

8 Handlungsfeld Fahrradparken

8.1 Anforderungen an Fahrradparkanlagen

Die steigende Qualität der genutzten Fahrräder erfordert ein standsicheres und diebstahlgeschütztes Fahrradparken. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet mit über ein fahrradfreundliches Klima in einer Stadt und damit über das Maß der Benutzung dieses Verkehrsmittels. Fahrradparken muss deshalb Teil öffentlicher und privater Planungen und Baumaßnahmen sein.

Anforderungen aus Sicht der Nutzer

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.
- **Bedienungskomfort**
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährt optimale Standsicherheit. Dies ist vor allem wichtig, wenn ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird oder das Rad beladen ist. Umkippende Räder gefährden Passanten und führen zu Schäden an den Rädern selber oder an benachbart abgestellten Kraftfahrzeugen.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossenen Räumen u.ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.
- **Vandalismussicherheit**
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstellrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder verhindern. Dies ist kann durch eine Standortwahl in der "Öffentlichkeit" (keine versteckten Winkel) oder - wirksamer - geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet werden.

- Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel
Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein ‚wildes‘ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden.
- Leichte Erreichbarkeit
Fahrradparker sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind grundsätzlich zu vermeiden.
- Soziale Sicherheit
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z.B. beim Einkaufen oder im Gelegenheitsverkehr, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der geeigneten Standortwahl. Zu Hause, an der Bahnstation, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahls- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt

- Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis
Vorderradklemmen sind preisgünstig. Sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrern zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.
- Geringe Unterhaltskosten
Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.
- Städtebauliche Verträglichkeit
Fahrradparker sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.
- Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von wildem Parken
Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrer gern angenommen. Sie verhindern damit ‚wildes‘ Parken und halten sensible Räume (z.B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.

- **Flexibilität**
Abstellelemente sollen leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.
- **Geringer Flächenbedarf**
Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

8.1 Fahrradabstellanlagen in Soltau

Viele Fahrräder, gerade im Bereich der Fußgängerzone, sind in Fahrradhaltern privater Geschäfte oder auf dem fahrradeigenen Bügel abgestellt. Das vorhandene Angebot an Fahrradständern ist vor allem im Innenstadtbereich in Quantität und Qualität noch unzureichend ist (vgl. Bild 8-1 u. 8.2). Auch an den Schulen und wichtigen Einzelzielen besteht Nachholbedarf (vgl. Bild 8-3). Die so genannten „Felgenkiller“ sind unvorteilhaft im Bereich der Kernstadt verteilt, so dass die Anlagen meist nicht gut genutzt werden.

Positive Beispiele bieten der Bahnhof mit seinen überdachten Anlagen sowie die für die Beschäftigten der Stadtverwaltung geschaffenen ebenfalls überdachten und diebstahlsicheren Plätze (Bilder 8-4 und 8-5).



Bild 8-1: Ungenutzter Fahrradhalter in der Fußgängerzone



Bild 8-2: "Felgenkiller" am Rande der Fußgängerzone



Bild 8-3: Veraltete Fahrradabstellanlagen an den Schulen



Bild 8-4: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Soltau



Bild 8-5: Überdachtes Angebot für Beschäftigte der Stadtverwaltung

Eine Erhebung vom 24. Februar 2003 im Umfeld verschiedener Einrichtungen in Soltau zeigt, dass die dort abgestellten Fahrräder deutlich über der vorhandenen Kapazität der jeweiligen Abstellanlage liegt (vgl. Tabelle 8-1). Besonders bei den weiterbildenden Schulen liegt die Auslastung bei ca. 100 %, in Ausnahmefällen wie der Berufsschule sogar bei über 300 %. Die Kliniken, das Finanzamt sowie der Hagebaumarkt weisen ebenfalls eine Auslastung von weit über 100 % auf. Die Erhebung zeigt auch, dass die angebotenen Abstellanlagen in der Marktstraße nicht angenommen werden und das bei wichtigen öffentlichen Zielen, wie z.B. der Therme ausreichend Abstellreserven bestehen.

Standort	vorhandene Fahrradständer	abgestellte Fahrräder	Auslastung [%]
Bahnhof	116	29	25
Wilhelm-Busch-Schule	100	50	50
Hermann-Billing-Schule	208	74	36
Freudenthalschule	89	35	39
OS I	200	189	95
Gymnasium	296	248	84
Realschule	200	180	90
Hauptschule	144	50	35
BBS I	250	180	72
BBS II	50	160	320
Finanzamt	12	35	292
Sparkasse Rühberg	40	30	75
Sparkasse Stadtmitte	8	0	0
Volksbank	10	0	0
Reha-Klinik	50	80	160
Krankenhaus	24	40	167
Hagebau	20	40	200
Therme	450	180	40
Rathaus	40	30	75
Landkreis	20	30	150
Marktstraße	--	70	--
Summe	2.327	1.730	74

Tabelle 8-1: Auslastung von Fahrradabstellanlagen in Soltau (Februar 2003)

Insgesamt gibt es an den wichtigen Zielen im Stadtgebiet über 2.300 Stellplätze (davon über 1.500 an Schulen), die zu der winterlichen Erhebungszeit zu immerhin 75 % belegt waren. Zu bedenken ist, dass wild abgestellte Fahrräder abseits dieser

Anlagen nicht erfasst werden konnten. Tatsächlich werden vor allem in den Sommermonaten die festgestellten Unterkapazitäten noch deutlicher ausfallen.

