

Auftraggeber:



Kreisausschuss des Kreises Bergstraße
– Abteilung Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz –
Gräffstraße 5
64646 Heppenheim

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 01
Fax: 069 – 904 342 02
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

B. Sc. Lukas Hügler
B. A. Anna-Lena Baloniak
B. Sc. Natascha Mützel

Frankfurt am Main, 02. März 2020

Inhalt

1	Grundlagen	2
2	Potenziale B+R-Nutzung	3
3	Typen von Abstellanlagen	4
4	Methodik	5
5	Bestand.....	6
5.1	Kategorie 1: Überregionale Bahnhöfe.....	7
5.2	Kategorie 2: Regionale (S-)Bahnhöfe.....	11
5.3	Kategorie 3: Ländlicher Halt S-Bahn	16
5.4	Kategorie 4: Ländlicher Halt Regionalbahn	19
6	Zusammenfassung.....	24
7	Empfehlungen	26

1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike and Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist aufgrund insbesondere im Berufsverkehr eingeschränkter Kapazitäten nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen und speziell den Bike and Ride-Anlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken¹. Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Art der Nutzung und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Bei Nutzungsart und Nutzeransprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Diebstahlschutz und Zentralität sind ebenfalls wichtige Eigenschaften wohingegen die Standsicherheit nur über eine geringere Bedeutung zukommt.

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzeransprüche an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurzfristig (< 2 h)	Mittelfristig (2-9 h)	Langfristig (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	o
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	o
Schule / Ausbildungsstätte	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Stationen mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr (Abstellen der Fahrräder über Nacht) benötigen zusätzlich Abstellanlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz, etwa Fahrradboxen. Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

2 Potenzielle B+R-Nutzung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017)² beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrers in Deutschland 3,8 Kilometer. Mit Blick auf die stetig zunehmende Verbreitung der Pedelecs wird mit einem konstanten Anstieg der mittleren Wegelänge gerechnet (die mittlere Wegelänge eines Radfahrers in Deutschland lag 2008 bei 3,2 Kilometer). Trotzdem sind und bleiben auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrers. Dies wird bei der Betrachtung der mittleren Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort deutlich – diese beträgt laut MiD 2017 16,0 Kilometer. Ein Großteil der Wege zur Arbeit ist folglich nicht ausschließlich mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖPNV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

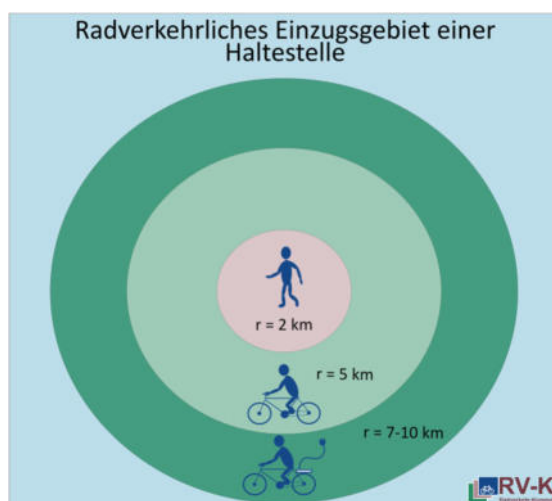


Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle

Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte, zu betrachten.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa drei Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1). Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit, höherwertige Fahrräder, beispielsweise Pedelecs, sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrer auch höhere Anfahrten in Kauf.

² Mobilität in Deutschland 2008, DLR / infas, Bonn und Berlin, 2010

3 Typen von Abstellanlagen

Nr. und Abk.	Typ	Bewertung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahlsicherheit	Einstellkomfort/ Stand- sicherheit	Bequemlichkeit	Parkdichte	
1. Beta	Beta-parker	+	+	+	+	+	
2. AB	Anlehnbügel	+	+	+	+	+	
3. PH	Fahrradparkhaus übereinander	+	+	+	0	+	
3. Box	Fahrradbox	+	+	+	+	-	
4. SA-R	Sonderausführungen mit Rahmenanschluss	0	0	+	+	-	
5. SP	Senkrechtparker	-	0	0	-	-	
6. FK	Felgenklemmer	-	-	-	-	-	
7. Alt	Ältere Modelle	-	-	-	-	-	

4 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine Bike and Ride-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption des Kreises Bergstraße sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Als Grundlage für weitere Untersuchungen erfolgt stattdessen eine erste grobe Bedarfsermittlung. Die Stationen wurden dafür werktags zwischen 8:30 und 12:30 Uhr besucht und mit Blick auf Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellanlagen untersucht.

