



**JETZT KOMMT
DAS RAD ZUM ZUG.**

**BESTANDSANALYSE UND POTENTIALE DES FAHRRADPARKENS
AN DEN BAHNHÖFEN IM FREISTAAT SACHSEN.**

Jetzt kommt das

INHALT

EINLEITUNG

PENDELN IN SACHSEN

WARUM BIKE & RIDE?

FAHRRADDIEBSTAHL IN SACHSEN

FAHRRADPARKEN – ABER SICHER

METHODIK DER UNTERSUCHUNG

ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG

MÖGLICHKEITEN DER FÖRDERUNG

DATEN ALLER BAHNHÖFE

Nur fünf Prozent aller Berufstätigen müssen keinen Arbeitsweg zurücklegen, weil sie auf dem eigenen Grundstück arbeiten. Weitere 35 Prozent arbeiten in ihrem Wohnort. Für den Rest der arbeitenden Deutschen heißt es tagtäglich: Pendeln. Damit das nicht nur mit Stau und Stress verknüpft wird, kann es sich lohnen, das Fahrrad zu nutzen – selbst wenn das nur für einen Teil der Strecke möglich ist.

Den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Ausbildungsort mit einer Kombination aus Bahn und Rad zurückzulegen, ist eigentlich naheliegend: Die kurze körperliche Betätigung an der frischen Luft auf dem Rad passt prima zum entspannten Zurücklehnen im Zug.

2

4

Immer mehr Menschen machen genau das: Sie kombinieren ihre Wege mit Bahn und Rad. Das große Potential, das hinter dieser Möglichkeit des Pendelns steckt, wird bisher jedoch noch nicht annähernd ausgeschöpft.

9

16

18

Dabei liegen die Vorteile – vor allem im Vergleich zum Pendeln mit dem Auto – auf der Hand: Bike&Ride-Pendler nutzen die ohnehin vorhandene Infrastruktur der Eisenbahn. Fahrräder benötigen weniger Platz als Autos, sowohl zum Abstellen als auch im fließenden Verkehr. Sie sind leiser, emittieren keine

22

25

30

34

Rad zum Zug!



Schadstoffe und der Bau von Fahrrad-abstellanlagen kostet die Allgemeinheit deutlich weniger als der eines Auto-parkplatzes.

Der Knackpunkt sind die Schnittstellen zwischen Bahn und Rad. Diese hat der ADFC Sachsen analysiert. Das Ergebnis ist deutlich: Rund 40% der sächsischen Bahnhöfe verfügen über keine Abstellanlagen, weitere 20% nur über sehr mangelhafte. Wollen wir mehr Menschen eine gut funktionierende Alternative zum täglichen Pendel-Stress im Auto bieten, müssen wir hier ansetzen.

Mit gutem Willen von Politik und Verwaltung sowie der Unterstützung durch Förderprogramme, die wir auf den folgenden Seiten aufzeigen, kön-

nen wir gemeinsam diesem Ziel näher kommen. Zudem gibt unsere Broschüre konkrete Anregungen und Hilfestellungen, wie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder attraktiv und diebstahlsicher gestaltet werden können.

Mein besonderer Dank gilt dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie den Verkehrsverbänden im Freistaat für ihre Unterstützung unseres Projekts.

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieser Broschüre.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'F.N.' followed by a stylized flourish.



F. Niklas Schietzold ist Vorsitzender des ADFC Sachsen. Am liebsten nimmt er den Kinder-Fahrradanhänger, um seine Tochter abends zum Einschlafen zu bringen. Ansonsten bahnt er sich auf dem Rad täglich durch die Dresdner Blechlawinen seinen Weg zur Arbeit.

Pendeln in Sachs

Der Wohnort von fast einer Million Sachsen unterscheidet sich vom Arbeitsort. Als Pendler müssen sie ihren Wohnort verlassen, um zur Arbeit zu gelangen. Tag für Tag entscheiden diese knapp 900.000 Sächsinnen und Sachsen für sich, welches Verkehrsmittel sie auf ihrem Arbeitsweg nutzen: Auto, Rad, Bahn oder eine Kombination davon? Jeden

Tag das Auto zu nutzen ist für viele Menschen finanziell unerschwinglich und führt vor allem in den großen Städten zu Umweltbelastungen und Staus. Für immer mehr Menschen ist die Fahrt mit dem Rad zur Arbeit oder zum nächsten Bahnhof daher eine Alternative.

Inzwischen verlassen mehr als 55% der sozialversicherungspflichtig Beschäf-



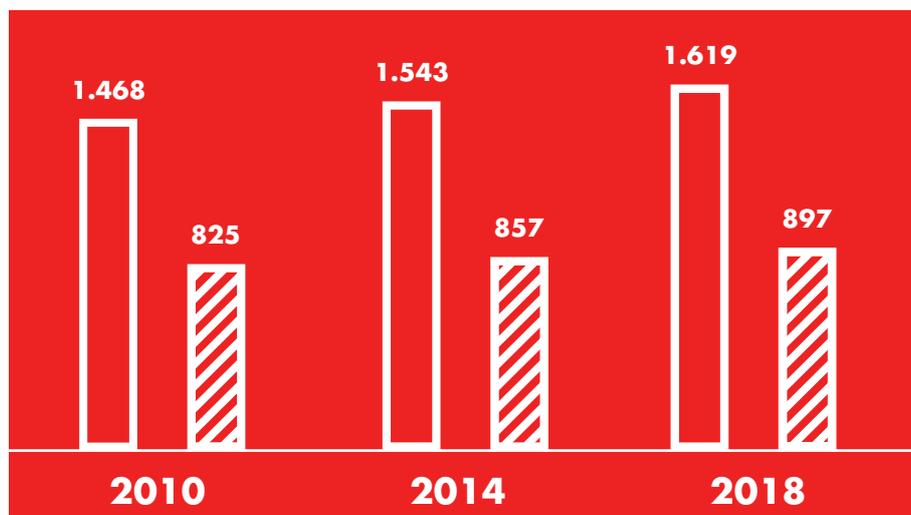
tigten im Freistaat ihren Wohnort, um zum Arbeitsort zu gelangen. Immer mehr Menschen in Sachsen sind Pendler. Allein zwischen 2010 und 2018 erhöhte sich die Zahl der Auspendler in Sachsen um über 70.000.

Entscheidend bei der Wahl des Transportmittels sind die Rahmenbedingungen zum Pendeln. Gibt es einen nahegelegenen Bahnhof? In welcher Taktung verkehren Züge? Wie gut ist der Bahnhof – zum Beispiel mit dem Rad – erreichbar?

Das Pendelverhalten hängt auch von der Stadtgröße ab: Je größer eine Stadt ist, desto geringer ist der Anteil der Auspendler. In den kleinen Gemeinden pendelt dagegen ein sehr großer Anteil der Beschäftigten in andere Gemeinden. So beträgt der Anteil der pendelnden Beschäftigten, die in

sächsischen Gemeinden mit weniger als 1.000 Einwohnern leben, 86%. Auch in den sächsischen Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern pendeln mehr als 80% der Beschäftigten aus der Gemeinde heraus.

Analog dazu gilt, dass in große Gemeinden eher eingependelt wird, während aus kleineren Gemeinden eher ausgependelt wird. Daher ist das Pendlersaldo (Einpender in eine Gemeinde abzüglich der Auspendler) in den meisten kleineren Gemeinden negativ und in den größeren Städten positiv. So sind Menschen, die nicht in großen Städten wohnen, noch mehr auf gute Pendelbedingungen angewiesen. Daher ist es besonders wichtig, dass vor allem auch an den Bahnhöfen in den kleinen Gemeinden schnell gute Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden.



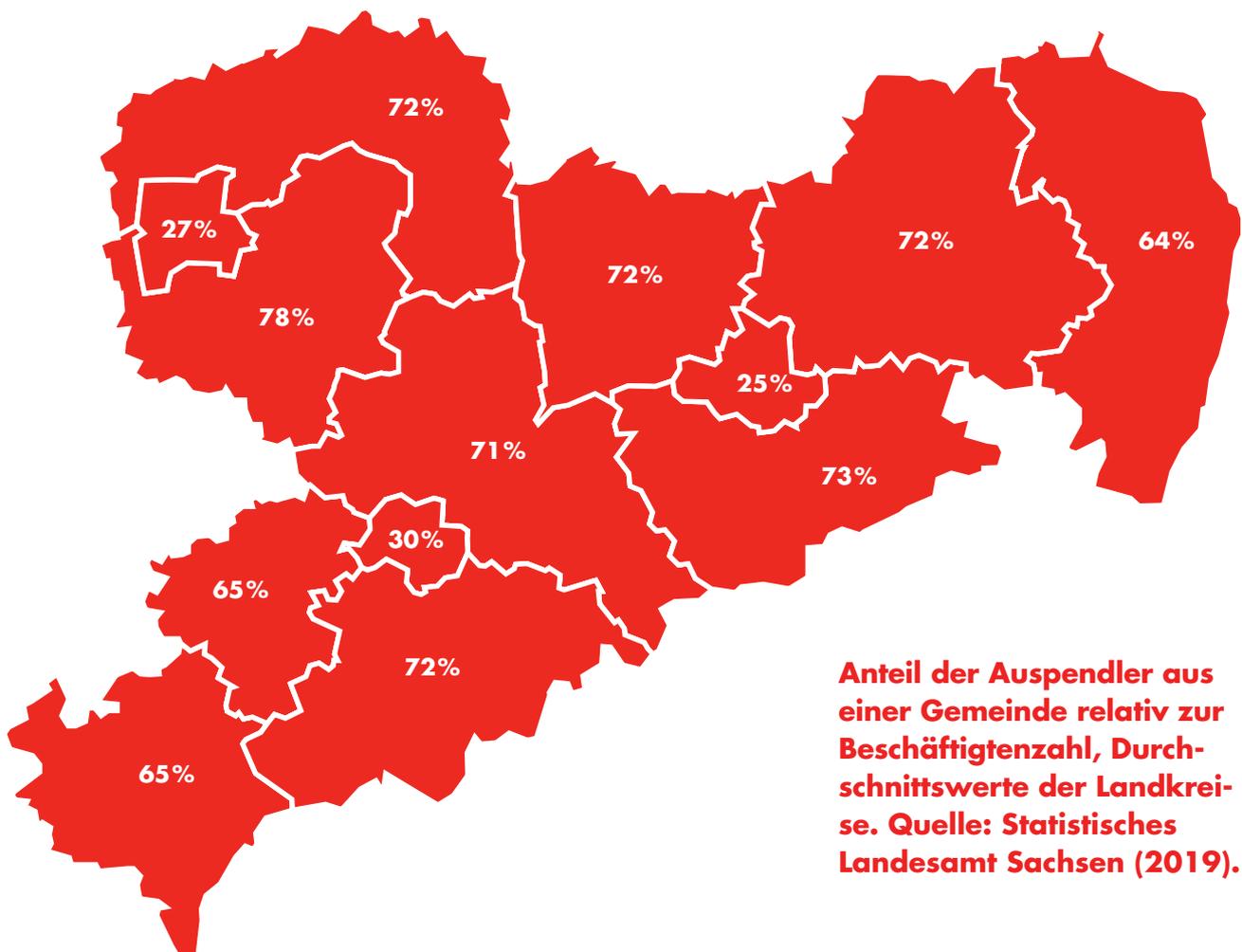
Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der Auspendler in Sachsen, jeweils in Tausend. Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen.

Auch bei der Wegelänge zum Arbeitsplatz gibt es erhebliche Unterschiede in Abhängigkeit von der Stadtgröße. So legen Arbeitnehmer in deutschen Metropolen durchschnittlich 12 km am Tag zurück, um zur Arbeit zu gelangen. Im kleinstädtischen und dörflichen Raum sind es dagegen im Mittel 19 km.¹

weniger dichten Taktung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einher. Um ihre durchschnittlich weiteren Arbeitswege in vertretbarer Zeit zurücklegen zu können, sind besonders die Menschen außerhalb der großen Ballungsgebiete in besonderer Weise auf eine funktionierende Verknüpfung von Rad und Bahn angewiesen.

Gleichzeitig geht eine geringere Einwohnerdichte in der Regel auch mit einer

Natürlich bilden die Arbeitswege nur einen Bruchteil der täglichen Wege ab.



Die durchschnittliche Wegelänge der Deutschen beträgt pro Tag für den Arbeitsweg acht Kilometer, für Einkäufe und Erledigungen ebenfalls acht Kilometer und für Freizeitwege sogar 13 Kilometer.

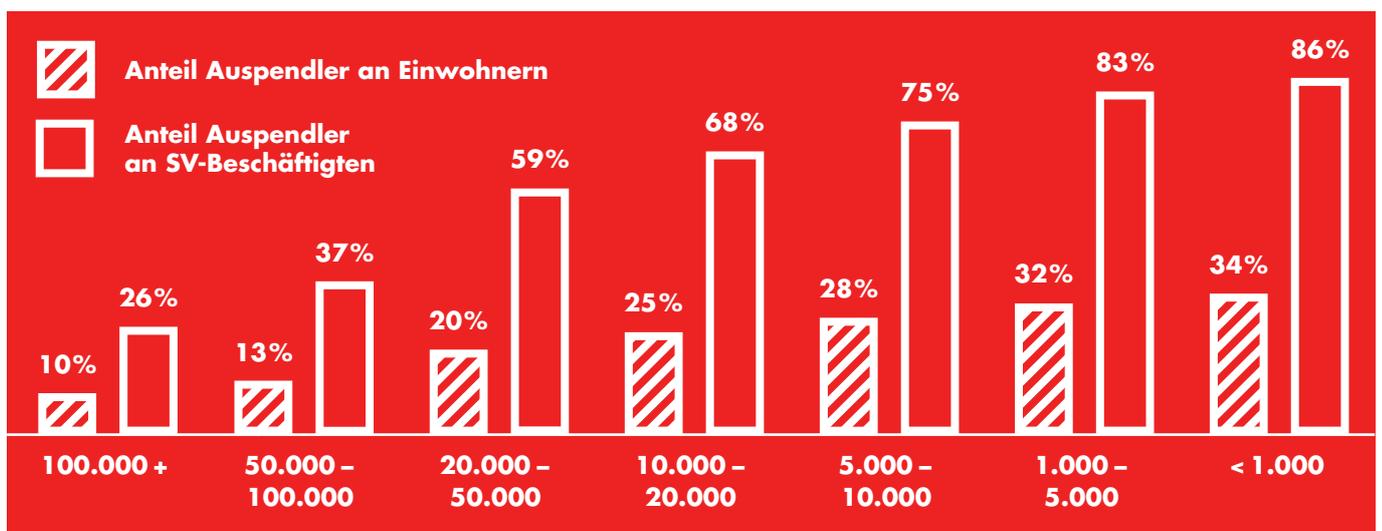
Die durchschnittliche Länge der Freizeitwege wird von der Gemeindegröße nur unerheblich beeinflusst.² Daher ist ein gut zugängliches, einfach nutzbares und komfortables Verkehrsmit-

telangebot nicht nur für den Weg zur Erwerbsarbeit erforderlich, sondern auch ein wichtiger Baustein für die Teilnahme am öffentlichen Leben.

