

Fahrradabstellanlagen



Stadt
Eberswalde

Radnutzungskonzept Stadt Eberswalde

M.Eng. Paul Fremer
B.Sc. Lisa Kauerauf
B.A. Tobias Schneider

Frankfurt am Main, März 2015



Auftraggeber

(Als Bestandteil des Radnutzungskonzeptes Eberswalde)



Stadt Eberswalde

Stadtentwicklungsamt

Breite Straße 39

16225 Eberswalde

Bearbeiter:



M. Eng. Paul Fremer

B. Sc. Lisa Kauerauf

B.A. Tobias Schneider

Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 904 342 01

Fax: 069 – 904 342 02

Mobil: 0176 – 202 763 28

E-Mail: kontakt@radverkehr-konzept.de

Homepage: www.radverkehr-konzept.de

Frankfurt am Main, März 2015

Inhalt

Inhalt	1
1. Hintergrund.....	2
1.1 Grundsätze Fahrradabstellanlagen	2
1.2 Vorgehen.....	3
2. Abstellanlagen	4
2.1 ÖV-Haltstellen (B+R)	4
2.2 Schulen/Ausbildungsstätten	11
2.3 Arbeitgeber.....	29
2.4 Kernstadt.....	34
2.5 Einzelhandel.....	36
2.6 Wohnhäuser	37
2.7 Freizeit- und Sportanlagen	40
2.8 Öffentliche Einrichtungen (Besucher)	42
2.9 Mobile Abstellanlagen.....	43
2.10 Fahrradstellplatzsatzung	43
3. Fazit und Empfehlungen.....	44

1. Hintergrund

1.1 Grundsätze Fahrradabstellanlagen

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen dienen die Hinweise zum Fahrradparken¹ als Grundlage für die im Folgenden getroffenen Aussagen. Dies gilt bei den nutzungsspezifischen Anforderungen, der Bedarfsermittlung und den Ausführungsformen von Fahrradhaltern.

Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum. Die Anforderungen an Abstellanlagen an Wohngebäude sind bedingt durch den Parkzeitraum „nachts“ andere als etwa an Schulen, wo ausschließlich tagsüber geparkt wird (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Anforderungen				
	tagsüber	abends	nachts	Kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
ÖPNV	X	X	0	0	x	0	++	+	++	+	+
ÖPNV mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)	0	X	X	0	x	x	++	++	++	+	+
Schulen/ Ausbildungsstätten	X	0	0	0	x	0	++	+	++	+	++
Arbeitgeber	X	X	0	0	x	0	+	+	++	+	o
Wohngebäude	X	X	X	0	x	x	+	++	++	o	+
Freizeit	X	X	0	X	x	0	+	+	o	+	o
Einzelhandel	X	X	0	X	0	0	o	+	o	++	++

Als Faustregel gilt hierbei: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht.

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2013

Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Grundvoraussetzungen für jede Fahrradabstellanlage sind die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) und eine Anschließmöglichkeit, die keine Schäden an Fahrrädern verursacht.

1.2 Vorgehen

Im Rahmen der Netzbefahrung wurden alle Fahrradabstellanlagen entlang des definierten Netzes erfasst und bewertet. Darüber hinaus wurden die Ziele im Radverkehrsnetz (siehe Anlage 5) mit Blick auf Abstellmöglichkeiten untersucht. Besonderes Augenmerk fiel dabei auf den Hauptbahnhof, Schulen, Hochschulstandorte sowie die Kernstadt. Die Erhebung der Auslastung der Fahrradabstellanlagen fand in der ersten Juliwoche 2014 statt. Weitere Fotos wurden über den gesamten Projektzeitraum im Jahr 2014 aufgenommen.

Dabei wurden folgende Kriterien erfasst und bewertet:

- Anzahl Stellplätze: Anzahl aller zur Verfügung stehender Stellplätze,
- Anlagen-Typ: Wichtig sind hierbei gute Standfestigkeit, Anschließbarkeit des Fahrradrahmens, ausreichend Platz,
- Überdachung: Fahrräder sind keiner Witterung ausgesetzt,
- Zustand: Sauberkeit und Funktionsfähigkeit,
- Sicherheit / Soziale Kontrolle: Ist die Abstellanlage einsehbar, beleuchtet,
- Auslastung in Prozent: Verhältnis belegter zu freien Stellplätzen,
- nicht fahrtüchtig in Prozent: Verhältnis nicht fahrtüchtiger zu fahrtüchtigen Fahrrädern,
- Anzahl Wildparker: Anzahl Wildparker, die der betrachteten Anlage auf Grund unmittelbarer Nähe zugeordnet werden können.

Die detaillierten Ergebnisse sowie Handlungsempfehlungen werden im folgenden Kapitel aufgeführt.

2. Fahrradabstellanlagen

2.1 ÖV-Haltestellen (B+R)

Laut einer Studie der TU Dresden aus dem Jahr 2008 beträgt die durchschnittliche Wegelänge eines Radfahrers 3,6 Kilometer². Aufgrund der seitdem stetig zunehmenden Verbreitung von Pedelecs kann hier von deutlich gestiegenen Distanzen ausgegangen werden. Für Eberswalde bedeutet dies, dass das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Ortschaften Clara-Zetkin-Siedlung und Tornow für die Bike-and-Ride-Nutzung in Frage kommt.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich und entspannt zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der guten Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

Das B+R-Konzept beinhaltet sowohl den sogenannten Vortransport, die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch den Nachtransport, die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte.

Im Bereich von ÖV-Haltestellen unterscheidet man generell zwischen drei Kategorien mit abweichenden Nutzeranforderungen:

Kategorie 1: Stationen mit Bahnverkehr und ausgeprägtem Einpendelverkehr (Fernbahnhof, überregionaler Bahnhof)

- Hoher Bedarf an überdachten Abstellanlagen, gegebenenfalls auch an einem Fahrradparkhaus
- Bedarf an gesondert abschließbaren Boxen etc.
- zusätzlich kleinere dezentrale Abstellanlagen an allen Eingängen

Kategorie 2: Stationen mit Bahnverkehr und geringem Einpendelverkehr (Regionaler Bahnhof)

- Bedarf an überdachten Abstellanlagen
- Ggf. dezentrale Struktur

Kategorie 3: Bushaltestellen von höherer Bedeutung

- Geringer Bedarf an überdachten Abstellanlagen

Besonders die Bushaltestellen in den entfernter gelegenen Stadtteilen sind für eine sinnvolle kombinierte Nutzung der Verkehrsmittel Fahrrad und Bus interessant.

² System repräsentativer Verkehrsbefragung, TU Dresden, 2009, Datengrundlage MiD 2008

Im Folgenden werden die einzelnen ÖV-Haltestellen analysiert und Empfehlungen ausgesprochen. Die Empfehlungen orientieren sich dabei an dem Leitfaden „Parken am Bahnhof“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft³.

Hauptbahnhof Eberswalde

Kategorie: Der Hauptbahnhof Eberswalde ist mit seinem hohen Einpendelverkehr und zwei überregionalen Verbindungen am Tag weder Kategorie 1 noch Kategorie 2 eindeutig zuzuordnen. Er stellt einen wichtigen Verknüpfungspunkt für Berufspendler und Studenten insbesondere von und nach Berlin dar und liegt von seiner Bedeutung daher im Zwischenbereich.

