

## Österreichischer Radgipfel, 2016

Kultur- und Kongresszentrum Eisenstadt Franz Schubert-Platz 6, 7000 Eisenstadt, 23.06.2016, 16:00 Uhr

### Modul 2: Trends und Strategien zur Radförderung (Seminarraum) Intermodale Schnittstellen

Heiko Schwabe, ÖBB-Personenverkehr AG

Thomas Pipp, ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

- |         |   |   |   |
|---------|---|---|---|
| Teil 1: | Fahrradmitnahme   | > | 1.1 Nah- & Regionalverkehr, 1.2 im Fernverkehr, 1.3 Tarif |
| Teil 2: | Regelwerke und Standards  | > | Änderungen bzw. Neuauflagen                               |
| Teil 3: | Informations- und Wegeleitung                                   | > | „Übergang System ÖBB“ zum Öffentlichen Raum               |
| Teil 4: | verschießbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen | > | Prototyp Testphase  |
| Teil 5: | ÖBB-Holding zum Fahrradverkehr                                  |   |   |



# 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
- lfd. Umbau ÖBB railjet

1) über Grenzübergang Spielfeld-Straß



© ÖBB, Roland Eisenberger

# TEIL 1: Fahrradmitnahme

## 1.2 Fahrradmitnahme im Fernverkehr

schrittweiser Umbau aller RJ Garnituren

- aktuell Einsatz auf allen RJ Strecken
- Vollumstellung der Strecke Wien – Villach/Lienz

Freigabe der Buchung, sobald Zug gesichert mit umgebauter Garnitur gefahren wird  
(Umlaufstabilität)

voraussichtlicher Abschluss des Umbau mit  
Frühjahr 2017



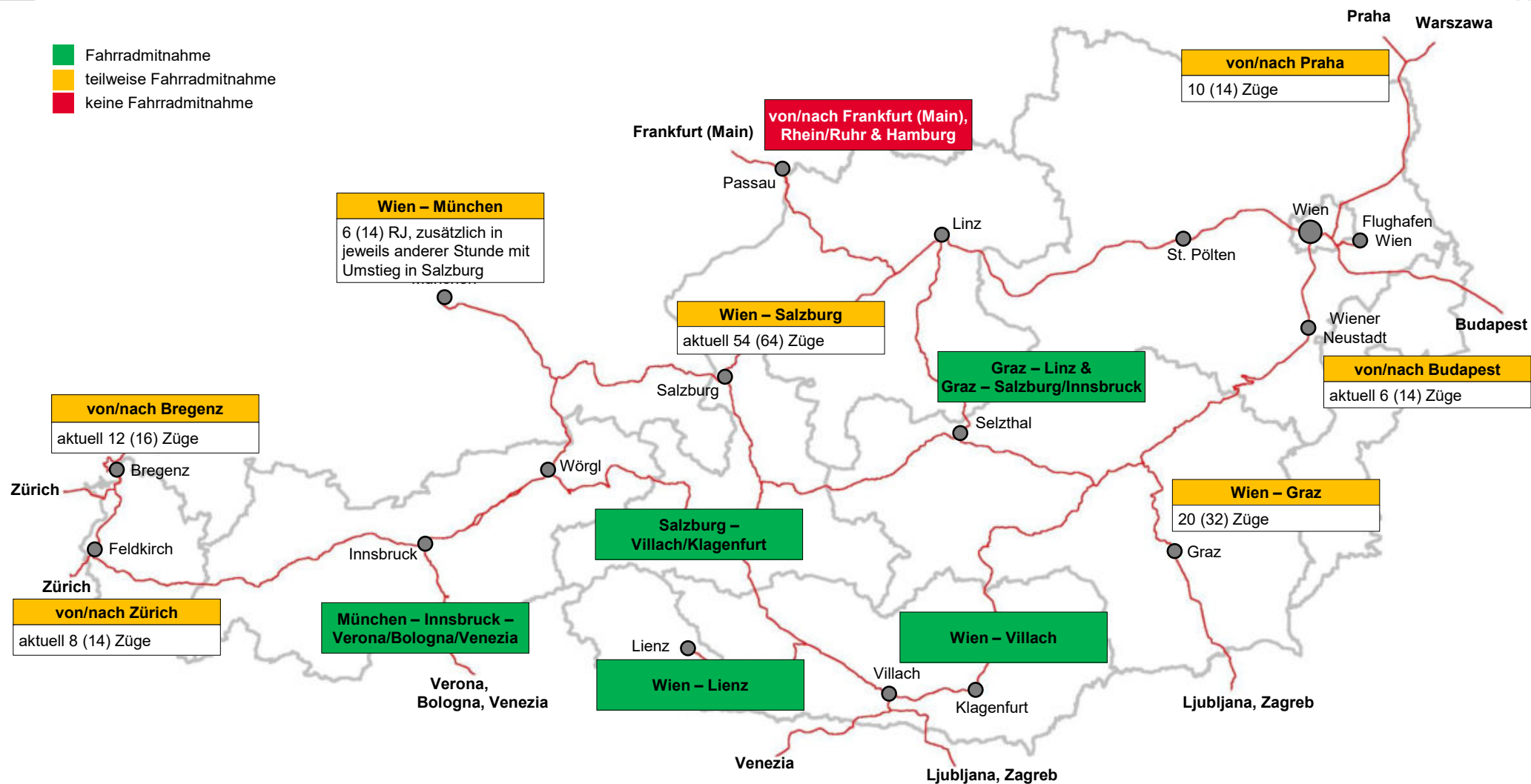
© ÖBB, Roland Eisenberger



# TEIL 1: Fahrradmitnahme

## 1.2 Fahrradmitnahme im Fernverkehr (Tagverkehr)

- Fahrradmitnahme
- teilweise Fahrradmitnahme
- keine Fahrradmitnahme



# 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 zukünftige Beschaffungen von Neufahrzeugen ist die Fahrradmitnahme im Lastenheft enthalten