Fast eine Million Sachsen pendeln täglich zur Arbeit. Bundesweit machen die Arbeitswege nur 16% aller Wege aus. Hinzu kommen unter anderem Ausbildungswege (7%), Dienstwege (11%), Freizeitwege (28%), Begleitungen (8%) oder Einkäufe

EIN GUT ZUGÄNGLICHES, EINFACH NUTZBARES UND KOMFORTABLES VERKEHRSMITTELANGEBOT IST EIN WICHTIGER BAUSTEIN FÜR DIE TEILNAHME AM ÖFFENTLICHEN LEBEN.

Anteil der Auspendler aus einer Gemeinde relativ zur Einwohnerzahl bzw. zur Beschäftigtenzahl in Abhängigkeit von der Stadtgröße. Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen (2019).



(16%).³ Für die Entscheidung, welches Verkehrsmittel für jeden einzelnen dieser Wege genommen wird, spielt die Infrastruktur eine maßgebliche Rolle.

Der Freistaat Sachsen sowie viele Landkreise und Gemeinden haben sich das Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen.⁴

Soll das gelingen, so muss die Kombination von Rad und Bahn für möglichst viele Menschen erleichtert werden. Der Landesverkehrsplan 2030 setzt dazu auf die Vernetzung der Verkehrsträger und den erleichterten

Zugang zu umweltverträglichen Verkehrssystemen.

Eine entscheidende Stellschraube für diese wachsende Form von vernetzter Mobilität sind vandalismus- und wettergeschützte sowie diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen.

Quellenangaben:

¹ BMVI (2018): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht, S. 63.

² BMVI (2018): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht, S. 63.

³ BMVI (2018): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht, S. 61.

⁴ Mobilität für Sachsen - Landesverkehrsplan 2030, S. 9ff., S. 54.



INSBESONDERE MULTIMODALE WEGKETTEN VON TÜR ZU TÜR SIND SO ZU GESTALTEN, DASS SIE EINE ATTRAKTIVE ALTERNATIVE ZUM EIGENEN PKW BIETEN. DIE BASIS DES MOBILITÄTSANGEBOTES BILDET DER ÖPNV, DER DURCH WEITERE ANGEBOTE WIE FAHRRADVERLEIHSYSTEME ODER CARSHARING ERGÄNZT WIRD. LANDESVERRKEHRSPLAN 2030

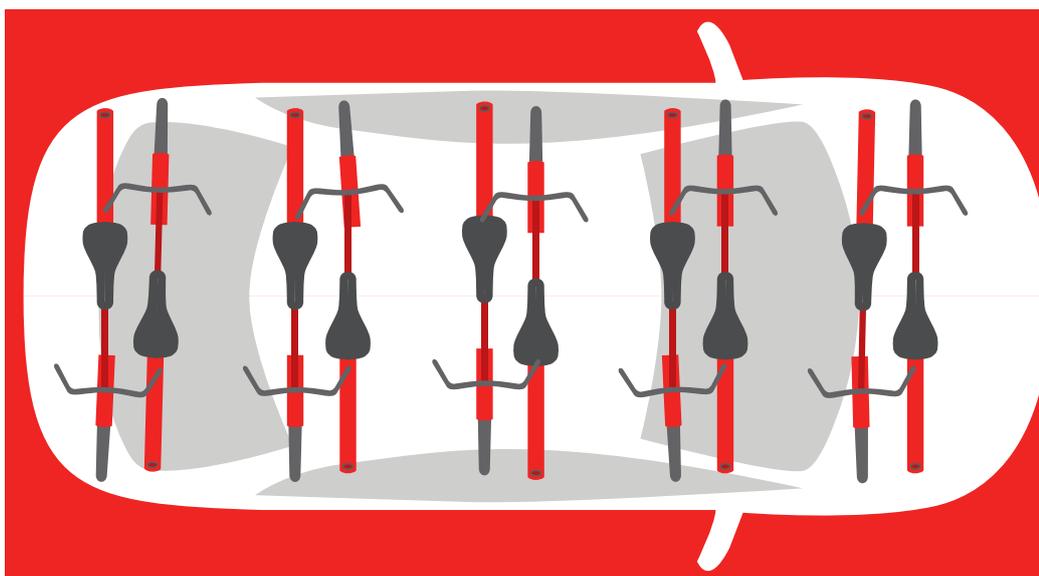
Warum eigentlich Bike & Ride?

Menschen haben das Bedürfnis, mobil zu sein. Dies betrifft nicht nur die Arbeitswege (siehe voriges Kapitel), sondern auch die Freizeit- und Besorgungswege. Um mobil zu sein, stehen sie täglich vor der Frage, welche Fortbewegungsmittel sie nutzen. Die angebotene Infrastruktur ist für die Wahl des Verkehrsmittels essentiell.

Kombinieren mehr Menschen ihre Wege mit Bahn und Rad, anstelle das Auto zu nutzen, bringt das für die Allgemeinheit viele Vorteile. So fallen beispielsweise die Schadstoff- und Lärmemissionen umso geringer aus, je höher der Anteil des Radverkehrs in einer Kommune ist.

Gleichzeitig benötigt ein Fahrradstellplatz nur etwa ein Zehntel der Fläche eines Pkw-Parkplatzes: Dieser ist durchschnittlich etwa 12 Quadratmeter groß, während ein Fahrradstellplatz nur etwa 1 bis 1,5 Quadratmeter benötigt.⁵ Anders gesagt: Wo Platz für ein Auto ist, können zehn Fahrräder abgestellt werden. Zehn Fahrräder von zehn neuen Bahnkunden.

Gerade im baulich engen Umfeld von Bahnhöfen sind diese Effizienzgewinne von enormer Bedeutung. Das geht natürlich auch mit Kostenvorteilen einher: Während die durchschnittlichen Baukosten für einen Platz an einem Fahrradbügel bei etwa 150 € liegen, sind es für einen normalen Kfz-Parkplatz rund 1.500 €. ⁶



Wo Platz für ein Auto ist, können zehn Fahrräder abgestellt werden. Während ein parkender Pkw im Durchschnitt 12 m² benötigt, kommt ein abgestelltes Fahrrad mit 1,2 m² aus. Quelle: BMVI / FGSV 2012.

Der ADFC Sachsen fordert daher, die 25 wichtigsten Bahnhöfe in Sachsen bis zum Jahr 2030 mit einer Fahrradstation auszustatten.⁷

Momentan gibt es im gesamten Freistaat nicht ein einziges fest installiertes Fahrradparkhaus, deutschlandweit sind es dagegen über 100. Lediglich in Oschatz existiert eine so genannte Sammelschließanlage.

Ursprünglich wurden Radstationen nur an großen Bahnhöfen als lohnend

„FAHRRADSTATIONEN SIND ÜBERDACHTE UND BEWACHTE ABSTELLANLAGEN FÜR FAHRRÄDER, DIE ÜBER DAS REINE ABSTELLEN HINAUS WEITERE DIENSTLEISTUNGEN ANBIETEN.

DAS KÖNNEN Z. B. REPARATUREN, REINIGUNG ODER GEPÄCKAUFBEWAHRUNG, ABER AUCH VIELE ANDERE DIENSTLEISTUNGEN WIE FAHRRADVERLEIH SEIN.“⁸



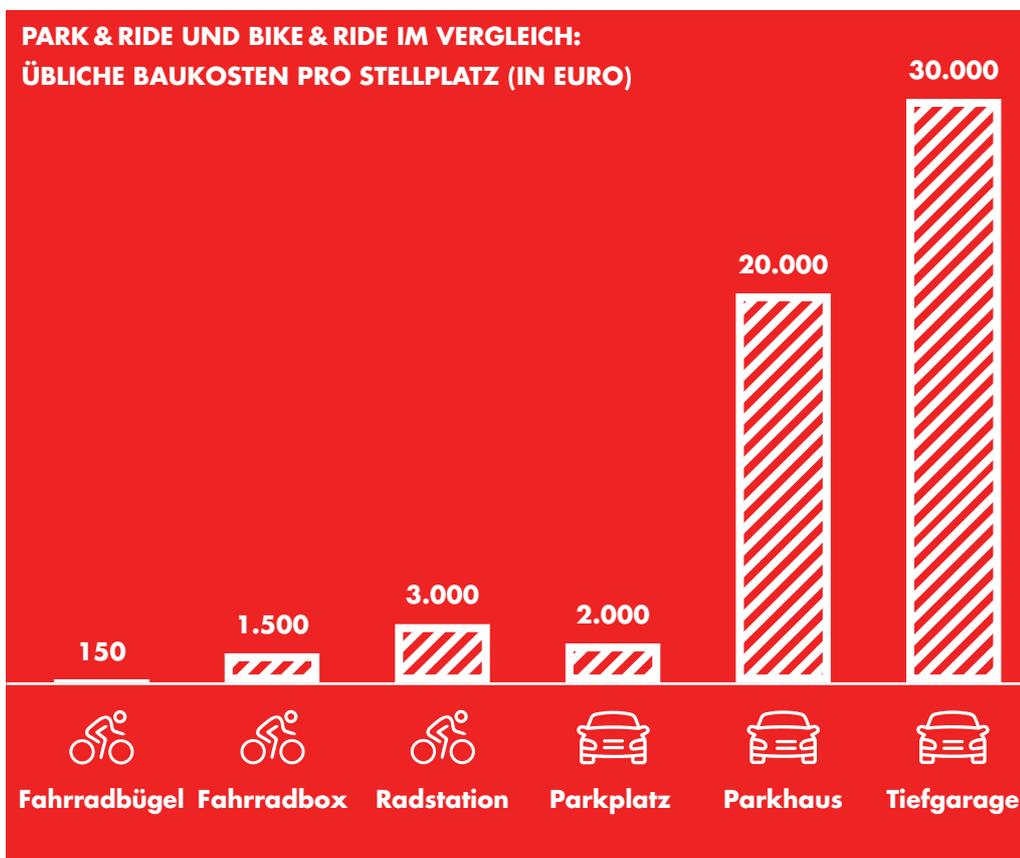
DIE NUTZUNG DES FAHRRADS IN KOMBINATION MIT DEM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR WIRD IM FREISTAAT SACHSEN DURCH GEEIGNETE MAßNAHMEN UNTERSTÜTZT. DAZU GEHÖREN AUSREICHENDE UND SICHERE ABSTELLANLAGEN SOWIE GESICHERTES UND WITTERUNGSGESCHÜTZTES FAHRRADPARKEN, Z. B. DURCH FAHRRADSTATIONEN. DER FREISTAAT SACHSEN FÖRDERT ENTSPRECHENDE MAßNAHMEN.

RADVERKEHRSKONZEPTION SACHSEN 2019, S. 6.

angesehen. Ein Gegenteil zeigt sich beispielsweise in Nordrhein-Westfalen: Inzwischen zählen zu den rund 70 Radstationen dort auch solche mit nur 100 Stellplätzen an kleineren Haltepunkten. 66% der Fahrradparkhäuser in NRW befinden sich in Städten, die weniger als 100.000 Einwohner haben.⁹ Dies wird auch dadurch ermöglicht, dass Reparaturdienstleister, Fahrradverleihe, Bäcker, Kioske oder Imbisse integriert sind. Das macht die Radstationen zum Erfolg.

Die hier dargelegten Fakten zeigen, dass der Bau einer Infrastruktur auch neue Nutzerströme generiert. Insofern ist es auch im wirtschaftlichen Interesse der Verkehrsverbünde und der Bahn, sichere und qualitativ hochwertige Abstellanlagen an ihren Bahnhöfen und Haltepunkten zu schaffen.

Darüber hinaus wird das Einzugsgebiet eines Bahnhofs erheblich erhöht, wenn er nicht nur Fuß, sondern auch mit dem Rad komfortabel und sicher erreichbar ist (Vgl. Grafik S. 12).



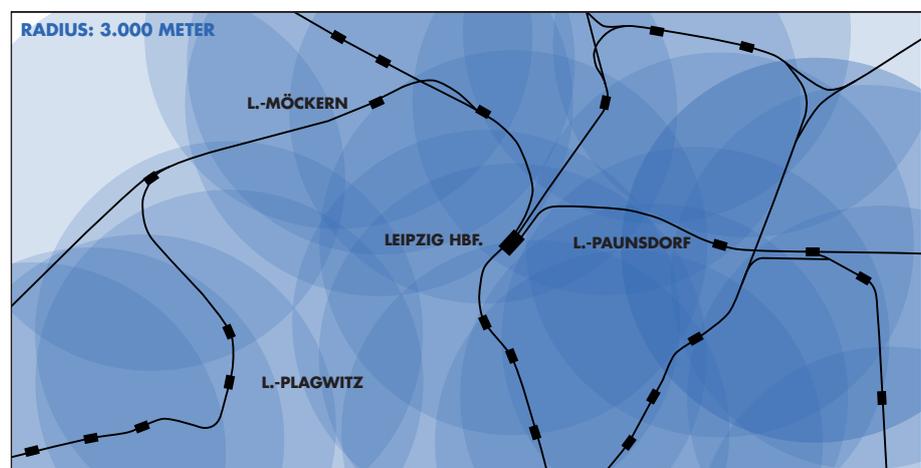
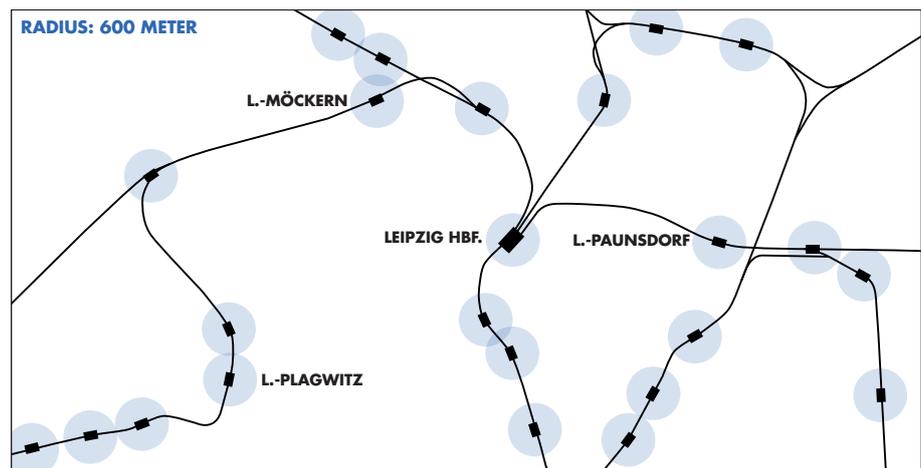
Kommen mehr Fahrgäste mit dem Rad zum Bahnhof, statt mit dem Pkw, so spart das enorm viel Geld. Selbst ein komfortabler Radabstellplatz in einer Radstation kostet nur einen Bruchteil eines Kfz-Stellplatzes in einem Parkhaus. Pro beförderten Fahrgast bietet Bike&Ride enorme Einsparpotentiale.

