

## Gemeinsames Konzept zu Radabstellanlagen auf dem Herrenberger Bahnhofsareal

Als interessierte und engagierte Teilnehmer am Runden Tisch Radverkehr haben wir uns in der durch Corona bedingten Zeit der persönlichen Distanz in einigen Videokonferenzen zusammengefunden, um rechtzeitig für den Entscheid des Gemeinderats zur Ausstattung des Parkhauses an der Kalkofenstraße unsere Anregungen vorzustellen.

Als aktuelle Fragestellung stehen die Abstellanlagen für den Radverkehr auf der Nordseite an, insbesondere ob bzw. welche Anlagen bei der Erweiterung des Parkhauses in der Kalkofenstraße angeschafft werden sollen. Sinnvoll lässt sich diese Frage nur beantworten, wenn eine Bedarfsplanung für das gesamte Bahnhofsgebiet vorliegt und auf dieser Basis ein Vorschlag zur Realisierung der Abstellanlagen auf beiden Seiten der Bahn getroffen werden kann. Dieser Weg wird hier verfolgt.

### 1. Bedarfsplanung

Bei einer Einwohnerzahl von 34.784 unter Einberechnung der neuen Wohngebiete bis zum Jahr 2030 (IMEP-Karte 6.2.1) und einem angestrebten Anteil von 16% des ÖPNV und 15% des Radverkehrs am Modal Split ergibt sich der Bedarf von 719 Abstellplätzen (siehe: *bedarfsschaetzung.pdf* im Anhang.)

Eine Abschätzung der Verteilung der Plätze auf die Nord- und Südseite des Bahnhofs kann über die IMEP-Aussage zu Ziel- und Quellverkehr (Kapitel 3.2) erfolgen: Für den Bahnhofsbereich sind 990 Wege/24h auf der Südseite und 360 Wege/24h auf der Nordseite angegeben, was in etwa einem Verhältnis von 3:1 entspricht. Dies ergibt einen Bedarf von 525 Plätzen im Süden und 194 Plätzen im Norden. (Wenn man die IMEP-Vorgaben als wenig ambitioniert ansieht und den vom Landkreis Böblingen geplanten Anstieg des Radverkehrs im Modal Split von 20% ansetzt, erhält man einen Bedarf von 623 Plätzen im Süden und 230 Plätzen im Norden).

### 2. IST-Situation

Der Herrenberger Bahnhof stellt nach Klassifikation des Leitfadens Bike&Ride vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Stand November 2019) einen Bike+Ride-Schwerpunkt der Größe L, Typ c „Regionaler Eisenbahnknoten“ dar: neben Wohn- und Gewerbegebiet auch zentrale Einrichtungen und touristische Ziele im Einzugsgebiet. Charakterisiert ist dieser Typ durch 300-1000 Stellplätze, Fahrradvermietung und möglichst personell unterstützte Serviceangebote (Leitfaden Bike+Ride des VM BaWü, S.23)

Folgende Abstellanlagen befinden sich im Augenblick am Bahnhof:

- Nord: 132 überdachte; 25 nicht überdachte Stellplätze, 21 Fahrradboxen = 178 Stellplätze
- Süd: 242 überdachte Stellplätze

Ausreichenden Standard (Leitfaden Bike+Ride, S.10) weisen nur 21 Stellplätze (die Boxen) auf. Alle anderen Abstellplätze müssen durch Produkte mit gängigen Qualitätskriterien ersetzt werden.

Die Auslastung der bestehenden Anlage liegt nach übereinstimmenden Aussagen mehrerer Mitglieder unserer Arbeitsgruppe bei etwa 80%.

### 3. Ziele

Unsere Vorschläge gründen sich auf folgende Zielsetzung: Bereitstellung komfortabler, leicht zugänglicher und sicherer Abstellplätze, die verkehrssicher, ungehindert und auf kurzem Weg erreichbar sind.

