

Schließ dich an.
Fahrrad Berlin

Berliner Fahrgastverband IGEB
Christian Linow

Park Your Bahnhofsfahrrad

Sicheres Fahrradparken für die letzte Meile

„Ein Bahnhofsfahrrad soll einen von zu Hause zum Bahnhof bringen, es soll Wind und Wetter aushalten und – ganz wichtig: Es soll am Abend auch noch dastehen!“ Das zumindest erwartet Lutz Adam, Abteilungsleiter Tiefbau bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, von dem Verkehrsmittel, das er selbst tagtäglich auf der so genannten letzten Meile zwischen S-Bahn und Wohnung in Hermsdorf nutzt. Oder um es mit den Worten von Lichtenbergs Verkehrsstadträtin Filiz Keküllüoğlu zu sagen: „Attraktive Radverkehrsangebote bedeuten nicht nur sichere Radwege, sondern auch sichere Abstellmöglichkeiten.“

Was haben das Rathaus Schöneberg, die U-Bahn-Stationen Alt-Mariendorf sowie Wutzkyallee, der Bahnhof Schöneeweide und der S-Bahnhalt Friedrichsfelde Ost miteinander gemeinsam? Alle fünf sind Pilotstandorte für „ParkYourBike“, dem berlinweit einheitlichen Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystem für gesicherte Fahrradstellplätze. Die landeseigene Projekt- und Entwicklungsgesellschaft infraVelo betreibt die Abstellanlagen, die im Rahmen des Feldversuchs über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ vom Bundesministerium für Digitales und Infrastruktur gefördert werden. Je Standort werden eine Sammelschließanlage

mit 20 Doppelstockparkern und vier ebenerdige Einzelboxen aufgestellt – temporär!

Nichts sei dabei in Stein gemeißelt, wie infraVelo-Geschäftsführer Christoph Schmidt bei dem Rollout am 12. April 2024 am S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost betonte. „Die ersten vier Anlagen sind Pilotanlagen, mit denen wir lernen wollen. Wie ist es im Betrieb, worauf muss man achten, kann man vielleicht auch Betriebskosten minimieren, gibt es noch andere und bessere Standorte?“

Der Weg zu dieser neuen Fahrradstation ist allerdings alles andere als angenehm. Kommt man vom Norden, pedaliert man ungeschützt neben den Autos auf der Rhinstraße, wo in beiden Richtungen Tempo 60 gilt. Interventionen, die Höchstgeschwindigkeit wenigstens auf die innerorts üblichen 50 km/h zu reduzieren, hat es in der Vergangenheit zwar einige gegeben, geschehen ist bislang jedoch nichts. Auch im Süden sieht die Radverkehrsführung nicht unbedingt besser aus, wenn man an die nahe gelegene gigantische Kreuzung Rhinstraße/Alt-Friedrichsfelde/Am Tierpark denkt oder daran, dass es auf der Treskowallee zwischen Rheinsteinstraße und Waldowallee gar keinen Radweg gibt. Attraktive Radverkehrsangebote bedeuten eben auch sichere Radwege.

Damit Berlin nicht den Anschluss verpasst, braucht es moderne Radabstellanlagen.

Foto: Christian Linow

Nächster Halt: Fahrradstation

Gleichwohl ist das, was streng genommen schon im November 2022 am Rathaus Schöneberg mit jeweils zweimal acht doppelstöckigen Einzelboxen an den Start ging, ein wichtiger Beitrag für den Umweltverbund und ebenso für den ÖPNV.