„OBWOHL DREI VON VIER KUNDEN EINER FAHRRADSTATION ZUMINDEST ZEITWEISE EINEN PKW ZUR VERFÜGUNG STEHT, FAHREN SIE MIT RAD, BUS ODER BAHN. EIN VIERTEL DER NUTZER STIEG ERST DURCH DEN BAU EINER FAHRRADSTATION AUF DIE KOMBINIERTE NUTZUNG VON FAHRRAD UND ÖFFENTLICHEM VERKEHR UM. BEI ZEHN PROZENT DER FAHRRADSTATIONSKUNDEN HANDELT ES SICH UM ECHE NEUKUNDEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR, ZUMEIST PENDLER.“¹⁰

Das bayerische Verkehrsministerium geht davon aus, dass Bike&Ride-Anlagen den Einzugsbereich eines Bahnhofes um das Zehnfache erhöhen.

Durch die wachsende Popularität von E-Bikes wird dieser Effekt weiter verstärkt.¹¹ 2019 hatten 5,9 Millionen Deutsche ein E-Bike in ihrem Haushalt, 2016 nur halb so viele.¹² Es ist davon auszugehen, dass dieses Wachstum weiter anhält. E-Bikes sorgen für einen größeren Einzugsradius um die Bahnhöfe herum und ermöglichen beispielsweise auch in topografisch anspruchsvollen Regionen die Kombination von Bahn und Rad.

Um die Besitzer der relativ teuren E-Bikes davon zu überzeugen, ihr Rad



Das Rad erweitert den Einzugsbereich enorm: Leipzigs Bahnhöfe mit ihren Einzugsradien zu Fuß von 600 m (oben) sowie mit den Einzugsradien des Fahrrads von 3 km.

am Bahnhof abzustellen und Alltagswege mit Bahn und Rad zurückzulegen ist ein besonders hoher Diebstahlschutzstandard am Zielort erforderlich.

In den letzten Jahren hat die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs auf vielen Strecken angezogen. Auch die Zahl der im sächsischen ÖPNV-Netz transportierten Fahrräder nimmt zu. Im Berufsverkehr sind auf vielen sächsischen Bahnstrecken die Mitnahmekapazitäten bereits erschöpft und ihr Ausbau nicht in jedem Fall wirtschaftlich.

Soll sich die Situation nicht zu einem Konflikt zwischen der Mitnahme von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen zuspitzen, so ist der zügige Ausbau

sicherer und leicht nutzbarer Abstellanlagen an Bahnhöfen unabdingbar.

In Deutschland gibt es zurzeit nur wenig Forschung zur Wirkung von Bike&Ride-Anlagen. Anders sieht die wissenschaftliche Lage in den Niederlanden aus. Hier erhöhte sich aufgrund enormer Investitionen in den letzten Jahren und Jahrzehnten die Zahl der Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen.

Kager und Harms¹³ ermittelten 2015, dass mehr als jedem dritten niederländischen Fahrgast ein Fahrradabstellplatz zur Verfügung steht. Dies ist auch dringend erforderlich, denn 47% der niederländischen Fahrgäste gelangen mit dem Rad zum Bahnhof. Im Jahr 2000



waren es noch 30%. Zwischen 2005 und 2015 stiegen die Personenkilometer der niederländischen Bahn um 22%.

Konsequenterweise stieg in diesem Zeitraum auch der Radverkehrsanteil. Dies führe zu einer erhöhten Attraktivität der Stadtzentren, in welchem sich die Bahnhöfe üblicherweise befinden. Die Autoren argumentieren auf der Basis von Bewegungsprofilen, dass eine gute Verknüpfung von Rad und Bahn die Menschen verstärkt ins Stadtzentrum ziehe. Dies sei im Sinne des lokalen Einzelhandels und der Gastronomie. Plakativ gesagt: Der Bahnhofskiosk, der Einkaufsladen und der Imbiss am Bahnhof können nur existieren, wenn große Pendlerströme an ihnen vorbeiziehen.

Die Studie macht damit klar, dass ein erhöhtes Angebot an Bike&Ride-Stellplätzen zu einem erhöhten Fahrgastaufkommen führt. Relativ zur Einwohnerzahl hat die niederländische Bahn 59%

mehr Fahrgäste als die Bahn in Sachsen, wo bisher nur 6% einen Rad-Abstellplatz am Bahnhof vorfinden.

Aktuell sind im Freistaat Sachsen insgesamt 445 km überörtliche Radwege an Staats- und Bundesstraßen in Planung und Bau. Mit der Radverkehrskonzeption 2019 wurde das Radwegenetz weiter fortgeschrieben und ausgeweitet. Beim Neu- und Ausbau von Staatsstraßen wird künftig ein Radweg mitgebaut.¹⁴

Mit Radschnellwegen will der Freistaat außerdem wichtige Abschnitte auf einen besonders leistungsfähigen Standard ausbauen. Auch bei dieser Wegekategorie spielt der Gedanke der Verknüpfung von Rad und ÖPNV eine große Rolle.

Mit dem Ausbau des sächsischen Radverkehrsnetzes in den nächsten Jahren wird auch das Potential des Fahrrads als Zubringer zu Bahnhöfen und Haltepunkten für den Pendlerver-

BIKE & RIDE IM VERGLEICH:	NIEDERLANDE UND SACHSEN	
		
EINWOHNER	17.300.000	4.078.000
FAHRGÄSTE PRO TAG	1.300.000	192.860
FAHRGAST-EINWOHNER-RELATION	7,5 %	4,7 %
ABSTELLANLAGEN	500.000	10.858
BAHNHÖFE	410	521
ABSTELLANLAGEN PRO BAHNHOF	1.220	21
ABSTELLANLAGEN PRO FAHRGAST	38 %	6 %

kehr sowohl in Ballungsräumen als auch im ländlichen Raum deutlich an Bedeutung gewinnen.

Quellenangaben:

⁵ Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2016): Mit dem Rad zum Bahnhof, S. 7.

⁶ VCD (11/2018): Fahrradparken, S. 2.

⁷ ADFC Sachsen (2019): Fahrradland 2030, S. 9.

⁸ AGFS NRW (2019): Fahrradstationen. Online: agfs-nrw.de, Zugriff am 10. September 2019.

⁹ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2011): Fahrradstationen in Nordrhein-West-

falen, S. 16-17.

¹⁰ Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (2004): Fahrradstationen in NRW – eine Idee wird Programm, S. 7.

¹¹ Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2016): Mit dem Rad zum Bahnhof, S. 7.

¹² Vgl. Institut für Demoskopie Allensbach (2019): Allensbacher Marktanalyse Werbeträgeranalyse, S. 49.

¹³ Vgl. Kager, R.; Harms, L (2017): Synergies from Improved Cycling-Transit Integration. Towards an integrated urban mobility system, in: ITF Discussion Paper 2017-23, S. 16-27.

¹⁴ Koalitionsvertrag von CDU, Bündnis 90 / Die Grünen und SPD 2019, S. 50.



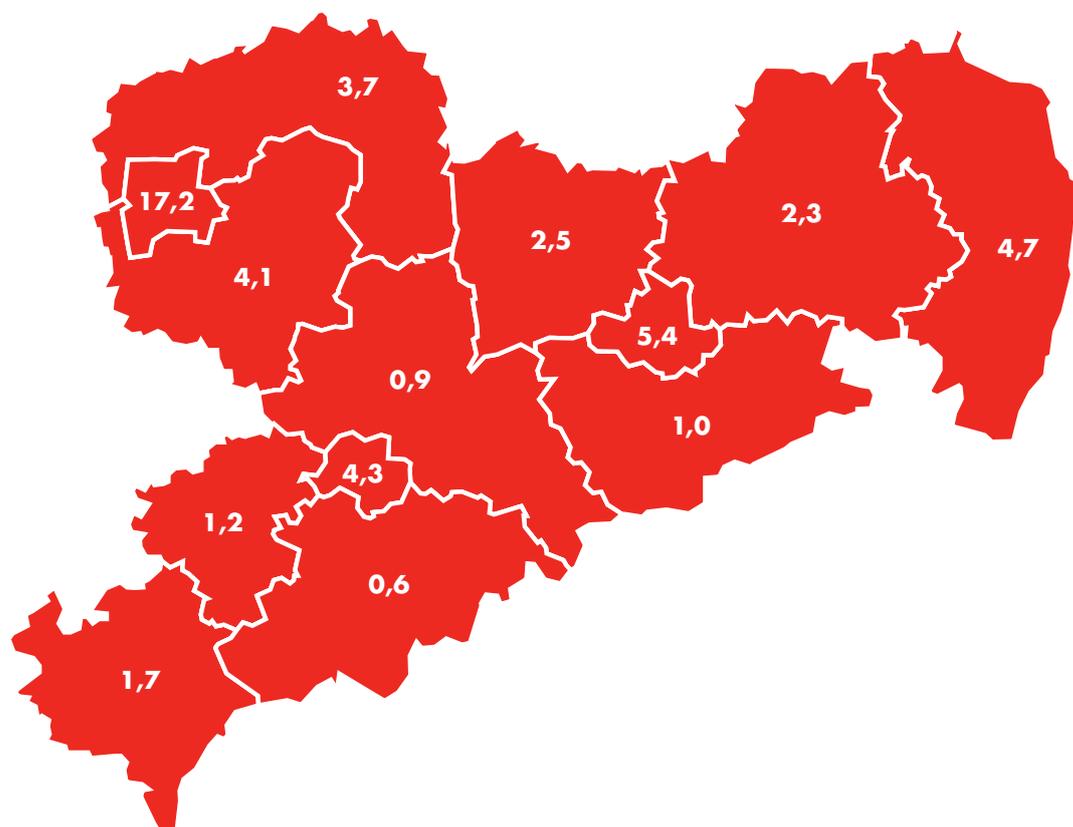
Fahrraddiebstahl in Sachsen

Die Angst vor Fahrraddiebstahl und vor Vandalismus stellt erfahrungsgemäß eine große Hürde dar, das Rad regelmäßig zu nutzen. Viele Menschen entscheiden sich gegen eine Fahrt mit dem Rad, da sie befürchten, es nicht mehrere Stunden lang unbeaufsichtigt stehen lassen zu können, ohne dass es gestohlen wird. Gerade Bahnhöfe gelten als Hotspots des Fahrraddiebstahls und des Vandalismus, weil die Zahl der abgestellten Räder dort meist hoch und die allgemeine soziale Kontrolle gering scheint.

In den vergangenen Jahren wurden in Sachsen jährlich rund 20.000 Fahrräder

als gestohlen gemeldet.¹⁵ Die Dunkelziffer dürfte deutlich höher liegen, da viele Fahrraddiebstähle schon allein wegen der niedrigen Aufklärungsquote nicht zur Anzeige gebracht werden. Die polizeiliche Kriminalstatistik zeigt, dass Fahrraddiebstahl eher ein Problem der großen Städte ist. Dies ist wenig verwunderlich: Wo mehr Räder im Stadtbild präsent sind, werden auch mehr Räder gestohlen. Darüber hinaus ist die soziale Kontrolle in den großen Städten geringer.

Die Zahl der angezeigten Fahrraddiebstähle deckt sich auch mit der in der Bevölkerung wahrgenommenen Dringlichkeit dieses Problems im ADFC-



Gestohlene Fahrräder in Sachsen pro 1000 Einwohner, nach Landkreisen. Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen (2019).

Fahrradklima-Test 2018.¹⁶ In Leipzig schätzen 92% der Befragten Fahrraddiebstahl problematisch ein, im Landkreis Görlitz sind es 87%, in Dresden 80% und im Landkreis Nordsachsen 79%. In den Landkreisen Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (49%), Meißen (55%) und im Vogtlandkreis (56%) wird die Problematik dagegen etwas weniger dringlich eingestuft.