Daher bevorzugen wir – wenn irgend möglich - bei Anlagen:

- Anlehnbügel vor Doppelstockparkern
- Fahrradboxen vor Schließanlagen.

Zudem sehen wir für den Herrenberger Bahnhof ein getrenntes Konzept für den Norden und Süden als zwingend notwendig an.

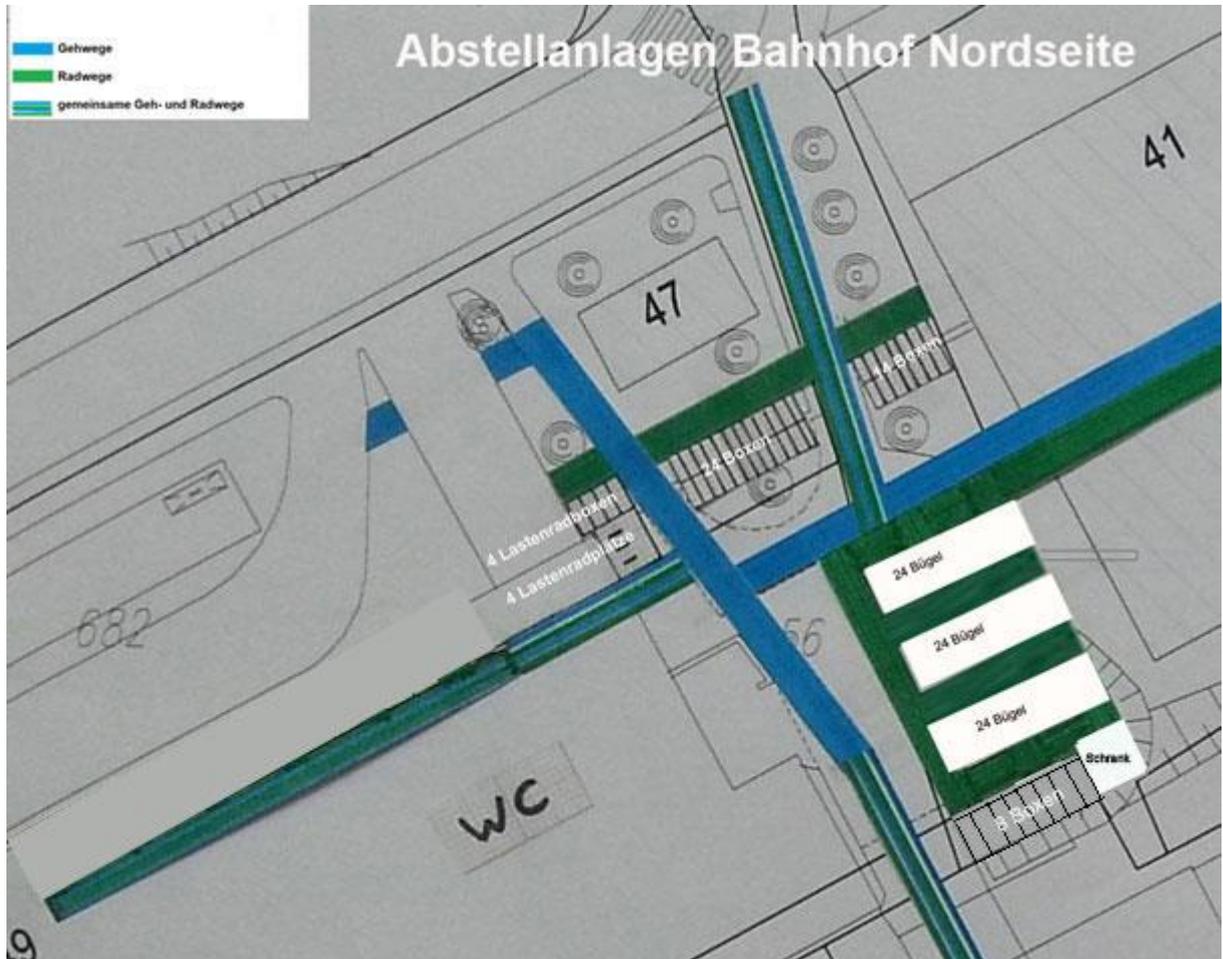
„Bei größeren Haltestellen und Bahnhöfen, die von mehreren Seiten erreichbar sind, soll das Stellplatzangebot entsprechend aufgeteilt werden. Dies ist unbedingt erforderlich, wenn keine fahrbare Verbindung zwischen beiden Seiten besteht. Die Anlage soll direkt anfahrbar sein und nicht nur über Treppen, Umlaufsperrern oder Schiebestecken erreichbar sein (Leitfaden Bike+Ride des VM BaWü S.11).“

