



Mit dem Rad zum Bahnhof

Planung, Bau und Unterhalt
von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen

Mit dem Rad zum Bahnhof

Planung, Bau und Unterhalt von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen

Die Broschüre wurde von einem Arbeitskreis erstellt, der sich im Rahmen des von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club Landesverband Bayern e. V. veranstalteten Workshop „Fahrrad und Bahnhöfe in Bayern“ gebildet hat. Sie baut auf der im Jahr 2009 im Rahmen der Inzell-Initiative herausgegebenen gleichnamigen Broschüre auf.

Arbeitskreismitglieder:

Stephan Blauth, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

Dr. Markus Haller, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Dr. Stefan Klug, TU München, Professur für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung

Thomas Neubauer, Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.

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

Martin Singer, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

Michael Trost, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH



Bayerisches Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr

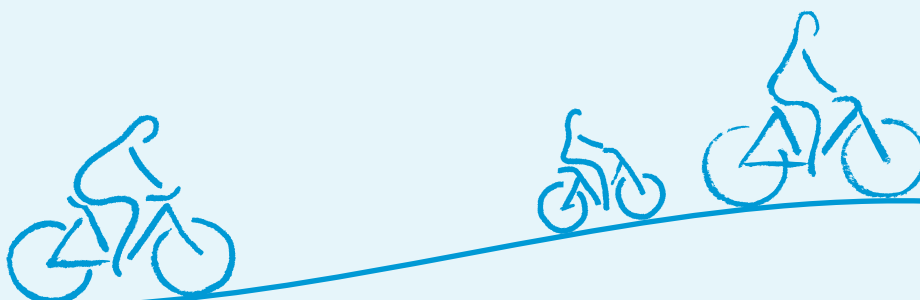


Technische
Universität
München



AGFK

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.





Sehr geehrte Damen und Herren,

das Fahrrad ist ein umweltfreundliches, kostengünstiges und schnelles Verkehrsmittel. Oftmals ist aber die Entfernung zwischen Start und Ziel zu groß, als dass man sie ausschließlich mit dem Rad zurücklegen könnte. In solchen Fällen bietet es sich an, das Rad in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu nutzen. Dann ist nur der Weg bis zur nächsten Haltestelle mit dem Rad zurückzulegen.

Wer mit dem Rad zum Bahnhof oder einer Bushaltestelle fährt, möchte dort nicht einfach ein paar alte „Radlständer“, die nur das Anschließen des Vorderrads erlauben, antreffen. Keinesfalls wollen die Radlerinnen und Radler das Rad an einen Baum oder Schilderpfosten sperren müssen. Sie erwarten überdachte Abstellplätze, die zumindest ein Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen. Wer mit dem E-Bike kommt, ist für Abstellplätze, die ein noch höheres Sicherheitsniveau bieten, dankbar.

Die Kommunen stehen vor der Herausforderung, entsprechende Abstellanlagen in ausreichender Anzahl an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen. Der Freistaat unterstützt sie durch eine finanzielle Förderung der Bau- und Grunderwerbskosten im Rahmen des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Welche Schritte sind vorher notwendig, damit es zum Bau kommen kann? Diese Broschüre soll den Kommunen hierzu eine Hilfestellung geben. Sie beantwortet alle Fragen zum Bike-and-Ride (B+R), von den Grundvoraussetzungen und der möglichen Gestaltung über die Fördermöglichkeiten bis hin zu Betrieb und Unterhalt.

Wir danken der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V., der Technischen Universität München, der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH und der P+R Park & Ride GmbH für ihre tatkräftige Unterstützung bei der Erstellung dieser Broschüre. Allen Radlerinnen und Radlern wünschen wir eine gute und sichere Fahrt sowie komfortable Abstellmöglichkeiten.

Joachim Herrmann, MdL
Staatsminister

Gerhard Eck, MdL
Staatssekretär

1 Vernetzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr

1.1	Was ist B+R?	6
1.2	Wer ist für B+R zuständig?	6
1.3	Welche Qualitäten und Vorteile hat B+R?	7
1.4	Welche Grundvoraussetzungen müssen für ein funktionierendes B+R erfüllt werden?	8
1.5	Welche Standorte sind für B+R-Anlagen geeignet und wie werden sie in das Wegenetz eingebunden?	10
1.6	Welche zusätzlichen Vorteile bieten Mietradsysteme?	11

2 Bau attraktiver B+R-Anlagen

2.1	Welche Anforderungen werden an die Gestaltung und Ausstattung der Abstellanlagen gestellt?	12
2.2	Welche Arten von Abstellanlagen gibt es?	13
2.3	Welche Arten von Fahrradparksystemen gibt es?	16

3 Planung: Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Entwicklung

3.1	Welche Planungsschritte sind zu berücksichtigen?	18
3.2	Wie wird der Bedarf für B+R-Anlagen abgeschätzt?	19
3.3	Was muss bei Flächensicherung und Genehmigungsverfahren beachtet werden?	21
3.4	Welche Kosten fallen an und welche Fördermöglichkeiten bestehen?	22

4 Betrieb von B+R-Anlagen

4.1	Was ist bei Betrieb und Unterhalt zu beachten?	24
4.2	Wie können aufgegebene Fahrräder bzw. "Schrotträder" entfernt werden?	26
4.3	Welche Marketingmaßnahmen und Serviceangebote sind sinnvoll?	28

5 Anhang

Ansprechpartner, Rechtliches, Beispiele	30
---	----

1 Vernetzung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr

Der Begriff ‚E-Bike‘

In den letzten Jahren hat der Elektromotor Einzug in das Fahrrad gehalten. Hier lässt sich unterscheiden zwischen Rädern, bei denen der Elektromotor nur zusätzlich das Treten unterstützt (Pedelecs bis 25 km/h und S-Pedelecs bis 45 km/h) und Rädern, die allein von einem Elektromotor angetrieben werden. In diese Broschüre wird der Begriff ‚E-Bike‘ als Überbegriff für alle Varianten verwendet.

1.1 Was ist B+R?

Der Personenverkehr findet mehr und mehr in intermodalen Wegeketten statt. Das schwächste Element in dieser Kette und ein häufiges Hemmnis sind die Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Wichtige Verknüpfungspunkte sind Haltestellen und Bahnhöfe im öffentlichen Nahverkehr (Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus). Neben der Verknüpfung mit dem Auto (Park-and-Ride (P+R) bzw. Kiss-and-Ride (K+R)), spielt hier die Verknüpfung mit dem Fahrrad, also Bike-and-Ride (B+R), eine immer größere Rolle. Ein Fahrrad bzw. E-Bike wird dazu genutzt, eine Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) anzufahren, es wird dort abgestellt und die Fahrt mit dem öffentlichen

Verkehrsmittel fortgesetzt. Das gleiche gilt für den Zielhaltestelle, an der evtl. ein zweites Fahrrad geparkt ist bzw. ein Mietrad (siehe 1.6) zur Verfügung steht. B+R-Nutzer haben vielfältige Ansprüche, sowohl an die Anlage selbst als auch an die Zuwegung bzw. dessen Erreichbarkeit. Die Fahrräder werden in der Regel für einen längeren Zeitraum, mindestens für ein paar Stunden, ggf. auch über Nacht oder mehrere Tage, an den Haltestellen abgestellt, daher spielt z.B. Witterungs- und Diebstahlschutz bei der Konzeption von B+R-Anlagen eine wichtige Rolle (siehe 2.1).

1.2 Wer ist für B+R zuständig?

Mit dem 1994 in Kraft getretenen Eisenbahnneuordnungsgesetz (Bahnreform) wurden neben der Privatisierung der vormaligen Deutschen Bundesbahn auch die Zuständigkeiten im Bahnverkehr neu geordnet. So wurde den Ländern die Zuständigkeit für den regionalen Schienenpersonennahverkehr übertragen. Als Ausgleich erhalten diese vom Bund die sogenannten Regionalisierungsmittel, um die Verkehrsleistung bestellen zu können. Während vor der Bahnreform die Deutsche Bundesbahn auch für Parkplätze und

Radabstellanlagen an den Bahnhöfen verantwortlich war, liegt nun die Zuständigkeit für Bike-and-Ride bzw. Park-and-Ride-Anlagen bei den Städten und Gemeinden. Diese werden in Bayern vom Freistaat beim Bau der Anlagen finanziell durch Förderung mit Mitteln aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) unterstützt. Diese Zuständigkeit und Förderung erstreckt sich auch auf B+R bzw. P+R-Anlagen an Haltestellen der anderen Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs.

1.3 Welche Qualitäten und Vorteile hat B+R?

Fahrrad und ÖV bieten als umweltverträgliche Verkehrsmittel hervorragende Potenziale für eine effiziente Vernetzung und zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität.

Reichweite:
10 mal größer als zu Fuß

Das Fahrrad ist ein sehr attraktiver, jedoch häufig unterschätzter Zubringer zu den Bahnhöfen. Es erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen bis zum Zehnfachen gegenüber dem Fußverkehr. Damit bietet B+R eine ebenbürtige Alternative zu Bussen oder Park-and-Ride (P+R). Bei Wegstrecken von 3 - 5 km kommen die Stärken des Fahrrades am besten zur Geltung. Dieser Radius wird durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes nochmal deutlich erhöht.

Flächenbedarf:
10 mal kleiner als beim Pkw

Ein Fahrrad benötigt ca. 1 bis 1,5 m² Abstellfläche. Ein Pkw-Stellplatz ist

durchschnittlich 12 m² groß. Damit lassen sich auf dem Parkplatz eines Pkw ca. 10 Fahrräder abstellen. Das Fahrrad braucht abgestellt also nur in etwa ein Zehntel des Platzes, den ein Auto benötigt.

Außerdem belebt und fördert B+R die örtliche Bahnhofsumgebung.

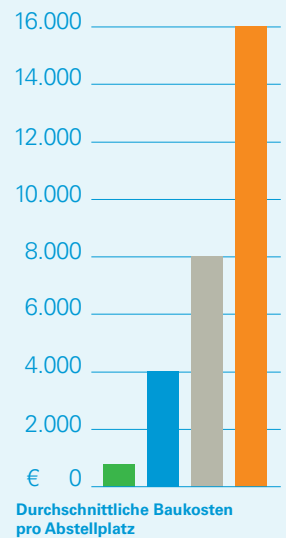
Gut fürs Klima, stadtverträglich und gesund

Wenn 50 % aller Pkw-Fahrten unter 5 km mit dem Fahrrad zurückgelegt würden, könnten jährlich bundesweit über 4,5 Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden. Zentrale Räume wären nicht mehr überlastet, das Klima würde geschont und die Verkehrsteilnehmer bleiben körperlich fit.

In der Regel ist die Kombination aus Fahrrad und ÖV (u.a. dank der unmittelbaren Verfügbarkeit des Fahrrads an der ÖV-Haltestelle) auch bezüglich der Reisezeit konkurrenzfähig. Vieles spricht also für eine konsequente Förderung von B+R.

