

Gestaltung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene

Wie kann Radverkehr attraktiver und sicherer werden?

Anregungen, Beispiele, Austausch



Übersicht

Fahrradparken:

Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen

Verknüpfungspunkte und Service:

Mobility Hubs an SPNV-Stationen mit hohem Nachfragepotenzial

Radverkehrsphilosophie:

Alltagsverkehr in Fahrradstädten Norditaliens

Medienkampagnen:

Welche weiteren Themen der Radverkehrssicherheit rücken in den Fokus?

Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen

Mitgliedskommunen der AGFK BB bieten hier Sehens- und Nutzenswertes an...

Oranienburg

- 1.000 Stellplätze in 2 Ebenen
- modulare Bauweise, Teil der Anlage für Serviceeinrichtung (Werkstatt, Fahrradverleih) abtrennbar
- mietbare Fahrradboxen und Schließfächer mit Lademöglichkeiten für Akkus
- Übergabe in 08-2018, Kosten ca. 1,75 Mio. EUR
- „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempolimit 20 km/h



Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen

Mitgliedskommunen der AGFK BB bieten hier Sehens- und Nutzenswertes an...

Potsdam: 550 überwachte Stellplätze,
Übergabe in 12-2015, Kosten: 800.000 EUR



Eberswalde: 604 Plätze, davon 60 zur Vermietung bestimmte
Fahrradboxen, Übergabe in 09-2021, Kosten 2,2 Mio. EUR

Perspektivisch in Falkensee
und ...

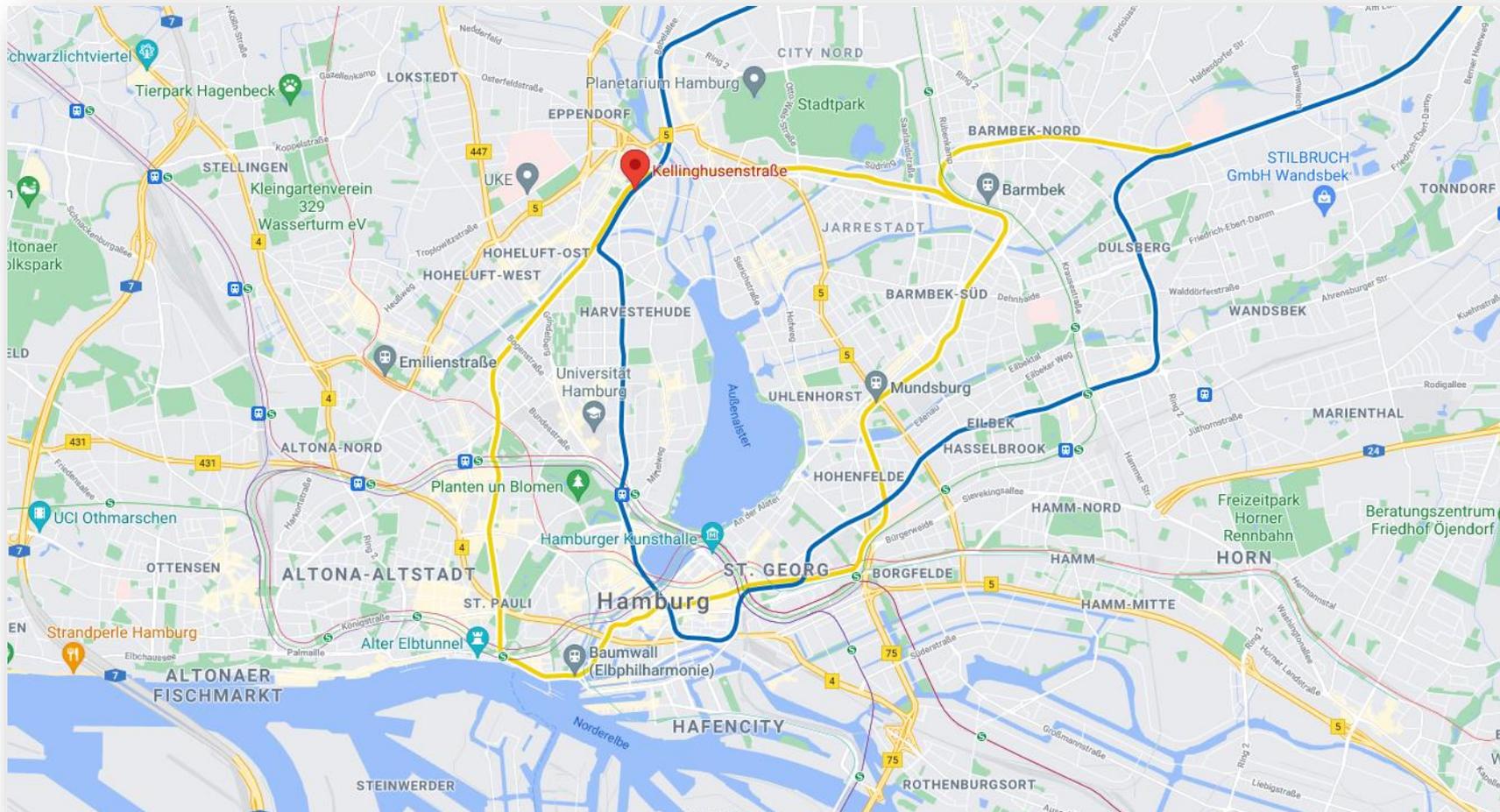


Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen Beispiel Hamburg – Mobilitätspunkt Kellinghusenstraße

