Bike and Ride-Anlagen

Zielsetzung
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Attraktivitätssteigerung
- Emissionen reduzieren
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe
- Auszubildende
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer
- Jugendliche
- Kinder
- Pendler
- Schülerinnen und Schüler
- Seniorinnen und Senioren
- Studierende

Fahrtzweck
- Ausbildung/Studium
- Beruf
- Berufsschule
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Schule

Verkehrsmittel
- Bus (>9 Sitzplätze)
- E-Bike/Pedelec
- Eisenbahn
- Fahrrad
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)
- Regionalbahn
- Straßenbahn

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten
- Fallen an

Quelle: Bildkraftwerk / Laurin Schmid

Was sind Bike and Ride-Anlagen?

Bike and Ride-Anlagen (B+R) sind Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs. Sie dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von Fahrrad und Bus oder Bahn für intermodale Reiseketten. B+R-Anlagen können unterschiedlich ausgestattet sein, von einfachen Haltebügeln hin zu zutrittsgesicherten, witterungsgeschützten und bewachten Anlagen. Zudem können Einzelfahrradboxen, Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs, Schließfächer und Mietfahrräder vorhanden sein.

Fahrradboxen dienen dem dauerhaften Fahrradparken an der Haltestelle. Sie finden üblicherweise für den Nachtransport Ride+Bike (R+B) Verwendung. Hierbei wird das Fahrrad zum Fahren von der Haltestelle zum Zielort genutzt. Gleiches gilt auch für Leihfahrräder.

Welche Vorteile bieten Bike and Ride-Anlagen?

Durch die geringe Besiedlungsdichte in ländlichen Räumen ist der Weg zur nächsten (ÖPNV-)Haltestelle häufig relativ lang. Haltestellen, die vom Ausgangspunkt der Fahrt fußläufig zu weit entfernt sind, lassen sich dennoch umweltfreundlich durch die Nutzung des Fahrrads erschließen. Bei einem zehnminütigen Weg zur Haltestelle vergrößert sich das Einzugsgebiet von Haltestellen durch die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs von ca. 1,5 Quadratkilometern im Fußverkehr (bei 4 km/h) auf ca. 20 Quadratkilometer bei Fahrradnutzung (bei 15 km/h).

Je weiter der häufig zurückgelegte Weg, desto höherwertig ist meist das für diesen Weg genutzte Fahrrad und desto wichtiger sind der Nutzerin bzw. dem Nutzer sichere Abstellmöglichkeiten. Diebstahlgeschützte B+R-Anlagen sind daher eine wesentliche Voraussetzung zur Förderung der Intermodalität zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Bürgerinnen und Bürger profitieren an

qualitativ hochwertig ausgestatteten B+R-Anlagen von einem Schutz ihres Fahrrades vor Diebstahl, Vandalismus und Witterungseinflüssen. Die Anlage sollte so angeordnet sein, dass sie für möglichst viele Passantinnen und Passanten gut einsehbar ist. So erhöht sich die soziale Kontrolle und damit die Sicherheit der Fahrräder und der Nutzerinnen und Nutzer.

Gemeinden profitieren vom geordneten Fahrradparken, da dieses das Ortsbild, das Ordnungs- sowie das allgemeine Sicherheitsempfinden verbessert. Zudem erhöht sich der Anteil der Menschen, die anstelle des Autos mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren, sodass ein geringerer Flächenbedarf für das Abstellen von Autos erforderlich ist und Emissionen vermieden werden.

Attraktive B+R-Anlagen fördern den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und erhöhen damit auch die Einnahmen der Verkehrsunternehmen.

Insbesondere Pendlerinnen und Pendler aus ländlichen Räumen fühlen sich durch Staus und Parkraumbewirtschaftung in größeren Städten häufig beeinträchtigt und sind somit eine wesentliche Zielgruppe für B+R-Anlagen.

Grundsätzlich ist auch die Mitnahme der Fahrräder im öffentlichen Verkehr möglich. Dort ist der vorhandene Platz jedoch beschränkt und vorrangig für Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren vorgesehen. Durch attraktive Abstellanlagen kann die Zahl der mitgenommenen Fahrräder reduziert werden, ohne im ÖPNV Kundinnen und Kunden zu verlieren. Zudem können Verzögerungen durch längere Ein- und Aussteigevorgänge reduziert werden, wenn weniger Fahrräder mitgenommen werden.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteuren mit verschiedenen Zuständigkeiten auf den jeweiligen Verwaltungsebenen sowie mit Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs und Verkehrsunternehmen. Eine gute Koordination der Zusammenarbeit und ein regelmäßiger Austausch, beispielsweise in Projektgruppen, sind daher förderlich.

