



Auslastung der Fahrradabstellanlagen am Karlsruher Hauptbahnhof

Erhebungsbericht mit Empfehlungen

Zusammenfassung

Anlässlich der Schließung der Fahrradstation Nord (443 Stellplätze) am Karlsruher Hauptbahnhof zum 25. Oktober 2024 erhob der ADFC-Kreisverband Karlsruhe die Auslastung der Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld und ihre Belegung durch Schrotträder.

Schon vor Schließung der Fahrradstation Nord übersteigt die Nachfrage das Angebot auf der Nordseite des Bahnhofs. 1254 Stellplätze waren dort verfügbar. 20 Prozent der Stellplätze waren durch Schrotträder belegt. Abstellanlagen in Zuständigkeit der Stadtverwaltung fallen mit hohen Schrotträdquoten von örtlich bis zu 66 Prozent auf.

Künftig wird auf der Nordseite ein systematisches Stellplatzdefizit bestehen (ca. 1200 Fahrräder auf ca. 900 Plätze). Das fördert das unsichere Wildparken zulasten von Fuß Gehender und Mobilitätseingeschränkter.

Als Kompensation sollten kurzfristig bestehende Abstellanlagen zwecks Kapazitätserhöhung mit Doppelstockparkern aus der geschlossenen Fahrradstation versehen werden und eine regelmäßige Schrottradbeseitigung erfolgen. Mittelfristig sollten Räumlichkeiten für eine Fahrradstation angemietet und langfristig eine unterirdische Abstellanlage mit 4000 Plätzen unter dem Bahnhofplatz gebaut werden. Diese sollte für eine Parkdauer bis 24 Stunden kostenfrei sei, um die oberirdischen Abstellanlagen entlasten zu können.

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Fragestellung	3
2	Erhebungsmethodik	3
3	Bestehende Abstellanlagen	3
4	Ergebnisse und Schlussfolgerung	6
5	Empfehlungen	8

Herausgeber und Impressum

ADFC Kreisverband Karlsruhe
Welfenstraße 13
76137 Karlsruhe
<https://karlsruhe.adfc.de>
karlsruhe@adfc-bw.de

Autor: Michael Reichert

Veröffentlicht am 30. Oktober 2024

Bildquellen: OpenStreetMap-Mitwirkende unter ODbL (Abb. 1 und 2); artemis/Mapillary unter CC-BY-SA 4.0 (Abb. 4)

1 Anlass und Fragestellung

Die Fahrradstation Nord am Karlsruher Hauptbahnhof wurde zum 25. Oktober 2024 dauerhaft geschlossen. Anlässlich dieser Schließung erhoben Mitglieder des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Kreisverband Karlsruhe (ADFC) die Belegung der Fahrradständer im Umfeld des Karlsruher Hauptbahnhofs.

Die Erhebung soll folgende Fragestellungen beantworten:

- Wie stark sind die bestehenden Abstellanlagen ausgelastet?
- Wie hoch ist der Anteil der Schrotträder?

2 Erhebungsmethodik

Die Erhebung erfolgte durch Ehrenamtliche zu von ihnen frei gewählten Zeitpunkten zwischen dem 27. September und 15. Oktober 2024. Zusätzlich fand am 15. Oktober 2024 eine komplette Zählung der Fahrräder in den Abstellanlagen an vier Zeitpunkten im Tagesverlauf statt.

Fahrräder, die in unmittelbarer Fortsetzung einer Fahrradabstellanlage geparkt waren, wurden zur Abstellanlage hinzugezählt. Fahrräder, die andernorts herumstanden, wurden nicht gezählt. Am Vordach des Haupteingangs wurden sämtliche im unmittelbaren Umfeld befindliche Fahrräder – also auch rund um den Treppenabgang zur Diskothek – zur Abstellanlage hinzugezählt.

