

Ergebnispapier: Lückenloser Radverkehr in Deutschland – Infrastruktur für den ruhenden und intermodalen Radverkehr

Grundsatzaussagen

- Infrastruktur als Einladung: Abstellanlagen müssen in ausreichender Menge an den Quell- und Zielorten des Radverkehrs vorhanden sein. Sie müssen hohe Qualitätsanforderungen im Hinblick auf das standsichere Abstellen der Räder sowie den Diebstahl- und – sofern erforderlich – Witterungsschutz erfüllen. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine zielnahe Lage und eine gute Zugänglichkeit der Anlagen zu legen.
- Räume für das Fahrrad: Das Abstellen von Fahrrädern soll künftig auch durch ausgewiesene Abstellflächen im öffentlichen (Straßen-)Raum erfolgen. Abstellflächen stehen für Fahrräder genauso selbstverständlich zur Verfügung wie für Kfz – auch in Tiefgaragen und Parkhäusern.
- Berücksichtigung neuer Entwicklungen: Spezielle Fahrradtypen¹ stellen neue Anforderungen an Fahrradabstellanlagen.
- Das Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel stärken:
 - Ausreichend bemessene Fahrradabstellanlagen werden zum Basisangebot an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen.
 - Fahrräder sollten in öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich mitgenommen werden können, sofern es bauartbedingt möglich ist.
- Fahrradverleihsysteme aufwerten und Potenziale nutzen: Damit öffentliche Fahrradverleihsysteme die etablierten Mobilitätsangebote im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sinnvoll ergänzen, sollten diese in die kommunale, regionale und überregionale Mobilitätsplanung sowie in den ÖPV integriert werden.

Kernthemen

1. Fahrräder brauchen Stellplätze: Ruhenden Verkehr neu ordnen

Im Jahr 2030 ...

... stehen im öffentlich zugänglichen Raum komfortable und sichere Fahrradabstellplätze in ausreichender Menge, auch für eine deutlich gestiegene Nachfrage, zur Verfügung.

... haben viele Kommunen den ruhenden Verkehr neu geordnet und Fahrradparkhausprojekte realisiert.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Fahrradabstellplätze müssen am Wohnort und den Zielorten des Radverkehrs generell in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung stehen.

¹ wie zum Beispiel Lastenräder, Tandems, Pedelecs, Erwachsenendreiräder, Fahrräder mit Anhängern, Elektrokleinstfahrzeuge

- Die Kommunen erarbeiten Fahrradstellplatzkonzepte zur strategischen Planung des Bedarfs im öffentlich zugänglichen sowie privaten Raum und verfolgen deren Umsetzung konsequent.
- Alle relevanten Akteure berücksichtigen generell die Anforderungen an die Menge und an Erreichbarkeit der Abstellanlagen, deren Lage, Komfort, Einsehbarkeit, ggf. Witterungsschutz. Auch die Bedarfe spezieller Fahrradtypen (z. B. im Hinblick auf Flächenbedarf) werden beachtet.

Eine deutlich zunehmende Fahrradnutzung erfordert

... integrierte Ansätze für den ruhenden Verkehr im öffentlich zugänglichen Raum:

- In Bereichen mit besonders hoher Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen und gleichzeitig großen Nutzungskonkurrenzen bauen die Kommunen zentrale Fahrradabstellanlagen sowie Fahrradparkhäuser und nutzen gut zugängliche Pkw-Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen um.
- Die Kommunen planen die Neuaufteilung der Flächen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum und setzen dies konsequent um.
 - Platz für Fahrradabstellplätze wird schrittweise, auch durch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen, geschaffen.
 - Ein stringentes Parkraummanagement für den Kfz-Verkehr (Parkgebühren, Anwohnerparken, Parkraumüberwachung, ggf. Quartiersgaragen) und Konzepte für den Lade- und Lieferverkehr begleiten die Schaffung von Fahrradabstellplätzen.
 - Für Fahrradabstellmöglichkeiten werden Flächen im öffentlichen Raum genutzt, wenn diese aus Platzgründen im privaten oder gewerblichen Raum nicht in ausreichender Menge geschaffen werden können. Auch geschlossene Abstellanlagen für einen eingeschränkten Nutzerkreis werden bei Bedarf realisiert.
- Bund, Länder und Kommunen gehen mit gutem Beispiel voran und bauen an allen öffentlichen Einrichtungen Fahrradabstellanlagen.
- Die Kommunen sensibilisieren gemeinsam mit den Interessensvertretern (wie IHK oder HDE) die relevanten privaten Akteure, neue Fahrradabstellplätze z. B. an Einzelhandels- oder Dienstleistungseinrichtungen – auch durch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen – zu schaffen.

