

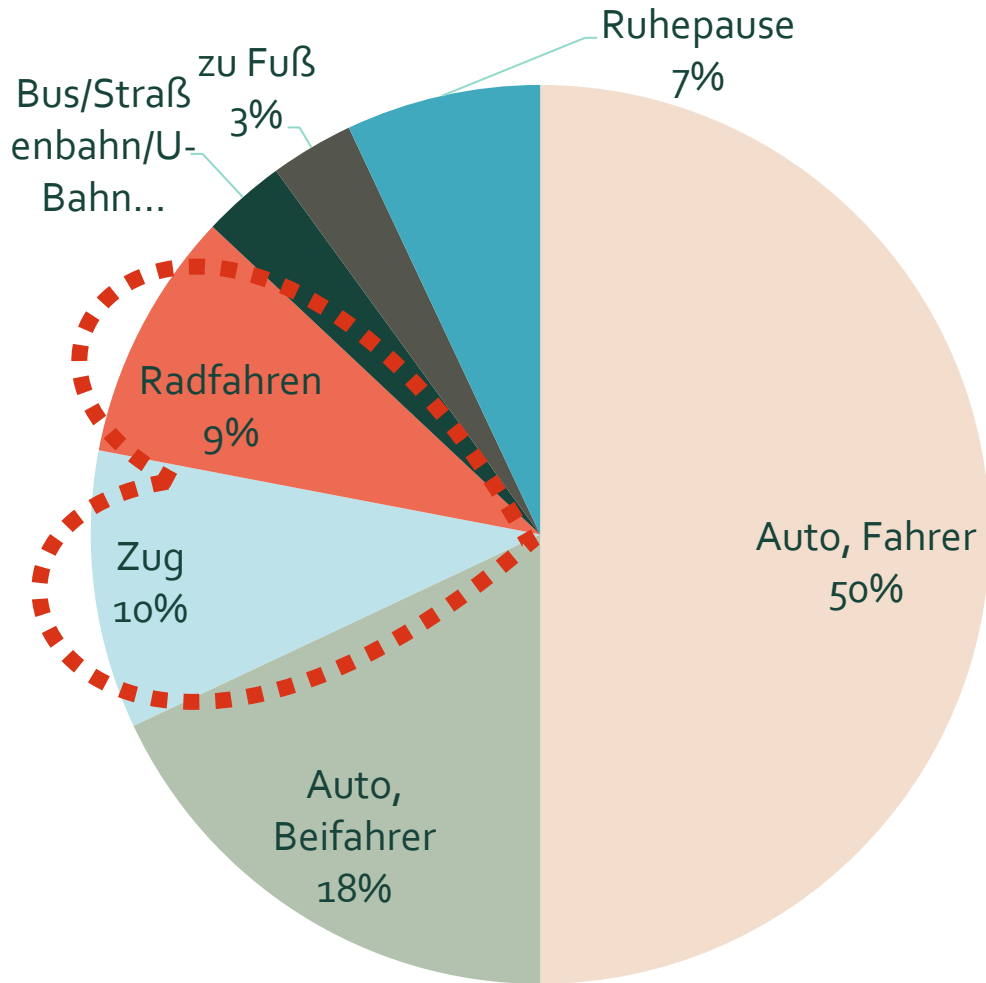
Wie lassen sich Velostationen in Verkehrsdrehscheiben integrieren?



Simone Jorink



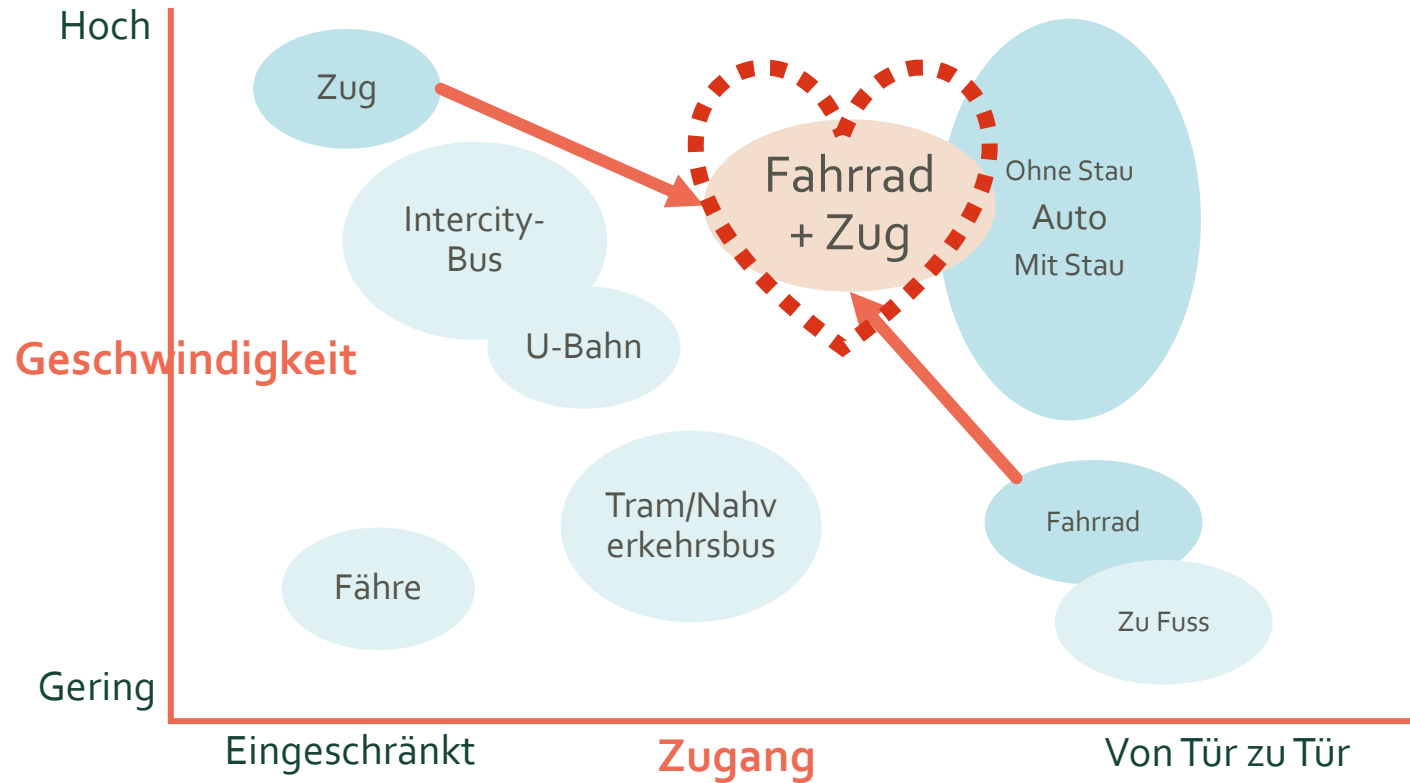
Die Bedeutung der Kombination von Velo und Zug



Quelle: CBS

- 204 Milliarden Kilometer
- Meistens mit dem Auto – 68 %
- Mit dem Zug 10 %
- **Mit dem Fahrrad: 9 %**
- **Die Kombination aus beidem ist entscheidend!**

Kombination aus Fahrrad und Zug

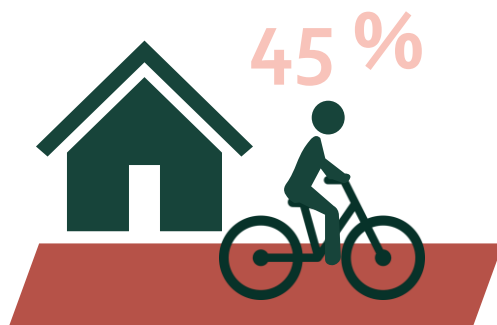


Quelle: KiM

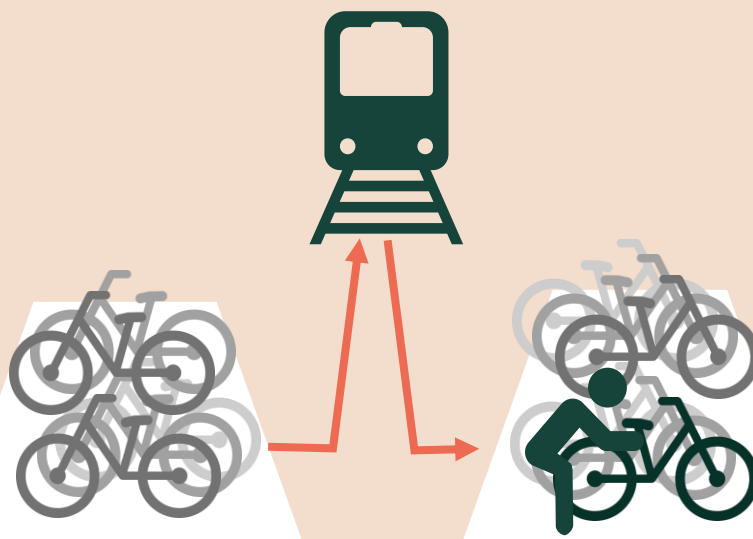
- ✧ Klappräder sind in den Zügen erlaubt



