Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

Zu Fuß zur Bahn

Leitfaden für einen attraktiven Zugang zur Bahn

leben
bauen
bewegen

Inhaltsverzeichnis

1. Integrierte Bausteine für den Zugang zur Bahn 2
Zusammenarbeit beteiligter Akteure 2
Datenerhebung 3
Räumliche Analysen 4
Befragungen 5
Workshops 6
Entwicklung von Maßnahmen 7
Bewertung und Entscheidung 7
Umsetzung der Maßnahmen 8
Evaluation 8

2. Maßnahmenkatalog 10
Beleuchtung auf dem gesamten Weg sicherstellen 10
Barrierefreiheit an der Bahnstation gewährleisten 11
Fahrradabstellanlagen aufwerten 12
Fahrgastinformationssysteme und Verknüpfung im ÖV optimieren 14
Verknüpfung zu Parkplätzen sicherstellen 15
Attraktive Bahnstation und Stationsumfeld schaffen 16
Unterführungen aufwerten 17
Fußwege zur Bahnstation attraktiv machen 18
Standortentwicklung stärken 20
Knotenpunkte und Querungsmöglichkeiten sicher gestalten 21
Verkehrsberuhigung durchführen 22
Wegeleitsystem errichten bzw. verbessern 23
Zufußgehen und Radfahren vermarkten 24

3. Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Umsetzung 26
Rechtlicher Rahmen, Richtlinien 26
Empfehlungen, Hinweise, Leitfäden 27
Finanzierung 28

4. Kontakte 30

Impressum 32

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir alle wollen eine nachhaltige Mobilität. Und das ist auch das Ziel der bayerischen Verkehrspolitik! Dazu braucht es drei Dinge: einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr, freie Fahrt für den Radverkehr und eben auch gute Bedingungen für die Fußgängerinnen und Fußgänger. Wir wissen, dass viel Menschen, die mit der Bahn fahren, zu Fuß zur Station gehen. Deswegen ist es wichtig, dass Bahnstationen auch gut für Fußgängerinnen und Fußgänger erreichbar sind.

Der Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München (TUM) hat daher das Projekt *Zugang zur Bahn* entwickelt. Ich freue mich, dass mein Ministerium dafür mit dem *Arbeitskreis Vernetzte Mobilität* Anschub leisten konnte und das Vorhaben auch finanziert hat.

Der Leitfaden *Zu Fuß zur Bahn* wurde gemeinsam mit zahlreichen Partnern erarbeitet und fasst die wesentlichen Empfehlungen für die kommunale Planung anschaulich zusammen. Ich bitte alle Kommunen, diesen Leitfaden zu nutzen. Guter Zugang für Fußgängerinnen und Fußgänger und idealerweise noch barrierefreier Zugang schafft Teilhabe für alle Menschen! Es passt wie die Faust aufs Auge, dass dieser Leitfaden nun im von der EU ausgerufenen „Jahr der Schiene“ erstmals parat steht. Auch aufgrund seiner Allgemeingültigkeit ist er von uns als bayerischer Beitrag für diese europäische Marketing-Initiative zur Imagesteigerung des Bahnfahrens eingereicht worden.

Ich danke den Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Kommunen Aichach, Bad Neustadt a. d. Saale, Freilassing, Füssen, Hilpoltstein und Landshut. Und ich danke der Deutschen Bahn AG und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) für die engagierte Mitarbeit. Mein ganz besonderer Dank gilt den mitwirkenden Expertinnen und Experten vor Ort sowie den Bürgerinnen und Bürgern, die sich rege an den Befragungen beteiligt haben. Das große Interesse zeigt, dass wir hier richtigliegen und die Kommunen loslegen können, um die Bahnstationen in Bayern für Fußgängerinnen und Fußgänger noch besser erreichbar zu machen.

Kerstin Schreyer, MdL
Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr

1. Integrierte Bausteine für den Zugang zur Bahn

Für den Planungs- und Umsetzungsprozess werden mehrere Schritte empfohlen **>> Abb. 1**. Zu Beginn steht die Erarbeitung von übergeordneten Visionen, Zielen und Strategien, diese gilt es im Laufe des Prozesses iterativ zu konkretisieren. Darauf folgen Analyse, Planung und Umsetzung, die verschiedene Teilschritte beinhalten können. Bedarf und Eignung sind im Einzelfall zu bewerten.

Der Fokus dieser Broschüre liegt auf dem Zugang zur Bahn, jedoch sind einige der Hinweise auch als grundsätzliche Empfehlungen zur Förderung der aktiven Mobilität zu verstehen.