- lokalisiert am ÖPNV-Knotenpunkt (U1, U3, Metrobusknoten) mit täglich 80.000 Nutzern sowie an Veloroute 13
- 600 überdachte Stellplätze, davon 150 in gesichertem Bereich, 14 Lastenradplätze, 22 Schließfächer mit Steckdose
- Baukosten ca. 3,0 Mio. EUR, formal sehr gelungener Baukörper
- hohe subjektive Sicherheit (natürliche Belichtung, Spots, Farbgebung)

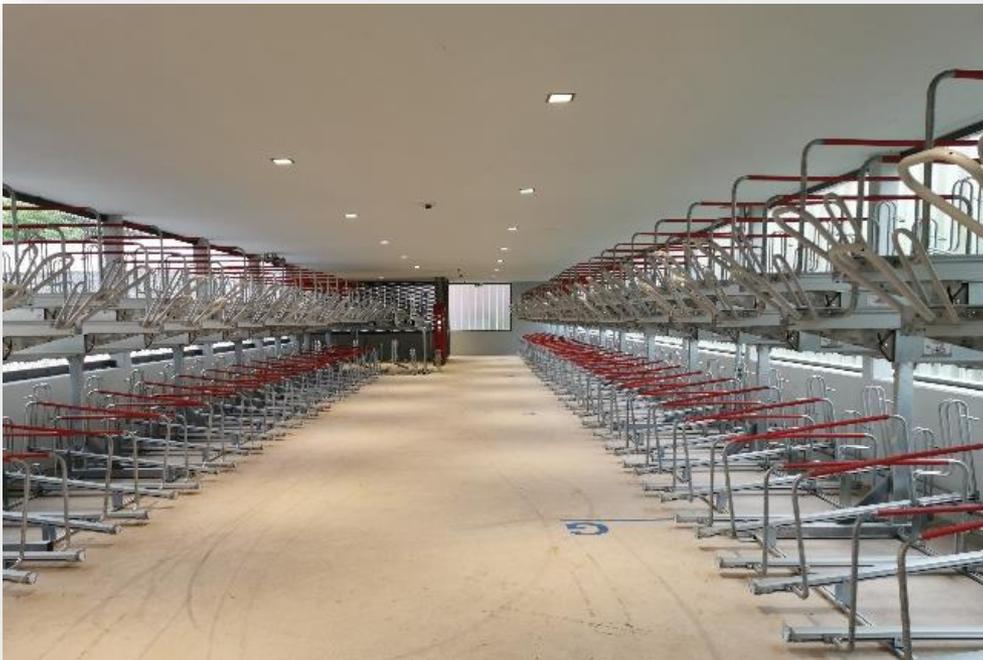


Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen Beispiel Hamburg – Mobilitätspunkt Kellinghusenstraße



Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen Beispiel Hamburg – Mobilitätspunkt Kellinghusenstraße

- Eröffnung im Mai 2021
- Eindruck im Juli: Sehr geringe Nachfrage
- Funktionale Mängel? Standort nicht ideal?
- Pendlerdistanzen? Monomodale Wege?
- Mietangebote im gesicherten Bereich zu teuer?
(1 EUR/Tag, 24 EUR/Quartal, 90 EUR/Jahr)



Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen

Beispiel Hamburg – Mobilitätspunkt Kellinghusenstraße

Kritik im ADFC-Praxistest:

Im Praxistest erweist sich vor allem die **Zufahrt** als **problematisch**. Wegen Sicherheitsbedenken gibt es keine fahrbare Anbindung an den Radfahrstreifen im Loogepplatz. Radfahrende müssen am Übergang zwischen Bushaldebucht und der Fußgängerfurt einer Ampelanlage auf dem Radfahrstreifen anhalten, absteigen und zum Eingang schieben. Mehrspurige Einfahrten in Auto-Parkhäusern, an denen für eine zügige Fahrt sogar Ampeln die Fußgänger*innen auf dem Gehweg stoppen, waren hier kein Vorbild.

Auch im Parkhaus kann das **obere Stockwerk** nicht fahrend über eine Rampe erreicht werden. Stattdessen muss eine **Treppe mit sehr tiefen Stufen** erklommen werden, neben der sich beidseitig schmale Rampen befinden, auf denen ein Rad geschoben werden kann. Aus gutem Grund also sind die Lastenradplätze unten untergebracht. Eng wird es schon mit einem größeren Korb am Rad, da ein Handlauf oberhalb der Rampe die lichte Breite einschränkt. Bei Gegenverkehr wird der Platz auf der Treppe knapp.