... Fahrradabstellmöglichkeiten im privaten Raum:

- Bund und Länder passen die Vorgaben in der Musterbauordnung und den Landesbauordnungen an:
 - Eine gute Zugänglichkeit sowie Qualitätsanforderungen im Hinblick auf das diebstahlsichere Anschließen von Fahrrädern und Lastenfahrrädern und ggf. Witterungsschutz werden für Neubauvorhaben verpflichtend.
 - Die Kommunen können die notwendige Anzahl, den teilweisen Ersatz von Pkw-Stellplätzen sowie qualitative Anforderungen – entsprechend der ortsspezifischen Rahmenbedingungen – durch Satzungen regeln.

... Unterstützung bei der Umsetzung von Fahrradabstellmöglichkeiten:

- Der Bund initiiert mit Mitteln aus der Städtebauförderung und dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ Modellprojekte, mit denen insbesondere die politischen und organisatorischen Umsetzungsprozesse einer Neuaufteilung der Flächen für den ruhenden Verkehr in Kommunen begleitet und auch innovative Ansätze entwickelt sowie erprobt werden. Private Akteure (wie Wohnungsbaugesellschaften, Wohneigentümergeinschaften, Arbeitgeber, Einzelhandel) werden finanziell dabei unterstützt, an Bestandsgebäuden Fahrradabstellanlagen zu bauen.
- Ein durch die AGFKen zu verfassender Leitfaden sowie geeignete Kommunikationsmaßnahmen der Kommunen sensibilisieren die Akteure auf allen Ebenen und unterstützen diese mit konkreten Umsetzungshinweisen.
- Der Bund schafft den Rechtsrahmen, damit Kommunen ein striktes, rechtssicheres Schrottrradmanagement umsetzen und die Nutzung des öffentlichen Raums im erforderlichen Maße regulieren können.

2. Intermodales Pendeln und Reisen vereinfachen: Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen und Haltestellen schaffen

Im Jahr 2030 ...

... wurden viele der aufkommensstarken Bahnhöfe mit Fahrradparkhäusern und die übrigen Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV mit geeigneten Fahrradabstellanlagen ausgestattet.

... hat das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Weg zum Bahnhof und zur ÖPNV-Haltestelle erheblich an Bedeutung gewonnen. Der Anteil der mit dem Fahrrad zum Bahnhof oder zur ÖPNV-Haltestelle Fahrenden ist stetig angestiegen.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Um die vorhandenen Potenziale einer intermodalen Nutzung von Fahrrad und ÖPNV/ÖPFV (Bike+Ride) auszuschöpfen, werden qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen benötigt.

→ Die Länder

→ passen ihre Landesnahverkehrsgesetze dahingehend an, dass die Nahverkehrspläne verpflichtend Aussagen zur Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfe mit B+R-Anlagen enthalten.

→ bauen ihre Förderprogramme aus.

→ Die Kommunen wirken darauf hin, dass die Aufgabenträger des ÖPNV bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen mit den Verkehrsunternehmen Vereinbarungen zur Bereitstellung wichtiger Planungsdaten treffen.

Bahnhöfe des SPNV und SPFV: An den ca. 5.400 Bahnhöfen der Deutschen Bahn werden etwa 1,5 Mio. Fahrradabstellplätze benötigt, davon etwa 1 Mio. in Fahrradparkhäusern und größeren Abstellanlagen an den 1.000 aufkommensstärksten Bahnhöfen. Zusätzlicher Bedarf besteht an den übrigen nicht-DB-eigenen Bahnhöfen.

→ Der Bund

→ prüft die Anpassung des Rechtsrahmens, um Investitionen zur Errichtung von Fahrradparkhäusern und Fahrradabstellanlagen in und auf Liegenschaften der DB AG zu ermöglichen.

→ erarbeitet ein mit entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten ausgestattetes Programm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“, das ein einheitliches Erscheinungsbild und Qualitätsniveau gewährleistet, sowie Kooperationsmodelle mit der bundeseigenen DB AG beinhaltet.

