfahren reicht von einer Genehmigung im Spartenumlauf bis zur Planfeststellung nach dem Personenbeförderungsgesetz oder Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Da eine detaillierte Darstellung der verschiedenen Verfahren in diesem Rahmen zu vielschichtig wäre, wird empfohlen, dass sich der Bauherr einer B+R-Anlage an die jeweils zuständige Behörde wendet, um die Art des Genehmigungsverfahrens abzuklären. Dies ist in der Regel das Landratsamt, bei kreisfreien Städten und großen Kreisstädten die Kommune selbst, oder die entsprechende Bezirksregierung (hier Regierung von Oberbayern). Bei einer bahnrrechtlich gewidmeten Fläche sind Erkundigungen einzuholen, ob eine eisenbahnrrechtliche Genehmigung notwendig ist, je nachdem, ob es sich um eine Bahnneben-nutzung oder bahnfremde Nutzung handelt.

### Beispiel für Grundstücksverhältnisse im Bahnhofsumfeld

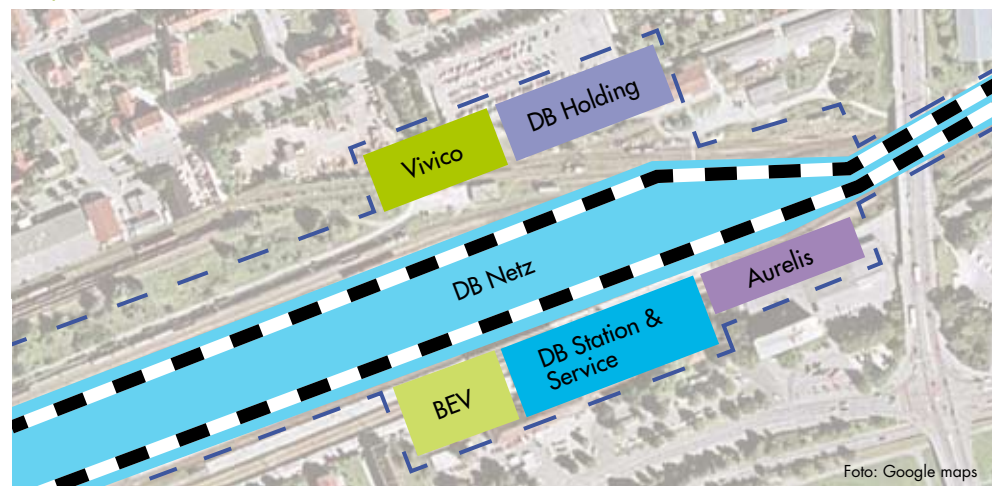


Foto: Google maps

### 3.4 Welche Kosten fallen an und welche Fördermöglichkeiten bestehen?

#### Geringe Investitionskosten – aber Betrieb und Unterhalt beachten

Für die Herstellung von B+R-Stellplätzen fallen folgende Kosten an:

- Planungskosten (10–20 % der Baukosten je nach Aufwand)
- ggf. Grunderwerbskosten
- Baukosten: Für einen überdachten Stellplatz ist mit Kosten von 500 bis 800 Euro zu rechnen. Bei kleineren oder stadtgestalterisch anspruchsvollen Anlagen können die Kosten deutlich höher liegen.
- Kosten für Unterhalt und Betrieb: Zu berücksichtigen sind Reinigung und Winterdienst der Ständer bzw. der Zuwegung sowie die regelmäßige Entfernung von fahruntauglichen Rädern (siehe „Schrotträder“, Kapitel 2.3).

#### Umfassende Investitionsförderung

Die Kommunen können für Fahrradabstellplätze an Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel Fördergelder des Freistaates Bayern in Anspruch nehmen.

Die Ausgangslage dafür liefern das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und die Richtlinie zur ÖPNV-Förderung (RZ-ÖPNV). Die Förderanträge sind bei der Regierung von Oberbayern einzureichen.

Die Förderung geschieht auf Grundlage der mittelfristigen Bedarfsermittlung, die vom MVV anhand seiner aktuellen Datenbasis und unter Betrachtung der aktuellen Nachfrage ermittelt wird (siehe Kapitel 3.2). Fördervoraussetzung ist eine günstige Umsteigemöglichkeit und die optimale Lage zum Bahnsteigzugang. Empfohlen wird stets der Bau von überdachten Fahrradständern.