Obwohl am Herrenberger Bahnhof eine prinzipielle Durchlässigkeit besteht, ist der Weg mit vielen Gefahren verbunden:

- Personen mit Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen benutzen den gleichen Weg.
- Die engen Kurven der Rampe trauen sich viele nicht zu fahren und schieben stattdessen (oder nutzen den Weg überhaupt nicht).
- Lastenräder können heute die Nord-Süd-Verbindung nicht nutzen (Rampe).
- Im Unterführungsbereich wird der Radverkehr gemeinsam mit dem sehr umfangreichen Fußverkehr geführt.

#### 4. Abstellanlagen auf der Nordseite

Auf der Nordseite sehen wir auf dem Vorplatz folgende Ausstattung als sinnvoll an:



Die bestehende Anlage inkl. der Boxen wird entfernt. Eine BÜgelanlage wird erstellt mit einem Dach, das von der Höhe und Aufstellung her die Möglichkeit bietet, die Anlage später - je nach Bedarf - teilweise oder vollständig mit Doppelstockparkern auszurüsten. Geplante Erst-Ausrüstung: 72 Anlehnbügel mit 144 Stellplätzen.

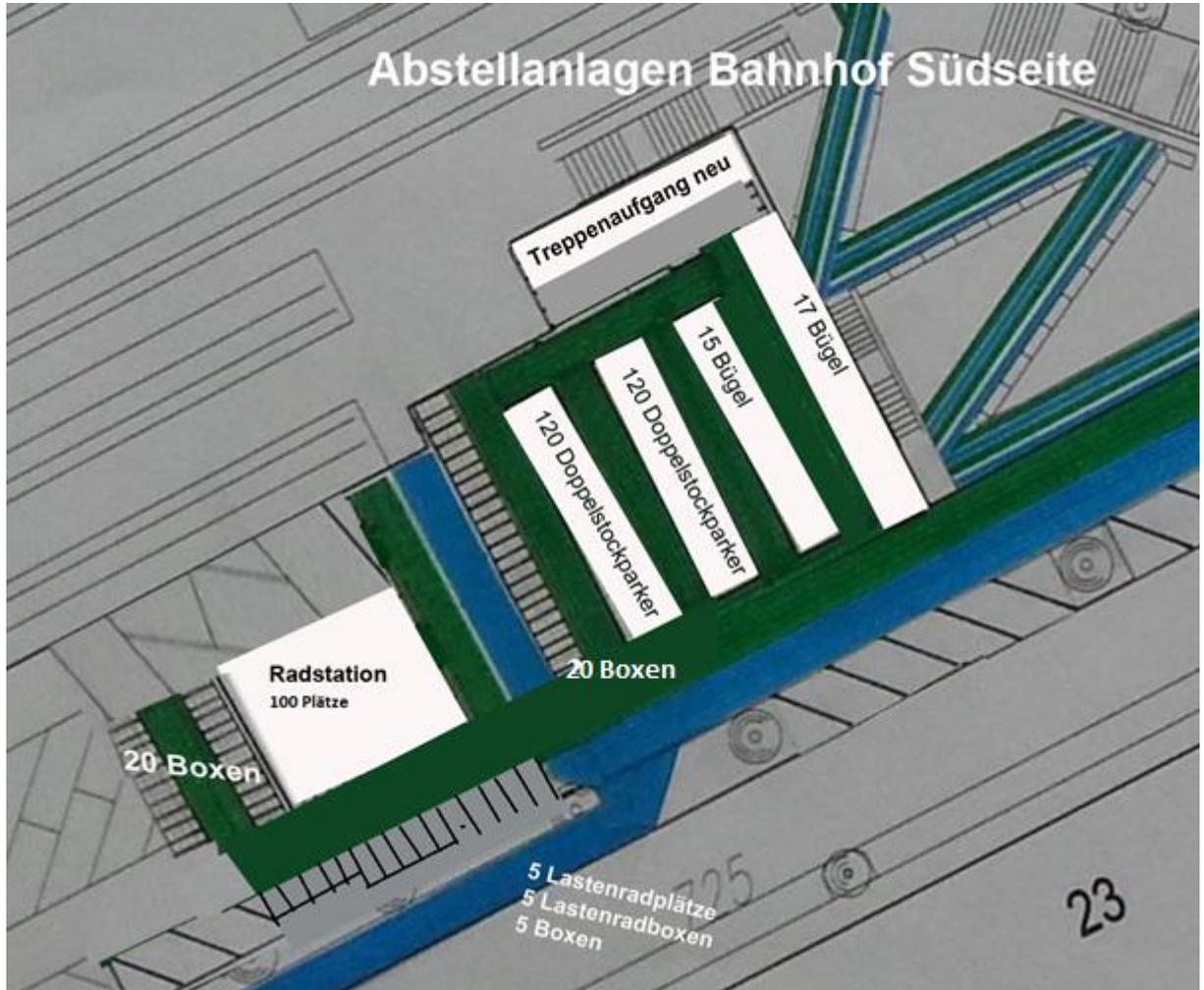
Am Hang hinter der kleinen Mauer Richtung Bahngleise wird eine Spundwand erstellt und damit Platz geschaffen für 8 Boxen und 20 Schließfächer für Kleidung und Wertsachen (8 davon mit Stromanschluss zum Aufladen von Akkus). Diese Maßnahme wertet zudem den Platz auf und macht ihn als sozialen Treff- und Brennpunkt uninteressant.