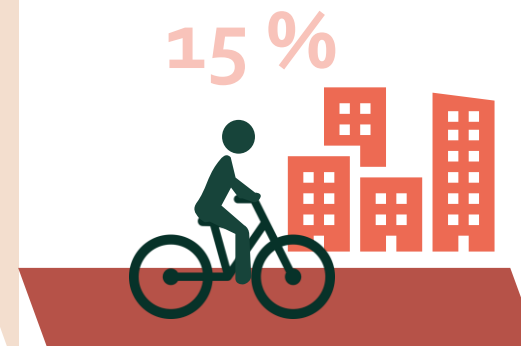
- ✧ Normale Velos sind nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten erlaubt
- ✧ 8,50 Euro
- ✧ Sehr begrenzter Platz



⌘ Erste Meile
mit eigenem
Fahrrad

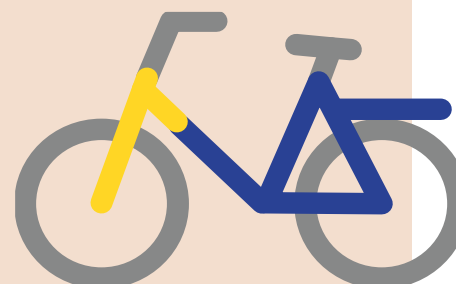


⌘ Zweites privates
Fahrrad, parkiert
an der Ankunfts-
station

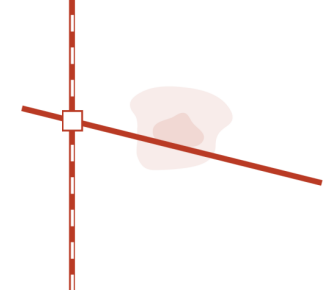
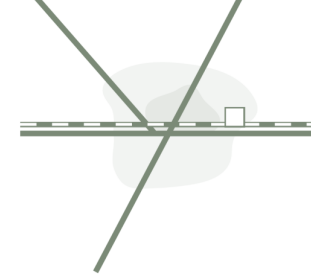
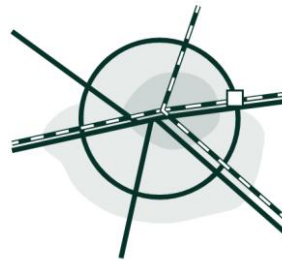
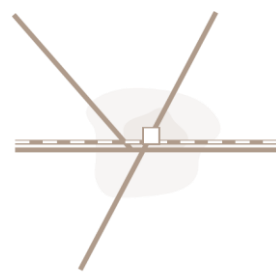
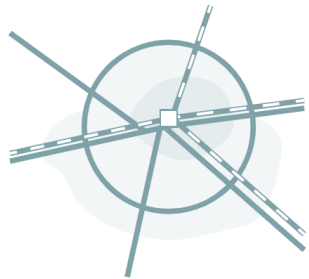


⌘ Letzte Meile
mit dem eigenen
Fahrrad

⌘ Die Nutzung von
Leihfahrrädern ist
für regelmässige
Nutzer beschränkt



Verkehrsdrehscheiben



Sehr grosser Bahnhof im Zentrum einer Grossstadt

Grosser Bahnhof im Zentrum einer mittelgrossen Stadt

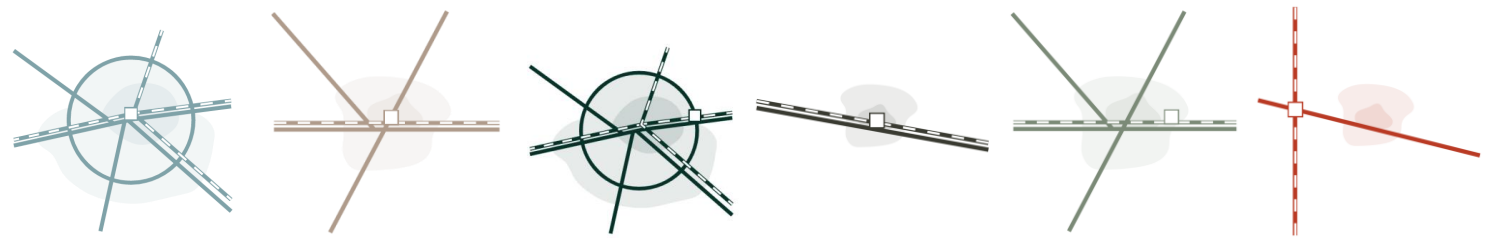
Vorortbahnhof mit grösserer Knotenpunkt-funktion

Bahnhof in der Nähe des Zentrums einer Kleinstadt/eines Dorfes

Vorortbahnhof ohne Knotenpunktfunktion

Bahnhof in einer ländlichen Gegend in der Nähe einer Kleinstadt/eines Dorfes

Letzte Meil­erste Meile



Sehr grosser
Bahnhof im
Zentrum
einer
Grossstadt

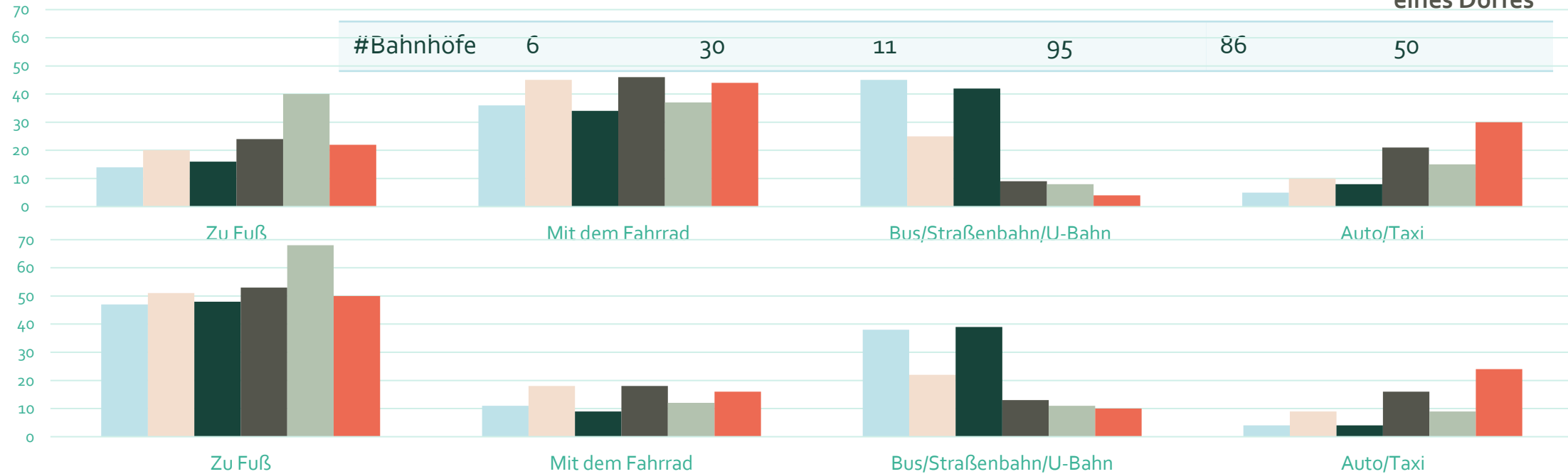
Grosser
Bahnhof im
Zentrum
einer mittel-
grossen
Stadt

Vorortbahn-
hof mit
Knoten-
punkt-
funktion

Bahnhof in
der Nähe
des
Zentrums
einer
Kleinstadt/
eines Dorfes

Vorortbahn-
hof ohne
Knoten-
punkt-
funktion

Bahnhof in
einer
ländlichen
Gegend in
der Nähe
einer
Kleinstadt/
eines Dorfes



Freier Zugang

1. Parkplätze im Erdgeschoss mit freiem Zugang mit Schliessfächern
2. Gebaute Parkplätze zur effizienteren Raumnutzung

Bewacht

3. Check-in zur Selbstbedienung
4. Bewacht mit Personal



20 %



15 %

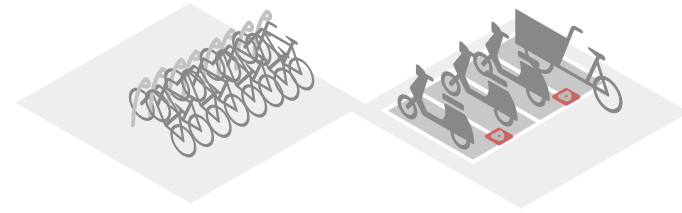


€



€€€

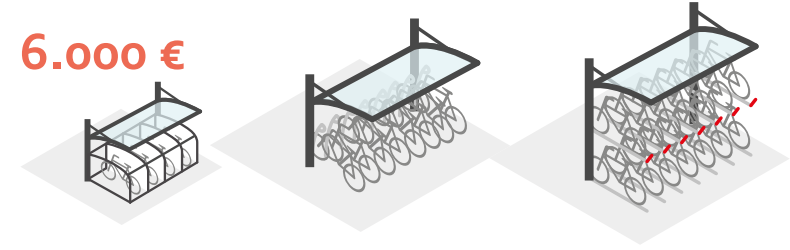
Freier Zugang 65 %



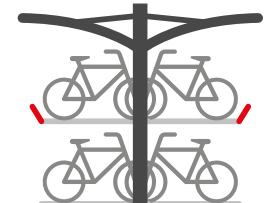
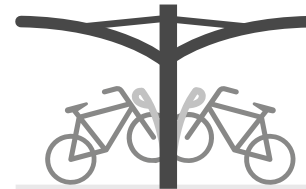
1.000 – 1.500 €