© ÖBB, Roland Eisenberger

### nationale Fahrradmitnahme

- Standardtarif
  - 10% des Vollpreis 2. Klasse, min. jedoch € 2,00  
im Fernverkehr zzgl. verpflichtender Stellplatzreservierung
  - Wochen-/Monatskarten erhältlich
- Tarifbestimmungen der Verkehrsverbünde gelten in den Zügen des Nah- & Regionalverkehr unverändert.
- Einfach-Raus-Radticket

### internationale Fahrradmitnahme

- Biking International
- Pauschalpreis € 12,00  
im Fernverkehr zzgl. verpflichtender Stellplatzreservierung

### kostenfreie Beförderung von Klapp-/Falträdern

## TEIL 2: Regelwerke – Standards

### Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

# Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

03 01

Regelwerk

Personenverkehrsanlagen

Stand 07.05.2015  
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 07.05.2015

Seite 5 von 60

#### Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

#### Inhaltsverzeichnis

6	Planungs- und Gestaltungsregeln .....	26
6.1	Atmosphäre .....	26
6.1.1	Allgemein .....	26
6.1.2	Licht / Farbe / Kontrast .....	26
6.1.3	Akustik .....	29
6.1.4	Außenraumgestaltung /Vegetation .....	29
6.2	Nachhaltigkeit .....	30
6.3	Instandhaltungsgerechte Planung .....	32
6.4	Orientierung, Information und Ausstattungselemente .....	33
6.4.1	Orientierung .....	33
6.4.2	Information .....	33
6.4.3	Ausstattungselemente .....	35
6.5	Technische Qualitäten für öffentliche Kundenbereiche .....	38
6.5.1	Erschließung ab Bahngrundgrenze .....	38
6.5.2	Sanitärräume .....	47
6.5.3	Infopoint .....	48
6.5.4	Türen .....	49
6.5.5	Glasfennezeichnung .....	50
6.5.6	Bahnsteige .....	51
6.5.7	Schieneengleiche Zugänge .....	54
6.5.8	Beleuchtungsniveau .....	55
6.5.9	Sonstiges .....	56
7	Tabellenverzeichnis .....	57
8	Abbildungsverzeichnis .....	58
9	Abkürzungsverzeichnis .....	59

Stand 07.05.2015

Seite 6 von 60



### 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 funktionell 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 Verkehrsanlage 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 zu planen. Ein sparsamer Material- und Energieeinsatz 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.

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 Material- und Energieeinsatz 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.

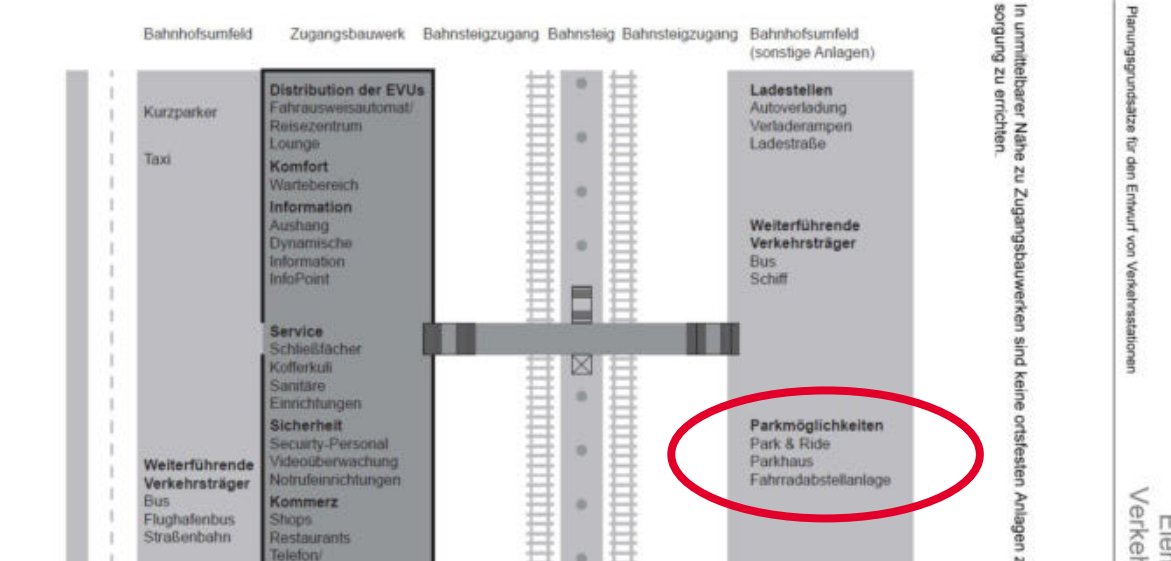
Verkehrsstationen sind so zu planen, dass eine möglichst optimale Nutzung der lokal verfügbaren Ressourcen (z.B.: Sonneneinstrahlung, Grundwasser, Geothermie, Baumaterialien, etc.) ermöglicht wird.

### 6.5.1.3 Rampen

Rampen mit Sondernutzung (z.B. Fahrradrampen) sind entsprechend allgemein gültiger Richtlinien auszuführen und gesondert zu kennzeichnen.

## Elemente der Verkehrsstation Bahnhofsumfeld

Abbildung 1: Elemente der Verkehrsstation



**Bike & Ride** Stellplätze für nichtmotorisierte einspurige Fahrzeuge welche ausschließlich den Benutzern öffentlicher Verkehrsmitteln vorbehalten sind.