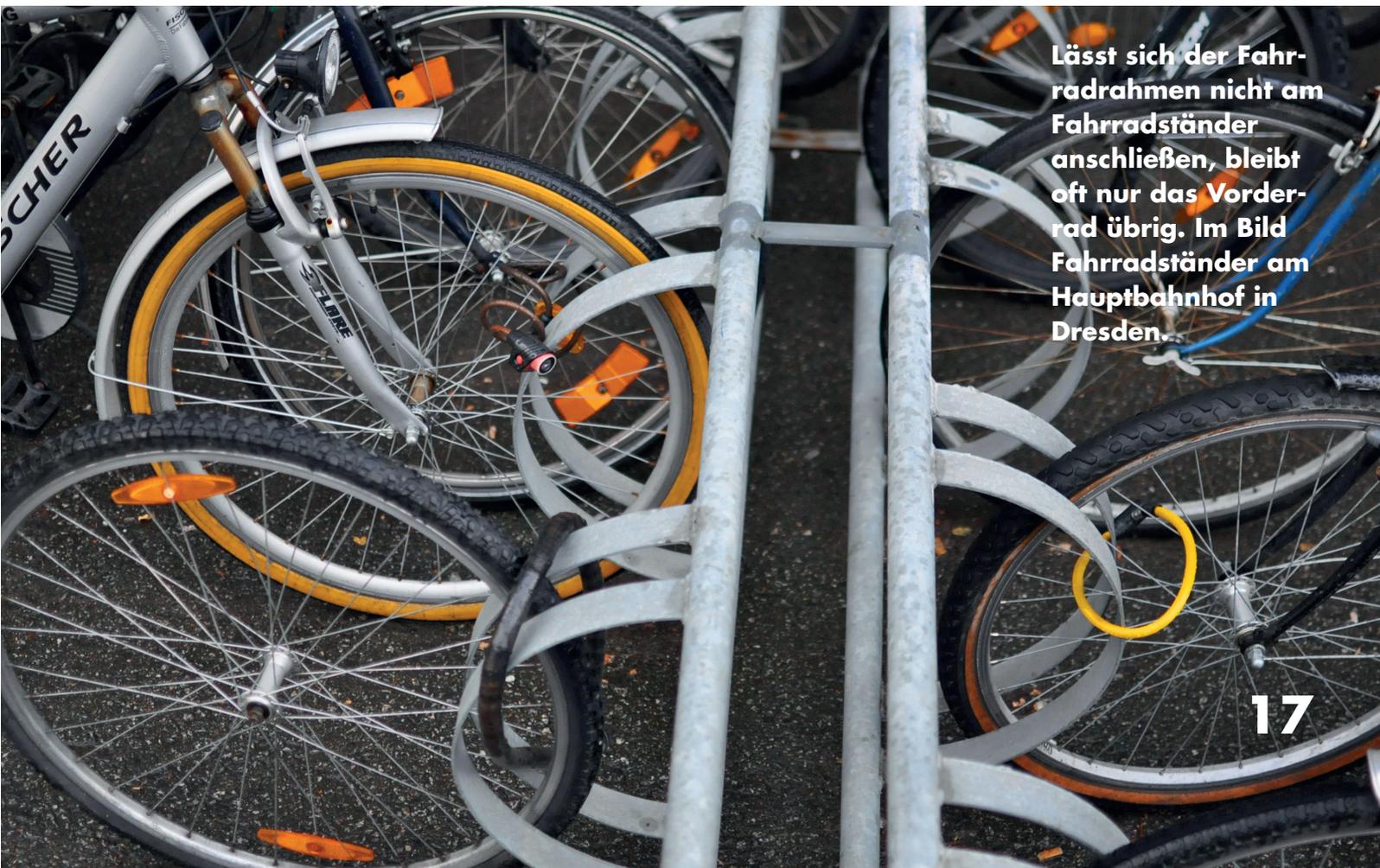
Fahrraddiebstahl lässt sich jedoch durch eine Vielzahl an Maßnahmen reduzieren. Neben Polizeipräsenz, Fahrradcodierungen und Aufklärungsarbeit zählt dazu auch ein ausreichendes Angebot an sicheren Abstellanlagen.

Rein gegenständlich heißt das: Mindestens der Rahmen, möglichst auch ein Rad des Fahrrads muss an einem festen Bügel angeschlossen werden können.

Quellenangaben:

¹⁵ Vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik Sachsen 2018.

¹⁶ Der Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zum Radverkehr weltweit. In Deutschland wurden 2018 rund 170.000 Personen befragt, in Sachsen waren es 10.000. Weitere Informationen auf www.fahrradklima-test.de.



Lässt sich der Fahrradrahmen nicht am Fahrradständer anschließen, bleibt oft nur das Vorderad übrig. Im Bild Fahrradständer am Hauptbahnhof in Dresden.

Fahrradparken - aber sicher!

Nach wie vor sind als Abstellanlagen für Fahrräder sehr verbreitet einfache Vorderradhalter, umgangssprachlich „Felgenkiller“ genannt. Oft beschädigen sie die Felgen des Rades oder verhaken sich mit sensiblen Bestandteilen des Fahrrades wie zum Beispiel der Schaltung oder der Scheibenbremse.

Darüber hinaus verschlimmern einfache Vorderradhalter die Einwirkungen durch Vandalismus: Schon ein kraftloser kurzer Tritt gegen das Rad genügt, um die Felge zu verbiegen oder zu brechen. Auch sind solche einfachen Vorderradhalter nicht diebstahlsicher.

In der Regel genügt es, das Vorderrad abzuschrauben, um das Fahrrad vom Fahrradständer zu lösen. Bei vielen Fahrrädern ist das Vorderrad sogar nur mit einem Schnellspanner gesichert, sodass für den Diebstahl nicht einmal Werkzeug notwendig ist. Aus diesen Gründen rät der ADFC dringend davon ab, einfache Vorderradhalter überhaupt noch aufzustellen.

Anforderungen an die Gebrauchstauglichkeit sowie die Sicherheits- und die Diebstahlschutzeigenschaften von Fahrradabstellanlagen beschreibt die DIN-Norm 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme“ sowie zahlreiche Publikationen des ADFC.¹⁷



**ANFORDERUNGEN AN DIE GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT
SOWIE DIE SICHERHEITS- UND DIE DIEBSTAHLSCHUTZ-
EIGENSCHAFTEN VON FAHRRADABSTELLANLAGEN
BESCHREIBT DIE DIN-NORM 79008
„STATIONÄRE FAHRRADPARKSYSTEME“.**

Ein entscheidendes Kriterium für sicheres Fahrradparken ist die Möglichkeit, den Fahrradrahmen an einem festen Gegenstand anzuschließen. Der ADFC empfiehlt daher fahrradgerechte Vorderradhalter oder Anlehnbügel. Hier kann der Besitzer den Rahmen seines Rades direkt am Fahrradständer anschließen, sodass ein Diebstahl erschwert wird. Idealerweise sollte zusätzlich die Möglichkeit bestehen, mit dem selben Schloss eines der beiden Räder mit anschließen zu können.

Damit es für Pendler mit dem Rad leicht möglich ist, ein- und auszuparken, das Fahrrad einfach anzuschließen und zu beladen, müssen zwischen den Fahrrädern ausreichende Abstände eingehalten werden.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Lenkerbreiten von bis zu 70 cm zugelassen sind. Entsprechend gilt auch ein Mindestabstand von 70 cm. Mit



Um Beschädigungen und Kratzer am Rahmen des Fahrrads zu vermeiden, ist dieser Fahrradparker mit Kunststoffschonern ausgestattet.

„Abstand“ ist das Rastermaß zwischen den Mittelebenen zweier benachbarter, parallel aufzustellender Fahrräder gemeint. Bei abwechselnden Hoch-Tiefparkern ist ein Seitenabstand von mindestens 50 cm möglich, wenn die Höhendifferenz zwischen benachbarten Parkanlagen mindestens 20 cm beträgt. Diese Abstände sind notwendig, um genügend Platz für alle Räder zu bieten – auch jene, die einen Kinderanhänger, Fahrradtaschen, Kindersitz oder drei Räder haben.

Um das Rad vor Witterungseinwirkungen zu schützen, empfiehlt der

KRITERIEN FÜR GEEIGNETE ABSTELLANLAGEN NACH DIN 79008

- 1. DIE ABSTELLANLAGE ERMÖGLICHT DAS ANSCHLIEßEN BEIDER RÄDER UND DES RAHMENS**
- 2. DAS FAHRRAD SOLL VOR BESCHÄDIGUNG GESCHÜTZT SEIN**
- 3. DIE ABSTELLANLAGE ERMÖGLICHT DAS PARKEN UNTERSCHIEDLICHER FAHRRAD- UND LENKERTYPEN**
- 4. DAS FAHRRAD SOLL NICHT WEGROLLEN, DER LENKER NICHT UMSCHLAGEN**
- 5. PASSANTEN SOLLEN VOR VERLETZUNGSGEFAHREN GESCHÜTZT WERDEN**
- 6. DIE ABSTELLANLAGE GEWÄHRLEISTET SCHUTZ VOR VANDALISMUS**
- 7. AUSREICHEND ABSTAND ZWISCHEN DEN GEPARKTEN FAHRRÄDERN: 70 CM; BEI HOCH-TIEF: 50 CM**
- 8. BEI KURZZEIT-ABSTELLPLÄTZEN WIRD AUF HOCH-/TIEFPARKER VERZICHTET**

Sammelschließanlagen werden mit Schlüssel oder Chipkarte geöffnet. Sie schützen vor Diebstahl, Regen und Vandalismus und sind besonders flächeneffizient.



Die Technische Richtlinie TR 6102 des ADFC für Empfehlenswerte Fahrradabstellanlagen und die DIN 79008 geben als Mindestabstände zwischen den eingestellten Fahrrädern 70 Zentimeter bei ebenerdiger und 50 Zentimeter bei in der Höhe versetzter Aufstellung vor.

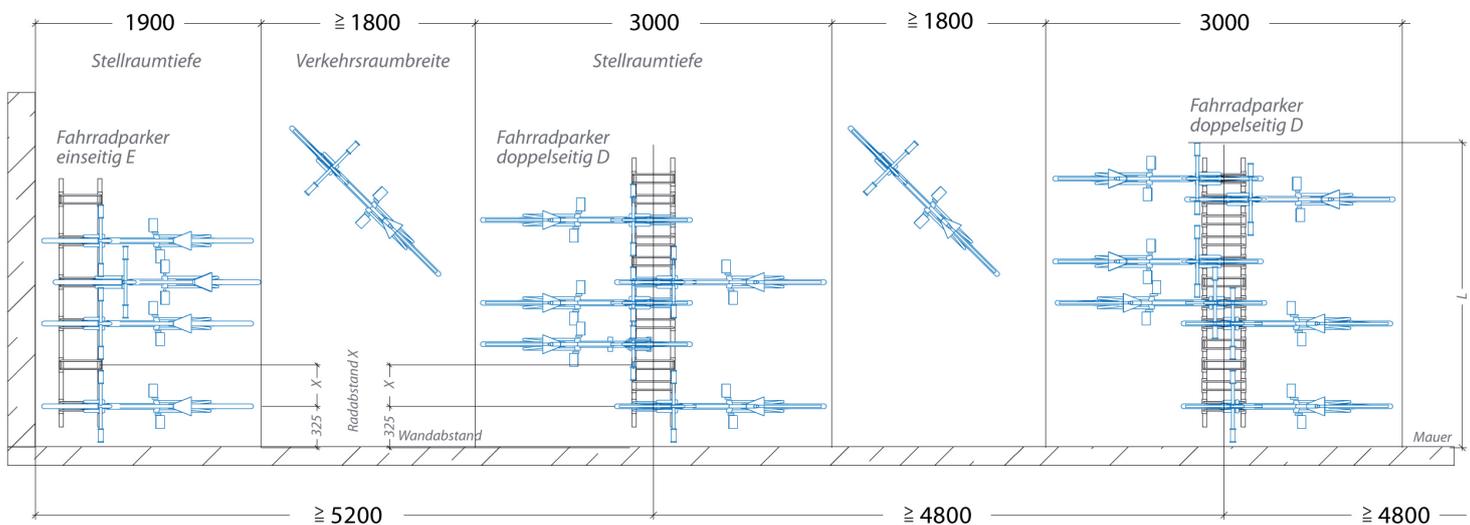
ADFC die Errichtung einer Überdachung. Natürlich ist es zudem angenehmer, nach einem Regenschauer auf ein trockenes Fahrrad zu steigen. Außerdem ist das Be- und Entladen der Räder im Trockenen wesentlich komfortabler. Des Weiteren muss der Zugang zu den Abstellanlagen zwingend barrierefrei sein und einen festen Untergrund haben. Nicht nur aus Gründen des Komforts, sondern auch wegen der erhöhten sozialen Kontrolle ist außerdem eine Beleuchtung der Abstellanlagen zu empfehlen.

Die Entfernung zwischen dem Bahnsteig und den Abstellanlagen sollte möglichst nicht größer als 50 Meter sein. Größere Abstände wirken oft

abschreckend und werden von vielen Nutzern nicht akzeptiert, sodass Fahrräder stattdessen direkt am Bahnsteig oder an Hauswänden geparkt werden. Darüber hinaus ist es wichtig, dass leicht erkennbar ist, wo sich die Abstellanlagen genau befinden. Im Zweifelsfall ist dies durch leicht verständliche Beschilderungen und Bodenmarkierungen möglich.

Eine Abschätzung der benötigten Anzahl an Abstellanlagen ist nicht immer einfach. Verschiedene Faktoren wie die Einwohner- und Arbeitsplatzdichte in der Nähe des Bahnhofes oder das Fahrgastaufkommen müssen berücksichtigt werden. Der ADFC Sachsen empfiehlt, dass auf sieben Fahrgäste pro Tag ein Abstellplatz für ein Fahrrad kommen sollte. Allerdings ist eine Orientierung am aktuellen Fahrgastaufkommen kurzsichtig, weil der Bau von Abstellanlagen sich meist erheblich auf das Fahrgastaufkommen auswirkt (siehe S. 9 ff).

An Bahnhöfen mit überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen und wich-





tigen Pendlerbeziehungen hält der ADFC die Errichtung von Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder Radstationen für sinnvoll.

Fahrradboxen haben dabei einen verhältnismäßig großen Flächenverbrauch, bieten aber einen wertvollen Diebstahlschutz. Sollen mehr Fahrräder untergebracht werden, empfehlensich die deutlich flächeneffizienteren Sammelschließanlagen. Sie verbinden Diebstahlsicherheit, sowie den Schutz vor Regen und Vandalismus mit einer flächeneffizienten Form des Fahrradparkens. Der Zugang zu Sammelschließanlagen ist oft über eine Chipkarte organisiert. Sinnvoll ist es hierbei, den Zugang zu Sammelschließanlagen automatisch den Nutzern von Abo-Monatskarten u. ä. zu gewähren. Weiter verbessern lässt sich der Diebstahlschutz durch den Bau

von überwachten Radstationen oder Fahrradparkhäusern mit Zugangskontrolle. Erfahrungsgemäß werden solche besonders sicheren Anlagen trotz der Kostenhürde gut angenommen. Am Bahnhof Neukieritzsch südlich von Leipzig beträgt die jährliche Miete einer Abstellbox beispielsweise 50 Euro.¹⁷ Die Miete für Fahrradparkplätze sollte unbedingt in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten für das Pkw-Parken stehen.