Kosten

Die Kosten für den Bau von Fahrradabstellanlagen liegen ein Vielfaches unter den Kosten für die Errichtung von Pkw-Stellplätzen:



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

Quelle: Nach VCD, Gewinn-Faktor-Fahrrad, 2006, Seite 4



1.4 Welche Grundvoraussetzungen müssen für ein funktionierendes B+R erfüllt werden?

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 ausreichender Kapazitäten an Abstellplätzen. Neben den feststellbaren Nachfragewerten gilt es zusätzliche Nutzer zu gewinnen. Die Erfahrung zeigt: attraktive B+R-Anlagen werden gut angenommen und sind häufig schon nach kurzer Zeit zu klein. Es ist also wichtig, entsprechende Kapazi-

tätsreserven vorzuhalten. Auf diese Weise wird B+R auch vermehrt für den Gelegenheitsverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeit attraktiv. Bedarfsabschätzungen (siehe 3.2) sollten von den Gemeinden unbedingt durchgeführt werden, sie sind auch Voraussetzung für die finanzielle Förderung durch den Freistaat.

Leider wird die Vorhaltung von Kapazitätsreserven oft dadurch erschwert, dass Fahrräder über einen längeren Zeitraum dort geparkt werden bzw. defekte Fahrräder in den Anlagen einfach stehen gelassen und irgendwann „aufgegeben“ werden. Wenn nicht entsprechend gegengesteuert wird (siehe 4.2), besteht die Gefahr, dass die Anlage von einer hohen Anzahl „Schrotträder“ blockiert wird.





Komfortable Fahrradständer mit Wetter- und Diebstahlschutz

Grundsätzlich sind rahmenanschließbare Fahrradständer zu errichten, evtl. in zugangsgesicherten Bereichen (siehe 2.3). Dies dient vor allem dem Diebstahlschutz und ist Voraussetzung für die finanzielle Förderung durch den Freistaat (siehe 3.4). Zur Schaffung von ausreichenden Abständen für eine komfortable Abstellung bietet sich die Ausführung als Hoch-/Tief-Steller, Doppelstock-Anlage oder als Bügel an. Fahrradanhänger, Kindersitze und Sonderfahrradtypen erfordern hier besondere Berücksichtigung (siehe 2.2). Zweiter entscheidender Punkt ist der Schutz vor Regen und Schnee.

Überdachungen sind sehr wichtig, um Räder vor Witterung und Korrosion zu schützen und so die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads als Teil der Wegekette zu erhöhen. Darüber hinaus sind gut einsehbare und mit ausreichender Beleuchtung versehene Abstellplätze ein wichtiges Sicherheits- und Komfortmerkmal.

Neues Angebot bekannt machen

Neben den angeführten Qualitätsstandards sind auch Marketingmaßnahmen von hoher Bedeutung (siehe 4.3). Erfolgreiches Marketing ist ein wichtiger Schlüsselfaktor für die Radverkehrspolitik, um zu einem Wandel der Verkehrsgewohnheiten beizutragen.

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

Optimaler Standort für eine B+R-Anlage

Fahrradstellplätze sind dort anzulegen, wo der Umsteigeweg zum ÖV am kürzesten ist. Dies ist bei Bahnhöfen in unmittelbarer Bahnsteignähe der Fall. Die 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 dem Kunden die Nutzung der Fahrradständer „nahegelegt“ wird. Dazu sollte die Anlage in der direkten Wegebeziehung zum Fahrradnetz liegen, so dass sie ohne Umwege erreicht werden kann.

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.

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 öffentlichen Nutzungen, eines Kiosks, eines Bahnschalters oder einer belebten Straßen-/Platzanlage.

An wichtigen Knotenpunkten sollte der Bau einer gesicherten, abschließbaren oder personell besetzten Anlage, ggf.

mit weiteren Serviceangeboten, sorgfältig geprüft werden (siehe 2.2).

Der Standort der Abstellanlage ist für den Radverkehr wichtiger als für den Pkw-Verkehr, da Radfahrer eher geneigt sind, ihr Fahrrad „wild“ abzustellen.

Bei Platzmangel lieber B+R als P+R

Aufgrund der höheren Flächeneffizienz von B+R gegenüber P+R ist deshalb zu prüfen, ob eventuell zugangsnahen P+R-Stellplätze in Stellflächen für Fahrräder umgewandelt werden können. Dabei ist auch auf eine direkte und sichere Anbindung an das örtliche Radwegenetz zu achten.

Wegweisende Beschilderung

Die B+R-Anlage bzw. die Haltestelle 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).

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 Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten 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. Im nächsten Schritt sind die tatsächlichen Wegenetze zu berücksichtigen.

Quellen und weiterführende Literatur

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, (Nachfolger der ERA 1995), Köln 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Nahmobilität. Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene, 2014

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998

Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern, Faltblatt, 2015. (Download unter: www.innenministerium.bayern.de/vum/fussundradverkehr/beschilderung/index.php)



Anforderungen

Für die Entwicklung des Radwegenetzes sollten mindestens folgende Anforderungen erfüllt werden:

- Wahl der Radrouten je nach Radverkehrsaufkommen, Kfz-Dichte, Fußgänger- und Kfz-Geschwindigkeiten
- komfortable Wegebreiten
- ebener Fahrbahnbelag und Wintendienst
- ausreichende Beleuchtung der Wege
- Wegweisung

1.6 Welche zusätzlichen Vorteile bieten Mietradsysteme?

Auch Mietradsysteme (Bike-Sharing) können die Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr stärken. Sie können dazu beitragen, den Bedarf an Fahrradständern an einer B+R-Anlage bzw. den Ausbaubedarf zu verringern. Daher empfiehlt es sich, bei der

Arbeitsschritte

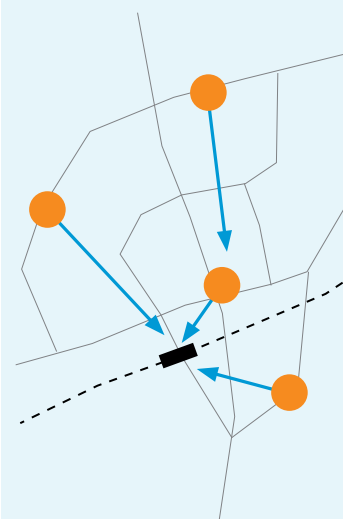
Die Sicherstellung einer attraktiven Zuwegung zur B+R-Anlage beinhaltet die folgenden Arbeitsschritte:

- Analyse der Aufkommensschwerpunkte (Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulstandorte, etc.) und des bisherigen Radwegenetzes
- Erstellung eines idealtypischen Wunschliniennetzes (siehe Grafik)
- Entwicklung eines durchgängigen Radwegenetzes

Planung einer B+R-Anlage evtl. auch Flächen für ein Mietradsystem vorzusehen. Dabei muss darauf geachtet werden, dass diese klar von den B+R-Stellplätzen getrennt sind. Nähere Ausführungen zu Mietradsystemen finden sich in Anhang 5 (S.36).

Erstellung eines idealtypischen 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.



2 Bau attraktiver B+R-Anlagen

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

Attraktive Bike-and-Ride-Anlagen sollten

- auf kurzem Weg aus allen Fahrtrichtungen schnell und barrierefrei erreichbar sowie gut einsehbar und beleuchtet sein.
- über eine Überdachung verfügen.
- einen befestigten Untergrund haben.
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen, Anhängern, Aufbauten und Lenkerformen aufnehmen können. Dazu zählen Räder mit Körben, Kindersitzen, Packtaschen sowie Abstellplätze für Fahrradanhänger, Lastenräder, Dreiräder für mobilitätseingeschränkte Personen und Kinderräder.
- über klare und bekannte Einstellbedingungen verfügen (siehe 4.1).

Fahrradparksysteme in B+R-Anlagen sollten

- in ausreichendem Abstand voneinander aufgestellt werden, um komfortables Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten.
- abgestellten Rädern festen Halt bieten.
- als Mindeststandard das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades mit kurzem Schloss ermöglichen.
- das Fahrrad nicht beschädigen und Passanten nicht behindern.
- regelmäßig von herrenlosen Rädern und Schrotträdern befreit und gewartet werden (siehe 4.2).



Hochwertige Ausstattung der Abstellanlagen

Der Witterungsschutz sollte so ausgebildet sein, dass nicht nur das Abstellen der Fahrräder, sondern auch ein Be- und Entladen oder das An- und Ablegen von Regenkleidung im Trockenen möglich ist. Zusatzangebote wie Lademöglichkeiten für E-Bikes oder Schließfächer für Regenbekleidung oder Fahrradhelme steigern die Attraktivität der Abstellanlagen.

Misstände vermeiden

Die Verkehrssicherheit und die Zugänglichkeit dürfen nicht durch wild abgestellte Fahrräder beeinträchtigt werden. Kontraproduktiv gestalten sich die oftmals vorhandenen Geländer, die zum Anschließen der Räder verleiten können. Derartiges Abstellen gefährdet die Sicherheit und führt zu Beeinträch-

tigungen der barrierefreien Erreichbarkeit von Verkehrsflächen oder Bahnsteigen. Aus diesem Grunde sollte die Gestaltung des Umfeldes von Abstellanlagen möglichst keine Gelegenheiten zum Anschließen der Fahrräder bieten (z.B. durch die Anordnung von Bepflanzungen vor Zäunen und Gittern).

Fahrräder, die so abgestellt werden, dass sie die Verkehrssicherheit gefährden, sollten regelmäßig und konsequent entfernt werden.

Architektur und Gestaltung müssen das jeweilige Betriebsmodell (beaufsichtigt, bewacht, begrenzter Zugang, automatisierte technische Einrichtungen) angemessen berücksichtigen (siehe 2.2). Fahrradstellplätze sollen gestalterisch zum lokalen Umfeld passen. In städtebaulich sensiblen Situationen sollte die Gestaltung der Anlagen sowie die verwendeten Materialien der Umgebung angepasst werden.

2.2 Welche Arten von Abstellanlagen gibt es?

Standardabstellanlagen

Die einfachste Form einer Abstellanlage ergibt sich, wenn die Fahrradparker nebeneinander aufgestellt werden.

Diese können einseitig oder doppelseitig angeordnet sein. Um Platz zu sparen, kann eine Fahrrad-Einstellung mit Hoch-/Tief-Stellung der Vorderräder zur Anwendung kommen. Der Platzbedarf pro Fahrrad lässt sich durch Einsatz von Doppelstockparkern weiter verringern.

Die Fahrgassenbreite sollte mindestens 1,80 m betragen. Eine größere Breite von 2,30 m oder mehr kann bei großen Anlagen und punktuell starker Frequenzierung, z. B. an Bahnhöfen, sinnvoll sein. Bei Überdachung sollte eine lichte Höhe von 2,20 m vorhanden sein. Doppelstockparker benötigen eine Fahrgassenbreite von mindestens 2,50 m und

eine Höhe von mindestens 2,75 m. Geringere Maße können dazu führen, dass hohe Fahrräder bzw. am Fahrrad montierte Kindersitze oben anstoßen. Der jeweils benötigte Platzbedarf findet sich in der Tabelle auf S.15. Zudem sollte auch geprüft werden, ob einige der Abstellplätze auch in Form von Fahrradboxen angeboten werden, da diese mehr Sicherheit für die eingestellte Räder aufweisen. Boxen brauchen eine Fahrgassenbreite von mindestens 1,80 m. Durch Doppelstock-Fahradboxen kann die Flächenausnutzung verbessert werden, allerdings ist dann eine Fahrgassenbreite von mindestens 2,50 m erforderlich. Je nach Dachkonstruktion ist hier mit Höhen ab 2,70 m zu rechnen.