Vorbemerkung .....	4
1 Allgemeines .....	7
1.1 Regelwerkgruppe .....	7
1.2 Geltungsbereich und Anwendung .....	7
1.3 Regelwerkshinweise .....	7
2 Begriffsdefinitionen .....	9
3 Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen .....	10
3.1 Allgemeine Grundsätze .....	10
3.2 Gliederung .....	10
3.3 Planungsgrundlagen .....	11
4 Vorplätze .....	13
4.1 Allgemeine Grundsätze .....	13
4.2 Funktion .....	13
5 Bike & Ride (Fahrradabstellanlage) .....	14
5.1 Allgemeine Grundsätze .....	14
5.2 Lage .....	14
5.3 Ausstattung .....	14
5.4 Planungsgrundsätze .....	15
6 Stellplätze für motorisierte Zweiräder .....	18
6.1 Allgemeine Grundsätze .....	18
7 Park & Ride (PKW Abstellplätze) .....	18
7.1 Allgemeine Grundsätze .....	18
7.2 Flächige Anlagen .....	18
7.3 Parkdecks, Tiefgaragen .....	23
8 Zutrittskontrollen, Bewirtschaftung .....	24
9 Videoüberwachung .....	24
10 Bushaltestellen .....	24
11 eMobilität .....	25
12 CarSharing, Fahrzeugvermietung .....	26
13 Grünflächengestaltung .....	26
14 Nachhaltigkeit .....	26
Abkürzungsverzeichnis .....	29

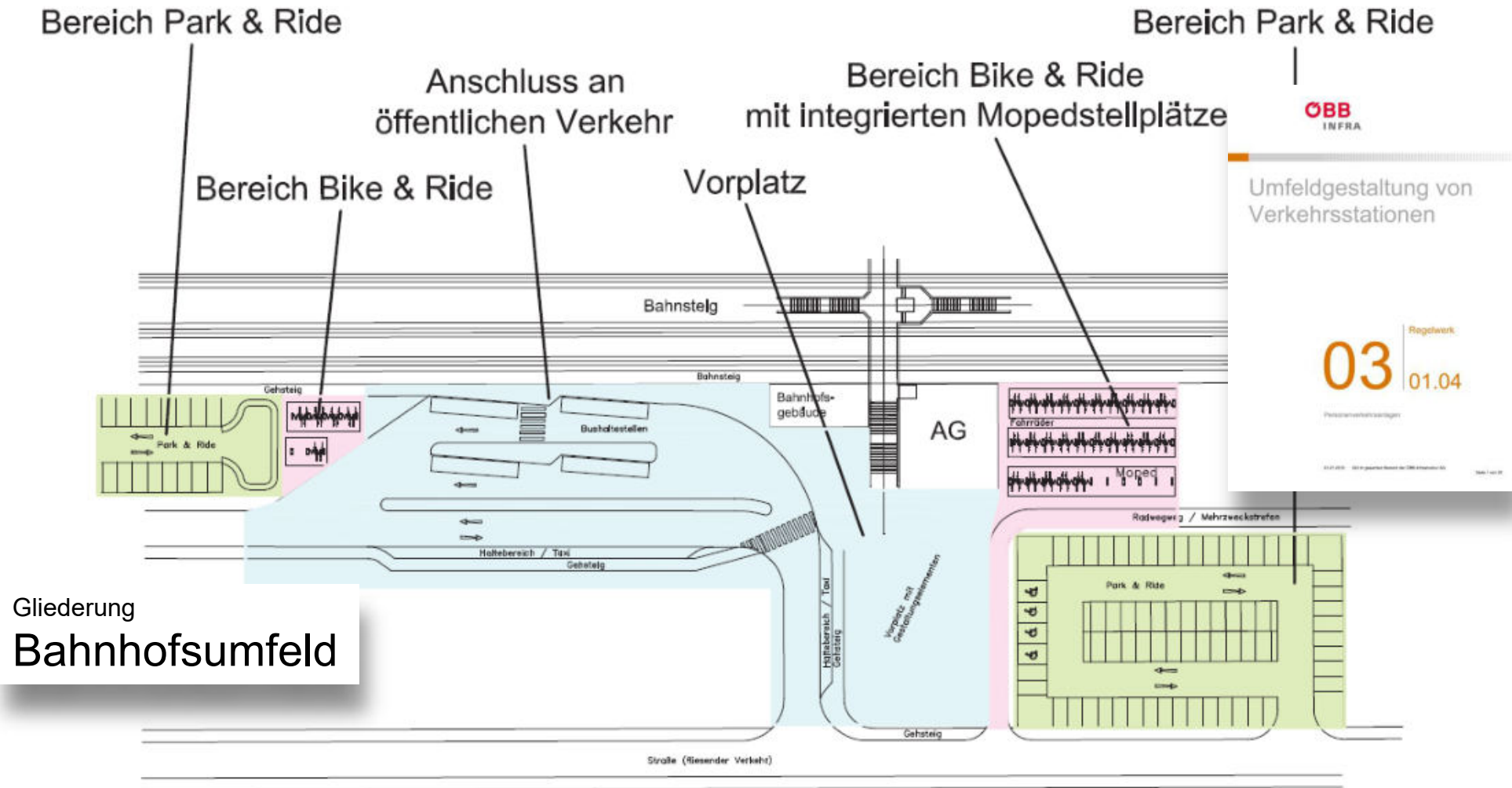
## 2 Begriffsdefinitionen

Park & Ride	Stellplätze für motorisierte mehrspurige Personenkraftfahrzeuge welche ausschließlich den Benutzern öffentlicher Verkehrsmitteln vorbehalten sind.
Bike & Ride	Stellplätze für nichtmotorisierte einspurige Fahrzeuge welche ausschließlich den Benutzern öffentlicher Verkehrsmitteln vorbehalten sind.
Zweiradstellplatz	Bereich für das Abstellen von einspurigen Kraftfahrzeugen wie Mopeds, Mofas und Motorrädern.
Parkdeck / Tiefgarage	Konstruktive Bauwerke zur Schaffung von Stellflächen welche in mehreren Ebenen (Stockwerken) angeordnet sind.
eMobilität	Ein- und/oder mehrspurige Fahrzeuge mit Elektroantrieb für den Individualverkehr.
eBike	Einspurige Fahrzeuge mit Elektroantrieb.
Carsharing	gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Autos
PKW - Haltezone	Ausgewiesene Bereiche zum Ein- und Aussteigen mit einer maximalen Verweildauer von 10 – 15 Minuten je nach Gemeindevorgaben.
Shared Space / Begegnungszone	Gemeinsam genutzter Raum aller Verkehrsteilnehmer

**Bike & Ride** Stellplätze für nichtmotorisierte einspurige Fahrzeuge welche ausschließlich den Benutzern öffentlicher Verkehrsmitteln vorbehalten sind.