Quellenangaben:

¹⁷ Eine nützliche Lektüre ist dazu auch die Broschüre „Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen“ des ADFC Bayern, online abrufbar auf <https://bayern.adfc.de/artikel/fahrrad-abstellanlagen/>

¹⁸ Gemeinde Neukieritzsch (2018): Gemeindebote. Amtsblatt der Gemeinde Neukieritzsch 10/2018, S. 6.

Radstationen verfügen meist über mehrere hundert überdachte Stellplätze. Sie können einem Bahnhof außerdem einem modernen und einladenden Image verhelfen. Im Bild die Radstation am Bahnhof Salzburg mit 664 überdachten Stellplätzen.

Methodik der Untersuchung

Zwischen Dezember 2018 und Juli 2019 untersuchte der ADFC Sachsen die Fahrradabstellanlagen an allen 521 Bahnhöfen und Haltepunkten in Sachsen.

Auf ihren Arbeitswegen oder im Rahmen von Radtouren am Wochenende erfassten über 50 ADFC-Mitglieder aus ganz Sachsen die Qualität und Quantität der Abstellanlagen der sächsischen Bahnhöfe und dokumentierten diese mit Fotos.

1. Wie wurden die Daten erfasst?

Es erfolgte eine Unterscheidung der Abstellanlagen nach den unten abgebildeten Kategorien. Grundsätzlich stellt sich besonders in stark verdichteten Gebieten immer wieder die Frage, welche Abstellanlagen zu einem Bahnhof gezählt werden können und welche dessen Einzugsbereich überschreiten.

Entscheidendes Kriterium ist, dass sich die Abstellanlagen einem Bahnhof

SCHEMA DES ERHEBUNGSBOGENS

	Anzahl	davon überdacht
Einfache Vorderradhalter		
Mobile Vorderradhalter (Werbeständer)		
Fahrradgerechte Vorderradhalter		
Plätze an Anlehnbügeln		
Schräghochparker		
Vertikalparker		
Plätze an Doppelstockparkern		
Plätze in Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen		
Plätze in Fahrradparkhäusern		

zuordnen lassen und dass sie sich in einer vertretbaren Nähe zu den Bahngleisen befinden. So gibt es am Bahnhof Leipzig-Connewitz beispielsweise in der Nähe des Bahnsteiges fünf Abstellbügel und fast 300 Meter entfernt in der Bornaischen Straße zehn weitere Bügel.

Letztere gingen nicht mit in die Auswertung ein, da sie zu weit von den Gleisen entfernt sind und sich offensichtlich viele Menschen eher dafür entscheiden, ihr Fahrrad am Geländer in Bahnhofsnähe anzuschließen.

In Einzelfällen lag es im Ermessen der ehrenamtlichen Prüfer des ADFC, welche Anlagen sie miterfassten. Sie waren aber angehalten, die Bewertung im Zweifel wohlwollend vorzunehmen.

2. Welche Bahnhöfe wurden erfasst?

Wichtigstes Kriterium für die Aufnahme in die Datenanalyse ist, dass sich der Bahnhof in Sachsen befindet. Darüber hinaus muss die Station von einem der fünf sächsischen Verkehrsverbünde (VVV, VVO, VMS, ZVON, MDV) bedient werden. Dies bedeutet, dass beispielsweise die sächsischen Schmalspurbahnen nicht in die Betrachtung eingeflossen sind. Gleichzeitig wurden die Bahnhöfe des Chemnitzer Modells miterfasst, sofern sie vom VMS mit bestellt werden.

Stationen an Bahnlinien, an denen im Erfassungszeitraum kein Linienbetrieb stattfand, fanden keine Berücksichtigung.



Am Bahnhof Borsdorf stehen Pendlern 135 witterungsgeschützte fahrradgerechte Vorderradhalter zur Verfügung.

3. Wie wurden die Bahnhöfe bewertet?

Zur Bewertung der Qualität der sächsischen Bahnhöfe hinsichtlich der



Für ein sicheres und schadfreies Parken von Fahrrädern gänzlich ungeeignet sind diese Vorderradhalter am Bahnhof Eibau.

Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen entwickelte der ADFC Sachsen ein Bewertungsschema auf Basis von Schulnote 1 bis 6. Dieses setzt einesteils die Anzahl der vorhandenen Abstellanlagen in Relation zu den gezählten Fahrgästen, lässt darüber hinaus auch qualitative Aspekte in die Bewertung einfließen. Im Einzelnen



Zahlreiche an Zäune und Geländer angelehnte Fahrräder zeugen am S-Bahn-Haltpunkt Leipzig-Connewitz von fehlenden Fahrradständern an der richtigen Stelle.

Der Bahnhof Görlitz Weinhübel ist einer von 40% sächsischen Bahnhöfen ohne Abstellmöglichkeit für Fahrräder.



Note
6

wurden die nachfolgend erläuterten Kriterien angewendet.

Bei der Bewertung wurden viele Aspekte nicht berücksichtigt, die

dennoch nicht unbedeutend sind. Dazu zählt beispielsweise der Preis von Schließanlagen und ob dieser bereits in das ÖV-Ticket mit integriert ist, wie es in Münster seit Jahren üblich ist. Außerdem wurde auch der Erhaltungsstand, die Beleuchtung und Einsehbarkeit sowie die Ausschilderung nicht bewertet. Nicht in die Wertung eingeflossen ist auch, wie viele offensichtlich kaputte und nicht mehr genutzt Räder Plätze an den Abstellanlagen blockieren.

BEWERTUNGSKRITERIEN DES ADFC FÜR BIKE&RIDE-ANLAGEN

1
Sehr gut

Auf 7 Fahrgäste kommen mehr als ein überdachter Platz an einem fahrradgerechten Vorderradhalter, an einem Bügel, an einem Schräghochparker, Vertikalparker, Doppelstockparker, in einer Sammelschließanlage oder in einer Fahrradbox.

U N D

Auf 200 Fahrgäste kommen mindestens eine Fahrradbox oder ein Platz in Sammelschließanlage.

2
Gut

Auf 10 Fahrgäste kommen mehr als ein überdachter Platz an einem fahrradgerechten Vorderradhalter, an einem Bügel, an einem Schräghochparker, Vertikalparker, Doppelstockparker, in einer Sammelschließanlage oder in einer Fahrradbox.

3
Genügend

Auf 10 Fahrgäste kommen mehr als ein Platz an einem fahrradgerechten Vorderradhalter, an einem Bügel, an einem Schräghochparker, Vertikalparker, Doppelstockparker, in einer Sammelschließanlage oder in einer Fahrradbox.

4
Knapp bestanden

Auf 10 Fahrgäste kommen weniger als ein Platz an einem fahrradgerechten Vorderradhalter, an einem Bügel, an einem Schräghochparker, Vertikalparker, Doppelstockparker, in einer Sammelschließanlage oder in einer Fahrradbox.

5
Mangelhaft

Nur Vorderradhalter oder mobile Abstellanlagen
O D E R

Auf 33 Fahrgäste kommen weniger als ein Platz an einem fahrradgerechten Vorderradhalter, an einem Bügel, an einem Schräghochparker, Vertikalparker, Doppelstockparker, in einer Sammelschließanlage oder in einer Fahrradbox.

6
Ungenügend

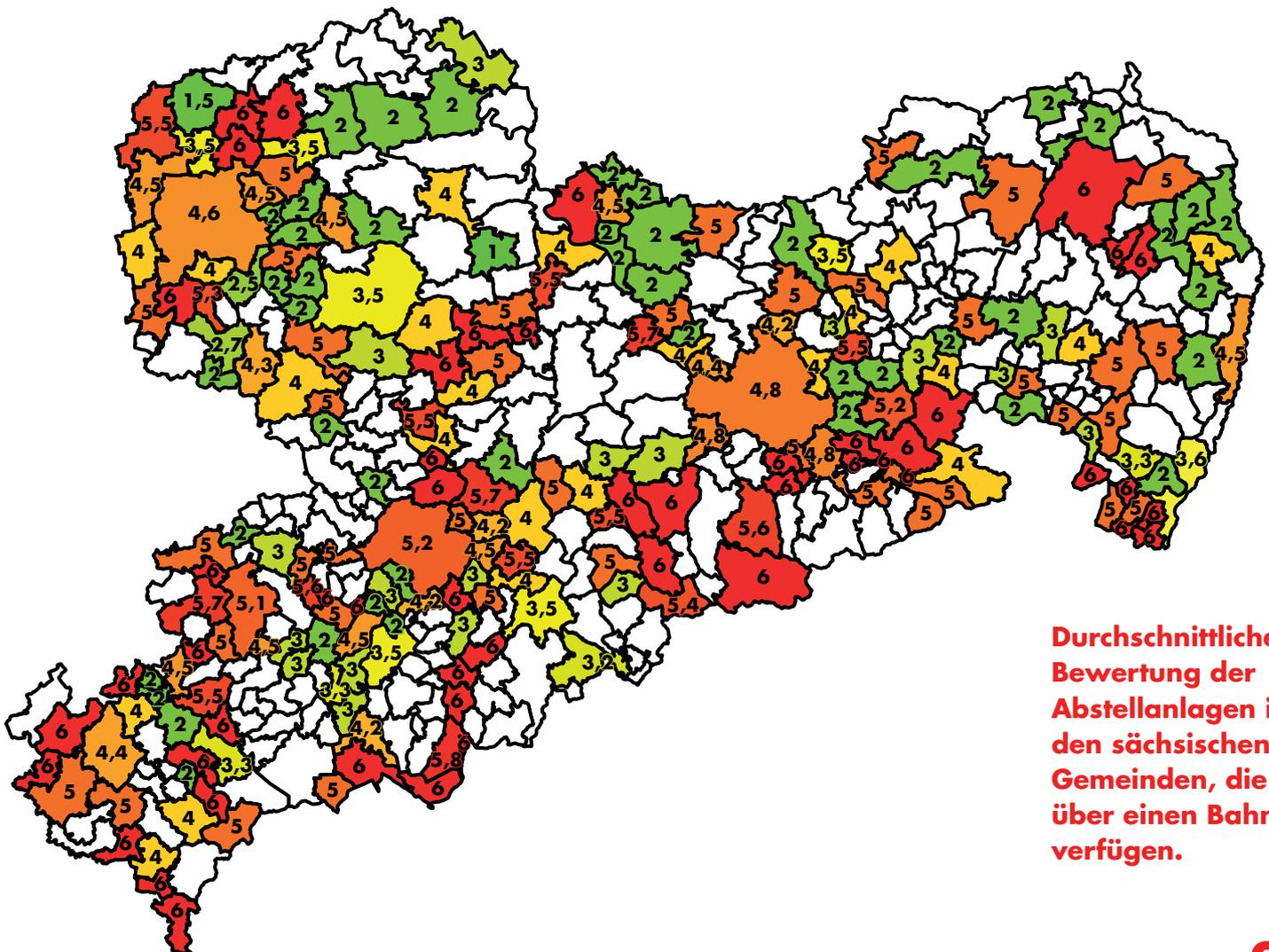
Keine Fahrradabstellanlagen am Bahnhof.

Ergebnisse der Untersuchung

Insgesamt 10.858 Abstellplätze für Fahrräder existieren an den 521 Bahnhöfen und Haltepunkten in Sachsen. Einen Großteil dieser Anlagen schätzt der ADFC als diebstahlsicher ein. Auch der Witterungsschutz ist relativ gut ausgebaut.

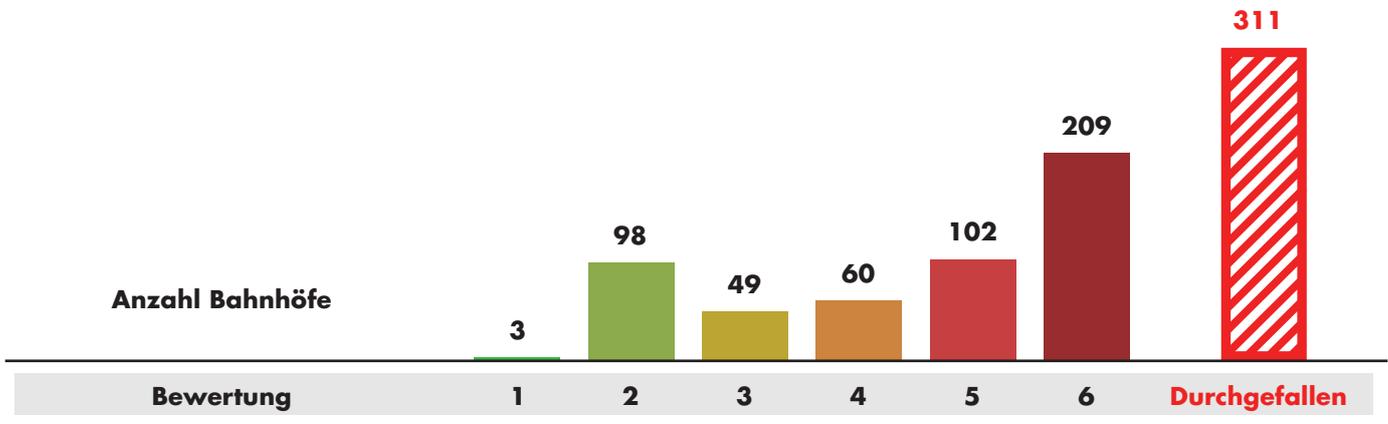
Allerdings existieren an 40% der sächsischen Bahnhöfe überhaupt keine

Abstellanlagen. Weitere knapp 20% sind nur mit einfachen Vorderradhaltern oder mit einer sehr geringen Anzahl an fahrradfreundlichen Abstellanlagen ausgestattet. Diese knapp 60% der sächsischen Bahnhöfe erreichen bei der Ausstattung mit Fahrrad-Abstellanlagen lediglich Note 5 oder 6 und sind damit hinsichtlich der Qualität und Quantität beim Bike&Ride-Test des ADFC Sachsen durchgefallen. An diesen Stellen besteht akuter Nachholbedarf.



**Durchschnittliche
Bewertung der
Abstellanlagen in
den sächsischen
Gemeinden, die
über einen Bahnhof
verfügen.**

BENOTUNG DER FAHRRADABSTELLANLAGEN SÄCHSISCHER BAHNHÖFE



Gleichzeitig verfügen 18,8% der Bahnhöfe und Haltepunkte in Sachsen über gute oder sehr gute Abstellanlagen. Die Bahnhöfe in Oschatz, Delitzsch und Neukieritzsch erreichten in der Bewertung der Fahrradabstellanlagen die Note 1. Sie verfügen über eine hohe Anzahl an witterungs- und diebstahlgeschützten Fahrradparkern

sowie über eine ausreichend hohe Anzahl an Fahrradboxen oder Abstellmöglichkeiten in einem verschließbaren Fahrradparkhaus.

