

## Österreichische Radgipfel, Kärnten, 2015

### Session 8: Multimodal mit ÖBB und Fahrrad – Update zur Fahrradmitnahme im Zug und zu Fahrradabstellanlagen

Heiko Schwabe, ÖBB-Personenverkehr AG

Thomas Pipp, ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, Architektur und Hochbau

- Teil 1: Fahrradmitnahme > 1.1 in Nah- & Regionalverkehr / 1.2 im Fernverkehr
- Teil 2: Regelwerke und Standards > Änderungen bzw. Neuauflagen
- Teil 3: Fahrradabstellanlagen, Beispiele > Neu, Schallmoos – Hauptbahnhof Salzburg
- Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > in Entwicklung
- Teil 5: ÖBB-Konzernthema - „ÖBB & Fahrrad“



# TEIL 1: Fahrradmitnahme

## 1.1 Fahrradmitnahme in Nah- & Regionalverkehr



- flächendeckende Möglichkeit zur Fahrradmitnahme <sup>1)</sup>
- Fahrradmitnahme nach Maßgabe des vorhandenen Laderaums
  - keine Reservierungsmöglichkeit <sup>2)</sup>
  - Fahrradmitnahme in Mehrzweckabteilen, die auch für z.B. Rollstühle oder Kinderwagen verwendet werden
- touristische Sonderverkehre



© ÖBB, Roland Eisenberger



1) lediglich einzelne Züge ohne Möglichkeit zur Fahrradmitnahme

2) für Gruppen Voranmeldung empfohlen

# TEIL 1: Fahrradmitnahme

## 1.2 Fahrradmitnahme im Fernverkehr



- Möglichkeit zur Fahrradmitnahme
  - im InterCity flächendeckend
  - EuroCity von/nach Deutschland, Italien, Kroatien<sup>1)</sup>, Schweiz & Slowenien<sup>1)</sup>
  - nationale & internationale Nachtzugverbindungen
    - Wien – Bregenz
    - Wien – Düsseldorf
    - Wien – Hamburg
    - Wien – Zürich
    - München – Roma
    - München – Venezia
  - lfd. Umbau ÖBB railjet



© ÖBB, Roland Eisenberger

1) über Grenzübergang Spielfeld-Straß

# TEIL 1: Fahrradmitnahme

## 1.2 Fahrradmitnahme im Fernverkehr



- schrittweiser Umbau aller RJ Garnituren
  - aktuell Einsatz auf Südbahn von nach Graz bzw. Villach/Klagenfurt & Linz
  - ab Sommer 2015 auch auf Weststrecke
- Freigabe der Buchung, sobald Zug gesichert mit umgebauter Garnitur gefahren wird (Umlaufstabilität)
- voraussichtlicher Abschluss des Umbau mit September/Oktober 2016