**eMobilität** Ein- und/oder mehrspurige Fahrzeuge mit Elektroantrieb für den Individualverkehr.

**eBike** Einspurige Fahrzeuge mit Elektroantrieb.





# Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

## Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

03.01.04

Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

Spezielle Parameter

### 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 Fußgängerfreundlichkeit zu achten. Mit den Gemeinden ist in diesem Zusammenhang zu klären, wie Radwege möglichst attraktiv gestaltet und an die Verkehrsstation herangeführt werden können.

#### 5.2 Lage

**Steuern:** 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 Hartieren 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.

**Versperbare Fahrrad-einstellsysteme:** Ob versperbare Fahrrad-einstellsysteme zum Einsatz kommen ist in der Spezifikation der Verkehrsstation festzulegen. Dies gilt auch für eBike Stellplätze und eBike Ladestationen.

Versperbare Einstellmöglichkeiten für Fahrräder müssen, für Kontrollzwecke, transparent ausgeführt werden (z.B. Gitterwände).

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 (Nummerschlösser) zu achten. Die Richtlinie 12.08.02 (Beleuchtungsanlagen – Kundenbereich) ist zu berücksichtigen.

01.07.2015

Seite 14 von 30

03.01.04

Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

Spezielle Parameter

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

**Leihrad:** 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

**Flächenbedarf:** Der Stellplatzbedarf für ein Fahrrad beträgt ca. 1,2m². 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.

01.07.2015

Seite 15 von 30

# Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

## Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

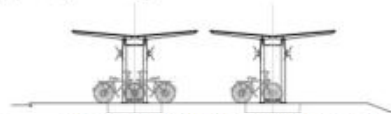
03.01.04

Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

Spezielle Parameter

Skizze 2  
Beispielhafte Darstellung für Stellplatz- und Dachanordnung für  
Fahrräder und Moped

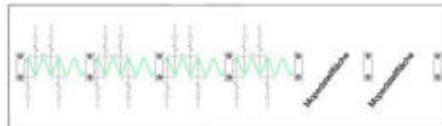
Seitenansicht (Profil)  
doppelreihige Anordnung



Witterungsschutz

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.

Lageplan  
doppelreihige Anordnung  
gemeinsame Überdachung für Fahrräder und motorisierte Zweiräder



01.07.2015

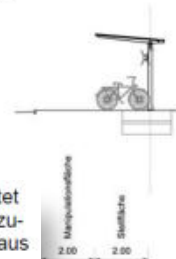
Seite 16 von 30

03.01.04

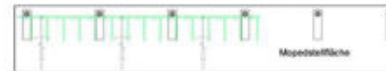
Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

Spezielle Parameter

Seitenansicht (Profil)  
einreihige Anordnung



Lageplan  
einreihige Anordnung  
gemeinsame Überdachung für Fahrräder und motorisierte Zweiräder

Oberflächen-  
befestigung

Die Oberflächenbefestigung ist mittels Asphalt, mit Betonverbundsteinen oder Fundamentplatte mit Besenstrich herzustellen.

Entwässerung

Sickerdrainsteine sind nur in Ausnahmefällen (Entwässerungswänge) zulässig. Dach- und Oberflächenwasser sind vollständig abzuleiten. Eine örtliche Versickerung in Sickermulden ist vorrangig anzustreben.

Anordnung

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

Witterungsschutz

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.

01.07.2015

Seite 17 von 30

1.04

Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

Spezielle Parameter

Überdachung

Die Überdachung von Fahrradabstellplätzen soll möglichst einfach, robust und sparsam in der Erhaltung sein. Grundsätzlich können folgende Arten von Überdachungen unterschieden werden:

- Vordächer/Dachvorsprünge bestehender Gebäude
- Freistehende Dächer
- Innenräume (Fahrradgaragen)

Ist die Verwendung von Seiten- und/oder Rückwand vorgesehen, sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Platzierung der Rückwand gegen die Wetterseite
- Transparente, einsehbare Wandkonstruktionen (z.B. Gitterwände, Glaswände etc.)
- Keine Schaffung von dunklen, die Sicherheit beeinträchtigenden, Bereiche.

Werden Dachstützen aus Stahl verwendet ist ein mindestens 6cm hoher Betonsockel, Betongüte mind. C25/30/B7, als Aufstellfläche der Überdachung zu errichten (Korrosionsschutz bei Tausalzeinsatz).

- Platzierung der Rückwand gegen die Wetterseite
- Transparente, einsehbare Wandkonstruktionen (z.B. Gitterwände, Glaswände etc.).
- Keine Schaffung von dunklen, die Sicherheit beeinträchtigenden, Bereiche.

Platzbedarf

Der Stellplatzbedarf beträgt ca. 2m x 1m. Für das gefahrlose Manövrieren der motorisierten Zweiräder ist ein zusätzlicher Platzbedarf von ca. 2m vorzusehen.

Ausstattung

Motorräder, Mopeds und Mofas benötigen keine gesonderten Ständersysteme.

