



Paul Bickelbacher

## Die schwierige Verknüpfung von Kompakt-urban und Suburban-dispers

**Bike+Ride als Lösung für das Pendeln zwischen „Land“ und „Stadt“**



Über Jahre hinweg gab es in attraktiven Ballungsräumen eine boomende wirtschaftliche Entwicklung mit einem entsprechenden Bedarf an neuen Arbeitskräften. Die gestiegene Nachfrage nach Wohnraum konnte jedoch selbst angesichts großer Anstrengungen zum Bau neuer Wohnungen und zum Schutz preiswerten Bestandes nicht in den Kernstädten befriedigt werden, so dass die Pendler eher zunehmen und diese auch in schwierig zu erschließenden Lagen wohnen. Die Pendler treffen auf ein Straßensystem, dessen weiterer Ausbau kaum sinnvoll und in den Kernstädten selbst auch nicht mehr möglich ist, und auf ein Bahnsystem, dessen Ausbau viele Jahre dauert. Zudem ist die Verknüpfung suburban-disperser und kompakt-urbaner Bereiche schwierig zu bewältigen.

Ein „Weiter so“ wie bisher, das heißt ein weiterer Ausbau von Stadtautobahnen und Ringstraßen zur Bewältigung des Pendlerproblems, ist schon wegen der begrenzten Kapazität der innerstädtischen Straßensysteme weder sinnvoll noch aus Gründen des Umfeldes erstrebenswert. Zudem zeigt die Erfahrung, dass neu geschaffene Kapazitäten beim Kfz-Verkehr sofort aufgebraucht werden, wenn nicht zugleich eine Steuerung über Preise in Form von Straßennutzungsgebühren erfolgt. Der Ausbau für den Kfz-Verkehr provoziert schlimmstenfalls einen Umstieg von Öffentlichen Verkehr auf das Auto. Dies wäre völlig im Widerspruch zu lokalen Umweltaspekten wie der Belastung mit Lärm und Stickoxiden und zu den globalen Erfordernissen einer Reduzierung von CO<sub>2</sub>, zu der der Verkehrssektor bisher noch keinen Beitrag geleistet hat.

### Ausbau des Schienenverkehrs

Wirtschaftlich, ökologisch und sozial sinnvoll ist dafür der Ausbau von Schienenverkehrsmitteln. Das kann sowohl der Ausbau von bestehenden Bahnstrecken zur Ermöglichung dichter Takte und zur Verbesserung der Zuverlässigkeit sein – z.B. mit eigenen S-Bahn-Gleisen – als auch der Bau neuer Haltepunkte oder gesamter Bahn- und Tramstrecken. Davon sind in der Regel mehrere Gebietskörperschaften betroffen, die die sowieso schon langen zeitlichen Vorläufe und das häufige Auseinanderklaffen von Aufgabenträger (Ministerium des Bundeslandes) und betroffene Region nicht gerade vereinfachen. Die Anstrengungen sind jedoch der Mühen wert, weil die Pendler den Komfort von Schienenverkehrsmitteln durchaus schätzen (Rüger 2019). Wegen der zeitlichen Vorläufe macht es häufig Sinn, Expressbusse als Übergangslösung einzusetzen. Aber nicht jeder Ort füllt einen Bahnhof oder einen Schnellbus. Für maßgeschneiderte Lösungen ist eine Beschäftigung

mit siedlungsstrukturellen Gegebenheiten erforderlich (s.u.).

### Radschnellwege als neues Element

Eine neue Antwort auf die Pendlerströme sind Radschnellwege, für die es in nahezu allen Ballungsräumen Projekte gibt. Erste Pilotstrecken sind zwischen Mülheim und Essen, in Göttingen, in Wuppertal, in Stuttgart und bei Osnabrück in Betrieb (Efferding u.a. 2019). Mit Radschnellwegen lassen sich in Verbindung mit den bessern Fahrrädern einschließlich deren Elektrifizierung die mit dem Rad zurückgelegten Distanzen auf 10 bis 20 km erhöhen. Mit ihren hohen Qualitätsstandards (Radweg mit 4 m Breite und getrennt davon Gehweg mit 2,5 m Breite) sind sie nur bei einem hohen zu erwartenden Radverkehrsaufkommen angemessen, so dass sie nur für wenige Hauptachsen in Betracht kommen. Gut umsetzbar sind sie vor allem außerorts, weil dort die Flächenansprüche relativ problemlos bedient werden können. Wie bei den interkommunalen ÖV-Verbindungen erfordern auch sie eine umfassende interkommunale Kooperation. In vielen Fällen ist es aber schon ein guter Schritt, wenn überhaupt interkommunale alltags-taugliche (asphaltiert und mit Beleuchtung) Radverbindungen angeboten werden.