Für die Förderung gilt derzeit eine Kostenobergrenze je rahmenanschließbarem Fahrradständer mit Überdachung in Höhe von 600 Euro.

Bis zu dieser Obergrenze werden seit 1.1.2007 nach BayGVFG 60 % der Kosten gefördert. Weitere 5 % können aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) als Komplementärfinanzierung bezuschusst werden.

Förderfähig sind die Investitionskosten

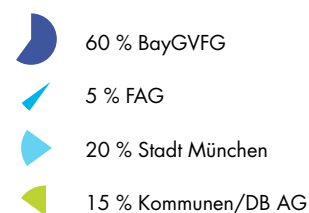
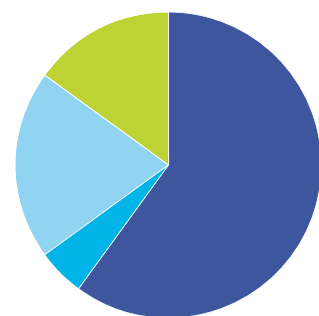
- der Zuwegung einschließlich Platzbefestigung und Entwässerung,
  - der Fahrradständer,
  - der möglichen Überdachung,
  - der möglichen Beleuchtung und
  - der Bepflanzung
- sowie die Grunderwerbskosten.

Nicht förderfähig sind die über die Kostenobergrenzen hinausgehenden Herstellungskosten, die Planungskosten sowie die Kosten für Betrieb und Unterhalt.

Zusätzlich können 20 % der förderfähigen Investitionskosten für Fahrradstellplätze an Haltestellen von in den MVV-Tarif integrierten Bahnstrecken aus Stellplatzablösemitteln der Landeshauptstadt München gefördert werden. Voraussetzung ist, dass der MVV ermittelt, dass mindestens 60 % der an der jeweiligen Haltestelle einsteigenden Fahrgäste in das Münchner Stadtgebiet fahren. Ansonsten gelten die Förderbedingungen nach BayGVFG und RZ-ÖPNV (Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaats Bayern für Nahverkehrsinvestitionen). Grunderwerbskosten werden von der Regierung von Oberbayern, jedoch nicht von der Landeshauptstadt München gefördert. Nur die nicht durch die oben dargestellten Fördermöglichkeiten abgedeckten Investitions- und Grunderwerbskosten sowie die Planungskosten sind von der jeweiligen Gemeinde oder dem Verkehrsunternehmen zu tragen.

Es wird empfohlen, mit der Regierung von Oberbayern frühzeitig ein Gespräch über die aktuellen Fördermöglichkeiten und den Umfang der Förderung zu führen (Kontaktaten siehe Kapitel 3.5).

Bestehende Fördermöglichkeiten für den Bau von B+R-Anlagen



### 3.5 Ansprechpartner und Kontaktadressen

Bei Planung und Bau von B+R-Anlagen ist eine Vielzahl von Akteuren beteiligt, die zu einem möglichst frühen Zeitpunkt einbezogen werden sollten.

#### Ansprechpartner und Adressen

Folgende Akteure sind Ansprechpartner für B+R:

- **ADFC Landesverband Bayern e.V.**  
Landwehrstraße 16  
80336 München  
Tel.: (089) 55 35 75  
Fax: (089) 55 00 24 58  
E-Mail: kontakt@adfc-bayern.de  
www.adfc-bayern.de
- **Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)**  
Boschetsrieder Str. 69  
81379 München  
Tel.: (089) 74 88 25 - 0  
Fax: (089) 74 88 25 - 50  
E-Mail: info@bayern-takt.de  
www.bayern-takt.de
- **DB Services Süd GmbH**  
(Immobilien)  
Barthstr. 12  
80339 München  
Tel.: (089) 13 08 - 17 20  
Fax: (089) 13 08 - 19 30  
E-Mail: db-services@bahn.de  
www.db-services.de
- **DB Station und Service AG,**  
Regionalbereich Süd  
Goethestraße 4  
80336 München  
Tel.: (089) 13 08 49 - 425  
Fax: (089) 13 08 49 - 423  
www.bahn.de
- **Green City e.V.**  
Goethestr. 34 Rgb.  
80336 München  
Tel.: (089) 89 06 68 - 0  
Fax: (089) 89 06 68 - 66  
E-Mail: buero@greencity.de  
www.greencity.de
- **Landeshauptstadt München,  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung,  
HA IV/10**  
(Fördermittel über Stellplatzablässe)  
Blumenstr. 31  
80331 München  
Tel.: (089) 233 - 28 831  
Fax: (089) 233 - 24 235  
E-Mail: ruediger.hautsch@muenchen.de
- **Münchner Verkehrs- und  
Tarifverbund GmbH (MVV)**  
(Bedarfsermittlung)  
Thierschstr. 2  
80538 München  
Tel.: (089) 210 33 - 242  
Fax: (089) 210 33 - 297  
E-Mail: info@mvv-muenchen.de  
www.mvv-muenchen.de
- **P+R Park & Ride GmbH**  
Garmischer Straße 19  
81373 München  
Tel.: (089) 32 46 47 - 0  
Fax: (089) 32 46 47 - 20  
E-Mail: info@parkundride.de  
www.parkundride.de
- **Planungsverband  
Äußerer Wirtschaftsraum München**  
Uhlandstr. 5  
80336 München  
Tel.: (089) 53 98 02 - 0  
Fax: (089) 53 28 389  
E-Mail: pvm@pv-muenchen.de  
www.pv-muenchen.de
- **Regierung von Oberbayern**  
(Fördermittel)  
Maximilianstr. 39  
80538 München  
Tel.: (089) 21 76 - 0  
Fax: (089) 21 76 - 29 14  
E-Mail: poststelle@reg-ob.bayern.de  
www.reg-ob.de





# Anhang

## Rechtlicher Hintergrund der Schrottridentfernungsproblematik

Bei der Entfernung von fahruntauglichen und Schrottfahrrädern befindet sich der Betreiber der Anlage in einer Konfliktsituation. Auf der einen Seite verfolgt er das Anliegen, durch die Beseitigung neue Kapazitäten zu schaffen und die Akzeptanz der Anlage zu steigern, auf der anderen Seite greift er auf diese Weise in Rechte, insbesondere in die des Fahrradeigentümers, ein.

Festzustellen ist, dass der Betreiber einer rechtlich nicht eindeutig geklärten bzw. klärungsbedürftigen Situation ausgesetzt ist. Insbesondere ist er stets mit der Frage konfrontiert, ob ein Fahrrad als fahruntaugliches Fahrrad oder gar als Schrottrident einzustufen ist bzw. ob der Eigentümer des Fahrrades mit der Beseitigung einverstanden ist.

Im Folgenden wird dargestellt, unter welchen Voraussetzungen die Fahrradentfernung rechtlich möglich erscheint (nicht abschließend):

### Aneignung einer herrenlosen Sache

■ Die Aneignung einer herrenlosen Sache, hier des Fahrrades durch den Betreiber der Anlage, führt zum Eigentumserwerb und damit zur Verfügungsberechtigung über die Sache. Das Fahrrad kann dann entfernt und entsorgt werden.

■ „Herrenlos“ ist eine Sache, wenn der Eigentümer den Besitz an ihr in der Absicht aufgibt, auf das Eigentum zu verzichten. Ein Beispiel hierfür ist die Zeitung, die im Zugabteil liegen gelassen wurde, mit dem Unterschied, dass hier das Fahrrad wohl nicht schon mit dem Willen zur Eigentumsaufgabe abgestellt wurde, sondern dass dieser Wille in den meisten Fällen erst später gebildet wird.

■ Nachdem der tatsächliche Wille des Eigentümers nicht bekannt ist, kann auf diesen vorliegend nur anhand von Indizien geschlossen werden.

■ Als Indiz kann hier der Zustand des Fahrrades, also insbesondere seine Gebrauchstauglichkeit, herangezogen werden. Die Frage ist dann aber, wann ein Fahrrad zumindest als fahruntauglich anzusehen ist (siehe Definition Schrottrident in Kapitel 2.3).

### Behandlung als Fundsache

■ Eine weitere Möglichkeit zur Erlangung der Verfügungsberechtigung ist die Behandlung des Fahrrades als Fundsache. Zu berücksichtigen ist jedoch, neben der Frage, wann eine Sache als „verloren“ anzusehen ist (nur verlorene Sachen können gefunden werden), die Tatsache, dass die endgültige Rechtssicherheit erst nach einer langen Wartezeit eintreten kann.