6.000 €



2.000 – 4.000 €



← 2 48 3



Freier 67 %
Zugang

4.500 – 6.000 €



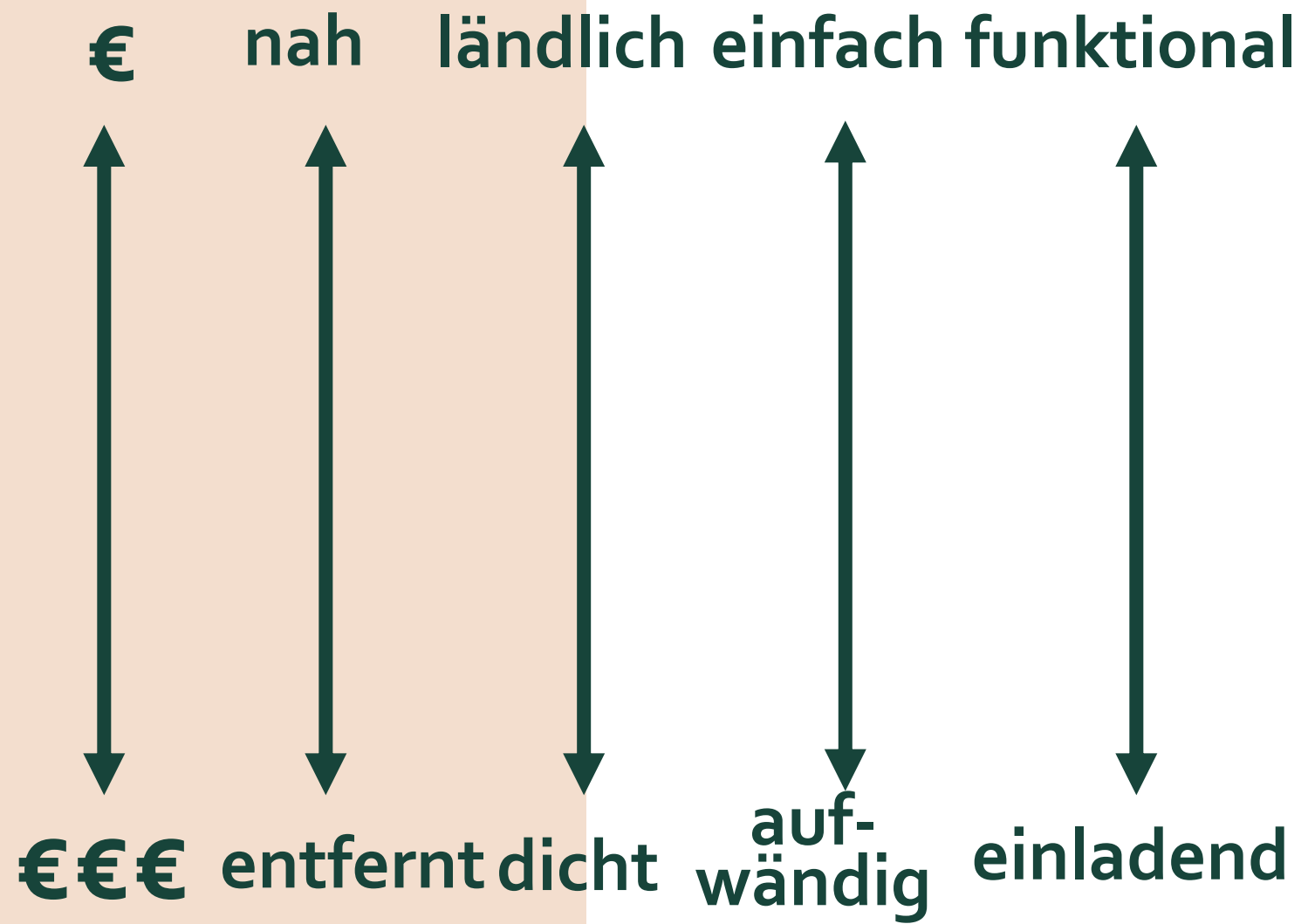
Gemischt 20 %



Bewacht 15 %

4.500 – 10.000 €

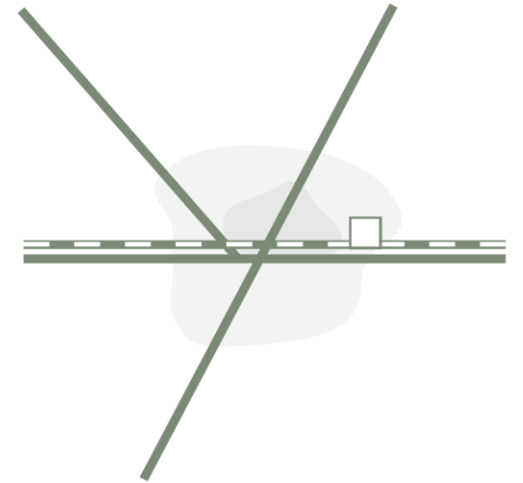




Beispiel Bahnhof

Overvecht Utrecht

- ✧ Vorortbahnhof
- ✧ 9.300 Fahrgäste



	Erste Meile	Letzte Meile
Zu Fuss	44 %	61 %
Fahrrad	46 %	18 %
Bus/Tram/U-Bahn	6 %	12 %
Auto/Taxi	4 %	9 %

Bewachter
Selbstbedienungsbereich
270 Plätze

100 Pl.

Freier
Zugang
500 Pl.

Freier Zugang 600 Plätze

Freier Zugang 400 Pl.



2000



2010



2019



200

3.500 Reisende



290

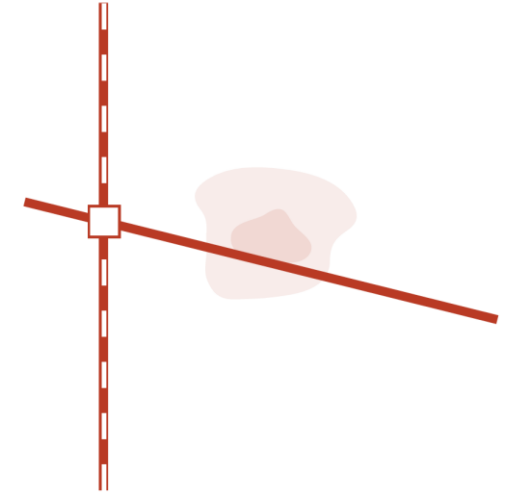
6.100 Reisende



600

9.300 Reisende

Beispiel Bahnhof Putten

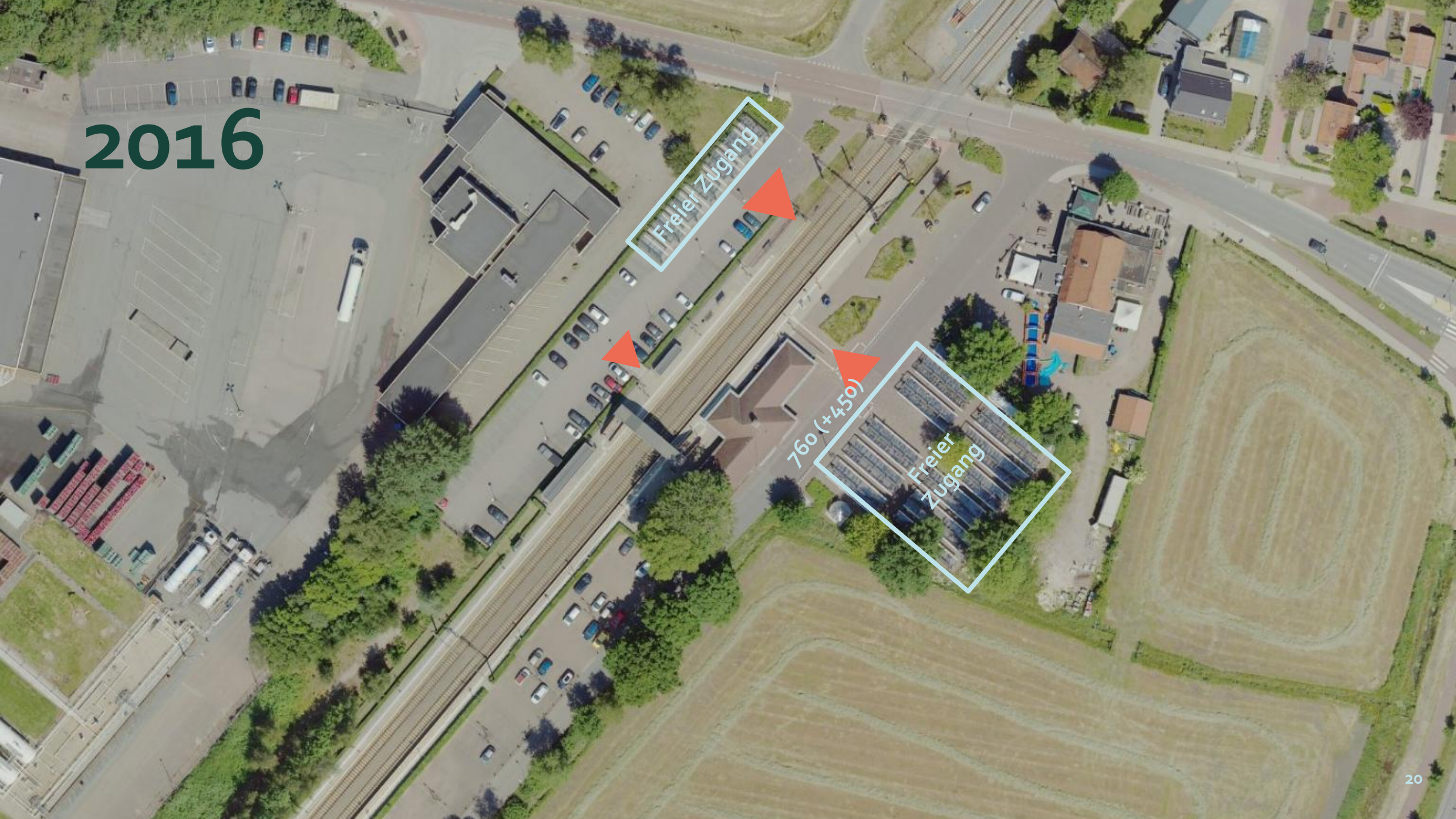


- **Bahnhof in ländlicher Umgebung** in der Nähe einer Kleinstadt/eines Dorfes
- **2.000 Fahrgäste**