Neben diesen drei Städten existieren auch an den Bahnhöfen in Radeberg und Eilenburg Fahrradboxen. Des Weiteren wurden am 30. September

ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG

	Anzahl	davon überdacht
Einfache Vorderradhalter	1.760	996
Mobile Vorderradhalter (Werbeständer)	54	0
Fahrradgerechte Vorderradhalter	4.639	4.215
Plätze an Anlehnbügel	4.129	2.246
Schräghochparker	141	141
Vertikalparker	0	0
Plätze an Doppelstockparkern	48	48
Plätze in Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen	37	
Plätze in Fahrradparkhäusern	50	

BENOTUNG, SORTIERT NACH VERKEHRSVERBÜNDEN

Bewertung	1	2	3	4	5	6	Durchgefallen	Mittelwert
MDV	3%	24%	11%	19%	22%	23%	44%	4,0
ZVON	0%	35%	6%	8%	21%	29%	50%	4,0
VMS	0%	9%	17%	10%	14%	50%	65%	4,8
VVO	0%	20%	1%	13%	29%	36%	66%	4,6
VVV	0%	22%	2%	4%	10%	61%	71%	4,9

2019 versuchsweise 16 Fahrradboxen am Bahnhof Coswig aufgestellt. In dem Bewertungsschema des ADFC in dieser Broschüre konnten diese nicht berücksichtigt werden, da sie nach dem Erfassungszeitraum errichtet wurden und nur temporär für einige Monate aufgestellt werden.

Hinsichtlich der Qualität und Quantität der Abstellanlagen bestehen zwischen den Verkehrsverbänden in Sachsen teils erhebliche Unterschiede. Die Abstellanlagen in der Zuständigkeit von MDV und ZVON erreichten im Durchschnitt eine bessere Bewertung als jene in anderen Zuständigkeiten. 44% der Bahnhöfe des MDV fielen

BENOTUNG, SORTIERT NACH LANDKREISEN, MIT ANZAHL DER BAHNHÖFE

							Durchgefallen	Mittelwert
Lkr Leipzig	1	16	4	7	6	8	33%	3,6
Lkr Bautzen		15	3	3	12	3	42%	3,6
Lkr Nordsachsen	2	6	2	2	5	5	45%	3,8
Lkr Meißen		10	1	2	8	2	50%	3,9
Erzgebirgskreis	6	19	6	6		31	54%	4,5
Leipzig, Stadt	2	5	10		11	10	55%	4,6
Lkr Görlitz		14	1	4	8	17	57%	4,3
Lkr Zwickau	4	3	3		7	13	67%	4,7
Lkr Mittelsachsen	3	7	6		9	23	67%	4,9
Vogtlandkreis		11	1	2	5	30	71%	4,9
Dresden, Stadt	3	4			10	9	73%	4,8
Lkr SSOE	4	8			10	27	76%	5,1
Chemnitz, Stadt	4	3	3		5	28	77%	5,2

bei der Bewertung durch, während dieser Wert bei den Bahnhöfen in der Zuständigkeit des VVV 71% beträgt. Außerdem verfügen immerhin 35% der ZVON-Bahnhöfe über gute Abstellanlagen, während es beim VMS nur 9% sind.

Die Auswertung der Bewertung nach Landkreisen zeigt ein ähnliches Ergebnis. Dies ist grundsätzlich wenig verwunderlich, da die Verkehrsverbünde weitestgehend die Flächen bestimmter Landkreise umfassen.

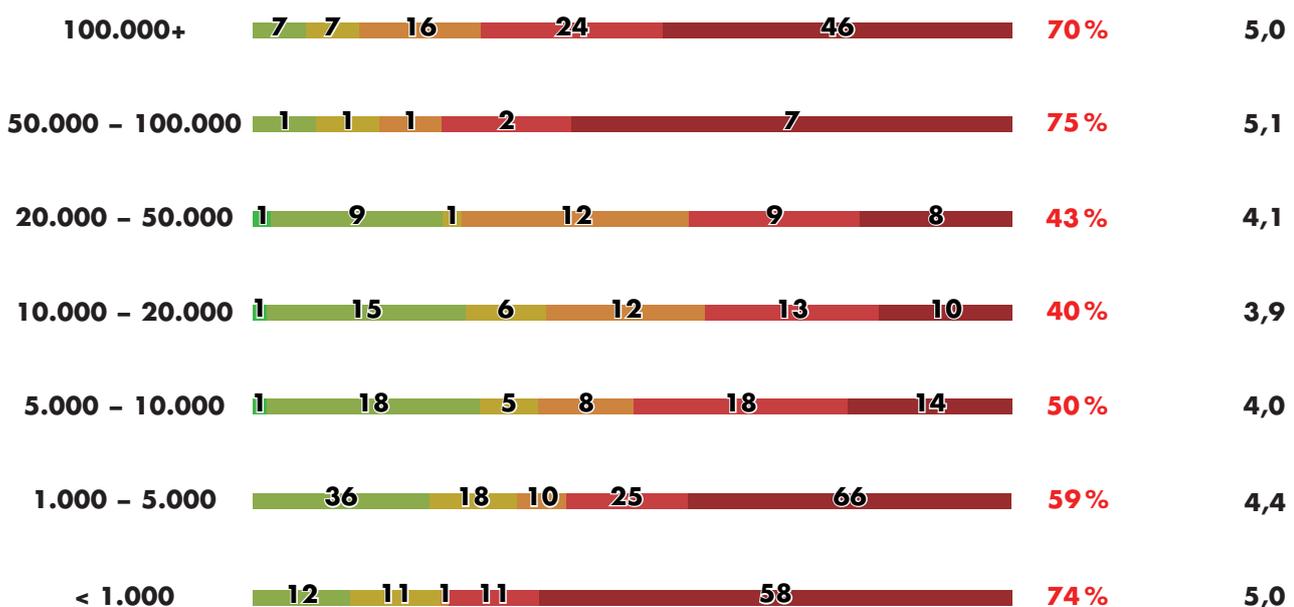
Im Landkreis Bautzen verfügen 42% der Bahnhöfe über (sehr) gute Abstellanlagen. Auch in den Landkreisen

Nordsachsen, Meißen und im Landkreis Leipzig ist der Anteil der (sehr) guten Abstellanlagen verhältnismäßig hoch. Problematischer schätzt der ADFC die Situation der Abstellanlagen im Erzgebirgskreis, im Vogtlandkreis, im Landkreis Zwickau und Mittelsachsen, im Landkreis Görlitz, im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie in den drei Großstädten ein.

Auch in der Auswertung nach Stadtgröße ergeben sich bemerkenswerte Unterschiede. Mittelgroße Städte mit 5.000 bis 50.000 Einwohnern schneiden in der Auswertung des ADFC zu Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen

BENOTUNG, SORTIERT NACH STADTGRÖÙE, MIT ANZAHL DER BAHNHÖFE

Durchgefallen Mittelwert



im Durchschnitt am besten ab. Hier ist der Anteil der Städte mit einer ausreichenden Anzahl von Fahrradabstellanlagen am größten.

In kleineren Gemeinden fehlen Abstellanlagen hingegen häufig völlig oder sie sind von unzumutbarer Qualität. Auch in den größeren Städten gibt es zahlreiche Bahnhöfe, an denen Abstellanlagen gänzlich fehlen. Dort, wo es Abstellanlagen gibt, liegt ihre Anzahl außerdem oft weit unter dem realen Bedarf.

Sortiert man die Bahnhöfe nicht nach Stadtgröße, sondern nach ihrer Fahrgastzahl pro Tag, ergibt sich ein ähnliches



Zahlreiche überdachte Stellplätze (auch für Kinderfahrräder) sowie verschließbare Fahrradboxen prägen das Bild am Bahnhof Eilenburg.

ches Bild. Vor allem bei Bahnhöfen mit hohem Fahrgastaufkommen ist die Situation der Abstellanlagen problematisch. Von den 25 größten Bahnhöfen in Sachsen erreichten 24 Bahnhöfe nur Note 4 oder schlechter.

Unter den 50 größten sächsischen Bahnhöfen erreichen nur sechs Stationen eine gute oder sehr gute Bewertung ihrer Abstellanlagen. Dies sind die Bahnhöfe in Delitzsch, Borsdorf, Bautzen, Wurzen, Radebeul Ost und in Eilenburg.

BENOTUNG, SORTIERT NACH ANZAHL DER EINSTEIGER PRO TAG

Durchgefallen Mittelwert

Einsteiger pro Tag	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Durchgefallen	Mittelwert	
3.000+				4	4	50%	4,5	
2.000 - 3.000				2	4	67%	4,7	
1.000 - 2.000	1	3	11	10	3	46%	4,3	
500 - 1.000		7	2	13	18	6	52%	4,3
200 - 500	2	17	1	12	19	12	50%	4,0
100 - 200		18	3	15	13	25	51%	4,3
50 - 100		29	10	3	10	41	55%	4,3
< 50		24	33	24		122	72%	4,9

Möglichkeiten der Förderung

Zur Förderung von Fahrradabstellanlagen, Bike & Ride-Parkplätzen und Radstationen gibt es unterschiedliche Möglichkeiten und Projekte. So fördert beispielsweise der Freistaat Sachsen über die ÖPNV-Richtlinie Abstellanlagen mit bis zu 75%.

Anfang 2019 hat der Bund mit der „Bike+Ride-Offensive“¹⁹ ein groß angelegtes Projekt zur Ausstattung von Bahnhöfen mit Bike&Ride-Anlagen gestartet. Bis 2022 sollen im Rahmen des Projekts deutschlandweit 100.000 neue Stellplätze an Bahnhöfen entstehen.

Bauherr auf und werden vom BMU mit einer Förderquote von 40% unterstützt. Darüber hinaus können weitere Drittmittel genutzt werden, sodass der kommunale Eigenanteil im günstigsten Fall bei nur 10% liegt.²⁰

Mit Stand Dezember 2019 hat im Rahmen dieses Programms keine sächsische Kommune Abstellanlagen beantragt. Hier besteht großes Potential für Verbesserungen, welches ausgeschöpft werden sollte.

Des Weiteren fördert das BMU noch bis einschließlich 2022 im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“) den Bau von Abstellanlagen. Zwischen August und Oktober 2020 kann auch eine Förderung durch den Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr des BMU erlangt werden.

Darüber hinaus fördert die Bundesregierung ab dem Jahr 2020 mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ unter anderem auch die Planung und Bau von Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Broschüre (Juni 2020) waren die Details der Förderung jedoch noch nicht bekannt.²¹

Alle Fördermöglichkeiten für Bike&Ride-Anlagen finden Sie in unserer

Installation von Fahrradboxen in der Radstation am Bahnhof Bernau. Damit eine verkehrliche Lenkungswirkung eintritt, sollte das Fahrradparken nur dann gebührenpflichtig sein, wenn auch für Park+Ride Gebühren anfallen.



Eine Besonderheit der Bike+Ride-Offensives besteht darin, dass die Deutsche Bahn den Kommunen dabei mietfrei die notwendigen Bahnhofsfächen zur Verfügung stellt und sie bei der Planung, Förderung und Montage unterstützt. Die Kommunen treten als

Tabelle. Fachkundige Beratung rund um die Förderung und technische Fragen zum Fahrradparken an Bahnhöfen erhalten Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Rad.SN²² im Rahmen ihrer Mitgliedschaft.

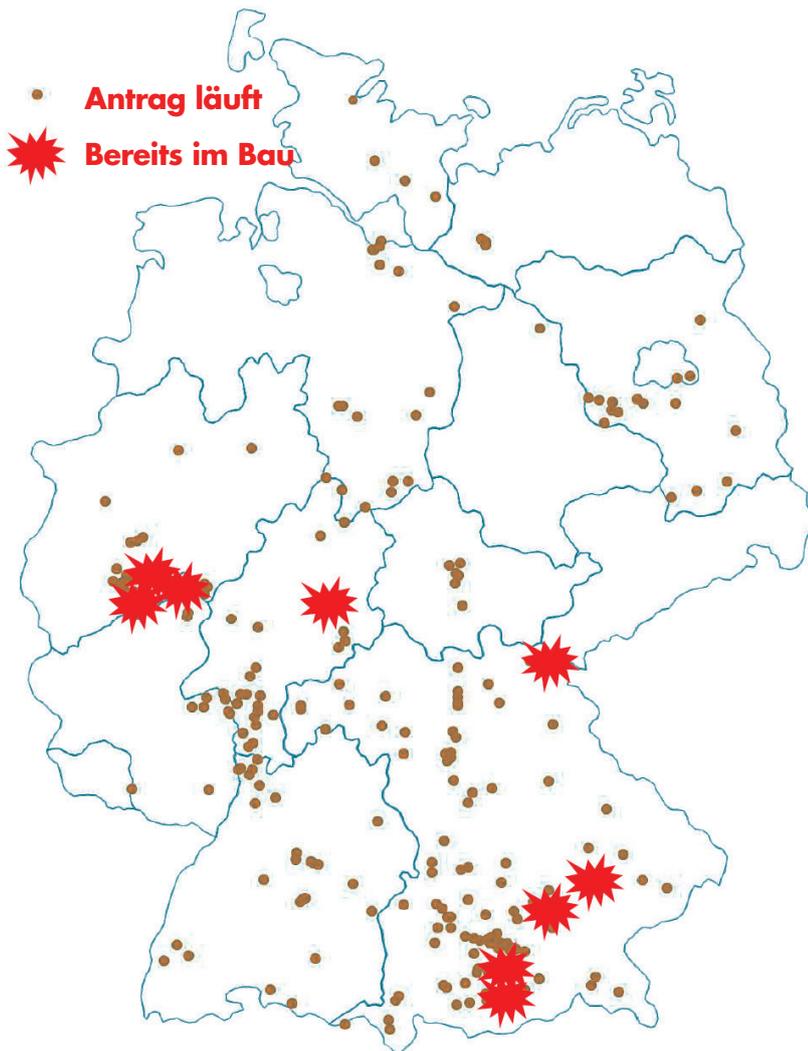
Quellenangaben:

¹⁹ Für weitere Informationen siehe auch www.deutschebahn.com/bikeandride

²⁰ Vgl. Deutsche Bahn (2019): Flyer: Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen.