### Siedlungsstruktur und Verkehrsmittelwahl

Kompakte Siedlungsstrukturen bieten gute Voraussetzungen für den Fuß- und den Öffentlichen Verkehr (ÖV), denn die hohe Dichte bietet ein großes Potenzial an kurzen Wegen zu Fuß und füllt auch in dichtem Takt fahrende Öffentliche Verkehrsmittel. Wenn sich dann zur Kompaktheit noch die urbane Mischung der Funktionen zugesellt, ergeben sich zu Fuß und mit dem ÖV gute Erreichbarkeiten und eine Fülle

von Wahlmöglichkeiten. Das Auto ist wegen seines Flächenverbrauchs in diesen Bereichen nicht massentauglich. Disperse Siedlungsstrukturen (z.B. Einfamilienhausgebiete, aber auch viele Gewerbegebiete) bieten im Allgemeinen gute Bedingungen für das Auto. Wegen der geringen Dichte ist der Flächenverbrauch zum Fahren und zum Abstellen dort ein untergeordnetes Thema. Zu Fuß Gehende tun sich wegen der langen Distanzen eher schwer und der ÖV tritt lediglich als Daseinsvorsorge auf und kann mit dem Auto nicht konkurrieren. Dichte Takte wären wirtschaftlich und ökologisch kaum vertretbar.

## Verknüpfung verschiedener Siedlungsstrukturen

Das große oben bereits angesprochene Problem ist die Verknüpfung ÖV-affiner und autoaffiner Siedlungsstrukturen. Zum einen ist die Verlängerung dicht getakteter ÖV-Verkehrsmittel kompakter Bereiche als Verlängerung in die dispersen Bereiche aufwendig, wenig effizient und ökologisch fraglich, zum anderen verursacht der von den dispersen Bereichen massenhaft in die urbanen Bereiche hineindrängende Kfz-Verkehr täglich Stau- und Umweltprobleme und bedroht so die Lebensqualität der urbanen Bereiche. Das Fahrrad kommt mit beiden Siedlungsstrukturen zurecht und ist insofern ein Mittler zwischen den Welten. Bei entsprechend kurzen Distanzen, die bei den meisten Nutzerinnen und Nutzern bei maximal drei bis fünf Kilometern liegen, und bei entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen für sicheres und komfortables Radfahren kann das Fahrrad Verknüpfungsaufgaben übernehmen. Dabei erhöhen die elektrische Unterstützung und Radschnellwege die akzeptierten Distanzen. Im regionalen Maßstab kommt das Rad jedoch häufig an die Grenze seiner Reichweite.

## Bike+Ride als Lösung für die Verknüpfung

Bei längeren Distanzen ist die Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr – am besten in Form von Schienenverkehr – die beste Verknüpfung der Siedlungsstrukturen. Der Öffentliche Verkehr hält an wenigen Aufkommensschwerpunkten und vergrößert seinen Einzugsbereich bei z.B. einem Radius von 5 km für Rad (Einzugsbereich ca. 75 km<sup>2</sup>) gegenüber dem fußläufigen Einzugsbereich von 1 km (Einzugsbereich ca. 3 km<sup>2</sup>) um das Fünfundzwanzigfache. In den meisten Fällen radeln die Pendlerinnen und Pendler von ihrer Wohnung zum Bahnhof (Vortransport) und suchen ihren Arbeitsplatz in den Zentren auf: Zunehmend häufiger pendeln aber auch Erwerbstätige aus den kompakten städtischen Bereichen mit der Bahn nach draußen und legen die letzte Meile im Gewerbegebiet mit dem Rad zurück, das nachts am Bahnhof steht (Nachtransport, Ride+Bike). In den Niederlanden nutzen ca. zehn Prozent der pendelnden Bahnfahrenden das Rad sowohl im Vor- als auch im Nachtransport. Die Fahrradmitnahme kann angesichts zur Hauptverkehrszeit gut ausgelasteter öffentlicher Verkehrsmittel nur die Ausnahme sein und beschränkt sich häufig eher auf das Faltrad. Bike-Sharing-Angebote am

Bahnhof sind eine gute Alternative für die Mitnahme insbesondere für den Gelegenheitsverkehr.

