

# Infoveranstaltung

## Kosten für Bau und Betrieb von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen

02.12.2021

Infostelle Fahrradparken am Bahnhof und Agentur Bahnstadt



# Der Bedarf an Fahrradabstellplätzen ist riesig...

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



Laut MKS-Studie liegt der Bedarf an **Fahrradabstellplätzen** am Bahnhof bis 2030 bei **1,5 Millionen!**



# Der Bedarf an Fahrradabstellplätzen ist riesig...

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



eine nachhaltige **Verkehrswende**



eine **Verlagerung des Verkehrs** auf Rad & Bahn



eine **optimale Intermodalität** von Rad & Bahn



eine Aufwertung der Bahnhöfe zu **attraktiven Mobilitätszentren**

So kann's gehen:



# Infostelle als Schnittstelle zwischen Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Bevölkerung

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



Im Auftrag des **BMVI/BAG**

01.07.2021	Start der Infostelle
31.12.2023	Ende Laufzeit Phase 1 (2,5 Jahre)
30.06.2025	Ende Laufzeit Phase 2 (insgesamt max. 4 Jahre)

Zunächst nur Phase 1 beauftragt,  
Phase 2 wird optional Mitte 2023 beauftragt

Team Infostelle bei **DB Station&Service**: 5 Personen  
Angegliedert an die Bike+Ride Offensive  
Plus drei Kooperationspartner:

**Agentur Bahnstadt**  
**PTV AG**  
**FixMyCity GmbH**



# Wesentliche Aufgabe der Infostelle ist die Bereitstellung von Informationen

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



## Infos zu:



- baulichen und gestalterischen **Umsetzungsmöglichkeiten**
- technischen **Lösungsmöglichkeiten** v.a. mit Blick auf Schließanlagen



- eigentums- und genehmigungsrechtlichen Fragestellungen
- der **Anzahl** jeweils notwendiger **Abstellplätze**



- dem aktuellen Angebot an Abstellanlagen einschließlich **Best Practice** - Beispielen
- Betreiberkonzepten



- verkehrlicher Anbindung
- der aus der Umsetzung resultierenden **Verkehrsverlagerung** einschließlich des Klimanutzens sowie



- Finanzierungsmöglichkeiten

# Unser Leistungsspektrum

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



Website

Telefon-Hotline

Potentialstudie

CO<sub>2</sub>- und Verkehrslagerungstool

Kommunale Individualberatung

Veranstaltungen

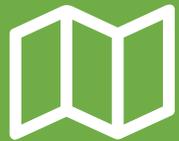
# Unterschiedliche Veranstaltungsformate bieten Kommunen angepasste Informationsangebote zum Fahrradparken am Bhf.

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



## Fachexkursionen

- 3 Exkursionen pro Jahr
- Exkursionen zu Best Practice Fahrradabstellanlagen im In- und Ausland



## Infoveranstaltungen:

- 4 Infoveranstaltungen pro Jahr
- Online und regional vor Ort



## Fachkonferenz

Große Fachkonferenz im Juni 2022

# Agenda

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



1. Vorstellung Infostelle
2. Musterkosten und Wirtschaftlichkeitsberechnung
3. Bertreiberkonzepte
4. Automatisierte Fahrradparkhäuser
5. Crowdsourcing
6. Veranstaltungen



## Welche Betreibermodelle gibt es?

### Öffentliches Betreibermodell



Öffentliche Institutionen

### Privatwirtschaftliches Betreibermodell

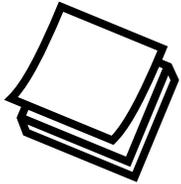


Private Betreiber

### Soziales Betreibermodell



Träger der freien  
Wohlfahrtspflege



- Festlegung des Service- und Dienstleistungsangebots in der Planungsphase
- Standortwahl wichtige Rolle hinsichtlich der Akzeptanz & empfundenen Kundenfreundlichkeit



- Anbieten zusätzlicher Services: wirtschaftlich nicht tragbar durch reinen Parkbetrieb
- Soziale Betreiber: Konflikt mit dem Arbeitsrecht → AGH-Maßnahmen wettbewerbsneutral und zusätzlich (Neuradverkauf i.d.R. nicht möglich)



- Meisterbrief für Reparaturwerkstatt notwendig  
Qualifiziertes Fachpersonal nötig



