

E. Fahrradabstellanlagen

Der Teil Fahrradabstellanlagen wurde durch das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung und Stadttechnik erarbeitet.

Grundsätzlich ist für die Herstellung von Fahrradabstellanlagen gem. Brandenburgischer Bauordnung der Bauherr zuständig.

Die Besonderheit des Radverkehrs verlangt jedoch, dass in öffentlichen Bereichen (Stadtzentren, Freianlagen o.vgl.) Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen sollen.

E.1 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Neben sicheren und komfortablen Fahrradwegen ist das Vorhandensein von nutzergerechten Fahrradabstellanlagen ein wesentliches Element der Radverkehrsförderung.

Dabei werden an die Menge und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen je nach Nutzgruppen und Zielen unterschiedliche Anforderungen gestellt.

A) Langzeitparker

Langzeitparker sind Radfahrer, die ihr Fahrrad für einen Zeitraum über zwei Stunden abstellen. Die Übergänge zum Kurzzeitparken sind von der Nutzergruppe abhängig.

Grundsätzlich ist die Unterbringung des Fahrrades am Wohnort hier einzuordnen. In Cottbus hat fast jeder Einwohner mindestens ein Fahrrad, so dass hier auch die Menge der zur Verfügung zu stellenden Abstellplätze gut berechenbar ist. Das gilt insbesondere für Mietwohnungen und Eigentumswohnungen im Geschosswohnungsbau, wo angemessene Unterbringungen zu schaffen sind. In Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäusern sind dagegen in der Regel immer Möglichkeiten der Abstellung von Fahrrädern gegeben.

An den Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie an den Orten der Freizeitgestaltung sind ebenfalls die Langzeitparker besonders zu beachten.

Außerdem gehören dazu die Pendler, die den ÖPNV / SPNV nutzen (sh. Kapitel 8 – Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln).

B) Kurzzeitparker

Hier sind die Aktivitäten zum Einkaufen, Versorgen, Dienstleistungen, Behördengänge besonders zu beachten.

Auch Besucher im Wohnbereich gehören dazu.

Bei der Freizeitgestaltung gibt es sowohl Kurz- als auch Langzeitparker.

Insgesamt können die Übergänge fließend sein oder die Nutzergruppen sind an den Orten des Bedarfs gleichzeitig vorhanden (z.B. an Verkaufseinrichtungen: Beschäf-

tigte = Langzeitparker, Kunden = Kurzzeitparker). Diese Differenzierungen sind bei der Planung der Abstellanlagen zu beachten.

Die Kapazität von Fahrradabstellanlagen regeln die jeweiligen Bauordnungen, in Brandenburg örtliche Bauvorschriften zum ruhenden Verkehr.

Bundesweit allgemein anerkannte Werte der Planungstechnik sind in den „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR“ zusammengefasst. Für besondere Nutzungen, die hier nicht erfasst sind, sind diese Werte auch besonders zu ermitteln. Da in Cottbus die Akzeptanz der Fahrradnutzung besonders hoch ist, sollten hier immer die Höchstwerte zur Anwendung kommen.

Die für Cottbus als örtliche Bauvorschrift geltende „Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung – StplS)“ fußt auf der o.g. EAR.

E.1.1 Langzeitparker

Folgende Anforderungen stellen Langzeitparker an Fahrradabstellanlagen:

- ausreichende **Kapazität**, d.h. dem Nutzer sollte immer ein Stellplatz zur Verfügung stehen
- **Sicherheit** gegen Diebstahl und Vandalismus
- Schutz gegen **Witterungseinwirkungen**
- **Bedienungskomfort**

Für die Möglichkeit, sein Fahrrad nach den o.g. Kriterien einzustellen, nimmt der Nutzer auch einen etwas längeren Weg auf sich (außer beim Fahrradparken an der Wohnung).

Moderne Fahrräder sind durchaus teuer. Aus diesem Grunde erwächst das Bedürfnis nach diebstahl- und vandalismussicherer Unterbringung sowohl am Wohnort (Quelle des Radverkehrs) als auch am Ziel des Radverkehrs.