## Park+Ride – Nische statt massentauglicher Lösung

Park+Ride vergrößert zwar den Einzugsbereich eines Bahnhofs, verursacht aber wg. des höheren Flächenverbrauchs entweder große Entfernungen zum Gleis oder hohe Kosten für das Stapeln und beeinträchtigt – zumindest beim derzeitigen Fahrzeugmix – das Bahnhofsumfeld mit Lärm- und Abgasemissionen. Insgesamt stehen die Parkhäuser oder Parkplätze in Konkurrenz zu Nutzungen wie Wohnen oder Büros, die von der hohen Erreichbarkeit eines Bahnhofs deutlich profitieren. Insofern spricht vieles dafür, Park+Ride in einem geringen Umfang anzubieten, aber mit Parkgebühren zu belegen, so dass möglichst viele das umwelt-, stadt- und damit bahnhofsumfeldverträglichere Bike+Ride nutzen. Auf dem Park+Ride-Parkplatz bzw. in der Park+Ride-Garage sollten auch Car-Sharing-Fahrzeuge stehen, ähnlich dem oben erwähnten Bike-Sharing.



Abb. 1: Bike+Ride-Garage (Fotos: Paul Bickelbacher)



Abb. 2: Fahrradabstellgarage mit Doppelstockständern

Bereiche mit entsprechendem Potenzial sollten über attraktive Busanbindungen verfügen. Darüber hinaus sollte zumindest ein Grundangebot an Buszubringern für alle, die nicht Rad fahren können und kein Auto besitzen, das Angebot abrunden. Die Nutzung von Bike+Ride und Park+Ride bedarf in



der Regel eigener Untersuchungen. Sie spiegeln sich leider nicht direkt in den Ergebnissen der Befragung zur Mobilität in Deutschland (MID) wider, weil hier in der Regel nur das Hauptverkehrsmittel ausgewiesen wird. Imposant ist die Anzahl der Fahrradabstellplätze an den U- und S-Bahn-Stationen im Bereich des Münchner Verkehrsverbundes. Dort stehen ca. 50.000 Fahrradstellplätze zur Verfügung, die bei weitem nicht ausreichen. Trotz der oben angesprochenen Nachteile wurden auch ca. 28.000 Park+Ride-Plätze geschaffen.



Abb. 3: Fahrradboxen in Saarbrücken



Abb. 4: Fahrradbox? Logo!

## Was sind die Erfolgsfaktoren für Bike+Ride?

Bike+Ride bedarf des Zusammenwirkens dreier Elemente, für die es in der Regel unterschiedliche Zuständigkeiten gibt: ÖV-Angebot, Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld und Abstellanlagen am Bahnhof. Zunächst sollte es ein gutes ÖV-Angebot geben, das heißt im Wesentlichen dichte Take mit attraktiven Tarifen und eben solchen Fahrzeugen. Die Aufgabe der Kommunen ist es, für eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur im Bahnhofsumfeld zu sorgen und dabei die – z.T. unterschiedlichen – Interessen von Nutzerinnen und Nutzern hinsichtlich Komfort sowie objektiver und subjektiver Sicherheit im Auge zu haben. Eine Zugänglichkeit des Bahnhofs von beiden Seiten begünstigt kurze Wege. Die üblichen Arbeits- und Schulzeiten sprechen für eine Beleuchtung der Wege.

Wegen der vielfältigen Platzansprüche und der heterogenen Grundstücksbesitzverhältnisse und -zuständigkeiten bei Bahnhöfen ist in der Regel die Bereitstellung der Fläche für die Fahrradabstellanlage im Bahnhofsbereich die größte Herausforderung. Hier wäre insbesondere angesichts der Unübersichtlichkeit der Bahn-Nachfolge-Gesellschaften und deren divergierenden Interessen die systematische Unterstützung des Bundes oder der Länder für die Kommunen hilfreich. Die Mindestanforderung ist eine überdachte Fahrradabstellanlage mit Fahrradständern, an denen sowohl der Rahmen als auch ein Laufrad angeschlossen werden kann und die möglichst gut einsehbar (soziale Kontrolle), beleuchtet, und bahnsteignah situiert sein sollte. Doppelstockständer stehen für platzsparende Lösungen.