	Erste Meile	Letzte Meile
Zu Fuss	6 %	17 %
Fahrrad	53 %	28 %
Bus/Tram/U-Bahn	5 %	11 %
Auto/Taxi	36 %	44 %



2016

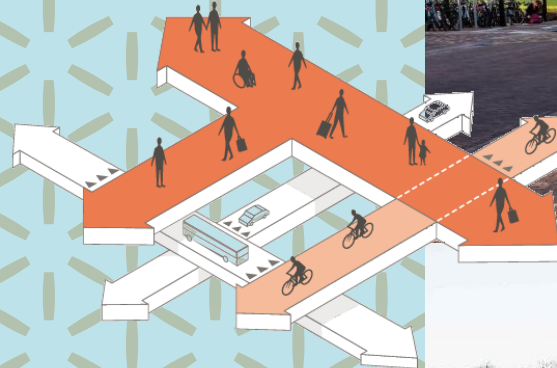


Freier Zugang

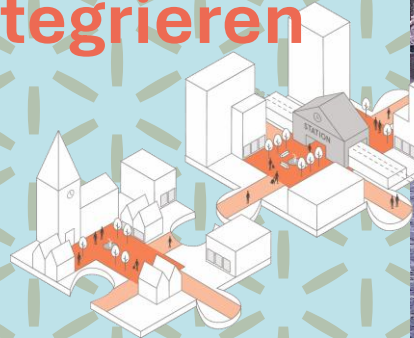
760 (+450)

Freier Zugang

Fussgängern
Vorrang
einräumen

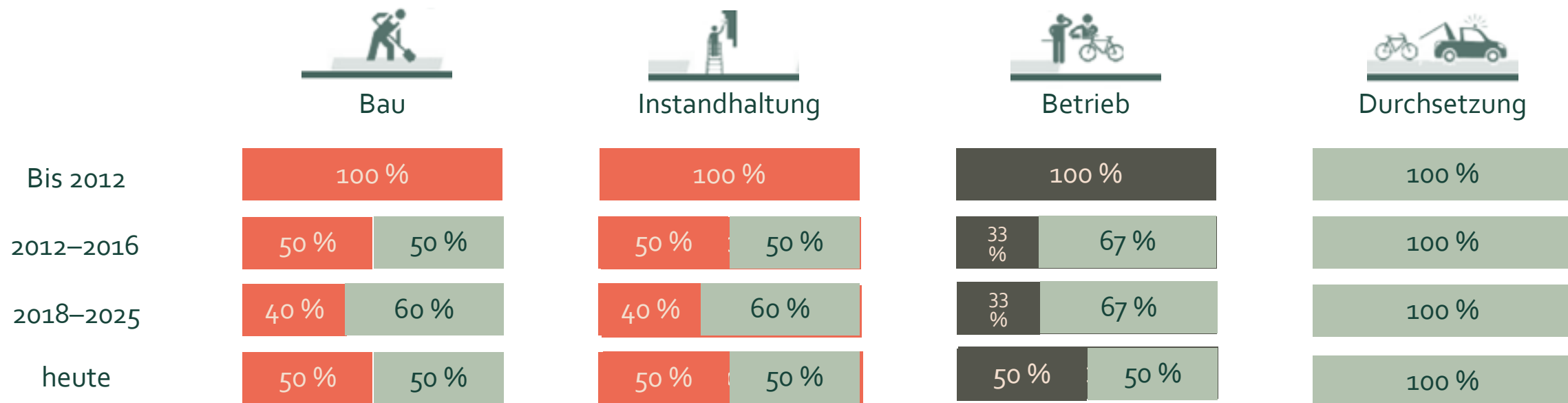


Nahtlos
integrieren



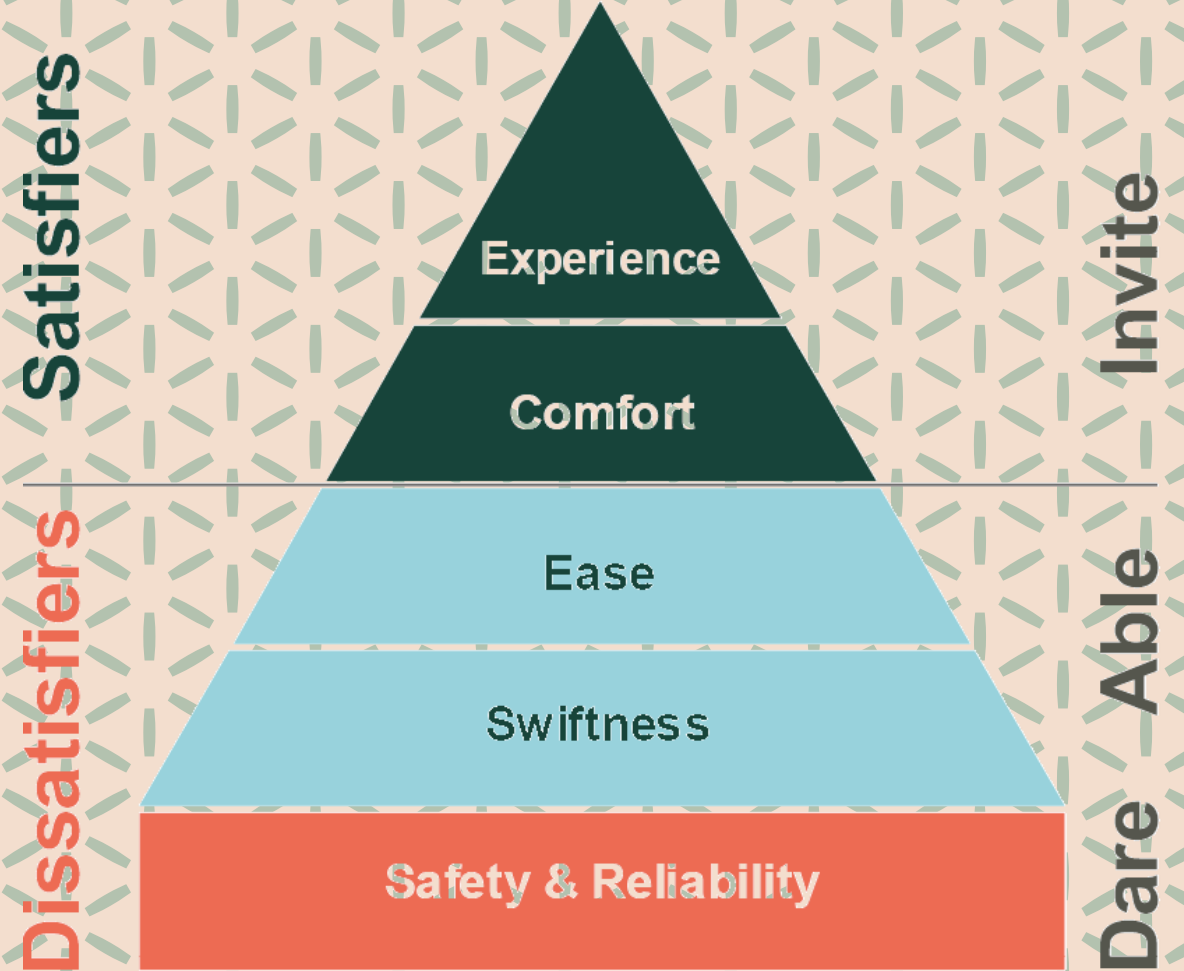
Finanzierung und beteiligte Akteure

- **Strukturelle Co-Finanzierung durch die nationale Regierung über ProRail (Eisenbahninfrastrukturbetreiber)**
- **Eisenbahnbetreiber (Niederländische Eisenbahnen) für den Betrieb**
- **Lokale Akteure (Gemeinden, regionale Verkehrsbehörde, Provinzen)**



Gestaltungsgrundsätze für Veloabstellplätze

"Benutzerfreundliche
Fahrradabstellanlagen
spielen eine zentrale
Rolle bei der
Förderung einer
nachhaltigen und
multimodalen
Mobilität."