### 7 Park & Ride (PKW Abstellplätze)

#### 7.1 Allgemeine Grundsätze

Anlagenunter-  
scheidung

Es wird zwischen flächigen Anlagen, welche in einer Ebene angeordnet sind, und mehrgeschossigen Parkdecks bzw. Tiefgaragen unterschieden.

#### 7.2 Flächige Anlagen,

Allgemeines

Gemäß den Angaben der Projektspezifikation sind bei Verkehrsstationen, PKW - Stellplätze nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten für Bahnkunden vorzusehen.

Lage

Park and Ride - Anlagen sollen möglichst nahe bei der Verkehrsstation angeordnet werden. Eine Verknüpfung zwischen ruhenden und fließenden Verkehr ist zu

Mofa, Moped- und Motorradabstellflächen sind nach Möglichkeit, im Anschluss an die Bike & Ride Anlage zu situieren und vorzugsweise zu überdachen. Die Anlagen sind zu befestigen und zu entwässern (Analog Bike& Ride). Die Unterbringung unter einer gemeinsamen Überdachung mit Fahrrädern ist anzustreben.

01.07.2015

Seite 18 von 30

# Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen

## Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

03.01.04

Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

Spezielle Parameter

### 11 eMobilität

- Nachfrage:** Elektrisch betriebene Fahrzeuge werden langfristig ihren Beitrag beim Individualverkehr leisten. Vor allem bei eBikes ist ein signifikanter Anstieg der Verkaufszahlen in den letzten Jahren zu beobachten.
- Verwehrgung:** Bezüglich der Errichtung von eLadeinfrastruktur als auch Parkmöglichkeiten für eFahrzeuge wird auf die erstellte Richtlinie der ÖBB-Infrastruktur AG „Technische, organisatorische und rechtliche Richtlinie zur Errichtung von eLadeinfrastruktur auf Bahngrund durch Dritte“ verwiesen. Die darin festgelegten Vorgaben sind verpflichtend einzuhalten. e-Bikes sind in der Regel relativ teure Zweiräder welche gegebenenfalls auch einen Stromanschluss benötigen. Um eine hohe Sicherheit und die Energieversorgung gewährleisten zu können sind im Bedarfsfall einzeln abgesperrte Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen. Zur besseren Überwachung und zum Schutz vor Missbrauch müssen solche Einrichtungen vom Betreiber einsehbar sein.
- Versorgung:** Der Bedarf an ausgewiesenen zweispurigen eFahrzeug - Stellplätzen ist derzeit nicht erkennbar. Für die Errichtung von eLadeinfrastruktur gelten die in der Richtlinie der ÖBB-Infrastruktur AG „Technische, organisatorische und rechtliche Richtlinie zur Errichtung von eLadeinfrastruktur auf Bahngrund durch Dritte“ festgelegten Punkte.
- Betrieb:** Die Errichtung, der Betrieb, die Erhaltung, Betreuung und Bewirtschaftung von Ladestationen muss über einen externen Betreiber erfolgen. Eine detaillierte Aufstellung über die Anforderungen sind ebenfalls in der Richtlinie der ÖBB-Infrastruktur AG „Technische, organisatorische und rechtliche Richtlinie zur Errichtung von eLadeinfrastruktur auf Bahngrund durch Dritte“ geregelt. Bei Errichtung und Betrieb ist der zur Richtlinie der ÖBB-Infrastruktur AG gehörende Mustervertrag durch den Errichter/Betreiber abzuschließen. Die Vorgaben der Richtlinie sind verpflichtend einzuhalten.
- Anhang:** Anhang 1  
Technische, organisatorische und rechtliche Richtlinie zur Errichtung von eLadeinfrastruktur auf Bahngrund durch Dritte.

Zur besseren Überwachung und zum Schutz vor Missbrauch müssen solche Einrichtungen vom Betreiber einsehbar sein.

### Technische, Richtlinien zur auf

01.07

### ne und rechtliche eLadeinfrastruktur ch Dritte

Seite 25 von 30

03.01.04

Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen

Spezielle Parameter

### 12 CarSharing, Fahrzeugvermietung

- Carsharing:** Carsharing ist ein modernes und kostengünstiges Angebot, um den gelegentlichen Autobedarf abzudecken und dient als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Solche Einrichtungen wie auch reine Vermietungseinrichtungen für PKW und Fahrräder benötigen einen attraktiven, leicht erkennbaren Standort. Infrastruktureinrichtungen zu diesem Zweck, sofern diese nicht ohnehin auf Privatgrund liegen, sollen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes angesiedelt werden. Eine Kombination von z.B. Fahrradabstellanlage und Fahrradshop ist möglich. Auf Park and Ride – Anlagen sind keine Mieteinrichtungen vorzusehen.
- Anhang:** Anhang 2.  
Richtlinien zur Vergabe von Carsharing-Stellplätzen auf Bahngrund

### 13 Grünflächengestaltung

Carsharing ist ein modernes und kostengünstiges Angebot, um den gelegentlichen Autobedarf abzudecken und dient als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Solche Einrichtungen wie auch reine Vermietungseinrichtungen für PKW und Fahrräder benötigen einen attraktiven, leicht erkennbaren Standort. Infrastruktureinrichtungen zu diesem Zweck, sofern diese nicht ohnehin auf Privatgrund liegen, sollen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes angesiedelt werden. Eine Kombination von z.B. Fahrradabstellanlage und Fahrradshop ist möglich. Auf Park and Ride – Anlagen sind keine Mieteinrichtungen vorzusehen.

### Richtlinien zur auf Bahngrund

Dabei ist auf entsprechende Sicherheit der Bahnanlagen gemäß dem Regelwerk 03.14 (Sicherungswaldbau und Forsttechnik) zu achten.