Quellen und weiterführende Literatur

Deutsches Institut für Normung, DIN 79008 (05/2016), Stationäre Fahrradparksysteme

ADFC Bayern, „Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen“, München 2015, www.adfc-bayern.de/abstellanlagen

ADFC Bundesverband Technische Richtlinie TR6102-0911, www.adfc.de/3674_1

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Hinweise zum Fahrradparken, Köln 2012

Die Vielfalt an Fahrradtypen hat in den letzten Jahren stark zugenommen (Lastenräder, Räder mit Anhänger, Liegeräder etc.). Diese haben einen anderen Platzbedarf als Standardfahrradtypen. Daher sollten größere Fahrradabstellanlagen ein gewisses Spektrum an Abstellrichtungen für Sonderfahrradtypen aufweisen (Anlehnbügel, Pfosten). Abstellmöglichkeiten für Standardfahrradtypen sollten näher, Abstellmöglichkeiten für Sonderfahrradtypen ferner vom Zugang errichtet werden, da sie sonst von anderen Rädern zu schnell zugeparkt werden. An der einzelnen Anlage ist gegebenenfalls auf die vorgesehenen Nutzergruppen hinzuweisen.

Fahrradparkhäuser

Neben Parkhäusern mit personeller Bewachung gibt es halb- und vollautomatische Fahrradparkhäuser mit einem gesicherten Zugangsbereich. Wichtig für eine gute Auslastung sind, neben den üblichen Kriterien, einfache Zugänglichkeit und kurze Einstell- und Abholzeiten für die Fahrräder. Beispiele solcher Anlage sind das „Radhaus“ in Bamberg und das „Radhaus“ in Offenburg, das ein vollautomatisches Einstellen der Fahrräder ermöglicht.

Fahrradstationen

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 Service-

angebote anzubieten. Es handelt sich dabei um bewachte Fahrradparkhäuser, in denen die Fahrräder gegen Entgelt sicher und wetterfest rund um die Uhr abgestellt werden können. Fahrradstationen bieten neben dem Einstellen der Räder zusätzliche Serviceangebote wie z. B. eine Fahrradwerkstatt/Pannenhilfe und eine Fahrradvermietung.

Gute Beispiele für erfolgreich betriebene Fahrradstationen finden sich in Augsburg am Hauptbahnhof und am Bahnhof in Rosenheim.

Fahrradstationen können von privaten Betreibern oder gemeinnützigen Organisationen ggf. auch im Rahmen von öffentlich geförderten Maßnahmen oder sozialen Projekten betrieben werden. Betrieb und Trägerschaft können dabei getrennt sein. Die Trägerschaft mit der Definition von Standards, Unterhalt, Serviceangebot und Fehlbeitragsfinanzierung kann z. B. bei einer Kommune oder einem Verkehrsbetrieb liegen. Erfahrungen aus Holland zeigen, dass sich Fahrradstationen allein durch das Abstellgeschäft erst ab 1.000 bis 2.000 Fahrradabstellplätzen und guter Auslastung selbst tragen. Nur mit zusätzlichem Serviceangebot können Fahrradstationen bereits 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. Auch bei Fahrradstationen ist auf eine ideale Lage in Bezug auf Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und dem Zugang zu den Haltestellen oder Bahnsteigen zu achten.

Fahrradparkhäuser und -stationen

Neben überdachten Fahrradabstellanlagen gibt es noch weitere Angebote, die je nach Nachfrage und örtlichen Gegebenheiten eingesetzt werden können. Insbesondere für hochwertige Fahrräder bieten diese Abstellmöglichkeiten einen zusätzlichen Schutz und Sicherheitgewinn. Damit wird z. B. die Nutzung von E-Bikes attraktiv. Dies vergrößert den Einzugsbereich einer ÖPNV-Haltestelle.

Platzbedarf pro Abstellplatz in Abhängigkeit zum jeweiligen Parksystem

Abstellsystem, Seitenabstand/Breite	Bodenfläche je Abstellplatz, ohne Fahrgassen	Fahrgassen- breite	Bodenfläche je Abstellplatz, inkl. Fahrgassen einseitig genutzt	Bodenfläche je Abstellplatz, inkl. Fahrgassen beidseitig genutzt
klassische Fahrradparker, nur tief, einseitig, 0,70 m	1,4 m ²	1,80 m	2,66 m ²	ab 2,03 m ²
klassische Fahrradparker, nur tief, beidseitig, 0,70 m	1,05 m ²	1,80 m	2,31 m ²	ab 1,68 m ²
klassische Fahrradparker, h/t, einseitig, 0,50 m	1,00 m ²	1,80 m	1,90 m ²	ab 1,45 m ²
klassische Fahrradparker, h/t, beidseitig, 0,50 m	0,75 m ²	1,80 m	1,65 m ²	ab 1,20 m ²
klassische Anlehnbügel, beidseitig genutzt, 1,50 m	1,50 m ²	1,80 m	2,85 m ²	ab 2,18 m ²
Boxen ebenerdig, 0,85 m	1,70 m ²	1,80 m	3,23 m ²	ab 2,46 m ²
Boxen 2-etagig, 0,85 m	0,85 m ²	2,50 m	1,91 m ²	ab 1,38 m ²
Doppelstock (mit h/t) einseitig, 0,50 m	0,50 m ²	2,50 m	1,13 m ²	ab 0,81 m ²
Doppelstock (mit h/t) beidseitig, 0,50 m	0,38 m ²	2,50 m	1,00 m ²	ab 0,69 m ²
Automatische Fahrradparksysteme	-	-	-	ca. 0,30-0,60 m ²

Hinweise zur Tabelle

Der Flächenbedarf ohne und mit Fahrgassen ist in der Tabelle aufgeführt. Bei doppelseitigem Einstellen der Fahrräder stehen diese mit rund 70 cm überlappenden Vorderrädern einander gegenüber. Bei doppelseitig genutzten klassischen Anlehnbügeln nutzen zwei Fahrräder denselben Bügel.

Bei der einseitigen Nutzung der Fahrgasse befinden sich nur auf der einen Seite der Fahrgasse Abstellplätze, bei der gemeinsamen Nutzung der Fahrgasse befinden sich beidseitig der Fahrgasse Abstellplätze.

2.3 Welche Arten von Fahrradparksystemen gibt es?

Wichtige Hinweise für die Gestaltung der Fahrradparksysteme gibt die DIN 79008, Stationäre Fahrradparksysteme. Diese fordert u. a. dass zum Ein- und Ausparken nicht das Anheben des ganzen Fahrrads erforderlich sein und der notwendige Hub nicht mehr als 42 cm betragen darf.

Die jeweils für die einzelnen Systeme erforderlichen Platzverhältnisse sind in der Tabelle auf S.15 beschrieben.

Standardfahrradparksysteme

Fahrradparksysteme müssen den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten. Dies geschieht in der Regel durch Fixierung des Vorderrades.

Um den Diebstahlschutz zu erhöhen, sollte sie auch eine Möglichkeit zum Anschließen des Fahrradrahmens aufweisen.

Die meisten Fahrräder (auch E-Bikes) haben heute eine Länge bis 2,00 m und eine Breite bis 0,70 m. Der seitliche Abstand der geparkten Fahrräder sollte daher mindestens 0,70 m bei Einstellung der Vorderräder auf einer Ebene betragen. Dadurch soll ein seitliches Herantreten an das Fahrrad ermöglicht werden. Bei zu großen Abständen besteht die Gefahr, dass Räder dazwischen gestellt werden und damit die Benutzung für alle Beteiligten unkomfortabel wird.

Bei doppelseitiger Anordnung ("doppelseitige Fahrradeinstellung") können sich die Vorderräder überlappen, so dass dadurch Platz gespart werden kann. Durch das höhenversetzte Einstellen der Vorderräder bei Hoch-/Tief-Parkern (h/t) kann der seitliche Abstand zwischen den Rädern von 70 cm auf 50 cm reduziert werden.

Dadurch ergibt sich eine deutlich bessere Flächenausnutzung. Auch Hoch-/Tief-Parker können gegenüberliegend und mit "doppelseitiger Fahrradeinstellung" aufgestellt werden.

Doppelstockparker

An Standorten mit hohem Platzmangel ist die Einrichtung von so genannten Doppelstocksystemen zu empfehlen, bei denen Fahrräder auch in der zweiten Ebene abgestellt werden können. In jeder der zwei Ebenen werden die Vorderräder mit Hoch-/Tief-Stellung (h/t) eingeparkt, und zwar mit 0,50 m seitlichem Abstand. Bei der Anschaffung ist darauf zu achten, dass eine Nutzung der oberen Ebene auch mit E-Bikes komfortabel möglich ist. Es empfiehlt sich, bei solchen Anlagen vor der Anschaffung zu testen, ob ein leichter Einstellvorgang auch in der oberen Ebene möglich ist. Nach einer kurzen Eingewöhnung werden solche Anlagen dann gerne angenommen.

Anlehnbügel/-pfosten

Anlehnbügel sind besonders für Sonderfahrradtypen oder Tandems geeignet. Sie bieten Durchgangsmöglichkeiten, wenn keine Fahrräder abgestellt sind. An Pfosten mit Ösen können Anhänger oder Liegeräder angeschlossen werden. Bei Anlehnbügeln sollte besonders darauf geachtet werden, dass die Fahrräder nicht am Bügel beschädigt werden. Ausführungen in Rundrohr oder mit Kantenschutz sind hier am besten geeignet. Anlehnbügel sollten bei doppelseitigem Einstellen der Räder am Bügel einen seitlichen (Montage-) Abstand von 1,50 m aufweisen.

Fahrradboxen

Fahrradboxen bieten bei Anlagen ohne Zugangskontrolle einen größeren Schutz als die einfachen Fahrradständer. Ein gewisses Kontingent kann vor allem bei größeren Anlagen zur Verfügung gestellt werden. Moderne Fahrradboxen sind ca. 0,85 m breit.

Allerdings können auch Fahrradboxen aufgebrochen werden und sind teilweise wartungs- und reinigungsintensiv. Weitere Probleme sind, dass Boxen manchmal zweckfremd dauerbelegt werden und es häufig nur schwer erkennbar ist, ob Boxen frei oder belegt sind.

Boxen eignen sich aufgrund ihres hohen Platzbedarfs nicht für Abstellanlagen mit beengten Platzverhältnissen.

Je nach örtlichen Gegebenheiten bieten sich unterschiedliche Schließverfahren an. Den größten Erfolg verbuchen Fahrradboxen, die mit Schließsystemen ähnlich wie Schließfächer ausgestattet sind, und damit für jeden sofort verfügbar sind. Moderne Schließsysteme verhindern zusätzlich, dass Boxen durch abgebrochene Schlüssel blockiert werden.

Intelligente Einstellsysteme und Nutzungsbedingungen bieten die Möglichkeit, Fehlbelegungen auszuschließen oder zu reduzieren.

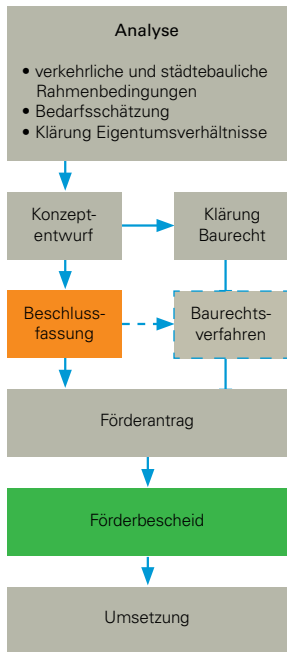
Darüber hinaus gibt es Firmen, die einen kompletten Betrieb der Fahrradboxen einschließlich Nutzerverwaltung anbieten.