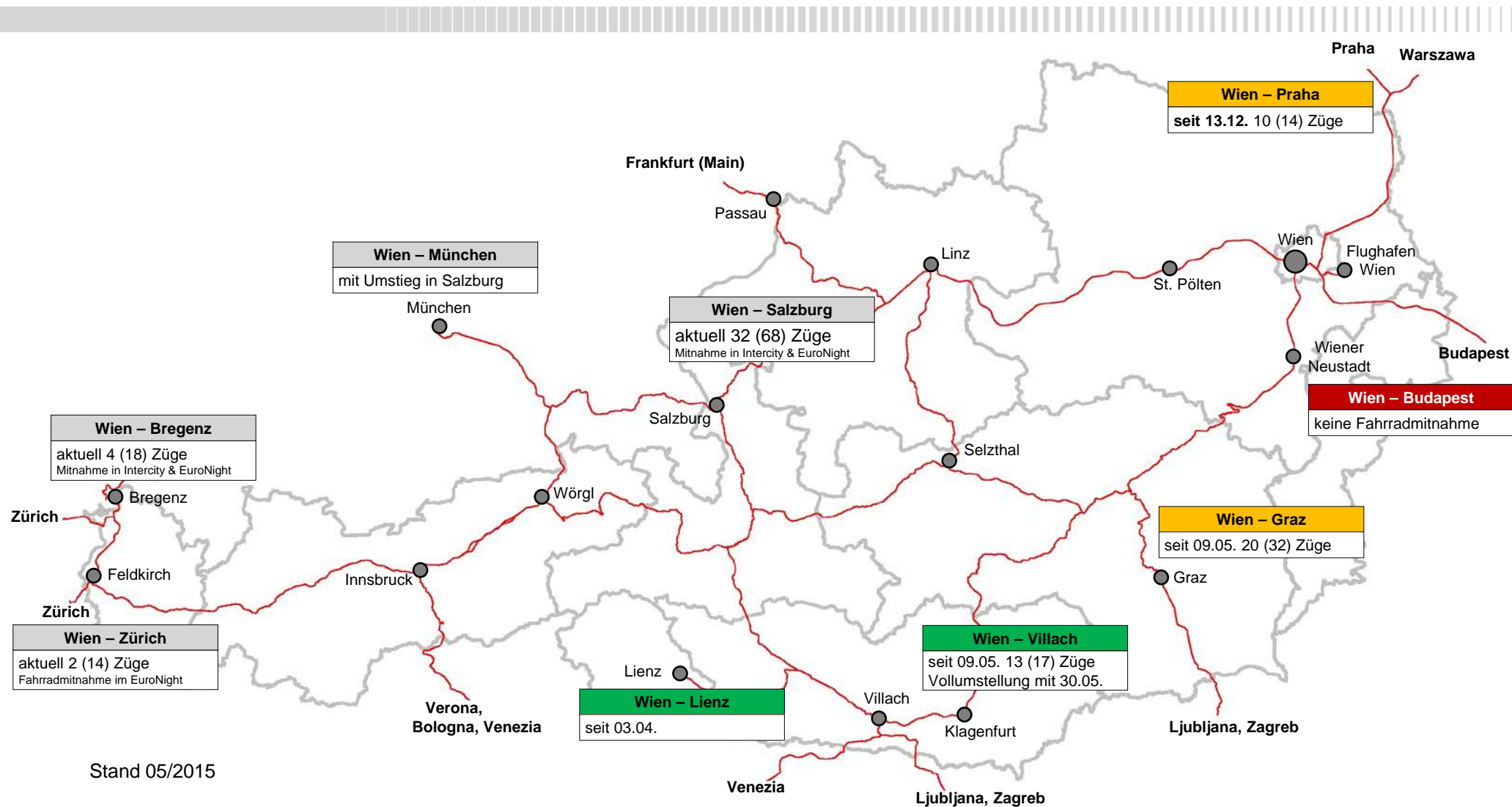


© ÖBB, Roland Eisenberger



# TEIL 1: Fahrradmitnahme

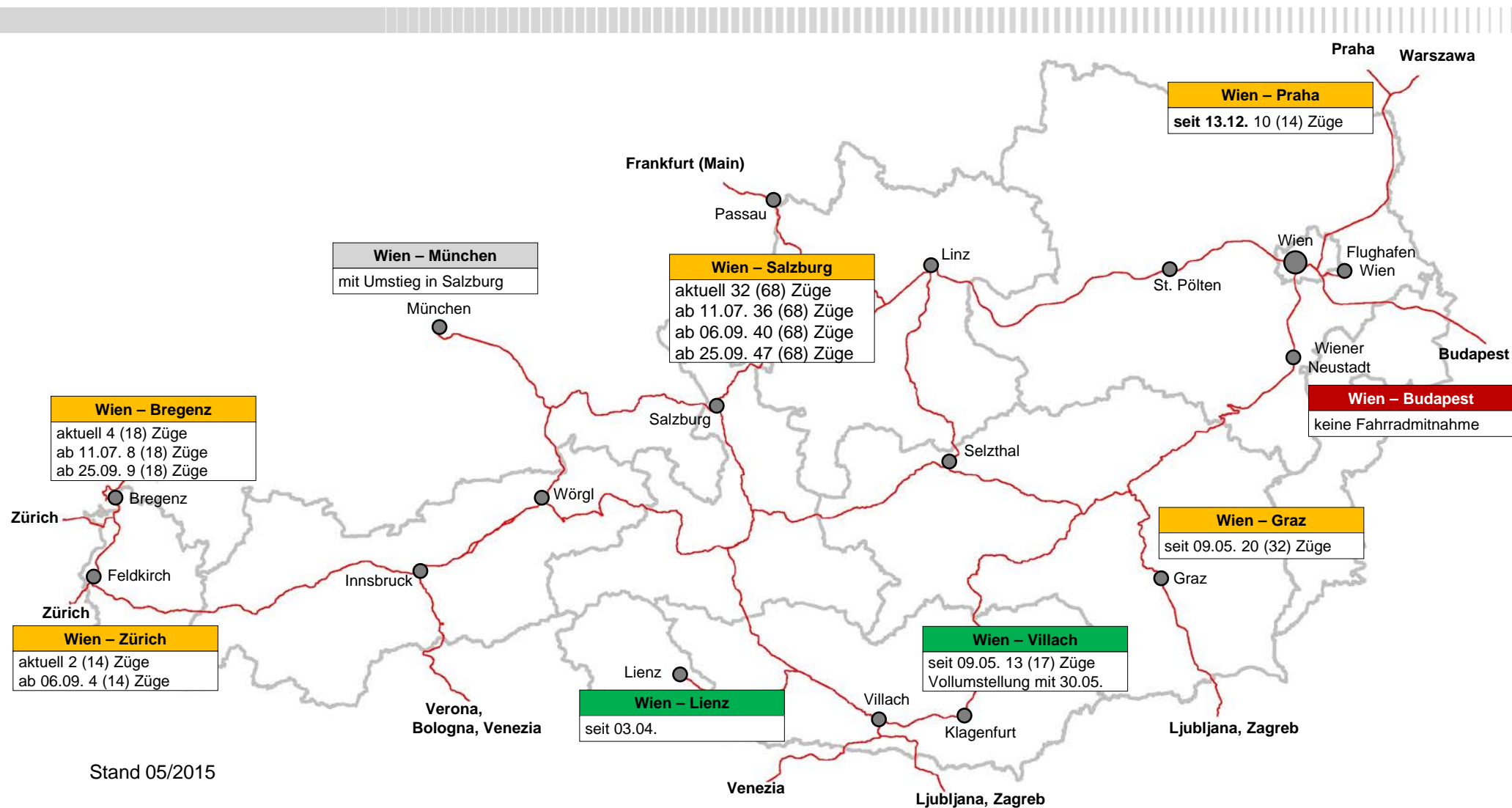
## 1.2 Fahrradmitnahme im Fernverkehr



Stand 05/2015

# TEIL 1: Fahrradmitnahme

## 1.2 Fahrradmitnahme im Fernverkehr



Stand 05/2015

# TEIL 1: Fahrradmitnahme

## 1.2 Fahrradmitnahme im Fernverkehr



- Die für den InterCity-Verkehr zwischen Wien und Salzburg neubeschafften RJ Garnituren verfügen vom Beginn an über je 7 Fahrradstellplätze
- durch Einsatz freigewordene Wagen mit Fahrradmitnahme bleiben im Bestand und werden im Zuge der Umstellung neu im Brennerverkehr eingesetzt = Kapazitätsausweitung im Brennerverkehr
- für alle zukünftige Fahrzeugbeschaffungen ist die Fahrradmitnahme im Lastenheft enthalten