Für Fahrradboxen und für Lastenräder haben wir Plätze in der Nähe der EBike-Verleihstation vorgesehen.

**Dies ergibt insgesamt Abstellplätze für 198 Räder.** Der Bedarf nach IMEP für die Nordseite von 194 Plätzen für das Jahr 2030 ist damit gedeckt. Abstellplätze im Parkhaus sind daher nicht notwendig. Wegen der gefährlichen Zufahrt würden sie von den Radfahrern auch nicht angenommen. Ein dringender Bedarf zur Umwandlung von Pkw-Stellplätzen ist dagegen auf der Südseite vorhanden!

## 5. Abstellanlagen auf der Südseite

Der Bedarf an Abstellplätzen auf der Südseite erfordert die Umplanung des Gesamtbereichs:



Bei unseren Planungen haben wir folgende Randbedingungen berücksichtigt:

- eine mögliche Erweiterung des Treppenaufgangs zur Ammertalbahn.
- Der Durchgang vom Parkplatz zu den Bahngleisen soll erhalten bleiben.
- Den größeren Bedarf an Fahrradstellplätzen versuchen wir möglichst mit Doppelstock-Stellplätzen abzudecken.
- Darüber hinaus kann eine Radstation die weiter erforderlichen Stellplätze mit geringem Platzbedarf (und dem Verlust von nur wenigen PKW-Stellplätzen) auf dem jetzigen Bahn-Parkplatz bieten.