8.3 Handlungsempfehlung zum Fahrradparken

Im Interesse einer kontinuierlichen Qualitätsverbesserung sollte sich die Stadt Soltau auf ein oder zwei **Fahrradständertypen** festlegen, die zum einen den Anforderungen (Kap. 8.1) genügen, zum anderen sich auch städtebaulich angepasst in die jeweilige Situation einfügen lassen. Grundsätzlich sollte es sich um Anlehnbügel handeln, die sowohl in üblicher Dimensionierung als auch in platzsparender Ausführung erhältlich sind. Von Herstellerseite wird diesbezüglich mittlerweile eine Vielzahl anforderungsgerechter Typen angeboten. Günstig ist eine Kombination mit einer Werbemöglichkeit, so dass die Ständertypen auch für private Betriebe (z.B. Einzelhandel) von Interesse sind (Bild 8-6). So sollte darauf hingewirkt werden, dass im öffentlichen Straßenraum, z.B. dem Fußgängerbereich, möglichst nur die festgelegten Ständertypen eingesetzt werden, unabhängig davon, ob sie von öffentlicher oder privater Seite installiert werden.



Bild 8-6: Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit

Mit hoher Priorität sollten die unzulänglichen Fahrradständer im **Fußgängerbereich** zugunsten anforderungsgerechter Fahrradhalter umgerüstet und erweitert werden. Neben kleineren dezentralen Einheiten (2 - 5 Bügel) ist allerdings zur Abdeckung des Bedarfs im Fußgängerbereich an zumindest einer Stelle eine **größere Abstellanlage** (mindestens 50 - 60 Stellplätze mit Erweiterungsmöglichkeit). Neben dem bequemen und direkten Zugang zum Fußgängerbereich ist bei der Festlegung des Standorts eine Anbindung an das Radverkehrsnetz erforderlich. Wegen der sensiblen städtebaulichen Anforderungen kann hier keine Lageempfehlung allein aus Radverkehrssicht gegeben werden. Zu prüfen ist eine Lage Am Alten Stadtgraben im Bereich der zum Abriss vorgesehenen Rampenanlage der Fußgängerbrücke.

Kleinere dezentrale Einheiten sind auch im übrigen verdichteten Kernstadtbereich zur Abdeckung des Bedarfs zu empfehlen. Je nach Situation bieten sich hier verschiedene Anordnungsmöglichkeiten an, z.B. im Bereich freizuhaltender Sichtfelder, anstelle von Pollern oder in Einzelfällen auch zu Lasten einzelner Kfz-Stellplätze im Straßenraum.

Am **Bahnhof** sollten die vorhandenen qualitativ guten überdachten Anlagen durch abschließbare Einrichtungen (Fahrradboxen, "Fahrradkäfig"), die auch für die Radtouristen nutzbar sind, ergänzt werden. Eine solche abschließbare Anlage könnte auch im Bereich der Fußgängerzone, z.B. im Parkhaus, sinnvoll sein.

Ebenso sollte eine Verbesserung der Fahrradabstellanlagen an den wichtigsten **öffentlichen Einzelzielen** wie den Krankenhäusern oder dem Finanzamt erfolgen (vgl. Tab. 8-1). Die Stadtverwaltung von Soltau geht hier als Arbeitgeber mit gutem Beispiel voran und bietet ihren Mitarbeitern eine gut erreichbare, überdachte und diebstahlgeschützte Abstellanlage an (Bild 8-5).

Für den **Schulbereich** wurde der weitaus größte Abstellbedarf festgestellt. Da hier ein erhebliches Diebstahl- und Vandalismusrisiko besteht, sind qualitätsvolle Abstellanlagen, die nicht versteckt liegen dürfen, besonders wichtig. Es erscheint erforderlich, im Rahmen eines Schulprogramms die Abstellanlagen sukzessive zu verbessern und zu erweitern. Besonders akut ist wegen des zum Teil desolaten Bestandes der Handlungsbedarf am Gymnasium (Waterloostraße).

Durch Beratung privater Bauherren und Architekten sollte seitens der Bauaufsichtsbehörden stärker darauf hingewirkt werden, die bei Neu- und Umbauvorhaben laut **niedersächsischer Bauordnung** vorgeschriebenen Stellplätze für Fahrräder zu berücksichtigen.