© ÖBB, Roland Eisenberger

## TEIL 2: Regelwerke – Standards

### Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

# Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

In Überarbeitung  
TSI 03 01

Regelwerk

Personenverkehrsanlagen

Stand 29.10.2013  
Gilt im gesamten Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG

## Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

## Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines .....	7
1.1	Richtliniengruppe .....	7
1.2	Geltungsbereich und Anwendung .....	7
1.3	Hinweise auf Gesetze, Verordnungen und Richtlinien .....	7
1.4	Begriffsdefinitionen .....	8
2	Planungsgrundlagen .....	10
2.1	Allgemein .....	10
2.2	Ausstattungsstrategie .....	10
2.3	Projektspezifikation .....	13
3	Elemente der Verkehrsstation .....	14
3.1	Allgemein .....	14
3.2	Bahnhofsumfeld .....	14
3.3	Zugangsbauwerke .....	14
3.3.1	Geschlossene Zugangsbauwerke .....	14
3.3.2	Offene Zugangsbauwerke .....	14
3.4	Bahnsteige .....	15
3.5	Sonstige Anlagen .....	15
3.5.1	Anlagen des Personenverkehrs – Autoverladebereich .....	15
3.5.2	Anlagen des Güterverkehrs wie Verladerrampen/ Ladestraßen .....	15
3.5.3	Fäkalentsorgungsanlagen .....	15
4	Planungs- und Gestaltungsprinzipien .....	17
4.1	Planungsprinzipien .....	17
4.2	Gestaltungsprinzipien .....	20
4.2.1	Komfort .....	20
4.2.2	Sicherheit .....	21
4.2.3	Sauberkeit .....	22
4.2.4	Standardisierung /Corporate Design .....	23
4.2.5	Künstlerische Gestaltung .....	23
5	Planungsmethodik .....	24

Stand 29.10.2013

Seite 5 von 59

## Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

## Inhaltsverzeichnis

6	Planungs- und Gestaltungsregeln .....	25
6.1	Atmosphäre .....	25
6.1.1	Allgemein .....	25
6.1.2	Licht / Farbe / Kontrast .....	25
6.1.3	Akustik .....	28
6.1.4	Außenraumgestaltung /Vegetation .....	28
6.2	Nachhaltigkeit .....	29
6.3	Instandhaltungsgerechte Planung .....	31
6.4	Orientierung, Information und Ausstattungselemente .....	32
6.4.1	Orientierung .....	32
6.4.2	Information .....	32
6.4.3	Ausstattungselemente .....	34
6.5	Technische Qualitäten für öffentliche Kundenbereiche .....	37
6.5.1	Erschließung ab Bahngrundgrenze .....	37
6.5.2	Sanitärräume .....	47
6.5.3	Infopoint .....	47
6.5.4	Türen .....	48
6.5.5	Glaskehlzeichnung .....	49
6.5.6	Bahnsteige .....	50
6.5.7	Schienenngleiche Zugänge .....	54
6.5.8	Beleuchtungsniveau .....	54
6.5.9	Sonstiges .....	55
7	Tabellenverzeichnis .....	56
8	Abbildungsverzeichnis .....	57
9	Abkürzungsverzeichnis .....	58

Stand 29.10.2013

Seite 6 von 59



### 4 Planungs- und Gestaltungsprinzipien

#### Allgemein

Komplexe Aufgaben wie die Planung von Verkehrsstationen bedeutet soziale, gestalterische, technische, ökonomische, ökologische sowie rechtliche Elemente optimal zu verbinden. Zur Erleichterung des Planungsprozesses werden folgend die grundlegenden Planungs- und Gestaltungsprinzipien dargestellt.

#### 4.1 Planungsprinzipien

Verkehrsstationen sind Bauten für die Öffentlichkeit und daher vorbildlich und nachhaltig für Generationen zu planen und zu gestalten.

Verkehrsstationen erfüllen verschiedenste Funktionen und Aufgaben. Einerseits sind sie die Nahtstelle verschiedener Mobilitätsanbieter und die Visitenkarte der Bahninfrastruktur, andererseits kommunales Zentrum und Impulsgeber für Stadtentwicklung bzw. multifunktionale Immobilie und Servicestation. Es soll eine qualitativ und funktional hochwertige Bahninfrastruktur mit hohem Wiedererkennungswert geschaffen werden.

Aufgrund dieser vielschichtigen und komplexen Anforderungen müssen Verkehrsstationen sicher, einfach, komfortabel und nach Möglichkeit barrierefrei zu benützen sein. Dabei ist vom Planer ein vernetztes Denken gefordert.

#### Mobilitätskette - Umsteigemöglichkeiten

Um eine Aufwertung der Verkehrsstationen und deren Umfeld zu erzielen, müssen die Bahnhöfe und Haltestellen zu zentralen Mobilitätszentren mit urbanen Nutzungen entwickelt und ausgebaut werden. Das Hauptaugenmerk ist dabei auf der Schaffung eines verbesserten und attraktiven Mobilitätsangebotes zu richten.

Die Verkehrsstation ist ein wesentliches Glied der gesamten Mobilitätskette und hat als wichtige Funktion die optimierte Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel herzustellen.

#### LSW in Verkehrsstationen

Bei dem Erfordernis von Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwänden ist bei der Gestaltung sowohl auf die städtebauliche Eingliederung (Ortsbild) als auch auf die Einbindung in die gesamte Verkehrsstationsanlage besonders Rücksicht zu nehmen. Dabei sind speziell auf Blickbeziehungen, auf die Einsehbarkeit, sowie Abmessungen Rücksicht zu nehmen. Der Einsatz von transparenten LSW ist zu bevorzugen.

#### Mobilitätsverknüpfung Verkehrsträger

Folglich ist bei der Planung von Verkehrsstationen darauf zu achten, dass primär der öffentliche Verkehr, aber auch der Individualverkehr optimal an das schienengebundene Verkehrssystem herangeführt und mit diesem verknüpft wird.