Das Angebot sicherer Radabstellplätze ermuntert auch Menschen mit höherwertigen Rädern, die in Zeiten von Leasinganbietern wie JobRad längst keine Einkommensfrage mehr sind, mit ihrem Velo zum Bahnhof und von dort weiter mit Öffis zu fahren. Der eine oder andere mag das schon heute so praktizieren, wird aber sein mehrere Tausend Euro teures Bike nicht offen in einem Bügelmeer anschließen wollen, wo es über den Tag unbeobachtet den Gefahren von Vandalismus, Diebstahl oder Regen ausgesetzt ist. Stattdessen bleibt der Drahtesel entweder gleich zugunsten des Pkw zu Hause stehen oder wird in der U- bzw. S-Bahn mitgenommen, mitten zur Primetime, dann, wenn sich alle Fahrgäste auf dem Arbeits- bzw. Heimweg eh schon in den Zügen drängeln und selbst Stehplätze Mangelware sind.

Hochwertige Fahrradabstellanlagen eröffnen eine echte Chance, mehr Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern und die Qualität der Reisekette insgesamt spürbar aufzuwerten. Zugleich wird die wertvolle Ressource „Kapazität“ im ÖPNV geschont, wenn das Vehikel für die letzte Meile nicht mehr mitgeschleppt werden muss, sondern sicher und geschützt auf seine Besitzer wartet. Insofern ist der Ansatz sehr begrüßenswert, auf den Ausbau solcher Bike-and-Ride-Anlagen zu setzen, die anderswo längst Standard sind.

Ein Hoffnungsträger dürfte in dieser Hinsicht auch der neue BVG-Vorstandsvorsitzende Henrik Falk sein, der acht Jahre lang die Geschicke der Hamburger Hochbahn lenkte und eine entsprechende Expertise mitbringt. In Hamburg gehören derlei Fahrradstationen mittlerweile schon zum gewohnten Anblick und sind Teil einer konsequenten Ausbaustrategie. Rund um die Schnellbahnstationen entstehen stadtwweit neue Anlagen, die häufig mit Sharingdiensten an einem Ort gebündelt zu einem Mobilitäts-Hub avancieren.

Allein in diesem Jahr will die mit dem Bau und der Unterhaltung betraute P+R-Betriebsgesellschaft knapp 1200 Radstellplätze in der Hansestadt neu errichten – bis zum Jahr 2030 sollen insgesamt 40000 zur Verfügung stehen. Am bedeutenden U-Bahn-Knoten Kellinghusenstraße, wo täglich mehr als 80000 Menschen ein- und umsteigen, wurde im Jahre 2021 sogar das erste Fahrradparkhaus eröffnet, das Raum für 600 Velos bietet.

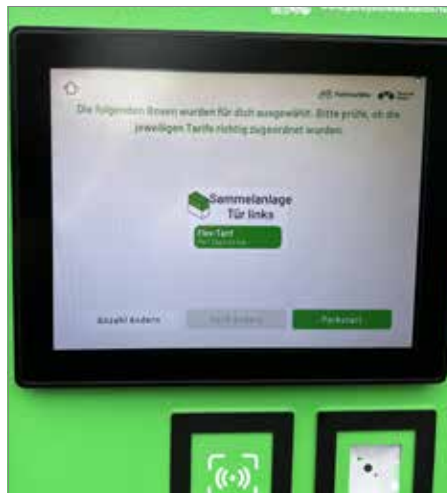
Auch wenn es bezüglich der Umsetzung immer wieder Kritik hagelte, ist an der Elbe mit dem Parkhaus ein Anfang gemacht, von dem wir in Berlin trotz mittlerweile jahrzehntelanger Planung noch immer weit entfernt sind. Bereits 2009 gab es die Absicht, am U-Bahnhof Schloßstraße den Ausgang unter der Tiburtiusbrücke zu schließen, um dort ein Fahrradparkhaus zu errichten. Aus der Idee ist bis jetzt bekanntlich genauso wenig geworden wie aus den geplanten Standorten an den Bahnhöfen Mexikoplatz, Krumme Lanke oder Zehlendorf, die laut dem damaligen Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler (SPD) hätten 2015 fertiggestellt werden sollen. Die Historie demonstriert eindrücklich, dass an der Spree auch Fahrradparkhäuser dekadenlange Planungsphasen brauchen.