Alle Bahnhöfe und Haltepunkte des schienenengebundenen öffentlichen Personenverkehrs werden in die vier Kategorien (1) „Überregionaler Bahnhof“, (2) „Regionaler (S-)Bahnhof“, (3) „Ländlicher Halt S-Bahn“ und (4) „Ländlicher Halt Regionalbahn“ eingeteilt. Die Struktur des für den Fahrradverkehr relevanten Einzugsgebiets wurde anhand von Wohn- und Gewerbegebieten sowie Arbeitsplätzen in die Klassen städtischer, verdichteter und ländlicher Bereich unterteilt (in den Tabellen im weiteren Verlauf als S, V und L gekennzeichnet unter der Kategorie Gebiete vorzufinden). Des Weiteren wird das Gemeindegrenzen überschreitende Pendleraufkommen³ (Ein- und Auspendler gesamt) angegeben. Die Haltestellen-Kategorie, das Einzugsgebiet einschließlich Pendleraufkommen ermöglichen zusammen mit der Anzahl der Zugverbindungen pro Tag eine grobe Potenzialabschätzung.

Pro Station wird die Gesamtanzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung angegeben. Weiter wird die Anzahl sogenannter Wildparker erfasst. Hierbei handelt es sich um Fahrräder, die abseits von Fahrradabstellanlagen abgestellt worden sind. Ist diese überdurchschnittlich hoch, kann dies zum einen bedeuten, dass die vorhandene(n) Abstellanlage(n) ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzer nicht angenommen werden.

Abschließend wird jede Station bewertet. Auf Basis dieser Bewertung erfolgt in Kapitel 7 eine Empfehlung. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Es sind in jedem Falle weitergehende Untersuchungen notwendig.

³ Regionalstatistik.de: Daten von 2015 (Abruf Mai 2018)

