



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.



LAND
BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur
und Landesplanung



LEITFADEN PARKEN AM BAHNHOF

Errichtung von
Bike+Ride- / Park+Ride-Anlagen
im Land Brandenburg

Inhalt

1	Anlass und Ziel	3
2	Ermittlung der Stellplätze B+R und P+R	4
2.1	Grundlagen der Bedarfsermittlung	4
2.2	Konkrete Bedarfsermittlung an den Bahnstationen	5
3	Gestaltung von Stellplatzanlagen	9
3.1	B+R-Anlagen	9
3.2	P+R-Anlagen	13
4	Weitere bauliche und gestalterische Maßnahmen	16
5	Bewirtschaftung von Abstellanlagen	18
6	Zuwendungen / Förderung	20
7	Anhang	21

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin

Im Auftrag des

Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung
Referat 42: Förderangelegenheiten, Binnenschifffahrt, Logistik
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Erarbeitet durch:

Agentur Bahnstadt GbR *agentur* **BAHNSTADT**
Bötzowstraße 38
10407 Berlin

Stand / letzte Bearbeitung: 22.07.2020
Alle Fotos und Grafiken: Agentur Bahnstadt

1 Anlass und Ziel

Im Land Brandenburg werden mithilfe von Fördermitteln des Landes, der Landkreise und kommunaler Eigenmittel zahlreiche Radabstellanlagen (Bike+Ride-Anlagen; kurz: B+R) sowie Park+Ride-Anlagen (kurz: P+R) an den Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) errichtet. Ziel ist es, Fahrgästen einen attraktiven Zugang zum SPNV zu ermöglichen.

Im Jahr 2010 ließ das damalige Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft den Bedarf an B+R sowie P+R untersuchen. Im Ergebnis wurde 2011 der „Leitfaden Parken am Bahnhof – Abstellen von Fahrrad und Auto leicht gemacht im Land Brandenburg“ herausgegeben, der seither den Landesbehörden, Landkreisen sowie Kommunen bei der Planung und Ausgestaltung von B+R- und P+R-Anlagen zur Information und Unterstützung dient.

Die Verkehrsprognose 2030 der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (im Weiteren als VBB abgekürzt) für die Länder Berlin und Brandenburg (Stand 2019) prognostiziert insbesondere auf den pendlerstarken Korridoren nach Berlin einen weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen. Damit wird auch im Vorlauf zu den Bahnhöfen eine steigende Nachfrage an B+R- sowie P+R-Stellplätzen einhergehen. Aufgrund dieser veränderten Rahmenbedingungen wurde die Bedarfsermittlung 2011 aktualisiert sowie Trends und Innovationen für die zukünftige Entwicklung von B+R/P+R bewertet.

Das vorliegende Dokument löst den Leitfaden von 2011 ab. Es beinhaltet aktualisierte Bedarfsermittlungen und Gestaltungsrichtlinien für B+R-/P+R-Anlagen sowie Hinweise zu weiteren baulichen und gestalterischen Maßnahmen und zur Bewirtschaftung der Anlagen.

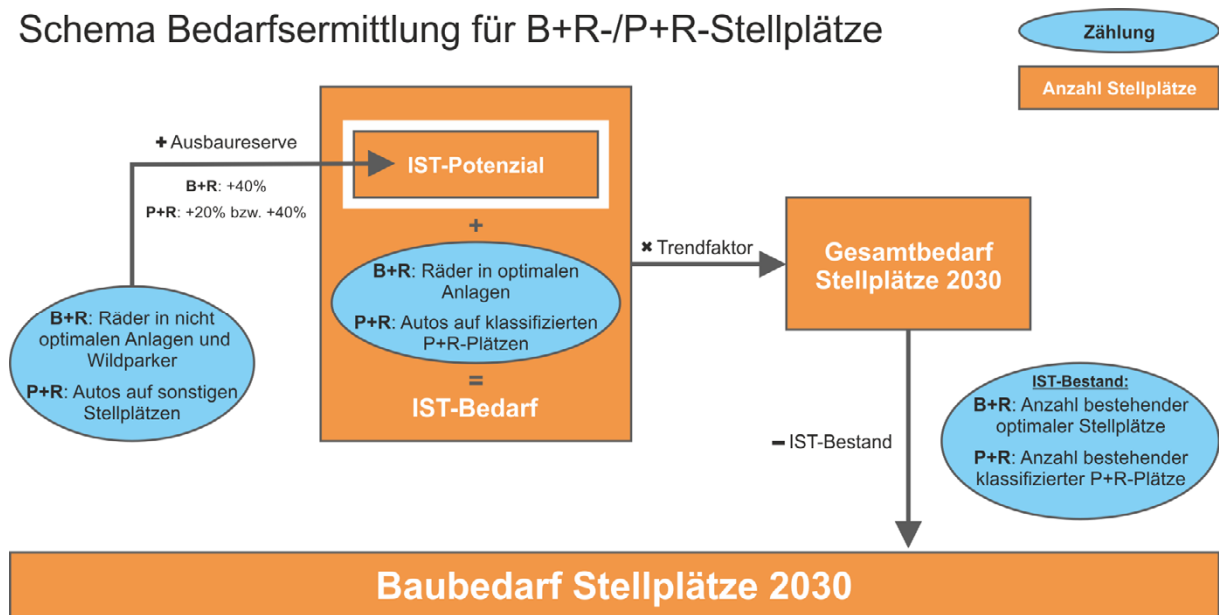
2 Ermittlung der Stellplätze B+R und P+R

2.1 Grundlagen der Bedarfsermittlung

Der Stellplatzbedarf hängt von einer Reihe standortspezifischer Faktoren ab, die an jedem Bahnstandsstandort unterschiedlich gewichtet sind und sich in der Regel überlagern:

- Nahverkehrsstruktur und Pendleraufkommen,
- SPNV-Angebotsstruktur (v.a. häufige Direktverbindungen nach Berlin),
- übrige ÖPNV-Angebotsstruktur (Anbindung und Verknüpfung mit Bus- und Straßenbahnverkehr),
- lokale und regionale Einbindung in das Straßenverkehrsnetz,
- Anbindung an das lokale Radwegesystem, Radfahrkultur in den Städten und Gemeinden,
- Bedienung im Fernverkehr.