Für eine optimierte Verknüpfung der Verkehrsstation mit anderen Verkehrsträgern gelten folgende Prioritäten:

1. Anbindung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Fuß- und Radwege) sowie des öffentlichen Verkehrs (Busse, Straßenbahn, U-Bahn, etc....)
2. Anbindung an den motorisierten Individualverkehr (PKW, einsp. KFZ, Taxi,...)
3. Anbindung an den ruhenden Verkehr

Die Planungen müssen sich nach folgenden Prinzipien richten:

- Einfache Orientierung,
- Kurze, möglichst witterungsgeschützte Wegführung für rasches Umsteigen
- Sichere, komfortable Benutzbarkeit

Die Verkehrsstation ist so kompakt wie möglich zu gestalten. Einerseits ist damit die Wirtschaftlichkeit (geringere Grundbeanspruchung) und Funktion gegeben, andererseits entspricht dies den Kundenbedürfnissen.

#### Mobilitätskette - Umsteigemöglichkeiten

Um eine Aufwertung der Verkehrsstationen und deren Umfeld zu erzielen, müssen die Bahnhöfe und Haltestellen zu zentralen Mobilitätszentren mit urbanen Nutzungen entwickelt und ausgebaut werden. Das Hauptaugenmerk ist dabei auf der Schaffung eines verbesserten und attraktiven Mobilitätsangebotes zu richten.

Die Verkehrsstation ist ein wesentliches Glied der gesamten Mobilitätskette und hat als wichtige Funktion die optimierte Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel herzustellen.

#### Mobilitätsverknüpfung Verkehrsträger

Folglich ist bei der Planung von Verkehrsstationen darauf zu achten, dass primär der öffentliche Verkehr, aber auch der Individualverkehr optimal an das schienengebundene Verkehrssystem herangeführt und mit diesem verknüpft wird.

Für eine optimierte Verknüpfung der Verkehrsstation mit anderen Verkehrsträgern gelten folgende Prioritäten:

1. Anbindung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Fuß- und Radwege) sowie des öffentlichen Verkehrs (Busse, Straßenbahn, U-Bahn, etc....)

# Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

## Planungs- und Gestaltungsprinzipien

## 03.01

## Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

## Planungs- und Gestaltungsprinzipien

## Umsetzung der Kundenbedürfnisse

Die Bahnhofsbauweise muss eine einfache Orientierung für den Bahnkunden ermöglichen. Sie muss daher informativ, überschaubar und transparent sein.

Die Ausstattung einer Verkehrsstation hat die Kundenbedürfnisse wie Information, Wegeführung, Komfort, Atmosphäre, Service, Sicherheit und Sauberkeit abzudecken. Daher sind bei der Planung diese Kundenbedürfnisse neben den wirtschaftlich-technischen Anforderungen zu berücksichtigen.

## Barrierefreiheit

Ein weiterer Planungsgrundsatz der auch Kundenbedürfnisse abdeckt, ist die Planung nach dem Grundsatz der Barrierefreiheit.

Barrierefreiheit bedeutet, dass bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Eine barrierefreie Infrastruktur erleichtert nicht nur in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Benützung der Verkehrsstation, sondern stellt auch eine Erhöhung des Komforts für alle Benutzer dar.

Um mobilitätseingeschränkte Menschen nicht von der Benützung der Eisenbahninfrastruktur auszuschließen, ist ein flächendeckendes Netz barrierefreier Stationen erforderlich gemäß Etappenplan.

## Erweiterungsmöglichkeit bei Frequenzsteigerung

Bei der Konzepterstellung einer Verkehrsstation ist bereits auf mögliche zukünftige Ausbauten bzw. Erweiterungen für weitere Nutzungen (z.B. Stellplätze) bzw. weitere Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern bei Frequenzsteigerungen Bedacht zu nehmen.

## Vorhalteflächen

Dazu sind entsprechende Vorhalteflächen einzuplanen. Auch die geplante Infrastruktur wie Bahnsteiglängen, Gleiserweiterungen, Bahnsteigerweiterungen sollen wenn möglich so modular aufgebaut werden, dass einer Erweiterung nichts im Wege steht.

## Integration oder Abtrag von Bestandsobjekten

Bei Umbauten bzw. Neubauten von Verkehrsstationen ist generell zu prüfen, ob bestehende Aufnahmegebäude in der bisherigen Form weiter genutzt werden können bzw. für neue Nutzungsanforderungen geeignet sind. In diesem Zusammenhang ist im Zuge einer LCC Betrachtung auch zu prüfen, ob ein ersatzloser Abtrag bzw. ein Neubau eine sinnvolle Lösung darstellt.

## Nachhaltigkeit LCC-Betrachtung

Ziel der ÖBB-Infrastruktur AG, als Unternehmen mit öffentlichem Auftrag, ist die Entwicklung von Immobilien, die sich an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientieren. Infrastrukturbauten, insbesondere die Bahnhöfe und Haltestellen sind Bauten für die Öffentlichkeit und daher nachhaltig für Generationen zu gestalten und zu planen. Ein sparsamer Materialeinsatz sowie eine ökologisch nachhaltige Bauweise sind anzustreben.

Im Zuge der Entwurfsplanung ist bei der Entscheidung von Ausführungsvarianten und Festlegung von variablen Parametern der gesamte Lebenszyklus der Anlage zu berücksichtigen und insbesondere die spätere Instandhaltung einzubeziehen. Sofern maßgebende, im Regelwerk noch nicht definierte relevante Systementscheidungen zu treffen sind, sind hierfür entsprechende Life-Cycle-Cost-Betrachtungen (LCC) durchzuführen.