5 Bestand

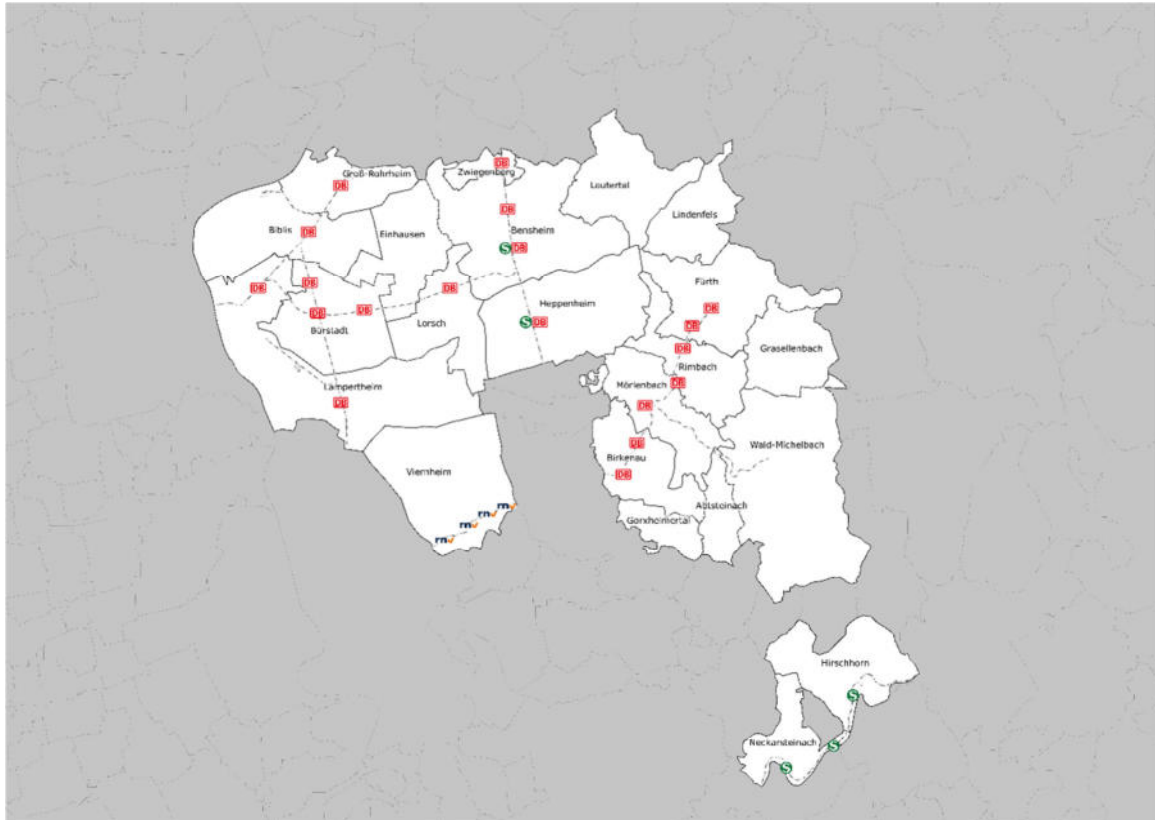


Abbildung 2: Übersicht Bus- und Bahnlinien im Kreis Bergstraße. Hervorgehoben sind die in diesem Bericht untersuchten DB- und S-Bahn Haltestellen.

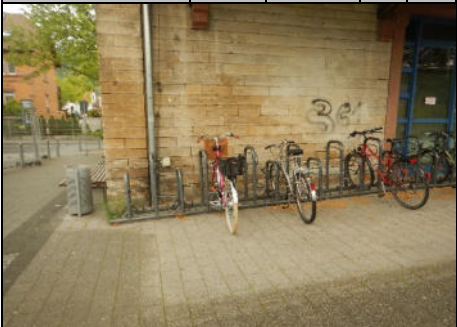
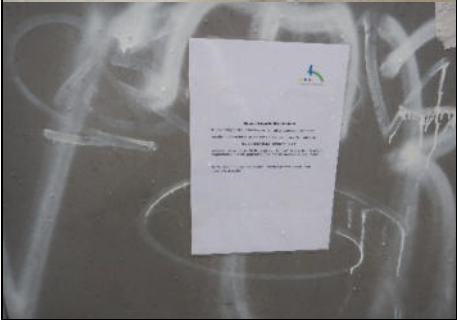
5.1 Kategorie 1: Überregionale Bahnhöfe

Überregionale Bahnhöfe bilden die wichtigen Verkehrsknotenpunkte des Schienenpersonenverkehrs im Kreis Bergstraße. Es besteht Anschluss an S-Bahnlinien sowie mehrere überregionale Zugverbindungen. An den Fernverkehr besteht im Kreis Bergstraße am Bahnhof in Bensheim Anschluss. Überregionale Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit hohem Pendleraufkommen und entsprechend erheblichem B+R-Nutzerpotenzial. Potenzielle Nutzer sind an solchen Bahnhöfen auch bereit, längere Anfahrtswege mit hochwertigen Fahrrädern zurückzulegen.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Bensheim Bf	132		S	24		230				78	7	gut
					1	24	Box	o	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden
					2	80	AB	o	✓	75	3	
					3	76	AB	-	✓	100	2	Menschen halten sich innerhalb der Abstellanlage auf