Besser temporär statt nie mehr

Von daher ist es sinnvoll, an einem Konzept wie den temporären Anlagen zu feilen, die ohne langwierige Planungsexzesse schnell umgesetzt werden können. Zumindest in der Theorie – in der Praxis vergingen bei ParkYourBike von der Planung bis zur Aufstellung der Stationen ebenfalls über drei Jahre. Und trotzdem läuft längst nicht alles reibungslos. Eine native App, die eigentlich im April schon hätte ausgerollt werden sollen, lässt nach wie vor auf sich warten,



Im Regelbetrieb lässt sich ausgerechnet die rechte unmittelbar neben dem Terminal gelegene Tür nicht öffnen, so lange auf der anderen Seite noch Stellplätze frei sind. Dass eigens für die Eröffnung durch den infraVelo-Chef Christoph Schmidt und Stadträtin Filiz Keküllüoğlu dieses Feature simuliert wurde, unterstreicht den Reformbedarf am System!



Die Menüführung ist aktuell wenig intuitiv und mitunter sogar verwirrend. Die wichtige Information, welche Tür geöffnet werden muss, geht unter und müsste auch grafisch visualisiert werden.



Nach knapp einem Monat Betrieb werden die Anlagen kaum genutzt, was auch an fehlender Werbung liegen könnte.



Ohne ein entsprechendes Marketing kennt kaum jemand die geschützten Radstellplätze. Und auch die Gestaltung vor Ort ist nicht besonders vielsagend – Container stehen auch anderswo im Straßenraum.
Fotos: Christian Linow



An solchen Bügeln wird kaum jemand ein teures E-Bike abstellen wollen. Stattdessen gehören hier moderne Radabstellanlagen aufgestellt.



Am U-Bahnhof Hönow gibt es zwar überdachte Radabstellplätze, für hochwertige Velos taugt das Angebot jedoch nicht. Dabei wären geschützte Bike-and-Ride-Anlagen vor allem in den Außenbereichen eine elementare Ergänzung.



Der Bedarf für hochwertige Radabstellanlagen am U-Bahnhof Hönow ist da, wie ein Blick in die Wohnquartiere drumherum verrät.

Fotos: Christian Linow

während die Webapp weder in Sachen Design noch Menüführung durch eine intuitive Handhabung glänzt. Der Nutzer muss wissen, dass sich bei der Sammelschließanlage zuerst ausschließlich das linke der zwei gusseisernen Rolltore öffnen lässt, bis dort alle zehn Doppelstockparker belegt sind. Erst dann wird das andere massive Portal freigegeben, das sich auf Höhe des Terminals befindet. Um den Schwierigkeitsgrad zu erhöhen, darf der Fußmarsch vom Touchscreen einmal auf die andere Seite des meterhohen Veloschranks nicht allzu lange dauern, weil das System ansonsten den Bestellwunsch abbricht und alles von vorne beginnt.

Ohnehin muss es den Anwendern erst mal gelingen, sich Zutritt zu den Fahrradsafes zu verschaffen – mit der VBB-fahrCard klappt das jedenfalls nicht, anders als beworben. Sowieso fragt man sich, warum die infraVelo ein proprietäres Buchungssystem entwickelt hat, was sie obendrein als besonderen Clou anpreist, anstatt fahrgast- und kundenfreundlich auf eine am Markt etablierte gemeinsame Mobilitätsplattform zu setzen. Dass es im Gegensatz dazu auch anders geht, zeigt die Rheinbahn. In Düsseldorf reserviert man nämlich seinen Abstellplatz über redy, dem Äquivalent zu Jelbi von der BVG.

Wettmachen kann diese Unzulänglichkeiten auch der kostenfreie Probezeitraum nicht, der noch bis zum 8. Juli 2024 läuft. Im Anschluss daran werden die regulären Konditionen greifen, die durchaus als moderat betrachtet werden dürfen: Im FlexPro-Tarif sind die ersten 24 Stunden gratis, danach werden für jede weiteren angefangenen 24 Stunden jeweils 0,70 Euro fällig. Eine Monatskarte soll mit 7 Euro zu Buche schlagen, eine Jahreskarte mit 70 Euro.