Verkehrsstationen sind so zu planen, dass eine möglichst optimale Nutzung der lokal verfügbaren Ressourcen (z.B.: Sonneneinstrahlung, Grundwasser, Geothermie, Baumaterialien, etc.) ermöglicht wird.

## Instandhaltung

Die Planung ist darauf auszurichten, dass die zukünftige Instandhaltung in einfachen Prozessen erfolgen kann. Im Konkreten ist darauf zu achten, dass Wartungsarbeiten baulich berücksichtigt und unzugängliche Stellen vermieden werden. Die in der Unterlage für spätere Arbeiten zusammengefassten Abläufe sind in der Planung mit einzuarbeiten. Es ist darauf zu achten ressourcenschonend zu planen und mehrere Wartungsabläufe zusammenzufassen.

## Erweiterungsmöglichkeit bei Frequenzsteigerung

## Vorhalteflächen

## Integration oder Abtrag von Bestandsobjekten

## Nachhaltigkeit LCC-Betrachtung

Bei der Konzepterstellung einer Verkehrsstation ist bereits auf mögliche zukünftige Ausbauten bzw. Erweiterungen für weitere Nutzungen (z.B. Stellplätze) bzw. weitere Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern bei Frequenzsteigerungen Bedacht zu nehmen.

Dazu sind entsprechende Vorhalteflächen einzuplanen. Auch die geplante Infrastruktur wie Bahnsteiglängen, Gleiserweiterungen, Bahnsteigerweiterungen sollen wenn möglich so modular aufgebaut werden, dass einer Erweiterung nichts im Wege steht.

Bei Umbauten bzw. Neubauten von Verkehrsstationen ist generell zu prüfen, ob bestehende Aufnahmegebäude in der bisherigen Form weiter genutzt werden können bzw. für neue Nutzungsanforderungen geeignet sind. In diesem Zusammenhang ist im Zuge einer LCC Betrachtung auch zu prüfen, ob ein ersatzloser Abtrag bzw. ein Neubau eine sinnvolle Lösung darstellt.

Ziel der ÖBB-Infrastruktur AG, als Unternehmen mit öffentlichem Auftrag, ist die Entwicklung von Immobilien, die sich an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientieren. Infrastrukturbauten, insbesondere die Bahnhöfe und Haltestellen sind Bauten für die Öffentlichkeit und daher nachhaltig für Generationen zu gestalten und zu planen. Ein sparsamer Materialeinsatz sowie eine ökologisch nachhaltige Bauweise sind anzustreben.

Im Zuge der Entwurfsplanung ist bei der Entscheidung von Ausführungsvarianten und Festlegung von variablen Parametern der gesamte Lebenszyklus der Anlage zu berücksichtigen und insbesondere die spätere Instandhaltung einzubeziehen. Sofern maßgebende, im Regelwerk noch nicht definierte relevante Systementscheidungen zu treffen sind, sind hierfür entsprechende Life-Cycle-Cost-Betrachtungen (LCC) durchzuführen.

Verkehrsstationen sind so zu planen, dass eine möglichst optimale Nutzung der lokal verfügbaren Ressourcen (z.B.: Sonneneinstrahlung, Grundwasser, Geothermie, Baumaterialien, etc.) ermöglicht wird.