Logisch
„und
einfach

movares smart
urban
engineering



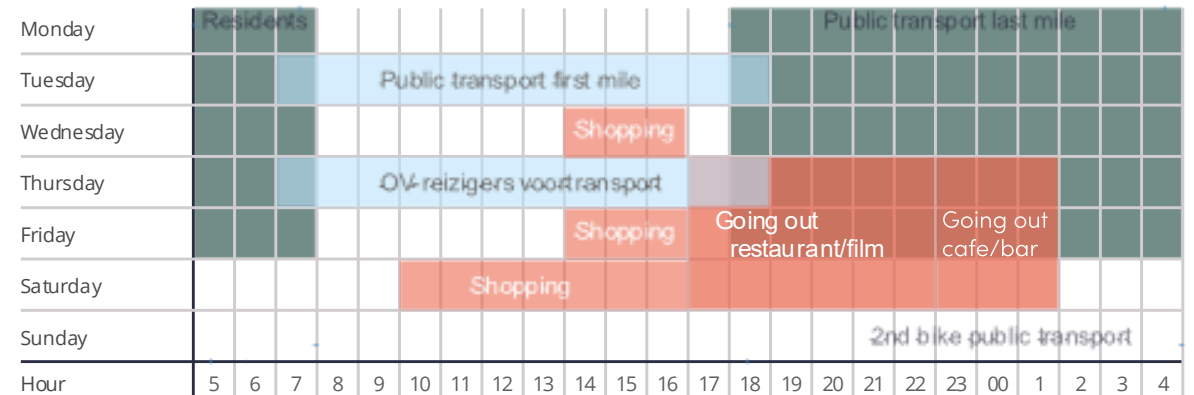
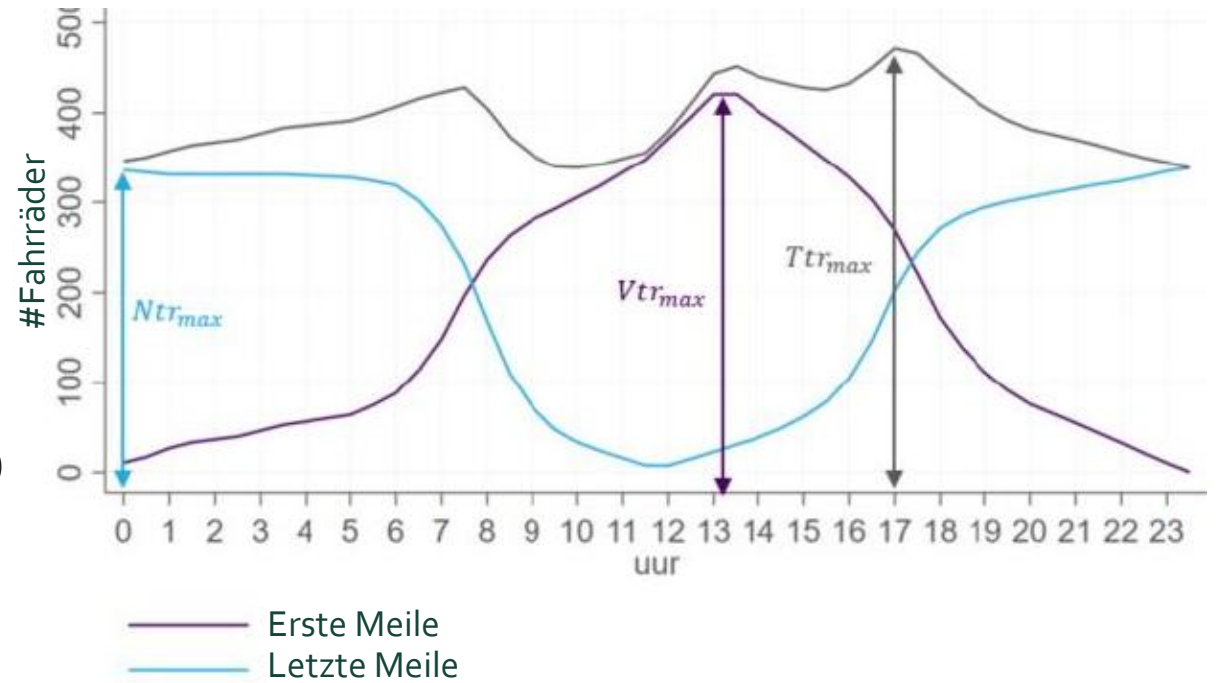
Kapazität

➤ Anzahl der Fahrradabstellplätze

- %erste Meile * %Produktion * (IN und OUT/2)
- %letzte Meile * %Anziehungskraft * (IN und OUT/2)
- %Zuwachs der Reisendenzahl

➤ Ist eine doppelte Nutzung der Abstellplätze möglich?

– Nutzung zu Spitzenzeiten







Bern



NL

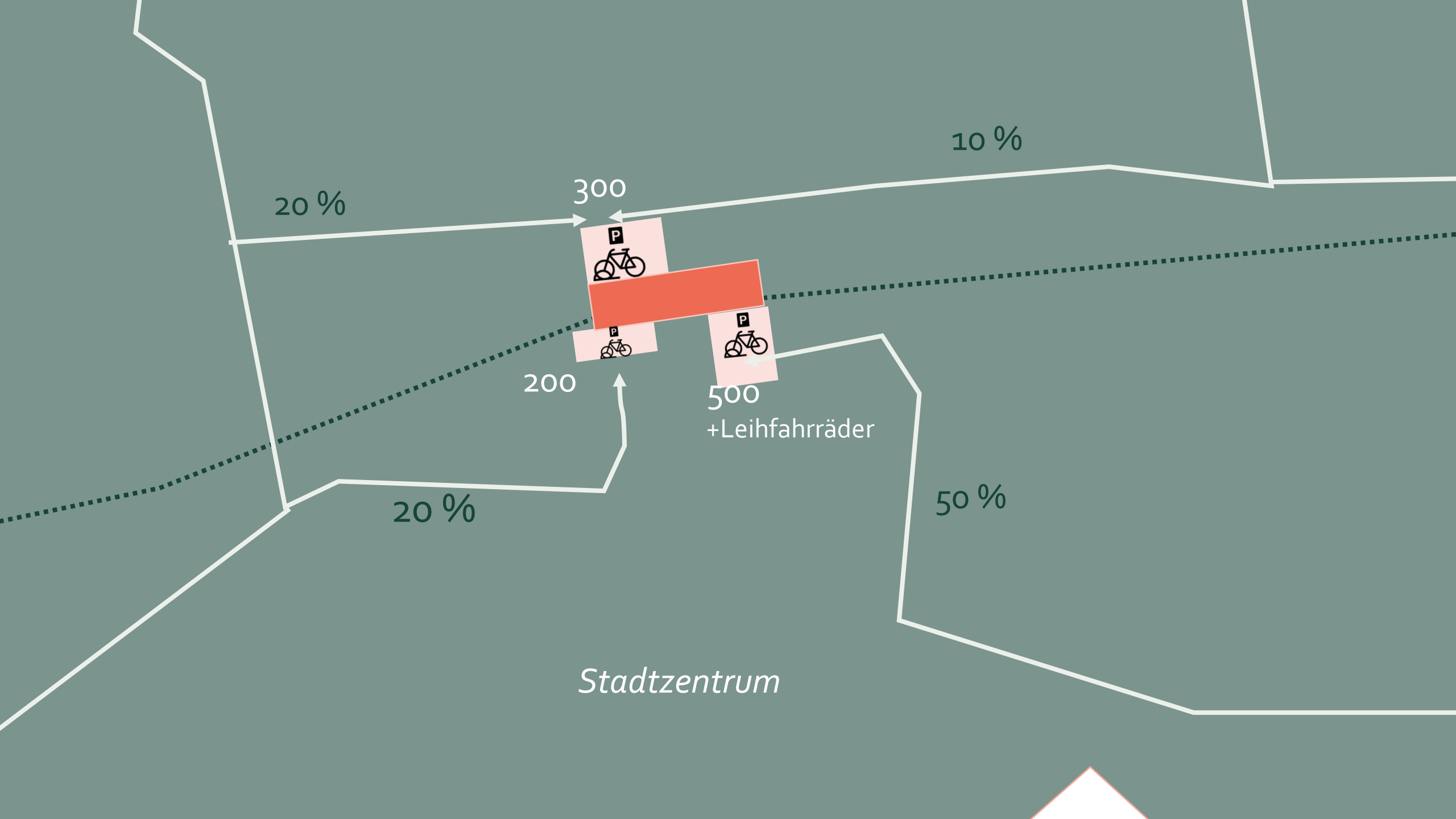
Für mich geht es niemals darum, das "niederländische Modell" zu kopieren.

Es ist entscheidend, den lokalen Kontext zu verstehen und die eigenen Erfahrungen in die Argumentation einfließen zu lassen, um die Pläne zu stärken.

