



## Fahrradparken am Bahnhof

### Vorteile für die Nutzer und das ÖV-System

Für die kombinierte Nutzung von Fahrrad und Bahn sprechen einige Vorteile:

- Flexibler Zu- und Abgang ohne lange Wartezeiten beim sog. Zu- und Abbringerverkehr, wie sie ein Bus zum Bahnhof erfordert
- Komfortables Reisen auf der langen Strecke in der Bahn, ohne einen Pkw bedienen zu müssen, d.h. mit Zeit zum Lesen

Zusammengenommen kann der Umweltverbund aus Fahrrad und Bahn vergleichbare Reisezeiten von Tür zu Tür erreichen, wie sie der Pkw bietet.

In anderen Ländern mit hohem Radverkehrs- und Bahnkundenanteil an der Mobilität wurden über Jahrzehnte Erfahrungen gesammelt, wie sich das Mengenproblem des Fahrradparkens lösen und durch differenzierte Betreibermodelle ein attraktiver Service effizient anbieten lässt. Vorreiter des Fahrradparkens sind die Niederlande mit aktuellen Beispielen an großen wie kleinen Bahnstationen. Aber auch in den Großstädten Japans werden seit Jahrzehnten unter sehr hoher Flächenkonkurrenz an Bahnhöfen unterirdische automatische Fahrradparkhäuser nach dem Paternoster-Prinzip erprobt, inzwischen auch für vierstellige Kapazitäten. Im Bahnverkehr der ersten schnell wachsenden Megastädte in Schwellenländern hat sich die Kombination mit dem Fahrrad etabliert, beispielsweise in Brasilien und China. Nach niederländischem Vorbild wurden inzwischen auch in Belgien, Deutschland und in der Schweiz die Fahrradparkhäuser mit Personal für Fahrradservice kombiniert.

Die folgenden Praxisbeispiele kommen meist aus den Niederlanden. Das dicht besiedelte Land verfügt über eine ausgeprägte Fahrradkultur, eine lange Fahrradparktradition am Bahnhof und begegnete in den letzten Jahren dem stark zunehmenden Bedarf mit einem aufwändigen Investitionsprogramm.

In den Niederlanden mit seinen stark steigenden Fahrgastzahlen im Bahnsystem ist ein effizienter ÖPNV in Kombination mit dem Fahrrad ein Hauptmotiv für hohe Investitionen für das Fahrradparken am Bahnhof. Das ÖPNV-System profitiert nicht nur dadurch, dass der Einzugsbereich um die Haltestelle bei Bike & Ride gegenüber dem Fahrgast zu Fuß um ein Vielfaches erweitert wird. Der ÖPNV profitiert in vielen Verkehrsverbänden

*Titelbild: Aufgefalteter Bahnhof in Groningen, NL. © Gemeente Groningen*

### Inhalt

Vorteile für die Nutzer und das ÖV-System 1

Das Konzept Fahrradstation – organisatorische statt nur bauliche Lösung 2

Gestalterische Qualität des Bahnhofsumfelds 3

Diskussion um ein Gratisangebot des Fahrradparkens 3

Beispiel in Deutschland: Projekt „100 Radstationen in NRW“ 4

Fazit 4

auch dadurch, dass Rad fahrende Kunden den gesamten Verbundfahrpreis zahlen, ohne den Zu- und Abbringerbus in Anspruch zu nehmen. Gerade in der morgendlichen Berufsverkehrsspitze ist es ökonomischer, wenn viel Radverkehr den Zu- und Abbringer-ÖPNV entlastet und so weniger Personal und Fuhrpark für kurze Zeiten am Tag vorgehalten werden müssen.

Täglich fahren in den Niederlanden 1,1 Millionen Menschen mit der Bahn. 40 % der Passagiere nutzen ihr Fahrrad auf dem Weg zur Bahn, was bedeutet, dass täglich 440 000 Fahrräder an den niederländischen Bahnhöfen abgestellt werden. Auch gut 10 % der Bahnkunden benutzen das Rad als sog. Abbringer für den Weg vom Zielbahnhof zum Fahrziel. Diese Räder stehen dann die gesamte Nacht am Bahnhof. Für diesen Zweck werden zusätzlich bestehende Fahrradverleihsysteme weiter entwickelt.