→ weitet gemeinsam mit der DB AG die B+R-Offensive zum Bau kleinerer Fahrradabstellanlagen aus und verstetigt diese.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass an jeder Haltestelle des ÖPNV ein Bedarf für Fahrradabstellanlagen besteht.

→ Die im Kernthema 1 dargestellten Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum leisten vor allem in den Stadtzentren einen zentralen Beitrag zur Schaffung haltestellennaher Abstellanlagen.

→ Die Kreise, die Aufgabenträger des ÖPNV, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Kommunen koordinieren den flächendeckenden Aufbau von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen. Der Bedarf wird in den Nahverkehrsplänen beziffert (siehe oben).

3. Fahrrad und öffentlicher Verkehr: Mitnehmen ermöglichen

Im Jahr 2030 ...

... wurden die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs verbessert:

- ... wird die Qualität der Fahrradmitnahme in Zügen, Bahnen und Bussen von 50% der Nutzerinnen und Nutzer als „positiv“ oder „eher positiv“ bewertet.²
- ... sind die Tarif- und Beförderungsbedingungen für die Fahrradmitnahme in Schienenfahrzeugen nach einem einheitlichen Schema geregelt und transparent abrufbar.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Eine Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln soll grundsätzlich möglich sein. Häufig wird gerade im Nachlauf der ÖPNV-/SPNV-Nutzung oder aus touristischen Gründen das eigene Fahrrad genutzt. Der Schaffung von Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen und Haltestellen wird jedoch Priorität eingeräumt.

- Der Bund setzt sich für einen Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr ein.
- Die ÖPNV-Aufgabenträger
 - machen bei der Neuausschreibung von SPNV-Verkehrsleistungen Vorgaben für ausreichende Kapazitäten zur Fahrradmitnahme und eine klare Kennzeichnung der Fahrrad-Bereiche.
 - harmonisieren die sehr unterschiedlichen Fahrradmitnahmeregelungen soweit dies die regional unterschiedlichen Rahmenbedingungen zulassen.
- Die Länder fördern im ländlichen Raum Fahrradträger, Fahrradanhänger sowie sonstige Möglichkeiten zum Fahrradtransport an bzw. in Bussen.

4. Neue Chancen nutzen: Öffentliche Fahrradverleihsysteme gezielt steuern

Im Jahr 2030 ...

... sind öffentliche Fahrradverleihsysteme selbstverständlicher Bestandteil städtischer und regionaler Mobilitätskonzepte und sind untereinander und räumlich, tariflich sowie digital mit dem ÖPNV/ÖPFV verknüpft.

... sind die rechtlichen Unsicherheiten im Hinblick auf das Abstellen öffentlicher Leihfahrräder beseitigt.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Öffentliche Fahrradverleihsysteme sollen verstärkt in die kommunale/regionale Mobilitätsplanung integriert sowie räumlich, tariflich und digital mit dem ÖPV verknüpft werden. Kommunen benötigen Steuerungsinstrumente für eine gezielte Lenkung der Systeme.

- Kommunen, Länder, Regionalplanungsverantwortliche und ÖPNV-Aufgabenträger definieren in ihren Mobilitätskonzepten sowie in den Nahverkehrsplänen den räumlich differenzierten Bedarf von öffentlichen Fahrradverleihsystemen und die an sie gestellten Qualitätsanforderungen. Dies bildet die Basis für verbindliche Vereinbarungen mit den Betreibenden.
- ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Betreibende von öffentlichen Fahrradverleihsystemen arbeiten gemeinsam an einer räumlichen, tariflichen und digitalen Integration der öffentlichen Fahrradverleihsysteme in den ÖPNV. Als Steuerungsinstrument dienen sowohl die Nahverkehrspläne als auch die Möglichkeit zur Konzessionierung von Unternehmen.
- Der Bund und die Länder schaffen Rechtssicherheit in Bezug auf die Regulierung öffentlicher Fahrradverleihsysteme und das Abstellen von Leihrädern.

² Fahrradmonitor, Frage „Wie schätzen Sie die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in folgenden Verkehrsmitteln an Ihrem Wohnort ein?“. Werte 2018: Spannweite von 51% (Nah- und Regionalverkehr) bis 13% (Fernbus).