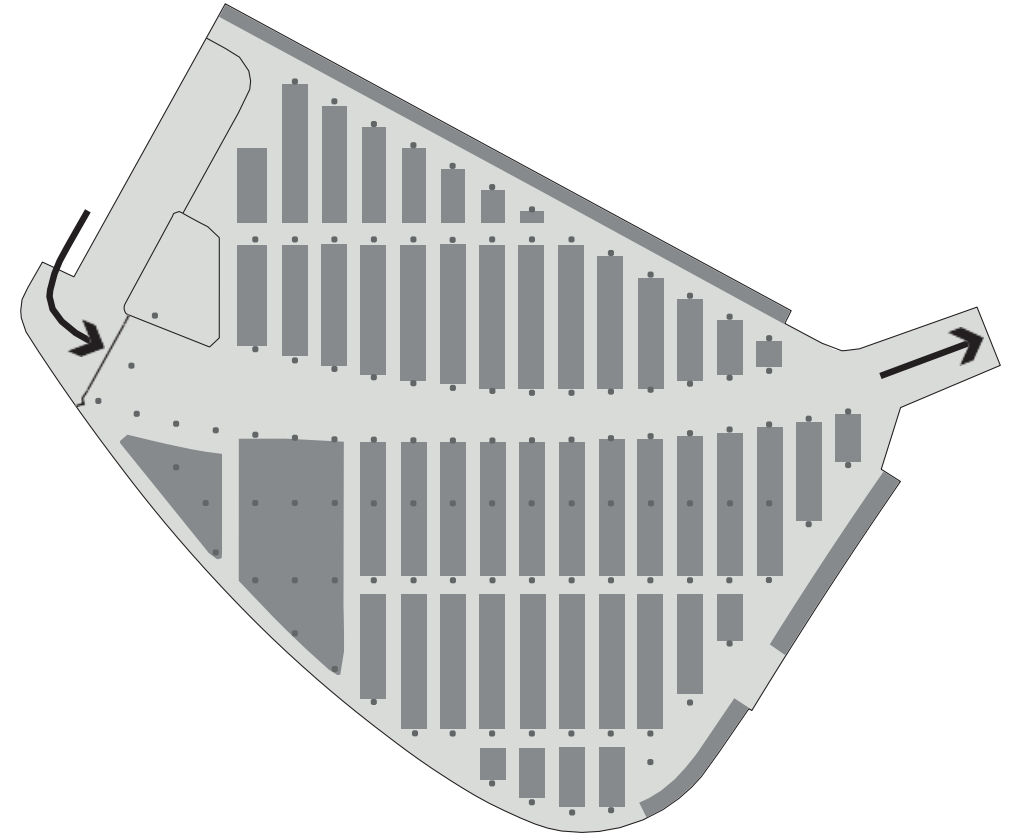
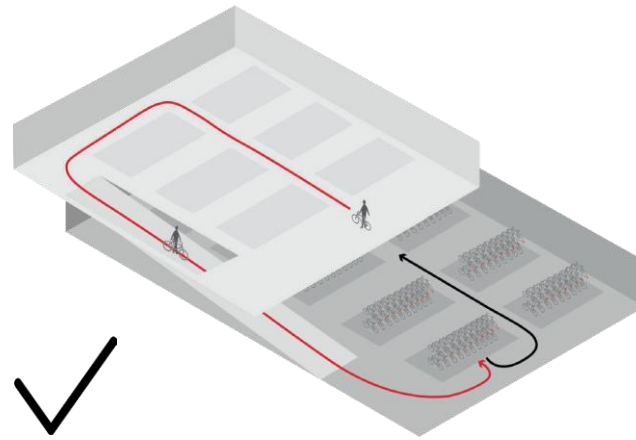
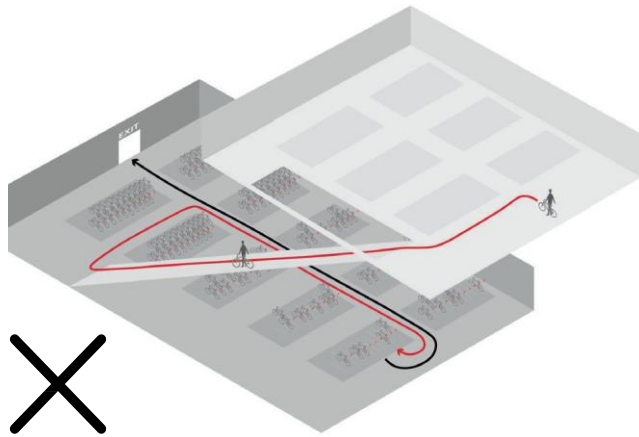


Herkunft



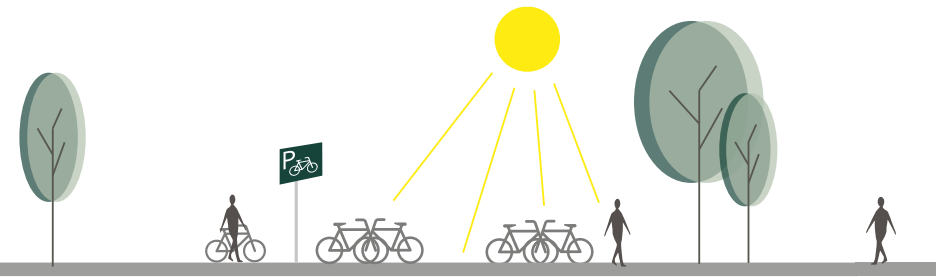


Logische und direkte Routen

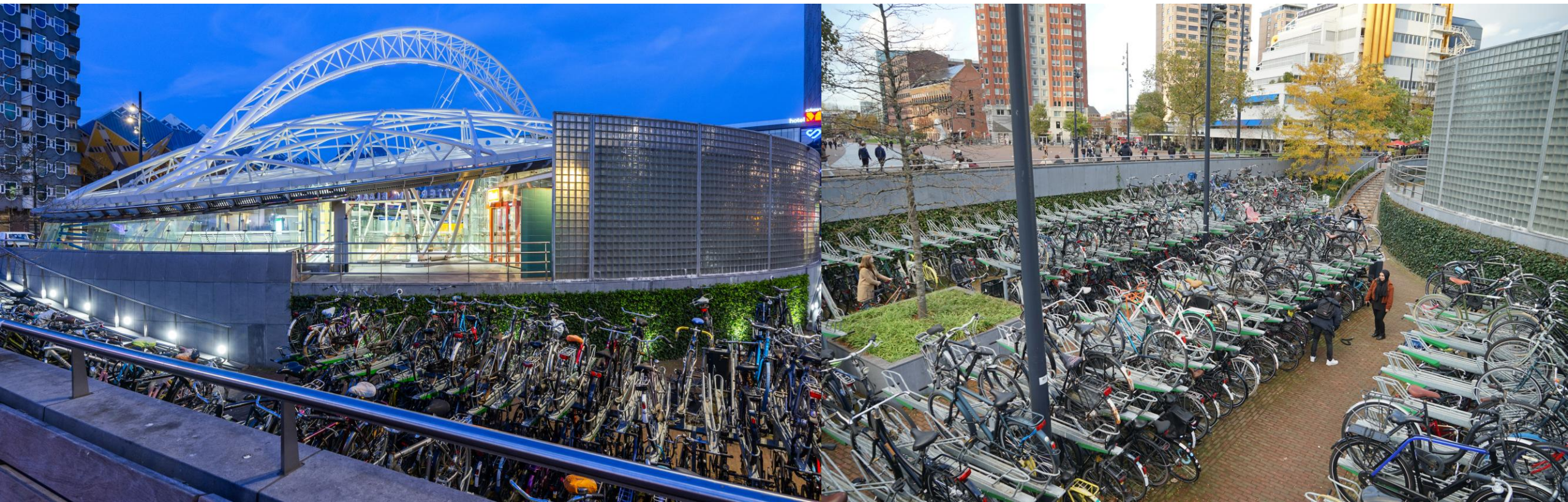
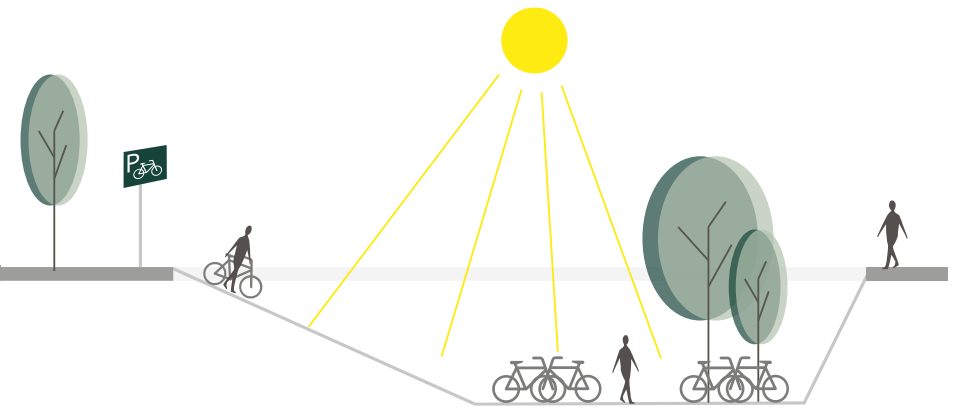


"Fahrradabstell-
anlagen sind ein
fester Bestandteil
des öffentlichen
Raums.
Sie sollten mit
derselben Qualität
gestaltet werden."

Attraktive öffentliche Räume



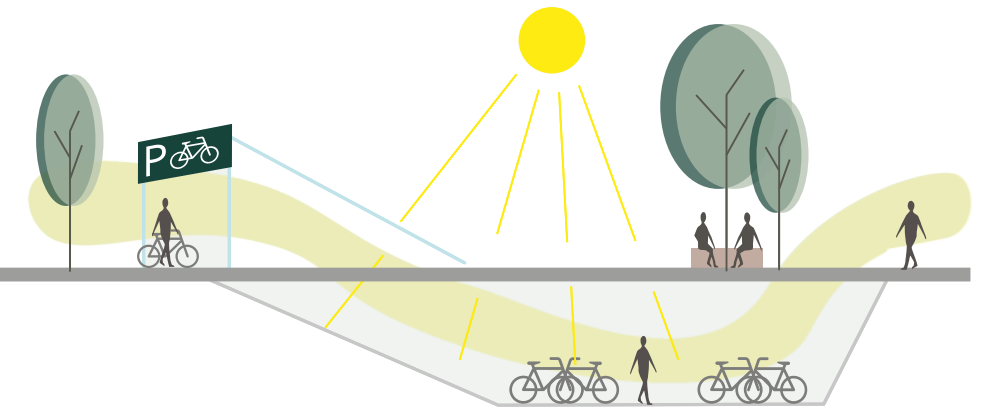
Attraktive öffentliche Räume



Attraktive öffentliche Räume

Wo man sich sicher
fühlt - Tag und Nacht

Attraktive öffentliche Räume



Ein Ort, an dem man sich wohlfühlt, selbst wenn er unterirdisch liegt.