### Öffentliches Betreibermodell

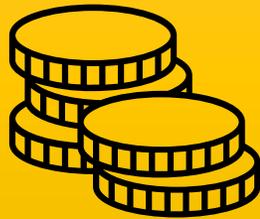


Öffentliche Institutionen

- Betrieb erfolgt durch staatliche Einrichtung bzw. staatlich geführtes Unternehmen
- Eigentümer, Träger & Betreiber sind dieselbe Person bzw. institutionell miteinander verknüpft
- Kommunen, kommunale (Tochter-) Gesellschaften und Verkehrsunternehmen
- Bauhof oder technischer Betrieb  
Voraussetzung: ausreichend qualifiziertes Personal
- Empfehlung: Unterstützung durch lokalen Fahrradladen, um weitere Services anzubieten (Reparaturservice/Verleihservice)
- Praxisbeispiele: P+R GmbH München, P+R-Betriebsgesellschaft mbH Hamburg



### Privatwirtschaftliches Betreibermodell



Private Betreiber

- Gewinnorientierung
- Private Parkhausbetreiber/Betriebsgesellschaften (große Erfahrung im verwandten Geschäftsfeld), Fahrradläden
- Praxisbeispiel: ADFC Radstation Bremen GmbH (Hauptbahnhof Bremen)
- Weitere potenzielle Betreiber:  
Personengesellschaften/Kommanditgesellschaften, Centermanagements, Bahnhofskioske, Sicherheitsdienste, Außenwerbungsunternehmen, Hersteller von Stadtmobiliar
- Empfehlung: Fahrradreparaturservice & Verleih- bzw. Vermietungsservice i.V.m. Bewachungsservice anbieten



### Soziales Betreibermodell



Träger der freien  
Wohlfahrtspflege

- Weitverbreitetste Betreibermodell in Deutschland  
Mehr als 80% der Radstationen in NRW werden von gemeinnützigen Trägern geführt
- Starker Fokus auf Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen innerhalb des Betriebs
- Schaffung von Arbeitsgelegenheiten (sog. 1-Euro-Jobs)  
sozialversicherungsfreie Tätigkeiten, die der Unterstützung zur Wiedereingliederung von Arbeitslosen in den Arbeitsmarkt dienen.  
Voraussetzung: Öffentliches Interesse & wettbewerbsneutral; befristet auf 6 max. 12 Monate
- Schaffung von sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen  
Unterschied zu 1-Euro-Jobs: Entstehung unbefristeter Arbeitsplätze
- Schaffung von Inklusionsbetrieben  
mind. 30% und max. 50% der Arbeitsplätze sind mit schwerbehinderten Menschen zu besetzen; selbständige Unternehmen (rechtlich & wirtschaftlich)



## Öffentliches Betreibermodell



- + Höhere Kontrolle durch Kommune
- + Hohe Akzeptanz/gute Reputation
- + Möglichkeit der Gratisnutzung



- Expertenwissen notwendig
- Laufende Kosten für Kommunalhaushalt

## Privatwirtschaftliches Betreibermodell



- + Geringere Kosten für Kommune
- + Weniger Aufwand
- + Umfangreichere Services für Nutzende



- Geringerer Einfluss durch Kommune
- Notwendigkeit geeigneten Betreibers zu finden
- u.U. höhere Kosten für Nutzende

## Soziales Betreibermodell



- + Inklusion von benachteiligten Personen
- + Geringere Kosten durch Fördergelder (Personalkosten)



- Keine Gewinnerzielung
- Höherer Organisationsaufwand für Betreiber
- u.U. geringe Qualifikation der Mitarbeitenden



**Bernau bei Berlin  
(Öffentliches Betreibermodell)**

- Erstes Fahrradparkhaus Brandenburgs (2013)
- Reines Fahrradparkhaus ohne Services
- Betreiber: PRS Parkraum Service GmbH
- 1,7 Mio€ Investitionskosten + 35.000 € Grundstückserwerb
- 900.000 € der ges. Baukosten aus Fördermitteln bezogen
- Jährliche Betriebskosten: ca. 48.000€
- Wichtiger Verkehrsknotenpunkt: ca. 6.000 Pendler täglich
- 570 Stellplätze + 58 Einzelboxen (10€/Monat; 50€/halbes Jahr; 95€/Jahr)



**Münster Hauptbahnhof  
(privatwirtschaftliches Betreibermodell)**

- Größtes Fahrradparkhaus in D: 3.300 Stellplätze  
Bau 1997 & Realisierung 1999
- 13 Millionen DM (ca. 7,5 Mio. Euro) Investitionskosten
- Betreiber: Westfälische Bauindustrie GmbH (WBI) & G. Hundt KG
- Park-, Reparatur-, Verleih und Bewachungsservice sowie Fahrradwaschanlage
- Umsatzverteilung: 50% aus Parkerlösen; 50% aus Reparatur- und Verleihservice
- Mögliche Erfolgsfaktoren: breit gefächertes Serviceangebot; spezielle Zugangs- bzw. Bezahlssystem; Bahnhofsnähe und Zugänglichkeit; hohe Auslastung



**Radstation Rheine  
(soziales Betreibermodell)**

- Förderprogramm: 100 Fahrradstationen in NRW
- Betreiber: Caritasverband Rheine (1999); 20 Menschen mit Behinderung, 2 Gruppenleiter, 1 Monteur
- Besonderheit zu herkömmlichen Sozialeinrichtung: Erleben von Sozialkontakten, Aus- und Weiterbildung, Vermittlung auf dem freien Arbeitsmarkt
- Park-, Reparatur- und Verleihservice, Verkauf & Bewachung von Rädern  
elektronisches Kontrollsystem mit personalisierten RFID Transpondern und Kameraüberwachung
- Verbot Gewinnerzielung  
Aber: Übernahme der Personalkosten durch Landschaftsverband Westfalen Lippe

# Welche Kostenersparnisse entstehen durch ein Fahrradparkhaus?



Umsetzung der Klimaschutzziele

Verkehrswende (Radverkehrsförderung)

Aufwertung & Neugestaltung des  
Bahnhofsumfelds

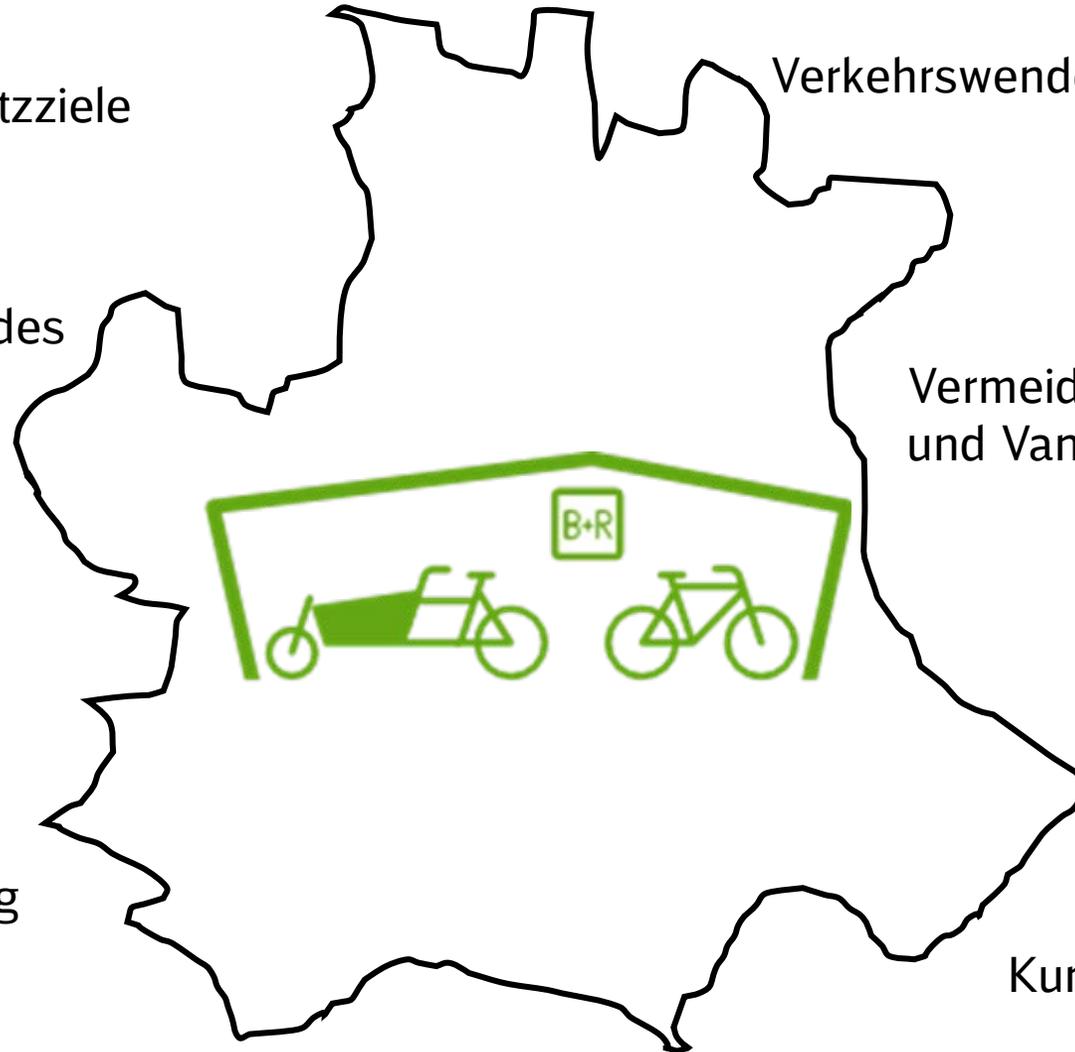
Vermeidung von Diebstahl  
und Vandalismus

Eindämmung wild  
abgestellter Fahrräder

Beschäftigungsförderung

Gesundheitsförderung

Kundenzufriedenheit



# Agenda

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



1. Begrüßung
2. Vorstellung der Infostelle Fahrradparken am Bahnhof
3. Veranstaltungshinweis: Fachexkursion in die Niederlande
4. Musterkosten und Wirtschaftlichkeitsberechnung
5. Betreibermodelle
6. **Praxisbeispiele Fahrradtürme**
7. Fragen und Diskussion
8. Ausblick

# Richtige Auswahl einer gesicherten Fahrradabstellanlage

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



## Fahrradboxen

- Eher für nachfrageschwache Bahnhöfe geeignet
- An Standorten mit ausreichender Flächenverfügbarkeit
- In geringer Stückzahl auch in Fahrradparkhäusern ohne Zugangsbeschränkung möglich
- Nicht direkt am Bahnhofsvorplatz
- 10 - 15 Fahrradboxen meist stadtgesterisch gut integrierbar

## Sammelschließanlagen

- An Standorten mit einem Bedarf von ca. 20 - 100 gesicherten Stellplätzen
- Flächeneffizienter und preiswerter als Fahrradboxen

## Fahrradparktürme

- An Standorten mit hoher Flächenkonkurrenz
- Für einen Stellplatzbedarf von 100 - 200 gesicherten Stellplätzen

## Fahrradparkhäuser inkl. Radstation

- An Standorten mit mittleren bis hohem Bedarf an gesicherten Stellplätzen (ab ca. 200 Stellplätze)
- An stark frequentierten Bahnhöfen
- Stadtgesterisch gut integrierbar



## Stärken

- Flächeneffizienz
- kein Personal vor Ort erforderlich
- Sicher parken, kein Vandalismus an Rädern
- Online Einsicht auf freie Stellplätze
- Variable Einsetzbarkeit (z.B. von Brücken erschließbar)
- bei einigen Produkten: Gepäck mit einschließbar
- Modernes Erscheinungsbild/Image

## Schwächen

- Hohe Investitionskosten pro Stellplatz
- Bedienungsunterweisung ist notwendig
- Gebäude vandalismus anfällig
- Technik-intensiv (Hochregallagertechnik)
- Wartezeiten beim Bringen (abholen)
- Spezialräder, Anhänger etc. nicht einschließbar

## Chancen

- Sichere Abstellplätze für hochwertige Räder
- Digitale Schnittstelle der App
- Mit anderen Service-Ideen kombinierbar (z.B. Reparatur-Übergabepunkt, Verleih)

## Risiken

- Geringe Akzeptanz der Nutzer, insbesondere durch zu lange Zugriffszeiten (bei Andrang)
- Fehlbedienung wie z.B. Einsperren von Kindern (nicht bei allen Anlagen)
- Bei Störungen können Fahrräder nicht sofort entnommen werden
- Einige Produkte noch nicht ausgereift

# Steckbrief Wöhr

Produktname: **bikesafe** \*

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



Hauptsitz Frielzheim, Deutschland  
Mitarbeiterzahl 280  
Gründungsjahr 1902



[Schulzentrum Rutesheim](#)

[Entwurf mit 244 Stellplätzen](#), Wunstorf

## Kurzbeschreibung/Infos:

- Eigene Nutzer-App (Bestehende Nahverkehrsapp, usw.)
- Video-Überwachung wird vom Hersteller empfohlen
- Das Fahrrad wird vorwärts auf eine Schiene eingeparkt. Gegenstände müssen am Fahrrad fixiert werden.
- Maximal 4 Übergabepunkte/Türen realisierbar

\* Hierbei handelt es sich nur um ein Praxisbeispiel und nicht um eine Empfehlung

<b>Erste Realisierung</b>	2017 in Rutesheim
<b>Stellplätze pro Turm</b>	90; 122; (244=2x122)
<b>Grundfläche</b>	45m <sup>2</sup> (90 und 122); 90m <sup>2</sup> (244)
<b>Höhe</b>	9,05m (90); 11,8 m (122 und 244)
<b>Stellplatzkosten inklusive Fundament</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Wartungskosten (Hersteller) p.a.</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Betriebskosten p.a.</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Flächeneffizienz</b>	0,37m <sup>2</sup> /Stellplatz
<b>Realisierte Standorte</b>	Heilbronn, Reutlingen, Rutesheim
<b>Geplante Standorte</b>	Berlin Zehlendorf, Wunstorf, Seattle
<b>Min./ max. Zugriffszeit:</b>	11 Sekunden/ 18 Sekunden

# Steckbrief Nussbaum

Produktname: **Radhaus** \*

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



Hauptsitz	Kehl-Sundheim, Deutschland
Mitarbeiterzahl	220
Gründungsjahr	1943



[Radhaus Offenburg](#)



[Radhaus Waiblingen](#)

## Kurzbeschreibung/Infos:

- Eigene Nutzer-App
- E-Bike Lademöglichkeiten können in den Boxen integriert werden
- PV Anlage auf dem Dach möglich
- Flächendeckendes Servicenetz ist vorhanden, um vor Ort zu unterstützen

\* Hierbei handelt es sich nur um ein Praxisbeispiel und nicht um eine Empfehlung

<b>Erste Realisierung</b>	2013 in Offenburg
<b>Stellplätze pro Turm</b>	120
<b>Grundfläche</b>	55m <sup>2</sup>
<b>Höhe</b>	10,35m
<b>Stellplatzkosten*</b>	Beim Hersteller erfragen
<b>Wartungskosten (Hersteller) p.a.</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Betriebskosten p.a.</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Flächeneffizienz</b>	0,46m <sup>2</sup> /Stellplatz
<b>Realisierte Standorte</b>	Offenburg, Ravensburg, Waiblingen
<b>Geplante Standorte</b>	Düsseldorf
<b>Min./ max. Zugriffszeit:</b>	Max. 30 Sekunden einparken Ausparken dauert 1,5 bis 2 Minuten

# Steckbrief mmcite

Produktname: **Bike Tower** \*

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



Hauptsitz Bilovice, Tschechische Republik  
Mitarbeiterzahl ?  
Gründungsjahr 1993



Bild aus erhaltener PDF „Fahrradturm-vp“

[Konzept](#)

## Kurzbeschreibung/Infos:

- Eigene Nutzer-App
- Modulare Bauweise 4, 8 oder 12 Module sind möglich
- Eine Fernwartungskontrolle möglich

<b>Erste Realisierung</b>	2018 Fertigstellung der Entwicklung
<b>Stellplätze pro Turm</b>	112 (Fläche rechteckig); 118 (Fläche rund)
<b>Grundfläche</b>	81m <sup>2</sup> (rechteckig); 55m <sup>2</sup> (rund)
<b>Höhe</b>	12,4 m (rechteckig); 11,4 m (rund)
<b>Stellplatzkosten</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Wartungskosten (Hersteller) p.a.</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Betriebskosten p.a.</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Flächeneffizienz</b>	0,47m <sup>2</sup> /Stellplatz
<b>Realisierte Standorte</b>	
<b>Geplante Standorte</b>	
<b>Min./ max. Zugriffszeit:</b>	Max. 25 Sekunden

\* Hierbei handelt es sich nur um ein Praxisbeispiel und nicht um eine Empfehlung