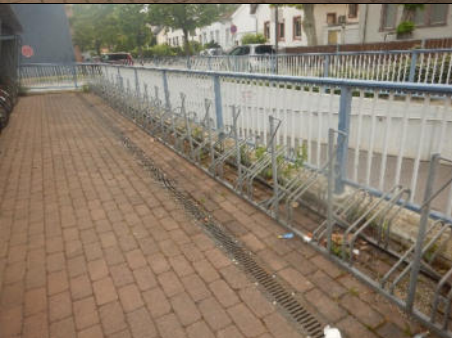
Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					4	18	AB	o	x	88	1	
					5	22	AB	o	x	77	0	In unmittelbarer Nähe ist eine Reparatursta- tion für Fahrräder (s. Foto)
					6	18	AB	o	x	61	1	
					7	14	AB	o	x	7	0	
Bensheim Bahnhof: Es besteht ein derzeit ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen, auch für höherwertige Fahrräder. Mit einer durchschnittlichen Auslastung von 80% sollte eine Erweiterung der Abstellanlagen untersucht werden. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass die Auslastung derzeit räumlich ungleich verteilt ist. So ist beispielsweise Anlage 3 bereits vollständig ausgelastet. Gleichzeitig werden die Anlagen (Anlage 2, 5, 6 und 7) auf der nördlichen Seite des Bahnhofs (nähe Busbahnhof) weniger stark genutzt. Beim weiteren Ausbau des Angebots sollten bestehende Anlagen überdacht werden.												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Bürstadt Bf	123		S	5		125				73	0	Gut
				1	21	Beta	+	✓	71	0	Neben der Anlage befindet sich eine VRN-nextbike-Station	
				2	20	Beta	o	x	45	0		
				3	20	Beta	o	x	60	0		
				4	8	Box	+	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden	

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					5	56	SA-R	o	✓	32	0	
Bürstadt Bahnhof: Die vorhandenen Abstellanlagen (1; 4; 5) sind in einem sehr guten Zustand und erfüllen alle Anforderungen an moderne Fahrradabstellanlagen, einschließlich Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Die Anlagen 2 und 3 sollten jedoch überdacht werden. Die maximale Auslastung ist noch nicht erreicht. Zusätzlich gibt es eine VRNnextbike-Station in unmittelbarer Nähe von Anlage 1.												
Heppenheim Bf	78		S	11		87				44	0	ausreichend
					1	77	Beta	o	✓	50	0	Fremdnutzung durch einen Roller und einen Cityroller
					2	4	FK	-	✓	0	0	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit; Gegenüber von dem Bahnhof befindet sich eine VRNnextbike-Station.
					3	10	Box	+	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden
Heppenheim Bahnhof: Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist derzeit nicht ausgelastet. Art und Zustand der Anlagen genügen nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Die veraltete Felgenklemmer-Anlage wird nicht genutzt, die Fahrräder werden an das Gerüst des Bahnhofs angeschlossen. Eine Erneuerung der Anlage ist generell wünschenswert.												

5.2 Kategorie 2: Regionale (S-)Bahnhöfe

Regionale (S-)Bahnhöfe haben Anschluss an mindestens eine S-Bahnlinie und/oder an mindestens eine frequentierte regionale Zugverbindung (RB/RE). Anschluss an den Fernverkehr besteht nicht. Diese Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit überdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Die gute Anbindung schafft sowohl Angebote für Auspendler als auch für Einpendler beispielsweise nahe gelegener Gewerbegebiete oder Schulzentren. Entsprechend besteht auch ein überdurchschnittliches B+R-Nutzerpotenzial.