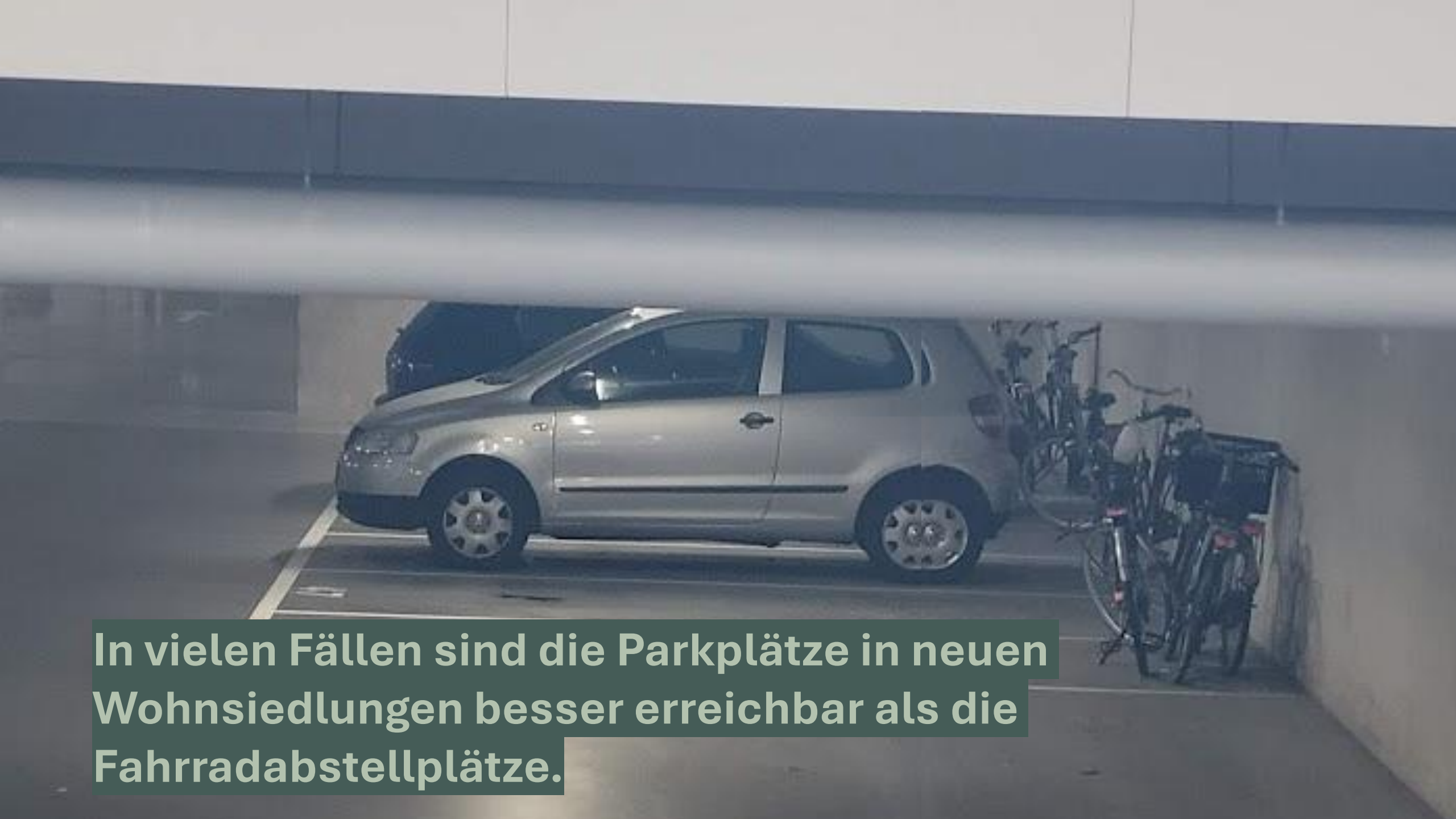


Und funktioniert es
immer so, wie du es dir
vorgestellt hast? Nein...





Die Leute neigen dazu, so nah wie möglich an ihrem Ziel zu parkieren.



In vielen Fällen sind die Parkplätze in neuen Wohnsiedlungen besser erreichbar als die Fahrradabstellplätze.

Verhalten durch Gestaltung beeinflussen





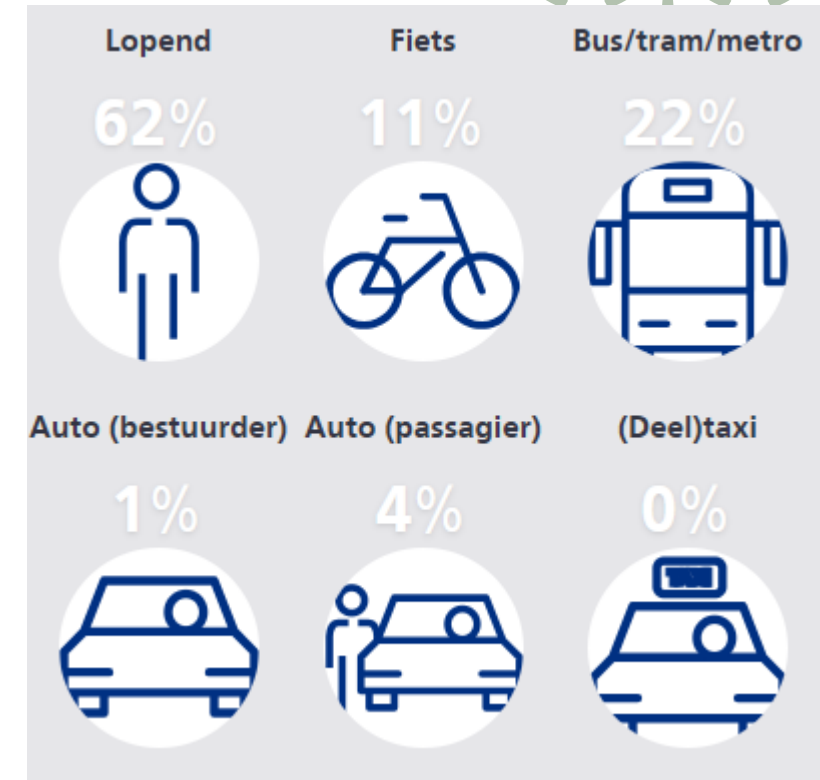
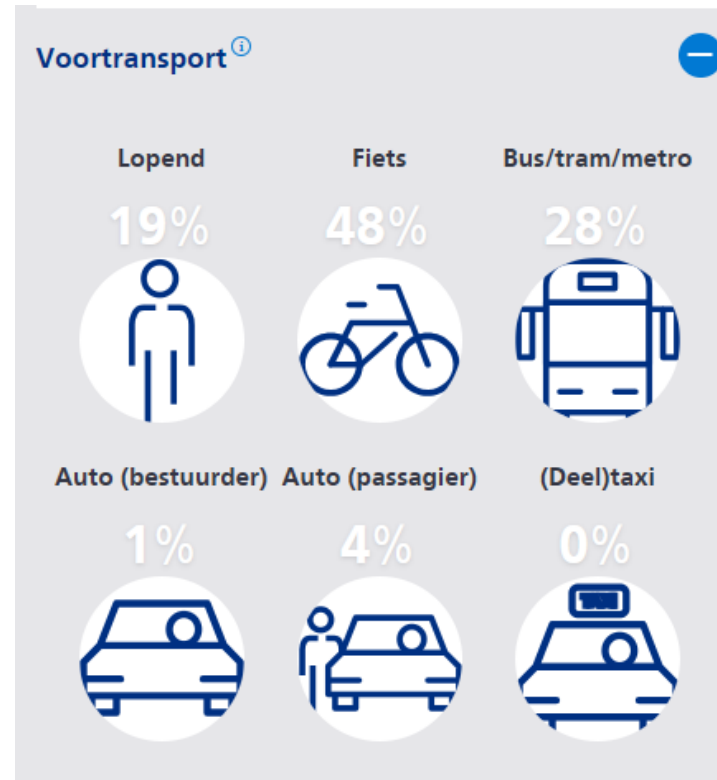
Verhalten durch Gestaltung beeinflussen



"Es braucht Zeit
und ständiger
Anstrengung (und
Diskussionen)"