3 Planung: Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Entwicklung

3.1 Welche Planungsschritte sind zu berücksichtigen?

Planungsprozess



■ Verwaltung / Ingenieurbüro
■ Stadt-/Gemeinderat
■ Bezirksregierung

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 links abgebildete Grafik skizziert diesen Planungsprozess und ordnet den jeweiligen Prozessschritten die beteiligten Akteure zu. Auch die Fördermittelbeantragung ist in diesen Ablauf eingebettet. Adressen und Kontaktdaten zu einzelnen Akteuren finden sich in Anhang 1 (S.30).

Analyse

Der erste Schritt besteht in einer Analyse der Problemsituation vor Ort und beinhaltet das Sammeln von Informationen/Daten zu den verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen, den Eigentumsverhältnissen potentieller Grundstücke sowie die Bedarfsabschätzung (siehe 3.2).

Konzeptentwurf und Baurecht

Aus diesen Informationen wird ein Konzeptentwurf gefertigt. Bei dessen Aufstellung sollten unbedingt die Bürger vor Ort (evtl. über ADFC oder Arbeitsgruppen) einbezogen werden. Zudem empfiehlt es sich bereits in diesem Stadium, die zuständige Bezirksregierung als Zuschussgeber einzubinden (siehe 3.4). Der abgeschlossene Konzeptentwurf muss folgende Aussagen enthalten:

- Standort
- Einbindung ins Umfeld
- Dimensionierung
- Ausstattung
Art der Ständer, Beleuchtung, Überdachung etc. (siehe Kapitel 2)
- Ergänzende Einrichtungen
(Schließfächer, Ladestationen etc.)

Parallel zur Erstellung des Konzeptentwurfs sollte auch die bau- und planungsrechtliche Situation geklärt werden (siehe 3.3).

Förderverfahren und Umsetzung

Der abgeschlossene Konzeptentwurf muss dann vom Stadt-/Gemeinderat beschlossen werden und kann dann bei der zuständigen Bezirksregierung zur Beantragung von Fördermitteln eingereicht werden. Spätestens zum Zeitpunkt der Einreichung muss auch das Baurecht geklärt sein (siehe 3.3). Nach Erteilung des Förderbescheids kann die Ausführungsplanung erstellt und mit dem Bau der Anlage begonnen werden.



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

Bedarfsabschätzung für den Fördermittelgeber

Eine der Fördervoraussetzungen für B+R-Anlagen ist derzeit das Vorliegen einer mittelfristigen Bedarfsabschätzung. Diese soll sicherstellen, dass einerseits ungenutzte Überkapazitäten vermieden werden und andererseits der Ausbaubedarf nicht kurzfristig überholt ist.

Im Regelfall beauftragt die Kommune ein Fachbüro für Verkehrsanlagen, Verkehrserhebungen etc. mit der Erstellung einer Bedarfsabschätzung anhand der aktuellen Nachfrage als Nachweis für den Fördermittelgeber (Bezirksregierung). Innerhalb der Verbundräume München und Nürnberg wird diese durch den jeweiligen Verkehrsverbund erstellt. Die Bedarfsabschätzung bildet anschließend die Grundlage für eine konkrete Umsetzungsplanung der B+R-Anlage z. B. durch ein Ingenieurbüro im Auftrag der Gemeinde.

Die Kommunen als Maßnahmenträger können mit dieser Bedarfsabschätzung Anträge auf Unterstützung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) beim Fördermittelgeber beantragen. Grundvoraussetzung dafür ist die Bereitschaft der Kommunen, unabhängig von den Eigentumsverhältnissen am Bahnhof, als Maßnahmenträger die Errichtung und Umsetzung der B+R-Anlagen zu übernehmen. Grundsätzlich sollten an allen Haltepunkten des ÖV ein Grundangebot von mindestens fünf Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Vorgehen bei einer Bedarfsabschätzung

Außerhalb der großen Ballungszentren, für die i.d.R. umfangreichere Daten zur Verfügung stehen, kann in der Fläche der Bedarf an Fahrradabstellplätzen

zunächst anhand der tatsächlichen aktuellen Nachfrage dargestellt werden. Die Abschätzung des mittelfristigen Bedarfes baut auf der feststellbaren Nachfrage an den Haltepunkten auf. 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 ver-



kehrswidrig abgestellten. Die Zahl der Fahrräder zur Spitzenstunde ergibt den aktuellen Bedarf an Stellplätzen. Regelmäßige Erhebungen über einen längeren Zeitraum (z. B. alle drei Monate) lassen Rückschlüsse auf die Nachfrageentwicklung und Nachfrageschwankungen (z. B. bei unterschiedlicher Witterung) zu. Zusätzlich können die aktuellen Fahrgastzahlen des Bahnhofs als Anhaltspunkt dienen. Aber auch Pendlerzahlen oder-entwicklungen sind geeignet, Trends der B+R-Nachfrage aufzustellen. Damit kann der Anteil an Fahrradnutzern am Gesamtfahrgastaufkommen ermittelt werden.



Hauptinflussfaktoren für B+R-Potentiale

Topographische Verhältnisse

Raum- und Siedlungsstruktur

Qualität u. Angebot des Zubringernetzes

Qualität des B+R-Angebots

Möglichkeit der Einflussnahme

Idealerweise wird die Anzahl an B+R-Nutzern anhand verfügbarer Fahrgastprognosen für den Haltepunkt fortgeschrieben. Sofern nur aktuelle Fahrgastzahlen vorliegen, könnten diese auch anhand ihrer historischen Entwicklung hochgerechnet werden und mit dem Entwicklungsfaktor der Bedarf an B+R-Kapazitäten prognostiziert werden. Bei den Erhebungen der Nachfrage müssen zur Festlegung der Stellplatzzahl jedoch auch die äußeren Einflussfaktoren wie z. B. Wetterlage oder Ferienzeiten berücksichtigt werden. Der höchste Bedarf tritt in den Sommermonaten bei sonnigem Wetter 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. Aufgrund der in den vergangenen Jahren sehr starken Zunahmen sind die B+R-Nachfrage-Entwicklungen jedoch längstens auf ca. 5 Jahre vorhersehbar.

Zusätzliche B+R-Potentiale erschließen

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 nicht nutzen. Erfahrungsgemäß fördert die Schaffung von attraktiven, komfortablen und ausreichend dimensionierten Fahrradabstellanlagen die Bereitschaft zum Umstieg. Diese potenziellen Neukunden reagieren meistens deutlich stärker auf Komfortmerkmale einer Anlage und die optimale Anbindung der Verknüpfungspunkte. Auch die Themen Diebstahl, Vandalismus und Wittereinflüsse sind von erheblicher Bedeutung. Eine exakte Berechnung des B+R-Potenzials ist mit vertretbarem Aufwand allerdings kaum möglich.

Hilfestellung zur Grobabschätzung können Betrachtungen von fahradläufigen Einzugsgebieten, der Haltestellen und deren jeweiligen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen und Prognosen bieten. Diese Verfahren erlauben durchaus die Einschätzung einer Bandbreite möglicher B+R Nachfrage. In jedem Fall sollte eine regelmäßige Überprüfung der Auslastung der Anlage vorgenommen werden, um auf zusätzlichen Bedarf rasch reagieren zu können.

3.3 Was muss bei Flächensicherung und Genehmigungsverfahren beachtet werden?

Flächeninanspruchnahme sichern und eigentumsrechtliche Fragestellungen frühzeitig klären

B+R-Anlagen haben je nach Anzahl der Abstellplätze und Gestaltung einen Flächenbedarf, der bei der Konzeption und Umsetzungsplanung frühzeitig zu berücksichtigen ist. Die notwendigen Kontakte und Verfahren sollten von Beginn an in eine erfolgreiche Umsetzung eingebracht werden.

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. Befindet sich die Fläche nicht im Eigentum des Betreibers, 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. Erster Ansprechpartner ist das für den jeweiligen Bahnhof zuständige Bahnhofsmanagement (siehe Kontaktadressen, Anhang 1).

Dieses kann Auskunft über die jeweiligen Eigentümer geben und stellt den Kontakt her für Flächen, die sich im Eigentum von Töchtern der DB AG befinden.

Der Betrieb einer B+R-Anlage kann stets auch ohne Erwerb des Grundstücks über eine Dienstbarkeit mit Eintragung ins Grundbuch gesichert werden. Ein Ankauf der Fläche ist dann nicht notwendig. Für Flächen im Eigentum der DB Station & Service AG schließt diese, wenn die Flächen nicht verkauft werden sollen, standardisierte Gestattungsverträge ab.

Wenn das Eigentum an den Flächen nicht erworben wird, ist darauf zu achten, dass die Dienstbarkeit bzw. Gestattung mindestens 25 Jahre läuft, damit die für eine Förderung nach BayGVFG (siehe 3.4) erforderliche Zweckbindungsdauer sichergestellt ist.

Die verschiedenen Immobiliengesellschaften, welche die Bahnflächen bewirtschaften, sind grundsätzlich als privatwirtschaftlich agierende Unternehmen anzusehen.

Rechtliche Planungssicherheit schaffen

Für die Genehmigung von B+R-Anlagen kommen verschiedene Verfahren in Frage. Hier können nur die am häufigsten vorkommenden Fälle in Grundzügen, ohne verbindliche Rechtsauskunft, dargestellt werden. Daher sollte sich der Bauherr einer B+R-Anlage unbedingt frühzeitig an die jeweils zuständige Behörde wenden, um die bau- und eisenbahnrechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Erfordernis und Art eines Genehmigungsverfahrens abzuklären. Dies ist in der Regel das Landratsamt, bei kreisfreien Städten und großen Kreisstädten die Kommune selbst oder das Eisenbahnbundesamt.

a) Fahrradabstellanlage auf Flächen, die bahnrechtlich gewidmet sind:

Bei einer bahnrechtlichen gewidmeten Fläche sind Erkundigungen einzuholen, ob eine eisenbahnrechtliche Genehmigung erforderlich ist, je nachdem, ob es sich um eine Bahnnebennutzung oder bahnfremde Nutzung handelt. Den erforderlichen Kontakt mit dem Eisenbahnbundesamt stellt das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen her.

b) Fahrradabstellanlage auf Flächen, die bahnrrechtlich nicht gewidmet sind: Bauplanungsrechtlich wird es sich im Regelfall bei Fahrradabstellanlagen um untergeordnete Nebenanlagen nach § 14 BauNVO handeln, die dem Nutzungszweck des Bahnhofs dienen und als solche grundsätzlich zulässig sind. Der untergeordnete Charakter kann aber im Einzelfall zu verneinen sein und somit eine nähere bauplanungsrechtliche Prüfung erforderlich werden, etwa bei bewachten Fahrradparkhäusern mit

Räumlichkeiten für zusätzliche Serviceangebote wie z. B. Fahrradwerkstatt, Fahrradverleih oder Mietrad. Soweit es sich bei Fahrradstellplätzen weder um Anlagen des öffentlichen Verkehrs (für sie ist die BayBO nicht anwendbar) noch um unbedeutende bauliche Anlagen handelt, kann im Einzelfall eine Baugenehmigung erforderlich sein. Zuständig ist die untere Bauaufsichtsbehörde (Landratsamt, kreisfreie Gemeinde und ausgewählte Gemeinden).