Ausgangspunkt für die Umsetzung sollte eine Analyse zur Standortwahl sein. Besondere Eignung erfahren Anlagen an Endhaltestellen, an Tarifgrenzen, vor Steigungsstrecken und an Übergangsstellen zu höheren Takten bzw. allgemein zu besseren öffentlichen Verkehrsangeboten. Zudem ist immer auf sichere und fahrradtaugliche Zuwege zu achten. Umsetzungshilfen wie Strukturdaten- und Verkehrserhebungen sowie Befragungen der Fahrgäste bzw. der Bürgerinnen und Bürger unterstützen die Prognose der Nachfrage, um die erforderlichen Kapazitäten und Ausstattungsmerkmale (z. B. gute Beleuchtung) zu definieren. Diese beeinflussen auch wesentlich die für die Umsetzung anfallenden Kosten. Einfache Fahrradbügel sind bereits ab rund 100 Euro erhältlich, die Investitionskosten für einen überdachten Fahrradstellplatz liegen bei etwa 500 bis 800 Euro (zuzüglich Planungskosten). Die Gesamtkosten setzen sich aus verschiedenen Positionen zusammen:

- Planungskosten (ca. 10 bis 20 Prozent der Baukosten)
- ggf. Grunderwerbskosten für die Anlage, sofern der Träger nicht Eigentümer der Fläche ist oder mögliche Kosten, die aus einem Gestattungsvertrag (hier ist im Hinblick auf die Förderung auf Laufzeiten zu achten) für die Nutzung der Fläche resultieren
- Baukosten, die sich aus der Anzahl der Abstellplätze, dem Anlagentyp, der Überdachung, dem Erschließungsaufwand sowie dem Aufwand für Tiefbau und Montage ergeben
- Betriebskosten (Anlagen und Zuwegung) für Reinigung und Winterdienst
- Wartung/Reparatur, Energieversorgung sowie ggf. die Vorhaltung eines Buchungs- und Abrechnungsportals
- Personalkosten bei Fahrradstationen oder bei anderen zugangsgesicherten Abstellanlagen

Vorab sollten sich Kommunen umfassend über Fördermöglichkeiten informieren. Für hochwertige und sichere Anlagen nehmen Nutzerinnen und Nutzer zudem Gebühren in Kauf. Erfahrungen in Deutschland und dem europäischen Ausland zeigen, dass Einnahmen zwischen 0,50 und 0,75 Euro pro Tag für bewachtes Fahrradparken erzielt werden können. Dies kann zur Deckung laufender Betriebs- und Unterhaltskosten beitragen.

Um einen möglichst großen Nutzerkreis und eine entsprechende Akzeptanz zu erreichen, sollten die umgesetzten Maßnahmen über geeignete Kanäle (z. B. örtliche Tageszeitungen, Internet, Social Media) kommuniziert werden. Zudem sollte die Verknüpfung von Rad und Bus in die Nahverkehrspläne und ggf. in das kommunale Mobilitätsmanagement eingebunden werden.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Bushaltestellen sind in ländlichen Räumen oftmals nicht für hohe Fahrgastaufkommen ausgelegt. Zum Abstellen von Fahrrädern sind dort häufig nur einfache Fahrradbügel sinnvoll umsetzbar, die allerdings nur einen bedingten Diebstahl-, und keinen Vandalismus- und Wetterschutz bieten und somit den Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer nicht voll gerecht werden. Komfortable und sichere Abstellanlagen oder auch Ladestationen für Pedelecs haben einen entsprechenden Flächenbedarf. Die Bereitstellung dieser Flächen kann jedoch z. B. aufgrund von eigentumsrechtlichen Fragen und Flächenkonkurrenz erschwert werden.