Wer sich indes über die Webapp bei ParkYourBike registriert, erhält wenigstens Zugang zu den Stellplätzen, bleibt aber spätestens bei dem eigentlichen Parkvorgang hängen. Zumindest dann, wenn er auf einem 28-Zöller thront und nicht über versierte Kenntnisse des Handlings der Anlage verfügt. Erklärende Hinweise sucht man nämlich vergebens, nachdem der Lenker beim Einschleusen des oberen Fahrradständers an dem Rahmen des Sammelcontainers angeschlagen ist. Vonseiten der infraVelo hieß es dazu während der Eröffnungszeremonie in Friedrichsfelde Ost, dass alle Anlagen des Herstellers Kienzler Stadtmobilien so aufgebaut seien. Um auch ein großes Rad problemlos auf der Doppelstockebene unterzubringen, muss der teleskopierbare Halter schließlich heruntergedrückt und zugleich eingeschoben werden, was ebenso wenig intuitiv wie die Software ist.

Luft nach oben

Last, but not least steht und fällt die Nutzung des Systems mit der Werbung dafür. Kaum jemand weiß von der Existenz dieser

geschützten Stellflächen und schon gleich gar nichts von dem unentgeltlichen Probezeitraum. Das muss sich schon deshalb schleunigst ändern, weil die Auslastung über die Verstetigung dieser temporären Bike-and-Ride-Plätze entscheidet. Am Bahnhof Schöneweide beispielsweise sind momentan selbst unter der Woche von den 20 Doppelstockparkern durchschnittlich 19 frei, obwohl direkt daneben Radbügel, Laternen und Bauzäune mit Zweirädern vollgestellt sind. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wären ein verständlicheres ParkYourBike-Logo – sowohl vor Ort auf den Parkboxen als auch auf einer eigens konzipierten Netzspinne, um die Anlagen zu bewerben – und die Integration in Jelbi.

Unabhängig von der Luft, die nach oben hin bleibt, muss der Ausbau von Fahrradstationen unbedingt vorangetrieben werden. Große Potenziale sieht die IGEB vor allem dort, wo das Netz im ÖPNV weitmaschiger wird und es für Menschen attraktiv ist, mit dem Fahrrad zur nächsten Schnell- oder Straßenbahnstation, punktuell auch zum Bus zu gelangen. Standorte, bei denen die BVG als landeseigenes Verkehrsunternehmen unmittelbar unterstützend tätig werden könnte, wurden den Akteuren der zuständigen Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vor wenigen Wochen an die Hand gegeben. Jetzt muss endlich gehandelt werden.

Die Liste der vom Berliner Fahrgastverband IGEB vorgeschlagenen Standorte für weitere ParkYourBike-Anlagen:

- Alt-Kladow
- U Krumme Lanke
- U Ruhleben
- U Rudow
- U Wittenau
- U Biesdorf Süd
- U Hönow
- Appenzeller Straße
- Chemnitzer Straße/Jägerstraße
- Hultschiner Damm/Seestraße

Temporäre Standorte in Betrieb:

- Rathaus Schöneberg
- U Alt-Mariendorf
- U Wutzkyallee
- S Schöneweide
- S Friedrichsfelde Ost

Rechts: Standorte der IGEB-Vorschläge für neue geschützte ParkYourBike-Fahrradstellplätze in Berlin, die mithilfe von Senatsverkehrsverwaltung und BVG rasch umgesetzt werden könnten.

Quelle Grafik: S. Gollin, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons



Am Wilhelmsruher Damm auf der Fahrbahnseite gen Osten wäre Platz für ParkYourBike, wo heute lieblos profane Bügel den Gehwegrand säumen. Foto: Christian Linow



Kapazitiv längst am Ende sind die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Bahnhof Wittenau. Hier muss dringend nachgesteuert werden. Foto: Christian Linow