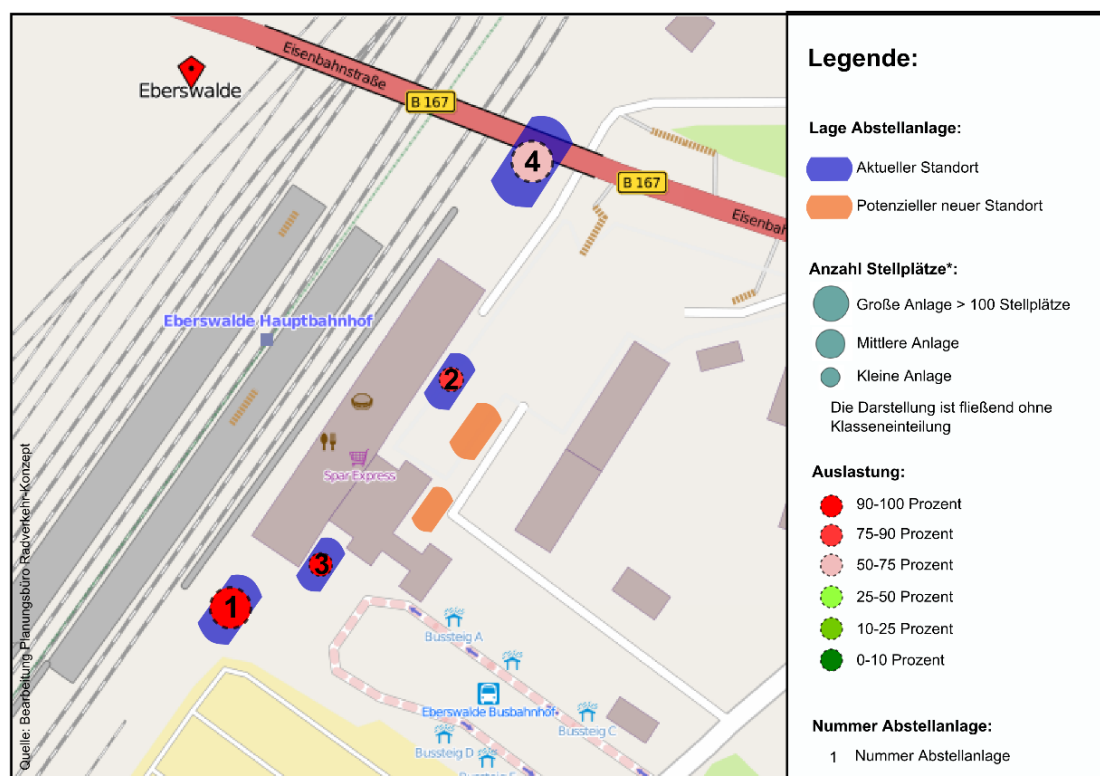


Abbildung 1: Lageplan Abstellanlagen Bahnhof Eberswalde

Bewertung:

Es gibt insgesamt vier Abstellanlagen mit 354 Stellplätzen. Drei der Anlagen sind im direkten Bahnhofsumfeld angeordnet. Eine Anlage davon ist überdacht. Hinzu kommt die neu angelegte Abstellanlage unter der Brücke Eisenbahnstraße. Abschließbare Fahrradboxen sind nicht vorhanden. Alle Abstellanlagen erfüllen vom Typ und Zustand die aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Mit Blick

³ Leitfaden Parken am Bahnhof – Abstellen von Fahrrad (B+R) und Auto (P+R) leicht gemacht, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 2010, Potsdam

auf Soziale Kontrolle und Sicherheit fällt lediglich Abstellanlage 4 auf Grund mangelnder Einsehbarkeit leicht ab.

Im Bereich des gesamten Bahnhofsvorplatzes ist eine auffällig hohe Zahl an Wildparkern zu verzeichnen.

Im Bereich der Fahrradmitnahme bietet der Bahnhof Eberswalde durch die am Zugang und am Bahnsteig vorhandenen Aufzüge eine barrierefreie und komfortable Möglichkeit die Bahnsteige zu erreichen und zu verlassen. Dies ist insbesondere für Fahrradtouristen mit Gepäcktaschen von hoher Bedeutung.

Tabelle 2: Auslastung Fahrradabstellanlagen Hauptbahnhof Eberswalde

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	144	++	X	+	++	111	15	15
2	16	++	0	+	++	81	10	5
3	14	++	0	+	++	107	10	5
4	180	++	x	++	0	65	2	0
Gesamt	354					86	10	40

1



2, 3



4



WP



Bedarf: Die Gesamtauslastung der drei Anlagen in unmittelbarer Gleisnähe liegt bei 86 %. Anlagen 1 und 3 haben zum Zeitpunkt der Aufnahme eine Auslastung von mehr als 100 %, einzelne Stellplätze sind dort mehrfach belegt. Anlage 2 hat eine Auslastung von 81 %. Lediglich Anlage 4 verfügt noch über freie Kapazitäten. Sie bietet eine ausreichende Zahl an Stellplätzen mit der im Vergleich zu den anderen Anlagen geringen Auslastung von 65 %.

Empfehlung:

Die hohe Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern auf dem Bahnhofsvorplatz sowie die hohe Auslastung aller vier Anlagen zeigen deutlich, dass weiterer Bedarf an Fahrradabstellanlagen besteht. Dies wird auch durch die Anzahl der Fahrradabstellplätze (354 Stellplätze) im Vergleich zu den Pkw-Stellplätzen (ca. 400 Stellplätze) deutlich. Der Leitfaden P+R/B+R des Landes Brandenburg schätzt den Bedarf an B+R-Stellplätzen in Städten und Verflechtungsbereichen doppelt so hoch ein, wie an P+R-Stellplätzen. **Auf den Hauptbahnhof Eberswalde übertragen bedeutet dies ein bestehendes Defizit an Fahrradabstellanlagen von ca. 450 Stellplätzen.**

Kurzfristige Verbesserungen können durch eine Beleuchtung von Anlage 4 sowie einer regelmäßigen Entfernung nicht mehr fahrtüchtiger Dauerparker erzielt werden.

Des Weiteren ist ein Angebot durch Fahrradboxen, inklusiver geeigneter Ladeinfrastruktur für E-Bikes, zu prüfen.

Um die vorhandene Nachfrage mittel- bis langfristig decken zu können, empfiehlt sich die Prüfung des Baus eines Fahrradparkhauses. Eine solche Prüfung soll auch die wirtschaftlichen Aspekte wie mögliche Betreibermodelle umfassen.

Durch ein Fahrradparkhaus kann auch der Bedarf an verschließbaren Abstellanlagen für hochwertige Fahrräder gedeckt werden. Durch die hohe Anzahl an Einpend-

lern, die den Nachtransport in Eberswalde mit dem Fahrrad antreten wollen und ihr Fahrrad über Nacht am Bahnhof stehen lassen müssen, ist Bedarf vorhanden.

Eine tiefergehende Untersuchung zur B+R-Bedarfsermittlung analog des im Leitfaden P+R/B+R³ empfohlenen Vorgehen sollte kurzfristig erfolgen.