Für die Errichtung einer Radstation und weiterer Boxen werden im Anschluss an die bisherige Fahrradparkfläche Pkw-Parkplätze benötigt, ebenso um einen schnellen beidseitigen Zu- und Ausstieg bei der Ammertalbahn zu ermöglichen.

Die Treppe zu Gleis 101 und 102 war ursprünglich lediglich als Zugang zu den Pkw-Parkplätzen konzipiert. Jetzt erschließt sie neben der Gäubahn auch die Ammertalbahn, was besonders bei den gegebenen Taktzeiten einen schnellen Auf- und Abgang von Personen mit Kinderwagen, Fahrrädern und Rollkoffern erfordert.

Die Treppe muss verbreitert und mit Spuren für Kinderwagen/Koffer ertüchtigt werden. Und eine Anregung aus IMEP: „Beim Aufgabenträger und den Betreibern wird angeregt, den Bahnsteigzugang zu Gleis 101 für die Regionalbahn aus Eutingen zu öffnen, um die gesamte Bahnsteigbreite zwischen Gleis 101 und 102 für die Fahrgäste der Ammertalbahn zu nutzen (IMEP-Schlussbericht).“

Auf dieser Grundlage empfehlen wir nach Entfernung der Altanlage an dieser Stelle die obige Anlage mit überdachten Doppelstockparkern und Bügeln, Boxen und einer Fahrradstation zu erstellen. **Dies ergibt insgesamt Abstellplätze für 459 Räder.** Bei Bedarf kann später eine Reihe Anlehnbügel durch Doppelstockparker ersetzt werden. Mit diesen zusätzlichen 90 Stellplätzen entstehen 549 Stellplätze und der Bedarf von 525 Stellplätzen wird in 2030 ausreichend gedeckt.

Eine kurze Erläuterung zur Funktion von Radstationen:

Eine Radstation ist „eine attraktive Kombination aus wettergeschütztem, zugangssicherem Abstellen, Wartungs-/Reparaturservice und Fahrradvermietung - gebündelt an einem Ort (Leitfaden Bike+Ride des VM BaWü, S.18).“ Betreiber sind häufig gemeinnützige Einrichtungen, im VVS-Gebiet in der Regel die „Neue Arbeit“. Auf Anfrage hat sich die „Neue Arbeit“ auch interessiert gezeigt, am Bahnhof Herrenberg eine derartige Einrichtung zu betreiben. Als Herrenberger Unternehmen hat Herr Treptow von den GWW Interesse geäußert. Auch über die Einbindung des Gemeinschaftsprojekts von „Flüchtlinge und wir“ und dem ADFC, die „Fahrradwerkstatt für Flüchtlinge“, könnte man in diesem Zusammenhang diskutieren.

## 6. Sonstiges

Bei allen Abstellplätzen, die mit einer Zugangsberechtigung versehen sind, muss eine Einbindung in die Herrenberg-APP erfolgen.

Auf einen möglichen Fahrradurm wird hier nicht eingegangen. Die notwendigen ablehnenden Argumente wurden am letzten Runden Tisch bereits vorgestellt. Die hier vorgelegten Planungen machen die Entbehrlichkeit eines derartigen Turms zudem mehr als deutlich.

Herrenberg, den 03.05.2020

**ADFC Herrenberg  
/Oberes Gäu**



Werner Ueltzen  
(Vorsitzender)

**Agenda 21  
/Ak Energie**



Klaus Weingärtner  
(Sprecher)

**BUND Herrenberg**



Christa Roth  
(Vorsitzende)

**VCD Herrenberg**



Andreas Kegreiß  
(Sprecher)

**VFL Herrenberg**



Jürgen Metz  
(stv. Vorsitzender)

## Anhänge

[bedarfsschaetzung.pdf](#)

[Rad\\_Bike-Ride\\_Leitfaden\\_191115.pdf](#)