Mindestanforderung ist hier die Möglichkeit, das Fahrrad sowohl am Rahmen als auch am Rad anschließen zu können.

Insbesondere an den Orten des Wohnens und des Arbeitens sind verschließbare Räume deutlich besser geeignet, sowohl die Sicherheit als auch den Schutz gegen Witterungseinflüsse zu gewährleisten. Dabei ist es erforderlich, dass

- die Räume möglichst leicht zugänglich sind:
 - ebenerdig zu erreichen oder durch Rampen mit geringer Neigung
 - ausreichend breite Zugänge
 - keine selbstschließenden, nicht arretierbare Türen
 - keine Treppenanlagen
- die Nutzgruppe überschaubar ist.

Grundsätzlich sind hier die in Kapitel 8 beschriebenen Fahrradkäfige oder Fahrradboxen geeignet, jedoch in der Regel nicht sinnvoll, da sie sich zwar in Freiflächen (z.B. für Schulen), jedoch nur selten in Gebäude einpassen lassen.

Auch in abschließbaren Räumen sind geeignete Rad-/Rahmenhalter oder andere Systeme (z.B. Decken- oder Wandhalter) zu sichern. Bei den letztgenannten Möglichkeiten ist darauf zu achten, dass auch kleinere oder nicht so kräftige Menschen in der Lage sind die Systeme zu bedienen. Die sogenannten „Felgenkiller“ sind auch hier ungeeignet.

Eine Besonderheit stellen die Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen dar. Diese sind aber vor allem großen, zentralen Einrichtungen und den Bike-and-ride-Anlagen vorbehalten (sh. Kapitel 8).

Auf ausreichende Beleuchtung ist zu achten (gilt auch für Kurzparker).

Der Schutz gegen Witterungseinflüsse ist in der Regel bereits durch diebstahlsichere Unterbringung gegeben. Als Mindestanforderung sollte eine überdachte Abstellung mit kombinierten Rad-/Rahmenhaltern gelten.

Grundsätzlich sind diese Kriterien bereits bei der Planung des Gebäudes / der Investition zu beachten. Ein nachträgliches Herstellen oder die Suche nach geeigneten Räumen für das sichere Abstellen der Fahrräder ist nach eigenen Erfahrungen mit großen Problemen verbunden.

E.1.2 Kurzzeitparker

Für Kurzzeitparker sind andere Kriterien wichtig, die sich durchaus positiv auf die Kosten auswirken:

- ausreichende **Kapazität**, d.h. dem Nutzer sollte in der Regel ein Stellplatz zur Verfügung stehen
- möglichst **kurze Wege** zum Ziel
- **Sicherheit, Bedienungskomfort** und Schutz gegen **Witterungseinwirkungen**

Kurzzeitiges Überschreiten der Nachfrage gegenüber der Kapazität wirkt sich nicht so negativ auf die Fahrradnutzung aus, wenn ausreichend Flächen zur Verfügung stehen, auf denen das Fahrrad selbständig stehen kann. Dabei sollen Bewegungsflächen für Fußgänger und Flächen für den Kfz-Verkehr (hier besonders Fahrbahnen) nicht genutzt werden.

Kurze Wege erfordern eine dezentrale Anordnung der Abstellplätze. So sind z.B. in einer Einkaufspassage an allen Eingängen Fahrradabstellplätze erforderlich.

Für die Sicherheit sind die Einhaltung der Mindestforderung nach Haltern, an denen das Fahrrad mit Rad und Rahmen angeschlossen werden können, in der Regel bereits ausreichend. Wichtiger ist die Einordnung der Abstellanlagen in Bereichen,

die von der Allgemeinheit oder ggf. vom Pfortner aus einsehbar sind.

Zum Komfort gehören leichte Zugänglichkeit, ebene oder durch Rampen mit geringer Neigung erreichbare Flächen, ausreichende Breite von Zugängen und ausreichende Bewegungsflächen zum Einstellen.

Gesicherte Abstellmöglichkeiten für Gepäckstücke in unmittelbarer Nähe sind, insbesondere in Einkaufsbereichen oder Stadtzentren, zu empfehlen.