Busbahnhof

Kategorie: 3

Bewertung: Der Busbahnhof befindet sich auf dem Bahnhofsvorplatz. Somit können für den B+R Verkehr die unter dem Abschnitt „Bahnhof Eberswalde“ beschriebenen Abstellanlagen genutzt werden. Eine weitergehende Untersuchung ist nicht notwendig. Die Berücksichtigung des Busbahnhofs im Rahmen einer B+R-Untersuchung des Hauptbahnhofs ist jedoch erforderlich.



Bushaltestelle Am Markt

Bewertung: Die Bushaltestelle „Am Markt“ liegt im Zentrum von Eberswalde. Es gibt keine Abstellanlage.



Bedarf: Es stehen keine Wildparker im Bereich der Bushaltestelle. Als Haltestelle mit Schwerpunkt Nachtransport besteht kein nennenswerter Bedarf an Abstellmöglichkeiten.

Empfehlungen: Eine Einrichtung von Abstellanlagen direkt an der Haltestelle ist nicht erforderlich. Im unmittelbaren Umkreis (Marktplatz, Paul-Wunderlich-Haus) befinden sich mehrere Abstellanlagen.

Finow, Kleiner Stern / Schönholzer Str. (Kleiner Stern)

Bewertung: Die Haltestellen „Kleiner Stern“ und Schönholzer Straße (Kleiner Stern) liegen im Ortsteilzentrum Finow. Es sind insgesamt 16 Stellplätze in guter Qualität den Haltestellen Richtung Eberswalde zuzuordnen. Eine Fremdnutzung durch Nutzer des nahegelegenen Einzelhandels ist möglich.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	8	++	0	++	++	63	0	7
2	8	++	0	++	++	25	0	4
Gesamt	16					45	0	11



Bedarf: Für Pendler aus dem Stadtteil Finow, die in Richtung Eberswalde oder des Bahnhofs fahren möchten, bietet sich die B+R-Nutzung an. Die vorherrschende Auslastung der Anlagen zeigt den Bedarf. Aber es stehen noch ausreichend Kapazitäten zur Verfügung.

Empfehlung: Ein Neubau weiterer Fahrradabstellanlagen ist nicht notwendig. An dem angrenzenden Einzelhandel besteht weiterer Bedarf an modernen Abstellmöglichkeiten.

Nordend

Bewertung: An der Bushaltestelle Nordend stehen sechs moderne Fahrradbügel mit insgesamt 12 Stellplätzen zur Verfügung.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	12	++	0	++	++	0	0	0

1



Bedarf: Auf Grund der geringen Auslastung zum Zeitpunkt der Erfassung (Dienstags, 12 Uhr) kann kein weiterer Bedarf festgestellt werden.

Empfehlung: Keine Maßnahmen notwendig.

Ostend

Bewertung: An der Bushaltestelle Ostend befindet sich eine Abstellanlage mit drei Fahrradbügeln, an denen sechs Fahrräder befestigt werden können. Der Untergrund ist nicht befestigt. Bei oder nach Niederschlag ist die Nutzung unattraktiv.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	6	0	0	++	++	0	0	0

1



Bedarf: Auf Grund der geringen Auslastung zum Zeitpunkt der Erfassung (Donnerstag, 10 Uhr) kann kein weiterer Bedarf festgestellt werden.

Empfehlung: Pflasterung der Abstellfläche.

2.2 Schulen/Ausbildungsstätten

Das Verkehrsverhalten wird in der Jugend geprägt. Durch die Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen kann die Mobilitätskarriere nachhaltig positiv beeinflusst werden. Veraltete und nicht dem Stand der Technik entsprechende Anlagen tragen dazu bei, dass Schüler mit Erwerb des Führerscheins überwiegend auf das Kfz umsteigen, da die Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad im Bewusstsein der Schüler mit einem negativen Image verbunden wird. Im Rahmen des Radnutzungskonzeptes werden alle weiterführenden Schulen, also Gymnasien, berufliche Schulen, Realschulen und Hauptschulen sowie die Hochschule für nachhaltige Entwicklung betrachtet. Letztere stellt mit den rund 2.000 Studenten einen sehr großen Nutzerkreis dar. Bei Gymnasien und Realschulen wird erfahrungsgemäß ein höherer Radverkehrsanteil erzielt als bei beruflichen Schulen. Begründet wird dies zum einen durch einen größeren Einzugsbereich der beruflichen Schulen und damit verbundenen längeren Schulwegen und zum anderen durch das höhere Alter sowie das erstmalige Einkommen der Berufsschüler, das teilweise in die motorisierte Mobilität investiert wird. Zu beachten ist bei Berufsschulen die nur abschnittsweise Anwesenheit der Auszubildenden in der Schule.

Für Grundschulen rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab⁴. In Begleitung der Eltern ist das mit dem Rad zur Schule Fahren erwünscht. Entsprechende Abstellanlagen sind in geringer Zahl vorzuhalten.

An Schulen und Hochschulen handelt es sich wie bei den Arbeitsplatzstandorten um langfristiges Parken. Diebstahlschutz (Rahmenhalter) und soziale Kontrolle sind auf Grund des längeren Parkzeitraumes und der hohen Anfälligkeit für Vandalismus an

⁴ www.verkehrswacht-medien-service.de (Zugriff 25.04.2014)

Schulen besonders wichtig. Die Abstellanlagen sollten möglichst auch einen Witterungsschutz bieten.

Alle Aufnahmen wurden werktags außerhalb der Ferienzeit zwischen 9 und 13 Uhr getätigt.

Hochschule für Nachhaltige Entwicklung, Stadtcampus

Bewertung: Durch die zentrale Lage in Eberswalde und die Nähe zum Bahnhof, bietet sich das Fahrrad als Verkehrsmittel an.

Auf dem Campus sind insgesamt neun Abstellanlagen dezentral verteilt. Alle sind mit Fahrradbügeln ausgestattet, die ein sicheres Abschließen am Rahmen ermöglichen und befinden sich in einem guten Zustand. Keine der Abstellanlagen ist überdacht (siehe Abbildung 2). Insgesamt stehen 328 Fahrradstellplätze zur Verfügung.