Die **untere Ebene** kann ohne Treppe erreicht werden. Direkt im Eingang allerdings befindet sich der Zugang zum abgeschlossenen Trakt. **Bei viel Verkehr** wird es sich dort **möglicherweise stauen**. Mit Lastenrädern muss man an diesem Zugang vorbei, scharf abbiegen und erreicht immerhin ebenerdig seinen Platz. Bis auf diesen Zugang sind alle Ein- und Ausgänge mit **Treppen** versehen.

Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen

Beispiel Hamburg – Mobilitätspunkt Kellinghusenstraße

PRESSEECHO:

Dieses Parkhaus macht uns RADLOS...

Hallo, ist hier jemand? Im Obergeschoss des Parkhauses stehen verloren zwei Fahrräder auf der ganzen Fläche...

Auf einem Banner an der Fassade wirbt Hamburgs erstes öffentliches Fahrrad-Parkhaus mit dem Slogan „Wo die Liebe hingfährt“. Doch von dieser Liebe ist bisher wenig zu sehen...

PRESSEECHO - RADFAHRER

Jalma (24) sagt: „Ich habe in Utrecht studiert. Da gibt’s überall Fahrradparkhäuser. Aber hier sind die Stufen zu groß, die Rampen zum Hochschieben zu klein! Das macht alles überhaupt keinen Sinn!“

Carl (21): „Ich wusste, dass es das Parkhaus gibt, es hat mich aber nicht interessiert. Wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, will ich schnell sein. Mein Fahrrad ist leicht, aber ich kann mir nicht vorstellen, wie andere ihre Fahrräder da die Stufen hochwuchten.“

PRESSEECHO - POLITIK

CDU-Verkehrsexperte Richard Seelmaecker (48) hat hingegen schon eine andere Idee: „Auf Kosten der Steuerzahler wurde etwas geschaffen, das voll am Bedarf der Menschen vorbeigeht. Bleibt die Auslastung so schlecht, sollte man über eine Umnutzung nachdenken. Vielleicht eine Quartiersgarage für Pkw, die würde in Eppendorf mehr gebraucht.“

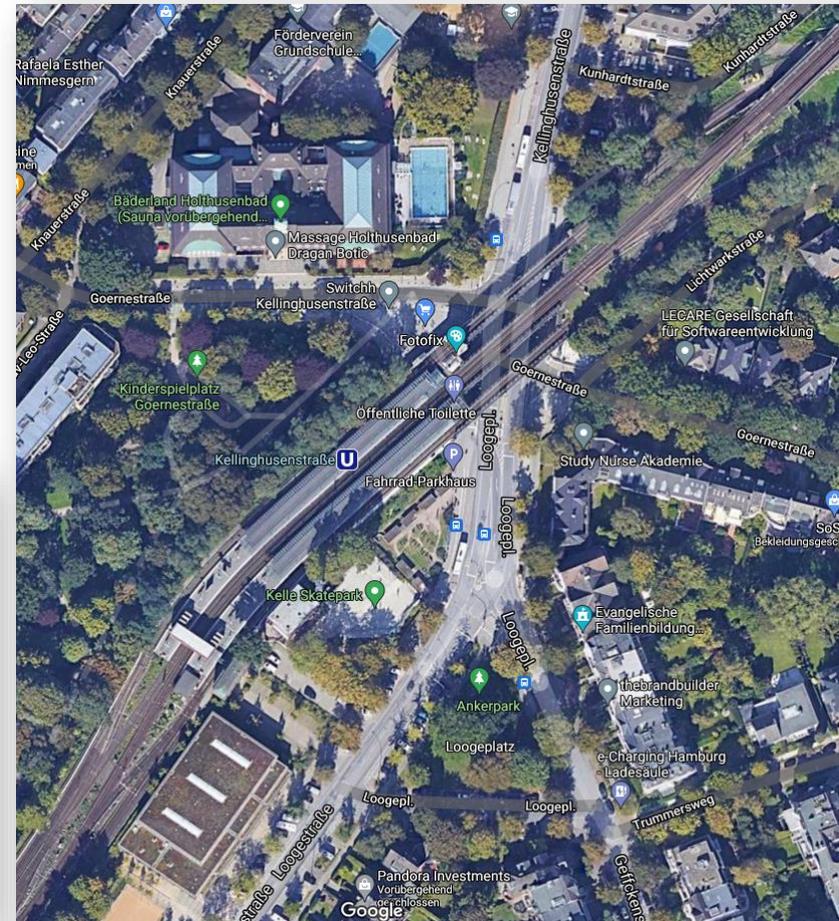
Der Boom der Parkhäuser und Großanlagen Beispiel Hamburg – Mobilitätspunkt Kellinghusenstraße

PRESSEECHO:

Darum steht unser Fahrrad HIER und nicht DORT...

*Draußen werden Fahrräder abgestellt...
(am Holthusenbad in der nahe gelegenen Goernestraße)*

Insgesamt 1.000 Abstellplätze in Bahnhofsnahe ausgebaut bzw. neu angelegt!



B+R Großanlagen in Pendlerstädten

Beispiel Alkmaar (NL)

- Radparksystem an der Alkmaar Centraal Station
- starker Pendlerverkehr in Richtung Amsterdam
- Station wird täglich von 21.000 Personen genutzt

Müssen B+R Anlagen überdacht sein?

Niederschlag: Amsterdam 800 mm/Jahr, Berlin 570 mm/Jahr



Mobility Hubs an SPNV-Stationen mit hohem Nachfragepotenzial

Beispiel Ludwigsfelde-Birkengrund

- Station mit aktuell ca. 700 Nutzern (Arbeitspendler, Auszubildende)



Bestandsqualität der Bahnsteiganlagen

- Eigentümer und Betreiber: DB Netze / DB Station & Service AG, Kategorie 6 der aktuellen Stationspreisliste
- zwei Außenbahnsteige, jeweils an Bahnhofsgleisen
- Bahnsteigabmessungen: Länge 140 m, Höhe 0,76 m, Breite 3,50 m
- Bedienung aktuell durch vierteilige Regionaltriebzüge Stadler KISS (Länge 105 m, 428 Sitzplätze, 661 Stehplätze, 30 Fahrradstellplätze) im Stundentakt
- perspektivisch Einsatz von fünfteiligen Regionaltriebzügen (Länge 131,25 m) möglich
- Aufstellflächen der Bahnsteige relativ knapp bemessen, Aufweitung durch unmittelbar anschließende Verkehrsflächen der Verknüpfungsanlagen (Zuwegungen, Bike+Ride) anstreben
- Ausstattung der Bahnsteige entspricht der DB-Kategorie: Betonplattenbelag mit Warnstreifen, kleines Wartehäuschen, Beleuchtung, Wegweisung, Uhr, dynamische Fahrgastinformation, Lautsprecher, Abfallbehälter



Bestandsqualität der Bahnsteigzuwegungen

- Eigentümer und Betreiber: DB Netze /DB Station & Service AG
- asphaltierte, barrierefreie Zuwegungen (Breite jeweils 2,50 m) mit leichter Neigung und an beiden Bahnsteigen
- wettergeschützte Treppenaufgänge an beiden Bahnsteigen, Gangbreite jeweils 2,50 m
- starke Graffitiverschmutzung der Aufgangseinhausungen
- Sicherung der Zuwegungen durch Geländersysteme und Handläufe
- Wegebeziehungen bis auf die Treppenaufgänge ohne Überdachungen
- Stationsschilder; Beleuchtung an den Zuwegungen



Bestandsqualität der Verkehrsverknüpfungsanlagen - Busverkehr

- Eigentümer und Betreiber: Stadt Ludwigsfelde
- Bushaltestelle beidseitig mit jeweils einer Halteposition für Busse aller Größen
- Haltestelle für den Einstieg in Höhe OSZ-Gebäude ist insbesondere für Nutzer des Bahnsteigs West zu weit entfernt
- Aufstellbereiche für Fahrgäste mit Betonsteinpflaster befestigt
- Ausstattung: Haltestellenschild mit Informationen, Papierkorb, Beleuchtung
- Bedienung aktuell im Wesentlichen durch die stündlich verkehrende VTF-Buslinie 710 (Ludwigsfelde – Großbeeren – S Buckower Chaussee) sowie die VTF-Buslinie 720 (Ludwigsfelde – Großbeeren – S Blankenfelde, 6-8 Fahrten Mo-Fr)
- Verkehr ist geprägt durch den in unmittelbarer Nähe befindlichen VTF-Betriebshof
- Busse wenden auf dem Betriebshof
- SEV-Haltestelle in Höhe Zugang Bahnsteig West