■ Anzuwenden sind hier wohl die Vorschriften über den Fund in einer dem Öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsanstalt (§§ 978 f. BGB), unter die auch Nebenbetriebe einer öffentlichen oder privaten Transportanstalt zu subsumieren sind. Eine B+R-Anlage erfüllt eine Zubringer- und Verbindungsfunktion zum Öffentlichen Verkehr und kann daher Verkehrsanstalt in diesem Sinne sein.

■ Nach den Vorschriften der §§ 978 f. BGB steht dem Betreiber der Verkehrsanstalt erst nach Ablauf von drei Jahren nach öffentlicher Bekanntmachung des Fundes die umfassende Verfügungsberechtigung über die Sache bzw. bei vorzeitiger Versteigerung der Erlös zu.

■ Selbst wenn man die B+R-Anlage nicht als Verkehrsanstalt ansieht, erwirbt man zwar nach Ablauf von sechs Monaten Eigentum an der verlorenen Sache (§ 973 BGB), hat aber endgültige Rechtssicherheit erst nach Ablauf von drei Jahren, in denen man noch einem Bereicherungsanspruch auf Herausgabe der Sache bzw. eines evtl. Verwertungserlöses ausgesetzt ist. Bei Entsorgung der Sache vor Ablauf dieser Frist besteht die Gefahr eines Schadensersatzanspruchs, der aber freilich aufgrund des Zustands des Fahrrads eher gering ausfallen wird.

■ Legt man die Vorschriften über den Fund einer Sache zugrunde, müsste man deutlich längere Lagerzeiten als die empfohlenen 2 Monate in Kauf nehmen. Nachdem jedoch ausschließlich fahruntaugliche und Schrottfahrräder entsorgt werden, kann wohl bereits vor Ablauf der für den Fund maßgeblichen Wartezeiten von der Eigentumsaufgabe am Fahrrad ausgegangen werden, die zu einem umfassenden Verwertungsrecht des Inhabers der B+R-Anlage führt. Die Praxis hat ergeben, dass Beschwerden äußerst selten sind.

#### **Regelung über privatrechtliche Einstellbedingungen bzw. Satzungsregelung**

■ Denkbar wären auch Regelungen in Einstellbedingungen (Allgemeine Geschäftsbedingungen, AGB) im Rahmen eines Vertragsverhältnisses zwischen dem Betreiber und dem Nutzer der Anlage, nach denen dem Nutzer bestimmte Verhaltensvorschriften über Abstelldauer und über den Zustand der abgestellten Räder auferlegt würden. Soweit die B+R-Anlage als öffentliche Einrichtung kommunalrechtlich gewidmet ist, käme eine Regelung in einer Benutzungssatzung in Frage.

■ Während die Entfernung von fahruntauglichen und Schrottfahrrädern über derartige Regelungen wohl noch möglich erscheint, wird die anschließende Entsorgung bzw. Verwertung der Fahrräder auf Grundlage von Einstellbedingungen bzw. einer Benutzungssatzung nicht empfohlen. Aufgrund des massiven Eigentumseingriffs, der mit der Verwertung zwangsläufig verbunden ist, bestehen erhebliche Zweifel, ob eine solche Regelung einer rechtlichen Überprüfung standhalten kann.

#### **Entfernung aufgrund straßenrechtlicher Vorschriften**

■ Soweit sich die B+R-Anlage auf einer öffentlichen Verkehrsfläche befindet, käme zusätzlich zu den oben genannten Rechtsgrundlagen eine Entfernung und Verwertung über straßenrechtliche Vorschriften in Frage.

■ Art. 18a BayStVG sieht diese Möglichkeit bei unerlaubter Sondernutzung der „Straße“ (Art. 18 BayStVG) vor. Das Abstellen und Parken von fahruntauglichen und Schrottfahrrädern stellt dabei wohl eine unerlaubte Sondernutzung in diesem Sinne dar, da die „Straße“, sprich die B+R-Anlage, straßenrechtlich unzulässig nicht (mehr) vorwiegend zum (Park-)Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt wird (vgl. Art. 14 BayStVG).



Satteln Sie mit uns um!

[www.inzell-initiative.de](http://www.inzell-initiative.de)