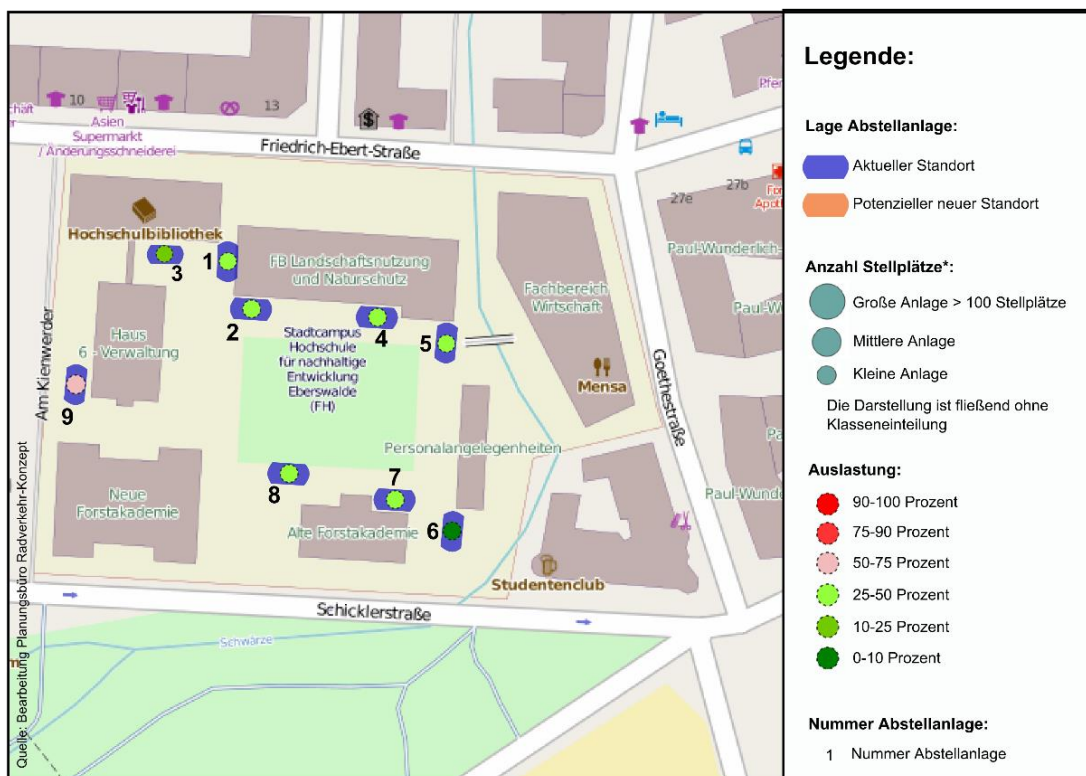


Abbildung 2: Lageplan Abstellanlagen Hochschule Stadtcampus

Tabelle 3: Abstellanlagen Hochschule Stadtcampus

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	8	++	0	++	++	25	0	0
2	10	++	0	++	++	30	0	0
3	14	++	0	++	++	14	0	0
4	8	++	0	++	++	25	0	0
5	22	++	0	++	++	18	0	0
6	24	++	0	++	++	wegen Baustelle nicht nutzbar	0	0
7	20	++	0	++	++	25	0	0
8	18	++	0	++	++	28	0	0
9	204	++	0	++	++	66	0	0
Gesamt	328					48	0	0

1,2



3,4



5,6



7,8



9



Bedarf: Das Fahrrad stellt bei der Gruppe der Studenten das Hauptverkehrsmittel dar. Da die Hochschule insgesamt 2.000 Studenten umfasst, die sich auf Stadt- und Waldcampus aufteilen, ist der Bedarf an Abstellanlagen sehr hoch. Auf dem Stadtcampus sind insgesamt 328 Stellplätze vorhanden. Da keine der Anlagen zur Aufnahmezeit im Juli voll ausgelastet ist, ist davon auszugehen, dass dieses Angebot ausreichend ist.

Anlage 6 kann zum Aufnahmezeitpunkt aufgrund von Bauarbeiten nicht genutzt werden.

Empfehlung: Die Kapazität der Abstellanlagen ist ausreichend. Es besteht jedoch Bedarf an überdachten Abstellanlagen. Eine Überdachung der bestehenden Anlagen ist zumindest in einigen Fällen zu prüfen.

Hochschule für Nachhaltige Entwicklung, Waldcampus

Bewertung: Ebenso wie der Stadtcampus ist auch der Waldcampus gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auf dem Campus sind sechs moderne Abstellanlagen mit Fahrradbügeln dezentral verteilt. Alle Abstellanlagen entsprechen dem aktuellen technischen Stand und sind in einem guten Zustand. Durch die dezentrale Anordnung sind alle Gebäude direkt mit dem Fahrrad anfahrbar.

Zusätzlich gibt es acht Abstellmöglichkeiten im überdachten Parkhaus.

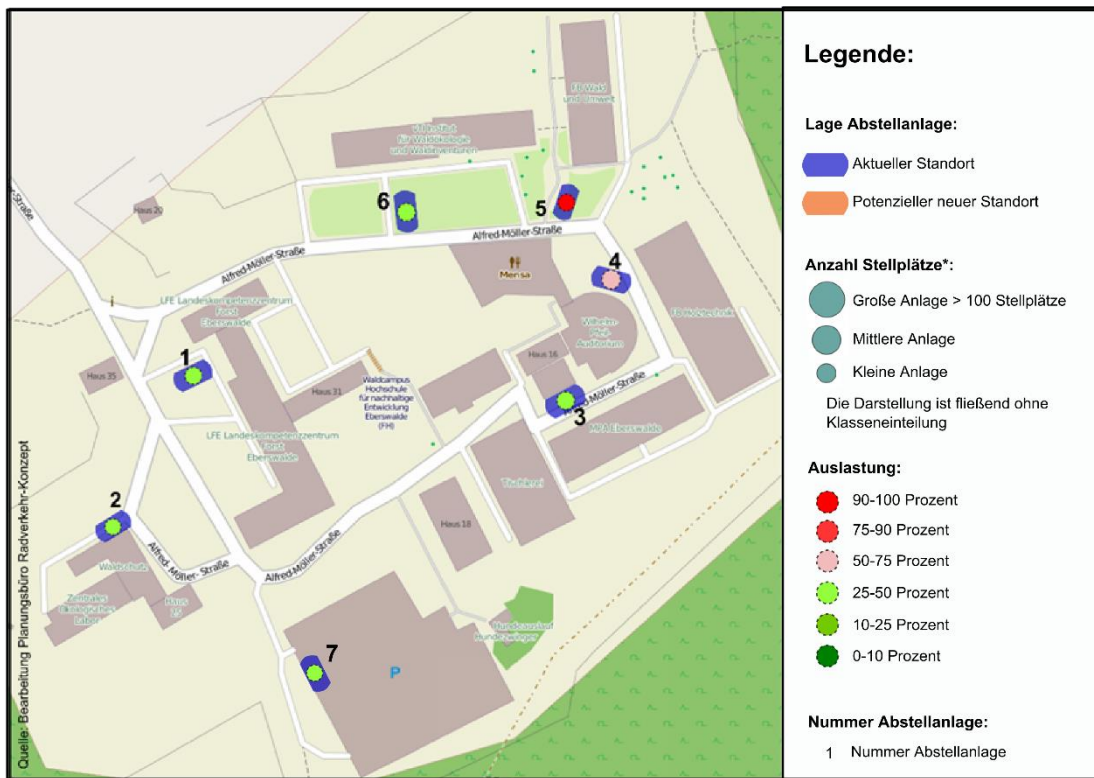


Abbildung 3: Lage Abstellanlagen Hochschule Waldcampus

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	20	++	0	++	+	25	0	0
2	12	++	0	++	+	33	0	0
3	24	++	X	++	+	38	0	0

4	18	++	0	++	++	56	0	0
5	32	++	0	++	++	100	0	2
6	20	++	0	++	+	30	0	0
7	8	++	X	++	-	15	0	0
Gesamt	134					52	0	2

1



2,3



3,4



5



6,7



Bedarf: Angesichts der noch freien Kapazitäten vieler Anlagen ist die Anzahl der Fahrradabstellanlagen als ausreichend anzusehen. Lediglich in Anlage 5, die sich zentral vor der Mensa befindet, sind alle Abstellplätze belegt. Bedarf vorhanden ist am Treppenaufgang von der Brunnenstraße zum Campus. Hier stellen Radfahrer ihr Fahrrad ab, wenn Sie den Anstieg zum Waldcampus nicht fahren wollen, sondern den Zugang zu Fuß über die Treppe vorziehen.