²¹ Vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Förderung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen durch die Bundesregierung. Drucksache 19/16788 vom 27.01.2020.

²² Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V. (Rad.SN).



Mit Stand September 2019 beantragte oder in der Umsetzung befindliche Projekte der Bike+Ride-Offensive in Deutschland.
DB Station&Service AG (2019): Die Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn. Konferenzbeitrag beim Informations - und Vernetzungstreffen „Kommunaler Klimaschutz durch Radverkehr“ am 5. September 2019. Online: www.saena.de

MÖGLICHKEITEN ZUR FÖRDERUNG VON FAHRRADABSTELLANLAGEN AN ÖPNV-HALTEPUNKTEN (STAND: JUNI 2020)

Förderung Titel	Wer fördert?	Wer ist förderberechtigt?
Richtlinie ÖPNV (Lautzeit öffnen)	Freistaat Sachsen	Kommunale Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse.
Richtlinie Verkehrs- infrastruktur (Laufzeit: 31.12.2023)	SMWA (EFRE)	Gemeinden, Kreisfreie Städte, Landkreise und kommunale Zusammen- schlüsse.
Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr (Frist: 01.09. - 31.10.2020)	Bundesministerium für Umwelt, Natur- schutz und nukleare Sicherheit	Juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt. Nicht antragsberechtigt sind Bundesländer und deren Einrichtungen sowie landeseigene Gesellschaften (betrifft nicht Hochschulen).
Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (Laufzeit: 01.01.2019 - 31.12.2022)	Bundesministerium für Umwelt, Natur- schutz und nukleare Sicherheit	Kommunen (Städte, Gemeinden und Landkreise) und Zusammen- schlüsse, an denen ausschließlich Kommunen beteiligt sind, Betriebe, Unternehmen und sonstige Organisationen mit mindestens 25 % kommunaler Beteiligung; für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.
Bike+Ride-Offensive (Laufzeit: bis 31.12.2022)	BMU, Deutsche Bahn, Nationale Klima- schutzinitiative	Über die Kommunalrichtlinie des BMU kann eine Förderung von bis zu 40 Prozent beantragt werden. Den kommunalen Anteil können Sie durch Drittmittel bis auf 15 bzw. 10 Prozent der Gesamtkosten komplementär finanzieren, müssen aber die Förderung bei Antragsstellung nachweisen.

Fördersätze**Einschränkungen****Informationen**

Förderhöhe: bis zu 75 %

–

<https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/11471-RL-OePNV#vwv2>

Förderhöhe: bis zu 75 %

–

<https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/16965-RL-Verkehrsinfrastruktur#vwv2>Förderquote bis zu 65 %
Unternehmen: max. 50 %
finanzschwache Kommunen:
bis zu 90 %„innovative
Leuchtturmprojekte“<https://www.klimaschutz.de/forderung>Förderquote: 40 %
finanzschwache
Kommunen: 60 %„Errichtung frei zugänglicher
Radabstellanlagen,
Errichtung und Einrichtung
von diebstahl- und
witterungsgeschützten
Fahrradparkhäusern“<https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

Förderquote: 40 %

Reihenbügelanlage,
Doppelstockanlage,
Sammelschließanlage
(Bindung an vorgegebene
Abstellanlagen)<https://www.klimaschutz.de/bikeandride>

Daten aller Bahnhöfe

Bahnhof	Abstellanlagen gesamt	davon fahrrad- freundlich	davon mit Dach	Note					
Adorf (Erzgeb)	10	10	10	2	Böhlen (b Leipzig)	20	20	0	5
Adorf (Vogtl)	9	9	9	4	Böhlen Werke	20	0	0	5
Altenbach	12	12	12	4	Borna (b Leipzig)	60	22	22	5
Altenberg (Erzgeb)	0	0	0	6	Borsdorf (Sachs)	146	146	135	2
Altmitweida	0	0	0	6	Braunsdorf-Lichtenwalde	0	0	0	6
Amtshainersdorf	0	0	0	6	Breitenbrunn (Erzgeb)	0	0	0	6
Anger-Crottendorf	14	14	8	4	Breitendorf	0	0	0	6
Annaberg-Buchholz Mitte	0	0	0	6	Burgstädt	188	144	144	2
Annaberg-Buchholz Süd	0	0	0	6	Burkhardswalde-Maxen	0	0	0	6
Annaberg-Buchholz unt Bf	0	0	0	6	Burkhardtsdorf	12	12	0	3
Antonsthal	0	0	0	6	Burkhardtsdorf Mitte	6	6	0	4
Arnsdorf (b Dresden)	60	60	60	2	Cainsdorf	0	0	0	6
Aue (Sachs)	10	10	10	5	Chemnitz Altchemnitz	20	20	20	4
Aue (Sachs) Erzgebirgsstadion	6	6	0	3	Chemnitz Alt-Chemnitz-Center	0	0	0	6
Auerbach (Vogtl) Hp	0	0	0	6	Chemnitz Annenstraße	0	0	0	6
Auerbach (Vogtl) ob Bf	8	8	8	2	Chemnitz Bernsbachplatz	6	6	0	3
Auerbach (Vogtl) unt Bf	36	36	36	2	Chemnitz Brückenstr/Presse	4	0	0	5
Bad Brambach	0	0	0	6	Chemnitz Erdmannsdorfer Str.	0	0	0	6
Bad Elster	0	0	0	6	Chemnitz Friedrichstraße	0	0	0	6
Bad Lausick	32	32	32	4	Chemnitz Gustav-Freytag-Str.	0	0	0	6
Bad Schandau	58	53	53	4	Chemnitz Hbf	102	102	102	5
Bad Schlema	10	10	10	2	Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	0	0	0	6
Bärenhecke-Johnsbach	0	0	0	6	Chemnitz Kinderwaldstätte	0	0	0	6
Bärenstein (Annaberg)	0	0	0	6	Chemnitz Küchwald	0	0	0	6
Bärenstein (b Glashütte/Sachs)	0	0	0	6	Chemnitz Mitte	0	0	0	6
Barthmühle	0	0	0	6	Chemnitz Moritzhof	0	0	0	6
Bautzen	105	105	105	2	Chemnitz Omnibusbahnhof	0	0	0	6
Beilrode	16	16	0	3	Chemnitz Riemenschneiderstr.	18	18	8	2
Belgershain	12	12	12	2	Chemnitz Rößlerstraße	0	0	0	6
Bennewitz	20	0	0	5	Chemnitz Roter Turm	0	0	0	6
Berthelsdorf (Erzgeb)	9	0	0	5	Chemnitz Scheffelstraße	0	0	0	6
Berthelsdorf (Erzgeb) Ort	0	0	0	6	Chemnitz Schneeberger Straße	0	0	0	6
Bertsdorf	6	0	0	5	Chemnitz Schule Altchemnitz	0	0	0	6
Beucha	72	72	64	2	Chemnitz Stadlerplatz	22	22	0	3
Bienenmühle	0	0	0	6	Chemnitz Stefan-Heym-Pl	0	0	0	6
Bischheim-Gersdorf	16	0	0	5	Chemnitz Süd	8	8	0	5
Bischofswerda	47	47	47	4	Chemnitz Süd (Str. 6645)	6	6	0	4
Blumenau	6	6	0	3	Chemnitz Theaterplatz	0	0	0	6
					Chemnitz Treffurthstraße	0	0	0	6
					Chemnitz Uhlestraße	0	0	0	6
					Chemnitz Zentralhaltestelle	0	0	0	6
					Chemnitz-Borna Hp	0	0	0	6

Chemnitz-Erfenschlag	0	0	0	6	Edle Krone	0	0	0	6
Chemnitz-Harthau	14	14	10	2	Eibau	5	0	0	5
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	0	0	0	6	Eilenburg	120	120	120	2
Chemnitz-Reichenhain	0	0	0	6	Eilenburg Ost	25	0	0	5
Chemnitz-Schönau	0	0	0	6	Einsiedel	12	12	0	3
Chemnitz-Siegmars	10	10	10	4	Einsiedel Gymnasium	0	0	0	6
Clausnitz	8	8	8	3	Ellefeld	0	0	0	6
Cossebaude	56	32	32	2	Elsterberg	0	0	0	6
Coswig (Bz Dresden)	180	180	180	4	Elsterberg Kunstseidenwerk	0	0	0	6
Cranzahl	5	0	0	5	Erdmannsdorf-Augustusburg	0	0	0	6
Crimmitschau	15	0	0	5	Erla	6	6	0	3
Dahlen (Sachs)	13	13	13	4	Erlabrunn (Erzgeb)	0	0	0	6
Delitzsch ob Bf	38	38	18	2	Erlau (Sachs)	0	0	0	6
Delitzsch unt Bf	298	298	276	1	Fährbrücke	12	12	0	3
Demitz-Thumitz	15	15	15	2	Falkenau (Sachs) Hp	4	4	0	3
Deutzen	10	10	0	3	Falkenau (Sachs) Süd	0	0	0	6
Dittersbach (b Frankenb/Sachs)	0	0	0	6	Falkenstein (Vogtl)	0	0	0	6
Dittersdorf	0	0	0	6	Flöha	138	0	0	5
Döbeln Hbf	28	28	28	4	Flöha-Plaue	6	6	0	3
Doberschütz	20	20	20	2	Floßmühle	6	6	0	3
Dohna (Sachs)	0	0	0	6	Frankenberg (Sachs)	18	0	0	5
Dorfchemnitz (b Zwönitz)	6	6	0	3	Frankenberg (Sachs) Süd	0	0	0	6
Dresden Bischofsplatz	70	70	14	4	Frankenstein (Sachs)	25	0	0	5
Dresden Flughafen	37	0	0	5	Frauenhain	20	20	20	2
Dresden Freiburger Str	20	20	20	5	Freiberg (Sachs)	271	140	140	4
Dresden Grenzstraße	12	0	0	5	Freital-Deuben	10	0	0	5
Dresden Hbf	140	120	100	5	Freital-Hainsberg	32	32	32	4
Dresden Industriegelände	0	0	0	6	Freital-Hainsberg West	0	0	0	6
Dresden Zschachwitz	22	22	22	4	Freital-Potschappel	18	18	0	4
Dresden-Cotta	0	0	0	6	Frohbürg	26	26	26	2
Dresden-Dobritz	24	24	24	5	Gaschwitz	0	0	0	6
Dresden-Friedrichstadt	0	0	0	6	Geising	0	0	0	6
Dresden-Kemnitz	0	0	0	6	Geithain	120	60	60	4
Dresden-Klotzsche	42	42	42	4	Gerichshain	30	30	30	2
Dresden-Mitte	74	64	30	5	Gersdorf (b Görlitz)	32	32	32	2
Dresden-Neustadt	275	220	86	4	Glashütte (Sachs)	20	20	20	4
Dresden-Niedersedlitz	67	67	67	5	Glaubitz (b Riesa)	34	34	34	2
Dresden-Pieschen	0	0	0	6	Glauchau (Sachs)	48	48	0	4
Dresden-Plauen	0	0	0	6	Glauchau-Schönbornchen	10	10	10	2
Dresden-Reick	29	29	29	5	Görlitz Hbf	80	80	0	4
Dresden-Stetzsch	0	0	0	6	Görlitz Weinhübel	0	0	0	6
Dresden-Strehlen	36	36	28	5	Görlitz-Rauschwalde	0	0	0	6
Dresden-Trachau	0	0	0	6	Goßdorf-Kohlmühle	0	0	0	6
Dürrröhrsdorf	19	19	19	2	Grimma ob Bf	50	50	50	4
Ebersbach (Sachs)	10	10	10	4	Grobau	0	0	0	6

Bahnhof	Abstellanlagen gesamt	davon fahrrad- freundlich	davon mit Dach	Note					
					Irfersgrün	0	0	0	6
					Jahnsdorf (Erzgeb)	10	10	10	4
					Jesewitz (b Leipzig)	7	0	0	5
					Jocketa	6	6	6	4
Gröditz (b Riesa)	54	54	54	2	Johanngeorgenstadt	12	0	0	5
Großbothen	104	104	104	3	Jößnitz	0	0	0	6
Großdeuben	0	0	0	6	Kamenz (Sachs)	62	62	58	4
Großenhain Cottb Bf	118	118	92	2	Kämmereiforst	0	0	0	6
Großharthau	21	21	21	2	Kemtau	0	0	0	6
Großlehna	0	0	0	6	Klaffenbach Hp	10	10	10	2
Großpösna	6	6	0	3	Kleinröhrsdorf	0	0	0	6
Großröhrsdorf	56	0	0	5	Kleinschirma	5	0	0	5
Großschönau (Sachs) Bahnhof	5	0	0	5	Klingenberg-Colmnitz	36	36	36	2
Großsteinberg	18	18	18	2	Klingenthal	18	18	18	2
Grüna (Sachs)	9	0	0	5	Klitschmar	4	0	0	5
Grünbach (Vogtl)	0	0	0	6	Klitten	0	0	0	6
Grünhainichen-Borstendorf	6	6	0	3	Klosterbuch	0	0	0	6
Gutenfürst	0	0	0	6	Kodersdorf	10	10	10	2
Hagenwerder	32	32	32	2	Königsbrück	30	30	30	2
Hähnichen	10	10	10	2	Königstein (Sächs Schweiz)	12	0	0	5
Hainewalde	0	0	0	6	Köttewitz	0	0	0	6
Hainichen	40	40	40	2	Krensitz	0	0	0	6
Hammerunterwiesenthal	0	0	0	6	Kretscham-Rothensehma	0	0	0	6
Hartenstein	10	10	10	2	Krippen	27	0	0	5
Hartmannmühle	0	0	0	6	Krumhermsdorf	0	0	0	6
Heidenau	120	120	120	4	Kubschütz	8	8	0	3
Heidenau Süd	8	0	0	5	Kühren	24	24	24	2
Heidenau-Großsedlitz	0	0	0	6	Kürbitz	0	0	0	6
Helmsdorf (b Pirna)	4	0	0	5	Kurort Jonsdorf	0	0	0	6
Hennersdorf (Sachs)	6	6	0	3	Kurort Jonsdorf Hp	0	0	0	6
Herlasgrün	18	8	8	2	Kurort Oberwiesenthal	0	0	0	6
Hermisdorf (b Dresden)	24	0	0	5	Kurort Oybin	0	0	0	6
Hetzdorf (Flöhatal)	6	6	0	3	Kurort Oybin Niederdorf	0	0	0	6
Hirschfelde	12	12	12	2	Kurort Rathen (Kr Pirna)	0	0	0	6
Hohenfichte	0	0	0	6	Kyhna	0	0	0	6
Hohenroda	0	0	0	6	Lampertswalde	10	0	0	5
Hohenstein-Ernstthal	16	0	0	5	Langebrück (Sachs)	102	70	70	2
Hohndorf Mitte	0	0	0	6	Langenwolmsdorf	0	0	0	6
Holzchau	0	0	0	6	Langenwolmsdorf Mitte	6	0	0	5
Holzchau Skilift	0	0	0	6	Lauenstein (Sachs)	0	0	0	6
Hopfgarten (Sachs)	0	0	0	6	Laußnitz	12	0	0	5
Horka	32	10	10	4	Lauta (Niederlausitz)	6	0	0	5
Hoyerswerda	107	84	72	2	Lauter (Sachs)	6	6	0	3
Hoyerswerda Neustadt	90	46	46	2	Lauterbach-Steinbach	0	0	0	6
Hundsgrün	0	0	0	6	Leipzig Allee Center	98	98	34	3

