



## BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 26

Juli 1992

**M.E.BEKKER:**

### **BICYCLE PARKING 21**

#### **Holländische Eisenbahn plant für Verdoppelung des Bike & Ride-Verkehrs**

**Wichtigstes Ergebnis** Mehr und verbesserte bewachte und unbewachte Fahrradstellplätze, Anlagen mit Fahrradschließfächern und computergesteuerte Fahrradparkhäuser sollen dazu beitragen, dass im Jahr 2005 in den Niederlanden doppelt so viele Bahnfahrergäste mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen als bisher.

**Zum Inhalt** Nach einem Beitrag von Frau M. E. Bekker von den Niederländischen Staatsbahnen auf der Velo-City-Konferenz in Mailand 1991 nutzt ein wesentlicher Teil der Bahnkunden das Fahrrad für den Weg vom oder zum Bahnhof: etwa 35% des Verkehrs zwischen Wohnung und Bahnhof und 10% des Verkehrs zwischen Bahnhof und Ziel sind Radfahrten.

Bislang gibt es an den rund 350 Bahnhöfen im niederländischen Netz normalerweise entweder bewachte, kostenpflichtige Fahrradstellplätze in Fahrradstationen und kostenlose unbewachte Fahrradständer oder es gibt unbewachte Einstellanlagen mit Fahrradschließfächern (Tab. 1). Die bisherigen Anlagen sind teilweise mangelhaft: 34% der Nutzer beklagen fehlende Kapazitäten, 19% Diebstahl und Vandalismus. Rund 15.000 Fahrräder werden täglich wild geparkt. Beleuchtung und Instandhaltung sind an vielen Anlagen ungenügend.

Nach dem Programm "Schiene 21" soll der Eisenbahn-Personenverkehr bis zum Jahr 2005 verdoppelt und der Autoverkehr reduziert werden. Neben einem verbesserten Zugangebot sieht ein Teilprogramm mehr und bessere Fahrradparkmöglichkeiten an Bahnhöfen vor. Insgesamt sind dafür weitere 140.000 Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Da die bestehenden bewachten Anlagen sehr personalaufwendig sind und Platz in Bahnhofsnähe fehlt, sollen fünf neue Typen von Abstellrichtungen für Fahrräder erprobt werden: (1) automatische personalfreie Depots, bei denen Fahrräder automatisch - z.B. durch Roboter verstaut und ausgegeben und durch eine Computerkarte oder Kreditkarte bedient werden; (2) halbautomatische Depots, bei denen die Fahrräder nur



automatisch verstaubt werden (ebenfalls mit Magnetkarten); (3) halbautomatische Depots, bei denen die Fahrräder am Bahnsteig gesammelt und in einigen Minuten Fußwegentfernung zurück erhältlich sind; (4) geschlossene Depots für einen begrenzten Kreis von Benutzern mit Schlüssel, die ein gemeinsames Ziel haben (z.B. Schule) und sozialer Kontrolle unterliegen; und (5) fahrbare Depots, bei denen die Fahrräder an einen Lkw abgegeben werden, der in der Nähe des Bahnhofs abgestellt wird und dort die Fahrräder für Abholer bereithält.

Auch für bestehende Fahrradstationen sind Verbesserungen geplant. So soll beim Fahrradparken für hochwertige Räder eine 1. Klasse erprobt werden: vom allgemeinen Fahrradraum abgetrennte Stellplätze. Bewachte Anlagen sollen mit einer Cafeteria kombiniert werden; Kameras, ein Ordnungsdienst und eine bessere Beleuchtung sollen die Sicherheit verbessern.

Beitrag	"Bicycle Parking 21. Toward a policy for future bicycle facilities at the stations of the Netherlands Railways", Beitrag von M. E. Bekker vom 4.11.91 in engl. zur Velo-City Konferenz Mailand
Autorin	Mevr Drs M. E. Bekker, NV Nederlandse Spoorwegen, Centrale Ontwikkelingskern, Moreelsepark 1, Postbus 2025, NL-3500 HA Utrecht



**APPENDIX**

***Bicycle and Train***

Approximately 35% of train passengers use the bicycle in access transport, and 10% for egress transport.

Thus all NS stations are equipped with bicycle parking facilities. This is usually a combination of guarded and unguarded facilities. In general the NS offers two combinations, namely:

1. guarded depots with bicycle racks
2. bicycle lockers in unguarded depots

These types of facilities are spread over the approximately 350 NS stations as follows:

Type of facility	no. of stations	no. of places	average size
<i>Bicycle racks</i>	103	20,758	932
<i>Unguarded depots</i>	273	66,947	245
<i>Bicycle lockers</i>	176	5,947	33
<i>Guarded depots</i>	84	96,659	1,151