Empfehlung: Aufgrund der mittleren Auslastung der Anlagen, besteht kein weiterer Bedarf an Abstellanlagen. Eine Ausnahme stellt dabei die Parksituation in der Brunnenstraße am Beginn der Treppe zum Waldcampus dar (siehe Abbildung 4). Dieser Standort wird von Studenten genutzt, die die Steigung zum Waldcampus nicht per Rad fahren wollen. Eine Abstellanlage besteht dort nicht, wird aber empfohlen.



Abbildung 4: Fehlende Abstellanlage Brunnenstraße

Nordend-Schule

Bewertung: Die Nordend-Schule verfügt lediglich über eine Abstellanlage mit 21 veralteten Felgenklammern zwischen den Schulgebäuden. Die Anlage ist so aufgestellt, dass man die Fahrräder nur von einer Seite abstellen kann, also nur die Hälfte der Kapazität nutzbar ist.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	11	-	0	0	+	27	0	0

1



Bedarf: Die Nordend-Schule führt 10 Klassenstufen mit insgesamt 236 Schülern.

Empfehlung: Die veralteten Felgenklemmer sind dringend durch moderne Fahrradbügel zu ersetzen, an denen das Fahrrad sicher am Rahmen abgeschlossen werden kann. Die geringe Auslastung der vorhandenen Abstellanlagen ist möglicherweise durch den schlechten Standard der Anlage bedingt. Nach Austausch der vorhandenen Anlage ist daher zu beobachten, ob die neue Anlage eine höhere Auslastung aufweist. Ist dies der Fall, ist die Anlage entsprechend zu erweitern.

Gewerblich-Technisches Oberstufenzentrum II Barnim

Bewertung: Die Schule verfügt über zwei Abstellanlagen mit jeweils zehn modernen Fahrradbügeln à 20 Stellplätzen. Zum Zeitpunkt der Erfassung waren lediglich vier Stellplätze belegt (Mittwoch, 10:00 Uhr).

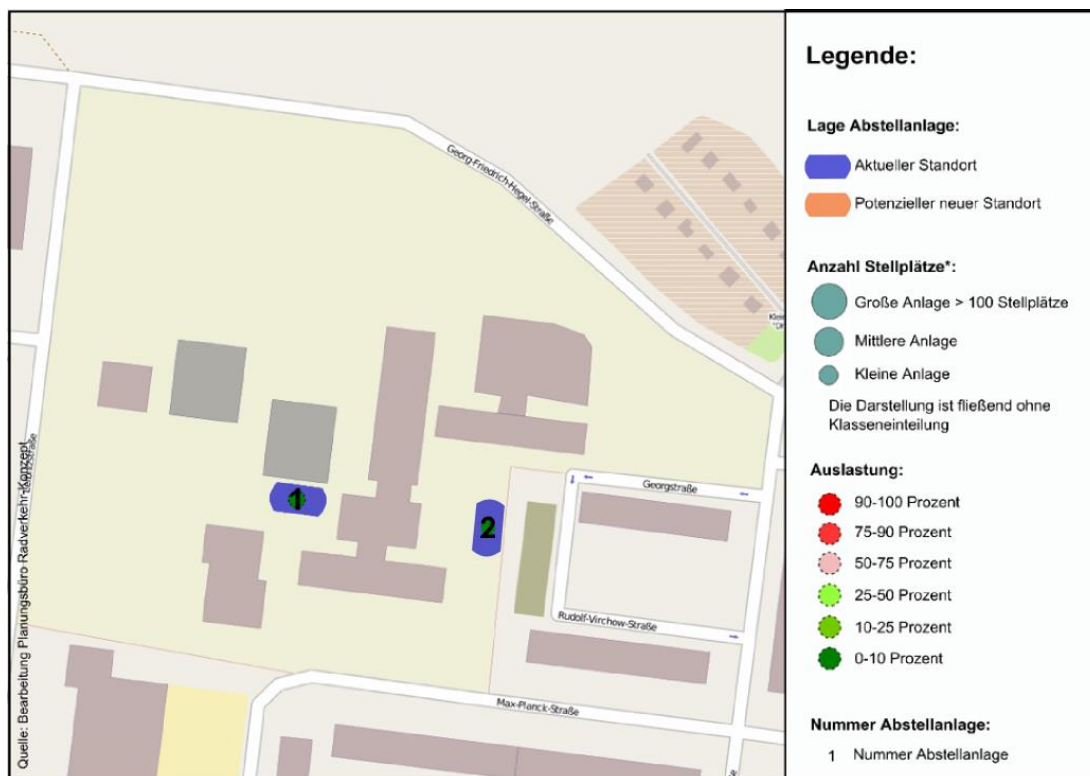


Abbildung 5: Lage Abstellanlagen Gewerblich-Technisches Oberstufenzentrum II Barnim

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtauglich in %	Anzahl Wildparker
1	20	++	0	++	++	20	1	0
2	20	++	0	++	++	0	0	0

1



Bedarf: Die Schule umfasst insgesamt 1.484 Schüler und Schülerinnen. Negativ auf einen hohen Anteil Rad fahrender Schüler wirkt sich das umfangreiche Parkangebot für den MIV und dessen gute Erschließung über die L200 aus.

Empfehlung: Die Anlage ist qualitativ hochwertig und trotz der warmen Jahreszeit nicht ausgelastet. Es besteht daher kein Erweiterungsbedarf. Unter den Schülern sollte allerdings mehr Werbung für das Rad fahren verbreitet werden, um diese auf den Umstieg vom eigenen Kfz auf das Fahrrad zu bewegen.

Freie Oberschule Finow

Bewertung: Vor der Freien Oberschule Finow gibt es zwei Abstellanlagen mit 10 und 20 Stellplätzen. Die Anlage besteht aus neuen Fahrradbügeln.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtauglich in %	Anzahl Wildparker
1	20	+	0	++	+	k.A.	0	0
2	10	+	0	++	+	k.A.	0	0
Gesamt	30					k.A.	0	0

1,2



Bedarf: In der Freien Oberschule Finow lernen insgesamt 70 Schüler und Schülerinnen aufgeteilt auf die Klassenstufen 7 bis 10. Vorwiegend wird die Schule von Kindern und Jugendlichen aus Finow besucht.

Empfehlung: Da Felgenklemmer ein ungeeignetes und wenig attraktives Angebot für Radfahrer darstellen, sollte geprüft werden ob diese durch Fahrradbügel ausgetauscht werden können. Dadurch kann ein höherer Diebstahlschutz durch die Möglichkeit des Abschließens am Rahmen und eine bessere Standfestigkeit erzielt werden. Vorzugsweise sollte dies auf dem Platz der Anlage 2 geschehen, da dort ein fester, gepflasterter Untergrund vorhanden ist. Die Anzahl der Stellplätze kann gleich bleiben. Die Auslastung soll beobachtet und die Anlage gegebenenfalls erweitert werden.