*Bahnhofsunterführung mit Parkmöglichkeit, Den Haag HS, NL.  
© Jörg Thiemann-Linden*

## Das Konzept Fahrradstation – organisatorische statt nur bauliche Lösung

Der Bahnhof ist der multimodale Knotenpunkt schlechthin – mit Bussen, Straßenbahnen, Fahrrädern, Pkw, Taxis. Die unzureichenden Fahrradparkmöglichkeiten führen zu Behinderungen der anderen Bahnkunden: an Ampeln und Verkehrsschildern angeschlossene Räder engen Fuß- und Fahrradwege ein, blockieren Feuerzufahrten und Blindenleitsstreifen usw.). Da Fahrräder oft etwas länger am Bahnhof abgestellt werden, ist Diebstahlschutz ein weiteres großes Thema. Das entsprechende bewachte Parken wird seit Jahrzehnten an ca. 100 Bahnstationen angeboten.

Die Fahrradbox bietet einen guten Diebstahlschutz. Fahrradstationen sind die bauliche und organisatorische Verbindung von

- Fahrradparken (bewacht, als Teil des infrastrukturellen, nicht kostendeckenden Angebots),
- Fahrradvermietung, -reparatur und -service (als ergänzendem Gewerbe).

Eine Fahrradstation ersetzt viele kleine Fahrradboxen, da sie einen abgeschlossenen (Groß)raum kombiniert mit Personaleinsatz: Sie ist damit platzsparend und besser integrierbar als zahlreiche einzelne Fahrradboxen. Das Hauptproblem von Fahrradstationen ist ein geeigneter Standort mit kurzen Wegen zum Bahnsteig: solche Standorte sind jedoch auch gleichzeitig für andere kommerzielle Nutzungen geeignet. Zweites Problem sind die Personalkosten für ausreichend lange Öffnungszeiten, da erst ab einer vierstelligen Zahl von Fahrradstellplätzen und zahlenden Kunden eine Fahrradstation kostendeckend zu betreiben ist. Sonst decken Nebeneinkünfte aus dem Service oder öffentliche Zuwendungen die Lücke.

In den Niederlanden ist die Fahrradstation eng mit der Bewirtschaftung des Bahnhofs insgesamt gekoppelt, sie wird als Teil des Bahnsystems gesehen und landesweit weitgehend einheitlich organisiert. Denn Fahrradstationen sollen den Fahrgästen zu geringem Preis zur Verfügung stehen. Die Verbindung von Fahrradstationen mit Reparaturservice, Verkauf und Fahrradverleih sorgt für die Auskömmlichkeit für den Betreiber. In den Niederlanden werden die Stationen als sog. „Fietspoints“ in Franchise an Fahrradhändler vergeben, in den belgischen „Fietspunten“ sind sie Teil sozialer Integrationsprogramme von freien Trägern und Kommunen. Das



*„Fietspunt“ vor dem Antwerpener Hauptbahnhof.  
© Jörg Thiemann-Linden*

Noch mehr zum Thema Fahrradparken und Verleihsysteme finden Sie in FoR I-2 ‚Innerstädtisches Fahrradparken‘ und in FoR S-3 ‚Fahrradverleihsysteme‘.

Grundkonzept ist in beiden Ländern gleich: Bahnnutzer können das Fahrrad in unmittelbarer Bahnhofsnähe vor Abfahrt des Zuges in Reparatur geben, wo es bei der Rückkehr fertig repariert abgeholt werden kann.

## Gestalterische Qualität des Bahnhofsumfelds

In mehreren niederländischen Städten wurde entschieden, den Bahnhofsvorplatz und das Umfeld neu zu gestalten. Ein Anlass hierfür war der steigende Bedarf an Fahrradstellplätzen. Für bessere Infrastruktur für das Fahrrad als Zu- und Abbringer stellen die Niederlande im Zeitraum von 2008 bis 2012 insgesamt 76 Millionen Euro staatlicher Mittel zur Verfügung. Die konsequente Einbeziehung des Fahrradparkens in die Neuplanung von Bahnhöfen führt zu zahlreichen Beispielen von hoher architektonischer und städtebaulicher Qualität, weitgehend frei von „wild“ abgestellten Fahrrädern, unter anderem in den folgenden Städten:

### Groningen

Der neue Bahnhofsvorplatz als Visitenkarte der Stadt, „Stadtbalkon“ genannt, bietet oben eine auto- und fahrradfreie Fußgängerpromenade mit Skulpturen und Sitzgelegenheiten, unten 4 150 neue Fahrradabstellplätze bei Tageslicht, kombiniert mit einem querenden Radweg unterm neuen Bahnhofsvorplatz. Die erhoffte Wirkung der Entlastung an anderer Stelle (d.h. um ein altes Fahrradparkhaus abreißen und die Fläche umnutzen zu können) trat insofern nicht ein, als das zusätzliche Angebot durch den erhöhten Bedarf aus steigenden Fahrgast- und Radfahrerzahlen kompensiert wurde.