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Biblis Bf	99		V	0		151		o		53	1	ausreichend
					1	72	FK	-	✓	47	1	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
					2	49	FK	-	x	0	0	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
					3	30	Beta	+	✓	33	0	
Biblis Bahnhof: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können aber an den Anlagen 1 und 2 nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht außerdem keine Abstellmöglichkeit für höherwertiger Fahrräder.												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Hofheim Bf	80		L	0		10				30	0	ausreichend
				1	10	SA-R	+	x	30			
Hofheim Bahnhof: Es sind keine überdachten Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können zwar standfest am Rahmen angeschlossen werden, sind jedoch nicht gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Lampertheim Bf	100		S	59		293				19	3	befriedigend
				1	156	FK	o	✓	1,9	0		Geringfügige Nutzung; zu weit vom Bahnhof entfernt (Wildparker); Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
				2	16	FK	-	x	62	0		Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit; In der Nähe gibt es eine VRNnextbike-Station
				3	12	FK	-	x	83	2		Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					4	28	FK	--	x	22	1	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
					5	10	AB	o	x	100	0	
					6	10	AB	o	x	60	0	
					7	41	Box	+	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					8	20	Alt	-	x	20	0	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
<i>Lampertheim Bahnhof:</i> Insgesamt sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Allerdings handelt es sich hierbei überwiegend um den veralteten Typ Felgenklemmer. Die Anzahl der Wildparker in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof legt zudem nahe, dass diese Abstellanlagen aufgrund ihrer Entfernung zum Bahnhof nicht genutzt werden. Auch an weiteren Anlagen (2; 3; 8) können Fahrräder nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. Die Anlagen sind nicht voll ausgenutzt. Es sollte dennoch über eine neue Anlage in unmittelbarer Nähe der Bahngleise nachgedacht werden. Es besteht jedoch eine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder und am Bahnhof gibt es eine VRNnext-bike-Station.												
Zwingenberg	61		V	6		54				13	0	gut
					1	30	AB	+	x	23	0	
					2	12	Box	+	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					3	12	SA-R	-	✓	0	0	Am Bahnhof befindet sich derzeit eine Baustelle. Anlage ist im Moment nicht nutzbar.
Zwingenberg Bahnhof: Die Abstellanlage direkt am Bahnhof befindet sich derzeit in einer Baustelle und ist auf Grund dessen nicht nutzbar. Jedoch gibt es Fahrradboxen, die eine Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder bieten. Im südlichen Bereich des Bahnhofs befinden sich Anlehnbügel. Insgesamt bietet die Station in Zwingenberg jedoch nicht genügend überdachte Abstellmöglichkeiten.												
Fürth	63		V	6		20				13	1	gut
					1	20	Beta	+	x	5	1	
Fürth: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht keine Abstellmöglichkeit für höherwertiger Fahrräder.												

5.3 Kategorie 3: Ländlicher Halt S-Bahn

An folgenden Stationen hält vorwiegend eine S-Bahnlinie. Vereinzelte Umsteigebeziehungen zu anderen regionalen Zuglinien haben keine erhebliche Bedeutung für den Pendlerverkehr. Anschluss an den Fernverkehr besteht nicht. Diese S-Bahnstationen verfügen über ein Einzugsgebiet mit unterdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial unterdurchschnittlich.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Viernheim	170		S	3		184				52		gut
					1	184	Beta	+	✓	52	2	
Viernheim: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Viernheim Tivoli	178		S	24	-	-	-	-	-	-	-	mangelhaft
					-	-	-	-	-	-	-	Es gibt keine Abstellmöglichkeit.
Viernheim Tivoli: Es besteht keine Abstellmöglichkeit.												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Viernheim Kapellenweg	175		S	1		0	-	--	-	-	0	mangelhaft
					-	-	-	--	-	-	-	Es gibt keine Abstell- möglichkeit.
<i>Viernheim Kapellenweg:</i> Es besteht keine Abstellmöglichkeit.												
Viernheim Ost	170		S	5		-		--	-	-	0	mangelhaft
					-	-	-	--	-	-	-	Es gibt keine Abstell- möglichkeit.
<i>Viernheim Ost:</i> Es befindet sich keine Abstellmöglichkeit am Gleis. Wildparker weisen auf den bestehen- den Bedarf hin.												
Viernheim Walter- Gropius- Allee	162		V	16		-		--		-	0	mangelhaft
					-	-	-	--	-	-	-	Es gibt keine Abstell- möglichkeit.
<i>Viernheim Walter-Gropius-Allee:</i> Es befindet sich keine Abstellmöglichkeit am Gleis. Wildparker weisen auf den bestehenden Bedarf hin.												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Hirschhorn	159		L	3		46		-		46	3	mangelhaft
					1	46	FK	-	✓	46	3	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
<i>Hirschhorn:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Allerdings genügen Art und Zustand der Anlage nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Fahrräder können nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht auch eine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Neckarstein- ach	159		L	5		20		+		35	1	befriedigend
					1	20	Beta	+	✓	35	1	Es bestehen keine Abstellanlagen auf der Westseite des Bahnhofes. Hier hohe Zahl an Wildparkern.
<i>Neckarsteinach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es fehlen jedoch Abstellanlagen auf Westseite des Bahnhofs. Es besteht zudem keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Neckarhausen (Neckarstein- ach)	152		L	0		0		--		-	0	mangelhaft
					-	0	-	--	-	-	0	Es gibt keine Abstellmöglichkeit.
<i>Neckarhausen:</i> Es befindet sich keine Abstellmöglichkeit am Gleis. Eine kleine Anlage (Betaparker) sollte eingerichtet werden.												