Eine fundierte Bedarfsermittlung ist nur möglich, wenn die Bahnstandsstandorte differenziert betrachtet werden. Die Ermittlung erfolgt anhand des nachfolgenden Schemas:



Schema Bedarfsberechnung B+R-/P+R-Stellplätze

Die jeweiligen konkreten Methoden zur Bedarfsberechnung für B+R- bzw. P+R-Stellplätze sind auf den folgenden Seiten dargestellt; eine Vorlage für die Bedarfsermittlung findet sich im Anhang.

Beispielfotos für verschiedene Anlagentypen und Fahrradparker finden sich im Kapitel 3 sowie im Anhang.

2.2 Konkrete Bedarfsermittlung an den Bahnstationen

Die Bedarfsermittlung erfolgt in mehreren Schritten und berücksichtigt die bestehende Auslastung, das vorhandene Angebot an qualitativ guten Stellplatzanlagen, eine Ausbaureserve sowie einen Trendfaktor, der mehrere Aspekte der zukünftigen Stationsentwicklung umfasst.

Zeitpunkt der Bedarfsermittlung

Für eine **aussagekräftige Bedarfsermittlung** sollten die Bestandswerte der jeweiligen Station an mehreren Tagen und bei möglichst gleichen Rahmenbedingungen ermittelt werden, um konsistente und valide Daten zur Auslastung der B+R- sowie P+R-Stellplatzanlagen zu erhalten:

- Werktag: vorrangig Montag bis Donnerstag an Schultagen,
- trockene Witterung,
- nach dem morgendlichen Schüler- und Pendlerverkehr, aber noch
- vor dem erneut einsetzenden Schülerverkehr am frühen Nachmittag.

Der jeweils höchste ermittelte Auslastungswert der B+R- bzw. P+R-Stellplätze ist für die Bedarfsberechnung anzusetzen.

Freitage, Tage vor Feiertagen und auch Zählungen während der Schulferien eignen sich nicht für eine aussagekräftige Bestandsermittlung.

Mindestens einmal sollte auch die Nachtabstellung von Fahrrädern (besonders in gesicherten Anlagen) geprüft und ggf. in der Bedarfsberechnung berücksichtigt werden.

Qualität und Lage der Stellplätze

Optimale **B+R-Stellplätze** sind grundsätzlich überdacht, verfügen über einen Bügeltyp mit Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens und haben eine günstige Lage zum Bahnhofszugang. Vorderradhalter (sogenannte „Felgenkiller“) sind *nicht* optimal, auch wenn eine Überdachung der Stellplätze vorhanden ist.

Fahradparker	überdacht	nicht überdacht
Vorderradhalter („Felgenkiller“)	nicht optimal	nicht optimal
Anlehnbügel (mit Knieholm)	optimal	nicht optimal
Hoch-Tief-Einsteller	optimal	nicht optimal
Doppelstockparker	optimal	nicht optimal

Definition optimaler und nicht optimaler Stellplätze – Beispielbilder der Fahrradparker im Anhang

Wichtig für die Akzeptanz einer Radabstellanlage ist neben ihrer Ausstattung auch die Lage. Je Anlagentyp gibt es verschiedene Richtwerte für die Entfernungen, die der Nutzer zum Bahnsteigzugang überwinden muss. Mit zunehmender Entfernung sinkt die Bereitschaft, das Fahrrad in der Anlage abzustellen; vielmehr wird versucht, einen geeigneten Stellplatz in Bahnsteignähe zu finden – in der Regel wird das Fahrrad dann

„wild“ abgestellt (freistehend neben dem Bahnhofseingang, an Lampenmasten, an Einzäunungen u.v.m.). B+R wird nur erfolgreich angenommen, wenn die Wege zum Bahnhofszugang kurz sind – als Faustregel können folgende **maximale Entfernungen** angesetzt werden:

- max. 20m bei nicht überdachten Anlagen,
- max. 50m bei überdachten Anlagen,
- max. 100m bei überdachten Anlagen und mit gesichertem Zugang.

Befindet sich eine B+R-Anlage außerhalb dieser Richtwerte, sollen die bei der Zählung ermittelten Werte als nicht optimale Stellplätze in die Bedarfsberechnung eingehen (auch wenn die Anlage aufgrund der Ausstattung als optimal anzusehen wäre).

Als optimale **P+R-Plätze** werden alle Stellplätze gewertet, die mit einem P+R-Schild gekennzeichnet sind oder als solche explizit angelegt sind. „Sonstige“ Stellplätze befinden sich im Umfeld der Bahnstationen in der Regel an bestehenden Straßen oder auf nahen (unbefestigten) Freiflächen. Es zählen aber auch alle Stellplätze dazu, die einen direkten räumlichen oder baulichen Bezug zur Bahnstation haben, augenscheinlich weit überwiegend durch Pendler genutzt werden und die nicht explizit als „P+R“ ausgewiesen sind (auch größere Parkhäuser in oder unmittelbar an Bahnhöfen).

Ausbaureserve und Trendfaktor

Die **Ausbaureserve** bildet zusammen mit allen nicht auf optimalen B+R- bzw. klassifizierten P+R-Plätzen abgestellten Rädern bzw. Pkw das IST-Potenzial eines Standortes. Die bisher anzusetzende Ausbaureserve von 40% wird grundsätzlich beibehalten, jedoch bei P+R ggf. differenziert:

B+R: Für die Bedarfsberechnung von B+R-Anlagen wird stets eine Ausbaureserve von 40% angesetzt.