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:
Einen Anhaltspunkt für die Baukosten je Abstellplatz geben die in der Tabelle auf S.23 genannten Höchstsätze für die Förderung. Bei kleinen Anlagen oder hohem Aufwand für Zuwegung oder Gestaltung können die Kosten deutlich höher liegen.
- Kosten für Unterhalt und Betrieb:
Zu berücksichtigen sind Reinigung und Winterdienst der Abstellanlage bzw. der Zuwegung sowie die regelmäßige Entfernung von fahruntauglichen Rädern (siehe 4.2).

Umfassende Investitionsförderung

Die Kommunen können für Fahrradabstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs Fördergelder des Freistaates Bayern in Anspruch nehmen. Zuständig sind

die jeweiligen Bezirksregierungen. Mit diesen sollte daher frühzeitig ein Gespräch über die aktuellen Fördermöglichkeiten und den Umfang der Förderung geführt werden (siehe Kontaktadressen, Anhang 1).

Rechtliche Grundlage für die Förderung sind das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGV-FG), das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay-ÖPNVG) und das Finanzausgleichsgesetz (FAG). Die Fördermodalitäten finden sich in den Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV). Die Förderanträge sind bei der jeweiligen Bezirksregierung einzureichen. Eine Zusammenfassung mehrerer Projekte in einem Antrag ist möglich. Dabei ist zu beachten, dass die Anträge möglichst frühzeitig der Regierung vorliegen müssen, um eine Förderung zu erhalten. Mit dem Vorhaben darf noch nicht begonnen worden sein.

Die Förderung beginnt grundsätzlich am 1. Januar des Jahres, in dem der

Zuwendungsbescheid erteilt wird.
 Ein Vorhabensbeginn innerhalb dieses Jahres ist damit förderunschädlich.
 Grunderwerb und Herrichten des Grundstücks zählen nicht zum Baubeginn.

In der Regel sind folgende Unterlagen dem Förderantrag beizulegen:

- Erläuterungsbericht
- Bedarfsabschätzung (siehe 3.2)
- Übersichtsplan
- Maßnahmenpläne
- Kostenschätzung
- Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten

Fördervoraussetzung sind eine günstige Umsteigemöglichkeit und die optimale Lage zum Bahnsteigzugang. Zudem müssen die verwendeten Fahrradparksysteme eine Möglichkeit zum Anschließen des Fahrradrahmens bieten.

Förderfähig sind die Investitionskosten

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

Für die Förderung der Gesamtkosten der Abstellanlage (ohne Grunderwerb) gelten derzeit (Stand 2016) die Kostenobergrenzen je Abstellplatz gemäß unten stehen-

der Tabelle. Bis zu dieser Obergrenze werden die tatsächlich anfallenden Kosten prozentual mit 50% (Stand 2016) gefördert. Der Fördersatz ist abhängig von den im jeweiligen Haushaltsjahr zur Verfügung stehenden Mitteln. Weitere 5 % können bei Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten über 100.000 Euro aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) als Komplementärförderung bezuschusst werden. Zusätzlich werden mit dem festgelegten Fördersatz die Grunderwerbskosten bezuschusst. Nicht förderfähig sind die über die Kostenobergrenzen hinausgehenden Baukosten, die Planungskosten sowie die Kosten für den Betrieb und Unterhalt.

Zusatzförderung für Kommunen im MVV-Gebiet

Kommunen im Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) können derzeit zusätzlich 20 % der förderfähigen Investitionskosten für Fahrradstellanlagen an Haltestellen von in den MVV-Tarif integrierten Bahnstrecken aus Stellplatzablösemitteln der Landeshauptstadt München gefördert bekommen. Voraussetzung ist, dass mindestens 60 % der an der jeweiligen Haltestelle einsteigenden Fahrgäste in das Münchner Stadtgebiet fahren. Ansonsten gelten die Förderbedingungen der Regierung von Oberbayern. Grunderwerbskosten und Planungskosten werden von der Landeshauptstadt München nicht gefördert.

Art der Abstellplätze	Höchstsatz
nicht überdacht	300 €
überdacht	750 €
Fahrradbox	750 €
Fahrradparkhaus	1200 €
Fahrradstation	1300 €

4 Betrieb und Marketing von B+R-Anlagen

4.1 Was ist bei Betrieb und Unterhalt zu beachten?

Einstellbedingungen

Für einen geregelten Betrieb von B+R Anlagen wird die Verwendung von Einstellbedingungen empfohlen. Diese können z.B. Regeln zur Abstelldauer und zur Entfernung von Fahrrädern enthalten. Bei B+R Anlagen auf Privatgrund erfolgt dies auf zivilrechtlicher Grundlage (Allgemeine Geschäftsbedingungen). Soweit

Allgemeine Hinweise zum Unterhalt

Der Umfang richtet sich hier nach der Bauart und Ausstattung der B+R Anlage. Regelmäßig sollten die Beleuchtung, der Zustand der Parksyste me oder der einer etwaigen Zugangskontrolle etc. überprüft werden. Allgemein ist darauf zu achten, die Fahrradabstellanlage stets in einem



die Abstellanlage als öffentliche Einrichtung gewidmet ist, kann eine Regelung mittels Benutzungssatzung erfolgen. Auf sonstigen öffentlichen Flächen können Benutzungsregeln als Information und Appell an die Benutzer dienen. (Muster, Einstellbedingungen für Privatgrund siehe Anhang 4, S.35)

sauberen Zustand zu halten. Dies erhöht die Akzeptanz und trägt wesentlich dazu bei, Vandalismus vorzubeugen. Daher sollte auch eine regelmäßige Entfernung von aufgegebenen Rädern bzw. "Schrotträdern" durchgeführt werden.

Besonderheiten beim Unterhalt von Doppelstockparksystemen

Fahrrad-Doppelstockparksysteme erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Die Technik hat sich bewährt und wird von den B+R Kunden gut angenommen. Mit der Doppelstocktechnik kann die Anzahl der Stellplätze auf gleichem Raum erheblich gesteigert werden. Dies ist im urbanen Umfeld bei einem beengten Platzangebot ein wesentlicher Vorteil, dem aber im Vergleich zu herkömmlichen Abstellanlagen ein erhöhter Unterhaltsaufwand gegenüber steht. Die Doppelstock-Fahrradständer der neuen Generation sind gut verarbeitet. Zur Vorbeugung von Defekten und der Erhaltung des Bedienkomforts sind jedoch regelmäßige Instandhaltungsmaßnahmen

- Mindestens einmal wöchentlich findet eine Sichtkontrolle statt. Offensichtliche Schäden werden sofern möglich sofort behoben bzw. die erforderlichen Verkehrssicherungsmaßnahmen werden getroffen.
- Jeden Monat werden eine Funktionskontrolle und die Wartung sämtlicher Fahrradständer durchgeführt. Dies beinhaltet die Schmierung sämtlicher beweglicher Teile sowie die Kontrolle und ggf. Nachjustierung aller Schraubverbindungen. Hierzu sind auch zur Überprüfung der Leichtgängigkeit des Systems die oberen Fahrradständer vollständig zu Boden zu füh-



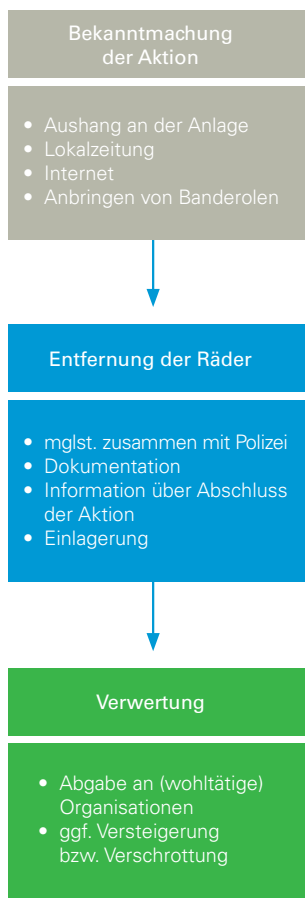
insbesondere der stark beanspruchten mechanischen Teile unerlässlich. Die folgenden Hinweise zur Instandhaltung von Doppelstockparksystemen dienen als Empfehlung. Die Maßnahmen werden von der P+R Park & Ride GmbH München bei der Betreuung der öffentlichen Doppelstockparker in der Landeshauptstadt München durchgeführt und haben sich in der Praxis bewährt:

ren. Zusätzlichen Komfort können hier Gasdruckstoßdämpfer bieten, die die Handhabung der oberen Schiene erleichtern. Auch die Dämpfer unterliegen einer regelmäßigen Kontrolle.

- Zusätzlich sind die gewöhnlichen Unterhaltsmaßnahmen durchzuführen, die auch bei B+R Anlagen mit herkömmlichen Ständern anfallen.

4.2 Wie können aufgegebene Fahrräder bzw. „Schrotträder“ entfernt werden?

Vorgehensweise bei einer Fahrradverschrottungsaktion



Die regelmäßige Entfernung von Fahrrädern, die von ihren Eigentümern aufgegeben wurden bzw. völlig fahruntauglich sind („Schrottrad“), dient der Attraktivität von Abstellanlagen und stellt sicher, dass die zur Verfügung gestellten Kapazitäten der Anlage sinnvoll genutzt werden. Zugleich wird dem Nutzer das Gefühl vermittelt, dass das Abstellen von Fahrrädern in dieser Anlage gut und sicher möglich ist. Ein entsprechendes Konzept sollte bereits beim Bau der Anlage aufgestellt und gleich ab dem ersten Jahr nach der Fertigstellung konsequent umgesetzt werden. Die Durchführung von „Schrottradaktionen“ im Stadtgebiet München hat gezeigt, dass bis zu 15 % der in einer B+R Anlage abgestellten Fahrräder entweder fahruntauglich sind (Schrottrad) und/oder seit langem nicht mehr genutzt wurden und damit vermeintlich aufgegeben wurden.

Definition „Schrottrad“

Wann ist ein abgestelltes Fahrrad ein „Schrottrad“? Neben dem allgemeinen Zustand des Fahrrades kann als Indiz die fehlende Fahrtauglichkeit herangezogen werden. Hier ist aber 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 z.B. ihre hochwertigen Sättel lieber mit, als sie unbeaufsichtigt zu lassen. Als Mindestvoraussetzung sollten daher folgende Kriterien gleichzeitig erfüllt sein:

- Fehlen der Luft in beiden Reifen und
- eine bis zur Unbenutzbarkeit verrostete Kette.

Aufgegebene Fahrräder

Sinnvoll ist es, neben „Schrotträdern“ und Fahrradwracks auch Fahrräder zu entfernen, die dauerhaft und ungenutzt in einer B+R Anlage abgestellt sind. Erfahrungen zeigen, dass diese Fahrräder deutlich zahlreicher sind als reine „Schrotträder“; gleichwohl aber in gleicher Weise dringend benötigte Kapazitäten blockieren.