5.4 Kategorie 4: Ländlicher Halt Regionalbahn

An folgenden Stationen hält vorwiegend eine Regionalbahnlinie. Außerdem bestehen vereinzelte weitere regionale Zugverbindungen (RE). Anschluss an überregionalen Verkehr und Fernverkehr besteht nicht. Diese Regionalbahnstationen verfügen über ein Einzugsgebiet mit unterdurchschnittlich Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial unterdurchschnittlich hoch.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Birkenau	64		V	0		33		+		32		sehr gut
												
					1	21	Beta	+	✓	32	0	
												
					2	12	Box	+	✓	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
<i>Birkenau:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht die Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Reisen (Birkenau)	63		L	1		23		o		28		sehr gut
												
					1	14	Beta	+/o	✓	28	0	

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					3	9	Box	+	✓	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
<i>Reisen:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht die Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Mörtenbach	63		V	0		20		o		15		gut
					1	20	Beta	+	✓	15	0	
<i>Mörtenbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Zotzenbach (Mörtenbach)	63		L	0		14		o		0		gut
					1	14	Beta	+	✓	0	0	
<i>Zotzenbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Rimbach	63		V	0		14		o		28		gut
												
<i>Rimbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Lörzenbach-Fahrenbach (Fürth)	63		L	0		14		o		0		gut
												
<i>Mörlenbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Riedrode (Bürstadt)	46		L	0		-		--		-		mangelhaft
												
<i>Mörlenbach:</i> Es sind keine überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Bensheim-Auerbach	45		V	0		56		+		55		gut
												
					2	26	AB	+	✓	14	0	
												
					2	50	AB	+	✓	17	0	
<i>Bensheim-Auerbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Es gibt in unmittelbarer Nähe eine VRNnextbike-Station.												
Bobstadt Bf	22		V	5		0	-	--	-	-	0	mangelhaft
												
					-	-	-	--	-	-	-	Es gibt keine Abstellmöglichkeit.
<i>Bobstadt Bahnhof:</i> Es befindet sich keine Abstellmöglichkeit am Bahnhof. Wildparker weisen auf bestehenden Bedarf hin.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Groß-Rohrheim	38		V	1		15		-		33		mangelhaft
					5	15	SP	-	✓	33	0	
Groß-Rohrheim: Es befinden sich ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten am Bahnhof. Fahrräder können jedoch nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht kein Angebot zum sicheren Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Lorsch Bf	44		V	6		60		++		26	0	sehr gut
					1	48	Beta	++	✓	33	0	
					3	12	Box	++	✓	-		
Lorsch Bahnhof: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht die Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												

6 Zusammenfassung

Die folgende Übersicht fasst die oben detaillierter untersuchten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie deren Bewertung zusammen.