P+R: Für die Bedarfsberechnung von P+R-Anlagen wird unterstellt, dass bei einem forcierten Ausbau von B+R ein Teil der bisherigen Pkw-Nutzer auf das Fahrrad umsteigt bzw. der Fahrgastzuwachs vorrangig B+R nutzt. Daher gilt für die Bedarfsberechnung:

- Ist am Bahnhof die Anzahl der abgestellten Fahrräder höher als die Anzahl der abgestellten Pkw, handelt es sich um einen „fahrradaffinen“ Bahnhof. Für den P+R-Bedarf wird eine Ausbaureserve von 20% angesetzt.
- In allen anderen Fällen gilt auch für P+R die Ausbaureserve von 40%.

Die prognostizierte prozentuale Änderung der Reisendenzahlen (2030 zu 2018) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geht als **Trendfaktor** in die Bedarfsermittlung ein. Bahnstationen mit geplanter wesentlicher Verbesserung des Fernverkehrsangebotes (zusätzlich zum SPNV) wurden darin ebenfalls berücksichtigt (Erhöhung des Prognosewertes 2030 um 15%). Der Trendfaktor für die Bedarfsberechnung kann für jede Bahnstation von der Kompetenzstelle Bahnhof des VBB oder vom Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) bezogen werden (Kontakt Daten auf Seite 21).

Bedarfsberechnung Neubau B+R

Schritt 1: Zählung der Räder in nicht optimalen Anlagen sowie „wild abgestellt“

Schritt 2: Hinzurechnung der Ausbaureserve von 40% (Faktor 1,4)

Schritt 3: Hinzurechnung der gezählten Räder in optimalen Abstellanlagen

Schritt 4: Multiplikation mit dem Trendfaktor

Schritt 5: Abzug der bislang realisierten Stellplätze in optimalen Abstellanlagen

Beispielrechnung Bedarf B+R-Stellplätze



Zählung Räder in nicht optimalen Stellplätzen und Wildparker	Hinzurechnung der Ausbaureserve (40%)	Hinzurechnung gezählter Räder in optimalen Anlagen	Multiplikation mit individuellem Trendfaktor (Abfrage beim VBB)	Abzug bislang realisierter optimaler Stellplätze	Neubaubedarf optimaler B+R-Stellplätze
1	2	3	4	5	ERGEBNIS
16 + 12 = 28 <small>Beispielrechnung gemäß Grafik</small>	$28 \times 1,4 = 39,2$ <small>Ergebnisse immer aufrunden</small>	$40 + 16 = 56$	$56 \times 1,27 = 71,12$	$72 - 18 = 54$	54

Überdachte B+R-Anlage (18 Stellplätze)

B+R-Anlage (18 Stellplätze)

✓ optimal	✗ nicht optimal	überdacht	nicht überdacht
Vorderradhalter („Felgenkiller“)		✗	✗
Anlehnbügel		✓	✗
Hoch-Tief-Einsteller		✓	✗
Doppelstockparker		✓	✗

Räder im weiteren Bahnhofsumfeld mitzählen, wenn erkennbar durch Pendler genutzt.

Bedarfsberechnung Neubau P+R

Schritt 1: Zählung der Pkw auf „sonstigen Stellplätzen“

Schritt 2: Ermittlung der Ausbaureserve (Zählung abgestellter Räder und Pkw):

→ Mehr Räder als Pkw abgestellt: 20%

→ Mehr Pkw als Räder abgestellt: 40%

Schritt 3: Hinzurechnung der ermittelten Ausbaureserve (Faktor 1,2 oder 1,4)

Schritt 4: Hinzurechnung der gezählten Pkw auf klassifizierten P+R-Plätzen

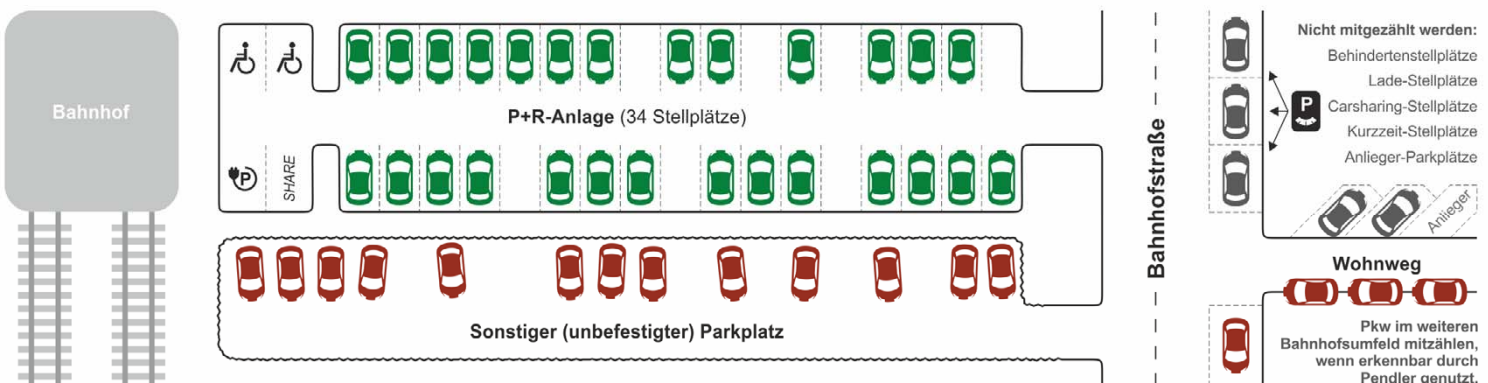
Schritt 5: Multiplikation mit dem Trendfaktor

Schritt 6: Abzug der bislang realisierten klassifizierten P+R-Plätze

Beispielrechnung Bedarf P+R-Stellplätze



Zählung Pkw auf sonstigen Stellplätzen	Ermittlung der Ausbaureserve: Mehr Räder als Pkw: 20% Mehr Pkw als Räder: 40%	Hinzurechnung der ermittelten Ausbaureserve (20% oder 40%)	Hinzurechnung gezählter Pkw auf klassifizierten P+R-Plätzen	Multiplikation mit individuellem Trendfaktor (Abfrage beim VBB)	Abzug bislang realisierter klassifizierter P+R-Plätze	Neubaubedarf klassifizierter P+R-Stellplätze
1	2	3	4	5	6	ERGEBNIS
$13 + 1 + 3 = 17$ <small>Beispielrechnung gemäß Grafik</small>	Beispiel: Es wurden mehr abgestellte Räder als geparkte Pkw gezählt. 20%	$17 \times 1,2 = 20,4$ <small>Ergebnisse immer aufrunden</small>	$21 + 27 = 48$	$48 \times 1,27 = 60,96$	$61 - 34 = 27$	27



3 Gestaltung von Stellplatzanlagen

3.1 B+R-Anlagen

Die zuwendungsfähigen Bauausgaben je Stellplatz für B+R-Anlagen sind der jeweils gültigen Richtlinie ÖPNV-Invest des Landes Brandenburgs zu entnehmen. Die nachfolgend ausgewiesenen Werte beziehen sich auf die Fassung von 2020 (weitere Informationen dazu siehe Kapitel 6).

Um den unterschiedlichen Ansprüchen hinsichtlich Platzbedarfes, Sicherheit, Witterungsschutz und Serviceumfang bei B+R-Anlagen gerecht zu werden, wurden folgende Anlagentypen definiert:

	Baubeschreibung	Zuwendungsfähige Bauausgaben je Stellplatz	Maßgebliche Kostenfaktoren
Radabstellplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Bodenbefestigung mit Beton- oder Natursteinpflaster • Anlehnbügel mit Knieholm oder Einzel- bzw. Hoch-Tief-Einsteller • Doppelstock-Parker • Überdachung mit seitlicher Auskragung 	1.100 €	Anlagengröße (Stellplatzanzahl)
Radabstellplatz in Sammel-schließanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Umzäunung der Abstellanlage abschließbar (Sammelschloss) • Schlüsselausgabe / Chipkarte / PIN 	1.550 €	Anlagengröße Dach-konfiguration
Fahrradbox	<ul style="list-style-type: none"> • Radabstellplatz mit kompletter Einhausung • Seitenwände transparent oder teilweise nicht transparent • abschließbar (Einzelschlüssel) • Schlüsselausgabe / Chipkarte / PIN 	1.800 €	Konstruktions-prinzip Anlagengröße
Radabstellplatz in Fahrradparkhaus/ Radstation	<ul style="list-style-type: none"> • eigenständige bauliche Serviceeinrichtung für Fahrradnutzer • ein- bis mehrgeschossige Anlage • Neubau oder Integration in Bahnhofsgebäude / Nebengebäude • Fahrradabstellanlagen i.d.R. gesichert oder bewacht • Kombination mit Fahrradreparatur/ Fahrradverkauf oder -verleih möglich • ganz oder teilweise abschließbar • Chipkarte / PIN 	3.000 €	Funktions-umfang Baukonstruktion

Bau- und Gestaltungsempfehlungen für B+R-Anlagen

B+R-Anlagen sollten grundsätzlich überdacht sein (ein seitlicher Witterungsschutz ist bei ausreichendem Dachüberstand nicht erforderlich).

B+R-Anlagen werden nur erfolgreich angenommen, wenn die Wege zum Bahnhofszugang kurz sind – siehe „Qualität und Lage der Stellplätze“ auf Seite 5 f.

Viele Pendler wollen auch ihr hochwertiges Rad oder E-Bike am Bahnhof abstellen oder das Fahrrad über Nacht am Bahnhof stehen lassen. Dazu ist jedoch eine sichere Abstellung zu gewährleisten, die durch Sammelschließanlagen, Fahrradboxen und Fahrradparkhäusern (mit Zugangssystem und/oder videoüberwacht) erfolgen kann. Vorgeschlagen werden **mindestens 50% sichere Abstellplätze ab einer Anlagengröße von 36 Rädern**. An Bahnhöfen mit hohem Stellplatzbedarf sind mehrgeschossige bauliche Lösungen erforderlich, um den Flächenverbrauch zu reduzieren und Zugangswege kurz zu halten (in verdichteten innerstädtischen Lagen ist dies meist ab 500 B+R-Plätzen der Fall). Sichere Anlagen erfordern jedoch eine permanente Betreuung des Betreibers hinsichtlich Vermarktung, Sauberkeit und Instandhaltung. Die Nutzung von bestehenden Empfangsgebäuden oder Nebengebäuden für solche Sammelschließanlagen ist dabei vorrangig zu prüfen.

Fahradboxen sollten nur im Einzelfall zur Anwendung kommen, da diese einen hohen Flächenverbrauch haben, sehr kostenaufwendig bei Bau und Instandhaltung sind und meist auch stadtgestalterische Defizite aufweisen; bei entsprechendem Bedarf nach gesicherten Abstellanlagen sollen Sammelschließanlagen oder Fahrradparkhäuser mit Zugangssicherung errichtet werden.

Fahradparkhäuser können kostengünstig auch durch Umwandlung von Pkw-Parkdecks (z.B. in Parkhäusern) errichtet werden; Beispiel Potsdam Hbf.

Eine Lademöglichkeit für E-Bikes ist in der Regel für tägliche Pendler am Bahnhof nicht erforderlich, da die Elektro-Akkus bzw. Batterien für die An- und Abfahrt zum Bahnhof ausreichend Ladekapazität aufweisen.

Standorte mit hohem Stellplatzbedarf sollten mit Doppelstock-Parkern ausgerüstet werden.

Bei Knotenbahnhöfen oder Stationen mit mehreren Zugängen sind dezentrale Lösungen erforderlich.

In den gesicherten Abstellbereichen der größeren Sammelschließanlagen und Fahrradparkhäuser ist ein ausreichendes Platzangebot für Sonderräder (Lastenräder, Behindertenfahrräder, Kinderanhänger) sowie E-Scooter zu planen.

Beispiele im Land Brandenburg

Weitere Beispielfotos im Anhang

Radabstellplatz



Bad Belzig



Wittenberge

Radabstellplatz in Sammelschließanlage



Doberlug-Kirchhain



Falkenberg/Elster

Fahrradbox / Fahrradparkhaus



B+R-Box Wandlitzsee



Fahrradparkhaus Oranienburg

Beispiele für Fahrradparker

Weitere Beispielfotos im Anhang



Anlehnbügel mit Knieholm (am Knieholm kann der Fahrradrahmen angeschlossen werden)



Anlehnbügel mit Knieholm (in einer modularen, vielfach gebauten Anlage in Schleswig-Holstein)



Hoch-Tief-Einsteller einseitig
(Nutzung nur von einer Seite möglich)



Hoch-Tief-Einsteller beidseitig (Nutzung von beiden Seiten möglich; hohe Flächenausnutzung!)



Doppelstockparker einseitig (Nutzung nur von einer Seite möglich; hohe Flächenausnutzung!)



Doppelstockparker beidseitig (Nutzung von beiden Seiten möglich; höchste Flächenausnutzung!)

3.2 P+R-Anlagen

Die zuwendungsfähigen Bauausgaben je Stellplatz für P+R-Anlagen sind der jeweils gültigen Richtlinie ÖPNV-Invest des Landes Brandenburgs zu entnehmen. Die nachfolgend ausgewiesenen Werte beziehen sich auf die Fassung von 2020.

Bei P+R-Anlagen erfolgte eine Differenzierung in erster Linie nach Platzbedarf und Erschließung:

	Baubeschreibung	Zuwendungsfähige Bauausgaben je Stellplatz	Maßgebliche Kostenfaktoren
befestigter Stellplatz: straßenbegleitend	<ul style="list-style-type: none"> Befestigung mit Asphalt, Beton- oder Natursteinpflaster je nach Beschaffung des Baugrundes mit versickerungsfähigem Pflaster 	5.400 €	Anlagengröße Entwässerung Art der Befestigung
befestigter Stellplatz: eigene Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> Befestigung mit Asphalt, Beton- oder Natursteinpflaster je nach Beschaffung des Baugrundes mit versickerungsfähigem Pflaster vom übrigen Straßennetz unabhängige Erschließung 	5.400 €	Anlagengröße Entwässerung Art der Befestigung
Parkdeck / Parkhaus	<ul style="list-style-type: none"> zwei- bis mehrgeschossiges Ingenieurbauwerk oder Gebäude In der Regel mit Zugangs- /Auslastungskontrolle, Überwachung und Entgeltspflicht 	10.800 €	Anlagengröße Baukonstruktion Baugrund
Behindertenstellplatz	<ul style="list-style-type: none"> Befestigung mit Asphalt, Beton- oder Natursteinpflaster (ebene Oberfläche) Regelbreite 3,00 m nah am Bahnsteigzugang und neben ebenerdig befestigten Zugangsbereichen 	wie oben: 5.400 € bzw. 10.800 €	Entwässerung Art der Befestigung

Übersicht P+R-Anlagentypen

Bau- und Gestaltungsempfehlungen für P+R-Anlagen

An Bahnhöfen mit hohem Stellplatzbedarf sind mehrgeschossige bauliche Lösungen erforderlich, um den Flächenverbrauch zu reduzieren und Zugangswege kurz zu halten (in verdichteten innerstädtischen Lagen ist dies meist ab 200 Pkw-Stellplätzen der Fall).

Die Zufahrt zu den P+R-Anlagen sind im umliegenden Straßenraum gut zu beschildern, bei größeren Anlagen mit überregionalem Einzugsbereich auch von den umliegenden Bundesstraßen und Autobahnen.

Eine Lademöglichkeit für Elektroautos ist in der Regel für tägliche Pendler am Bahnhof nicht erforderlich, da die Elektro-Akkus bzw. Batterien für die An- und Abfahrt zum Bahnhof ausreichend Ladekapazität aufweisen.

Bei Knotenbahnhöfen oder Stationen mit mehreren Zugängen sind dezentrale Lösungen erforderlich.

Zur Förderung innovativer Mobilitätsangebote können privilegierte, zugangsnaher Pkw-Stellplätze nur für Elektro-Pkw ausgewiesen werden.

Grundlage für die Privilegierung von Elektrofahrzeugen bildet das Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Demnach sind für elektrisch betriebene Fahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, Hybridelektrofahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge) Bevorrechtigungen möglich (§3 Abs.4 EmoG):

- für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
- bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
- durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten sowie
- im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Bevorrechtigungen ist nach §4 EmoG allerdings eine deutliche sichtbare Kennzeichnung des Fahrzeugs (sogenanntes E-Kennzeichen). Es besteht zwar keine Kennzeichnungspflicht, jedoch können nicht gekennzeichnete Fahrzeuge nicht von den Bevorrechtigungen profitieren.

Die Privilegierung von Stellplätzen für Carsharing-Anbieter ist ebenfalls möglich und im Carsharing-Gesetz (CsgG) verankert.

Beispiele im Land Brandenburg

Weitere Beispielfotos im Anhang

Befestigter Stellplatz: straßenbegleitend



Falkensee



Wildau

Befestigter Stellplatz: eigene Erschließung

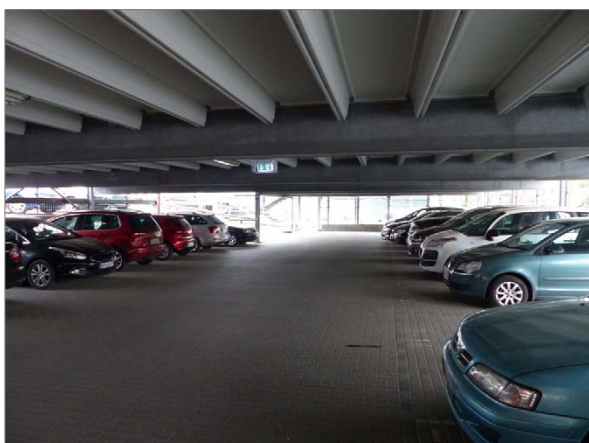


Luckenwalde



Ludwigsfelde-Struveshof

Parkdeck / Parkhaus



Parkdeck Bernau bei Berlin



Parkhaus Werder (Havel)

4 Weitere bauliche und gestalterische Maßnahmen

Anbindung

Eine kurze und eindeutige Anbindung vom übrigen öffentlichen Straßenraum verbessert die Benutzbarkeit und reduziert Baukosten. B+R-Anlagen sowie Frauen- und Behindertenstellplätze sollen dabei besonders gut einsehbar sein und in einem ausgegogenen Verhältnis zur Gesamtanlage stehen. Die Führung des Radfahrers soll ungefährdet und sicher aus dem Straßenraum bzw. von Radwegen an Zuführungsstraßen bis zur B+R-Anlage erfolgen; hierbei sind die Wege der übrigen Verkehrsteilnehmer insbesondere der Fußgänger zu beachten.

Von den Stellplatzanlagen sind direkte und ausgebaute Fußwege zum Bahnsteigzugang sowie zum Zugang des Bahnhofsgebäudes herzustellen.

Beleuchtung

Die Stellplätze sind gemäß den technischen Regelwerken im Straßenbau zu beleuchten. Um Betriebskosten zu sparen, sollen Möglichkeiten der Nachtabschaltung oder reduzierter Beleuchtung im Einzelfall geprüft werden. B+R-Anlagen können je nach Dachkonstruktion eine integrierte Beleuchtung erhalten. Bei transparenten Überdachungen der B+R-Anlagen soll die umgebende Straßen- oder Platzbeleuchtung eine ausreichende Ausleuchtung der Stellplätze sicherstellen.

Information

An den (über)regionalen wie auch örtlichen Zufahrtsstraßen zum Bahnhof sollen eine Wegweisung zum Bahnhof und eine Ausweisung des B+R/P+R-Platzes erfolgen. Dies kann im Rahmen der amtlichen Beschilderung geschehen. Beispiele:



Darüber hinaus können innerorts Informationsstelen mit Darstellung der Zugziele, Takt und der Angebote am Bahnhof in Form von Piktogrammen zum Einsatz kommen. Diese sollten an den Hauptverkehrsstraßen in Bahnhofsnähe und den Zufahrten zu den Bahnhöfen stehen und dienen weniger der Wegweisung, sondern vielmehr der „Bewusstseinsbildung“ beim Autofahrer, dass es einen guten Bahnanschluss gibt und genug Stellplatzangebote vorhanden sind. Die Kompetenzstelle Bahnhof des VBB kann die Kommunen bei der verbundweiten Vereinheitlichung des Layouts unterstützen.

In Sachsen-Anhalt wird ein solches einheitliches Konzept bereits umgesetzt, siehe nachfolgende Fotos. Eine Stele kostete etwa 3.000 €, zuzüglich Tiefbau (standortabhängig).



Sicherheit

An Bahnstandsloren mit erheblichem Gefährdungs- und Konfliktpotenzial kann die Videoüberwachung sinnvoll sein. Hier sind jedoch die Datenschutzvorschriften zur Überwachung von öffentlichen Anlagen zu beachten. Zielführender ist es meist, die Stellplatzanlagen gut in den Stadtraum zu integrieren und parallel eine Revitalisierung der Bahnstandsgebäude (Nutzung als Wohn- und Arbeitsstandort, Serviceleistungen) zu erreichen.

Bei größeren Investitionsvorhaben für Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen mit zuwendungs-fähigen Ausgaben ab 200.000 € kann die Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits notwendig sein, wenn Anhaltspunkte für dessen Notwendigkeit bestehen.

Gesetze / Normen / Richtlinien

Die nachfolgende Auflistung hat nur informativen Charakter und kann nicht als abschließender rechtlicher Rahmen für Bau und Planung von B+R-/ bzw. P+R-Anlagen dienen. Ggf. weitere Anforderungen sind im Planungs- und Umsetzungsprozess zu beachten.

Brandenburgische Bauordnung (BbgBO)

- Genehmigungsfreie Vorhaben – § 61 Absatz 1 Punkt 15a: Baugenehmigungsfrei sind Fahrradabstellanlagen mit einer Fläche bis zu 30 Quadratmeter.

DIN-Normen

- DIN 79008 – Stationäre Fahrradparksysteme (hervorgegangen aus der Technischen Richtlinie TR 6102-0911 des ADFC: „Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen“)

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

- FGSV 239 – Hinweise zum Fahrradparken
- FGSV 240 – Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)

5 Bewirtschaftung von Abstellanlagen

Schon bei der Planung ist auf einen effizienten und kostengünstigen Betrieb der Abstellanlagen zu achten. Auch hier ist es ratsam, dass sich die Vorhabenträger mit den Erfahrungen in anderen Kommunen vertraut machen, um mögliche Fehler nicht zu wiederholen. Abstellanlagen müssen nicht kostenlos angeboten werden. Bei guter Anlagenqualität und -sicherheit können an Bahnhöfen mit hohem Stellplatzbedarf Nutzungsentgelte erhoben und damit laufende Kosten refinanziert werden.

Die Bewirtschaftung von **B+R-Abstellanlagen**, also die Abstellung gegen Entgelt, wird im Land Brandenburg bislang selten praktiziert. Neben dem kostenpflichtigen Fahrradparkhaus im Potsdamer Hauptbahnhof mit 557 Stellplätzen, gibt es noch Radboxen in den Fahrradparkhäusern von Bernau und Oranienburg sowie Einzelboxen bzw. kleinere Sammelschließanlagen an einigen wenigen Bahnhöfen.

Die Zahlungsbereitschaft für ein entgeltpflichtiges Abstellen von Fahrrädern dürfte dann vorhanden sein, wenn sie mit einem eindeutigen Mehrwert gegenüber dem freien Abstellen verbunden ist. Aus Erfahrung bei Radstationen in anderen Bundesländern besteht dieser Mehrwert in der erhöhten Sicherheit (Abschließbarkeit, Bewachung), der Stellplatzgarantie in Bahnsteignähe (bei hoher Gesamtnachfrage und knappen Platzressourcen) oder in der Kombination mit weiteren Dienstleistungen (Pflege- und Reparaturservice, WC, Kiosk).