Als Schrotträder wurden all diejenigen Fahrräder betrachtet, bei denen entweder mindestens ein Rad platt war oder essentielle Teile (z. B. Sattel, Laufräder, Lenker) fehlten. Zudem wurden die Fahrräder hinzugezählt, deren Rahmen, Lenker und Sattel derart mit Flechten, Moos oder Vogelkot verschmutzt war, dass von einem Aufgelassensein seitens ihrer Besitzer ausgegangen werden kann.

3 Bestehende Abstellanlagen

Im Umfeld des Karlsruher Hauptbahnhofs bestanden zum Zeitpunkt der Zählung 2138 Abstellplätze für Fahrräder, davon 1254 auf der Nordseite des Hauptbahnhofs. In Abbildung 1 und 2 sind die Standorte auf Karten dargestellt und benannt. Tabelle 1 enthält Kapazität und die vorhandenen Fahrradständer-Typen der jeweiligen Anlage.

Auf der Ostseite der Bahnhofstraße fänden eigentlich 208 Fahrräder Platz. Die dort teilweise eingesetzten Ständer vom Typ Beta Basis Classico sind für beidseitiges Einstellen konzipiert. Sie sind dort jedoch mit einer Seite zu Zäunen, Mauern oder Beeteinfassungen angeordnet, weshalb die Hälfte ihrer Kapazität nicht nutzbar ist (siehe Abbildung 3). In dieser Untersuchung wurde daher nur die tatsächlich nutzbare Kapazität berücksichtigt.

Tabelle 1: Bestehende Abstellanlagen mit Kapazitäten

Abstellanlage	Kapazität	durch Schrotträder belegt	Typ
Schwarzwaldstr. gegenüber P5	54	6 %	Beta Classico
Fahrradstation Süd	680	5 %	Innenraum (Beta XXL, Doppelstockparker, Anlehnbügel für Spezialräder)
Fahrradstation Nord	443	7 %	Unterführung (Beta Classico, Doppelstockparker)
Überdachte Abstellanlage neben Fahrradstation Nord	418	9 %	Beta Classico (überdacht)
Bahnhofplatz Baumreihe bei P4	30	43 %	Beta Classico
Vorplatz Südausgang	150	3 %	Anlehnbügel
Am Stadtgarten gegenüber Schlosshotel	12	42 %	Beta Classico
Bahnhofstraße Ostseite	165	21 %	Beta XXL, Beta Basis Classico
Bahnhofstraße Westseite	69	26 %	Beta XXL, Beta Classico
Bahnhofplatz Baumreihe beim Taxi-Stand	32	66 %	Beta Classico
Victor-Gollancz-Straße	46	28 %	Beta Classico
Ebertstraße vor Mauritius	15	33 %	Beta Classico
Vordach Haupteingang	24	279 %	Beta Basis (überdacht)