Abbildung 6: Lage Abstellanlagen Freie Oberschule Finow

Gymnasium Finow

Bewertung: Das Gymnasium Finow verfügt über eine zentrale Abstellanlage direkt vor der Schule mit insgesamt 220 Stellplätzen. Die Halter sind so konzipiert, dass es möglich ist, das Fahrrad am Rahmen anzuschließen. Die Anlage ist von der Schule und vom Schulhof aus gut einsehbar.

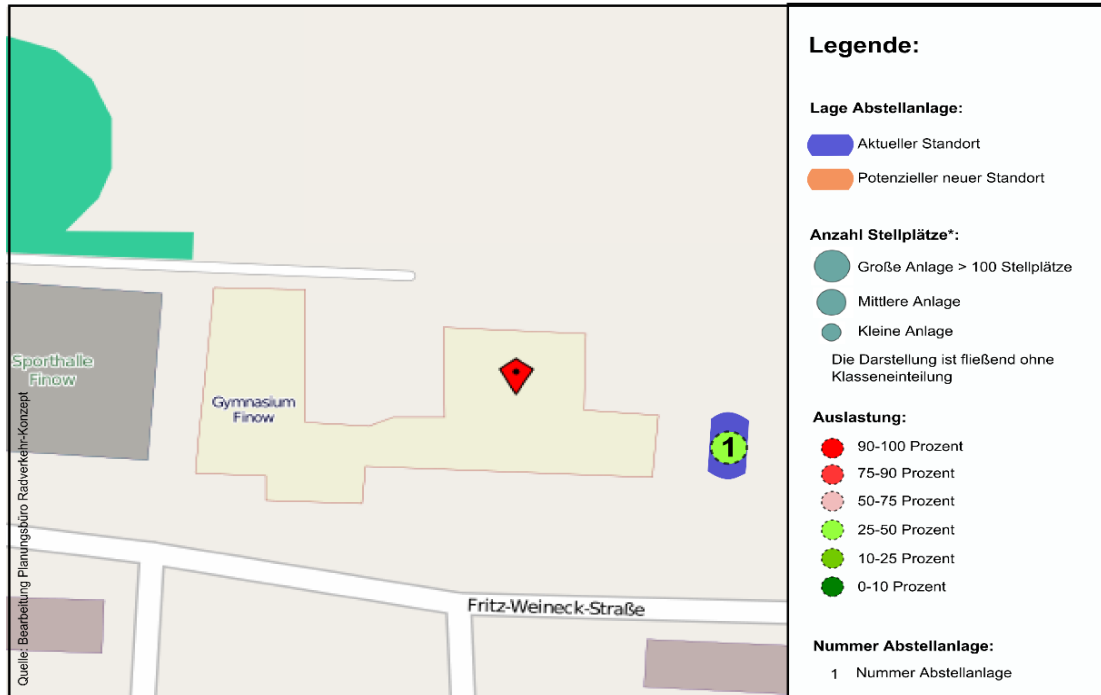


Abbildung 7:: Lage Abstellanlagen Gymnasium Finow

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrfähig in %	Anzahl Wildparker
1	220	+	0	++	++	35	0	0



Bedarf: Das Gymnasium Finow hat etwa 400 Schüler und Schülerinnen. Mit 220 Abstellplätzen steht ein ausreichend großes Angebot zur Verfügung. Dies belegt auch die Auslastung von etwa 35 Prozent.

Empfehlung: Die Anlage besitzt noch freie Kapazitäten, befindet sich in einem guten Zustand und muss demnach nicht verbessert werden. Sie dient als gutes Beispiel für Schulen ähnlicher Größe.

Karl-Sellheim-Schule

Bewertung: Die Karl-Sellheim-Schule verfügt über zwei Abstellanlagen mit insgesamt 90 Stellplätzen auf einem eingezäunten Gelände. Abstellanlage 2 ist dabei in einem sehr guten Zustand und entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

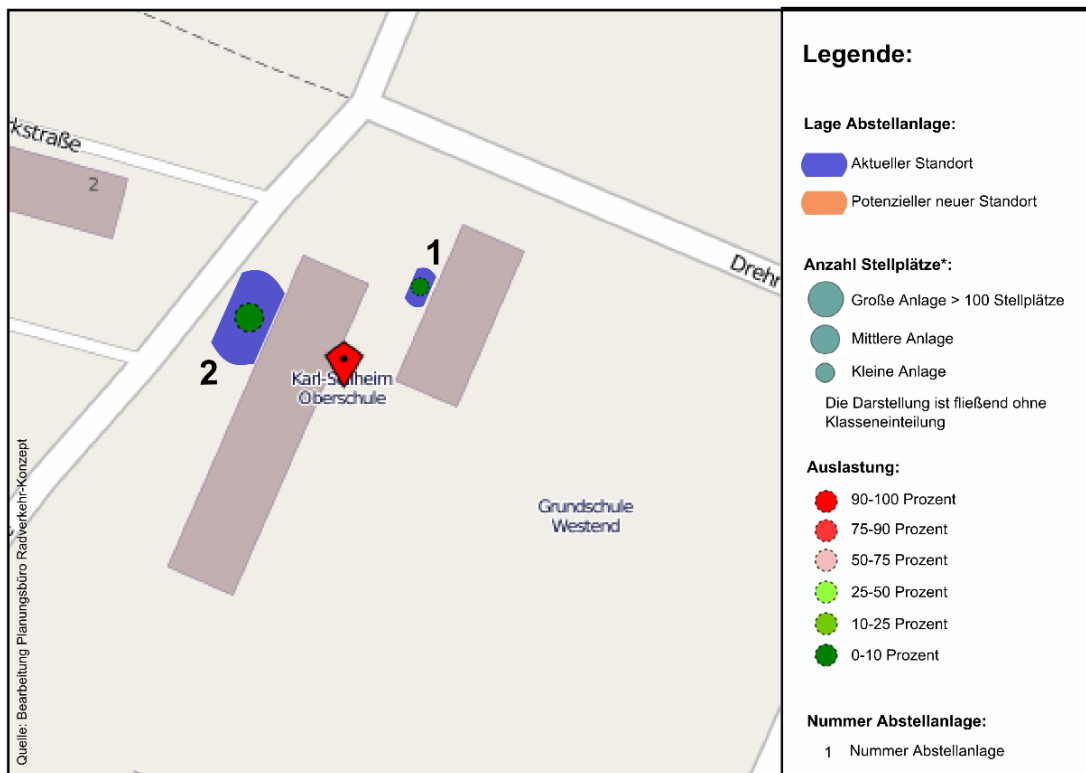


Abbildung 8: Lage Abstellanlagen Karl-Sellheim-Schule

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	20	-	0	++	++	10	0	0
2	70	++	0	++	+	0	0	0
Gesamt	90					3	0	0

1



2



Bedarf: In der Karl-Sellheim-Schule lernen insgesamt ca. 660 Schüler /-innen der Klassenstufen 1 bis 10. Die Schule ist aufgeteilt in einen Grundschul-, einen Oberschul- und einen Förderklassenteil.

Empfehlung: Es besteht kein weiterer Bedarf. Die bestehenden Abstellanlagen sind ausreichend.

Alexander-von-Humboldt-Gymnasium

Bewertung: Vor dem Schuleingang befinden sich drei Abstellanlagen mit 120, 19 und 63 Stellplätzen. Alle Anlagen bestehen aus Felgenklemmern und entsprechen damit nicht dem aktuellen Stand der Technik.