Als erstes Indiz dient auch hier das äußere Erscheinungsbild des Fahrrads, das darauf schließen lässt, ob das Fahrrad noch in Benutzung ist oder vom Eigentümer aufgegeben wurde. Daneben muss zwingend eine Markierung des Fahrrads erfolgen, z.B. mit einer Banderole (siehe Anhang 3), um damit festzustellen, ob dieses tatsächlich nicht mehr genutzt wird. Die an den Zustand des Fahrrads gestellten Anforderungen sind hier niedriger anzusetzen als für die Einstufung als Schrottrad. Aber auch hier ist Vorsicht geboten, da die Benutzungsgewohnheiten der Radler sehr unterschiedlich sind. So werden nicht selten Fahrräder bewusst über längere Zeit abgestellt, ohne dass diese vom jeweiligen Eigentümer aufgegeben wurden, z.B. Abstellen über die Wintermonate, ein Zweirad für nur gelegentliche Fahrten oder Räder von Studenten in den Semesterferien. Es ist daher genau auf den Zeitpunkt der Fahrradaktion zu achten. Auch die Zeit zwischen der Anbringung der Banderole und der Entfernung des Fahrrads sollte nicht zu kurz bemessen sein. Anschließend ist eine mehrmonatige Einlagerung der entfernten Räder erforderlich.

Handlungsempfehlung zur Schrottradgetfernung

- Empfohlen wird je nach Bedarf mindestens eine jährliche Entfernung von aufgegebenen Rädern und „Schrotträdern“.
- Die Fahrradaktion sollte nicht in den Semesterferien oder zur Urlaubszeit stattfinden, idealerweise auch nicht in den Wintermonaten. Es bieten sich daher die Monate April/Mai und Oktober/November an.
- 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 und im Internet bekannt gegeben.
- Bei der ausschließlichen Entfernung von Schrotträdern ist eine zweiwöchige Vorlaufzeit ausreichend. Sollen auch vermeintlich aufgegebenen Räder entfernt werden, sind die betreffenden Räder mindestens vier Wochen vor Entfernung zu markieren. In diesem Fall empfiehlt sich, über den genauen Ablauf der Aktion per Aushang und mit einem Hinweis auf der Banderole zu informieren.
- Die Entfernung der Fahrräder sollte im Beisein der Polizei stattfinden. Zumindest sollte die zuständige Polizeiinspektion informiert sein.
- Besonders wichtig ist die genaue Dokumentation der Fahrräder. Empfohlen wird dies bereits bei der Markierung, z.B. durch Foto, zwingend aber bei der Entfernung. Dabei wird, 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 Schadenersatzansprüche. Die Dokumentationsunterlagen werden der örtlichen Polizeiinspektion übergeben.

- Die entfernten Fahrräder werden vor der Verwertung über einen gewissen Zeitraum eingelagert. Dabei gilt: Je schlechter der Zustand des Fahrrads, desto kürzer kann die Lagerzeit bemessen werden. Empfohlen wird bei Fahrradwracks eine Lagerzeit von mindestens zwei Monaten, ansonsten von mindestens sechs Monaten. Im Zweifel ist die längere Lagerdauer anzustreben, da je länger die Fahrräder nicht heraus verlangt werden, desto eher davon auszugehen ist, der Eigentümer habe das Eigentum am Fahrrad aufgegeben.
- Vor Ort ist darüber zu informieren, dass am (Datum) „Schrotträder“ und ggf. auch vermeintlich aufgebene Räder beseitigt worden sind und für die Dauer von (Zeitraum) eingelagert werden; eine Kontaktperson und Adressdaten sind anzugeben. Diese Information kann auch zusammen mit der Ankündigung der Aktion erfolgen.
- Noch gebrauchsfähige Fahrradteile bzw. leicht wieder instanzusetzende ganze Fahrräder können nach Ablauf der Einlagerungsfrist sozialen Einrichtungen übergeben werden, welche diese einer Weiterverwendung zuführen.

Praxiserfahrungen bei der Schrottradgetfernung

Die dargestellte Vorgehensweise zur Entfernung von Schrotträdern und vermeintlich aufgegebenen Rädern wird von der P+R Park & Ride GmbH, München seit vielen Jahren bei der Betreuung ihrer B+R Anlagen und seit einiger Zeit zusammen mit dem Baureferat der Stadt München auch erfolgreich auf öffentlichen Flächen angewendet. Beschwerden und Rückgabeverlangen sind bislang nur sehr selten, Schadenersatzforderungen nach Einlagerung und Verwertung der Fahrräder noch gar nicht aufgetreten.

Informationen zum rechtlichen Hintergrund siehe Anhang 2, S.32

4.3 Welche Marketingmaßnahmen und Serviceangebote sind sinnvoll?



Flyer B+R der P+R Park & Ride GmbH

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 zu attraktiven Angeboten tatsächlich vorhanden und erkennbar ist. Das bedeutet, das Angebot sollte interessant, attraktiv und umfassend sein, so dass sich Radfahrer als Verkehrsteilnehmer willkommen fühlen.

Erfolgreiches Marketing setzt sich aus zwei Komponenten zusammen:

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

Beide Komponenten sollten 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.

Zielsetzung: Das Angebot sollte Lust aufs Radfahren machen, deshalb sollte die Öffentlichkeitsarbeit entsprechend frisch, ideenreich und aufmerksamkeitsstark sein.

Mögliche Maßnahmen, Medien:

- Plakate/Aushänge am Bahnhof
- Informationen in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs
- Internetseiten mit Radroutenplaner, z.B. von Gemeinden, Verbänden, ADFC etc.
- Werbeanzeigen in lokalen Medien
- Presseberichte über B+R-Anlage
- Info-Broschüre Rad/B+R für Einwohner im Umkreis von bis zu 5 km um die B+R-Anlage
- Ausgabe von Kartenmaterial mit eingetragenen Radrouten zum Bahnhof
- Für eine umfassendere Radkampagne: ansprechende Fotodokumentation „vorher – nachher“
- Handliche Übersichtskarte mit allen Abstellmöglichkeiten in der Stadt/Gemeinde

Mögliche Maßnahmen, Aktionen:

- Verteilung von „Giveaways“, z. B. Radaccessoires, Radkarten, Bahnfahrkarten für die Fahrradmitnahme
- Organisierte Radausflüge, die auf spezielle Zielgruppen zugeschnitten sind
- „Radl-Rallye“: Schnitzeljagd mit dem Rad für Kinder/Jugendliche/Familien auf attraktiven Strecken
- allgemeine Fahrrad-Image-Kampagne: ansprechend gestaltete Schilder/Tafeln mit originellen Slogans zum Radfahren
- Bahnhofs feste mit Schwerpunkt Rad, z. B. mit lokalen Prominenten als Identifikationsfiguren
- Architektur- oder Kunstwettbewerb zur Gestaltung der Anlagen, z. B. mit lokalen Motiven

Umfassende, innovative Serviceangebote

- Serviceangebote zum Radverkehr im Umfeld einer B+R-Anlage können diese attraktiver machen. So besteht die Möglichkeit, Informationsstände aufzustellen, in denen Karten mit den nächsten Fahrradwerkstätten oder sämtlichen B+R-Stationen im Umkreis ausliegen oder eine Karte mit Fahrradrouten ausgehängt ist.
- Ein klassischer 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 (Hinweise zu Mietradsystemen siehe 1.6).

5 Anhang



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

Folgende Akteure sind Ansprechpartner für Bike-and-Ride:

Bahnhofsmanagement

- | | | |
|--|------------------------------------|--|
| • Bahnhofsmanagement
Rosenheim/Oberbayern | Bayerstr. 10
80335 München | Tel.: (089) 13 08- 5635
Fax: (08031) 240- 490 |
| • Bahnhofsmanagement
München/MVV | Bayerstr. 10a
80335 München | Tel.: (089) 13 08- 3302
Fax: (08031) 13 0- 1470 |
| • Bahnhofsmanagement
Regensburg/Ostbayern | Bahnhofstr. 18
93047 Regensburg | Tel.: (0941) 500- 587
Fax: (0941) 500- 575 |
| • Bahnhofsmanagement
Bamberg/Oberfranken | Ludwigstr. 6
96052 Bamberg | Tel.: (0951) 832- 510
Fax: (0951) 832- 513 |
| • Bahnhofsmanagement
Würzburg/Unterfranken | Bahnhofplatz 4
97070 Würzburg | Tel.: (0931) 34- 2710
Fax: (0931) 34- 2722 |
| • Bahnhofsmanagement
Nürnberg/Mittelfranken | Bahnhofplatz 9
90433 Nürnberg | Tel.: (0911) 219- 2828
Fax: (0911) 219- 2314 |
| • Bahnhofsmanagement
Augsburg/Schwaben | Viktoriastr. 1
86150 Augsburg | Tel.: (0821) 50 32- 471
Fax: (0821) 50 32- 475 |

Die Mitarbeiter des Bahnhofsmanagement sind erste Ansprechpartner, wenn es darum geht, den Kontakt zur DB AG herzustellen. Sie können Auskunft über die Eigentumsverhältnisse im Bahnhofgelände geben und ggf. den Kontakt zu den Eigentümern vermitteln. Die Zuständigkeiten orientieren sich dabei weitgehend an den Regierungsbezirken. Über die Stationsdatenbank erhält man zu jedem Bahnhof einen Stationssteckbrief und das zuständige Bahnhofsmanagement:

www.beg.bahnland-bayern.de/de/planung/infrastrukturprojekte/stationsdatenbank

Über die angegebene Telefonnummer der zuständigen 3-S-Zentrale erhält man auch den Namen sowie die Telefonnummer des jeweiligen Ansprechpartners.

Verkehrsverbände in München und Nürnberg

- | | |
|--|---|
| • Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVV)
Thierschstr. 2
80538 München | Tel.: (089) 21 033- 0
Fax: (089) 21 033- 282
E-Mail: info@mvv-muenchen.de
www.mvv-muenchen.de |
| • Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
Rothenburger Straße 9
90443 Nürnberg | Tel.: (0911) 270 75- 0
Fax: (0911) 270 75- 50
E-Mail: info@vgn.de
www.vgn.de |

Fördermittel

- Regierung von Oberbayern
Maximilianstr. 39
80538 München
Tel.: (089) 21 76- 2672
E-Mail: poststelle@reg-ob.bayern.de
www.regierung.oberbayern.bayern.de
- Regierung von Niederbayern
Regierungsplatz 8
84028 Landshut
Tel.: (0871) 808- 1334
E-Mail: poststelle@reg-nb.bayern.de
www.regierung.niederbayern.bayern.de
- Regierung der Oberpfalz
Emmeramsplatz 8
93047 Regensburg
Tel.: (0941) 56 80- 1317
E-Mail: poststelle@reg-opf.bayern.de
www.regierung.oberpfalz.bayern.de
- Regierung von Oberfranken
Ludwigstr. 20
95444 Bayreuth
Tel.: (0921) 604- 1632
E-Mail: poststelle@reg-ofr.bayern.de
www.regierung.oberfranken.bayern.de
- Regierung von Unterfranken
Peterplatz 9
97064 Würzburg
Tel.: (0931) 380-1145
E-Mail: poststelle@reg-ufr.bayern.de
www.regierung.unterfranken.bayern.de
- Regierung von Mittelfranken
Promenade 27
91522 Ansbach
Tel.: (0981) 53- 1250
E-Mail: poststelle@reg-mfr.bayern.de
www.regierung.mittelfranken.bayern.de
- Regierung von Schwaben
Fronhof 10
86152 Augsburg
Tel.: (0821) 327- 2261
E-Mail: poststelle@reg-schw.bayern.de
www.regierung.schwaben.bayern.de
- Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und
Bauordnung, HA IV/10
Blumenstr. 28b, 80331 München
Tel.: (089) 233-22 49 7
Fax: (089) 233-24 23 5
E-Mail: plan.ha4-grundsatz@muenchen.de
(Fördermittel über Stellplatzablöse)

Sonstige

- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche
Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern)
Schuhstr. 40
91052 Erlangen
Tel.: (09131) 86 24 19
Fax: (09131) 86 29 5
E-Mail: info@agfk-bayern.de
www.agfk-bayern.de
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
(ADFC) Landesverband Bayern e. V.
Kardinal-Döpfner-Str. 8
80333 München
Tel.: (089) 90 90 025- 0
Fax: (089) 90 90 025- 25
E-Mail: kontakt@adfc-bayern.de
www.adfc-bayern.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

Anhang 2 Rechtlicher Hintergrund zur Problematik der Entfernung von aufgegebenen Rädern/„Schrotträdern“

Bei der Entfernung von fahruntauglichen und Schrottfahrrädern verfolgt der Betreiber der Anlage das Anliegen, durch die Beseitigung neue Kapazitäten zu schaffen und die Akzeptanz der Anlage zu steigern. Zu berücksichtigen gilt es aber, dass er damit unter Umständen in Rechte des Fahrradeigentümers eingreift.