Sämtliche über den Ortsteil hinausreichende Grundstücke, welche im Einflussbereich des Bahnanlagen liegen, sind nach der Anlagen-IRM L 1125 erfasst und geografisch ver-

1.4

Unter-  
scheid-  
liche  
Betr-

01.07

### Carsharing-Stellplätzen

ungen wie z.B. Schotterrasen und Si-  
eine Versiegelung und dadurch erforder-  
ligkeiten, wie Einleitungsgebühren und

Seite 25 von 30



# Teil 3: Informations- und Wegeleitung

## „Übergang System ÖBB“ zum Öffentlichen Raum



# Teil 3: Informations- und Wegeleitung

## „Übergang System ÖBB“ zum Öffentlichen Raum



konzept mit zwei Ansätz-  
er Radfahrer\_innen  
ang entwickelt, um die  
und um eine Gleich-  
motorisierten Verkehr

ie brauchen eine Identi-  
aufmerksamkeit schafft.

en für Parkgaragen  
für das Wegeleitsystem



es angeboten werden.

damit entsprechen die Piktogramme bekannten Inhalten und  
den Farben, die bereits im Zusammenhang mit Radwegen  
etabliert sind. Zum Beispiel:

- Fahrradinformation,
- Fahrradservice,
- eine Kombination der beiden.

Die Verständlichkeit der Piktogramme müsste gegebenenfalls  
getestet werden.



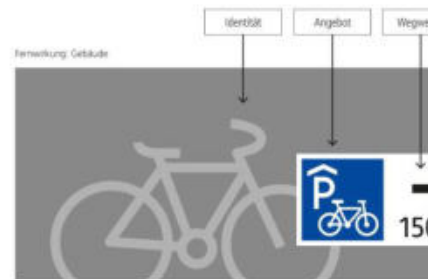
### 2.2. Identität

Fernwirkung erreichen, Aufmerksamkeit erzeugen, einem Raum  
Identität verleihen, das können großflächige Darstellungen leisten.  
Sie haben eine andere Aufgabe als das Wegeleitsystem, sie müs-  
sen keine Detailinformation vermitteln. Sie schaffen das Umfeld  
für weitere Informationen.

### 2.3. „Grammatik“ der Wegeführung

Je nach Situation werden unterschiedliche Kombinationen von  
Informationstafeln und -flächen eingesetzt:

Identität – Angebot – Wegweiser

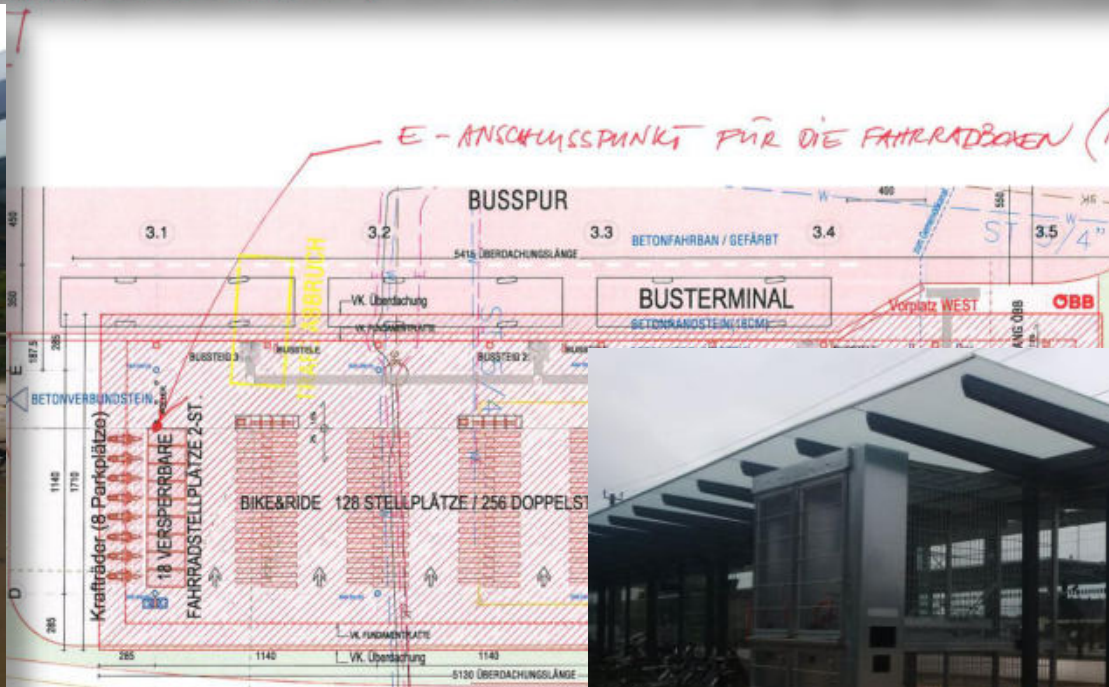


„missing link“ – unterschiedlichste Systeme und  
Designs des öffentlichen AG, keine einheitliche  
SIGNALETIK österreichweit > Bedarf Regelung



## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > Prototyp Testphase

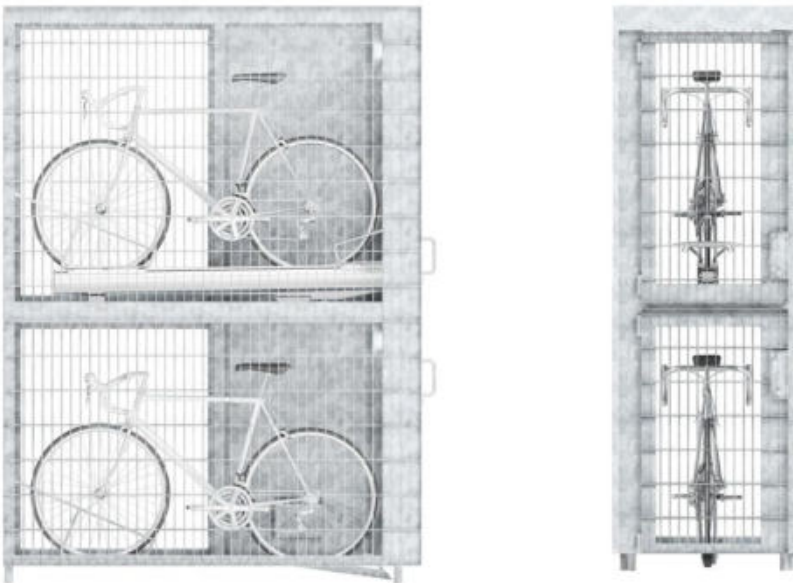
**Wurde/wird in den Projekten Lauterach, Hohenems umgesetzt/“Prototyp“**