Zusammenarbeit beteiligter Akteure

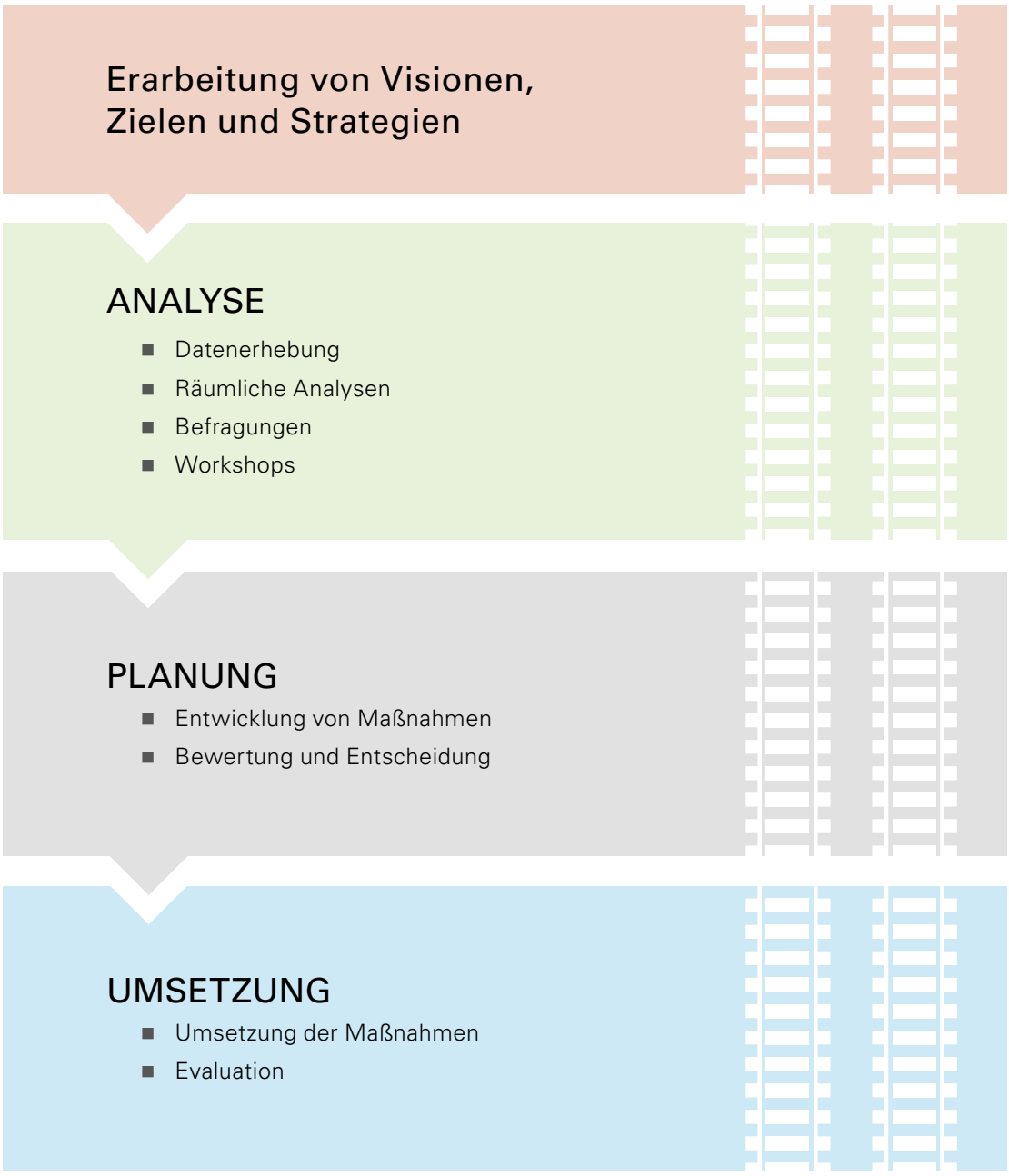

Abb. 1:
Empfohlene Prozessschritte

Datenerhebung

Grundlage für erfolgreiche Planungen ist die Verfügbarkeit von Daten. Häufig stehen diese Daten lokal nicht ausreichend zur Verfügung, um eine ganzheitliche, detaillierte Analyse des Zugangs zur Bahn durchzuführen. Die Verwendung von öffentlich kostenfrei verfügbaren Datensätzen, wie OpenStreetMap, ist daher eine interessante Alternative. Der im Crowdsourcing erhobene Datensatz liegt mitunter lokal sehr detailliert vor, erfordert allerdings eine Qualitätssicherung und bei Unvollständigkeit eine Ergänzung durch weitere Datenquellen bzw. eine manuelle Ergänzung der OpenStreetMap-Datenbank. Hierfür kann die Erfassung und Nutzung georeferenzierter Bildsequenzen des Straßenraums hilfreich sein. Diese können über einmalige Befahrung erhoben und danach als Informationsquelle zur Vervollständigung der Daten hinzugezogen werden.

Die in >> Tab. 1 dargestellten Qualitätskriterien für den fußläufigen Zugang zur Bahn, die mittels einer umfassenden Literatursynthese erarbeitet wurden, können als Grundlage für die Datenerhebung dienen.

Qualitätskriterien	Indikatoren
Komfort	Barrierefreiheit
	Wegebreite
	Art des Bodenbelags
	Fußwegeführung (straßenbegleitend oder separat)
	Anzahl der Fahrspuren
	Verkehrsbelastung und Straßenlärm
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit
	Schutz vor Witterung
	Gehwegsteigung
Einfachheit	Anzahl der zu überquerenden Straßenkreuzungen
	Verzögerungen an Lichtsignalanlagen
	Art der Lichtsignalanlage
	Beschilderung
	Vorhandensein von städtebaulichen Sichtachsen
Direktheit	Luftliniendistanz
	Gehzeit
	Vorhandensein von Barrieren
Umgebung	Grünflächen
	Randnutzung
	Anzahl der Supermärkte, Restaurants, etc. (POIs) entlang des Weges
Verkehrssicherheit	Gehwegverfügbarkeit
	Räumliche Trennung zwischen Fahrbahn und Fußweg
	Gemeinsame Nutzung des Fußweges mit Radfahrenden
	Parkende Fahrzeuge am Straßenrand oder Gehwegparker
Subjektive Sicherheit	Sauberkeit, äußeres Erscheinungsbild
	Beleuchtung
	Einsehbarkeit der Fußwege
	Belebtheit, soziale Kontrolle

Tab. 1: Relevante Qualitätskriterien für den Zugang zur Bahn mit dazugehörigen Indikatoren

Räumliche Analysen

Räumliche Analysen erlauben mit Hilfe moderner Geoinformationssysteme (GIS) eine effiziente und hochwertige Analyse der zuvor gesammelten Daten >> Abb. 2 sowie eine ausdrucksstarke Visualisierung der Ergebnisse in Form von statischen Karten oder auch interaktiven Webkarten. So können Analyseergebnisse mit einer Vielzahl von Personen geteilt und diskutiert werden. Die bisherige Notwendigkeit, teure Software anzuschaffen, verliert zunehmend an Bedeutung, da vermehrt wettbewerbsfähige Open-Source-Software existiert und zur Anwendung kommt. Durch einfach verständliche Webtools als digitale Planungshilfen für die aktive Mobilität können räumliche Analysen, wie die Berechnung von Einzugsbereichen, ohne nötige Fachkenntnis direkt im Browser ausgeführt werden.

Abb. 2: Kartierung und Visualisierung der Gehwegbreiten

Basiskarte: OpenStreetMap and contributors, CC-BY-SA

Thematische Daten: TUM, OpenStreetMap and contributors, CC-BY-SA

Befragungen

Die Menschen vor Ort verfügen über umfassende Erfahrungen als Verkehrsteilnehmende. Es ist entscheidend, diese Kenntnis zu nutzen und in den Planungsprozess einfließen zu lassen. Dies gelingt in Form von Befragungen vor Ort und/oder als Online-Befragung. Die Möglichkeit, mit Hilfe von Online-Befragungen Probleme auf einer interaktiven Webkarte zu lokalisieren, kann einen zentralen Baustein der Öffentlichkeitsbeteiligung darstellen. Diese Instrumente sind sowohl für einmalige Befragungen als auch für ein kontinuierliches Erheben von Anliegen und deren Monitoring geeignet. Neben Befragungen können auch Beobachtungen (sowohl offen als verdeckt) durchgeführt und dadurch weitere Erkenntnisse zu dem Nutzerverhalten aufgedeckt werden.

Wie vom Projektteam der Technischen Universität München (TUM) durch Befragungen in fünf Kommunen herausgefunden wurde, sind fehlende Barrierefreiheit und mangelnde Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten die häufigsten Probleme an Bahnstationen >> Abb. 3. Als typische Probleme im Fußwegenetzwerk wurden unbeleuchtete Wege, fehlende Straßenquerungsmöglichkeiten und zu schmale, teilweise auch nicht vorhandene, Gehwege identifiziert >> Abb. 4.

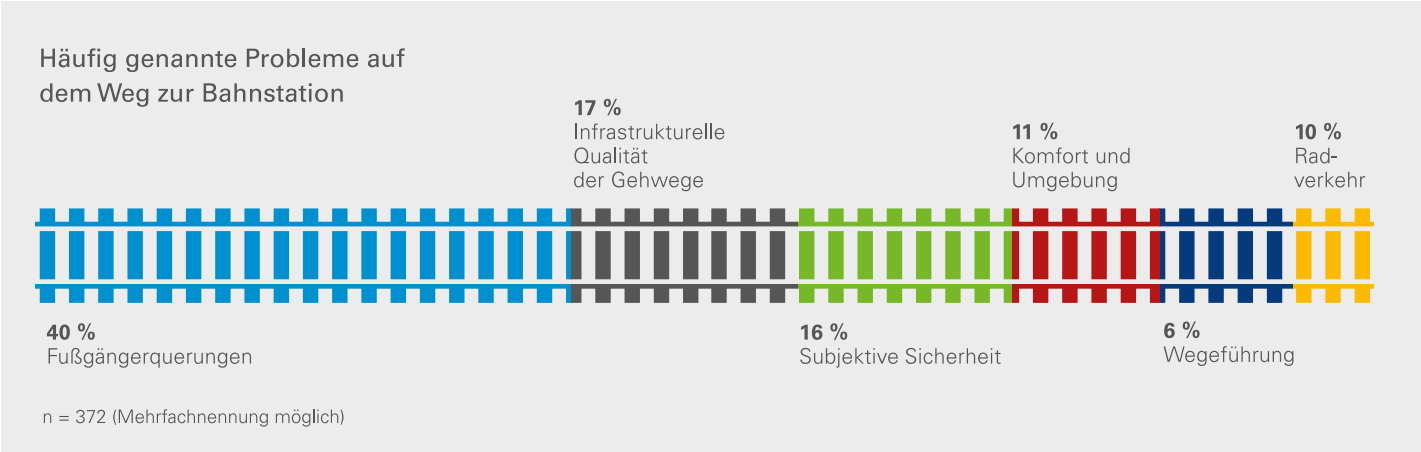

Abb. 3: Zufußgehende wünschen sich vor allem bessere und sicherere Querungsmöglichkeiten. Die Hinweise in der Kategorie Radverkehr beziehen sich hierbei v.a. auf fehlende Radwege oder unzureichende Verkehrsführung und dadurch entstehende Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

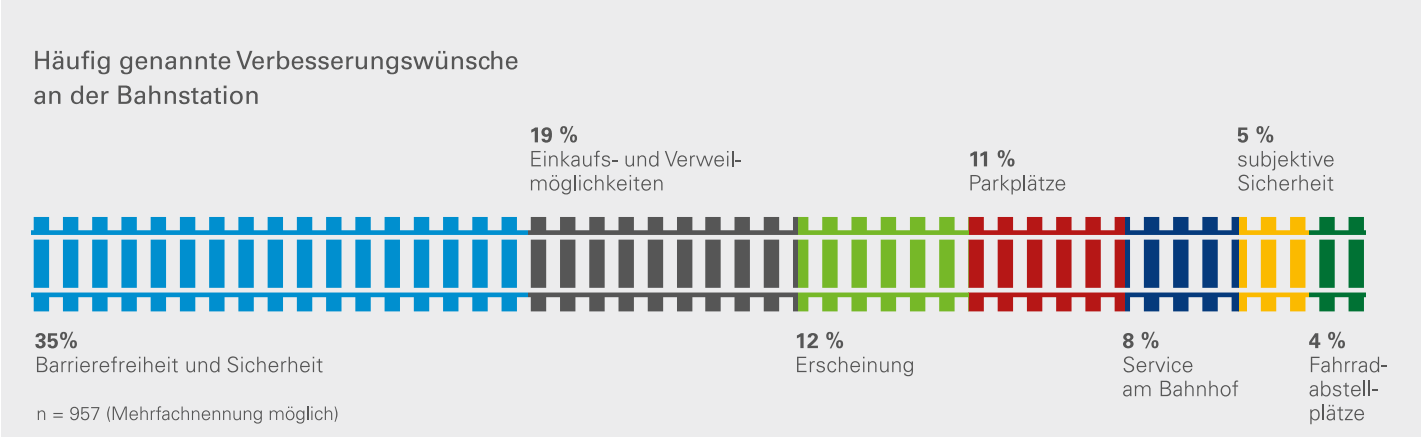

Abb. 4: Barrierefreiheit und Sicherheit sowie Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten an der Bahnstation sind ein großes Thema. Nach ÖV-Angebotsqualität wurde nicht gefragt.

Workshops

Die Beteiligung lokaler Akteure in Workshops ist ein zentraler Baustein im Analyse- und Planungsprozess. Ziel ist es, Probleme zu erkennen, die erarbeiteten Visionen und Ziele zu konkretisieren, geeignete Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, Umsetzungsperspektiven und Verantwortlichkeiten zu klären sowie das Verständnis füreinander zu stärken. Die Zusammensetzung der teilnehmenden Personen muss jeweils lokal bestimmt werden (Empfehlungen siehe Maßnahmenkatalog). Für die Workshops kommen verschiedene Formate in Frage: klassische Workshops in Tagungsräumen, virtuelle Workshops per Videochat, Workshops im Freien oder im Rahmen einer Begehung. Der Einsatz von Medien als Arbeitsgrundlage, insbesondere Karten oder Pläne des Untersuchungsraumes, wird empfohlen. Das Format ist je nach Ziel, Zweck, Anzahl der Teilnehmenden und den verfügbaren Ressourcen zu wählen.

Abb. 5: Karten helfen bei der Vermittlung von Ideen und potenziellen Maßnahmen

Abb. 6: Die Arbeit in interdisziplinären Teams bringt wertvolle Einblicke in neue Sichtweisen

Entwicklung von Maßnahmen

Basierend auf den Ergebnissen der Analyse sind im nächsten Schritt geeignete Maßnahmen zu identifizieren. Dies kann u.a. auch schon während eines Workshops stattfinden. Als Hilfestellung hierzu sind den Herausforderungen in >> Abb. 7 geeignete Maßnahmen für die Verbesserung des Zugangs zur Bahn zugeordnet. Besonders starke Zusammenhänge sind mit einem • gekennzeichnet.

Herausforderungen	Barrierefreiheit an der Bahnstation gewährleisten	Unterführungen aufwerten	Beleuchtung auf dem gesamten Weg sicherstellen	Fahrradabstellanlagen aufwerten	Fahrgastinformationssysteme und Verknüpfung im ÖV optimieren	Verknüpfung zu Parkplätzen sicherstellen	Attraktive Bahnstation und Stationsumfeld schaffen	Standortentwicklung stärken	Fußwege zur Bahnstation attraktiv machen	Knotenpunkte und Querungsmöglichkeiten sicher gestalten	Verkehrsberuhigung durchführen	Wegeleitsystem errichten bzw. verbessern	Zufußgehen und Radfahren vermarkten
	Maßnahmen												
Unzureichende Barrierefreiheit	•	•							•	•			
Verfügbarkeit & Qualität der Fahrradabstellanlagen				•									
Verfügbarkeit & Qualität geeigneter Parkplätze						•							
Verfügbarkeit & Qualität von Sanitäranlagen							•						
Fehlende Versorgungsmöglichkeiten							•	•					
Fehlende Verweilmöglichkeiten			•				•	•			•		
Unattraktives Erscheinungsbild		•	•	•			•	•		•	•		
Unzureichende Beleuchtung			•										
Unsicherheit bezüglich Kriminalität		•	•	•			•	•					
Mangelhafte Qualität der Gehwege		•							•	•			
Unzureichende Fußgängerquerungen										•	•		
Unsicherheit bezüglich Verkehr		•	•						•	•	•		
Weite Wege zu Fuß								•					•
Schwierige Orientierung und fehlende Planbarkeit			•		•					•		•	

Abb. 7: Wirkungsmatrix – Welche Maßnahmen wirken auf bestimmte Probleme

Eine umfassendere Beschreibung der potenziellen Maßnahmen ist im Maßnahmenkatalog dargestellt.

Bewertung und Entscheidung

Die einzelnen Maßnahmen sind im Hinblick auf Umsetzbarkeit, Nutzen und Beitrag zur Erreichung der festgesteckten Ziele und Visionen zu bewerten. Oftmals können nicht alle als sinnvoll erachteten Maßnahmen sofort realisiert werden, daher lohnt es sich die einzelnen Maßnahmen zu priorisieren und schrittweise umzusetzen.

Umsetzung der Maßnahmen

Für die tatsächliche Planung, Koordination und Umsetzung der Maßnahmen ist die Umsetzungsverantwortung klar zu benennen (z. B. kommunale Verwaltung oder DB Station&Service AG). Ferner müssen für die Umsetzung konkrete, machbare Arbeitsschritte festgelegt werden. Die Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit den betroffenen Akteuren zu entwickeln und zu realisieren. Gleichzeitig wird es häufig nicht möglich sein, alle Einzelinteressen mit dem Gemeinwohl zu vereinbaren, daher wird jede Maßnahme weiterhin Gegenstand eines Abwägungsprozesses sein. Die Komplexität und die Fülle an rechtlichen Rahmenbedingungen und Finanzierungsinstrumenten stellt eine große Herausforderung dar. Diese werden daher in den folgenden Kapiteln nochmal detailliert aufgegriffen. Kommunen können sich außerdem bei den jeweiligen Bezirksregierungen über aktuelle Fördermöglichkeiten informieren.

Evaluation

Die Effekte einer umgesetzten Maßnahme bzw. der Umsetzungsprozess sind zu evaluieren. Die Evaluation dient vor allem dazu, Mittel effektiv einzusetzen und die gewonnenen Erkenntnisse in kommenden Projekten zu berücksichtigen. Hierfür kann es sinnvoll sein, Befragungen und Datenerhebungen nach der Umsetzung zu wiederholen.

Bei umfangreichen Maßnahmenpaketen ist eine kontinuierliche Überprüfung des tatsächlichen Fortschritts sinnvoll. In regelmäßigen Abständen sollten der Umsetzungsstand einzelner Maßnahmen sowie weitere notwendige Anstrengungen oder Anpassungen dargelegt werden. Einen tieferen Einblick bieten die Hinweise zur Evaluation von verkehrsbezogenen Maßnahmen von der FGSV aus dem Jahre 2012.

2. Maßnahmenkatalog

Zur Verbesserung des Zugangs zur Bahn ist ein ganzheitliches Konzept erforderlich. Der Maßnahmenkatalog bietet hierfür eine Grundlage. Bedarf und Eignung der einzelnen Maßnahmen müssen vor Ort festgestellt werden. Einzelmaßnahmen sind aufeinander abzustimmen, um Synergieeffekte aus der Umsetzung mehrerer Maßnahmen zu erzielen. Es wird daher empfohlen, dieses Konzept in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Partnern sowie den zuständigen Stellen für Planung und Finanzierung/Förderung zu erarbeiten. Denn erst die Kommune macht im Zusammenspiel mit allen Akteuren eine Bahnstation zur Mobilitätsstation.

Beleuchtung auf dem gesamten Weg sicherstellen

Eine optimale Beleuchtung trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der subjektiven Sicherheit bei. Dieser Aspekt findet sich auch als Unterpunkt bei anderen ortsbezogenen Maßnahmen. Aufgrund ihrer Bedeutung wird die durchgehende Beleuchtung auch als eigenständige Maßnahme empfohlen.

Maßnahmenbeschreibung:

- Ausreichende Straßenbeleuchtung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Gezielte Beleuchtung von potenziellen Angsträumen zur Erhöhung der subjektiven und tatsächlichen Sicherheit
- Attraktive Lichtgestaltung von Straßenzügen, Plätzen sowie der Bahnstation
- Verwendung moderner und energiesparenden Leuchten

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Grundstückseigentümer
- Polizei
- Bezirksregierung

Abb. 8:
Dieser gut beleuchtete Straßenzug in Landsberg a. Lech ist auch nachts attraktiv
(Foto: Frieder Blickle für WE-EF)

Barrierefreiheit an der Bahnstation gewährleisten

Der konsequente Ausbau und die Berücksichtigung der Barrierefreiheit an Bahnstationen verbessert bzw. ermöglicht überhaupt erst den Zugang zur Bahn für verschiedenste Personengruppen, nicht nur Personen mit Mobilitätseinschränkung. Angesichts des demographischen Wandels nimmt der Bedarf an barrierefreien Bahnstationen weiter zu.

Maßnahmenbeschreibung:

- Gewährleistung eines barrierefreien Einstiegs in den Zug und in weitere Verkehrsmittel durch die Anpassung von Bahnsteigen, Busstationen und der Fahrzeuge
- Schaffung eines taktilen Leitsystems an der Bahnstation und im Stationsumfeld
- Ergänzung oder Ersatz von Treppen durch Aufzüge und Rampen sowie Bereitstellung von Rolltreppen bei starkem Fahrgastaufkommen
- Konsequente Errichtung ebener Zugänge an Gebäuden, Fahrradabstellanlagen, Parkplätzen etc.
- Einhaltung einer kontrastreichen Wegeleitung (z. B. „blau-weiß“) an der Bahnstation und im Stationsumfeld
- Einsatz weiterer Elemente der Wegeleitung wie taktile Handläufe und Bodenindikatoren
- Grundsätzliche Bereitstellung von Informationen und Warnhinweisen die mit mindestens zwei der drei Sinne (Tasten, Hören und Sehen) wahrgenommen werden können (Einhaltung des Zwei-Sinne Prinzips)

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
- Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV
- Stadt- und Landräte
- Verkehrsunternehmen
- Eigentums- und Mietparteien der Empfangsgebäude
- Grundstückseigentümer Stationsumfeld
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)
- PRO BAHN Bayern e.V.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Abb. 9:
Mit dem Aufzug barrierefrei zur Bahn an der Station München Donnersbergerbrücke

Fahrradabstellanlagen aufwerten

Die Verbesserung von Fahrradabstellanlagen ermöglicht eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV). Ferner tragen hochwertige und gut angeordnete Fahrradabstellanlagen dazu bei, das Erscheinungsbild sowie die Erreichbarkeit des Bahnsteiges zu verbessern. Eine enge Verzahnung mit der Maßnahme „Verknüpfung zu Parkplätzen sicherstellen“ in der Planung und Umsetzung wird empfohlen.

Maßnahmenbeschreibung:

- Bereitstellung hochwertiger und einfach zu bedienender B+R-Stellplätze in ausreichender Anzahl. Das Angebot ist möglichst auf allen Zugangsseiten der Bahnstation zu schaffen. Bei nur einseitig vorhandener Anlage ist auf eine radverkehrsfreundliche Querung der Bahnstation/der Gleisanlagen zu achten.
- Abstellanlagen möglichst auf dem direkten Weg und nahe zum Bahnsteig platzieren
- Wahl des Systems unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten und den Anforderungen an eine vor Wetter und Diebstahl schützenden Einrichtung
- Errichtung einer möglichst radverkehrstauglichen Zuwegung (Trennung zwischen Fußgänger- und Radverkehr) mit möglichst kurzen Fußwegen nach dem Abstellen des Fahrrades
- Bei geringer Platzverfügbarkeit und großer Nachfrage Bau von Fahrradparkhäusern oder zweistöckigen Fahrradständern
- Aufbau von Fahrradboxen als besonders geschützte Form für hochwertige Fahrräder (z. B. E-Bikes)
- Einrichtung von Schließfächern, E-Bike-Ladestationen und öffentlichen Fahrradluftpumpen an der Bahnstation
- Erprobung von Bikesharing und weiterer Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing), sowie Integration und ggf. Vermarktung als Mobilitätsstation (siehe Maßnahme Verknüpfung zu Parkplätzen sicherstellen)
- Kooperation mit örtlichen Fahrradwerkstätten und Unterstützung bei der Ansiedlung an der Bahnstation

Abb. 10:
Attraktive Fahrradabstellanlage direkt am Bahnsteig in Höhenkirchen-Siegertsbrunn (Foto: MVV)

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
- Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV
- Verkehrsunternehmen
- Grundstückseigentümer Stationsumfeld
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)
- PRO BAHN Bayern e.V.
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
- Bikesharingunternehmen
- Lokale Fahrradwerkstätten
- Energieunternehmen

Abb. 11:
Mit doppelstöckigen Fahrradständern kann begrenzter Platz effizient genutzt werden
(Foto: AGFK Bayern)

Fahrgastinformationssysteme und Verknüpfung im ÖV optimieren

Eine gute Fahrgastinformation und eine gute Verknüpfung im ÖV verbessern den Zugang zur Bahn und steigern damit die Attraktivität des ÖV. So erlaubt eine gute Fahrgastinformation eine bessere Planbarkeit des Fußweges und dadurch einen höheren Komfort auf der gesamten Wegekette. Eine enge räumliche Verknüpfung und zeitliche Abstimmung von Fahrplänen im ÖV sorgt zudem für kurze und komfortable Fußwege an der Station sowie kürzere Reisezeiten.

Maßnahmenbeschreibung:

- Anbringen einer intuitiven Beschilderung zur Orientierung für die Wegeleitung
- Anbringen von aktuellen und gut lesbaren Übersichts- und Aushangfahrplänen (z. B. in Vitrinen) als nach wie vor unentbehrliche klassische Fahrgastinformation
- Anbringen von Fahrgastinformationsanlagen (optisch und akustisch) auf Basis von Echtzeitinformationen (an Bushaltestellen, am Bahnsteig, im Zug/Bus)
- Verbesserung von Durchsagen hinsichtlich der Verständlichkeit und des Inhaltes
- Weiterer Ausbau der Fahrgastinformation über Webportale und auf mobilen Endgeräten
- Ausbau der mehrsprachigen Fahrgastinformation z. B. an stark von Touristen frequentierten Bahnstationen
- Räumlich nahe Verknüpfung von Bus und Bahn sowie zeitliche Abstimmung der Fahrpläne

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
- Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV
- Landräte
- Verkehrsunternehmen
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)
- PRO BAHN Bayern e.V.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Abb. 12:
Alle Abfahrten auf einen Blick, mit der digitalen Anzeige in Bad Neustadt a.d.Saale

Verknüpfung zu Parkplätzen sicherstellen

P+R-Anlagen an der Bahnstation sollen die Verknüpfung des motorisierten Individualverkehres mit dem ÖV verbessern. Durch deren Optimierung können kurze Fußwege ermöglicht und die Wegeleitung für Zufußgehende und Radfahrende verbessert werden.

Maßnahmenbeschreibung:

- Ausweisung von Behindertenparkplätzen mit kurzem und barrierefreiem Weg zu den Bahnsteigen, sowie ausreichend Halte- bzw. Kurzparkzonen in möglichst kurzer Distanz
- Umwidmung von klassischen Parkplätzen speziell für Carsharing-Fahrzeuge, Parkplätze mit Elektro-Ladesäulen und Taxi-Stellplätzen
- Schaffung von klaren Bodenmarkierungen und Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit
- Geeignete Positionierung der Parkplätze sicherstellen (attraktive Flächen in Gleisnähe zuerst an umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fahrrad und ÖV vergeben) und ggf. Vermarktung als Mobilitätsstation
- Parkflächen ggf. mehrstöckig oder als Tiefgarage anlegen, um Flächen zu sparen
- Abwägung von Standortentwicklung und dem Bau weiterer P+R-Stellplätze

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Grundstückseigentümer Stationsumfeld
- Carsharinganbieter
- Energieunternehmen
- Bezirksregierung
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)

Abb. 13:
Die Kurzzeitparkplätze an der Aichacher Bahnstation sind gut geeignet, um Personen zu bringen und abzuholen

Attraktive Bahnstation und Stationsumfeld schaffen

Eine ansprechende Bahnstation und ein sicheres sowie gepflegtes Stationsumfeld trägt zu einer Attraktivierung des Standortes bei und verbessert die fußläufige Erreichbarkeit weiterer Ziele.

Maßnahmenbeschreibung:

- Verkehrsberuhigung am Stationsvorplatz
- Aufbau eines auf den Standort angepassten und attraktiven Beleuchtungskonzeptes
- Beibehaltung eines sauberen und attraktiven Erscheinungsbildes durch regelmäßige bzw. bedarfsorientierte Reinigung und Instandsetzung
- Gewährleistung eines attraktiven, barrierefreien und direkten Zugangs in das Empfangsgebäude bzw. zu den Bahnsteigen
- Bereitstellung von attraktiven und ausreichenden Sitz- und Wartemöglichkeiten
- Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls durch Belebung und soziale Kontrolle
- Ansiedlung und städtebauliche Einbindung von Einzelhandel und Gastronomie an der Bahnstation (je nach Größe der Bahnstation z. B. Café, Kiosk, Supermarkt)
- Bereitstellung von barrierefreien öffentlichen Toiletten und ggfs. weiteren sanitären Einrichtungen
- Bereitstellung von kostenlosem WLAN im gesamten Stationsumfeld

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
- Grundstückseigentümer Stationsumfeld
- Eigentums- und Mietparteien der Empfangsgebäude
- Industrie- und Handelskammer (IHK)
- Handelsverband Bayern e.V. (HBE)
- (potenzielle) Betreiber von Einzelhandel und Gastronomie
- Bezirksregierung

Abb. 14:
Durch eine offene Gestaltung, ansprechende Farben und ausreichend Sitzgelegenheiten entsteht am Bad Neustädter Busbahnhof eine hohe Aufenthaltsqualität. (Foto: Deutsche Bahn AG)

Unterführungen aufwerten

Unterführungen haben eine wichtige Verbindungsfunktion im Straßen-/Wegenetz sowie an Bahnstationen. Beengte Raumverhältnisse, schlecht einsehbare Ecken oder ein schmuddeliges Erscheinungsbild beeinträchtigen deren Attraktivität und können Ängste bei Nutzern hervorrufen. Diese gilt es, insbesondere durch eine Aufwertung bzw. Umgestaltung von Unterführungen zu beseitigen.

Maßnahmenbeschreibung:

- Beleuchtung als Gestaltungselement und als Instrument zur Steigerung der gefühlten Sicherheit
- Entfernung von ungewünschtem Graffiti und Müll, ggf. „Kunst am Bau“ als Gestaltungselement
- Gewährleistung einer ausreichenden Höhe und Breite der Unterführung
- Nutzung einer leicht gekrümmten oder konischen Wegeführung anstatt rechtwinkliger Abknickungen
- Sicherstellung der vollständigen Barrierefreiheit
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Unterführungen an der Bahnstation möglichst auch zur Quartiersvernetzung einsetzen

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune / Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG) (je nach Lage der Unterführung)
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)

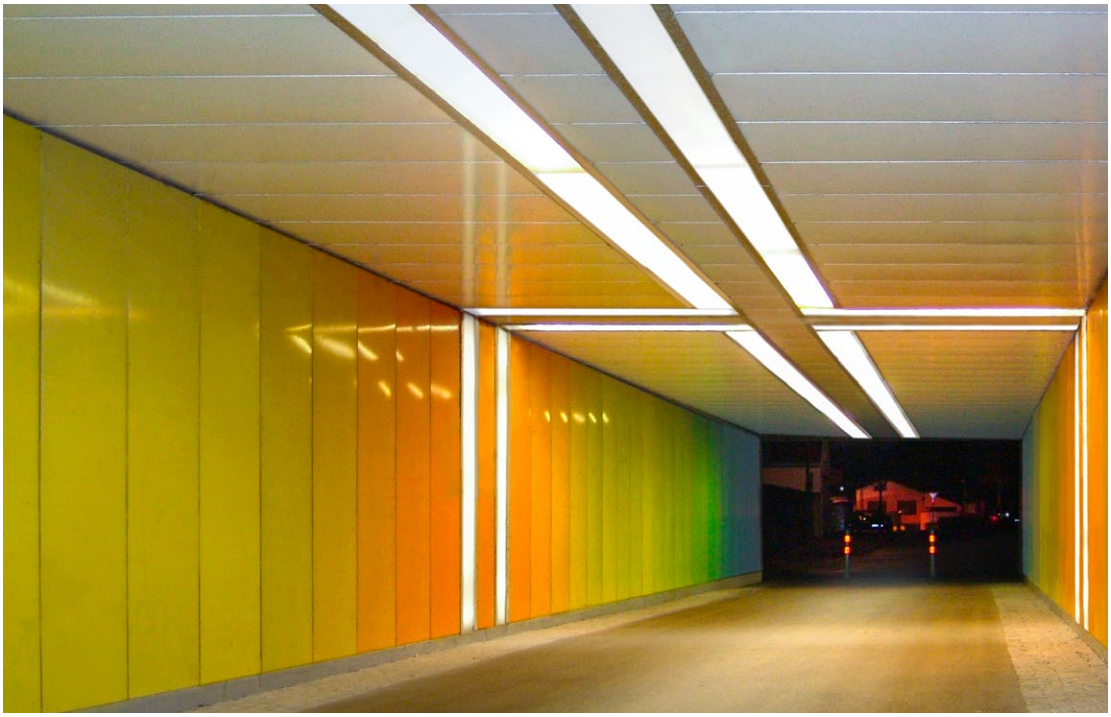

Abb. 15: Durch eine helle Farbgebung und gute Beleuchtung werden in der Unterführung in Ingolstadt-Unsernherrn Ängste vermieden. Die dunkelste Stelle, in der Mitte der Unterführung, strahlt von warmen Farben begleitet am hellsten. (Foto: Werner Kapfer)

Fußwege zur Bahnstation attraktiv machen

Um einen optimalen Zugang zur Bahn zu gewährleisten, müssen neben den Fußwegen an der Station auch die städtischen Fußwege attraktiv und sicher sein. Jeder Teilabschnitt muss für die Zufußgehenden dabei ansprechend sein. Denn schon ein einziger unattraktiver Abschnitt kann die gesamte Wegekette unattraktiv machen. Für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen sind dabei vor allem ausreichende Verweilmöglichkeiten wichtig.

Maßnahmenbeschreibung:

- Bau und Instandhaltung hochwertiger, ausreichend breiter und barrierefreier Gehwege
- Trennung von Fuß- und Radverkehr, möglichst durch eigene Verkehrsführung für den Radverkehr
- Ahndung von unzulässigen Formen des Parkens auf Gehwegen
- Sicherstellung von kurzen und direkten Wegen
- Sichere Wegeführung ohne Unterbrechungen
- Ansprechende Gestaltung der Gehwege
- Gezielte Begrünung der Wegachsen sowie Schaffung von grünen Inseln in Form von Parks und begrünten Plätzen
- Verweilmöglichkeiten auf dem Weg zur Bahnstation bieten (Sitzbänke, etc.)
- Vielfältige Randnutzungen auf dem Weg zur Bahnstation forcieren (z. B. Einzelhandel, Kultureinrichtungen)
- Schnelle Beseitigung von Müll und Unrat
- Weitestgehend Schutz vor Straßenlärm, Verkehr, Witterung, etc. anstreben
- Entwicklung einer geeigneten Netzhierarchie (Hauptrouten, Nebenrouten)
- Durchgängigkeit bestehender Quartiere verbessern
- Möglichst schnee- und eisfreie Gehwege in den Wintermonaten

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Grundstückseigentümer
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)
- Polizei
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Bezirksregierungen

Abb. 16:
Entspanntes Zufußgehen entlang des Georgenbachs in Starnberg
(Foto: Stadtbauamt Starnberg)

Abb. 17:
Einheimische und Touristen flanieren durch die Fußgängerzone in der Nähe der bestehenden Bahnstation Füssen

Standortentwicklung stärken

Eine dem Grundsatz der schienengestützten Siedlungsentwicklung folgende Stadtplanung nutzt die hohe Erreichbarkeit mit dem ÖV an Bahnstationen für die Standortentwicklung und sieht dementsprechend eine Nutzungsintensivierung auch im weiteren Bahnhofsquartier vor. Dadurch werden kurze Wege zur Bahn und eine weitere Attraktivierung des Standortes ermöglicht.

Maßnahmenbeschreibung:

- Entwicklung des Bahnhofsquartieres zu einem attraktiven und vielseitigen Standort in der Kommune
- Schaffung neuer und Aufwertung bestehender Plätze sowie Frei- und Grünflächen
- Zulassen und Entwicklung von Konzepten zur Zwischennutzung brachliegender Flächen (z. B. Stadtteilgärten)
- Falls Potenzialflächen verfügbar sind, Nachverdichtung im Bahnhofsquartier forcieren
- Experimentieren mit innovativen Konzepten der Nachverdichtung (z. B. Überbauung von Parkplätzen mit Stelzenbauten)
- Gezielte Ansiedlung von großen Arbeitgebern und sozialer Infrastruktur in fußläufiger Erreichbarkeit zur Station
- Schaffung einer hohen Vielfalt im Bahnhofsquartier durch Diversifizierung
- Aktive Vermarktung des Standortes und architektonische sowie städtebauliche Entwicklung der Bahnstation zu einem Eingangstor zur Stadt

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Grundstückseigentümer Stationsumfeld
- Industrie- und Handelskammer (IHK)
- Handelsverband Bayern e.V. (HBE)
- Wohnungsbaugesellschaften
- (potenzielle) Betreiber von Einzelhandel, Gewerbe und Gastronomie
- Bezirksregierung

Abb. 18: Zur effizienten Platznutzung werden in München Parkplätze mit bezahlbaren Wohnungen überbaut (Foto: Randelhoff 2017, QIMBY)

Knotenpunkte und Querungsmöglichkeiten sicher gestalten

Knotenpunkte und Querungsmöglichkeiten auf den Wegen zur Bahnstation sind fußläufig attraktiv zu erschließen. Für alle Personengruppen muss eine sichere Straßenüberquerung ohne langes Warten möglich sein.

Maßnahmenbeschreibung:

- Schaffung von übersichtlichen und sicheren Fußgängerquerungen durch Elemente wie Lichtsignalanlagen, Zebrastreifen, Gehwegnasen und Mittelinseln
- Vermeidung von Parkplätzen im Kreuzungsbereich
- Optische Hervorhebung von Fußgängerfurten
- Barrierefreie Gestaltung der Querungen durch Bordsteinabsenkungen und taktile Leitsystem bzw. Vibrationselemente und akustische Signale an Ampeln
- Möglichst breite Mittelinseln, die ein sicheres Warten auch für Rollstuhlfahrer und mehrere Personen ermöglichen
- Kurze Überwege, ggf. durch Fahrbahnverengung
- Gewährleistung von attraktiven Grünzeiten für Zufußgehende an Lichtsignalanlagen

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)
- Polizei
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Bezirksregierung

Abb. 19: Durch taktile Leitfelder und abgesenkte Bordsteinkanten wird diese Fußgängerquerung in Wien barrierefrei erschlossen (Foto: Randelhoff 2018, QIMBY)

Abb. 20: Übersichtliche Fußgängerüberquerungen wie diese in Bad Neustadt sorgen für eine hohe Verkehrssicherheit

Verkehrsberuhigung durchführen

Die Attraktivität eines straßenbegleitenden Fußweges ist stark von der Verkehrsstärke und der Fahrgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden abhängig. Durch Verkehrsberuhigung in Form von regulatorischen und/oder baulichen Maßnahmen kann sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Fahrgeschwindigkeit reduziert und somit die Attraktivität für Zufußgehende gesteigert werden.

Maßnahmenbeschreibung:

- Je nach lokalen Gegebenheiten Trennung der Verkehrsflächen oder gezielte Mischung (Shared-Space-Ansatz)
- Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen wo möglich
- Kontrolle von Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Teilaufpflasterung des Straßenraumes an geeigneten Stellen (Lärm) zur Geschwindigkeitsreduzierung (Beeinträchtigung des Radverkehrs durch Aufpflasterung vermeiden)
- Ausweisung von Spiel- und Fahrradstraßen
- Verschmälerung der Fahrbahnbreite
- Reduzierung des ruhenden Verkehrs

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)
- Polizei
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Bezirksregierungen

Abb. 21: Die verkehrsberuhigte Innenstadt in Bad Neustadt a.d.Saale macht das Zufußgehen attraktiv

Wegeleitsystem errichten bzw. verbessern

Die Errichtung bzw. Verbesserung von Wegeleitsystemen stellt eine zentrale Maßnahme zur Sicherstellung der Orientierung dar. Wegeleitsysteme müssen sowohl für Ortsfremde als auch für Einheimische einen Mehrwert ergeben.

Maßnahmenbeschreibung:

- Auf- bzw. Ausbau des Wegeleitsystems für Zufußgehende und Radfahrende
- Aufzeigen von Gehzeiten und Fahrradreisezeiten zu wichtigen Zielen
- Verknüpfung des Wegeleitsystems an der Bahnstation mit dem Wegeleitsystem im Straßen-/Wegenetz
- Entwicklung eines integrierten Wegeleitsystems für Ortsfremde und Einheimische unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ortskenntnisse
- Bei zahlreichen internationalen Besuchern Beschilderung auch in englischer Sprache
- Nach Möglichkeit Verknüpfung des analogen Wegeleitsystems mit digitalen Angeboten (z. B. Stadtführer-Apps)

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Regionale Zusammenschlüsse von Kommunen
- Straßenbaulastträger
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. DB Station&Service AG)
- Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV
- Verkehrsunternehmen
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Tourismusverband

Abb. 22: Das Wegeleitsystem in Hilpoltstein zeigt, wo's lang geht

Zufußgehen und Radfahren vermarkten

Die Vermarktung der aktiven Verkehrsmittel kann Bürgerinnen und Bürger dazu ermuntern, auf eine Fahrt mit dem eigenen Auto zu verzichten und stattdessen zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren.

Maßnahmenbeschreibung:

- Aktives Marketing für das Zufußgehen und das Radfahren
- Hervorheben des positiven Effekts aktiver Mobilität auf die Gesundheit und die Umwelt
- Bewerbung von Aktionen zur Förderung des Radverkehrs wie „Stadtradeln“
- Einführung von autofreien Tagen bei bspw. Stadtfesten (wie am „Streetlife Festival“ in München oder dem „slowUp“ in der Schweiz)
- Spezielle Programme für Schulkinder (z. B. Bus mit Füßen)

Zu beteiligende Akteure (Auswahl):

- Kommune (Politik und Verwaltung)
- Regionale Zusammenschlüsse von Kommunen
- Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV
- Verkehrsunternehmen
- Behindertenverbände/Behindertenbeauftragte(r)
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
- Ggf. Tourismusverband

Abb. 23:
Mit lokalen Persönlichkeiten und Anekdoten wirbt die Marketing Kampagne in St.Gallen für das Zufußgehen (Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee 2017)

3. Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Umsetzung

Die für das Thema „Zu Fuß zur Bahn“ wichtigsten Gesetze, Richtlinien und weiterführende Empfehlungen, Hinweise und Leitfäden sind in den folgenden Kapiteln nach Themenbereichen zusammengefasst.auf eine Fahrt mit dem eigenen Auto zu verzichten und stattdessen zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren.

Rechtlicher Rahmen, Richtlinien

Bahnstationen:

- Allgemeines Eisenbahngesetz: AEG
- Eisenbahnbau- und Betriebsordnung: EBO
- Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe bauen“ der DB Station&Service AG

Baurecht:

- Baugesetzbuch: BauGB
- Bayerische Bauordnung: BayBO
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke: BauNVO

Barrierefreiheit:

- Art. 3 Grundgesetz (GG), Art. 118 Bayerische Verfassung
- Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz: BayBGG
- Bundes Behindertengleichstellungsgesetz: BGG
- DIN 18040-1 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“
- Sozialgesetzbuch
- Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität: TSI PRM, VO (EU) 1300/2014
- Nationaler Umsetzungsplan zur TSI PRM (2017)

Fuß-, Rad- und Straßenverkehr:

- Bayerisches Straßen- und Wegegesetz: BayStrWG
- Bundesfernstraßengesetz: FStrG
- Carsharinggesetz: CsgG
- DIN 67523-1, -2 „Beleuchtung von Fußgängerüberwegen“
- DIN EN 13201 „Straßenbeleuchtung“
- FGSV Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen: RASt
- FGSV Richtlinien für die Anlage von Lichtsignalanlagen: RiLSA
- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – Teil S Stadtstraßen
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen: RAL
- Richtlinie für die Anlage von Lichtsignalanlagen: RiLSA
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen: RASt
- Richtlinien für die touristische Beschilderung: RtB
- StVO 2013

Empfehlungen, Hinweise, Leitfäden

Bahnstationen:

- Fahrgastinformation in Echtzeit. Durchgängig. Verlässlich. Diskriminierungsfrei. (BEG 2018)
- Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV 2009)
- Planungshilfe Bahnhofsentwicklung (BEG 2007)

Baurecht und Siedlungsstruktur:

- Die Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Bahn. Ville 2-Konsortium 2010)
- Planungshilfen für die Bauleitplanung (StMB 2019)
- Städtebauförderung in Bayern - Bahnflächenkonversion (StMB 2015)
- Öffentlicher Raum und Mobilität – Positionspapier (Deutscher Städtetag 2016)
- Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität: TSI PRM, VO (EU) 1300/2014
- Nationaler Umsetzungsplan zur TSI PRM (2017)

Barrierefreiheit:

- Arbeitshilfe „Barrierefreiheit im Straßenbau“ (StMB 2012)
- Die barrierefreie Gemeinde – Ein Leitfaden (StMB 2015)
- DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV 2014)
- Leitfaden „Barrierefreies Bauen – 03 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ (ByAK, StMFAS und StMB 2018)
- Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität: TSI PRM, VO (EU) 1300/2014
- Nationaler Umsetzungsplan zur TSI PRM (2017)

Fuß-, Rad- und Straßenverkehr:

- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs: EAR (FGSV 2005)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: EFA (FGSV 2002)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen: ERA (FGSV 2010)
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete: ESG (FGSV 2011)
- Faltblatt „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ (StMB 2020)
- Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien (Fuss e.V. 2018)
- Hinweise zum Fahrradparken (FGSV 2012)
- Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) (FGSV 2018)
- Hinweise zur Nahmobilität: Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene (FGSV 2014)
- Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf: Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens (FGSV 2014)
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (FGSV 2007)
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (FGSV 1998)
- Merkblatt über bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (FGSV 1994)
- Mit dem Rad zum Bahnhof - Planung, Bau und Unterhalt von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen (StMB 2016)
- P+R Anlagen Planen, Bauen und Betreiben - Ein Praxisleitfaden der Inzell-Initative (Arbeitskreis Park & Ride regional 2009)
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen: R-FGÜ (FGSV 2001)
- Straßenbeleuchtung – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb (Verlags- und Wirtschaftsgesellschaft der Elektrizitätswerke 2009)

Finanzierung

Zur Verbesserung des Zugangs zur Bahn eignen sich unter Umständen die folgenden Fördermöglichkeiten. Ferner bestehen ggf. zeitlich befristete Förderprogramme oder Fördermöglichkeiten für Einzelprojekte. Vorhabenträger sollten sich daher bei den Bezirksregierungen in Bayern bzw. den Bundesministerien über aktuelle Fördermöglichkeiten informieren.

Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)-Förderung

Zweck: Über die BayGVFG-Förderung sollen Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden finanziert werden.

Gegenstand der Förderung: Förderfähig sind Infrastrukturmaßnahmen wie der Bau und Ausbau von Straßen, Radwegen, Verkehrsleitsystemen, öffentlichen Verkehrsflächen, schienengebundenen Verkehrswegen, Busbahnhöfen, Haltestellen, B+R-/P+R-Anlagen und Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV sowie Fahrzeuge.

Zuwendungsempfänger: Kommunen, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, sonstige Vorhabensträger.

Art und Höhe: Derzeit liegen die Regelfördersätze für Infrastruktur- und Linienbusförderung bei 50%, für Betriebshöfe/zentrale Werkstätten bei 40%. U- und Straßenbahnförderung erfolgt nur im Einzelfall aus Haushaltsresten. Bei Infrastrukturinvestitionen erfolgt ggf. Komplementärförderung aus BayFAG (5-10%).

Integrierte Ländliche Entwicklung (ILE)

Zweck: Durch die ILE werden freiwillige Zusammenschlüsse aus ländlichen Gemeinden, die gemeinsam eine zukunftsorientierte und lebenswerte Region gestalten wollen, institutionell unterstützt. Hierbei stehen insbesondere Maßnahmen im Fokus, die eine Gemeinde allein nicht realisieren könnte.