Zunächst ist festzustellen, ob ein Fahrrad als Schrottrad eingestuft werden kann bzw. ob bei einem Fahrrad aufgrund seines äußeren Erscheinungsbildes und weiterer Umstände darauf geschlossen werden kann, dass das Eigentum am Fahrrad aufgegeben wurde. Mit diesen Feststellungen ist anschließend zu klären, ob eine Entfernung und Verwertung auch unter rechtlichen Gesichtspunkten vertretbar ist.

Im Folgenden wird die rechtliche Komponente näher betrachtet und dargestellt, unter welchen Voraussetzungen die Fahrradentfernung 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 verwertet 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 vorliegend das Fahrrad wohl nicht schon mit dem Willen zur Eigentumsaufgabe abgestellt wurde, sondern, dass dieser Wille erst später gebildet wird.
- Nachdem der tatsächliche Wille des Eigentümers nicht bekannt ist, kann auf diesen nur anhand von Indizien geschlossen werden.
- Ein Indiz kann hier der Zustand des Fahrrades, also insbesondere seine Gebrauchstauglichkeit, sein. Entscheidend hierfür ist, wann ein Fahrrad als Schrottrad oder zumindest als fahruntauglich anzusehen ist. (s. Definition Schrottrad

in Kapitel 4.2) Allgemein gilt, dass je mehr die Gebrauchstauglichkeit aufgehoben ist, desto eher angenommen werden kann, dass das Eigentum aufgegeben wurde. Ein weiteres Indiz kann die Abstelldauer des Fahrrads sein, ohne dass das Fahrrad genutzt wurde. Auf diese kann zunächst über das äußer Erscheinungsbild des Fahrrads geschlossen werden. Vor der Entfernung sollte diese Vermutung durch Markierung der Fahrräder in der Art abgesichert werden, dass zweifelsfrei festgestellt werden kann, ob das Fahrrad bewegt wurde (z.B. durch Anbringung einer Banderole um die Felge). Zusammen mit der mehrmonatigen Einlagerung vor der Verwertung kann so eine relativ gute Rechtsposition geschaffen werden.

Behandlung als Fundsache

- Weitere Möglichkeit zur Erlangung der Verfügungsberechtigung ist die Behandlung des Fahrrades als Fundsache (§§ 965 ff. BGB). Zu berücksichtigen gilt jedoch, neben der auch hier nur über Indizien zu klärenden Frage, ob eine Sache als „verloren“ anzusehen ist, spricht die Lage der Sache endgültig vergessen wurde oder ein Besitzaufgabewillen vorliegt, die Tatsache, dass die endgültige Rechtssicherheit erst nach einer langen Wartezeit eintreten kann.
- Anzuwenden wären hier wohl die Vorschriften über den Fund in einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsanstalt (§§ 978 ff 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 ff 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.

- Legt man die Vorschriften über den Fund einer Sache zugrunde, müsste man also deutlich längere Lagerzeiten in Kauf nehmen. Nachdem jedoch ausschließlich fahruntaugliche und Schrottfahrräder oder über weitere Indizien (Abstelldauer) auch sonst vermeintlich herrenlose Fahrräder verwertet 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 werden können. 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 Regelun-

gen wohl noch möglich erscheint, wird die anschließende Entsorgung bzw. Verwertung der Fahrräder allein 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.

Weitere Rechtsgrundlagen

- **Straßenrechtliche Vorschriften**
Soweit sich die B+R Anlage auf einer dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Fläche befindet, ist eine Entfernung und Verwertung über Art. 18a BayStrWG anzudenken. Dabei liegt der Abstellvorgang allein im Allgemeingebrauch und stellt keine unerlaubte Sondernutzung dar. Das Abstellen von als Verkehrsmittel nicht mehr brauchbaren Schrottfahrrädern stellt aber wohl eine unerlaubte Sondernutzung dar, da die B+R Anlage straßenrechtlich unzulässig vorwiegend zu anderen als der ihr zugedachten Verkehrszwecke benutzt wird (vgl. Art 14 BayStrWG). Gleiches kann für Fahrräder, die über eine längere Zeit unbewegt und nicht fahrbereit abgestellt sind, gelten.
- **Abfallrecht**
Jedenfalls für Fahrradwracks bzw. einzelne Fahrradteile eröffnet das Abfallrecht (KrWG) eine Möglichkeit, diese Gegenstände zu entfernen.

Anhang 3 Beispiel einer Banderole zwecks Entfernung aufgebener Räder/„Schrotträder“

 Landeshauptstadt
München
Baureferat
Tiefbau

 **P+R** WIR SORGEN
FÜR EINE GUTE
VERBINDUNG
MÜNCHEN

**Dieses Fahrrad
scheint nicht
mehr genutzt zu
werden und
blockiert einen
Stellplatz in
dieser
Abstellanlage.**

Nicht mehr genutzte
und damit mutmaßlich
aufgegebene
Fahrräder werden
entfernt.

Die Entfernung erfolgt
vier Wochen nach
Anbringung dieser
Banderole am durch
Aushang bekannt
gemachten Termin.

Weitere Informationen
zur Vorgehensweise
bei der Entfernung von
aufgegebenen
Fahrrädern gemäß
Aushang.

Datum der Anbringung:

Nummer: **499**



Einstellbedingungen der Bike & Ride (B+R) Anlage

Diese B+R Anlage wird von der P+R Park & Ride GmbH betrieben. Sie dient ausschließlich dem Abstellen von Fahrrädern ohne Verbrennungsmotorantrieb.

1. Zweckbindung für Fahrgäste des öffentlichen Personenverkehrs

- 1.1. Die Nutzung der B+R Anlage ist nur Fahrgästen des öffentlichen Personenverkehrs gestattet. Fahrgäste sind alle Personen, die mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, das an der zur B+R Anlage gehörenden Haltestelle verkehrt, abfahren und/oder ankommen.
- 1.2. Der Nutzer ist verpflichtet, die tatsächliche Benutzung der vorgenannten öffentlichen Verkehrsmittel auf Verlangen in geeigneter Art nachzuweisen, insbesondere durch Vorlage der für diese Fahrten notwendigen Fahrausweise. Der Nutzer ist daher verpflichtet, die jeweils gültigen Fahrausweise bis zum Verlassen des B+R Anlage aufzubewahren.

2. Regeln für die Benutzung der B+R Anlage

- 2.1. Die Höchstabstelldauer beträgt 72 Stunden. Überschreitungen der Höchstabstelldauer können mit einer Vertragsstrafe gemäß Ziffer 5.2 geahndet werden.
- 2.2. Fahrräder dürfen ausschließlich in den dafür vorgesehenen Halterungen abgestellt werden. Abgestellte Fahrräder dürfen nicht in die Verkehrsfläche ragen oder die Benutzung anderer Fahrradhalter beeinträchtigen.
- 2.3. Das Abstellen von fahruntauglichen Fahrrädern (Schrott-Fahrräder) ist untersagt.
- 2.4. Ein Aufenthalt in der B+R Anlage, der nicht im Zusammenhang mit dem Abstellen von Fahrrädern steht, ist unzulässig.
- 2.5. Den Anordnungen der Mitarbeiter oder Beauftragten der P+R Park & Ride GmbH ist Folge zu leisten.

3. Entfernung von Fahrrädern

- 3.1. Die P+R Park & Ride GmbH ist in den nachfolgenden Fällen dazu berechtigt, Fahrräder notfalls auch unter Anwendung von Gewalt am Schloss kostenpflichtig aus der Anlage zu entfernen:
 - Fahrräder, die länger als 72 Stunden abgestellt sind,
 - Fahrräder, die außerhalb von Fahrradhaltern abgestellt werden, insbesondere wenn von diesen Fahrrädern eine Gefahr für Personen oder Sachen ausgeht oder diese den ordnungsgemäßen Betriebsablauf be- oder verhindern (widerrechtlich abgestellte Fahrräder) sowie
 - in den Fällen von Ziffer 3.2. (Schrott- und aufgegebene Fahrräder)
- 3.2. Fahrräder, die nach ihrem äußeren Erscheinungsbild (z.B. Beschaffenheit der Bereifung, Zustand der Fahrradkette, Allgemeinzustand) offensichtlich fahruntauglich und nicht mehr für den bestimmungsgemäßen Gebrauch verwendet werden können (Schrott-Fahrräder), werden nach vorheriger Ankündigung entfernt. Gleiches gilt für Fahrräder die nachweislich über einen längeren Zeitraum (mindestens 4 Wochen) nicht bewegt wurden und demnach davon auszugehen ist, dass das Eigentum am Fahrrad und ggf. am Schloss aufgegeben wurde (aufgegebene Fahrräder).
- 3.3. Entfernte Fahrräder werden in den vorgenannten Fällen für einen Zeitraum von 6 Monaten gelagert. Nach Ablauf dieses Zeitraums werden die gelagerten Fahrräder entsorgt.

4. Haftung

- 4.1. Diese B+R Anlage ist unbewacht. Die Benutzung der Anlage erfolgt auf eigene Gefahr. Der Betreiberin obliegt keinerlei Verwahrungs- oder Obhutspflicht - weder für die abgestellten Fahrräder noch für angebrachtes Zubehör oder Gepäck.
- 4.2. Die P+R Park & Ride GmbH, ihre Mitarbeiter und Beauftragten haften dem Nutzer nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit besteht die Haftung auch bei sonstigem Verschulden.
- 4.3. Erkennbare Schäden sind aus Nachweisgründen unverzüglich anzuzeigen.