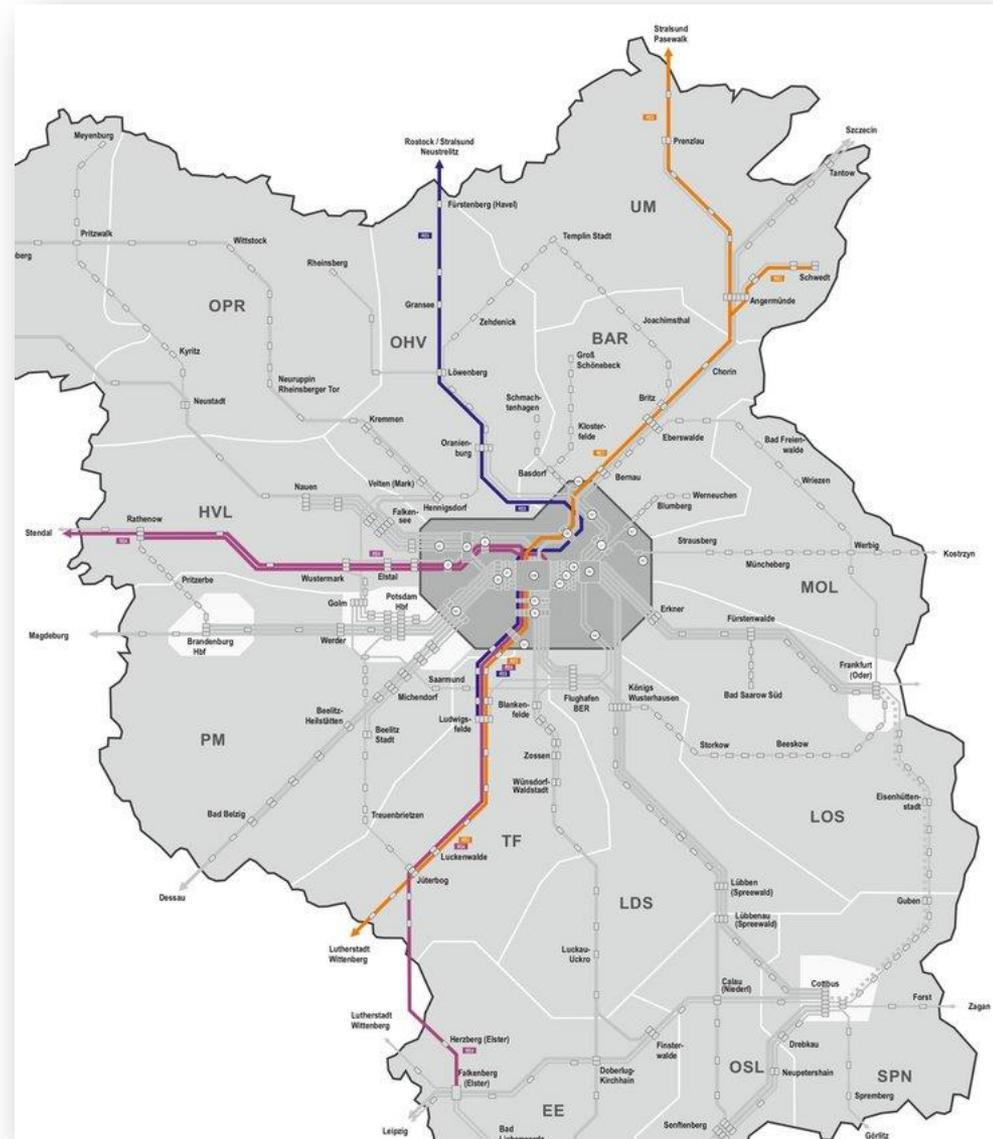
Bestandsqualität der Verkehrsverknüpfungsanlagen – Rad- und Fußverkehr

- Eigentümer und Betreiber: DB Netze /DB Station & Service AG, Stadt Ludwigsfelde, Land Brandenburg
- asphaltierter Fuß- und Radweg (Breite 1,50 m / 2,00 m) mit Unterführung zur beidseitigen Erschließung
- Unterführung (Breite F/R 1,90 m / 2,50 m) vermittelt nur geringe Qualität sowie Unbehagen aufgrund des Sicherheitseindrucks
- asphaltierte, barrierefreie Zuwegungen (Breite jeweils 2,50 m) mit leichter Neigung und an beiden Bahnsteigen
- wettergeschützte Treppenaufgänge an beiden Bahnsteigen, Gangbreite jeweils 2,50 m
- Sicherung der Zuwegungen durch Geländersysteme und Handläufe
- Wegebeziehungen bis auf die Treppenaufgänge ohne Überdachungen
- Stationsschilder an den Zuwegungen
- Beleuchtung