### Leiden

Auch hier liegt die Lösung in der zweiten Ebene, der „Aufwölbung“ des seitlichen Vorplatzes. 2 200 Fahrräder können zusätzlich zur Fahrradstation zweistöckig bei Tageslicht unten gestapelt werden, während oben die Taxis vorfahren.



Bahnhof in Leiden, NL.  
© Jörg Thiemann-Linden

### Apeldoorn

Die Stadt kombiniert die neue Fahrradstation (Kapazität von 1 600 Rädern) mit einem Fußgänger- und Radfahrer-tunnel, der beide Bahnhofsseiten miteinander verbindet. Hilversum ist ein zweites prominentes Beispiel für einen neuen Fahrrad-tunnel unterm Bahnhof mit Zufahrt zur Fahrradstation unter dem Empfangsgebäude.

### Utrecht

Für den Umbau des zentralen Bahnhofs der Niederlande ist eine Kapazität von insgesamt 31 000 Fahrrädern vorgesehen, verteilt über verschiedene Standorte je nach Zugfahrtrichtung.

### Amsterdam

Während der Umbauarbeiten am Hauptbahnhof wird das absehbare Parkchaos mit temporären Maßnahmen vermieden. Die Stadt Amsterdam schaffte insgesamt 5 450 Fahrradabstellplätze auf dem Wasser. Das Parkhochhaus (4 000 Räder) ist die größte von den insgesamt drei Stationen und hat drei Stockwerke, aufgeständert über einem Kanal. Eine ausgemusterte Autofähre (350 Räder) und ein schwimmender Ponton (1 100 Räder) vervollständigen die temporären Fahrradparkanlagen.

Seit ca. 20 Jahren werden in den Niederlanden und anderswo unterschiedliche automatische Lösungen erprobt, vor allem für solche Standorte, die unter der Tragfähigkeitsschwelle einer Fahrradstation von ca. 1 500 geparkten Fahrrädern liegen. Dies ist beispielsweise in der Nähe der Arbeitsplatzschwerpunkte am Stadtrand der Fall, wo Zweiräder für den Weg von der Bahnstation zum Arbeitsplatz benötigt werden und über Nacht sicher abgestellt werden sollen. Fahrradparktechnologie hierfür ist ausdrücklicher Gegenstand der staatlichen Technologieförderung.

## Diskussion um ein Gratisangebot des Fahrradparkens

Eine niederländische Untersuchung aus dem Jahr 2007 zeigte, dass die Nachfrage nach nicht bewachtem Fahrradparken in den letzten Jahren sehr stark anstieg – sowohl durch steigende Bahn- als auch Fahrradnutzung. Das bewachte Fahrradparken ist in den letzten Jahren nicht so stark angestiegen wie die Nutzung der nicht bewachten Stellplätze.

In Interviews an niederländischen Bahnhöfen im Jahr 2007 wurde nach den Gründen für die (Nicht)-Nutzung

### Quellen

Ministerie voor Verkeer en Waterstaat (2010): Actieplan: Groei op het spoor. Den Haag  
Gemeente Utrecht: [www.utrecht.nl/parkeren](http://www.utrecht.nl/parkeren)  
Bahnhofsgelände Utrecht: [www.cu2030.nl/themas/fietsparkeren\\_8](http://www.cu2030.nl/themas/fietsparkeren_8)  
Gemeente Leiden: [gemeente.leiden.nl/projecten/bereikbaarheid/fietsen/](http://gemeente.leiden.nl/projecten/bereikbaarheid/fietsen/)

OV-fiets: [www.ov-fiets.nl](http://www.ov-fiets.nl) und [www.nsfiets.nl](http://www.nsfiets.nl)  
100 Radstationen in NRW: [www.radstation.nrw.de](http://www.radstation.nrw.de)  
TU Dresden (2010): Leitfaden – Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Dresden (NRVP-Projekt)

der Fahrradstationen gefragt, mit Zählungen wurde der Besetzungsgrad der Abstellplätze, die Dauer des Parkens und Behinderungen durch falsch geparkte Räder zu verschiedenen Tageszeiten erhoben. Die Bahnkunden fordern Fahrradabstellplätze mit einer akzeptablen Distanz zu den Bahnsteigen, die günstig aus dem Stadtgebiet angefahren werden können. Zudem wird bis zu 30 % der Kapazität durch herrenlose Räder eingenommen. Das Beseitigen der herrenlosen Räder ist Teil der Parkraumpolitik zur besseren Nutzbarkeit bestehender Kapazitäten.