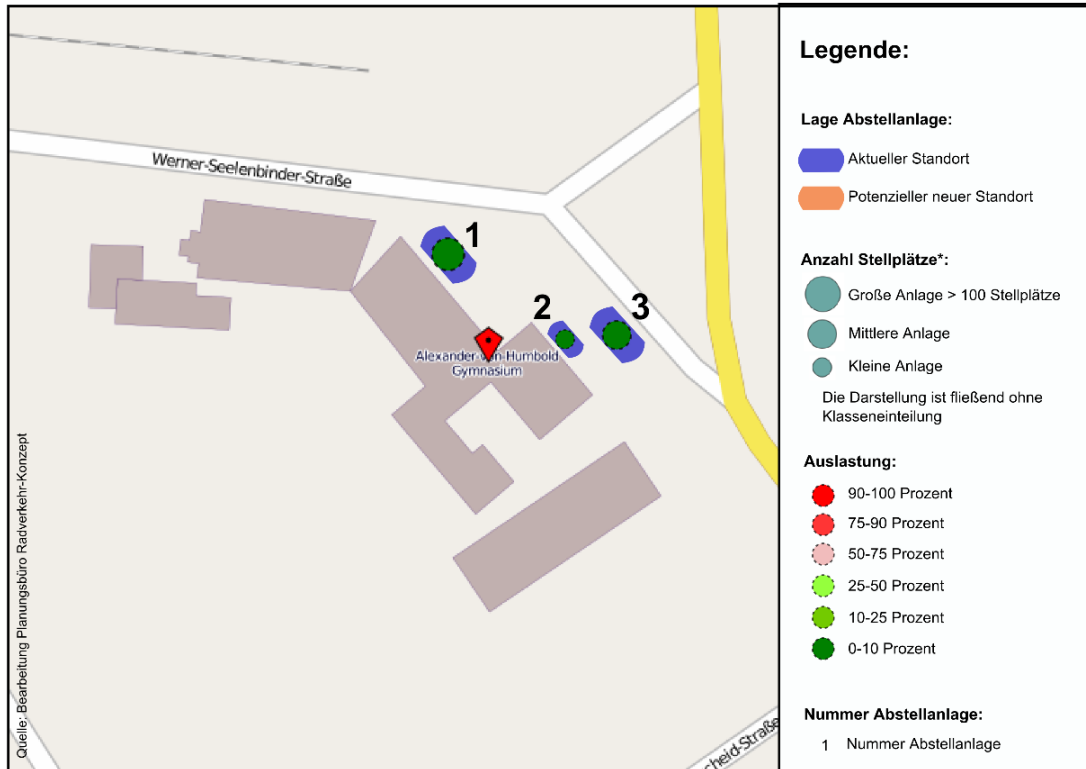
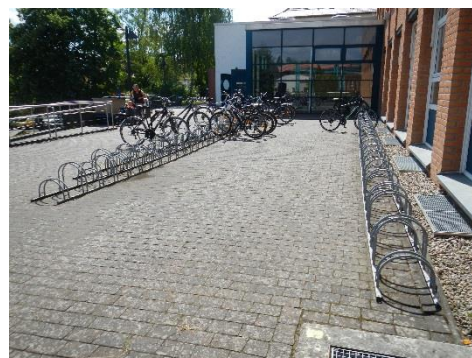


Abbildung 9: Lage Abstellanlagen Alexander-von-Humboldt-Gymnasium

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	120	-	0	+	++	9	0	0
2	19	-	0	+	++	0	0	0
3	63	-	0	+	++	6	0	0
Gesamt	202					8	0	0

1



2



3



Bedarf: Am Alexander-von-Humboldt-Gymnasium werden knapp 600 Schüler /-innen in den Klassenstufen 5 bis 12 unterrichtet. Gleichzeitig umfasst das Gebäude zusätzlich die Musikschule Barnim.

Empfehlung: Die Felgenklemmer sollten durch moderne Fahrradbügel ersetzt werden. Hierfür bietet die Fläche der jetzigen Abstellanlagen ausreichend Platz.

Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule

Bewertung: Vor der Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule befindet sich eine Fahrradabstellanlage mit 88 Felgenklemmern. Die Anlage ist umzäunt, abschließbar und vom Schulhof und -eingang gut einsehbar.

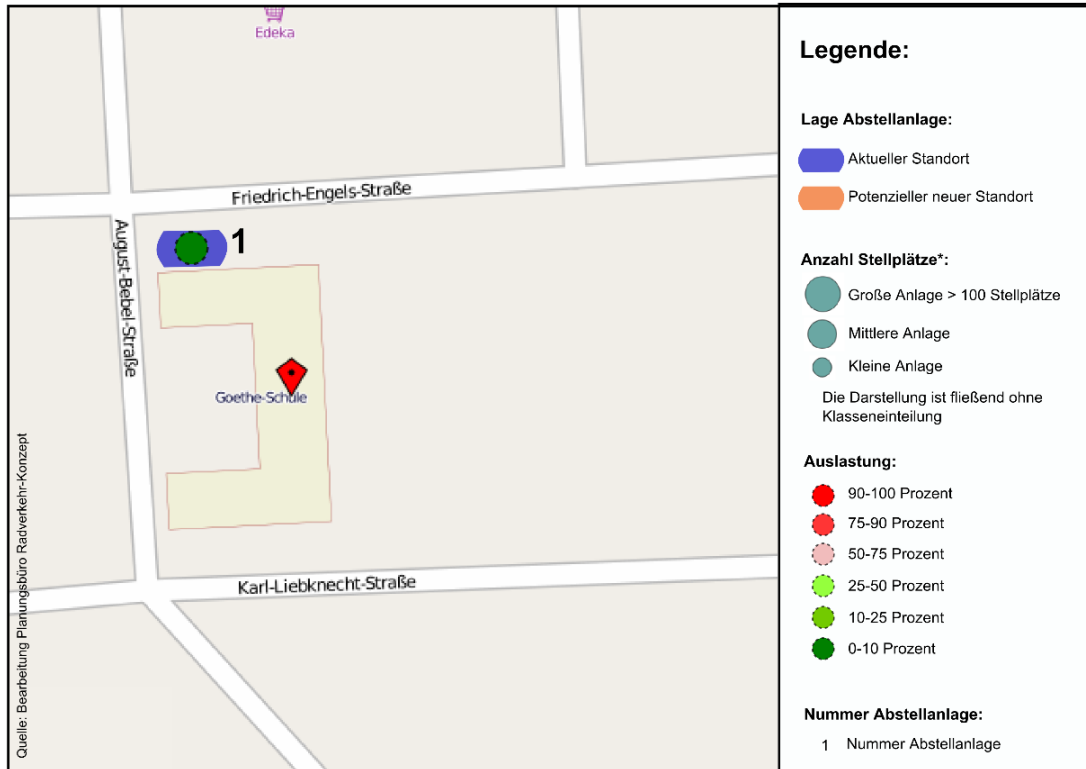


Abbildung 10: Lage Abstellanlagen Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	88	-	0	++	++	9	0	1

1



Bedarf: An der Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule lernen knapp 700 Schüler /-innen in den Klassenstufen 1 bis 10.