Überdachungen zum Witterungsschutz sind insbesondere dort zu empfehlen, wo der Aufenthalt an einem Ort etwas länger dauert (z.B. Großmärkte, Behörden, Arztpraxen, Fitnisstudios).

E.2 Bewertung des Bestandes an Fahrradabstellanlagen

Im Rahmen eines studentischen Beleges wurden insgesamt rund 8.900 Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum, an Haltestellen des ÖPNV/SPNV, in Schulen und als große private Anlagen (z.B. an Supermärkten) aufgenommen. Dabei entfallen 70 % auf Schulen und Hochschulen. In der Innenstadt wurden ca. 1.050 Fahrradstände erfasst.

Von den ca. 1.910 überdachten Fahrradständen sind 397 an Haltestellen des ÖPNV/SPNV und ca. 1.500 in Schulen gezählt worden.

Inwieweit Arbeitgeber bereits den Anforderungen auf eine sichere und geschützte Abstellung von Fahrrädern der Beschäftigten nachkommen, konnte nicht ermittelt werden. Z.B. besteht eine gesicherte und geschützte Abstellmöglichkeit für die Beschäftigten der Stadtverwaltung im Technischen Rathaus nicht, sie lässt sich nach bisherigen Untersuchungen im Gebäude auch nicht nachträglich herstellen.

Häufig zu finden sind immer noch die alten Trapezbügel oder vergleichbare Konstruktionen („Felgenkiller“) aus der Zeit vor 1990 (Bild E-1).



Bild E-1: alte Trapezbügel („Felgenkiller“)

In jüngerer Zeit wurde aber auch sehr gute Beispiele geschaffen, die den Nutzererfordernissen deutlich besser gerecht werden. Dabei sind die Fahrradständer auf dem Altmarkt und in der Sprem (Bilder E-2 und E-3) sowie im Bereich der Spree Galerie zu nennen (Bilder E-4 – E-5), südlich des Stadions der Freundschaft, am Spreeauenpark und am Strombad (Bilder E-6 bis E-9).



Bild E-2: Fahrradständer auf dem Altmarkt



Bild E-3: Fahrradständer auf der Sprem



Bild E-4: Fahrradabstellanlage westlich Stadthalle



Bild E-5: Fahrradabstellanlage an der Spree Galerie



Bild E-6: Fahrradabstellanlage am Stadion der Freundschaft



Bild E-7: Fahrradbügel am Stadion der Freundschaft



Bild E-8: Fahrradabstellanlage am Spreepark



Bild E-9: Fahrradabstellanlage Strombad

Geeignet für dezentrale Fahrradständer im unmittelbaren Zielbereich (bes. vor Läden) sind auch Fahrradständer mit Eigen-Werbung (Bild E-10 und E-11).



Bild E-10: Fahrradständer in der Straße der Jugend



Bild E-11: Fahrradständer in der Sprem

Völlig veraltete und defekte Fahrradständer, wie an der Hauptpost, sollten schnellstens entfernt und ersetzt werden (Bild E-12).

Leider wurden auch nach 1990 noch völlig ungeeignete Fahrradständer aufgestellt (Bilder E-13).



Bild E-12: Fahrradständer an der Hauptpost



Bild E-13: Fahrradständer auf dem Neumarkt

In Bezug auf die Menge der verfügbaren Fahrradständer kann man von sehr unterschiedlichen Bedingungen ausgehen.

Trotzdem in der jüngsten Vergangenheit in der Sprem 65 Fahrradbügel errichtet wurden, reicht deren Zahl nicht aus. Die Fahrradständer im Bereich der Spree Galerie sind durchschnittlich fast zu 100 % genutzt.

Im „Konzept zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung der Stadt Cottbus“ (BBE Unternehmensberatung, Februar 2005) geht aus einer Kundenbefragung hervor, dass die Fahrradabstellmöglichkeiten im Zentrum mit einer Noten von 2,8 eher schlecht in der Bewertung der Imagefaktoren der Cottbuser Innenstadt eingeschätzt werden. Das drückt sich auch in einer in Bezug zu anderen untersuchten Städten relativ geringen Fahrradnutzung von 5,8 % aus.