Je größer die Raddistanzen und je bergiger das Umfeld – und damit hochwertigere Fahrräder und Pedelecs im Einsatz für die Fahrt zum Bahnhof – und je mehr Fahrräder für den Nachtransport dort über die Nacht stehen, desto wichtiger werden zusätzliche Angebote in Form von Fahrradboxen, Fahrradräumen oder Fahrrad-Service-Stationen, die ein höheres Maß an Diebstahlsicherheit und Schutz vor Vandalismus gewährleisten. Zumindest Schießfächer für die Akkus von Pedelecs, ggf. mit Lademöglichkeit, sollten vorgesehen werden. Helm und Regenkleidung können dort auch verstaut werden. Fahrradboxensysteme gibt es inzwischen auch in Doppelstockvarianten mit Reservierungsmöglichkeit über das Internet und digitalen Abbuchungssystemen. Sinnvoll sind hier regions- oder landesweite Systemlösungen wie beim Rhein-Main-Verkehrsverbund und in einigen Bundesländern in Österreich.

Der quantitative Bedarf an Fahrradabstellanlagen kann zwar einfach über Zählungen und Hochrechnungen für die zukünftige Nutzung ermittelt werden, wird aber dann doch oft von den Zahlen überholt. Insofern ist die flexible Erweiterungsmöglichkeit das A und O einer jeden Abstellanlage am Bahnhof. Das beginnt schon damit, dass die Überdachung von ebenerdigen Abstellanlagen so hoch sein sollte, dass beim Austausch gegen Doppelstockständer das Dach weiterhin genutzt werden kann.

## Förderung von Bike+Ride

In Deutschland erfolgt die Förderung von Bike+Ride mit unterschiedlichem Engagement auf regionaler oder Landesebene. Insbesondere die Verkehrsverbände sind hier häufig die Treiber. Neu ist die vor kurzem gestartete „Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen“. Die Deutsche Bahn und das Bundesumweltministerium wollen in diesem Rahmen gemeinsam mit den Kommunen bis 2022 100.000 neue Fahrradabstellplätze schaffen. Es wird auf standardisierte Anlagen und Abläufe gesetzt. Die Bahn will Flächen entgeltfrei zur Verfügung stellen. Letzteres ist nicht hoch genug zu bewerten. Angesichts des Potenzials von Bike+Ride sind 100.000 Abstellplätze nur ein Tropfen auf den heißen Stein, aber immerhin ein Anfang. Jetzt gilt es vor allem, auch das Programm bekannt zu machen.



Das Österreichische Programm „ISR – Intermodale Schnittstellen Radverkehr“ läuft nun seit 2008 und kann als nationales Programm mittlerweile 103 durchgeführte Projekte (z.T. mit Bündeln von ÖV-Halten) und 20 hervorgehobene Best-Practice-Beispiele aufweisen, die in einer Broschüre veröffentlicht wurden. Auf die mit wenigen Pausen erfolgten jährlichen Ausschreibungen konnten sich Kommunen bewerben. Gefördert mit bis zu 50% wurde die Infrastruktur für die Zuwegung sowie die Erneuerung bzw. der Bau von Abstellanlagen zusammen mit Begleitmaßnahmen (Förderung 30%) für Öffentlichkeitsarbeit und die Evaluation. Im Laufe des Programms hat sich die Qualität der Förderanträge infolge der Beratung und Vorzeigeprojekte deutlich verbessert.

## Zusammenfassung

Das zunehmende Pendleraufkommen in attraktiven Ballungsräumen kann und sollte nicht mit einem Ausbau der Straßeninfrastruktur bewältigt werden. Ein Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, insbesondere der von Pendlern bevorzugten Schienenverkehrsmittel und von Radschnellwegen, ist in jedem Fall Teil der Lösung. Zu beachten ist aber die Analyse des Zusammenwirkens von Siedlungsstruktur und Mobilität. Diese zeigt das große Potenzial von Bike+Ride für die Abwicklung des täglichen Berufsverkehrs auf, das meist unterschätzt wird, ob-

wohl es in der Regel die einzige nachhaltige massentaugliche Lösung ist. Park+Ride dagegen wird insbesondere von der Politik gern als Heilsbringer gesehen, geht jedoch bei näherem Hinsehen mit einer Fülle von Folgeproblemen einher und kann im Wesentlichen nur eine Nischenlösung bleiben.