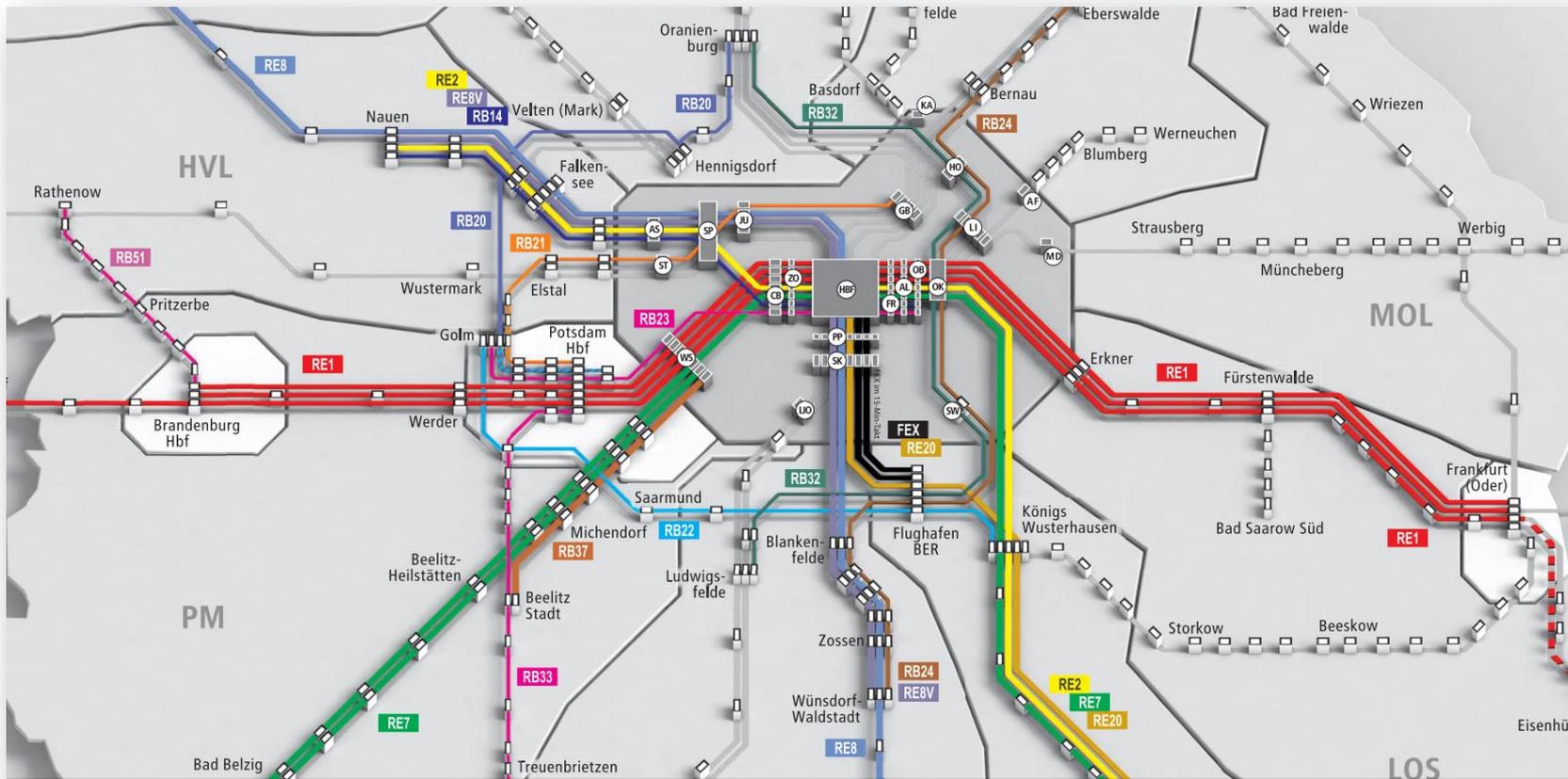
SPNV-Angebot der Station Birkengrund Netz Nord-Süd (ab Dezember 2026)

- Halt des RE 3 und RE 5 im Stundentakt
- 30-Minuten-Takt von/nach Berlin Hbf.
- Stundentakt von/nach Luckenwalde und Jüterbog



SPNV-Angebot der Station Birkengrund Netz Elbe-Spree (ab Dezember 2022)

- Halt des RB 32 (DB Regio, zwei Betriebsstufen)
- Stundentakt von/nach Flughafen BER (ab 12-2025 Oranienburg)



Wesentliche Ziele der Projektentwicklung

- Nutzung der Angebotsausweitung SPNV für eine signifikante Steigerung der Fahrgastnachfrage.
- Deutlicher Modal Shift bei der Verkehrsmittelnutzung der Arbeitspendler im Einzugsbereich der Station (ca. 7.000 Arbeitsplätze).
- Entlastung des Stadtbahnhofs und der umgebenden Verknüpfungsanlagen (starkes Nachfragewachstum, fehlende Flächenpotenziale).
- Stärkere Frequentierung durch Pendler der nördlichen Stadtquartiere, der Ortsteile und der Nachbargemeinden sowie des nahe gelegenen Schulstandortes.
- Entwicklung der SPNV-Station zu einer Drehscheibe zukunftsweisender Mobilität.
- Modulare Entwicklung des Stationsumfeldes, um räumlich und zeitlich flexibel entwickeln zu können.
- Nutzung der Fördermöglichkeiten (Bundes- und Landesmittel) sowie von Eigenmitteln aus der unmittelbar angrenzenden Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „An der Eichspitze“.