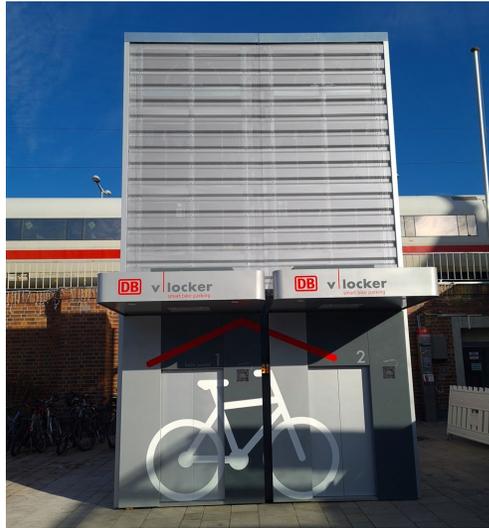
# Steckbrief V-Locker

Produktname: **bikesafe** \*

**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



Hauptsitz Dübendorf, Schweiz  
Mitarbeiterzahl 7  
Gründungsjahr 2019



[12 Stellplätze, Halle \(Saale\)](#)



[12 Stellplätze, Münchenbuchsee \(Schweiz\)](#)

## Kurzbeschreibung/Infos:

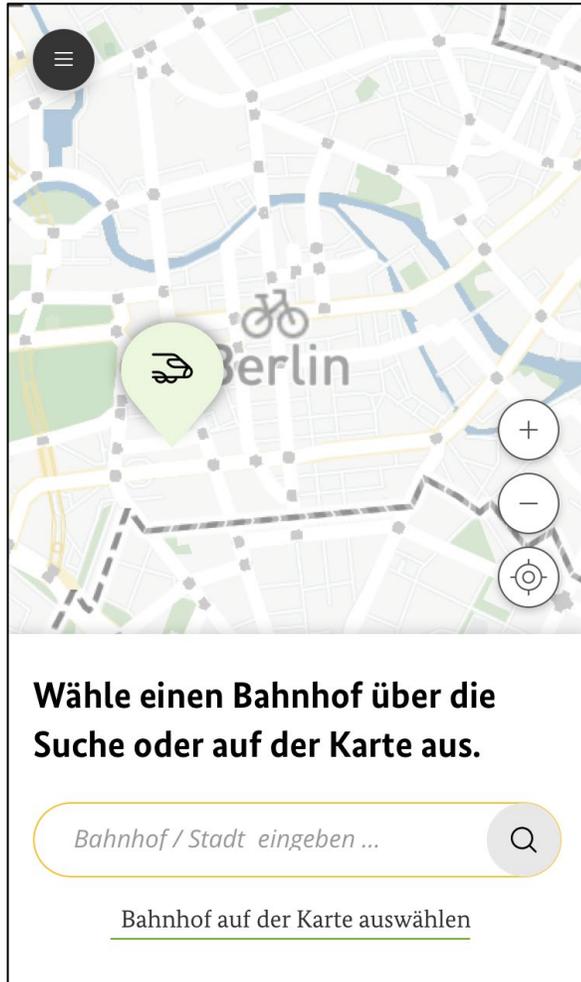
- App als Plattform (Anderweitige Nutzung möglich)
- Stellplatzzahl ist variabel skalierbar 6 bis 800 Stellplätze
- Pilot in Halle in Kooperation mit DB S&S

<b>Erste Realisierung</b>	2020 in Münchenbuchsee, Schweiz
<b>Stellplätze pro Turm</b>	12 (2 Einheiten), 6 - 20 pro Einheit möglich
<b>Grundfläche</b>	4,5m <sup>2</sup> pro Einheit
<b>Höhe</b>	5m
<b>Stellplatzkosten</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Wartungskosten (Hersteller) p.a.</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Betriebskosten p.a.</b>	Bitte beim Hersteller erfragen
<b>Flächeneffizienz</b>	0,75m <sup>2</sup> /Stellplatz
<b>Realisierte Standorte</b>	Halle (Saale), Münchenbuchsee in der Schweiz
<b>Geplante Standorte</b>	
<b>Min./ max. Zugriffszeit:</b>	