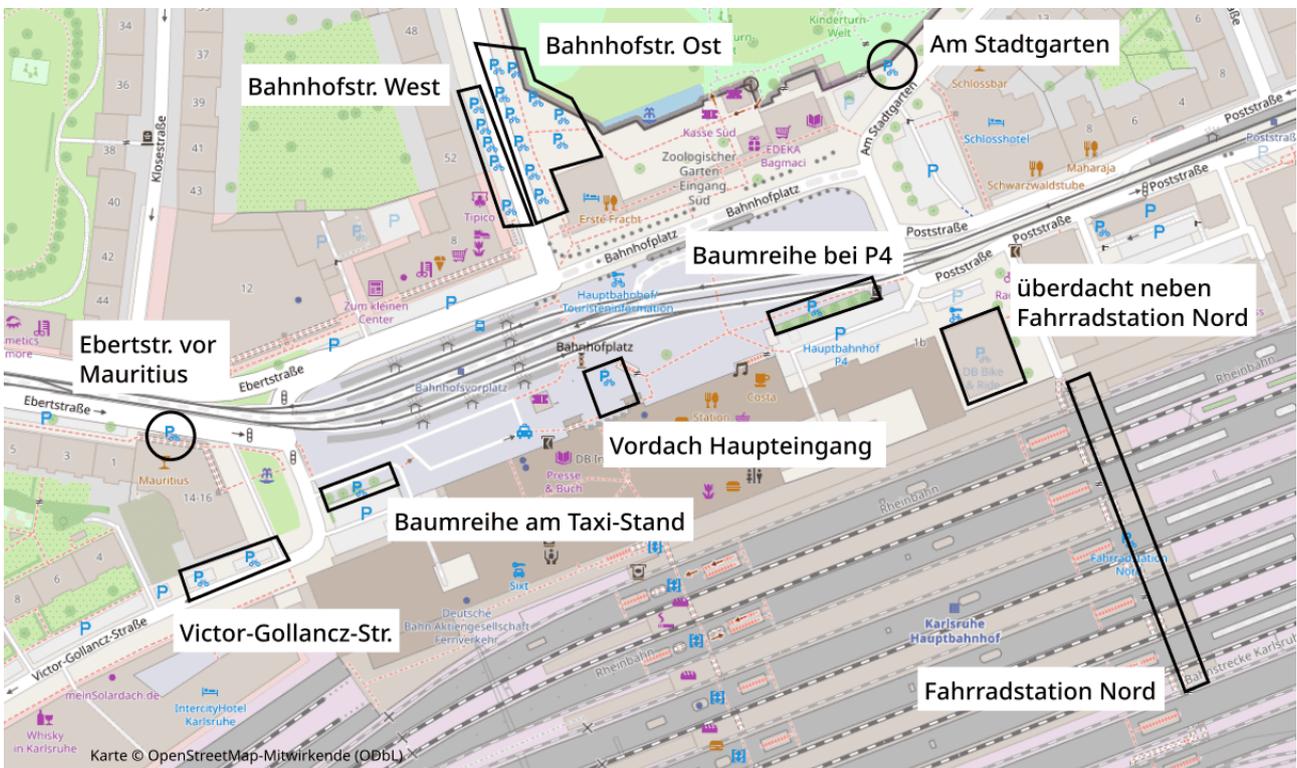


Abbildung 1: Fahrradabstellanlagen auf der Nordseite

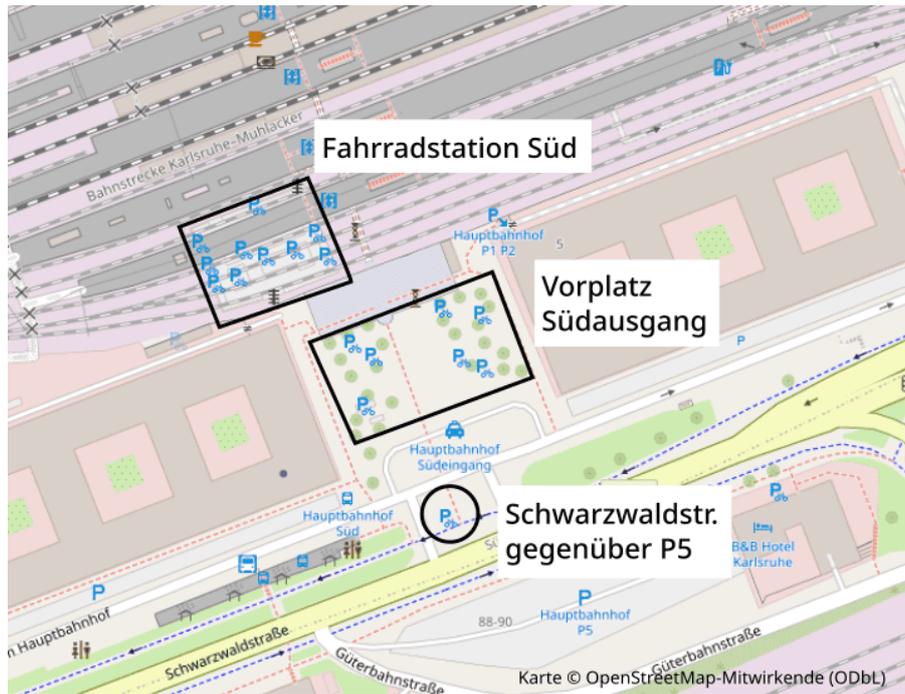


Abbildung 2: Fahrradabstellanlagen auf der Südseite



Abbildung 3: Fahrradabstellanlage vom Typ Beta Basis Classico, die nur einseitig benutzbar ist

Unmittelbar nach Abschluss der Zählung, am 16. Oktober 2024, wurde östlich des Haupteingangs eine weitere Abstellanlage mit 120 Stellplätzen von der DB InfraGO AG errichtet. Die Abstellanlage unter dem Vordach des Hauptbahnhofs wurde wenige Tage später entfernt. Alle dort befindlichen Fahrräder, die von ihren Besitzern nicht weggebracht worden waren, wurden von der DB InfraGO AG entfernt.

4 Ergebnisse und Schlussfolgerung

Tabelle 1 enthält die Ergebnisse der Schrottradzählung. In Tabelle 2 sind die beobachteten Belegungszahlungen der einzelnen Abstellanlagen ersichtlich.

Die Abstellanlagen auf der Südseite weisen zwar noch Kapazitätsreserven auf. Auf der Nordseite genügte schon vor der Schließung der Fahrradstation Nord das Angebot nicht dem Bedarf der Nutzenden.

Während der höchsten beobachteten Nachfragespitze waren 1297 Fahrräder auf der Nordseite des Bahnhofs abgestellt¹. Diesen standen 1254 Stellplätze gegenüber, wobei in der Fahrradstation Nord viele Stellplätze leer blieben.

Die großen Abstellanlagen in der Bahnhofstraße und die überdachte Abstellanlage neben dem Zugang zur Fahrradstation Nord sind tagsüber überbelegt und selbst zu den schwächsten Zeiten zu über 70 Prozent genutzt. Letztere wurde mit nahender Schließung der Fahrradstation stärker als zuvor genutzt. Sie hat Platz für 418 Fahrräder und war bei sämtlichen Zählungen um 3 bis 23 Prozent überbelegt (Schrottrquote 9 Prozent). Die Belegung nahm zum Ende der Zählung hin zu.

In der Fahrradstation Süd sind von den 680 Stellplätzen weniger als 300 Plätze belegt. Auf dem davor befindlichen Vorplatz sind weniger als 120 der 150 Plätze tagsüber belegt. Die Fahrradstation hat nachts etwa ein Sechstel weniger Nutzer. Die Fahrradständer auf dem Vorplatz Süd haben tagsüber doppelt so viel Nutzer wie nachts. Tagsüber ist die Kapazität noch nicht erreicht.

Insgesamt sind 298 der 2181 (exklusive Fahrradstation Nord: 256 von 1738) Stellplätze durch Schrotträder belegt. Durch die Schließung der Fahrradstation Nord fallen 443 Stellplätze weg, wovon aber ein Teil schon in den letzten Monaten wegen Taubenkotproblemen nicht benutzbar war.

Im Allgemeinen ist festzustellen, dass die frei zugänglichen Abstellanlagen in Zuständigkeit der Stadtverwaltung deutlich stärker als die überdachte Abstellanlage der DB neben der Fahrradstation Nord mit Schrotträdern belegt sind. Nur in den beiden Fahrradstationen und allen Abstellanlagen auf der Südseite² stehen weniger Schrotträder. Seitens des Bahnhofsmangements von DB InfraGO wurde dieser Unterschied damit begründet, dass man alle paar Monate Schrotträder aus der Abstellanlage entferne.

Aber auch innerhalb der städtischen Anlagen gibt es große Unterschiede. Die Abstellanlagen „Baumreihe bei P4“ und „Baumreihe beim Taxi-Stand“ sind zu 43 bzw. 66 Prozent mit Schrotträdern belegt. Die Abstellanlage in der Bahnhofstraße ist zu 19 Prozent mit Schrotträdern belegt. In der Bahnhofstraße wurden im Juni 2022 zahlreiche Schrotträder gekennzeichnet, als das Aufstellen weiterer Fahrradständer am Hauptbahnhof im Gemeinderat debattiert wurde. Die Abstellanlage in der Victor-Gollancz-Straße wurde in ihrer heutigen Form im Anschluss an den damals behandelten Gemeinderatsantrag gebaut und hat vermutlich deshalb erst 28 Prozent Schrotträder.

Am 16. Oktober 2024 installierte die DB weitere 120 Fahrradständer vom Typ Beta XXL auf dem Bahnhofplatz östlich des Haupteingangs. Diese sollen die unter dessen Vordach befindlichen 24 Fahrradabstellplätze samt des dort herum entstandenen Wildparkbereichs ersetzen. Somit ergeben sich die in Tabelle 3 dargestellten Veränderungen.

¹Gezählt am 15. Oktober 2024 von 12:40 bis 13:00 Uhr; am 1. Oktober 2024, einem Tag in einer Woche mit Brückentag, waren es um 16:00 Uhr sogar 1304 Fahrräder.

²Die Fahrradständer auf dem Vorplatz Süd sind erst seit wenigen Wochen in Betrieb.

Tabelle 2: Auslastung der Fahrradabstellanlagen

Zeitpunkt	Fahrradstation Süd	Vorplatz Südausgang	Schwarzwaldstr. gegenüber P5	Fahrradstation Nord	neben Fahrradstation Nord	Am Stadtgarten	Bahnhofstraße Ostseite	Bahnhofstraße Westseite	Bahnhofplatz Baumreihe bei P4	beim Taxi-Stand	Victor-Gollancz-Straße	Ebertstraße vor Mauritius	Vordach Haupteingang
27. 09. 14:40	300	110	20	140	450		200	110	42				210
27. 09. 23:00	237	57	20	150	430		175	100	44	64	35	13	160
29. 09. 19:40				147	465				50	59	36		182
30. 09. 18:50							142	80					
01. 10. 16:00	215	118	21	135	481	19	174	115	46	70	52	12	200
06. 10. 20:45				128	423		138	65	41	55	39	11	165
07. 10. 11:40						24	206	128		65	56	11	195
07. 10. 12:40				125	468				48				199
07. 10. 13:40	233	126	5										
08. 10. 09:00						23	203	138	47	65	59	11	
08. 10. 09:50		114	19	107	486								223
09. 10. 18:15					427				38	58	47		167
09. 10. 19:00				115									
09. 10. 20:15		59											
10. 10. 16:15				113	452	20	181	121	43	59	59	11	
14. 10. 15:50		110	20										
15. 10. 06:50		67	18										
15. 10. 09:40	285	110	21	93	498	20	196	98	43	70	68	13	179
15. 10. 12:40							191	103	44	69	68	13	180
15. 10. 13:00	285	111	12	92	515	22							
15. 10. 17:20	278	80		112	494	21							
15. 10. 17:40							172	90	38	62	50	11	161
15. 10. 22:10						13	119	66	35	42	34	10	129
Auslastung in Prozent													
min.	32	34	9	21	98	108	72	89	117	131	74	67	538
max.	44	84	39	34	123	200	125	189	167	219	148	87	929

Tabelle 3: Angebot und Nachfrage auf der Nordseite des Hauptbahnhofs

	abgestellte Fahrräder	davon Schrotträder	Kapazität
Spitzenstunde bisher	1297	248	1254
Schließung Fahrradstation Nord	-33	-33	-443
Neubau Fahrradständer Bahnhofplatz		0	+120
Rückbau Fahrradständer Vordach	-67	-67	-24
Spitzenstunde künftig	1197	148	907

Auch wenn regelmäßig Schrotträder entfernt werden, wird das Angebot auf der Nordseite des Hauptbahnhofs nicht der Nachfrage genügen. Es entsteht ein erhebliches, systematisches Stellplatzdefizit, das das unsichere Wildparken begünstigt und zulasten zu Fuß Gehender und Mobilitätseingeschränkter geht. Während bislang ein Ausweichen in die Fahrradstation Nord möglich war, wird die Nachfrage das Angebot künftig um 32 Prozent übersteigen. Dabei ist eine beinahe komplette Auslastung in der Spitzenstunde keineswegs erstrebenswert. Im Gegenteil, Radfahrende erwarten, ohne lange Suche einen Abstellplatz zu finden, da sie nur so Systemvorteile gegenüber dem öffentlichen Nahverkehr oder dem Auto haben. Daher sind Auslastungen anzustreben, die nennenswert unter 100 Prozent liegen.

5 Empfehlungen

Auf der Nordseite besteht noch ein Mangel an Fahrradabstellanlagen. Diesem sollte wie folgt entgegen gewirkt werden:

- Die Stadtverwaltung sollte regelmäßig – wir empfehlen halbjährlich – Schrotträder im Umfeld des Hauptbahnhofs kennzeichnen und entfernen, um eine zweckmäßige Nutzung der Abstellanlagen zu erreichen.
- Kurzfristig sollten bestehende Fahrradständer durch die gebrauchten Doppelstockparker ersetzt werden, die durch Rückbau der Fahrradstation Nord übrig geworden sind.
- Kurzfristig sollte die Sperrfläche neben der Einfahrt zur Fahrradstation Nord (Abbildung 4) für Fahrradständer genutzt werden.
- Mittelfristig sollte eine Anmietung leer stehender Flächen im Gebäude Poststraße 3 (ehemalige Postfiliale) für die Nutzung als Fahrradstation in Erwägung gezogen werden. Im neu gebauten Gebäude Victor-Gollancz-Straße 1–5 steht noch immer ein Ladenlokal im Erdgeschoss leer. Es ist das vom Bahnhofspatz kommend erste Ladenlokal. Gemäß Bebauungsplan Nr. 864 sind Fahrradgaragen dort als Nutzung zulässig.
- Die Abstellanlage neben der Fahrradstation Nord könnte mittelfristig zur Fahrradstation aufgewertet und mit Doppelstockparkern ausgestattet werden. Dazu ist voraussichtlich ein Neubau der Überdachung erforderlich.
- Langfristig: Beim Umbau des Bahnhofspatz sollte eine unterirdische Fahrradstation mit Einfahrtsrampe (entweder mit Schiebehilfe oder flach genug zum Selbstfahren) gebaut werden. Sie könnte Platz für bis zu 4000 Fahrräder bieten. Zum Vergleich, der Bahnhof Utrecht Central (227 000 Reisende/Tag, 374 000 Einwohnende) hat 12 500 Fahrradstellplätze in einem Parkhaus am Hauptbahnhof.



Abbildung 4: Sperrfläche, auf der ein Fahrradständer installiert werden könnte

Würde die Fahrradtiefgarage unter der Straßenbahnhaltestelle platziert werden, werden Konflikte mit dem Wurzelbereichen der Bäume vermieden, da im Haltestellenbereich keine Bäume gepflanzt werden.

- Die vorgeschlagene neue Fahrradstation sollte für Kurzzeitparker bis 24 Stunden kostenfrei sein, wie es in niederländischen Bahnhofsparkhäusern (z. B. Utrecht und Amsterdam) üblich ist. Dort gibt es auf den Bahnhofsvorplätzen im Gegenzug nur wenige Fahrradständer. Die Fahrradstation könnte dann viele oberirdische Fahrradständer ersetzen und das Stadtbild aufwerten.