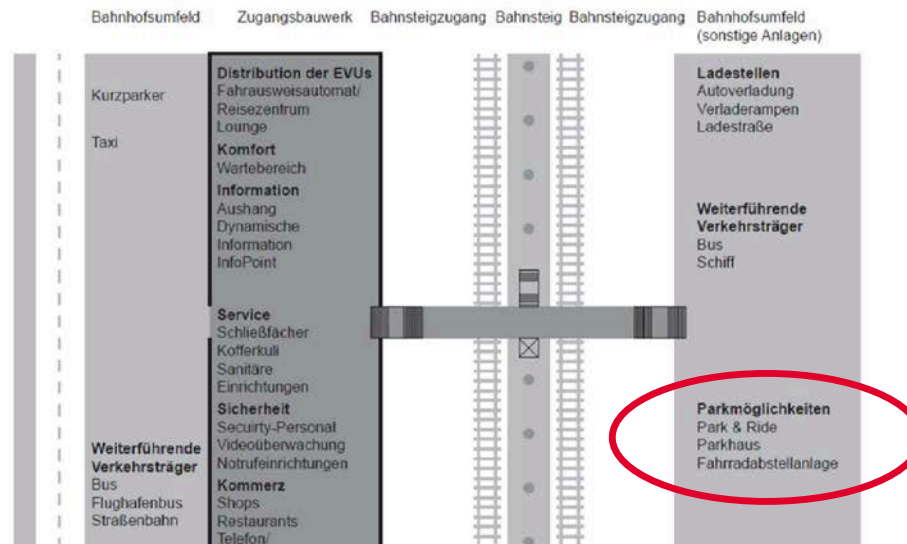
### Elemente der Verkehrsstation

## Bahnhofsumfeld

03.01

Stand 29.10.2013

Abbildung 1: Elemente der Verkehrsstation



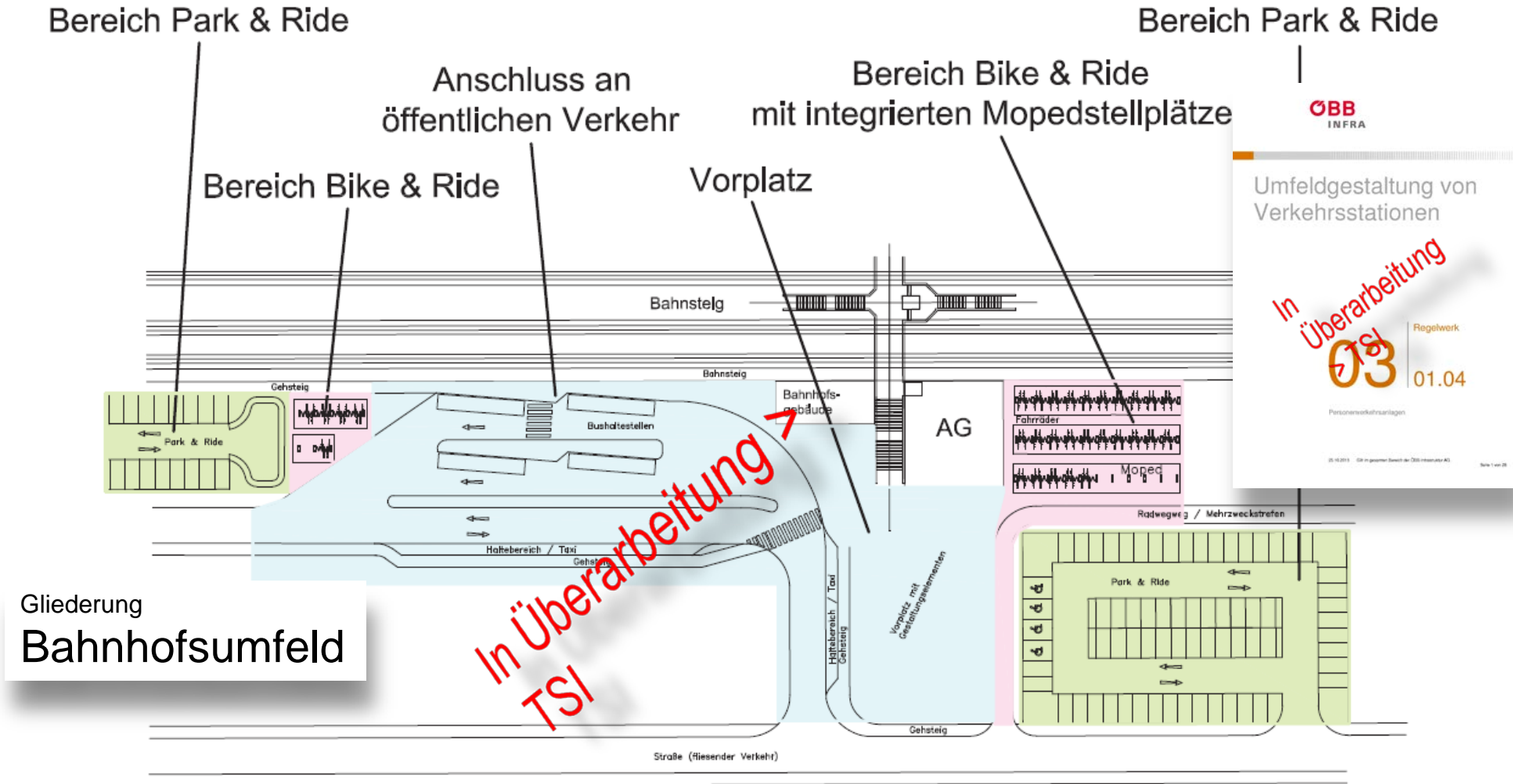
Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

Elen  
Verkef

Seite 16 von 59

Bike &amp; Ride

Stellplätze für nichtmotorisierte einspurige Fahrzeuge welche ausschließlich den Benutzern öffentlicher Verkehrsmitteln vorbehalten sind.





## 5 Bike & Ride (Fahrradabstellanlage)

### 5.1 Allgemeine Grundsätze

#### Allgemeine Grundsätze

Für den nichtmotorisierten Individualverkehr (Fahrräder) soll bei jeder Personenverkehrsstelle eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen vorgesehen werden. Die genaue Anzahl ist in der Projektspezifikation festzulegen.  
Für den Radverkehr sind die notwendigen Verknüpfungen an das umliegende Radwegenetz und die entsprechenden Radfahranlagen einzuplanen. Auf die direkte Anbindung der Abstellanlage an ein vorhandenes Radwegenetz ist besonderes Augenmerk zu legen. Bei der Trassierung ist auf die Fußgängerachsen Rücksicht zu nehmen. Mit den Gemeinden ist in diesem Zusammenhang zu klären, wie Radwege möglichst attraktiv gestaltet und an die Verkehrsstation herangeführt werden können.

### 5.2 Lage

#### Situierung

Fahrradabstellanlagen werden immer so nahe wie möglich beim Zugangsbereich situiert um möglichst kurze Wege zwischen Abstellplatz und Verkehrsstation zu ermöglichen und das unkontrollierte Abstellen zu verhindern. Fahrradabstellanlagen sind möglichst zusammenhängend zu planen um eine Verhüttelung zu vermeiden und wirtschaftlich optimale Einheiten zu erreichen.  
Die Unterbringung von einspurigen Kraftfahrzeugen im Anschluss an die Fahrradabstellplätze und im Dachverbund ist anzustreben.

### 5.3 Ausstattung

#### Ausstattung

Sämtliche Stellplätze sind vor Witterungseinflüssen bestmöglich zu schützen (zu überdachen) und es sind rahmenversperbare Ständersysteme zu verwenden. Die Räder sollen ohne Kraftaufwendung und ohne Gefahr einer Beschädigung der Lackierung sicher verwahrt werden können.  
Bei beengten Platzverhältnissen und/oder wenn ein Mehrbedarf an Stellplätzen zu erwarten ist, ist eine nachträgliche Erweiterung der Stellplätze durch Doppelstockständersysteme zu ermöglichen. Überdachungen sollen hier eine lichte Höhe von 3m nicht unterschreiten.  
Bereits bestehende Möglichkeiten der Unterbringung wie bestehende Überdachungen und Gebäude können für Bike and Ride – Anlagen genutzt werden.

#### Ständer- und Schließsysteme

Welches Ständersystem und welche Überdachungsvariante zur Anwendung kommen ist mit dem späteren Betreiber unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit abzustimmen.