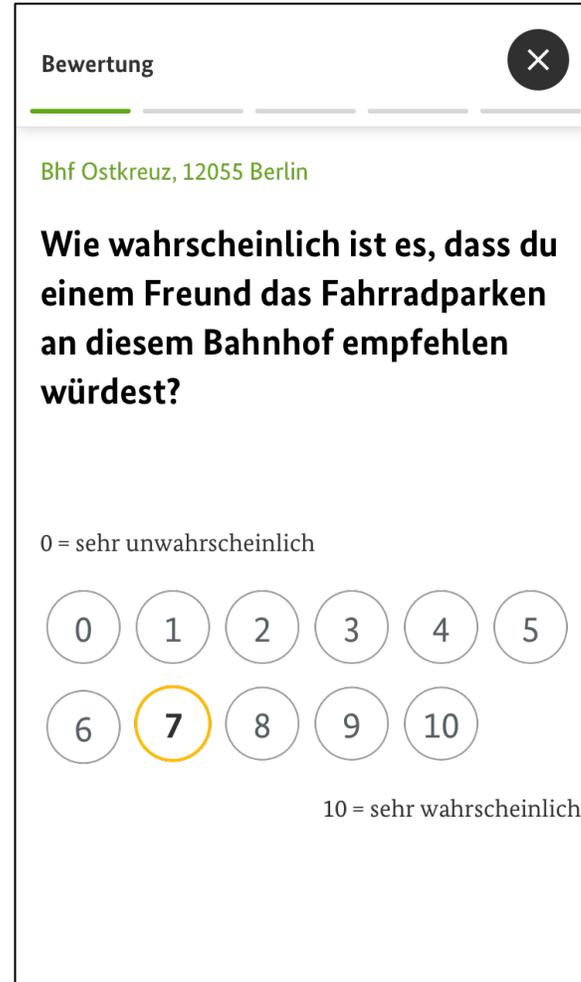
\* Hierbei handelt es sich nur um ein Praxisbeispiel und nicht um eine Empfehlung

# Das Crowdsourcing Tool generiert eine bundesweite Bestands- und Bedarfsanalyse von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen

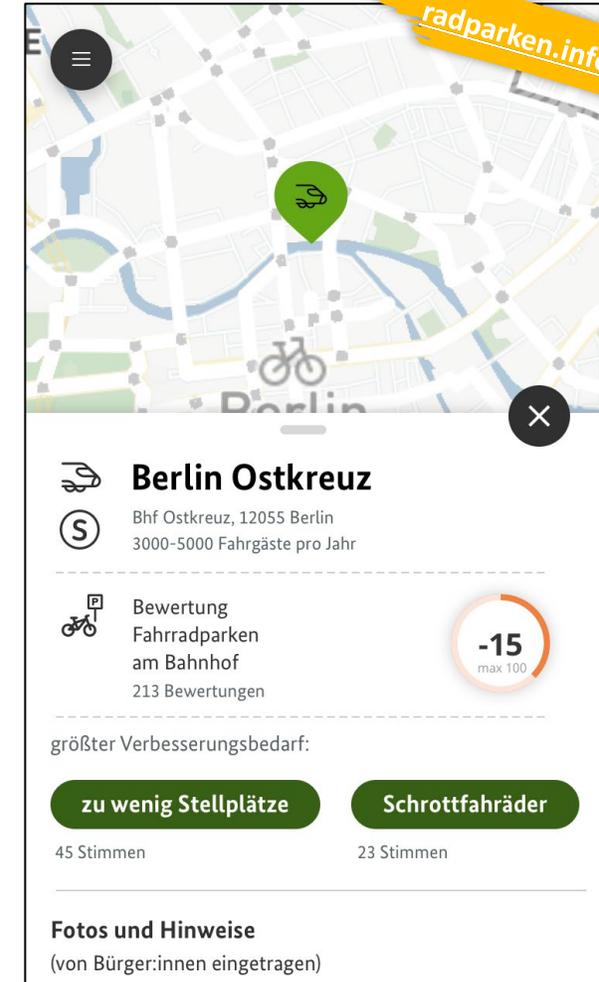
**INFOSTELLE**  
Fahrradparken am Bahnhof



Bahnhof suchen und auswählen



Bahnhof bewerten & Fotos hochladen



Verbesserungspotenziale & Handlungsbedarf auf einem Blick



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

**[www.radparken.info](http://www.radparken.info)**

radparken@deutschebahn.com

030 297 24 960