Es sollte in jedem Falle überlegt werden, ob eine entgeltliche Bewirtschaftung sinnvoll ist. Grundsätzlich sollen die Abstellanlagen am Bahnhof den Bahnnutzern zugutekommen.

P+R-Stellplätze sollten von der Bewirtschaftung nicht ausgenommen werden, wenn die Städte und Kommunen in den Innenstädten und Bahnhofsumfeld eine Parkraumbewirtschaftung durchführen.

Die Bewirtschaftung von Abstellanlagen ist nicht förderschädlich, solange die Einnahmen lediglich die Betriebskosten decken und keine Gewinnerzielungsabsicht besteht.

Empfehlungen für die Bewirtschaftung von Anlagen

Entgelte können bei geförderten Anlagen bis zur Höhe der jährlichen laufenden Kosten sowie zur Refinanzierung der Eigenanteile erhoben werden; es dürfen jedoch keine Gewinne mit dem Anlagenbetrieb erzielt werden (sollte dies angestrebt werden, muss auf eine öffentliche Förderung in der Regel verzichtet werden).

Fahradparkhäuser können nicht kostendeckend betrieben werden. Zusätzliche Einnahmen lassen sich durch die Vermietung von Teilflächen an Raddienstleister (Reparatur, Verkauf, Fahrradverleih) erzielen; diese können im Gegenzug Aufgaben des Anlagenbetreibers wie z.B. die Überwachung der Abstellanlagen übernehmen oder den Pendlern zusätzliche Leistungen anbieten (z.B. Fahrradpflege).

Die Höhe der Entgelte für gesichertes Radabstellen sollte günstiger als die Parkgebühren für Pkw sein.

Die Bewirtschaftung von P+R-Stellplätzen ist grundsätzlich dort umzusetzen, wo hoher P+R-Bedarf und innerörtlicher Parkdruck herrscht. Dazu muss jedoch der umliegende Ortsbereich einer Parkraumbewirtschaftung unterliegen oder das Parken nur für Anwohner zugelassen sein. Wildes Parken von Pkw und Rädern sollte ordnungsrechtlich zurückgedrängt werden, sofern genügend attraktive und optimale Stellplätze vorhanden sind.

Nutzer von Zeitkarten des ÖPNV (Monats- und Jahreskarten) sollten mit einem Rabatt auf die Abstellentgelte bevorzugt werden. Als Zugangsmittel zu den gesicherten Anlagen sollte die VBB-*fahrCard* dienen.

Bei geförderten und nicht bewirtschafteten P+R-Plätzen, die aufgrund der Stadtstruktur und des Umfeldes nicht nur durch Bahnreisende genutzt werden, sollte eine Zugangsberechtigung durchgesetzt werden; dies kann durch die Ausgabe von Parkausweisen durch die Kommune gegen Vorlage eines ÖPNV-Tickets (in der Regel eine Zeitkarte) oder ein Zugangssystem mit Identifizierung einer ÖPNV-Zeitkarte (z.B. VBB-*fahrcard*) erfolgen.

Für die Bahnstationen im Umfeld des BER sind spezifische Lösungen zu entwickeln, die eine übermäßige Belegung der P+R-Plätze durch Flugreisende oder Beschäftigte verhindern; im Rahmen einer regionalen Strategie zur Parkraumbewirtschaftung können separate bewirtschaftete Flächen oder enge Zeitbeschränkungen der Stellplatznutzung ausgewiesen werden.

6 Zuwendungen / Förderung

Land Brandenburg

Die im Kapitel 3 dargestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben je Stellplatz sind Nettokosten ohne Mehrwertsteuer. Für Vorhabenträger ohne Vorsteuerabzugsberechtigung (z.B. Kommunen) gehört die Mehrwertsteuer zu den zuwendungsfähigen Kosten. Gefördert werden kann die Planung als Pauschale bis zu 15% der zuwendungsfähigen Baukosten sowie der Grunderwerb (max. 50% der zuwendungsfähigen Kosten für Grunderwerb und Grunderwerbsnebenkosten). Zu berücksichtigen ist, dass der Neu- und Ausbau von B+R-/P+R-Stellplätzen oft im Zusammenhang mit der kompletten Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes, also auch inklusive der Anlage von Bushaltestellen, Vorplätzen, Zufahrtsstraßen sowie Taxi- und Kurzzeitparkplätzen erfolgt.

Grundvoraussetzung für eine landesseitige Förderung von B+R-/P+R- Anlagen ist die Ausweisung der Maßnahme im Nahverkehrsplan des jeweiligen Landkreises oder der kreisfreien Stadt. Vor Planungsbeginn können Antragsgespräche (ggf. per Telefon) mit dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) als Bewilligungsbehörde geführt werden.

Vom VBB ist eine Stellungnahme zum Stellplatzbedarf einzuholen, die auf Grundlage von einzureichenden Unterlagen (siehe Anhang) erteilt wird. Durch den „Fachausschuss für Verkehr, Umsteigeanlagen und Verknüpfung“ (FAV) *sollte* sowie durch den VBB *muss* die Vorplanung/Planung positiv bewertet sein, wenn eine Förderung der Anlage erfolgen soll. Gleichermaßen gibt der FAV auch Empfehlungen, die zur generellen Förderfähigkeit führen bzw. die verkehrlichen Verbesserungseffekte steigern könnten. Die Stellungnahmen des FAV und des VBB sind mit den Antragsunterlagen der Bewilligungsbehörde vorzulegen.

Für die Investitionsförderung ist das LBV die zuständige Bewilligungsbehörde. In Grundsatzfragen beraten auch die jeweiligen Fachreferate des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL).