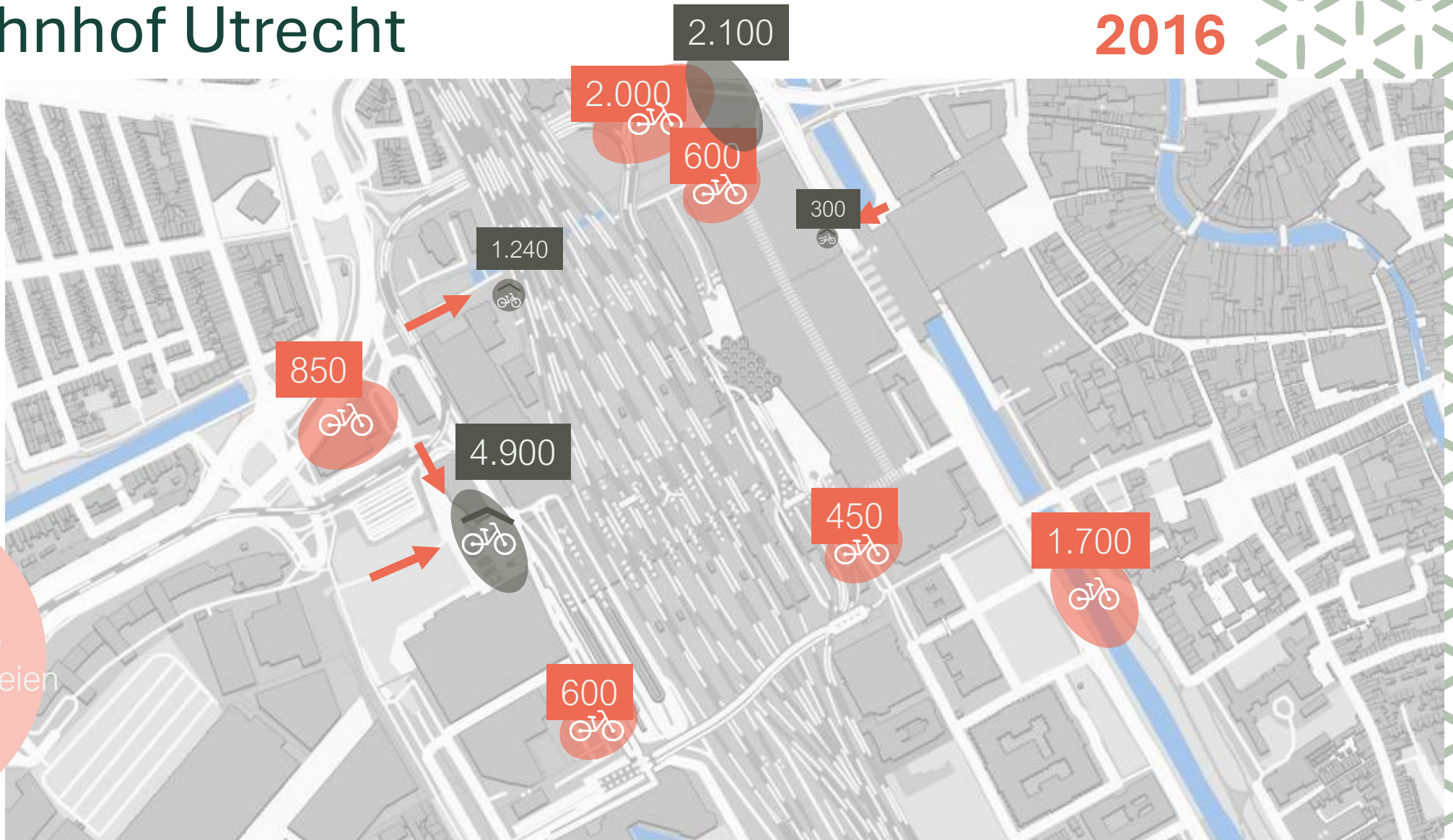
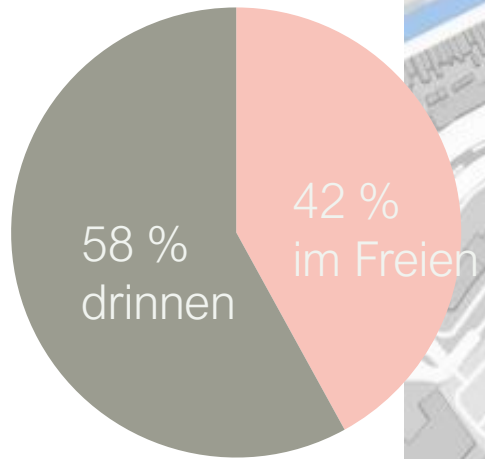
Hauptbahnhof Utrecht

- 227.000 Reisende pro Tag
 - 175.500 Ein- und Ausstiege, 52.500 Umsteiger
- Erste Meile
 - 48 % mit dem Fahrrad
 - 19 % zu Fuss
- Letzte Meile
 - 62 % zu Fuss
 - 11 % mit dem Fahrrad



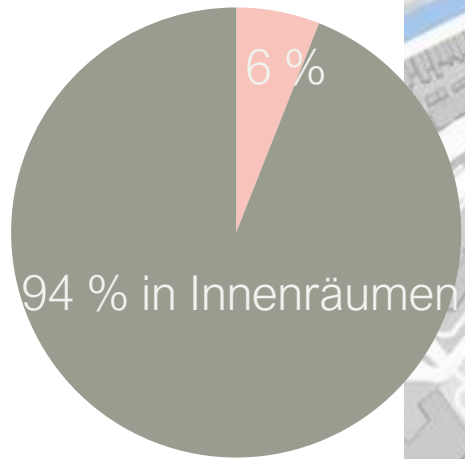
Hauptbahnhof Utrecht

2016



Hauptbahnhof Utrecht

2022



2016



Quelle: Stadt Utrecht



2022



2016



2022

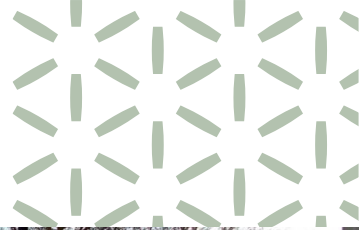


Quelle: Stadt Utrecht



Hauptbahnhof Utrecht

2026



Beispiel Stadtzentrum

Rodetoren-Platz Zwolle

- Übergang vom Parkieren mit dem Auto zum Parkieren mit dem Fahrrad

2014

38 Autos



✧ **2015**

✧ 15 PKW

✧ UND

✧ 160 Fahrräder mit
Überwachung



- 2018
- 15 Autos
- Pop-up-Fahrradparkplätze
- UND
- 160 Fahrräder mit Überwachung



✧ **2025**

✧ 300 Fahrräder

✧ Mehr Platz für Lastenräder
und Mopeds



Zurück zu den Verkehrs- drehscheiben

„Was wäre, wenn wir die
Fahrradparkierung
wirklich integrieren
würden: Könnte sie zum
Bahnhof selbst
werden?!“

Bahnhof Dordrecht



- Grosser Bahnhof im Zentrum einer mittelgrossen Stadt
- 28.000 Reisende

	Erste Meile	Letzte Meile
Zu Fuss	27 %	53 %
Fahrrad	36 %	13 %
Bus/Tram/U-Bahn	25 %	24 %
Auto/Taxi	12 %	10 %

Freier Zugang

Be-
wacht

Freier
Zugang

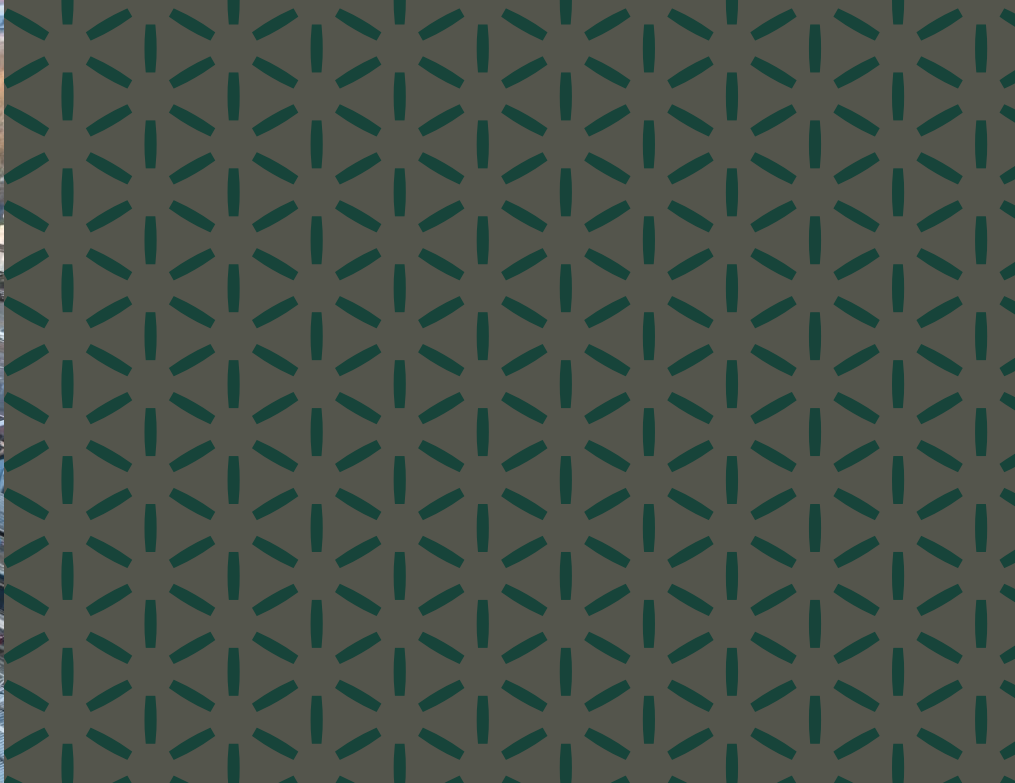
Freier
Zugang















Simone Jorink