Paul Bickelbacher

Stadt- und Verkehrsplaner SRL, seit 2008 im Stadtrat der Landeshauptstadt München

## Quellen:

Bickelbacher, Paul: Bike+Ride-Konzepte für Großstädte und Ballungsräume – Schlussfolgerungen aus Münchner Untersuchungen, in: Bracher, T. u.a.: Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung (Lose-Blatt-Sammlung), Kapitel 3.3.6.4.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2018): Bike&Ride mit ISR – Das Förderprogramm Intermodale Schnittstellen Radverkehr (ISR) 2008–2016 Wien.

DB Station&Service GmbH (2018): Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen. Faltblatt.

Efferding, Susanne u.a. (2019): Radschnellverbindungen als Chance – Übersicht des Planungsstands zu Radschnellverbindungen in Deutschland, in: PlanerIn Heft 5\_19 S. 22–25.

Rüger, Heiko (2019): Stressfaktor Pendeln – Gesundheitliche Auswirkungen langer Arbeitswege, in: PlanerIn Heft 5\_19, S. 10–12.

## Stadtentwicklung & Bürgerbeteiligung

# Mit Kreativität und Querdenken Aufgaben lösen – Stadtplanung und Stadtentwicklung anders denken!

## Kreativitätstechniken innerhalb von Stadtentwicklungsprozessen

Montag, den 16. März 2020 in Berlin

Dienstag, den 17. März 2020 in Essen

Kommunen sind auf absehbare Zeit mit komplexen Herausforderungen konfrontiert, für die es keine einfachen Lösungen gibt: Aufnahme und Integration von Zuwanderern und Flüchtlingen, Gestaltung des demografischen Wandels, Gewährleistung einer guten Daseinsvorsorge und Verbesserung der Infrastruktur bei (dauerhaft) knappen Kassen u.a.m. Somit stellt sich die Frage: Wie steuern und finden wir Lösungen für die zunehmend komplexen Planungsprozesse? Diese ständigen Veränderungen und der Wandel in der Stadtentwicklung erfordern es, neue Wege zu gehen. Mit Querdenken, angewandter Kreativität und flexiblen Arbeitsmethoden können die anstehenden Aufgaben besser bewältigt werden. Die Innovationsfähigkeit ist hierbei ein wichtiger Baustein. Der Schwerpunkt des Seminars liegt bei der Vermittlung von Techniken/Methoden/Instrumenten zur Lösung komplexer Aufgaben/Herausforderungen innerhalb von Stadtentwicklungsprozessen (Förderung von Kreativität/Vermittlung von Kreativitätstechniken). Im Seminar lernen Sie kreative Arbeitstechniken kennen sowie die notwendigen Voraussetzungen dafür und erproben diese an praxisnahen Beispielen. Sie erfahren, wie die eigenen kreativen Potenziale geweckt werden und sich Ihre Innovationsfähigkeit weiterentwickelt. Sie lernen, wie Herausforderungen und Probleme innerhalb von Stadtentwicklungsprozessen spielerisch und kreativ gelöst bzw. angegangen werden können.

## Ihre Referentin:

**Dipl.-Ing. Stephanie Sophia Utz**, Architektin, Stadtplanerin, Juristin; Moderatorin, Wirtschaftsmediatorin (BMW), Systemischer Coach (DVBC), von 2005 bis 2013 Bürgermeisterin und Baudezernentin bei der Stadt Ravensburg, seit 2013 selbstständig tätig als Planerin/Beraterin für Planungsprozesse, strategische Stadtentwicklung, Moderation, Mediation und systemischer Coach; Inhaberin der SINNWERKSTADT Regensburg.

## Tagungsorte:

**Montag, 16. März 2020**  
Hotel Steglitz International  
Albrechtstraße 2  
12165 Berlin  
Telefon: 030/790050-0

**Dienstag, 17. März 2020**  
Hotel Essener Hof  
Am Handelshof 5  
45127 Essen  
Telefon: 0201/2425-0

## Tagungsgebühren:

450,00 Euro für Mitglieder des vhw  
550,00 Euro für Nichtmitglieder

## Weitere Informationen:

Tel.: 030/390473-390 · [www.vhw.de](http://www.vhw.de)