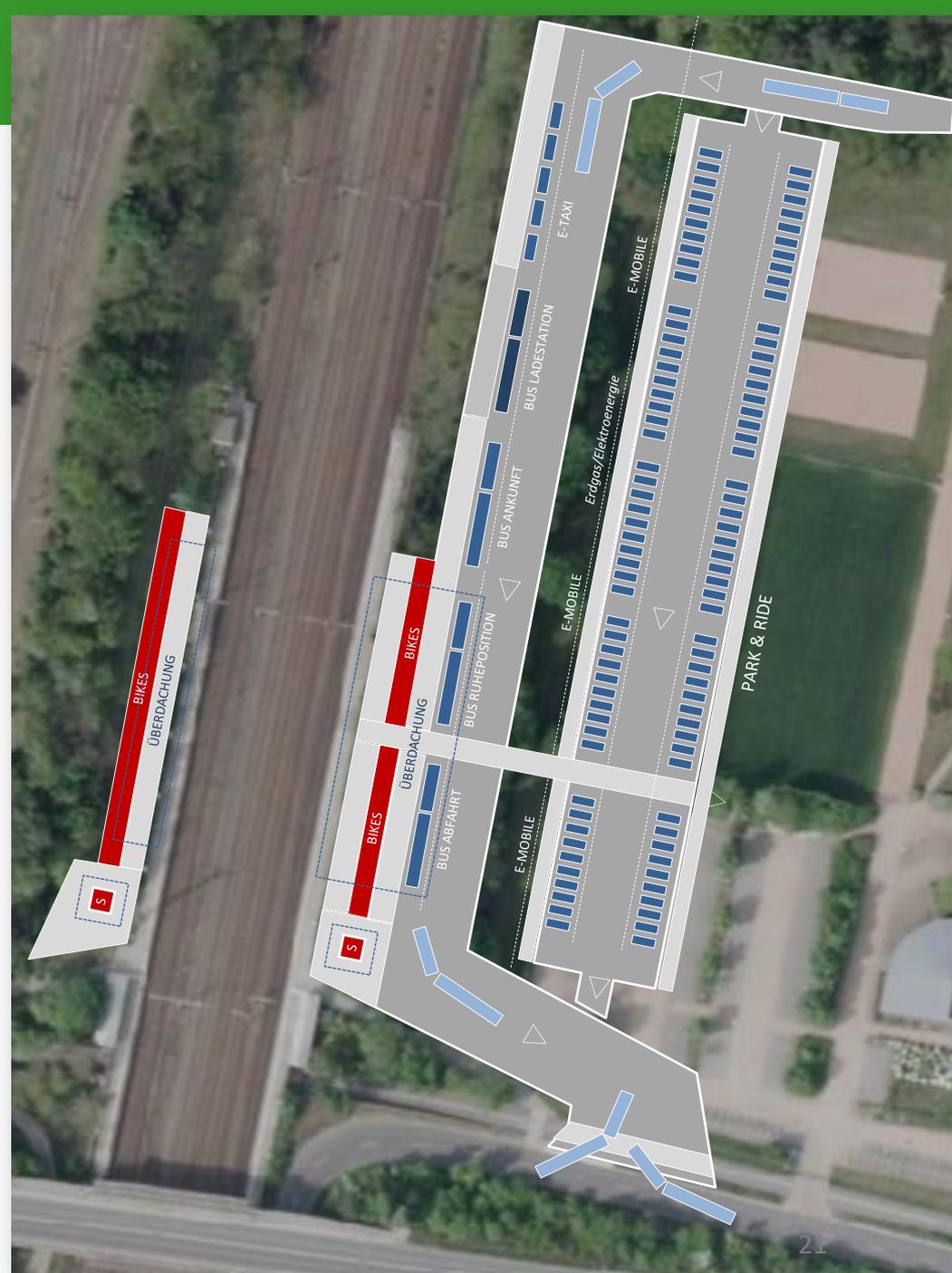
Langfristiges Ziel

STATION 0 EMISSION



Variante 4b - Verkehrsverknüpfung Kooperation mit DB S&S und LK/VTF

- Bussteig am Bahnsteig Ost mit 3 Haltepositionen
- Haltepositionen für Ankunft, Ruhe und Abfahrt
- Rendezvous-Modus für optimale Verkehrsverknüpfung
- Ladestation (E-Energie, Wasserstoff) integriert
- Konfiguration für Capacity-Gelenkbusse (Länge ca. 20-22 m)
- Zufahrt über neue, ca. 450 m lange Straße
- Ausfahrt an bestehender Straßenerschließung
- 5 Stellplätze für E-Taxis (als On-Demand-Service)
- 100 Stellplätze für E-Mobile mit Ladesäulen (Park&Ride)
- Anlagen Bike&Ride unmittelbar an den Bahnsteigen
- Mietangebote für Räder und Boxen, Ladesäulen
- Überdachte Servicemodule an den Bahnsteigzugängen
- Teilüberdachung von Bahn- und Bussteigbereichen



Geplante Entwicklungen im städtebaulichen Umfeld



Mobility Hubs an SPNV-Stationen mit hohem Nachfragepotenzial Beispiel Ludwigsfelde-Birkengrund

Planungsaufgabe: B+R Anlagen und Zuwegungen

- Stellplatzanzahl gesamt, Modularität
- Proportion Abstellanlage – Schließanlage
- Größe des Mietangebots (Bike Sharing)
- Serviceangebote



Mobility Hubs an SPNV-Stationen mit hohem Nachfragepotenzial

Beispiel Ludwigsfelde-Birkengrund

Planungsaufgabe: B+R Anlagen und Zuwegungen

- angemessene, stilvolle Lösungen sind gefragt
- DB Standard der Streckenausbaumaßnahmen, mit überwiegend überdimensionierten Rampenlösungen (hier: Baruth/Mark), wird sich kaum fortsetzen



Radverkehrsphilosophie

Alltagsverkehr in Fahrradstädten Norditaliens

Ferrara: CITTÀ ITALIANA DELLE BICICLETTE

- Radverkehrsanteil von ca. 30 % (entspricht dem von Kopenhagen und vieler niederländischer Städte)
- 90 % der Einwohner nutzen das Fahrrad
- Zufahrtsbeschränkung MIV für nahezu gesamte Altstadt innerhalb der 9 km langen Stadtmauer
- Verkehrsteilnehmer arrangieren sich, keine rasenden Radfahrer, gegenseitige Rücksichtnahme
- Sportfahrer in der Fläche unterwegs