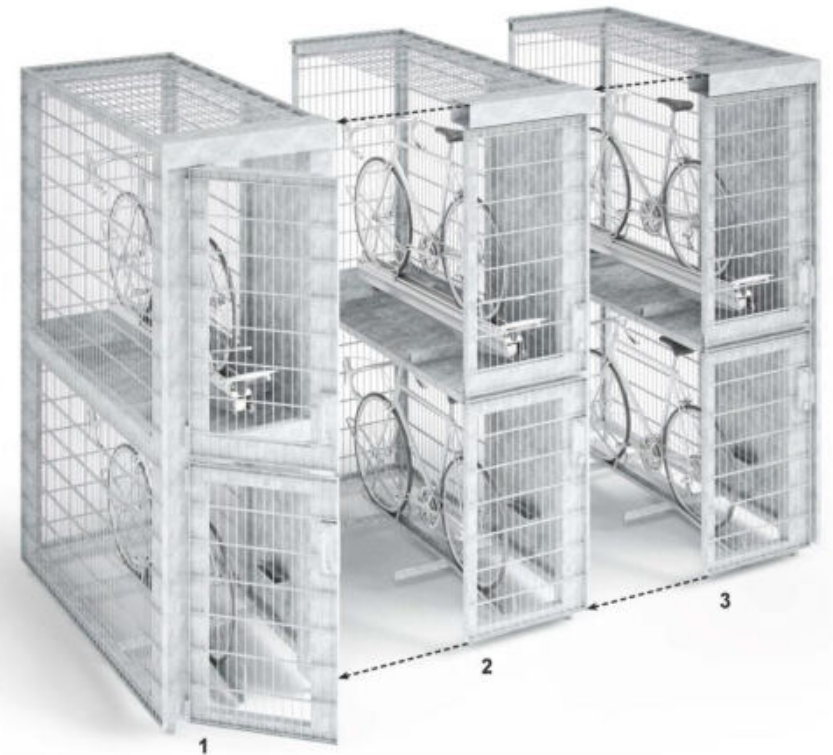
Modulsystem > erweiterbar  
Grundelement > Doppelstock

## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > Prototyp Testphase

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



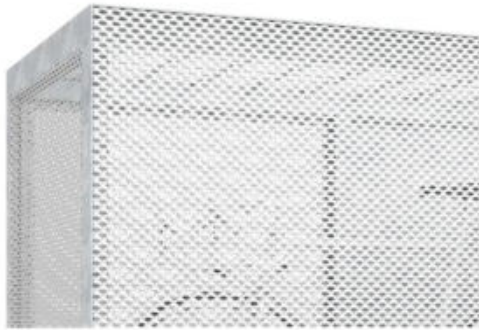
Modulsystem > erweiterbar  
Grundelement > Doppelstock





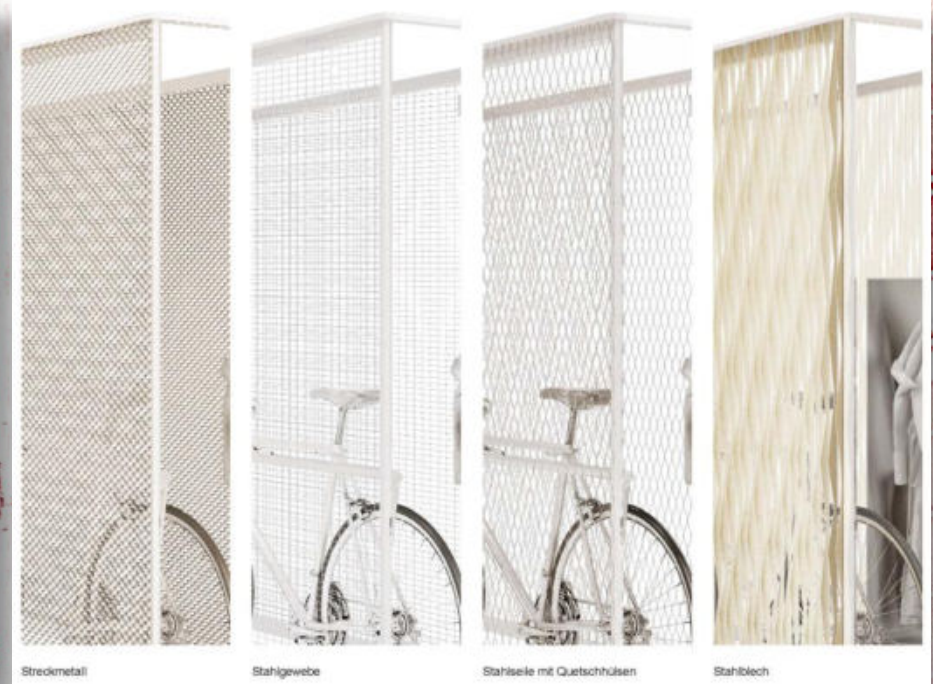
## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > Prototyp Testphase

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



Architektur:

Wahl nach  
Erscheinungsbild



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

## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > Prototyp Testphase

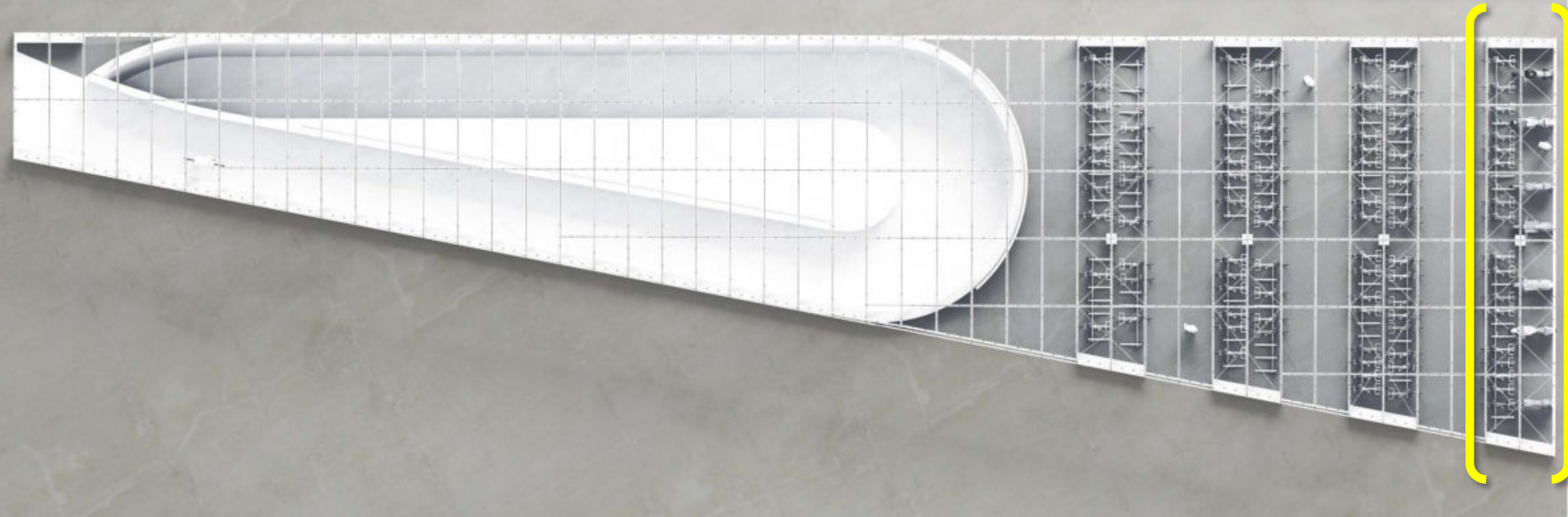
- Phase 1: Planung – Arch. Ostertag, Projekte Lauterach, Hohenems
- Phase 2: Ausschreibung Bau und Vergabe, lt. Projektleitung
- Phase 3: Ausschreibung Schließsystem, lt. Land Vorarlberg
- Phase 4: Errichtung, Monitoring
- Phase 5: mögliche Implementierung als Standard

### Beispiel Projekt Hohenems



## Teil 4: verschließbares Modulsystem in überdachten Fahrradabstellanlagen > Prototyp Testphase

**Position NEU, Modulsystem**



**Beispiel Projekt Hohenems**

**32 Stellplätze im Doppelstock > 12 Module**





# Fahrrad@ÖBB

Stand Juni 2016

- Zuwachsraten zum Radverkehr in Österreich steigen und der ÖBB Konzern setzt zum Thema „ÖBB & Fahrrad“ viele Initiativen
- betroffene Unternehmensbereiche: ÖBB-Infrastruktur AG (inkl. Immo), ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Postbus GmbH
- ÖBB übergreifende Arbeitsgruppe „ÖBB & Fahrrad“ bearbeitet Thema Fahrrad
- Laufender Austausch mit Interessensvertretern



- Nahverkehr
  - Mitnahme gemäß verfügbaren Stellplätzen, grundsätzlich in jedem Zug
  - 42.000 Fahrradabstellplätze/Tag -> Durchschnittlich 11/Zugfahrt; in den neuen Cityjet Garnituren 18/Zug
  - Einsatz von Regio-Biking Fahrradwagen entlang touristisch wichtiger Radwege: 4.700 zusätzliche Fahrradplätze/Woche
  - Sonderzüge bei Radveranstaltungen
- Fernverkehr
  - Kostenpflichtige Reservierung
  - Railjet: ab Frühjahr 2017 alle Garnituren mit 5 Radplätzen (dann reservierbar)
  - Auf allen IC, einigen EC Zügen
  - ICE nicht, da DB Verantwortung
- falt- bzw. Klappräder gelten als Gepäckstück und können gratis mitgenommen werden





- Preissysteme:
  - Gruppentickets
  - Einzelfahrkarte
  - Wochen- und Monatsfahrkarte
  - Biking International
- Fahrrad im Bus
  - Im ÖBB Postbus bei Fahrraddestinationen Mitnahme möglich



- Fahrradabstellplätze:
  - Gemeinschaftsprojekt ÖBB INFRA, Bundesländer, Gemeinden
  - Standard: überdachte Abstellanlagen
  - In den letzten 6 Jahren plus 7.080 überdachte Plätze gebaut
  - Strategie Ziel: jährlich 1.000 – 1.200 überdachte Plätze schaffen
  - Wiener Hauptbahnhof: 1.200 Stellplätze
- Fahrradverleih:
  - Graz Hbf: Fahrradverleih und Service Box
  - Kärnten: 9 Radverleihpartner in Bahnhofsnähe
  - Ostregion: 70 Verleihe in Bahnhofsnähe Wien, NÖ, Burgenland
  - Zahlreiche Vergünstigungen für ÖBB Kunden





Danke für Ihre  
Aufmerksamkeit