Leipzig Bayer Bf	53	30	0	5	Lichtentanne (Sachs)	12	0	0	5
Leipzig Coppiplatz	26	26	12	4	Limbach (Vogtl)	6	6	6	2
Leipzig Grünauer Allee	36	36	30	4	Limmritz (Sachs)	0	0	0	6
Leipzig Hbf	460	460	76	5	Löbau	26	11	11	5
Leipzig Karlsruher Straße	20	20	20	4	Lobstädt	8	8	0	4
Leipzig Markt	142	142	0	4	Lohmen	0	0	0	6
Leipzig MDR	30	30	20	5	Lohsa	12	0	0	5
Leipzig Messe	10	10	10	5	Lößnitz ob Bf	6	6	0	3
Leipzig Militzer Allee	30	30	30	4	Lößnitz unt Bf	6	6	0	3
Leipzig Nord	20	20	20	5	Machern (Sachs)	52	52	44	2
Leipzig Olbrichtstraße	0	0	0	6	Markkleeberg	70	70	30	4
Leipzig Slevogtstraße	0	0	0	6	Markkleeberg Nord	32	32	0	4
Leipzig Völkerschlachtdenkmal	16	16	0	5	Markkleeberg-Großstädteln	58	58	50	2
Leipzig Wilhelm-Leuschner-Pl.	224	224	0	4	Markranstädt	70	70	70	2
Leipzig/Halle Flughafen	8	8	8	5	Meerane	30	30	30	2
Leipzig-Connewitz	10	10	10	5	Mehltheuer	0	0	0	6
Leipzig-Engelsdorf	30	0	0	5	Meinersdorf (Erzgeb)	6	6	0	4
Leipzig-Gohlis	60	60	40	4	Meißen	6	0	0	5
Leipzig-Heiterblick	0	0	0	6	Meißen Altstadt	0	0	0	6
Leipzig-Holzhausen	0	0	0	6	Meißen Triebischtal	0	0	0	6
Leipzig-Knauthain	54	54	0	3	Mittelherwigsdorf	15	15	7	2
Leipzig-Leutzsch	14	14	0	5	Mitteloelsnitz	0	0	0	6
Leipzig-Liebertwolkwitz	13	13	0	3	Mittweida	28	16	16	4
Leipzig-Lindenau	66	66	16	3	Mockrehna	40	40	40	2
Leipzig-Lützschena	24	24	10	3	Mosel	10	10	10	4
Leipzig-Militz	0	0	0	6	Mücka	0	0	0	6
Leipzig-Möckern	32	32	22	4	Mühlbach (b Pirna)	0	0	0	6
Leipzig-Mölkau	12	12	12	2	Mulda (Sachs)	5	0	0	5
Leipzig-Paunsdorf	0	0	0	6	Muldenberg-Floßplatz	0	0	0	6
Leipzig-Plagwitz	20	20	20	4	Muldenhütten	0	0	0	6
Leipzig-Rückmarsdorf	0	0	0	6	Narsdorf	18	18	18	2
Leipzig-Sellerhausen	10	10	10	2	Nassau (Erzgeb)	0	0	0	6
Leipzig-Stötteritz	0	0	0	6	Naunhof	48	0	0	5
Leipzig-Thekla	2	0	0	5	Nennigmühle	6	6	0	3
Leipzig-Wahren	0	0	0	6	Netzschkau	10	10	10	2
Leipzig-Werkstättenstraße	0	0	0	6	Neudorf (Erzgeb)	0	0	0	6
Leisnig	20	20	20	2	Neugersdorf	20	20	20	2
Lengefeld-Rauenstein	6	6	0	3	Neukieritzsch	65	65	65	1
Lengenfeld (Vogtl)	19	0	0	5	Neukirch (Lausitz) Ost	16	16	16	2
Leubsdorf (Sachs)	5	0	0	5	Neukirch (Lausitz) West	5	0	0	5
Lichtenberg (Erzgeb)	9	9	9	3	Neukirchen-Klaffenbach	10	10	10	2
Lichtenstein (Sachs)	10	10	10	4	Neukirchen-Wyhra	12	12	12	2
Lichtenstein Ernst-Schneller-S.	0	0	0	6	Neumark (Sachs)	0	0	0	6
Lichtenstein Gewerbegebiet	0	0	0	6	Neuoelsnitz	0	0	0	6
Lichtenstein Hartensteiner Str.	0	0	0	6	Neusalza-Spremberg	4	0	0	5

Bahnhof	Abstellanlagen gesamt	davon fahrrad- freundlich	davon mit Dach	Note					
					Pirk	8	8	8	2
					Pirna	220	220	220	4
					Pirna-Copitz	0	0	0	6
					Pirna-Copitz Nord	9	9	3	4
Neusörnewitz	126	94	94	2	Plauen (Vogtl) Mitte	22	22	10	2
Neustadt (Sachs)	40	40	40	2	Plauen (Vogtl) ob Bf	28	28	28	5
Niederau	13	0	0	5	Plauen (Vogtl) West	0	0	0	6
Niederbobritzsch	0	0	0	6	Plauen (Vogtl)-Straßberg	10	10	0	3
Niederdorf (Erzgeb)	10	10	10	2	Pockau-Lengefeld	5	0	0	5
Niederoderwitz	15	15	15	2	Pommritz	8	8	8	2
Niederschlag	0	0	0	6	Pönitz (b Leipzig)	0	0	0	6
Niederschlochwitz	0	0	0	6	Porschdorf (Kr Pirna)	0	0	0	6
Niederwartha	0	0	0	6	Priestewitz	74	74	74	2
Niederwiesa	9	9	0	4	Pulsnitz	56	56	56	2
Niederwürschnitz	0	0	0	6	Pulsnitz Süd	0	0	0	6
Niederzwönitz	6	6	0	3	Putzkau	10	0	0	5
Niesky	40	40	40	2	Rackwitz (b Leipzig)	47	47	47	2
Nünchritz	48	48	48	2	Radeberg	142	112	112	4
Oberholz	26	26	26	2	Radebeul Kötzschenbroda	26	26	26	5
Oberlichtenau	0	0	0	6	Radebeul Ost	168	168	144	2
Oberoderwitz	10	10	10	2	Radebeul-Naundorf	5	0	0	5
Oberoderwitz Oberdorf	0	0	0	6	Radebeul-Weintraube	6	6	0	5
Oberrothenbach	15	15	15	2	Radebeul-Zitzschewig	8	8	0	5
Oberschlochwitz	0	0	0	6	Rathmannsdorf (Kr Pirna)	0	0	0	6
Obervogelgesang (Kr Pirna)	5	0	0	5	Raun	0	0	0	6
Oederan	12	12	0	4	Rechenberg	0	0	0	6
Oelsnitz (Erzgeb)	24	24	24	2	Regis-Breitungen	15	15	15	2
Oelsnitz (Erzgeb) Bahnhofstr.	0	0	0	6	Reichenbach (OL)	7	7	7	4
Oelsnitz (Vogtl)	44	0	0	5	Reichenbach (Vogtl)	16	12	12	5
Olbernhau	12	12	12	4	Reifland-Wünschendorf	6	6	0	3
Olbernhau West	6	6	0	3	Rentzschmühle	0	0	0	6
Olbernhau-Grünthal	6	6	0	3	Reuth (b Plauen/Vogtl)	0	0	0	6
Olbersdorf Niederdorf	0	0	0	6	Riesa	121	80	0	4
Olbersdorf Oberdorf	0	0	0	6	Rietschen	8	0	0	5
Oschatz	115	115	110	1	Rodewisch	0	0	0	6
Ostrau	6	0	0	5	Rödlitz-Hohndorf	0	0	0	6
Ottendorf (b Mittweida)	0	0	0	6	Ruppertsgrün	16	16	16	2
Ottendorf-Okrilla Hp	12	0	0	5	Scharfenstein	10	10	0	3
Ottendorf-Okrilla Nord	12	0	0	5	Schirgiswalde-Kirschau	5	0	0	5
Ottendorf-Okrilla Süd	80	80	80	2	Schkeuditz	40	40	40	5
Otterwisch	16	16	16	2	Schkeuditz West	30	30	30	4
Pegau	35	0	0	5	Schleife	20	10	10	2
Petergrube	0	0	0	6	Schmilka-Hirschmühle	4	0	0	5
Petershain	0	0	0	6	Schmölln (Oberlausitz)	6	6	0	3
Pfaffenhain	20	20	20	2	Schöna	18	0	0	5

Schönberg (Vogtl)	0	0	0	6	Warmbad	0	0	0	6
Schöneck (Vogtl)	32	32	32	2	Weesenstein	0	0	0	6
Schöneck (Vogtl) Ferienpark	0	0	0	6	Weickersdorf	19	19	19	2
Schwarzenberg (Erzgeb)	6	0	0	5	Weinböhla	156	156	156	2
Schwarzenberg (Erzgeb) Hp	0	0	0	6	Weischlitz	25	0	0	5
Schwarzenberg-Neuwelt	6	6	0	3	Weißwasser/O.L.	74	74	48	2
Schwarzkollm	12	5	5	2	Weixdorf	12	0	0	5
Schweikershain	8	0	0	5	Weixdorf Bad	22	22	22	2
Schweinsburg-Culten	0	0	0	6	Werdau	12	0	0	5
Sebnitz (Sachs)	28	28	28	2	Werdau Nord	0	0	0	6
Seerhausen	3	0	0	5	Westewitz-Hochweitzschen	0	0	0	6
Sehma	0	0	0	6	Wiesa (Erzgeb)	0	0	0	6
Seiffhennersdorf	0	0	0	6	Wiesenburg (Sachs)	12	12	0	3
Seitschen	20	0	0	5	Wilischthal	6	6	0	3
Silberstraße	12	12	0	3	Wilkau-Haßlau	0	0	0	6
Sohl	0	0	0	6	Wilthen	22	22	0	3
Sohland	9	9	9	2	Wittgensdorf Mitte	12	0	0	5
St Egidien	10	10	10	5	Wittgensdorf ob Bf	0	0	0	6
Stadt Wehlen (Sachs)	0	0	0	6	Witzschdorf	6	6	0	3
Stauchitz	0	0	0	6	Wolkenstein	0	0	0	6
Steina	0	0	0	6	Wülknitz	20	20	20	3
Steinpleis	0	0	0	6	Wurzen	160	160	160	2
Stollberg (Sachs)	10	0	0	5	Wüstenbrand	9	0	0	5
Stollberg Schlachthofstraße	8	8	8	4	Zabeltitz	15	9	9	2
Stolpen	5	0	0	5	Zeithain	0	0	0	6
Syrau	0	0	0	6	Zittau	53	26	6	5
Tanndorf	6	6	0	3	Zittau Hp	6	6	0	3
Taubenheim (Spree)	10	10	10	2	Zittau Süd	6	6	6	2
Taucha (b Leipzig)	62	62	28	3	Zittau Vorstadt	0	0	0	6
Tautenhain	0	0	0	6	Zoblitz	20	0	0	5
Teufelsmühle	0	0	0	6	Zschaitz	0	0	0	6
Thalheim (Erzgeb)	14	14	14	2	Zschopau	0	0	0	6
Tharandt	55	55	50	4	Zschopau Ost	0	0	0	6
Thermalbad Wiesenbad	0	0	0	6	Zschortau	7	0	0	5
Tiefenau	0	0	0	6	Zwenkau-Großdalzig	0	0	0	6
Torgau	180	180	180	2	Zwickau (Sachs) Hbf	37	15	15	5
Treuen	48	48	48	2	Zwickau Stadthalle	0	0	0	6
Uhsmannsdorf	7	7	7	2	Zwickau Zentrum	0	0	0	6
Uhyst	0	0	0	6	Zwickau-Pölbitz	0	0	0	6
Ulbersdorf	0	0	0	6	Zwickau-Schedewitz	0	0	0	6
Unterneudorf	0	0	0	6	Zwönitz	6	6	0	4
Unterwiesenthal	0	0	0	6	Zwota	0	0	0	6
Vierenstraße	0	0	0	6	Zwota-Zeichenbach	0	0	0	6
Waldheim	14	14	14	4	Zwotental	0	0	0	6
Waldkirchen (Erzgeb)	0	0	0	6					

Impressum

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Sachsen e. V.

Postadresse

Bautzner Str. 25, 01099 Dresden

Tel.: 0351 - 501 391 7

Fax: 0351 - 501 391 6

E-Mail: info@adfc-sachsen.de

Inhaltliche Erarbeitung

Janek Mücksch, Konrad Krause, Tina Feddersen, Gerhard Probst

Bildnachweise

Alle Bilder ADFC Sachsen, außer S. 1, S. 3, S. 18, S. 19, S. 30: Orion Stadtmöbliering, S. 3: Niklas Schietzold, S. 8: Aleksandra Suzi, S. 10: imago images / Beautiful Sports, S. 13: Hamburger Hochbahn, S. 15: Fietsersbond, S. 20: ADFC Bayern.

Druck

WIRmachenDRUCK GmbH, Backnang. Auflage: 2.000 Stück. Stand: Juni 2020.



www.adfc-sachsen.de



facebook.com/ADFCsachsen



twitter.com/ADFC_SN



flickr.com/adfcsachsen