Ständersysteme für Fahrräder müssen eine Rahmenbefestigung aufweisen sowie ein leichtes Hantieren ermöglichen. Bei der Systemauswahl ist auf das Vorhandensein von ortsüblichen und vertrauten Ständersystemen Rücksicht zu nehmen.  
Grundsätzlich sind die im Produktkatalog der Richtlinie 03.01 (Verkehrsstation – Planungsgrundsätze, Anhang zum Regelwerk 03.01) angeführte Produkte anzuwenden. Ob versperbare Fahrradboxensysteme zum Einsatz kommen ist in der Spezifikation der Verkehrsstation festzulegen. Dies gilt auch für eBike Stellplätze und eBike Ladestationen.  
Errichter und Betreiber solcher Anlagen muss jeweils ein Dritter (Externer) sein.

#### Beleuchtung

Für eine ausreichende natürliche Belichtung und künstliche Beleuchtung ist aus Sicherheits- und Funktionalitätsgründen (Nummernschlösser) zu achten. Die Richtlinie 12.08.02 (Beleuchtungsanlagen – Kundenbereich) ist zu berücksichtigen.

#### Betreuung, Instandhaltung

Die Betreuung und Instandhaltung von Fahrradabstellanlagen und Mopedstellplätzen inklusive Boxen, Käfigen und des Schließsystems muss von einem externen Betreiber (meist die Gemeinde) durchgeführt werden.

rad

Bereits in der ersten Planungsphase sind mit den verantwortlichen Stellen in der jeweiligen Landesregierung und der Gemeinde bzw. mit Betreibern von Leihradstationen Gespräche über die Möglichkeit der Errichtung einer Leihradstation ggf. in Kombination mit einer Service-, Wartungs- und Verkaufsstation zu führen.  
Solche Anlagen können in Verbindung mit der Bike and Ride – Anlage oder am Bahnhofsvorplatz als Inselbetrieb situiert werden.

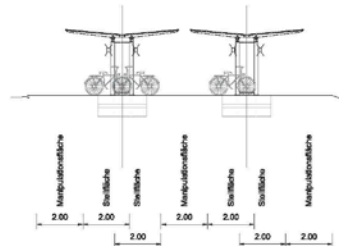
### 5.4 Planungsgrundsätze

Der Stellplatzbedarf für ein Fahrrad beträgt ca. 1,2m<sup>2</sup>. Eine Breite von 60cm und eine Länge von 2m sollte nicht unterschritten werden.  
Zum Zu- und Abfahren und zum gefahrlosen manipulieren der Fahrräder ist eine Zufahrtsbreite von mindestens 2m vorzusehen.

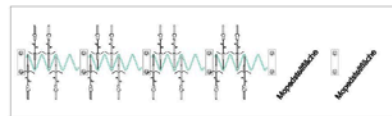
#### Skizze 2

Beispielhafte Darstellung für Stellplatz- und Dachanordnung für Fahrräder und Moped

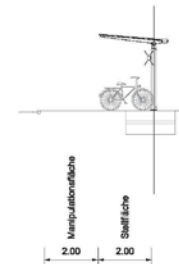
Seitenansicht (Profil)  
doppelreihige Anordnung



Lageplan  
doppelreihige Anordnung  
gemeinsame Überdachung für Fahrräder und motorisierte Zweiräder



Seitenansicht (Profil)  
einreihige Anordnung



Lageplan  
einreihige Anordnung  
gemeinsame Überdachung für Fahrräder und motorisierte Zweiräder



Die Oberflächenbefestigung ist mittels Asphalt, mit Betonverbundsteinen oder Fundamentplatte mit Besenstrich herzustellen.  
Sickerdrainsteine sind nur in Ausnahmefällen (Entwässerungszwänge) zulässig

Dach- und Oberflächenwasser sind vollständig abzuleiten. Eine örtliche Versickerung in Sickermulden ist vorrangig anzustreben.

Um den Platzbedarf möglichst gering zu halten ist grundsätzlich eine doppelreihige Stellplatzanordnung zu planen.

Fahrradabstellanlagen welche im Zuge des Park and Ride Mustervertrages errichtet werden sind zumindest mit Überdachungen ausreichend witterungsgeschützt auszuführen. Sind witterungsbedingt seitliche Einhausungen erforderlich, so sind diese aus Gründen der Sicherheit transparent auszubilden.  
Überdachungen von Fahrradabstellanlagen sind jedenfalls planerisch zu berücksichtigen.



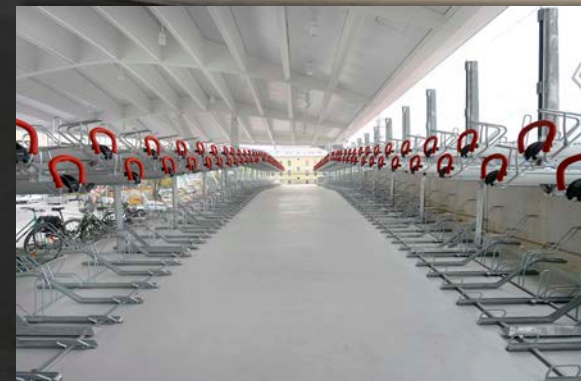
## TEIL 3:

# Fahrradabstellanlage – Zugang SCHALLMOOS Hauptbahnhof Salzburg



**Bike&Ride > Anlage mit 600  
Stellplätzen** (mit 60 verschließbaren Kojen)

Investitionsvolumen Zugang gesamt : 2,9 Mill.- €

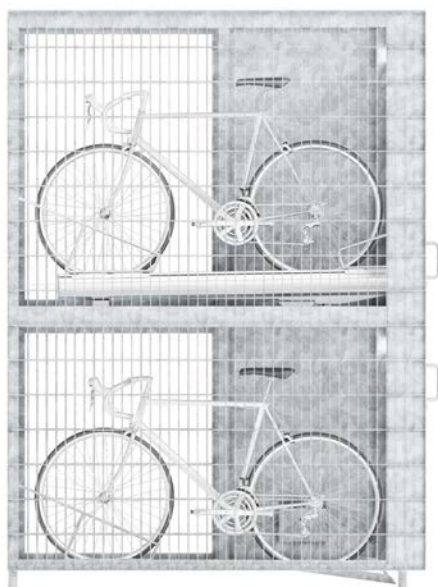




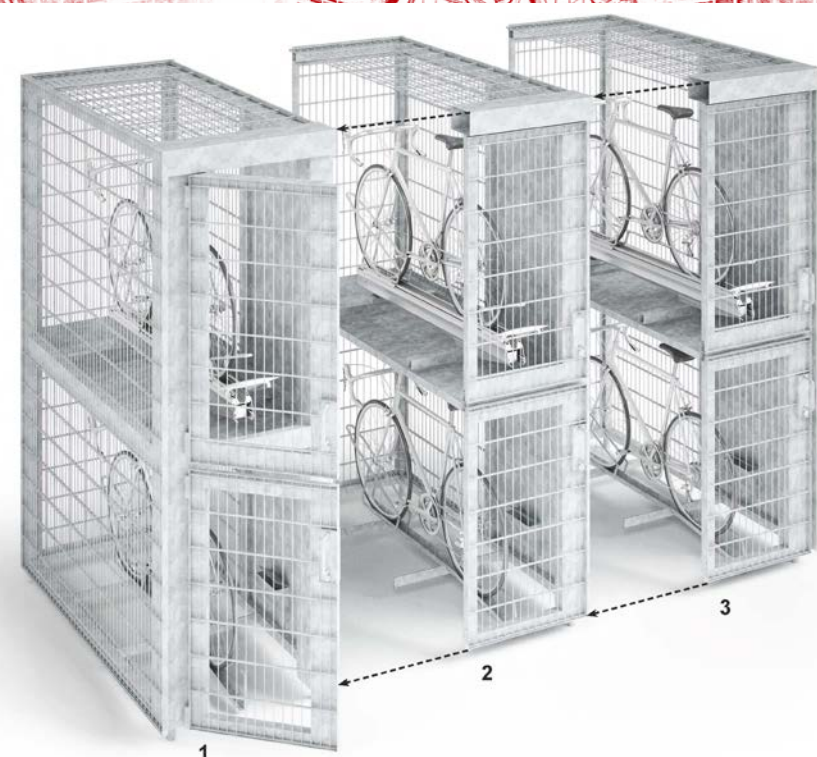


## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > in Entwicklung

**Wird in den Projekten Lauterach, Hohenems umgesetzt/“Prototyp“**



Modulsystem > erweiterbar  
Grundelement > Doppelstock

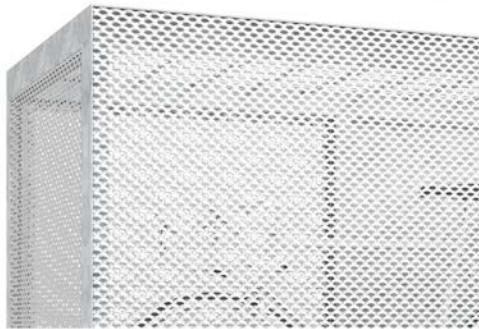
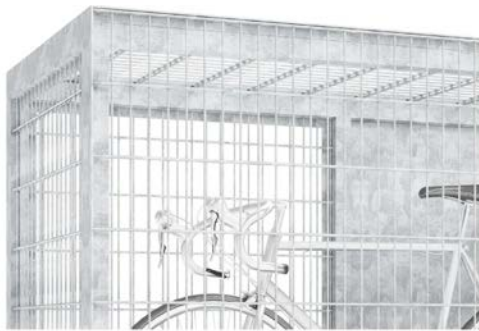






## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > in Entwicklung

**Fassaden, Varianten > Einsichtigkeit, Transparenz > Materialwahl > Oberfläche**



Architektur:

Wahl nach  
Erscheinungsbild



Streckmetall



Stahlgewebe



Stahseile mit Quetschhülsen



Stahlblech

**Ausstattung, Varianten > zusätzliche Fächer, Kleidung etc. > e-bike Anschluss ...**



## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > in Entwicklung

- Phase 1: Planung – Arch. Ostertag, Projekte Lauterach, Hohenems
- Phase 2: Ausschreibung Bau und Vergabe, lt. Projektleitung
- Phase 3: Ausschreibung Schließsystem, lt. Land Vorarlberg
- Phase 4: Errichtung, Monitoring
- Phase 5: mögliche Implementierung als Standard

### Beispiel Projekt Hohenems



## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > in Entwicklung

### Position NEU, Modulsystem



**Beispiel Projekt** Hohenems

**32 Stellplätze im Doppelstock > 12 Module**

- ÖBB-interne Arbeitsgruppe „ÖBB & Fahrrad“ unter Führung der ÖBB-Holding AG (Arbeitsgruppe mit Ansprechpartnern betroffener Teilkonzerne)
- Auch gezielter Dialog mit Ansprechpartnern zum Thema Fahrrad
- Aktuell: Konzernpapier zum Thema „ÖBB & Fahrrad“ gerade in Fertigstellung
- Nächste Schritte: Strategie- und Programmentwicklung und jährliches Monitoring der Umsetzung



### **Ansprechpartner:**

Herbert Minarik

Konzernkoordinator für CSR / Umwelt

ÖBB-Holding AG

Tel.: +43 1 93000 33873

Mail: [herbert.minarik@oebb.at](mailto:herbert.minarik@oebb.at)



Danke für Ihre  
Aufmerksamkeit