Die Diskussion geht zunehmend hin zu einer Kombination von bewachtem (kostenpflichtigem) und kostenlosem Fahrradparken im selben Tiefgeschoss. Die Fahrradgaragen sind mit einem Drehkreuz und elektronischer Identifikation der Nutzer/Fahrräder ausgestattet. Dies wird als Voraussetzung für einen „leeren“ Bahnhofsvorplatz ohne geparkte Fahrräder gesehen, was mit entsprechenden Fahrradparkverbotschildern verdeutlicht wird.

### Beispiele in Deutschland: Projekt „100 Radstationen in NRW“

In Nordrhein-Westfalen stehen mit 61 Fahrradstationen mehr bewachte Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen bereit als im gesamten übrigen Bundesgebiet. Die Landesregierung hat im Jahr 1995 das Förderprogramm „100 Radstationen in NRW“ ins Leben gerufen. Die Kombination der Marke „Radstation“ und der fachlich unterstützten Betreiberschaft ermöglichte es kommunalen und privaten Partnern, in überschaubarer Zeit ein landesweites Netz von Radstationen zu errichten.

Eine große Lösung mit ca. 2 000 Stellplätzen findet sich unter dem Bahnhofsvorplatz in Münster. Für eine effiziente Betreiberschaft vor Ort ist die Bereitstellung von zentralem Know-how erforderlich, die eine Entwicklungsagentur des ADFC-NRW mit Unterstützung des Landes bereit hält. Als lokale Betreiber kommen oft Träger aus dem Sozialsektor oder Unternehmen des Fahrradhandels in Frage. Die durch Landesmittel geförderte Agentur hilft, standortorientierte und tragfähige Lösungen für Fahrradstationen zu finden, und verfolgt das Ziel, einheitliche Standards zu schaffen. Dazu gehört



Eine Fahrradstation in NRW. © Jörg Thiemann Linden

die Einheitlichkeit von Erscheinungsbild und Gestaltung sowie die Festlegung von Qualitätsstandards. Das Marken- und Gestaltkonzept „Radstation“ ist das sichtbare Zeichen für das Netzwerk der Radstationen.

In vielen Fällen wurde nach wenigen Jahren bereits aufgrund der starken Inanspruchnahme eine bauliche Erweiterung nötig. Neue Fahrradstationen werden inzwischen häufig mit der Erneuerung von Empfangsgebäude und Bahnhofsumfeld gekoppelt. Bahnhofserneuerung wird von einer gemeinsamen Tochtergesellschaft des Verkehrsministeriums von NRW und von DB Station und Service organisiert (BEG-NRW Bahnhofsentwicklungsgesellschaft mbh).

### Fazit

Fahradparken am Bahnhof hat im Hinblick auf die günstige Gesamtreisezeit – gerade auch im Hinblick auf steigende Treibstoffpreise und die Option von Elektrofahrrädern – eine große Zukunft. Für ein effizienteres ÖV-System kann Radverkehr durch Vermeidung von Kapazitätsengpässen in den Berufsverkehrsspitzen eine wichtige Rolle spielen.

Wie sehr große Mengen an Fahrrädern an den großen Bahnhöfen auch an bei beengten Verhältnissen organisiert werden können, zeigen über längere Zeit aufgebaute bauliche und organisatorische Lösungen in den Niederlanden. Auf Deutschland bezogen hieße das, bei steigendem Radverkehr nicht zu lange mit durchgreifenden Konzepten und Investitionen zu warten.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: [www.nrvp.de/transferstelle](http://www.nrvp.de/transferstelle)

### Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH  
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin  
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur  
Redaktion: Sara Van Boeckhout, Jörg Thiemann-Linden  
Auflage: 500  
[forschung-radverkehr@difu.de](mailto:forschung-radverkehr@difu.de)