Landkreise

Ergänzend zu den Fördermitteln des Landes können auch Fördermittel der Landkreise in Anspruch genommen werden. Die meisten Landkreise im Land Brandenburg haben eigene Förderprogramme mit entsprechenden Richtlinien. Mittel der Landkreise können dann kumulativ zu Landesmitteln eingesetzt werden und den kommunalen Eigenanteil reduzieren. Die jeweiligen Stellen und Ansprechpartner bei den Landkreisen können bei der Kompetenzstelle Bahnhof des VBB erfragt werden (Kontakt Daten im Anhang).

Ortsansässige Behörden und Unternehmen

Seitens der Kommunen sollte auch geprüft werden, ob sich ortsansässige Behörden oder Unternehmen an der Mitfinanzierung von B+R-Anlagen beteiligen können. Möglichkeiten der Finanzierung ergeben sich bei Zuschüssen zu den Baukosten (einmalig zur Reduzierung des kommunales Eigenanteils), der Bewirtschaftung (durch jährliche Zahlungen) oder einer Kombination aus beidem.

7 Anhang

Kontaktdaten

Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)

Dezernat 22

Lindenallee 51
15366 Hoppegarten

Telefon: (03342) 4266-2210 (Frau Kopitzki)

Telefon: (03342) 4266-2205 (Frau Xylander)

E-Mail: LBV-oepnv-Eisenbahn@LBV.brandenburg.de

Internet: lbv.brandenburg.de

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)

Referat 42: Förderangelegenheiten, Binnenschifffahrt, Logistik

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Telefon: (0331) 866-8261 (Herr Tamm-Blechschildt)

Fax: (0331) 866-8368

E-Mail: poststelle@mil.brandenburg.de

Internet: mil.brandenburg.de

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)

Kompetenzstelle Bahnhof

Hardenbergplatz 2
10623 Berlin

Ab Oktober 2020:

Stralauer Platz 29
10243 Berlin

Telefon: (030) 254 14 275 (Herr Kramer)

Fax: (030) 254 14 315

E-Mail: kompetenzstelle-bahnhof@vbb.de

Internet: vbb.de/ksb

Vorlage Bedarfsermittlung / einzureichende Unterlagen

Bitte reichen Sie für eine Stellungnahme durch den VBB zum Vorhaben für jede Fördermaßnahme / jeden Bahnhof eine eigene Bedarfsermittlung sowie ergänzende Fotos und Informationen ein. Sie können dazu gerne die Vorlage auf der nächsten Seite verwenden: ausdrucken, ausfüllen und eingescannt per E-Mail mit den ergänzenden Unterlagen an die Kompetenzstelle Bahnhof des VBB senden.

Einzureichende Unterlagen für die Stellungnahme:

1. **Bedarfsermittlung** gemäß Vorlage auf nächster Seite.
2. **Übersichtsplan** des Bahnhofs/Bahnhofsumfeldes mit Markierungen: bestehende Anlagen / geplante Anlagen / ggf. Verortung der Fotos.
3. **Fotos** der bestehenden Anlagen.
4. **Fotos** des Bahnhofsumfeldes, aus denen die weitere Parksituation (Wildparker, sonstige Autostellplätze etc.) hervorgeht.
5. **Informationen zur Planung** (ggf. auch zur Gesamtplanung, Bahnhofsumfeldplanung etc.).
6. Nachweis der Ausweisung der Maßnahme im **Nahverkehrsplan**.
7. **Optional**: eigene Bevölkerungs- bzw. kommunale Entwicklungsprognosen inkl. Nachweis der Quelle (bspw. INSEK).

Die Bedarfsermittlung ist wie im Kapitel 2.2 ab Seite 5 angegeben durchzuführen.

Grafiken mit Beispielrechnungen finden sich auf Seite 7 und 8.

Beispielfotos finden sich im Kapitel 3 und auf Seite 24.

Bedarfsermittlung für Bahnhof:

Zeile	Bike+Ride	
1	Summe aller abgestellten Räder in nicht optimalen Stellplätzen	
2	Hinzurechnung der Ausbaureserve (x1,4)	x 1,4 =
3	Hinzurechnung gezählter Räder in optimalen Anlagen	+ =
4	Multiplikation mit Trendfaktor (Abfrage je Bahnhof beim VBB)	x =
5	Abzug bislang realisierter/bestehender optimaler Stellplätze	-
6	Neubaubedarf optimaler Stellplätze	=

Zeile	Park+Ride	
7	Summe aller abgestellten Pkw auf sonstigen Stellplätzen	
8*	Ermittlung der Ausbaureserve: Ist die <u>Summe der Zählungen</u> aus den Zeilen 1 und 3 größer als die der Zeilen 7 und 10?	JA / NEIN
9	Hinzurechnung der Ausbaureserve (wenn JA x1,2 sonst x1,4)	x =
10	Hinzurechnung gezählter Pkw auf P+R-Stellplätzen	+ =
11	Multiplikation mit Trendfaktor (Abfrage je Bahnhof beim VBB)	x =
12	Abzug bislang realisierter/bestehender P+R-Stellplätze	-
13	Neubaubedarf P+R Stellplätze	=

Datum der Zählungen / Sonstige Anmerkungen

Ansprechpartner in der Kommune / Kontaktdaten

*zu Zeile 8: Entscheidend ist, ob am Bahnhof mehr Räder oder mehr Pkw abgestellt sind. Bei mehr Fahrrädern ist eine Ausbaureserve von 20%, bei mehr Pkw von 40% anzusetzen.

Beispiele zu Anlagentypen und Stellplätzen



B+R: optimale Stellplätze
am Bahnhof Falkenberg / Elster



B+R: nicht optimale Stellplätze aufgrund fehlender Überdachung am Bahnhof Dallgow-Döberitz



Wildparker
am Bahnhof Werder (Havel)



P+R: klassifizierte P+R-Stellplätze
am Bahnhof Bad Belzig



P+R: sonstige Stellplätze
am Bahnhof Brandenburg Hbf



P+R: weitere von Pendlern genutzte Stellplätze
im Bahnhofsumfeld Zeuthen