Weitere Maßnahmen

Attraktivitätssteigerung der Pedelec-Nutzung (https://www.mobilikon.de/massnahme/attraktivitaetssteigerung-der-pedelec-nutzung)
Fahrradstraße (https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradstrasse)
Fahrradverleih (https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradverleih)
Firmenrad (https://www.mobilikon.de/massnahme/firmenrad)
Integration alternativer Angebote in das ÖPNV-Angebot (https://www.mobilikon.de/massnahme/integration-alternativer-angebote-das-oepnv-angebot)
Integrierte Mobilitätsplattformen (https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen)
Kiss and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/kiss-and-ride-anlagen)
Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖV (https://www.mobilikon.de/massnahme/mitnahmemoeglichkeiten-von-fahrraedern-im-oev)
Mobilitätsstationen (https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen)
Park and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/park-and-ride-anlagen)
Radabstellanlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/radabstellanlagen)
Radschnellwege (https://www.mobilikon.de/massnahme/radschnellwege)
Radwegeausbau (https://www.mobilikon.de/massnahme/radwegeausbau)
Reaktivierung von Bahnstrecken (https://www.mobilikon.de/massnahme/reaktivierung-von-bahnstrecken)
Stadt-Umland-Bahn (https://www.mobilikon.de/massnahme/stadt-umland-bahn)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Bike+Ride-Anlagen in Schleswig-Holstein (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/bikeride-anlagen-schleswig-holstein)
Mobilitätsstation: Rad+BUS mobilSTation Mettingen (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-radbus-mobilstation-mettingen)
Mobilitätsstation Werther (Westfalen) (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-werther-westfalen)

Verwandte Instrumente

Bebauungsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/bebauungsplan)
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg)
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-stadtentwicklungskonzept)
Kommunaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan)
Kommunales Radverkehrskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-radverkehrskonzept)
Masterplan Nahmobilität (https://www.mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet)
Pendlerkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept)
Planfeststellungsverfahren (https://www.mobilikon.de/instrument/planfeststellungsverfahren)
Regionaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan)
Regionales Radverkehrskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-radverkehrskonzept)
Verkehrsentwicklungsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Berichterstattung in Lokalmedien (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/berichterstattung-lokalmedien)
Bürgerbefragung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerbefragung)
Erreichbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse)
Flyer (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/flyer)
Homepage (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/homepage)
Interkommunale Zusammenarbeit (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit)
Potenzialanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)
Spielerische Ansätze zur Änderung des Mobilitätsverhaltens (Gamification) (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/spielerische-ansaetze-zur-aenderung-des-mobilitaetsverhaltens-gamification)

Publikationen zum Thema

Bike + Ride (https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/bike-ride)

Weiterführende Informationen

Leitfaden Bike+Ride: Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad [abgerufen am 27.11.2023].

Quellen

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), 26.09.2019: Test: Bike+Ride-Anlagen 2018. Zugriff: https://www.adac.de/ [abgerufen am 05.08.2020].

Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA), 2011: Bike and Ride Konzept. Zugriff: https://www.dadina.de/ [abgerufen am 08.04.2020].

Forschungsinformationssystem (FIS), 01.03.2019: Abstellanlagen des Bike and Ride (B+R). Zugriff: https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/57862/ [abgerufen am 27.11.2023].

Forschungsinformationssystem (FIS), 01.03.2019: Anforderungen der Nutzer an Bike and Ride (B+R). Zugriff: https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/57839/ [abgerufen am 27.11.2023].

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2016: Verknüpfung Rad und ÖV. Zugriff: https://www.fahrradland-bw.de/, Radverkehr, Verknüpfung Rad und ÖV [abgerufen am 04.05.2022].

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2016: Die Strategie fürs ganze Land. Zugriff: https://www.fahrradland-bw.de/, Radverkehr, Radstrategie, Die Radstrategie [abgerufen am 27.11.2023].

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2019: Leitfaden Bike+Ride, Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad. Zugriff: https://vm.baden-wuerttemberg.de/, Service, Publikationen [abgerufen am 27.11.2023].

Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2018: Der Bike+Ride-Sammelantrag, Wie Kommunen Geld für Fahrradabstellanlagen bei Hessen Mobil einwerben können. Zugriff: https://www.region-frankfurt.de/media/custom/3255_55_1.PDF?1565007963 [abgerufen am 27.11.2023].

Technische Universität Berlin, 2018: Mobilitätsgewinn im ländlichen Raum durch die Verknüpfung von Bus und Rad. Zugriff: https://www.tu.berlin/ [abgerufen am 30.05.2023].