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung in %	Wildparker	Bewertung	Details
Birkenau	Ländlicher Halt Regionalbahn	21	32	0	Sehr gut	S. 19
Reisen (Birkenau)	Ländlicher Halt Regionalbahn	23	28	1	Sehr gut	S. 19
Lorsch Bf	Ländlicher Halt Regionalbahn	60	26	0	Sehr gut	S. 23
Bensheim Bf	Überregional	230	78	24	Gut	S. 7
Bürstadt Bf	Überregional	125	73	5	Gut	S. 9
Zwingenberg	Regional (S-) Bahnhof	54	13	6	Gut	S. 14
Fürth	Regional (S-) Bahnhof	63	5	6	Gut	S. 15
Viernheim	Ländlicher Halt S-Bahn	184	52	3	Gut	S. 16
Mörlenbach	Ländlicher Halt Regionalbahn	20	15	0	Gut	S. 20
Zotzenbach (Mörlenbach)	Ländlicher Halt Regionalbahn	14	0	0	Gut	S. 20
Lötzenbach-Fahrenbach (Fürth)	Ländlicher Halt Regionalbahn	14	0	0	Gut	S. 21
Bensheim-Auerbach	Ländlicher Halt Regionalbahn	56	55	0	Gut	S. 22
Rimbach	Ländlicher Halt Regionalbahn	14	28	0	Gut	S. 21
Lampertheim Bf	Regional (S-) Bahnhof	293	19	59	Befriedigend	S. 12
Neckarsteinach	Ländlicher Halt S-Bahn	20	35	5	Befriedigend	S. 18
Heppenheim Bf	Überregional	87	44	11	Ausreichend	S.10
Biblis Bf	Regional (S-) Bahnhof	151	53	0	Ausreichend	S.11
Hofheim Bf	Regional (S-) Bahnhof	10	30	0	Ausreichend	S. 12
Viernheim Tivoli	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	24	Mangelhaft	S. 16
Viernheim Kapellenweg	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	1	Mangelhaft	S. 17
Viernheim Ost	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	5	Mangelhaft	S. 17
Viernheim Walter-Gropius-Allee	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	16	Mangelhaft	S. 17
Neckarhausen	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	0	Mangelhaft	S. 18
Hirschhorn	Ländlicher Halt S-Bahn	46	46	3	Mangelhaft	S. 18

Station	Kategorie	Stell- plätze	Auslastung in %	Wildpar- ker	Bewertung	Details
Riedrode (Bürstadt)	Ländlicher Halt Regionalbahn	0	0	0	Mangelhaft	S. 21
Bobstadt	Ländlicher Halt Regionalbahn	0	0	5	Mangelhaft	S. 22
Groß-Rohrheim	Ländlicher Halt Regionalbahn	15	33	1	Mangelhaft	S. 23

7 Empfehlungen

Die betrachteten 27 Haltepunkte und Bahnhöfe weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen sehr unterschiedlichen Standard auf. Neun Stationen schnitten bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Es besteht folglich gar kein oder ein nicht ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten. Diese genügen dann in der Regel nicht den aktuellen technischen Anforderungen und befinden sich in einem schlechten Zustand. An diesen Stationen besteht dringender Handlungsbedarf.

Als Vorbilder können dabei die Stationen in Birkenau bzw. der Bahnhof in Lorsch gewertet werden. Das dort vorhandene Angebot erfüllt alle Anforderungen an sichere, komfortable und auch zielnahe Abstellanlagen.

Mittelfristig besteht auch an den mit „befriedigend“ bzw. „ausreichend“ bewerteten Stationen Verbesserungsbedarf, insbesondere dann, wenn die angestrebte Steigerung des Radverkehrs erreicht wird. Hier bestehende Mängel beziehen sich überwiegend auf fehlende Überdachung bzw. die ungünstige Lage bestehender Anlagen. Außerdem gibt es hier Teilbestände an Abstellanlagen, die modernen Standards nicht genügen.

Der Radverkehr wird auch als Chance gesehen, einen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen zu leisten. Deshalb ist ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen unumgänglich, denn nur im Verbund mit dem ÖPNV ist das Fahrrad in der Lage, längere Autofahrten zu ersetzen.

Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei auch die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger (Abbildung 3), Kindertransporter und Lastenräder.

Für einen weiteren Zuwachs an B+R-Nutzern ist neben dem Ausbau der B+R-Anlagen auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und gegebenenfalls finanzielle Anreize für die potenziellen Nutzer erforderlich.



Abbildung 3: Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger