

Bike&Ride in Sachsen

Bestandsanalyse und Potentiale des Fahrradparkens
an Bahnhöfen und Haltepunkten im Freistaat Sachsen.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pendeln in Sachsen	4
Was bringt Bike&Ride?	5
Fahrraddiebstahl in Sachsen	7
Fahrradparken - aber sicher!	9
Methodik der Studie Bike&Ride in Sachsen	11
Ergebnisse der Studie	12
Mit gutem Beispiel voran: Bike&Ride am Oschatzer Bahnhof.	16
Parken in Fahrradboxen: Was darf's kosten?	22
Fördermöglichkeiten für Bike&Ride in Sachsen	23
Weiterführende Informationen	23
Daten aller Bahnhöfe und Haltepunkte in Sachsen	24

IMPRESSUM

Bike&Ride in Sachsen - Bestandsanalyse und Potentiale des Fahrradparkens
an Bahnhöfen und Haltepunkten im Freistaat Sachsen.

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Sachsen e. V., Mai 2026

Das Titelfoto zeigt die Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Neusörnewitz bei Coswig.

Bildnachweise: Titel: Juliane Mostertz / FOTOGRAFISCH, Grafiken: Konrad Krause / ADFC Sachsen, Portraitfoto S. 3: privat.

Inhalt: Konrad Krause, Janek Mücksch, Niklas Poggel

Verantwortlich für den Inhalt (V. i. S. d. P.): Janek Mücksch, Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.

Kontakt: ADFC Sachsen e.V., Bautzner Straße 25, 01099 Dresden

Telefon: 0351/501 39 17

E-Mail: info@adfc-sachsen.de

DANKSAGUNG

Der ADFC ist ein Mitmachverein und lebt von der Aktivität seiner Mitglieder. Er funktioniert nur, weil Menschen sich in ihrer Freizeit einbringen. Nur dank dieses Engagements von ehrenamtlich Aktiven ist dieses Projekt zustande gekommen: ADFC-Mitglieder aus ganz Sachsen haben ihre Radtouren entlang von Bahnstrecken gelegt, um Fahrradbügel zu zählen und Fahrradboxen zu fotografieren. Sie haben morgens auf dem Weg zur Arbeit die Abstellanlagen an ihrem Bahnhof dokumentiert. Dank für die Grundlage dieses Projekts gilt daher besonders Tobias, Isabell, Jörg, Christin, Sascha, Juliana, Clemens, Jens, Alexander, Sebastian, Michael, Konrad, Jürgen, Dorit, Sarah, Dirk, Freimut, Christiane, Friedrich, Nils, Maja, René, Charlotte, Janek, Erik, Frank, Rosalie, Christoph, Steffen und Georg. Ihr habt dieses Projekt erst ermöglicht.

Liebe Leserinnen und Leser,

attraktive und einladende Bahnhöfe sind ein wichtiger Baustein für eine zukunftsfähige Mobilität. Dies betrifft Großstädte, Mittelzentren und auch kleine Kommunen. In den letzten Jahren hat das Deutschlandticket das Fahrgastaufkommen spürbar gesteigert. Doch mit der steigenden Nachfrage wächst auch die Herausforderung: Immer mehr Menschen wollen ihr Fahrrad in die tägliche Pendelstrecke einbinden. Damit unsere Bahnen während der Stoßzeiten im Pendelverkehr nicht von Rädern überfüllt werden und die Fahrt für alle angenehm bleibt, brauchen wir diebstahlsichere und komfortable Abstellanlagen an allen sächsischen Bahnhöfen.

Die hohen Benzinpreise machen vielen Sachsen das Leben schwer. Das Pendeln mit dem Auto ist zum Luxusgut geworden. Gleichzeitig arbeiten aber 55% der Sozialversicherungsbeschäftigten in Sachsen nicht an ihrem Wohnort. Schnelle politische Lösungen sind gefragt, um die Pendler zu entlasten. Ein zügig umsetzbarer Baustein kann sein, eine intelligente Verknüpfung von Rad und Bahn zu ermöglichen. So können Pendler insbesondere außerhalb der Großstädte freier entscheiden, welches Mobilitätsangebot am besten zu ihren Bedürfnissen passt.

Hinzu kommt, dass Fahrräder immer hochwertiger werden. Niemand möchte sein teures Rad ungeschützt zurücklassen. Sichere Abstellmöglichkeiten sind deshalb nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit, sondern auch des Diebstahlschutzes. Durch geeignete Fahrradabstellanlagen kann der Einzugsradius eines Bahnhofs deutlich erhöht werden. Und davon profitieren alle: Mehr Menschen kommen zur Bahn, mehr Menschen steigen ein, und die Investitionen in die Schieneninfrastruktur lohnen sich umso mehr.



DR. JANEK MÜCKSCH
Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.

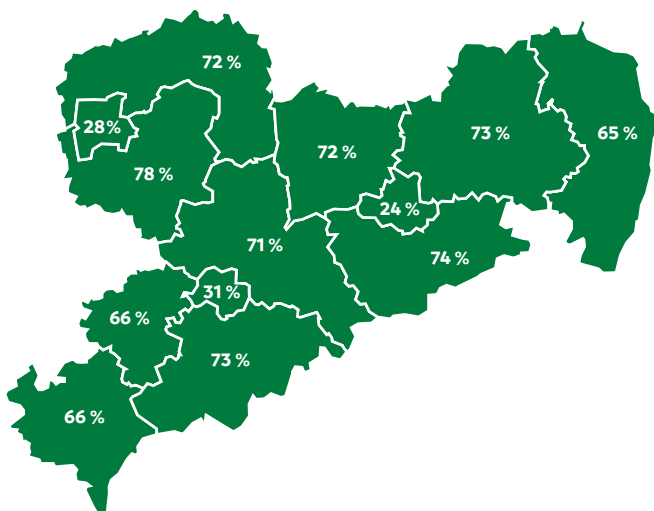
Nicht wenige Kommunen haben sich diesbezüglich bereits auf den Weg gemacht und das verdient große Anerkennung. Es ist beeindruckend zu sehen, wie moderne Abstellanlagen die Attraktivität des Bahnhofsumfeldes steigern. Doch noch nicht alle sächsischen Kommunen haben ihr Potential ausgeschöpft. Wir möchten sie dazu ermutigen, gerade in Zeiten knapper Kassen, mit wenig Geld und Aufwand das Rad zum Zug kommen zu lassen.

Mein Dank gilt den über 30 Ehrenamtlichen des ADFC Sachsen, die mit ihrer engagierten Arbeit dieses Projekt ermöglicht haben. Mit ihrer Hilfe können wir zeigen, wo in Sachsen Vorreiter sind und wo Nachholbedarf besteht. Lassen Sie uns die Herausforderungen gemeinsam anpacken.

Pendeln in Sachsen

Tag für Tag pendeln 909.562 Menschen in Sachsen zur Arbeit.¹ Mehr als 55% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Sachsen arbeiten nicht in dem Ort, an dem sich ihr Lebensmittelpunkt befindet. Diese knappe Million Menschen trifft jeden Tag neu die Entscheidung: Mit der Bahn, mit dem Rad oder mit dem Auto – oder mit einer Mischung davon?

Für viele Menschen ist es eine Bürde, jeden Tag das Auto zu benutzen. Die „Kostenfalle Auto“² setzt sich aus zahlreichen Faktoren zusammen: Neben dem Preis für Kraftstoff, Parken und für Reparaturen schlägt besonders der Wertverlust hoch zu Buche. Nicht alle Menschen wollen oder können diese Kosten stemmen. Vor allem in den sächsischen Zentren des Einpendelns Chem-



Anzahl der Auspendler aus sächsischen Gemeinden relativ zur Beschäftigtenzahl, Durchschnittswerte der Landkreise.
Daten: Statistisches Landesamt Sachsen 2025.

nitz, Dresden und Leipzig, führen die schier endlosen Ströme von Einpendlern jeden Morgen zu erheblichen Staus. Und nicht nur das: Beim Warten im Auto geht viel Zeit verloren, der volkswirtschaftliche Schaden und der Ärger der Betroffenen sind zwar schwer zu beziffern, aber sicher ebenfalls hoch.

Entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels sind die Rahmenbedingungen beim Pendeln. Abseits des Autos besteht im traditionellen Bahnland Sachsen großes Potential für Verbesserungen. Deshalb ist der Freistaat Sachsen gut beraten, den Ausbau der Alternativen voranzubringen. Sicher ist dafür die Verbesserung des ÖPNV durch neue Buslinien, der Ausbau von Bahnstrecken und ein verbessertes Linienangebot bedeutsam. Viel schneller und preiswerter wird man aber eine größere Zahl an Fahrgästen erreichen, wenn man die Erreichbarkeit der Bahnhöfe durch eine attraktive Verknüpfung mit dem Radverkehr stärkt und flexibler macht.³

In kleineren Städten und Gemeinden ist der Anteil der Pendler besonders hoch. Analog dazu gilt, dass in die Großstädte eher eingependelt wird. Menschen, die außerhalb der Großstädte wohnen, sind daher besonders auf gute Pendelbedingungen angewiesen. Daher ist es besonders wichtig, dass gerade an den Bahnhöfen in kleineren Orten hochwertige und sichere Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden.

¹ Statistisches Landesamt Sachsen, 2025.

² Vgl. ADAC e. V.: Übersicht: Autokosten aller Modelle von A bis Z, online unter <<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/uebersicht/>>, (28.04.2026). Der ADAC schreibt weiter: „Wer beim Autokauf nur auf Anschaffungspreis und Verbrauch achtet, kann leicht in eine Kostenfalle laufen.“

³ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.): Mobilikon. Bike and Ride-Anlagen. Online unter <<https://www.mobilikon.de/en/node/1296>>, (28.04.2026). Hier heißt es weiter „Gemeinden profitieren vom geordneten Fahrradparken, da dieses das Ortsbild, das Ordnungs- sowie das allgemeine Sicherheitsempfinden verbessert. Zudem erhöht sich der Anteil der Menschen, die anstelle des Autos mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren, sodass ein geringerer Flächenbedarf für das Abstellen von Autos erforderlich ist und Emissionen vermieden werden. Attraktive Bike&Ride-Anlagen fördern den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und erhöhen damit auch die Einnahmen der Verkehrsunternehmen.“

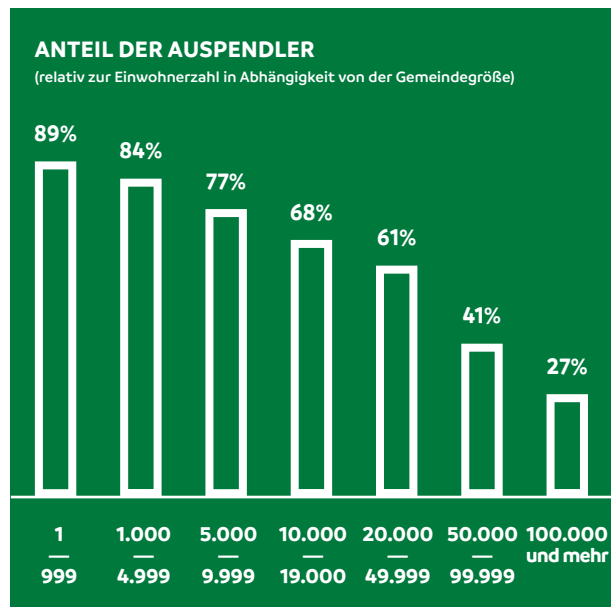
Was bringt Bike&Ride?

Sachsen ist europaweit eine der am dichtesten mit der Eisenbahn erschlossenen Regionen. Auch in Grenznähe und den dünn besiedelten Bereichen des Freistaats besteht ein regelmäßiges Bahnangebot. 93,5% der Sachsen leben in einer Kommune mit SPNV-Anschluss.⁴

Doch schon ab einer Entfernung von einem halben Kilometer ist es für kaum jemanden noch attraktiv, zu Fuß zum Bahnhof zu gehen. Hinzu kommt, dass eine regelmäßige und komfortable Umsteigerelation vom Bus zum Zug häufig nicht gegeben ist und nur für einen geringen Anteil der Menschen ist die Fahrt mit dem Auto zum Bahnhof eine sinnvolle Alternative. Will man also mehr Menschen dazu bringen, die vorhandenen Bahnangebote stärker zu nutzen und den Kostendeckungsgrad im ÖPNV steigern, sind neben Radwegen zum Bahnhof Abstellanlagen wichtig, die das Rad nicht nur vor Witterung, sondern auch vor Diebstahl schützen.

Bike&Ride erweitert gegenüber einer fußläufigen Erschließung den Einzugsbereich eines Bahnhofs um das Zehnfache.⁵ Damit stellt Bike&Ride eine flexiblere Alternative zum Busverkehr sowie zu Park-and-Ride-Angeboten (P+R) dar – bei deutlich geringeren Kosten. Insbesondere auf Distanzen von 3 bis 5 Kilometern spielen die Vorteile des Fahrrads ihre Stärken aus. Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes ist davon auszugehen, dass sich dieser Aktionsradius nochmals deutlich erweitert. Davon profitieren auch Verkehrsunternehmen, Kommunen und Landkreise: Nutzen mehr Menschen den ÖPNV, so sinkt dessen Zuschussbedarf durch öffentliche Mittel.

Der Freistaat Sachsen hat sich gemeinsam mit den Landkreisen und Gemeinden das Ziel



Je weniger Menschen in einer Gemeinde leben, desto höher ist der Anteil der Arbeitnehmer, die auspendeln. Der Ausbau von Bike&Ride lohnt sich daher keineswegs nur in den großen Städten.

Daten: Statistisches Landesamt Sachsen 2025.

gesetzt, den Anteil des ÖPNV und des Radverkehrs zu erhöhen.⁶ Der Landesverkehrsplan 2030 setzt dazu auf die Vernetzung der Verkehrsträger. Das Fahrrad ist nicht nur für die vielen kurzen Pendelwege in großen Städten und den kleinen Kommunen sehr gut geeignet, sondern auch ein hervorragender Zubringer zur nächsten Bahnstation. Eine entscheidende Stellschraube hierfür ist der Aufbau eines Angebots hochwertiger, diebstahlsicherer und witterungsgeschützter Abstellanlagen an allen SPNV-Haltestellen.

Aus fachlicher Perspektive ist es daher notwendig und machbar, dass an den 25 wichtigsten Bahnhöfen im Freistaat Sachsen bis zum Jahr 2030 eine Fahrradstation errichtet wird. Neben einem bereits vor vielen Jahren realisierten Projekt in Oschatz sind nun auch erste größere Radstationen in Chemnitz, Dresden und Leipzig auf den Weg gebracht.

⁴ Berechnung des ADFC Sachsen unter Nutzung von Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen.

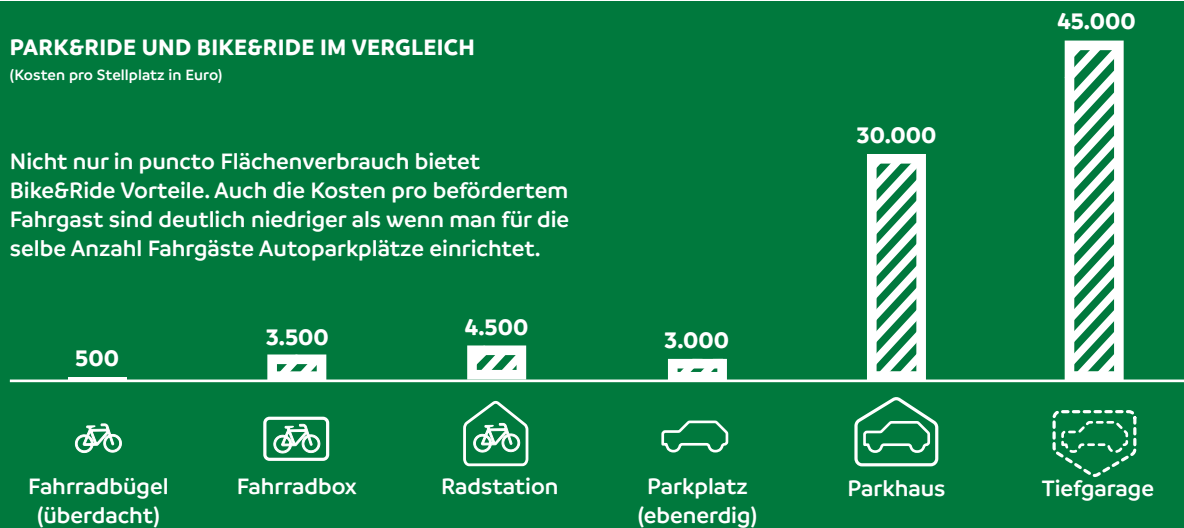
⁵ Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2016): Mit dem Rad zum Bahnhof, S. 7.

⁶ Mobilität für Sachsen – Landesverkehrsplan 2030, S. 9ff., S. 54.

PARK&RIDE UND BIKE&RIDE IM VERGLEICH

(Kosten pro Stellplatz in Euro)

Nicht nur in puncto Flächenverbrauch bietet Bike&Ride Vorteile. Auch die Kosten pro beförderten Fahrgast sind deutlich niedriger als wenn man für die selbe Anzahl Fahrgäste Autoparkplätze einrichtet.



Quellen: Infravelo Berlin, Landeshauptstadt Dresden, Verkehrsverbund Oberelbe, Parkraummanagement FM-Connect.

Oft werden Radstationen nur an großen Bahnhöfen mit Fernverkehr als sinnvoll angesehen. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt jedoch, dass in kleineren Städten teils sogar ein größeres Potential für eine Radstation bestehen kann. Dieses ergibt sich aus dem meist größeren Einzugsradius des Bahnhofs in dünner besiedelten Gebieten.

Damit die Verknüpfung von Rad und Bahn wirklich die volle Wirkung für den ÖPNV entfalten kann, sollte die Anbindung der Bahnhöfe eines der zentralen Ziele bei der Planung der Radwegenetze werden. Bislang ist das in Sachsen noch nicht durchgängig der Fall. Selbst optimal ausgebaute Bike&Ride-Anlagen wie z.B. in Leipzig-Lützschena sind in das örtliche Radwegenetz oft nicht oder nur mangelhaft eingebunden. Neben dem Ausbau der Abstellanlagen sollte hier ein Schwerpunkt der Radverkehrsförderung liegen.

In kleineren Orten ist die Radstation oft mehr als nur ein Parkhaus: Sie wird zu einem vollwertigen Dienstleistungszentrum. Während an Großbahnhöfen die reine Masse an Stellplätzen dominiert, ist die Radstation in kleineren Orten der Punkt, bei dem sich rund um das Fahrradparken andere Dienstleistungen wie eine Werkstatt, Fahrradverleih, Kiosk oder Bäcker gruppieren. Für viele Stationen stellt die Bündelung von Dienstleistungen rund um das Fahrradparken eine Chance dar, ein Bahnhofsgebäude aus dem Dornröschenschlaf aufzuwecken und eine Aufwertung in Gang zu setzen. Ein attraktives Umfeld erhöht nicht nur die Sicherheit für das Rad, sondern auch die Aufenthaltsqualität für die Bürger – der Bahnhof wird wieder zur stolzen Visitenkarte der Stadt.⁷

⁷ Lesen Sie hierzu auch das Interview zur Fahrradabstellanlage am Bahnhof Oschatz aus S. 16ff.

Radstation mit ca. 3.000 Stellplätzen am Bahnhof Houten, einer Stadt mit ca. 50.000 Einwohnern. Die Stellplätze sind unter den Bahngleisen platziert.

Fahrraddiebstahl in Sachsen

Die Angst vor Fahrraddiebstahl und Vandalismus stellt für viele Menschen eine große Hürde dar, das Rad regelmäßig zu nutzen. Sie entscheiden sich darum gegen die Fahrt mit dem Rad, da sie befürchten, es nicht mehrere Stunden lang unbeaufsichtigt stehen lassen zu können. Gerade Bahnhöfe gelten als Hotspots des Fahrraddiebstahls und des Vandalismus, weil die Zahl der abgestellten Räder dort meist hoch und die allgemeine soziale Kontrolle geringer scheint.

In den zehn Jahren zwischen 2015 und 2024 wurden in Sachsen jedes Jahr zwischen 15.000 und 21.000 Fahrräder als gestohlen gemeldet.⁸ Die Dunkelziffer dürfte deutlich höher liegen, da viele Fahrraddiebstähle schon allein wegen der niedrigen Aufklärungsquote nicht zur Anzeige gebracht werden. Nur zwischen 12 und 14% der gestohlenen Räder in Sachsen werden durch die Polizei wieder auffindig gemacht.

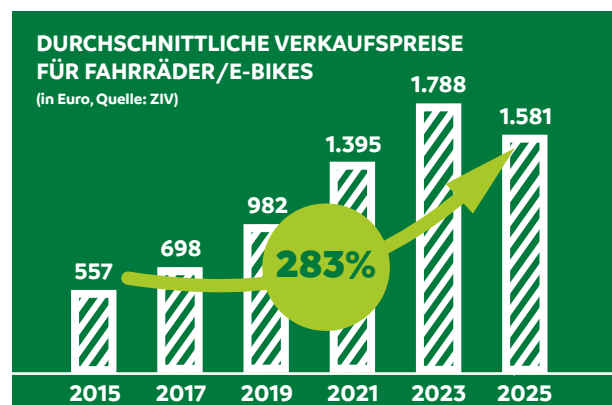
Das Problem der Furcht vor Fahrraddiebstahl verschärft sich durch die erhebliche Steigerung des Neuwerts von Fahrrädern in den letzten Jahren. Investierten Käufer früher oft nur dreistellige Beträge, so ist der durchschnittliche Neuwert – getrieben durch den Erfolg der E-Bikes – rasant gestiegen.

Der E-Bike-Boom lässt das Preisniveau steigen. Dadurch erscheint das Thema Bike&Ride heute in einem völlig anderen Licht als noch vor 15 oder 20 Jahren. Das E-Bike etabliert sich für immer mehr Wege als Auto-Ersatz. Dank der elektrischen Unterstützung wächst die Bereitschaft, selbst längere Pendlerstrecken im Sattel

zurückzulegen. Dies erschließt zum einen neue Nutzergruppen, erhöht aber auch den Radius, mit dem der Bahnhof per Rad in einer vertretbaren Zeit erreichbar ist. Dank E-Bikes besteht für Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, neue Zielgruppen zu erschließen.

Dank E-Bikes besteht für Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, neue Zielgruppen zu erschließen.

Die neue Rolle des E-Bikes zeigt sich auch im Fahrradmarkt der letzten Jahre. Mittlerweile kommen auf ein verkauftes Fahrrad zwei E-Bikes. 17,2 Mio. E-Bikes sind 2025 auf Deutschlands Straßen unterwegs.⁹ Mit dem Siegeszug des E-Bikes geht eine höhere Angst vor dem finanzi-



Der durchschnittliche Verkaufspreis neuer Fahrräder hat sich in den letzten 10 Jahren fast verdreifacht. Ein wesentlicher Faktor: Der Boom von Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung.

Daten: Zweirad-Industrieverband 2025.

⁸ Vgl. z.B. Polizeiliche Kriminalstatistik Sachsen 2024, Tabelle A1, S. 8., online unter <<https://www.polizei.sachsen.de/de/download/Landesportal/PKS-Jahresueckblick-2024.pdf>>, (28.04.2026).


⁹ ZIV, VSF, Zukunft Fahrrad /Hg.): Marktdaten der Fahrradwirtschaft 2025. Zahlen, Analysen und Prognosen, online unter <<https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2026/03/Marktdaten-Fahrradwirtschaft-2025.pdf>>, (28.04.2026).

ellen Verlust oder mutwilliger Beschädigung einher. Sei es die empfindliche Elektronik bei E-Bikes, der teure Akku oder einfach der höhere Statuswert eines Fahrrads, das durchaus mehr als 5.000 Euro kosten kann: Ein einfacher Anlehnbügel bietet für Räder dieser Preisklasse oft nicht genug Diebstahlschutz.

Um die Kombination aus Rad und Schiene dauerhaft attraktiv zu gestalten, sind daher abgeschlossene Abstellmöglichkeiten, üblicherweise in Form von Fahrradboxen oder zugangsbeschränkten Sammelschließanlagen eine sinnvolle Ergänzung zu den sonstigen Abstellmöglichkeiten am Bahnhof. Sie bieten nicht nur physischen Schutz vor Fahrraddieben, sondern geben den Pendlern auch das nötige Vertrauen, ihr wertvolles Rad über viele Stunden hinweg beruhigt am Bahnhof abzustellen. Nur durch solche Premium-Stellplätze wird das Bike&Ride-Konzept für die wachsende Zahl der E-Bike-Nutzer zu einer echten, alltagstauglichen Alternative und kann diesen neuen Nutzerkreis in voller Breite erschließen.

Mindestens der Rahmen und ein Rad müssen an einem festen Bügel angeschlossen werden können.

Fahrraddiebstahl lässt sich auch jenseits von Fahrradboxen durch eine Vielzahl einfacher Maßnahmen reduzieren. Neben Polizeipräsenz, Fahrradcodierungen und Aufklärungsarbeit zählt dazu ein ausreichendes Angebot an sicheren Abstellanlagen. Rein gegenständlich heißt das: Mindestens der Rahmen und ein Rad des Fahrrads müssen an einem festen Bügel angeschlossen werden können. Fahrradständer, in denen lediglich das Vorderrad eingeklemmt wird, sind zwar in fast jedem Baumarkt verfügbar, aber kein sinnvolles Angebot für das Fahrradparken am Bahnhof.



Lässt sich der Fahrradrahmen nicht am Fahrradständer anschließen, bleibt oft nur das Vorderrad übrig. Im Bild ein Fahrradständer am Hauptbahnhof in Dresden.

Fahrradparken – aber sicher!

Gute Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen sind der entscheidende Schlüssel, wenn es darum geht, die Bahn als Verkehrsmittel für größere Nutzergruppen attraktiv zu machen. Sie geben Pendlern und Reisenden die Möglichkeit, den Anfang oder das Ende ihrer Fahrt mit dem Rad zu erledigen, wenn dieses sicher, bequem und geschützt geparkt werden kann. Daher tragen gute Abstellanlagen am Bahnhof sehr viel dazu bei, dass mehr Menschen Rad und Bahn für ihre Wege kombinieren.

Grundsätzliche Anforderungen an die Gebrauchstauglichkeit sowie die Sicherheits- und die Diebstahlschutzigenschaften von Fahrradabstellanlagen beschreibt die DIN-Norm 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme“ sowie zahlreiche Publikationen des ADFC.¹⁰

Ein zentrales Merkmal qualitativ hochwertiger Anlagen ist Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus: Die Abstellplätze müssen so gestaltet sein, dass Rahmen und Laufrad mit einem Schloss sicher angeschlossen werden können.



Doppelstockparker ermöglichen mehr Stellplätze am Bahnhof. Hier ein Beispiel aus dem Leipziger Hauptbahnhof. Foto: Konrad Krause

Grundsätzlich empfiehlt der ADFC, dass auf jeden siebten Fahrgast ein Fahrradstellplatz kommt.

Einfaches Einklemmen des Vorderrads in Halterungen („Felgenkiller“) erfüllt diese Anforderungen nicht und ist daher nicht mehr zeitgemäß.

Weitere wichtige Kriterien sind Überdachung und Witterungsschutz: Regen, Sonne und Frost können Fahrräder und besonders E-Bikes stark belasten. Überdachte Bereiche oder Fahrradboxen schützen das Rad vor Wetter und erhöhen auch die Nutzungsakzeptanz erheblich.

Auch die Anzahl der Stellplätze spielt eine große Rolle. Es sollte ausreichend Raum für die

GRUNDSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN ZUM FAHRRADPARKEN AM BAHNHOF

- 1 Anzahl der Abstellanlagen passt zur Größe des Bahnhofs / Haltepunkts.
- 2 Abstellanlagen ermöglichen kurze Wege zum Bahnsteig (möglichst nicht weiter entfernt als 50-100 m).
- 3 Abstellanlagen haben ausreichende Abmessungen und stehen nicht zu eng.
- 4 Abstellanlagen entsprechen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen (gesicherte Parkmöglichkeiten vorsehen).
- 5 Abstellanlagen verfügen zum Witterungsschutz über eine Überdachung.
- 6 Abstellanlagen sollten an einer gut einsehbaren und beleuchteten Stelle platziert werden, damit sie unattraktiver für Fahrrad-diebe sind und das Kriterium sozialer Sicherheit erfüllen.

¹⁰ Eine nützliche Lektüre ist dazu auch die Broschüre „Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen“ des ADFC Bayern, online unter <<https://bayern.adfc.de/artikel/fahrrad-abstellanlagen>> (30.04.2026).

erwarteten Nutzer am Bahnhof geben. Grundsätzlich empfiehlt der ADFC, dass auf mindestens jeden siebten Fahrgast ein Fahrradstellplatz kommt.

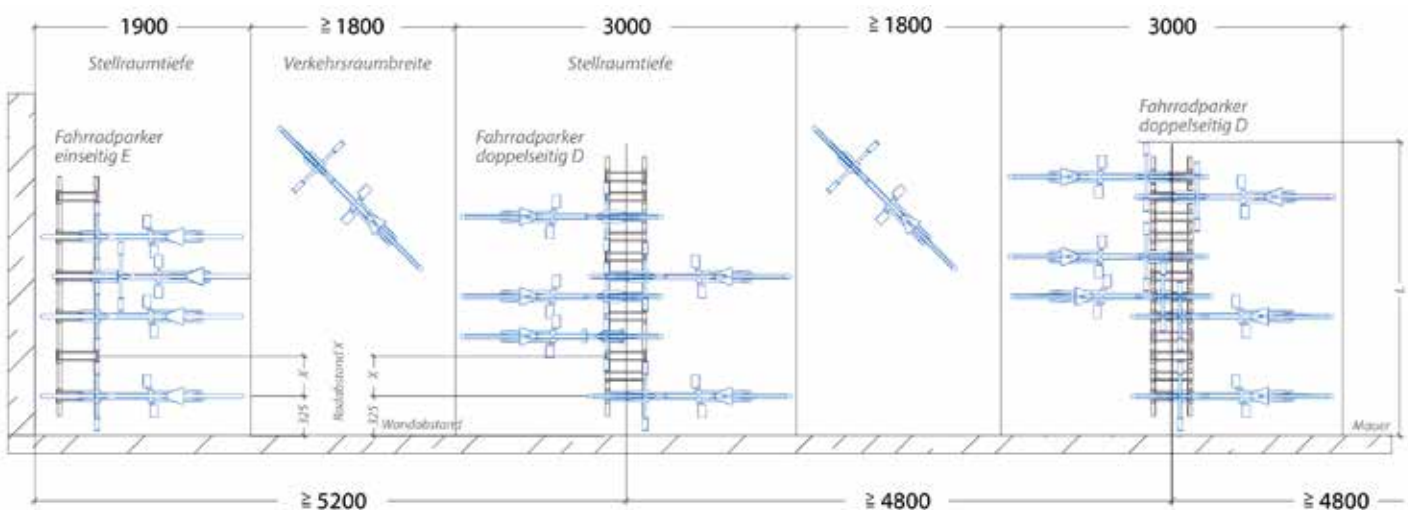
Benutzerfreundlichkeit und Zugänglichkeit sind weitere Schlüsselemente für gute Abstellanlagen: ebene Zufahrten, gute Beleuchtung und klare Wegführung erhöhen die Funktionalität, besonders für Menschen mit schwereren Fahrrädern oder E-Bikes. Zudem gehört zur guten Gestaltung, dass sich Anlagen in Sichtweite des Bahnhofszugangs befinden. Für das Sicherheitsgefühl entscheidend ist außerdem eine gute soziale Kontrolle.

Neben einfachen Abstellmöglichkeiten können auch qualitativ hochwertigere Angebote wie Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder Fahrradparkhäuser (Radstationen) das Angebot ergänzen und einen zusätzlichen Mehrwert schaffen. Dies gilt insbesondere, wenn sie Serviceelemente wie Reparaturmöglichkeiten, Pumpstationen oder E-Bike-Ladestationen integrieren.

KRITERIEN FÜR GEEIGNETE ABSTELLANLAGEN NACH DIN 79008

- ① Die Abstellanlage ermöglicht das Anschließen beider Räder und des Rahmens.
- ② Das Fahrrad soll vor Beschädigung geschützt sein.
- ③ Die Abstellanlage ermöglicht das Parken unterschiedlicher Fahrrad- und Lenkertypen.
- ④ Das Fahrrad soll nicht wegrollen, der Lenker nicht umschlagen.
- ⑤ Passanten sollen vor Verletzungsgefahren geschützt werden.
- ⑥ Die Abstellanlage gewährleistet Schutz vor Vandalismus.
- ⑦ Ausreichend Abstand zwischen den geparkten Fahrrädern: 70 cm; bei Hoch-/Tief: 50 cm.
- ⑧ Bei Kurzzeit-Abstellplätzen wird auf Hoch-/Tiefparker verzichtet.

Insgesamt erleichtern gut gestaltete Abstellanlagen die Nutzung des Zuges, erhöhen den Einzugsbereich des Bahnhofs erheblich und stärken idealerweise die Lebensqualität im Bahnhofsumfeld.



Die Technische Richtlinie TR 6102 des ADFC für empfehlenswerte Fahrradabstellanlagen sowie die DIN 79008 geben als Mindestabstände zwischen den eingestellten Fahrrädern 70 Zentimeter bei ebenerdiger und 50 Zentimeter bei in der Höhe versetzter Aufstellung vor.

Methodik der Studie Bike&Ride in Sachsen

Zwischen Februar 2025 und September 2025 untersuchten über 40 ehrenamtlich Aktive des ADFC die 511 Bahnhöfe und Haltepunkte in Sachsen. Sie dokumentierten bei ihren Besuchen nicht nur die Anzahl, sondern auch die Qualität der Abstellanlagen. Die Erhebung erfolgte während ihrer Arbeitswege oder bei Freizeitfahrten.

Die Anlagen wurden fotografisch dokumentiert und in verschiedene Kategorien eingeteilt: einfache Vorderradhalter, mobile Vorderradhalter (z. B. Werbeständer), fahrradgerechte Vorderradhalter, Anlehnbügel, Schräghochparker, Vertikalparker, Doppelstockparker, Fahrradboxen, Sammelschließanlagen und Fahrradparkhäuser. Entscheidend für die Zuordnung einer Abstellanlage zu einem Bahnhof war ihre Nähe zu den Bahngleisen. Anlagen, die sich außerhalb eines vertretbaren Einzugsbereichs befanden, wurden

nicht berücksichtigt. So wurden beispielsweise Abstellanlagen, die mehr als 200 Meter vom Bahnsteig entfernt lagen, in der Regel nicht mitgezählt, da solche weit entfernten Anlagen auch in der Realität von Pendlern eigentlich nie genutzt werden. In Zweifelsfällen lag die Entscheidung bei den ehrenamtlichen Prüfern, die angehalten waren, eine wohlwollende Bewertung vorzunehmen.

In die Untersuchung aufgenommen wurden alle Bahnhöfe und Haltepunkte, die sich in Sachsen befinden und von einem der vier sächsischen Verkehrsverbünde (VVV, VMS, ZVVO, MDV) bedient werden. Bahnhöfe, an denen während des Erhebungszeitraums kein Linienbetrieb stattfand, wurden nicht berücksichtigt. Ebenso blieben sächsische Schmalspurbahnen außen vor. Haltepunkte und Bahnhöfe des Chemnitzer Modells wurden erfasst, sofern sie vom VMS mitbestellt wurden.

BEWERTUNGSKRITERIEN IM ÜBERBLICK

1 SEHR GUT

Auf 7 Fahrgäste kommt mindestens ein Platz an einem überdachten, fahrradgerechten Abstellplatz (z. B. Anlehnbügel, fahrradgerechte Vorderradhalter). Zusätzlich gibt es mindestens eine Fahrradbox oder einen Platz in einer Sammelschließanlage.

2 GUT

Auf 10 Fahrgäste kommt mindestens ein Platz an einem überdachten, fahrradgerechten Abstellplatz.

3 GENÜGEND

Auf 10 Fahrgäste kommt mindestens ein Platz an einem beliebigen diebstahlsicheren Abstellplatz (z. B. Schräghochparker, Vertikalparker, Doppelstockparker), der nicht notwendigerweise überdacht sein muss.

4 KNAPP BESTANDEN

Auf 10 Fahrgäste kommt weniger als ein Platz an einer diebstahlsicheren Abstellanlage.

5 MANGELHAFT

Nur einfache Vorderradhalter oder mobile Abstellanlagen vorhanden, oder auf 33 Fahrgäste kommt weniger als ein Platz an einem beliebigen Abstellplatz.

6 UNGENÜGEND

Es sind keine Abstellanlagen vorhanden.

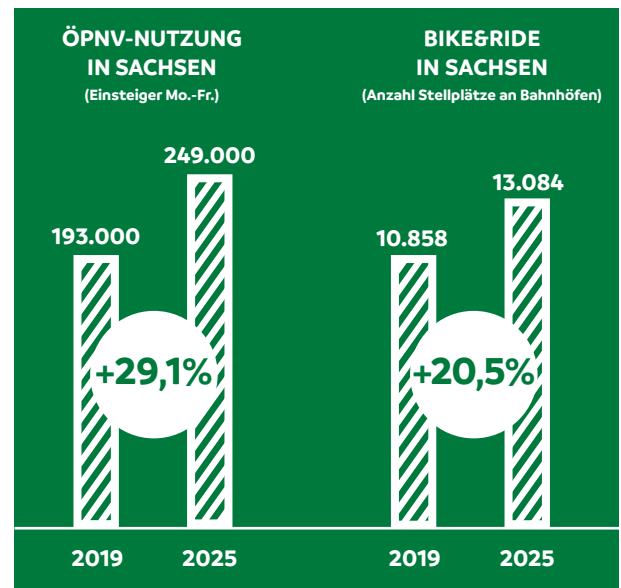
Zur Bewertung der Qualität von Bike&Ride entwickelte der ADFC Sachsen ein Schema basierend auf einer Schulnotenskala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend). Dabei wurden sowohl quantitative als auch qualitative Kriterien berücksichtigt. Die Bewertung orientiert sich an der Relation zwischen der Anzahl der Abstellplätze und der Zahl der Fahrgäste sowie an der Art der Abstellanlagen.

Waren Abstellanlagen z. B. aufgrund von Vandalismus oder enormen Rostschäden nicht mehr benutzbar, wurden sie nicht mit erfasst. Einige relevante Faktoren wurden in der Bewertung nicht berücksichtigt. Dazu zählen die Kosten für die Nutzung von Schließanlagen und deren Integration in ÖPNV-Tickets, ihre Beleuchtung und die Einsehbarkeit der Anlagen sowie die Ausschilderung der Fahrradabstellmöglichkeiten. Ebenso unberücksichtigt blieb die Anzahl von offensichtlich defekten oder dauerhaft abgestellten Fahrrädern, die Abstellplätze an Bahnhöfen blockieren.

Ergebnisse der Studie

13.084 Abstellplätze für Fahrräder existieren an den 511 Bahnhöfen und Haltepunkten in Sachsen. Damit ist die Zahl der Abstellanlagen seit der letzten Erhebung des ADFC im Jahr 2019 um rund 20% gewachsen. Entsprechend viele dieser Anlagen sind in gutem Zustand und in hochwertiger Qualität. 38 sächsische Bahnhöfe sind mittlerweile mit insgesamt 708 Fahrradstellplätzen in hochwertigen Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen ausgestattet. Zur letzten Studie 2019 lag diese Zahl noch bei lediglich 5 Bahnhöfen mit insgesamt 87 Plätzen. Eine dieser neuen Stationen ist der Bahnhof in Torgau, wo nicht nur 192 Fahrräder an hochwertigen überdachten Abstellanlagen geparkt werden können, sondern auch 64 Plätze in einer Sammelschließanlage zur Verfügung stehen und einen besonderen Schutz vor Diebstahl bieten.

Gewachsen ist aber auch die Zahl der Menschen, die in Sachsen täglich mit S-Bahnen und

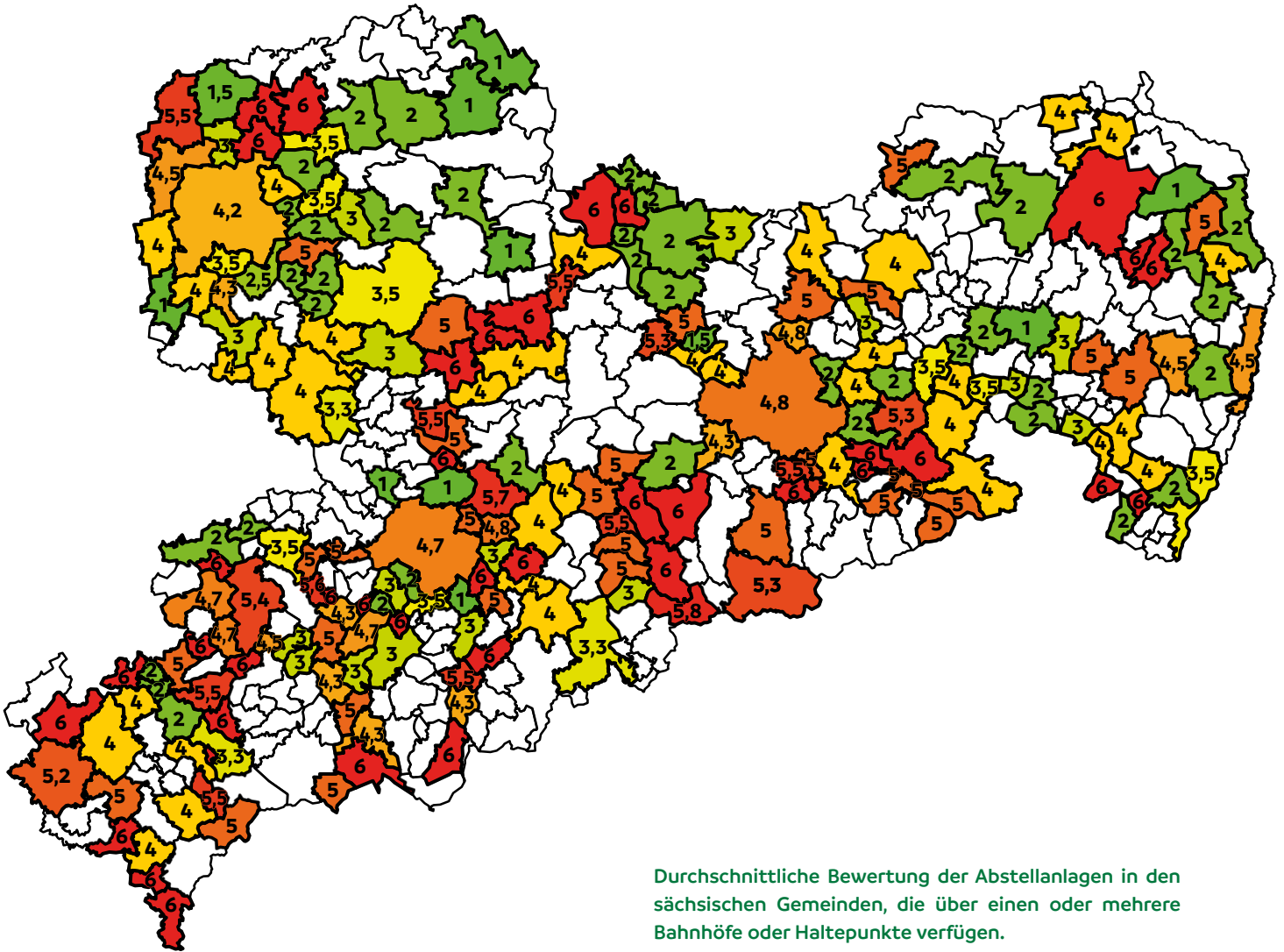


Einem Zuwachs der Fahrgäste im sächsischen SPNV um 29% steht ein Zuwachs der Fahrradabstellanlagen an sächsischen Bahnhöfen und Haltepunkten gegenüber.

Regionalzügen unterwegs sind – im Vergleichszeitraum um stattliche 29%. Die Zahl der Abstellanlagen an Sachsens Bahnhöfen ist damit also nicht stärker gewachsen, als die Zahl der Pend-

ERGEBNISSE, SORTIERT NACH LANDKREISEN UND KREISFREIEN STÄDTEN

	MITTEL WERT	DURCHGEFALLEN	ANZAHL GESAMT
LK LEIPZIG	3,3	19%	42
LK BAUTZEN	3,4	32%	37
LK NORDSACHSEN	3,3	36%	22
LK GÖRLITZ	4,0	41%	32
LEIPZIG, STADT	4,2	43%	40
LK MEIßEN	3,8	44%	27
ERZGEBIRGSKREIS	4,2	46%	61
CHEMNITZ, STADT	4,7	62%	45
VOGTLANDKREIS	4,8	67%	49
LK MITTELSACHSEN	4,8	67%	48
LK ZWICKAU	4,8	67%	33
LK SSOE	4,8	69%	49
DRESDEN, STADT	4,8	77%	26



Durchschnittliche Bewertung der Abstellanlagen in den sächsischen Gemeinden, die über einen oder mehrere Bahnhöfe oder Haltepunkte verfügen.

ler, die die Bahn nutzen. Nur für 5% der Menschen, die in Sachsen an einem Bahnhof einen Zug besteigen, steht ein Fahrradstellplatz zur Verfügung.¹¹

An mehr als einem Drittel der sächsischen Bahnhöfe fehlen immer noch Abstellanlagen für Fahrräder. Rund die Hälfte der sächsischen Haltepunkte und Bahnhöfe in Gemeinden mit

¹¹ Berechnung aus 249.000 Einstiegen an sächsischen Bahnhöfen pro Wochentag und 13.084 Fahrradabstellplätzen.

BIKE&RIDE: ECKDATEN FÜR SACHSEN

	ANZAHL	DAVON MIT DACH	2019	VERÄNDERUNG
Einfache Vorderradhalter oder Werbeständer	1.622	899	1.814	-11%
Fahrradgerechte Vorderradhalter	5.463	4.773	4.639	+18%
Plätze an Anlehnbügeln	5.011	2.300	4.129	+21%
Plätze in Doppelstockparkern	264	264	48	+450%
Plätze in Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder vertragsgebunden in Fahrradparkhäusern	708		87	+714%

ERGEBNISSE, SORTIERT NACH VERKEHRSVERBÜNDEN

	ERGEBNISSE						MITTEL WERT	DURCH-GEFALLEN	ANZAHL GESAMT
ZVON	2	19	4	10	7	10	3,6	33%	52
ZVNL	8	27	12	25	16	17	3,6	31%	105
ZVMS	6	18	33	20	29	78	4,5	58%	184
VVO	1	23	6	14	37	36	4,5	62%	117
VVV	11	2	3	5		32	4,8	70%	53

weniger als 5.000 Einwohnern gehört zu dieser Kategorie: diese Haltepunkte und Bahnhöfe bieten gar keine Fahrradabstellanlagen. Hier müssen Pendler ihr Rad an Wände oder Masten lehnen – oder sie nehmen es im Zug mit, was nicht immer praktikabel ist, ganz gleich ob aus

chen Bedarf. 26% der Bahnhöfe in den drei sächsischen Großstädten erreichen lediglich Note 5 – und damit mehr als in jeder anderen Stadtgröße.

An mehr als einem Drittel der sächsischen Bahnhöfe fehlen noch immer Abstellanlagen für Fahrräder.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es an vielen Bahnhöfen in den letzten Jahren enorme Verbesserungen gab. Erhielten 2019 nur drei Bahnhöfe die Note 1, so waren es 2025 17 Bahnhöfe. Gleichzeitig bleibt festzuhalten, dass dieser Aufschwung die meisten Bahnhöfe noch nicht erreicht hat: 173 Bahnhöfe und Haltepunkte verfügen über gar keine Fahrradabstellanlagen. Bei 94 weiteren sind sie äußerst mangelhaft.

Ein Blick in die Regionen

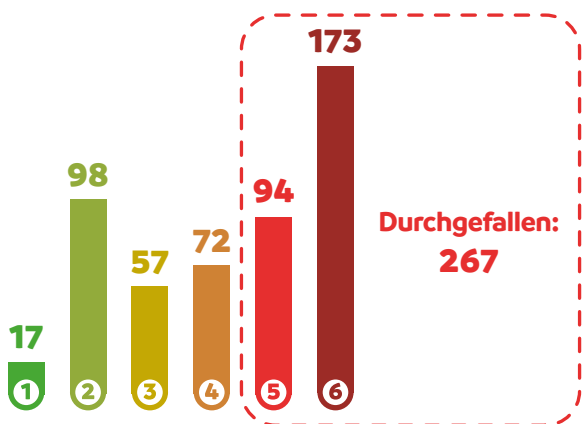
Platzmangel oder weil die Radmitnahme zu teuer ist. An jedem fünften sächsischen Bahnhof befinden sich zwar Fahrradständer, sie entsprechen aber in Qualität und Anzahl nicht dem eigentli-

Viele Städte und Gemeinden in Sachsen haben in den letzten Jahren in die Verknüpfung von Rad und Bahn investiert und hochwertige Bike&Ride-Anlagen errichtet. Dies betrifft

ERGEBNISSE, SORTIERT NACH STADTGRÖÖZE

	ERGEBNISSE						MITTEL WERT	DURCH-GEFALLEN	ANZAHL GESAMT		
100.000 +	2	10	13	23	32	42	4,6	61%	122		
40.000 – 99.999		3		3	1	2	5	4,2	50%	14	
20.000 – 39.999	2		13		2	8	5	5	3,5	29%	35
10.000 – 19.999	5		16	7	9	16	17	3,9	47%	70	
5.000 – 9.999	5		29	18	18	15	38	4,0	43%	123	
0 – 4.999	3		27	14	13	24	66	4,5	61%	147	

**ERGEBNISSE DER BEFRAGUNG,
ANZAHL BAHNHÖFE PRO NOTE**



keineswegs nur Großstädte. Auch in den Kommunen mit 5.000 bis 50.000 Einwohnern konnte eine durchschnittliche Verbesserung erzielt werden.

Hinsichtlich der Qualität und Anzahl der Abstellanlagen für Fahrräder bestehen dennoch je nach Landkreis deutliche Unterschiede. Gewinnerlandkreis ist der Landkreis Leipzig. Von 42 Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis erreichten 18 Note 1 oder 2, nur 6 Bahnhöfe fielen mit Note 5 oder 6 beim Bahnhofstest des ADFC durch.

Den größten Anteil von Bahnhöfen ohne zufriedenstellende Abstellanlagen machte die Untersuchung in der Landeshauptstadt Dresden, wo 20 von 26 Bahnhöfen oder Haltepunkten bei der Bewertung durchfielen, gefolgt vom Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge mit einer Durchfallquote von 71% (35 von 49 Stationen).

Viele Städte und Gemeinden haben in den letzten Jahren in die Verknüpfung von Rad und Bahn investiert.

Schaut man sich die Ergebnisse sortiert nach Verkehrsverbänden an, so liegen die Bahnhöfe im Zuständigkeitsbereich des ZVNL mit einer Durchfallquote von 31% an der Spitze der Tabelle. 35 der 105 in Nordwestsachsen schaffen es auf Note 1 oder 2. Von den 53 Stationen im Bereich des VVV fallen 37 durch, das reicht nur für eine Durchschnittsnote von 4,8. Im Bereich des Verkehrsverbands Vogtland (VVV) ist der Aufholbedarf bei Bike&Ride damit am Größten.

ERGEBNISSE, SORTIERT NACH BEDEUTUNG DES BAHNHOFES

ANZAHL EINSTEIGER WERKTAGS

ANZAHL EINSTEIGER WERKTAGS	1	2	3	4	5	6	MITTEL WERT	DURCHGEFALLEN	ANZAHL GESAMT
3.000+	1	1	1			7	4,4	70%	10
2.000 – 2.999			3			7	4,7	70%	10
1.000 – 2.999	2	8	4	8		12	3,7	39%	36
500 – 999	4	12	3	9		16	3,6	40%	47
200 – 499	4	12	4	25		11	3,8	29%	63
100 – 199	5	20	7	19		12	3,9	39%	83
50 – 99	2	27	8	4	10		4,2	55%	91
0 – 49	18	30	3	19		101	4,9	70%	171

Mit gutem Beispiel voran: Bike&Ride am Oschatzer Bahnhof

Seit mehr als 20 Jahren setzt die Stadt Oschatz mit ihrem Fahrradparkhaus am Bahnhof Maßstäbe bei der Verknüpfung von Bahn und Rad. Fast 200 Stellplätze stehen zur Verfügung, 101 davon in diebstahlgesicherten Räumen, die man nur mit einer Chipkarte betreten kann. Für 2 Euro im Monat können sich Pendler einen Stellplatz mieten und ihr Rad sicher abstellen. Auch für das Bahnhofsumfeld hat sich der Aufwand gelohnt: Aus einem heruntergekommenen ehemaligen Nebengebäude des Bahnhofs hat die Stadt einen attraktiven Servicepunkt für Pendler gemacht, der trotz minimaler Gebühren als wichtiges Element der Daseinsvorsorge gilt. Wir haben dazu mit Rolf Prochazka, dem Leiter des Oschatzer Bauhofs gesprochen, der das Projekt von Anfang an begleitet.

ADFC: Herr Prochazka, seit wann haben Sie das Fahrradparkhaus am Bahnhof in Oschatz?

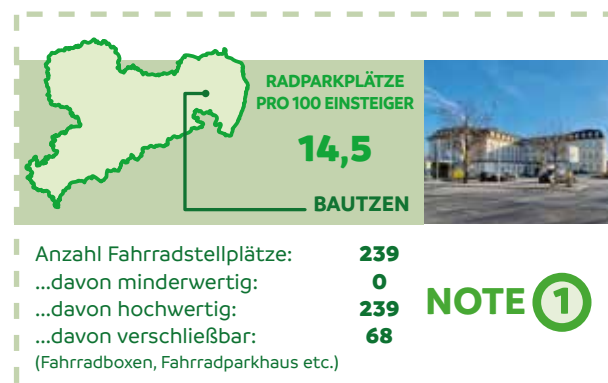
Rolf Prochazka, Leiter des Bauhofs Oschatz: Das Fahrradparkhaus haben wir im Dezember 2005 in Betrieb genommen. Es war damals ein Projekt im Rahmen der Landesgartenschau, das unter Denkmalschutz stehende Nebengebäude des Bahnhofs zu sanieren. Dafür hat die Stadt auch Mittel aus der Städtebauförderung bekommen und zusammen mit diesem Gebäude den ganzen Bahnhofsvorplatz saniert.



Aus dem Jahr 1880 stammt das Bahnhofsgebäude in Oschatz.

Die Idee war damals, dass die Leute mit dem Zug zur Gartenschau kommen und mit unserer Kleinbahn dann von hier abfahren und aufs Gartenschau Gelände kommen.

DIE BESTEN BAHNHÖFE IN SACHSEN





RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
26,2
OSCHATZ

Anzahl Fahrradstellplätze: **181**
 ...davon minderwertig: **15**
 ...davon hochwertig: **166**
 ...davon verschließbar: **101**
 (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)

NOTE ①

at. Viele Jahre stand es ruinös da, wie viele in Sachsen. Heute ist es ein einladender Mobilitäts-Hub.

Wie funktioniert das Fahrradparkhaus und was kostet das Fahrradparken bei Ihnen am Bahnhof? Und muss sich die Abstellanlage in Oschatz über Gebühren finanzieren?

Hier sind 61 Stellplätze drin und 20 Schließfächer für Helme und Ähnliches. Außerdem gibt es fünf Stellplätze für Mopeds. Drüben gibt's noch einmal 40 Stellplätze im eigentlichen

RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
38,5
BEILRODE

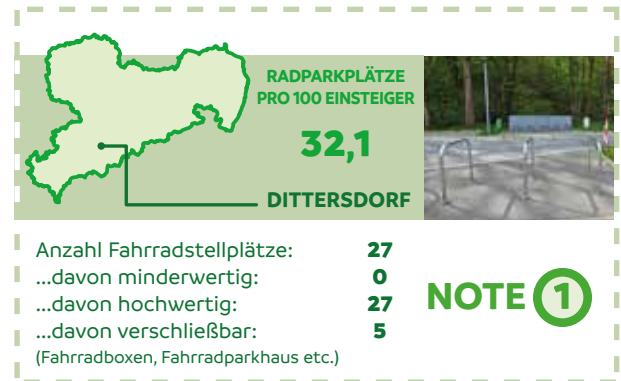
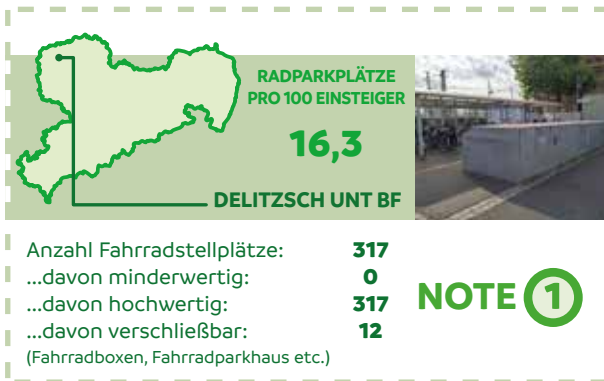
Anzahl Fahrradstellplätze: **52**
 ...davon minderwertig: **0**
 ...davon hochwertig: **52**
 ...davon verschließbar: **12**
 (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)

NOTE ①

RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
16,2
BURGSTÄDT

Anzahl Fahrradstellplätze: **120**
 ...davon minderwertig: **0**
 ...davon hochwertig: **120**
 ...davon verschließbar: **4**
 (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)

NOTE ①



Bahnhofsgebäude. Das Angebot wird sehr gut angenommen. Die Leute beantragen ihren Stellplatz bei der Stadt, die Kosten dafür liegen bei zwei Euro pro Monat und einmalig 20 Euro für den Chip, mit dem man reinkommt.

Das machen wir jetzt seit 20 Jahren so und haben den Preis auch nie erhöht. Die Unterhaltungskosten werden Sie nie einspielen, das ist wie mit öffentlichen Toiletten. Aber darum geht es hier ja auch gar nicht.

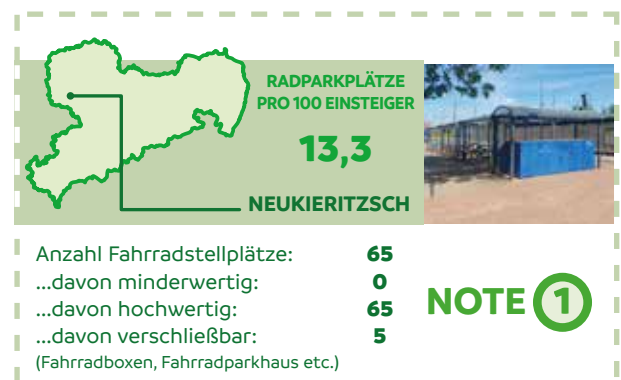
Sie sagen, im Bahnhofsgebäude gibt es noch einen zweiten Fahrradraum. Wie ist es dazu gekommen?

Das war im Jahr 2016, da begannen die Verhandlungen für den Kauf des eigentlichen Bahnhofsgebäudes durch den damaligen Bürgermeister Andreas Kretschmar.

Wir haben uns damals entschieden, das Gebäude zu sanieren, erstmal ohne zu wissen, wer eigentlich einzieht. Wir hatten die Idee, für die Kleinbahn wieder einen Fahrkartenverkauf im Gebäude anzubieten. Wir haben dann das große



DAS FAHRRADPARKHAUS IM BAHNHOF VERFÜGT ÜBER **SCHLIEßFÄCHER** MIT LADEMÖGLICHKEITEN FÜR AKKUS UND PLATZ FÜR HELME.






RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
79,2

LEIPZIG-KNAUTHAIN




Anzahl Fahrradstellplätze:	190	NOTE ①
...davon minderwertig:	0	
...davon hochwertig:	190	
...davon verschließbar: (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)	24	



RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
14,0

LEIPZIG-LÜTZSCHENA



Anzahl Fahrradstellplätze:	44	NOTE ①
...davon minderwertig:	0	
...davon hochwertig:	44	
...davon verschließbar: (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)	20	

Glück gehabt, dass unser Bürgermeister gute Verbindungen nach Dresden hatte, sodass dann hier der Zoll eingezogen ist.

In dem damals schon bestehenden Fahrradparkhaus lag die Auslastung fast bei 100%, es waren fast alle Plätze belegt. Also haben wir überlegt, im Bahnhofsgebäude einen weiteren Fahrradraum zu schaffen. Der wurde 2019 in Betrieb genommen. Der Raum ist auch für E-Bikes geeignet, denn es gibt Steckdosen.

Das Angebot wird sehr gut angenommen. Die Kosten liegen bei zwei Euro pro Monat.

Rolf Prochazka, Stadt Oschatz

Das heißt E-Bikes spielen auch in Oschatz eine wachsende Rolle und nicht nur dort wo es wirklich steil ist, im Gebirge?

Ja, das ist auch hier ein Thema, dass die Leute E-Bikes haben und das nachfragen. Deswegen




AM OSCHATZER BAHNHOF GIBT ES NICHT NUR PLÄTZE ZUM BEZAHLEN, SONDERN AUCH ÜBERDACHTE **KOSTENLOSE FAHRRADSTELLPLÄTZE.**



RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
24,2

NEUSÖRNEWITZ



Anzahl Fahrradstellplätze:	126	NOTE ①
...davon minderwertig:	0	
...davon hochwertig:	126	
...davon verschließbar: (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)	32	



RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
12,9

OBERLICHTENAU



Anzahl Fahrradstellplätze:	27	NOTE ①
...davon minderwertig:	11	
...davon hochwertig:	16	
...davon verschließbar: (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)	16	

wurden bei dem zweiten Bauabschnitt der Garage Akkulademöglichkeiten mit vorgesehen.

Haben Sie Probleme mit Vandalismus?

Am Anfang war das ein Thema, da war es wirklich schlimm. Die Lage hat sich aber in den letzten zehn Jahren absolut beruhigt. Als wir das Bahnhofsgebäude saniert haben, wurde auch eine Videoüberwachung installiert, so dass man sieht, wenn hier drin was passiert. Das hat sich aber unabhängig davon schon in den letzten zehn

Wir wollten mit den Gebühren, die wir nehmen, nie Geld verdienen.

Rolf Prochazka, Stadt Oschatz

Jahren im Großen und Ganzen beruhigt. Ein Unterschied im Vergleich zum Anfang ist natürlich auch, dass der Zoll jetzt die Räume im Bahnhof nutzt und der Bahnhof nicht mehr leer steht. Sicher hängt das auch miteinander zusammen.

Was aber natürlich auch wichtig ist: Wir haben hier am Bahnhof wöchentlich die Reinigungsfir-

ma da, für unsere öffentliche Toilette am Bahnhof. Die haben auch den Auftrag zu kontrollieren, ob es Schmierereien gibt und sollen sofort, wenn der erste Strich an der Wand ist, Bescheid sagen und das wegmachen. Denn da muss man wirklich hinterher sein, sonst nimmt das ganz schnell Ausmaße an.

Und bei Ihnen im Stadtrat ist völlige Einigkeit? Stehen da alle dahinter?

Ja, hier stehen eigentlich alle dahinter. Wir haben hier natürlich auch unterschiedliche Fraktionen und es gibt natürlich auch immer mal noch die politischen Auseinandersetzungen, das alte Denken, dass der Platz vor allem für die Autos da ist. Aber solange wie wir eine riesenbreite Straße haben, finden Sie ja meist schon Platz für die Radfahrer. Aber was hier das Fahrradparkhaus betrifft, da gab es nie irgendwo negative Äußerungen. Im Gegenteil! Wir sind alle froh und alle sagen: Gut, dass wir es gemacht haben.

Wie finanzieren Sie die Unterhaltung des Fahrradparkhauses?

Das sind Eigenmittel der Stadt Oschatz und natürlich die Gebühren der Nutzer. Wir wollten mit den Gebühren, die wir nehmen, nie Geld verdienen. Von Anfang an nicht. Man könnte

RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
14,0
OTTENDORF (B. MITTWEIDA)

Anzahl Fahrradstellplätze:	8
...davon minderwertig:	0
...davon hochwertig:	8
...davon verschließbar:	8
(Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)	

NOTE ①

RADPARKPLÄTZE PRO 100 EINSTEIGER
31,5
PEGAU

Anzahl Fahrradstellplätze:	108
...davon minderwertig:	0
...davon hochwertig:	108
...davon verschließbar:	3
(Fahrradboxen, Fahrradparkhaus etc.)	

NOTE ①

jetzt auch sagen, wir machen das jetzt betriebswirtschaftlich und rechnen jetzt aus, was so ein Fahrradstellplatz pro Tag kostet. Das wollten wir nie. Wir wollen das als Service anbieten, als Daseinsvorsorge, damit es auch angenommen wird.

Können Sie sagen was es hier für Nutzergruppen gibt?

Wer hier sein Rad abstellt, ist zu 90% Pendler. Für die Touristen haben wir im Außenbereich noch die überdachten Abstellanlagen am Bahnhofsvorplatz. Und es sind natürlich nicht nur Leute aus Oschatz, sondern es gibt auch Leipziger und Dresdner, die hier parken und dann zur Arbeit mit dem Rad in die Stadt fahren.

Gibt es Werbung für das Fahrradparkhaus am Bahnhof?

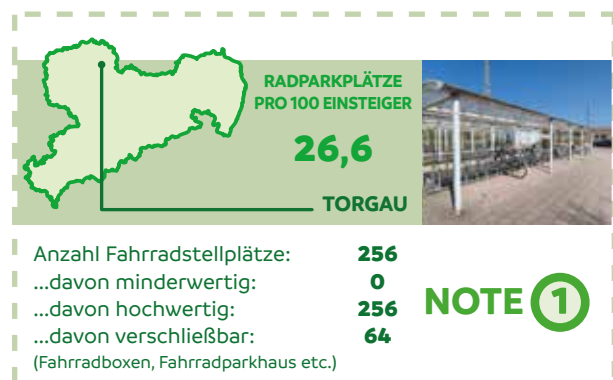
Das ist eigentlich ganz unspektakulär. Wir haben hier vorne am Bahnhof ein Schild stehen und vor 20 Jahren, während der Gartenschau, wurde die neue Anlage auch beworben. Wir hatten damals mit der Bahn ein Abkommen während der Gartenschau. Aber aktuell bewerben wir es eigentlich nicht, ausgelastet ist es trotzdem gut.



AUFGRUND DER **GROßEN NACHFRAGE** MUSSTE DAS FAHRRADPARKHAUS 2019 ERWEITERT WERDEN. IM BILD DER ZWEITE BAUABSCHNITT.



ROLF PROCHATZKA LEITET DEN BAUHOFF DER STADT OSCHATZ UND IST SEIT DER ERÖFFNUNG VERANTWORTLICH FÜR DAS FAHRRADPARKHAUS IM BAHNHOF DER STADT.



Parken in Sammelschließanlagen und Fahrradboxen: Was darf's kosten?

Sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen sind ein entscheidender Baustein für den Erfolg von Bike&Ride. Wer täglich mit dem Rad zum Zug fährt, braucht Verlässlichkeit: Schutz vor Diebstahl, Witterung und Vandalismus. Sammelschließanlagen und Fahrradboxen erfüllen diese Anforderungen. Damit sie jedoch ihre Wirkung voll entfalten können und nicht nur von einer kleinen Radgruppe der Bahnpendler genutzt werden, kommt einer attraktiven Bepreisung eine zentrale Bedeutung zu.

Der ADFC formuliert das Ziel, dass die Anreise mit dem Fahrrad mindestens genauso attraktiv ist wie per Auto. In vielen Städten stehen Pendlern kostenlose oder sehr günstige Park&Ride-Plätze für Pkw zur Verfügung. Werden hingegen für sichere Fahrradabstellanlagen hohe Gebühren verlangt, entsteht ein fatales Signal: Wer mit dem Rad unterwegs ist, zahlt drauf – wer mit dem Auto kommt, parkt kostenfrei. Eine solche Preispolitik konterkariert das Ziel der Investition in sichere Fahrradabstellanlagen.

Dass es anders geht, zeigt die Kommune Oschatz. Dort kostet das Abstellen eines Fahrrads in einer Sammelschließanlage lediglich 2 Euro pro Monat. Diese Gebühr liegt in einem Bereich, der für die meisten Pendler gut tragbar ist. Gleichzeitig wird deutlich: Fahrradparken ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und kein renditeorientiertes Geschäftsmodell. Das Oschatzer Modell kann daher Vorbild für andere Bahnhöfe in Sachsen sein.

Ein Blick in die Niederlande unterstreicht diese Perspektive. In großen Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen – etwa in Utrecht oder Amsterdam – stehen tausende Stellplätze zur Verfügung. In der Regel sind die ersten 24 Stunden kostenfrei, danach fällt nur eine geringe Gebühr an. Organisiert werden viele dieser Anlagen von der staat-

lichen Bahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen in Zusammenarbeit mit Kommunen und Infrastrukturbetreibern. Die Finanzierung erfolgt gemeinschaftlich, weil Fahrradparken als integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrs verstanden wird und nicht als isolierte Einnahmequelle oder Zusatzleistung für eine kleine Randgruppe.

Diese Beispiele verdeutlichen: Eine sozial verträgliche oder zeitweise kostenfreie Nutzung senkt die Hemmschwelle und erhöht die Bereitschaft, das Fahrrad als Zubringer zum Bahnhof zu wählen. Hohe Gebühren hingegen wirken abschreckend – selbst wenn der Bedarf groß ist. Die Erfahrung zeigt zwar, dass viele Menschen sichere Fahrradboxen auch bei höheren Preisen nutzen, weil die Notwendigkeit besteht. Doch das tatsächliche Potenzial bleibt unausgeschöpft, wenn die Kosten zu hoch angesetzt sind.

Eine faire Preisgestaltung kann auf verschiedenen Wegen erreicht werden: durch niedrige Monatstarife nach dem Oschatzer Vorbild, durch eine kostenfreie Kurzzeitnutzung, durch soziale Staffelungen oder die Integration in bestehende Abonnementsysteme des öffentlichen Verkehrs. Wird das Fahrradparken beispielsweise in Zeitkarten oder Mobilitätsabos eingebunden, entsteht ein komfortables, nahtloses Angebot ohne zusätzliche finanzielle Hürden, von deren Einfachheit auch Bahnkunden profitieren.

Für Kommunen und Verkehrsunternehmen bedeutet dies: Die Bepreisung von Sammelschließanlagen und Fahrradboxen sollte sich an verkehrspolitischen Zielen orientieren. Sie ist ein strategisches Instrument, um den ÖPNV zu fördern. Bezahlbares, sicheres Fahrradparken ist kein Nebenaspekt – es ist eine Voraussetzung für eine deutliche Steigerung der Nutzerzahlen im ÖPNV.

Fördermöglichkeiten für Bike&Ride in Sachsen

Förderung	Wer fördert?	Förderberechtigter	Fördergegenstand	Fördersatz	Besonderheiten
1. Bike+Ride-Offensive	Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit	Kommunen, Zweckverbände	Radabstellanlagen (inkl. Beleuchtung, Schließfächer usw.), Fahrradparkhäuser	70%, 85% für finanzschwache Kommunen	keine Kosten für Grundstücke, Planung, Baunebenkosten
2. Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie)	Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit	Kommunen und kommunale Unternehmen	Radabstellanlagen, Fahrradstationen	40%, höhere Förderung für finanzschwache Kommunen	mind. 5000 Euro Zuwendung
3. Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs	Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)	Juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts	Radabstellanlagen, Fahrradstationen	70%, 90% für finanzschwache Kommunen	Maßnahmen müssen innovativen Charakter haben
4. ÖPNV-Förderung (RL-ÖPNV)	Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur (SMIL)	Kommunen, ÖPNV-Unternehmen, Schieneninfrastrukturunternehmen	Radabstellanlagen, Fahrradstationen	75%	Kann mit der Bike+Ride-Offensive kombiniert werden
5. Sonderprogramm „Stadt und Land“	Bundesministerium für Verkehr	Kommunen	Radabstellanlagen, Fahrradstationen	70%, 90% für finanzschwache Kommunen	Nutzung der Förderung nur in anderen Bundesländern möglich, nicht in Sachsen.

Weiterführende Informationen

Alle weiterführenden Links zu den Förderprogrammen finden Sie auf unserer Projektwebsite <http://sachsen.adfc.de/bikeandride>.

Weitere Hinweise, Leitfäden und Empfehlungen zum Fahrradparken an Bahnhöfen erhalten Sie auch über die Infostelle Fahrradparken, online erreichbar auf <http://radparken.info>. Diese bundesweite Anlaufstelle bietet Beratung für Kommunen und Verkehrsverbände rund um alle Fragen des Fahrradparkens – insbesondere an

Bahnhöfen und Verkehrsknotenpunkten. Die Infostelle stellt Kommunen praxisnahe Studien, Leitfäden, Whitepaper und Best-Practice-Beispiele zur Verfügung, organisiert Informationsveranstaltungen und kann bei Bedarf mit einem fachkundigen Team Vor-Ort-Termine durchführen, um gemeinsam konkrete Schritte zu erarbeiten. Mit diesem vielfältigen Angebot unterstützt die Infostelle den Ausbau und die Qualität attraktiver Fahrradparkangebote – vom klassischen Bike+Ride bis zum Fahrradparkhaus.

Ergebnisse

Bahnhof	Abstellanlagen gesamt			Note
		davon fahrradfreundlich		
Adorf (Erzgeb)	10	10	10	2
Adorf (Vogtl)	9	9	9	4
Altenbach	32	32	0	4
Altenberg (Erzgeb)	10	4	4	3
Altmittweida	0			6
Amtshainersdorf	0			6
Anger-Crottendorf	16	16	0	4
Annaberg-Buchholz Mitte	0			6
Annaberg-Buchholz Süd	0			6
Annaberg-Buchholz unt Bf	30	30	10	1
Antonsthal	0			6
Arnsdorf (b Dresden)	59	59	59	4
Aue (Sachs)	10	10	10	5
Aue (Sachs) Erzgebirgsstadion	6	6	0	3
Auerbach (Vogtl) Hp	0			6
Auerbach (Vogtl) ob Bf	8	8	8	2
Auerbach (Vogtl) unt Bf	36	36	36	2
Bad Brambach	0			6
Bad Elster	0			6
Bad Lausick	64	64	64	2
Bad Schandau	58	53	53	4
Bad Schlema	10	0	10	5
Bärenhecke-Johnsbach	8	8	0	3
Bärenstein (b Glashütte/Sachs)	0			6
Barthmühle	0			6
Bautzen	239	239	203	1
Beilrode	52	52	36	1
Belgershain	12	12	12	2
Bennewitz	20	20	20	2
Berthelsdorf (Erzgeb)	9	0	0	5
Berthelsdorf (Erzgeb) Ort	0			6
Beucha	72	72	64	2
Bienenmühle	10	0	0	5
Bischheim-Gersdorf	16	0	9	5
Bischofswerda	52	52	52	5
Blumenau	6	6	0	3
Böhlen (b Leipzig)	60	60	48	4
Böhlen Werke	18	18	0	3
Borna (b Leipzig)	115	78	78	4
Borsdorf (Sachs)	236	222	147	2
Braunsdorf-Lichtenwalde	0			6
Breitenbrunn (Erzgeb)	0			6
Breitendorf	0			6
Burgstädt	120	120	120	1
Burkhardtswalde-Maxen	0			6
Burkhardttsdorf	11	11	0	3
Burkhardttsdorf Mitte	6	6	0	4
Cainsdorf	0			6
Chemnitz Altchemnitz	20	20	20	4
Chemnitz Alt-Chemnitz-Center	0			6
Chemnitz Annenstraße	6	6	0	4
Chemnitz Bernsbachplatz	6	6	0	5
Chemnitz Erdmannsdorfer Str.	0			6
Chemnitz Friedrichstraße	0			6
Chemnitz Gustav-Freytag-Str.	0			6
Chemnitz Hbf	144	144	42	5
Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	16	16	16	2
Chemnitz Kinderwaldstätte	0			6
Chemnitz Küchwald	14	14	0	3
Chemnitz Mitte	24	24	0	3
Chemnitz Moritzhof	10	10	0	3
Chemnitz Omnibusbahnhof	0			6
Ch. - Riemenschneiderstraße	18	18	8	2
Chemnitz Rosenbergstraße	0			6
Chemnitz Rößlerstraße	0			6
Chemnitz Roter Turm	48	48	16	2
Chemnitz Scheffelstraße	0			6
Chemnitz Schneeberger Straße	0			6
Chemnitz Schule Altchemnitz	0			6
Chemnitz Stadlerplatz	0			6
Chemnitz Süd	56	56	0	3
Chemnitz Technopark	0			6
Chemnitz Theaterplatz	6	6	0	5
Chemnitz Treffurthstraße	0			6
Chemnitz TU-Campus	0			6
Chemnitz Uhlestraße	0			6
Chemnitz Zentralhaltestelle	0			6
Chemnitz-Borna Hp	0			6
Chemnitz-Erfenschlag Mitte	0			6
Chemnitz-Erfenschlag Ost	6	6	0	3
Chemnitz-Harthau	14	14	10	2
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	0			6
Chemnitz-Reichenhain	6	6	0	5
Chemnitz-Schönau	0			6
Chemnitz-Siegmars	10	10	10	5
Clausnitz	0			6
Cossebaude	32	32	32	2
Coswig (Bz Dresden)	220	220	192	4
Cranzahl	0			6
Crimmitschau	57	42	42	2
Dahlen (Sachs)	28	28	28	2
Delitzsch ob Bf	40	40	20	2
Delitzsch unt Bf	317	317	255	1
Demitz-Thumitz	15	15	15	2
Deutzen	20	20	0	3
Dittersbach (b Frankenberg)	0			6
Dittersdorf	27	27	5	1
Döbeln Hbf	82	82	82	2
Doberschütz	30	30	30	2
Dohna (Sachs)	5	0	0	5
Dorfchemnitz (b Zwönitz)	6	6	0	3
Dresden Bischofsplatz	72	72	16	4
Dresden Flughafen	49	12	12	5
Dresden Freiburger Str	19	19	19	5
Dresden Grenzstraße	12	0	12	5
Dresden Hbf	200	180	148	5
Dresden Industriegelände	0			6
Dresden Zschachwitz	22	22	22	4
Dresden-Cotta	0	0		6
Dresden-Dobritz	24	24	24	5
Dresden-Friedrichstadt	0			6
Dresden-Kemnitz	0			6
Dresden-Klotzsche	42	42	42	5
Dresden-Mitte	118	108	30	5
Dresden-Neustadt	241	186	86	5
Dresden-Niedersedlitz	67	67	67	5
Dresden-Pieschen	32	32	32	5
Dresden-Plauen	0			6
Dresden-Reick	28	28	28	5
Dresden-Stetzsch	0			6
Dresden-Strehlen	30	30	24	5
Dresden-Trachau	44	44	44	4
Dürrröhrsdorf	19	19	19	2
Ebersbach (Sachs)	10	10	10	4
Ebersbrunn	0			6
Edle Krone	0			6
Eibau	2	2	0	4
Eilenburg	122	120	122	2

Bahnhof	Abstellanlagen gesamt			Note
		davon fahrradfreundlich	davon mit Dach	
Eilenburg Ost	45	0	0	5
Einsiedel	26	26	0	3
Einsiedel August-Bebel-Platz	6	6	0	4
Einsiedel Brauerei	6	6	0	3
Einsiedel Gymnasium	6	6	0	4
Ellefeld	0			6
Elsterberg	0			6
Elsterberg Kunstseidenwerk	0			6
Erdmannsdorf-Augustusburg	22	12	0	3
Erla	6	6	0	3
Erlabrunn (Erzgeb)	0			6
Erlau (sachs)	0			6
Fährbrücke	6	6	0	3
Falkenau (Sachs) Hp	4	4	0	4
Falkenau (Sachs) Süd	0			6
Falkenstein (Vogtl)	20	20	20	4
Flöha	131	0	131	5
Flöha-Plaue	6	6	0	4
Floßmühle	6	6	0	3
Frankenberg (Sachs)	12	0	12	5
Frankenberg (Sachs) Süd	0			6
Frankenstein (Sachs)	6	6	0	3
Frauenhain	20	20	20	2
Freiberg (Sachs)	156	48	96	5
Freital-Deuben	25	25	17	2
Freital-Hainsberg	32	32	32	4
Freital-Hainsberg West	0			6
Freital-Potschappel	43	43	11	2
Frohbürg	26	26	26	2
Gaschwitz	20	20	20	4
Geising	0			6
Geithain	100	100	100	2
Gerichshain	30	30	30	4
Gersdorf (b Görlitz)	32	32	32	2
Glashütte (Sachs)	20	20	20	4
Glaubitz (b Riesa)	25	25	25	2
Glauchau (Sachs)	47	16	0	5
Glauchau-Schönbörnchen	10	10	10	2
Görlitz Hbf	113	103	52	4
Görlitz Weinhübel	0			6
Görlitz-Rauschwalde	0			6
Goßdorf-Kohlmühle	0			6
Grimma ob Bf	52	52	52	4
Grobau	0			6
Gröditz (b Riesa)	54	54	54	2
Großbothen	6	6	0	3
Großeuben	0			6
Großenhain Cottb Bf	121	121	95	2
Großharthau	21	21	21	2
Großlehna	0			6
Großpösna	4	4	0	3
Großröhrsdorf	72	16	72	2
Großschönau (Sachs) Bahnhof	15	8	8	2
Großsteinberg	34	34	34	2
Grüna (Sachs)	10	10	10	4
Grünbach (Vogtl)	0			6
Grünhainichen-Borstendorf	6	6	0	3
Gutenfürst	0			6
Hagenwerder	32	32	32	2
Hähnichen	10	0	10	5
Hainewalde	0			6
Hainichen	40	40	40	2
Hartenstein	10	0	10	5
Hartmannmühle	0			6
Heidenau	120	120	120	4
Heidenau Süd	16	16	0	5
Heidenau-Großsedlitz	0			6
Helmsdorf (b Pirna)	5	0	0	5
Hennersdorf (Sachs)	6	6	0	3
Herlasgrün	20	20	20	2
Hermisdorf (b Dresden)	20	0	20	5
Hetzdorf (Flöhatal)	6	6	0	3
Hirschfelde	12	12	12	2
Hohenfichte	0			6
Hohenroda	0			6
Hohenstein-Ernstthal	12	0	12	5
Hohndorf Mitte	0			6
Holzchau	0			6
Holzchau Skilift	0			6
Hopfgarten (Sachs)	0			6
Horka	33	10	33	4
Hoyerswerda	81	60	52	2
Hoyerswerda Neustadt	43	43	43	2
Hundsgrün	0			6
Irfersgrün	0			6
Jahnsdorf (Erzgeb)	10	10	10	4
Jesewitz (b Leipzig)	26	26	20	2
Jocketa	6	6	6	4
Johanngeorgenstadt	12	0	12	5
Jößnitz	0			6
Kamenz (Sachs)	66	66	58	4
Kämmereiforst	0			6
Kemtau	0			6
Klaffenbach Hp	10	10	10	2
Kleinröhrsdorf	0			6
Kleinschirma	5	0	0	5
Klingenberg-Colmnitz	36	36	36	2
Klingenthal	18	18	18	2
Klitschmar	4	0	0	5
Klitten	0			6
Klosterbuch	0			6
Kodersdorf	10	10	10	2
Königsbrück	15	15	15	2
Königstein (Sächs Schweiz)	16	0	16	5
Köttewitz	0			6
Krensitz	0			6
Krippen	27	0	27	5
Krumhermsdorf	0			6
Kubschütz	8	8	0	3
Kühren	18	18	18	3
Kürbitz	0			6
Kurort Rathen (Kr Pirna)	6			6
Kyhna	0			6
Lampertswalde	12	12	0	5
Langebrück (Sachs)	102	102	70	2
Langenwolmsdorf	0			6
Langenwolmsdorf Mitte	6	0	6	5
Lauenstein (Sachs)	0			6
Laußnitz	12	0	12	5
Lauta (Niederlausitz)	6	0	0	5
Lauter (Sachs)	3	0	0	3
Lauterbach-Steinbach	0			6
Leipzig Allee Center	78	78	42	3
Leipzig Bayer Bf	95	50	20	5
Leipzig Coppiplatz	10	10	10	4
Leipzig Essener Straße	20	20	20	4
Leipzig Grünauer Allee	36	36	36	4
Leipzig Hbf	746	746	232	5

Bahnhof	Abstellanlagen gesamt			Note		davon fahrradfreundlich			Note					
Plauen (Vogtl) Mitte	22	22	10	3	Schmölln (Oberlausitz)	6	6	0	3	Waldheim	14	14	14	4
Plauen (Vogtl) ob Bf	71	71	58	2	Schöna	12	0	12	5	Waldkirchen (Erzgeb)	0			6
Plauen (Vogtl) West	0			6	Schönberg (Vogtl)	0			6	Warmbad	0			6
Plauen (Vogtl)-Straßberg	10	10	0	3	Schöneck (Vogtl)	32	32	32	2	Weesenstein	0			6
Pockau-Lengefeld	0			6	Schöneck (Vogtl) Ferienpark	0			6	Weickersdorf	19	19	19	2
Pommritz	8	8	8	4	Schwarzenberg (Erzgeb)	6	0	6	5	Weinböhlen	152	152	152	2
Pönitz (b Leipzig)	12	0	12	5	Schwarzenberg (Erzgeb) Hp	0			6	Weischlitz	25	0	0	5
Porschdorf (Kr Pirna)	0			6	Schwarzenberg-Neuwelt	6	6	0	3	Weißwasser/O.L.	48	28	0	4
Priestewitz	83	83	83	2	Schwarzkolm	17	10	17	2	Weixdorf	12	0	12	5
Pulsnitz	56	56	56	2	Schweikershain	5	0	5	5	Weixdorf Bad	22	22	22	2
Pulsnitz Süd	10	10	0	6	Schweinsburg-Culten	0			6	Werdau	38	38	28	2
Putzkau	9	0	9	5	Sebnitz (Sachs)	28	28	28	2	Werdau Nord	0			6
Rackwitz (b Leipzig)	31	31	31	2	Seerhausen	8	0	0	5	Westewitz-Hochweitzschen	0			6
Radeberg	120	64	64	4	Sehma	0			6	Wiesa (Erzgeb)	0			6
Radebeul Kötzschenbroda	84	84	64	5	Seifhennersdorf	0			6	Wiesenburg (Sachs)	12	12	0	3
Radebeul Ost	134	130	72	2	Seitschen	16	16	16	2	Wilischthal	6	6	0	3
Radebeul-Naundorf	5	0	0	5	Silberstraße	12	12	0	3	Wilkau-Haßlau	0			6
Radebeul-Weintraube	14	14	0	5	Sohl	0	0		6	Wilthen	22	22	0	3
Radebeul-Zitzschewig	8	8	0	5	Sohland	9	9	9	2	Wittgensdorf Mitte	5	0	0	5
Rathmannsdorf (Kr Pirna)	0			6	St Egidien	2	2	2	5	Wittgensdorf ob Bf	0			6
Raun	0			6	Stadt Wehlen (Sachs)	0			6	Witzschdorf	0			6
Rechenberg	0			6	Stauchitz	0			6	Wolkenstein	0			6
Rechenberg Schule	0			6	Steina	0			6	Wülknitz	0			6
Regis-Breitingen	15	15	15	4	Steinpleis	0			6	Wurzen	160	160	160	2
Reichenbach (OL)	7	7	7	4	Stenn	0			6	Wüstenbrand	9	0	9	5
Reichenbach (Vogtl)	16	12	16	5	Stollberg (Sachs)	10	0	10	5	Zabeltitz	15	9	9	2
Reifland-Wünschendorf	6	6	0	3	Stollberg Schlachthofstraße	16	16	8	4	Zeithain	0			6
Rentzschmühle	0			6	Stolpen	5	0	0	5	Zittau	53	26	33	5
Reuth (b Plauen/Vogtl)	0			6	Syrau	0			6	Zoblitz	9	0	9	5
Riesa	184	148	93	4	Tannndorf	14	6	8	3	Zschoitz	0			6
Rietschen	28	20	18	1	Taubenheim (Spree)	10	10	10	2	Zschopau	0			6
Rodewisch	0			6	Taucha (b Leipzig)	166	166	28	3	Zschopau Ost	0			6
Rödlitz-Hohndorf	0			6	Tautenhain	0			6	Zschortau	39	39	39	2
Ruppertsgrün	16	16	16	2	Thalheim (Erzgeb)	14	14	14	2	Zwenkau-Großdalzig	6	6	0	4
Scharfenstein	6	6	0	3	Thalheim (Erzgeb) Mitte	6	6	0	4	Zwickau (Sachs) Hbf	30	15	25	5
Schirgiswalde-Kirschau	8	8	8	2	Tharandt	71	71	66	2	Zwickau Stadthalle	0			6
Schkeuditz	62	62	62	5	Thermalbad Wiesenbad	12	0	0	5	Zwickau Zentrum	6	6	0	4
Schkeuditz West	60	60	60	4	Tiefenau	0			6	Zwickau-Pölbitz	0			6
Schleife	20	10	10	4	Torgau	256	256	256	1	Zwickau-Schedewitz	0			6
Schmilka-Hirschmühle	2	0	0	5	Treuen	26	26	26	2	Zwönitz	19	19	9	3
					Uhsmannsdorf	17	7	7	2	Zwota	0			6
					Uhyst	0			6	Zwota-Zechenbach	0			6
					Ulbersdorf	0			6	Zwotental	0			6
					Voigtsgrün	0			6					

Fast eine Million Sachsen arbeiten nicht an ihrem Wohnort. Für sie stellt sich täglich die Frage, wie sie zur Arbeit kommen. Bike&Ride kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, die Rad und Bahn clever kombiniert. Diebstahlsichere Abstellanlagen erhöhen den Einzugsradius von Bahnhöfen und ermöglichen Pendlern, Bewegung in ihren Alltag zu integrieren. Aus diesem Grund hat der ADFC Sachsen die Qualität und Quantität der Fahrradabstellanlagen an allen 511 sächsischen Haltepunkten und Bahnhöfen erhoben.

Die Studie macht sichtbar, dass in den letzten Jahren vielerorts hochwertige, überdachte und diebstahlsichere Abstellanlagen entstanden sind. Gleichzeitig bestehen jedoch große Lücken, insbesondere an kleineren Haltepunkten. Auch regionale Unterschiede sind erkennbar. Der ADFC gibt Empfehlungen, wie Abstellanlagen technisch gestaltet werden können und wie Kommunen und Verkehrsverbünde mit überschaubaren Investitionen eine große Wirkung für ihre Bürger und Kunden erzielen können.