Insgesamt kann eingeschätzt werden, dass in den Hochburgen des Radverkehrs in Deutschland deutlich mehr Fahrradabstellmöglichkeiten als in Cottbus zur Verfügung stehen.

In den Schulen reicht die Anzahl der verfügbaren Fahrradständer in der Regel aus (Bild E-14).



Bild E-14: Fahrradabstellanlage am Oberstufenzentrum I

In Wohnbereichen wurde keine quantitative Erfassung durchgeführt. Die Qualität der Fahrradabstellanlagen ist noch sehr differenziert zu bewerten. Für das kurzzeitige Abstellen des Fahrrades vor der Haustür stehen neben neuen Fahrradbügel (Bild E-15) immer noch die alten Trapezbügel oder neue Vorderradbügel - „Felgenkiller“ - (Bild E-16) zur Verfügung.



Bild E-15: Anlehnbügel als Rad-/Rahmenhalter



Bild E-16: neue Vorderradhalter („Felgenkiller“)

In den Wohngebäuden wurden im Geschosswohnungsbau der 70er bis 80er Jahre Kellerräume eingerichtet, die nur über das zu enge Treppenhaus zu erreichen sind. Bereits hier setzt der Widerstand gegen die Benutzung des Fahrrades ein.

Oft sind selbstschließende Hauseingangstüren, nach innen öffnende Türen, die keinen ausreichenden Bewegungsraum lassen, oder Brandschutztüren zwischen dem Fahrradraum und dem Treppenhaus vorhanden.

Obwohl nicht im Einzelnen erfasst, ist davon auszugehen, dass im Geschosswohnungsbau vor 1970, im traditionellen Wohnungsbau und im Wohnungsbau nach 1990 die Anforderungen gem. Punkt E.1 erfüllt sind.

E.3

Fazit

Erste Grundlage für die Errichtung von Abstellanlagen für den Radverkehr ist die richtige Dimensionierung.

Für die Stadt Cottbus wurde im November 2004 die „Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung – StplS)“ in Kraft gesetzt. Grundlage ist die Ermächtigung durch die Brandenburgische Bauordnung.

Hier wurde erstmals die Errichtung von Fahrradabstellplätzen auf eine Stufe mit der Errichtung von Stellplätzen für Kfz gestellt.

Die Kennziffern wurden auf der Grundlage des Entwurfs der „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR“ und eigener Ermittlungen aufgestellt.

Auf der Grundlage der Stellplatzsatzung ist die Pflicht der Errichtung von Fahrradabstellplätzen in Umfang, Qualität und Lage im Gebäude / auf dem Grundstück durch die Bauordnungsbehörde durchzusetzen.

Bei allen Neubauten oder der Rekonstruktion von Gebäuden sollten Fahrradabstellanlagen in erforderlichem Umfang, ausreichender Qualität (gem. Punkt E.1) und an den richtigen Stellen errichtet werden. Dazu muss eine Standortanalyse vorgelegt werden.

Der Stadt kommt eine Beispielwirkung zu. Schulen, die einen Umbau erfahren (wie z.B. Sachsendorfer Oberschule), sind entsprechend auszurüsten. Im Bereich der kommunalen Gebäude sollte ein Maßnahmenplan erarbeitet werden, der die Defizite und ihre Beseitigung aufzeigt.

Die Wohnungsunternehmen sollten ermuntert werden im Rahmen des Stadtumbau – Aufwertung Fahrradabstellanlagen die nötige Aufmerksamkeit zu widmen.

Im Bestand sollte insbesondere in der Cottbuser Innenstadt die Möglichkeit der Umwandlung von 1-2 PKW-Stellplätzen in rd. 10 Fahrradabstellplätze untersucht werden.

Es wird empfohlen, dass privat zu errichtende Fahrradständer, die im öffentlichen Raum platziert werden sollen (insbes. in der Cottbuser Altstadt), einem einheitlichen Standard folgen. Durch eine Koordinierung im Stadtmarketing oder in der City-Werbegemeinschaft lassen sich hier ggf. Mengenrabatte erzielen.