Gegenstand: Gefördert werden Ausgaben für Planungen und Managementaufgaben. Für die Umsetzung der Maßnahmen können weitere Mittel aus der Dorferneuerung, Flurerneuerung und dem ländlichen Straßen- und Wegebau beantragt werden.

Zuwendungsempfänger: Freiwillige Zusammenschlüsse ländlicher Gemeinden.

Art und Höhe: Es werden für jede Projektphase bis zu 75% der Kosten gefördert. Je nach Phase gelten spezifische Höchstbeträge (für die Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts bis zu 70.000€ je Konzept, wobei ein Zuschuss von 35.000€ für eine Fortschreibung möglich ist; für die Initiierung und Begleitung werden jährlich bis zu 90.000€, begrenzt auf maximal sieben Jahre).

Städtebauförderung

Zweck: Die Wiedernutzung und Neugestaltung von Bahnarealen ist ein Handlungsfeld der Städtebauförderung. Mit der Städtebauförderung unterstützen Bund und Freistaat die Gemeinden bereits in der Startphase dabei, mit einer städtebaulichen und ökonomischen Analyse fundierte Grundlagen für die Neuordnung zu schaffen. Insbesondere die daraus abgeleiteten baulichen Maßnahmen zum Erhalt wertvoller Bausubstanz, wie etwa der ortsbildprägenden Bahnhofsgebäude, können mit Mitteln der Städtebauförderung bezuschusst werden.

Gegenstand der Förderung:

- Vorbereitung der Neuordnung: Städtebauliche Entwicklungskonzepte, Gutachten, städtebauliche Planungen, Wettbewerbe, Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
- Unterstützung der Gemeinde bei der Zwischenfinanzierung des Grunderwerbs
- Freilegung der Grundstücke durch Beseitigung baulicher und sonstiger Anlagen, Entsiegelung von Flächen
- Aufwertung vorhandener und Schaffung neuer öffentlicher Grünflächen und Erschließungsanlagen
- Modernisierung, Instandsetzung und Umnutzung bestehender Gebäude für Wohnungen, Gewerbe, Dienstleistungen oder Einrichtungen des Gemeinbedarfs

Die Förderung erfolgt aus dem Bayerischen Städtebauförderungsprogramm sowie den Programmen der Bund-Länder-Städtebauförderung.

Zuwendungsempfänger: Zuwendungsempfänger ist grundsätzlich die Gemeinde, die sich mit einem Eigenanteil an der jeweiligen Maßnahme zu beteiligen hat. Es können ausschließlich unrentierliche Kosten bezuschusst werden, die nicht anderweitig gedeckt werden können (Nachrangigkeit der Städtebauförderung).

Darüber hinaus existieren weitere Förderprogramme des Freistaates und des Bundes, wie die Nationale Radverkehrsplan (NRVP)-Förderung. Diese können über die Förderdatenbanken abgerufen werden:

Förderprogramme, Finanzhilfen des Bundes, der Länder und der EU:
http://www.foerderdatenbank.de/

Förderfibel Umweltschutz und Energie:
https://www.umweltpakt.bayern.de/werkzeuge/foerderfibel/

Förderfibel Radverkehr:
https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel

4. Kontakte

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
Boschetsrieder Straße 69
81379 München
Tel.: 089 / 74 88 25-0
E-Mail: info@bahnland-bayern.de
Webseite: https://beg.bahnland-bayern.de/de/

DB Station&Service, Bahnhofsmanagement
Augsburg
(Bereich Schwaben)
Viktoriastraße 1
86150 Augsburg
E-Mail: bahnhofsmanagement.augsburg@deutschebahn.com

DB Station&Service, Bahnhofsmanagement
Bamberg
(Bereich Oberfranken)
Ludwigstraße 6
96052 Bamberg
E-Mail: bahnhofsmanagement.bamberg@deutschebahn.com

DB Station&Service, Bahnhofsmanagement
München
(Bereich S-Bahn München)
Bayerstraße 10a
80335 München
E-Mail: bahnhofsmanagement.muenchen@deutschebahn.com

DB Station&Service, Bahnhofsmanagement
Nürnberg
(Bereich Mittelfranken + VGN)
Bahnhofsplatz 9
90443 Nürnberg
E-Mail: bahnhofsmanagement.nuernberg@deutschebahn.com

DB Station&Service, Bahnhofsmanagement
Regensburg
(Bereich Ostbayern)
Bahnhofstraße 18
93047 Regensburg
E-Mail: bahnhofsmanagement.regensburg@deutschebahn.com

DB Station&Service, Bahnhofsmanagement
Rosenheim
(Bereich Oberbayern ohne S-Bahn München)
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim
E-Mail: bahnhofsmanagement.rosenheim@deutschebahn.com

DB Station&Service, Bahnhofsmanagement
Würzburg
(Bereich Unterfranken)
Bahnhofsplatz 4
97070 Würzburg
E-Mail: bahnhofsmanagement.wuerzburg@deutschebahn.com

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
WestFrankenBahn
(Strecken Aschaffenburg – Wertheim und Miltenberg – Seckach)
Elisenstraße 30
63739 Aschaffenburg
Tel.: 0621 / 830-1200
E-Mail: westfrankenbahn@deutschebahn.com
Webseite: https://www.westfrankenbahn.de/

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH -
SüdostBayernBahn
(Linienstern Mühldorf)
Bahnhofplatz 6
84453 Mühldorf
Tel.: 08631 / 609333
Webseite: https://www.suedostbayernbahn.de/

Bayerische Regionaleisenbahn Gesellschaft mbH
(Strecke Bayreuth – Weidenberg)
Wilhelmstraße 2
95126 Schwarzenbach / Saale
Tel.: 030 / 63 49 70 76
E-Mail: info@regionaleisenbahn.de
Webseite: https://regionaleisenbahn.de/

Bayerische Zugspitzbahn
Olympiastraße 27
82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel.: 08821 / 797 0
E-Mail: zugspitzbahn@zugspitze.de
Webseite: https://zugspitze.de/

Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft
(Strecke Kahl-Schöllkrippen)
Am Bahnhof 12
63825 Schöllkrippen
Tel.: 06024 / 655-0
Webseite: https://www.kvg-mobil.de

Regental Bahnbetriebs GmbH
(Strecke Bad Kötzting – Lam)
Bahnhofsplatz 1
94234 Viechtach
Tel.: 09942 / 94 65-10
Webseite: https://www.laenderbahn.com/

SWU-Verkehr GmbH
(Strecke Senden-Weißenhorn)
Postfach 3867
89028 Ulm
Tel.: 0731 / 166-0
Webseite: https://www.swu.de

Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH
(Strecke Schaftlach – Tegernsee)
Bahnhofplatz 5
83684 Tegernsee
Tel.: 08022 / 91660
E-Mail: info@tegernsee-bahn.de
Webseite: https://www.tegernsee-bahn.de/

Herausgeber
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Referat Öffentlichkeitsarbeit
Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München

Ansprechpartner
Referat 61 - Allgemeine Ang. der Abteilung, inter. Verkehrsangelegenheiten,
Logistik und Digitalisierung im Verkehrsbereich
Telefon: 089 2192-3865

Redaktion
Referat 61 – Allgemeine Ang. der Abteilung, inter. Verkehrsangelegenheiten,
Logistik und Digitalisierung im Verkehrsbereich
und
Technische Universität München
Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
Elias Pajares, Ulrike Jehle, Chenyi Ji, Dr.-Ing. Benjamin Büttner,
Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst

Bilder
Technische Universität München,
Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
(falls nicht anders gekennzeichnet)

Gestaltung
Technische Universität München | ISAR 3 Büro für Kommunikation

Bestellung
www.bestellen.bayern.de

Juni 2021

Hinweis
Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren?
BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung. Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.

BAYERN | DIREKT
www.bayern.de Tel. 089 12 22 20

www.stmb.bayern.de

Schon mit uns vernetzt?