Ranking der fahrradfreundlichsten Städte Italiens:

Città	piste ciclabili m	piste ciclabili km	Popolazione	Densità
Ferrara	150.288,61	150,29	132.278	1,14
Reggio Emilia	194.528,56	194,53	171.944	1,13
Modena	198.341,40	198,34	185.273	1,07
Bolzano	75.773,42	75,77	107.317	0,71
Padova	140.535,09	140,54	210.440	0,67
Piacenza	66.816,30	66,82	103.082	0,65
Parma	106.831,16	106,83	195.687	0,55
Forlì	60.065,64	60,07	117.863	0,51
Trento	55.115,16	55,12	117.997	0,47
Venezia	121.155,28	121,16	261.321	0,46



Radverkehrsphilosophie

Alltagsverkehr in Fahrradstädten Norditaliens

Ferrara:



Radverkehrsphilosophie

Alltagsverkehr in Fahrradstädten Norditaliens

Ferrara:



Radverkehrsphilosophie

Auch am Meer beginnt sich das Radfahren durchzusetzen...

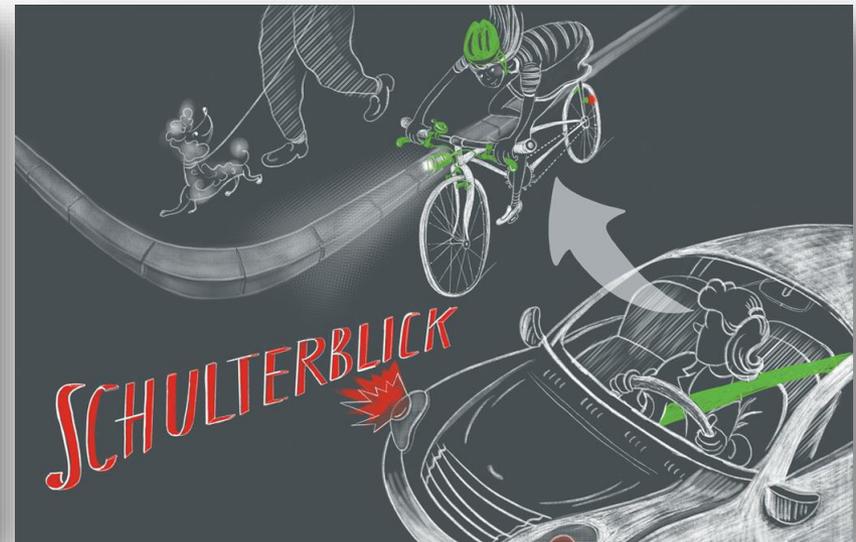
- Bikeways am Meer (hier Pesaro/Adria und Ligurische Küste)



Medienkampagnen

Welche weiteren Themen der Radverkehrssicherheit rücken in den Fokus?

1. Motivserie



Medienkampagnen:

Welche weiteren Themen der Radverkehrssicherheit rücken in den Fokus?

2. Motivserie



Medienkampagnen

Welche weiteren Themen der Radverkehrssicherheit rücken in den Fokus?

Folgende neue „Botschaften“ standen für die 2. Motivserie zur Wahl (I):

- Verhalten von Radfahrern untereinander (Überholung, Benutzung der Klingel, Anzeige der Fahrtrichtung, korrekte Fahrtrichtung etc.).
- Besondere Rücksichtnahme auf Fußgänger (bei gemeinsamer Nutzung von Verkehrsräumen, Sicherheitsabstand, angemessene Geschwindigkeit; Ausprägung eines Bewusstseins wie z.B. in den Niederlanden, dort arrangiert man sich in beeindruckender Form).
- Unbedingter Stopp an roter Ampel (Stärkung des Bewusstseins, Folgen eines möglichen Unfalls, keine passive Sicherheit wie beim Automobil, Bußgeldkatalog Fahrrad, in jedem Fall ein Flensburg-Punkt).
- Verhalten im Verkehrsraum der Tram (erhöhte Aufmerksamkeit, Rundumblick, Beachtung der Ampeln/Signale, stumpfwinkliges Queren der Tramgleise).

Medienkampagnen

Welche weiteren Themen der Radverkehrssicherheit rücken in den Fokus?

Folgende neue „Botschaften“ standen für die 2. Motivserie zur Wahl (II):

- Verstärkte Nutzung von Helmen (Helm tragen ist Trend und sieht aufgrund des Modellangebots immer besser aus, moderater Verweis auf die Empfindlichkeit des Radfahrers selbst bei leichten Stürzen).
- Fahren in der Gruppe und mit Kindern (Anordnung der Fahrer, Position des Erwachsenen, Ansprache der Kinder mit eigenem Rad, Mitnahme von Kindern auf dem Rad oder im Wagen).
- Beachtung der nunmehr vielerorts vorhandenen Schutzstreifen für Radfahrer (Ansprache der Automobilisten, erhöhte Aufmerksamkeit, Abstand, nur notfalls als Fahrweg nutzen und nicht bereits einkalkulieren, kein Parken).