5. Vertragsstrafe

- 5.1. Verstöße gegen diese Einstellbedingungen werden mit einer Vertragsstrafe in Höhe von 30,- € je Verstoß geahndet. Ein Verstoß liegt insbesondere dann vor, wenn der Nutzer den Regelungen über die Zweckbindung in Ziffer 1 oder den Regeln über die Benutzung in Ziffer 2 zuwiderhandelt.
- 5.2. Abweichend von Ziffer 5.1 wird nach Überschreitung der Höchstabstelldauer von 72 Stunden jeder begonnene Kalendertag mit einer Vertragsstrafe von 30,- €, maximal bis zu einem Betrag von insgesamt 500,- €, sanktioniert.
- 5.3. Die Vertragsstrafe wird nur erhoben, wenn der Nutzer den Verstoß zu vertreten hat. Zur Durchsetzung der Vertragsstrafe behält sich die P+R Park & Ride GmbH das Recht vor, das abgestellte Fahrrad bis zur Zahlung der Vertragsstrafe zurückzubehalten (Pfandrecht).
- 5.4. Die P+R Park & Ride GmbH behält sich das Recht vor, bei etwaigen Forderungen des Nutzers gegen die P+R Park & Ride GmbH mit Forderungen aus der Vertragsstrafe und/oder der kostenpflichtigen Entfernung von Fahrrädern (antellig) aufzurechnen.

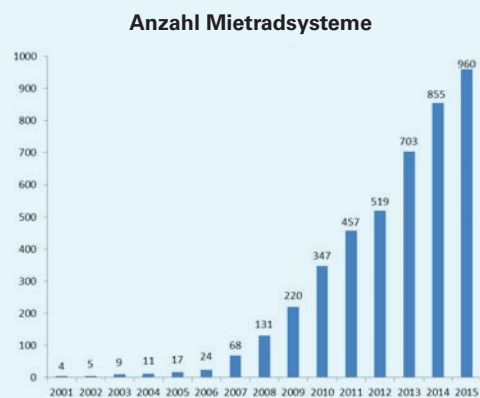
6. Sondervereinbarungen

Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen dieser Einstellbedingungen werden durch Aushang bekannt gemacht. Schriftliche Individualvereinbarungen gehen den Bestimmungen dieser Einstellbedingungen vor. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen wird dadurch nicht berührt.

Anhang 5 Mietradsysteme (Bike Sharing) sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsangebots

Ein Mietradsystem ist ein Angebot von Rädern im öffentlichen Raum, das von einer nicht begrenzten Anzahl von Kunden genutzt werden kann. In der Regel stehen diese Räder in großer Zahl über ein bestimmtes Gebiet zur Verfügung und sind auf kurzfristige bzw. kurzzeitige Nutzung ausgelegt (vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt; S. 8).

In den letzten Jahren hat die Anzahl der Mietradsysteme weltweit stark zugenommen.



Quelle: Eigene Darstellung nach Russell Meddin, www.bikesharingmap.com

Im Mai 2016 war in 1.029 Städten mindestens ein Mietradsystem in Betrieb. Sie bieten insgesamt mehr als 1,3 Millionen Räder. Weitere 319 Städte arbeiten derzeit an einer Einführung.

Nutzen statt kaufen

Auch in Deutschland haben Mietradsysteme (auch „Bike-Sharing“ genannt), ähnlich wie andere Produkte der sogenannten „sharing economy“, Hochkonjunktur.

Dahinter steckt die Idee, Gebrauchsgüter nicht mehr zu kaufen, sondern zu teilen bzw. gemeinsam zu nutzen. Gerade im Verkehr finden diese Produkte zahlreiche Anwendungsfälle, wie bspw. auch beim Car-Sharing.

Attraktive Mobilitätsdienstleistungen

Einen wesentlichen Einfluss auf den Erfolg der Angebote haben insbesondere die Fortschritte im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie. Die Nutzung erfolgt in der Regel sehr intuitiv über Smartphone-Apps, die besonders benutzer-

freundlich sind und frühere Zugangshemmnisse abzubauen helfen. Zudem werden mehr und mehr Informationen und Funktionen miteinander verknüpft. Die Nutzer erhalten dadurch zahlreiche Informationen – nicht nur zum Radverkehr – aus einer Hand.

Nutzen von Mietradsystemen

Der unmittelbare Nutzen von Mietradsystemen liegt insbesondere in der effizienten Inanspruchnahme des öffentlichen Raums: Der ruhende Radverkehr nimmt viel Fläche in Form von Fahrradständern ein. An vielen Standorten reichen die Fahrradständer allerdings nicht aus, da neben der starken Nachfrage zu bestimmten Tages- bzw. Jahreszeiten oftmals auch zahlreiche aufgegebene Räder oder Schrotträder die Fahrradständer besetzen und aufwändig entfernt werden müssen.

Mieträder werden hingegen im Schnitt sehr viel häufiger genutzt als private Räder.

Durch die Nutzungsintensivierung mittels Mietradsystem kann folglich ein Beitrag dazu geleistet werden, den Bedarf an weiteren Fahrradständern zu reduzieren. Selbst bei einer Zunahme des Radverkehrsanteils am Modal Split.

Nutzerbefragungen zeigen, dass Mietradsysteme auch einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs leisten. Für Verkehrsteilnehmer wird oftmals erst durch die Nutzung des Rades auf dem Weg zur ersten Haltestelle und/ oder von der letzten Haltestelle zum Ziel die Nutzung des öffentlichen Verkehrs möglich.

Eine enge Vernetzung von Mietradsystemen und ÖV ist daher für beide Angebote von großer Bedeutung. Dies gilt insbesondere räumlich und baulich, möglichst aber auch organisatorisch – ein Trend, der in den letzten Jahren klar zu beobachten ist. So haben bspw. in London, Köln und München öffentliche Verkehrsunternehmen lokale Mietradsysteme aufgebaut.

Erfahrungen aus unterschiedlichen Städten zeigen außerdem, dass ein Mietradsystem bei Überlastungen im öffentlichen Verkehr auch eine wichtige Rückgratfunktion übernehmen kann. Gerade für Verkehrsunternehmen und Kommunen wirkt sich dies sehr positiv auf das Image aus.

Ein Mietradsystem fördert zudem ganz allgemein die Nutzung des Rades und trägt somit unmittelbar und mittelbar zur Senkung von CO₂- und NO_x-Emissionen bei.

Preisgestaltung, Geschäftsmodelle

Die bekanntesten Mietradsysteme unterscheiden sich in der Preisgestaltung sehr stark voneinander. Es gibt Angebote, die für den Kunden praktisch kostenlos sind (wie z. B. in Hamburg) und solche, für die bspw. ein Jahrespaket erworben werden muss, um tägliche Freiminuten in Anspruch nehmen zu können.

Für die Betreiber müssen vorab mindestens folgende Grundsatzfragen geklärt sein:

- Sollen die Nutzungsentgelte die Kosten vollständig decken?
- Ist ein Zuschuss durch die öffentliche Hand vorgesehen?
- Sind Einnahmen durch Werbung möglich?
- Die Entwicklung des Geschäftsmodells und letztlich auch die Preisgestaltung werden ganz maßgeblich von diesen Fragestellungen beeinflusst.

Arten von Mietradsystemen

Wir unterscheiden grundsätzlich zwei verschiedene Modelle:

- 1) stationsbasiertes System (z. B. das swa Rad in Augsburg)
- 2) stationsunabhängiges System (z. B. Call-a-Bike in München)

Daneben gibt es in jüngerer Zeit auch mehr hybride Systeme, die sowohl auf Stationen als auch auf eine freie Abstellung der Räder im öffentlichen Raum setzen. Ein Beispiel für diesen hybriden Ansatz ist das MVG Rad in München.

Vor- und Nachteile der verschiedenen Arten

Stationsbasierte Systeme haben grundsätzlich den Vorteil, dass sie besser wahrgenommen werden. Empirische Untersuchungen zeigen sehr deutlich, wie wichtig die physische Präsenz im öffentlichen Raum ist. Auch die Betriebsführung rein stationsbasierter Systeme ist deutlich einfacher und kostengünstiger zu organisieren.

Die Nachteile liegen v.a. darin, dass die Errichtung von Stationen oftmals gerade in Innenstädten aufgrund zahlreicher Nutzungskonflikte sehr schwierig ist. Zudem erfordern attraktive Stationen auch er-

hebliche Investitionen, um ein engmaschiges Netz aufzubauen (Bsp. London: mehr als 700 Stationen auf rund 100 km²), da die Räder schließlich nur an Stationen ausgeliehen oder zurückgegeben werden können.

Stationsunabhängige Systeme lassen sich aufgrund einfacherer Planung und geringerer Investitionen deutlich schneller umsetzen. Auch die Nutzerfreundlichkeit ist tendenziell höher, da eine freie Abstellung unmittelbar am Zielort möglich ist.

Radseitig sind die technischen Anforderungen allerdings höher. Zudem können die Betriebskosten (je nach technischer Ausführung des Systems) deutlich über denen eines stationsgebundenen Systems liegen, da der Service einen höheren Aufwand bei der Wartung frei abgestellter Räder hat.

Die Auswahl sollte im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung erfolgen, die sowohl die Realisierung als auch den Betrieb des Systems berücksichtigt.

Erfolgsfaktoren

- Sichtbarkeit des Systems (Stationen, Marketing)
- Optimale Vernetzung mit dem ÖV (insb. räumlich, baulich, organisatorisch)
- Kombi-Angebote mit anderen Mobilitätsangeboten (günstige Preise)
- Einfache Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten via Terminal, Chipkarte, Website, Smartphone etc.
- Bedarfsgerechter Betriebsservice (Räder müssen funktionieren und auffindbar sein)
- Integration in verkehrsmittelübergreifende Auskunftsportale

Neue Anforderungen

Die Integration der Mietradsysteme in die Angebote des öffentlichen Verkehrs soll künftig noch um zielgruppenspezifische Produkte ergänzt werden: Erste Ansätze für E-Bikes, Lastenräder oder auch Räder für Mobilitätseingeschränkte sind erkennbar.

Dies führt zu weiteren Anforderungen, insbesondere was das sichere Abstellen sowie die Ausleihe der Räder anbelangt.

Impressum

Herausgeber:	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr Odeonsplatz 3, 80535 München
Telefon:	089 2192-0
Telefax:	089 2192-13350
E-Mail:	radverkehr@stmi.bayern.de
Internet:	www.innenministerium.bayern.de
Redaktion:	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
Gestaltung:	Tim Plorin, Formfinden
Fotos:	AGFK Bayern: 12,18, 29 MVV: Titelfoto, 7, 25 Singer, Martin: 24 Stadt Gunzenhausen: 17u Zettl, Wolfgang: 17m Ziegler, Johannes: 8, 9, 11, 17o,19, 20
	Die Rechte an allen Bildern, Texten und Darstellungen liegen beim Herausgeber bzw. den Fotografen
Papier:	Umweltzertifiziertes Papier FSC MIX
Auflage:	3000 Exemplare
Stand:	November 2016

Möchten Sie mehr über
die Arbeit der Bayerischen
Staatsregierung erfahren?

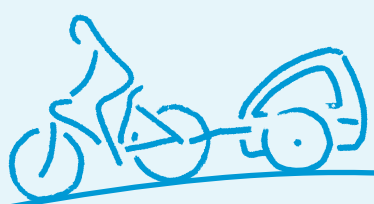
BAYERN | DIREKT ist Ihr
direkter Draht zur Bayeri-
schen Staatsregierung.



Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.

Hinweis:

Die Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist in dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift in keiner Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.



Bayern.
Die Zukunft.



Radverkehr