Empfehlung: Die Anzahl der Stellplätze ist bei einer Auslastung von nur 9 % ausreichend. Allerdings bieten die Felgenklemmer nur eine geringe Standfestigkeit und keine Möglichkeit, das Fahrrad am Rahmen abzuschließen. Sie sollten daher durch Fahrradbügel ersetzt werden.

Oberbarnimschulen

Bewertung: An dem Gebäude der Oberbarnimschulen in Eberswalde befindet sich eine Fahrradabstellanlage mit insgesamt 30 Fahrradbügeln und 52 Stellplätzen. Die Bügel stehen auf festem, gepflastertem Untergrund.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	52	++	0	++	++	8	0	0

1



Bedarf: Die Oberbarnimschulen bestehen aus zwei Berufsschulen, einer Berufsfachschule, einer Fachoberschule und einer gymnasialen Oberstufe. Insgesamt werden ca. 300 Schüler /-innen unterrichtet. Bei der Oberbarnimschule handelt es sich um eine Schule eines privaten Trägers.

Empfehlung: Die Anlage entspricht dem aktuellen Stand der Technik und bedarf keiner Erweiterungen. Sie dient als Vorzeigebispiel für andere Schulen der Stadt.

Kinder- und Jugendakademie

Bewertung: Direkt auf dem Schulgelände sind keine Abstellanlagen vorhanden. Lediglich vor dem Haus der Johanniter Unfallhilfe, welches an die Kinder- und Jugendakademie angrenzt, bieten drei Fahrradbügel die Möglichkeit zum sicheren Abstellen.

Bedarf: Die Kinder- und Jugendakademie beinhaltet eine Kindertagesstätte sowie eine Schule, in der ca. 190 Schüler /-innen bis zum Abitur unterrichtet werden.

Empfehlung: Es sollte dringend eine Fahrradabstellanlage mit modernen Fahrradbügeln errichtet werden, um den Radfahreranteil besonders unter den älteren Schülern zu steigern.

Grundschulen und Kindergärten

Kinder sollen bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres in der Regel nicht alleine mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Abstellanlagen an Grundschulen und Kindergärten sind trotzdem sinnvoll, da Kinder gemeinsam mit ihren Eltern zur Schule fahren und abgeholt werden.

Vor den untersuchten Grundschulen und Kindergärten in Eberswalde werden bestehende Abstellanlagen gut genutzt. Für Abstellanlagen an Grundschulen und Kindergärten gelten dieselben Anforderungen wie oben beschrieben.

Bestehende Anlagen sollten dahingehend umgerüstet werden. Dabei muss besonders bei Kindergärten darauf geachtet werden, dass die Anlagen passend für Kinderfahräder sind. Eine Überdachung der Anlage ist sinnvoll.



Ausreichende Zahl an Fahrradbügeln im Innenhof der Grundschule Schwärzensee



Sichere Abstellanlage vor dem Kindergarten „Im Zwergeland“



Abgestellte Kinderräder vor der Kindertagesstätte „Arche Noah“



Ausgelastete Anlage vor der Grundschule Finow mit ungeeigneten Felgenklammern

Fazit Abstellanlagen Schulen und Ausbildungsstätten

An der Hochschule und nahezu allen weiterführenden Schulen in Eberswalde mit Ausnahme der Kinder- und Jugendakademie sind Abstellanlagen vorhanden, allerdings von sehr unterschiedlicher Qualität und Anzahl. Mit Ausnahme der Anlagen auf dem Waldcampus der Hochschule sowie der Grundschule Bruno H.-Bürgel ist keine der Anlagen überdacht. Häufig werden Felgenklammer verwendet, an denen sich das Fahrrad nicht diebstahlsicher anschließen lässt und eine ausreichende Standfestigkeit beispielsweise beim Be- und Entladen nicht gewährleistet ist.

An der Oberbarnimsschulen, dem Gewerblich-Technischen Oberstufenzentrum II Barnim und der Karl-Sellheim-Schule sind moderne Abstellanlagen vorhanden, die allerdings kaum genutzt werden. Hier ist noch erhebliches Potenzial mit Blick auf die Fahrradnutzung vorhanden. Dem könnte durch verschiedene Projekte und Werbung für das Radfahren, bereits bei den jüngeren Schülern beginnend, entgegengewirkt werden (siehe Radnutzungskonzept, Kapitel 5 „Kommunikation“).

2.3 Arbeitgeber

Bewertung: Arbeitgeber profitieren in verschiedenen Bereichen davon, wenn ihre Angestellten mit dem Rad zur Arbeit fahren. Dies zahlt sich mit einem geringeren Krankenstand, einem geringeren Flächenverbrauch und damit verbundenen geringeren Grundstückskosten, einer höheren Produktivität und mit einem positiven Image für die Firma aus.

In der Broschüre „Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung in Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung“ des baden-württembergischen Ministeriums für

Wirtschaft und Finanzen⁵ werden diverse Studien zur betrieblichen Radverkehrsförderung ausgewertet. Es heißt dort: „Laut einer Überblicksstudie nehmen die Fehlzeiten im Durchschnitt aller Studienergebnisse um mehr als 25 % ab“.

Das Angebot an Abstellanlagen im Bereich von Arbeitgebern ist in Eberswalde sehr unterschiedlich ausgeprägt.

Im Folgenden sind einige vorhandene Abstellanlagen beispielhaft aufgeführt. Bei einigen größeren Arbeitgebern, wie etwa der Kreisverwaltung im Paul-Wunderlich-Haus stehen nur die öffentlichen Fahrradabstellplätze für Angestellte im Innenhof zur Verfügung.



Beispielhafte Abstellanlage von Thimm Verpackung, Angermünder Straße



Überdachte und abschließbare Abstellanlage mit Felgenklemmern vor der Agentur für Arbeit, Bergerstraße



Überdachte und abschließbare Abstellanlage mit Felgenklemmern vor der Sparkasse, Eisenbahnstraße

⁵ Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung in Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung, Baden-Württembergisches Ministerium für Wirtschaft und Finanzen, Januar 2012, Stuttgart



Sehr gute Abstellanlagen Behördenzentrum Eberswalde



Teilweise überdachte Felgenklemmer im Hinterhof Rathaus



Moderne überdachte Abstellanlage mit Fahrradbügel und abschließbarem Teil für Angestellte des Martin Gropius Krankenhauses

Bedarf: Der Bedarf muss für jeden Arbeitgeber einzeln ermittelt werden. Dies kann nur unter Berücksichtigung der individuellen Umstände bei den jeweiligen Firmen geschehen. Maßgeblich hängt der Bedarf von der Mitarbeiteranzahl ab.

Best Practice: Bike + Business

Projekt: Das Projekt "bike + business" startet im Jahr 2002 und verknüpft die Interessen fahradfahrender MitarbeiterInnen mit denen "ihrer" Unternehmen. Bike + business will einen Beitrag dazu leisten, Berufspendler zu einem Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu motivieren und somit den Radverkehrsanteil am Modal-Split des Berufsverkehrs zu erhöhen. Wesentlicher Bestandteil der Aktivitäten ist dabei die Beratung bei Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz sowie die fachliche Begleitung bei deren Planung.

Träger: Träger ist Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) sowie der Regionalverband FrankfurtRheinMain

Finanzierung: Die Träger finanzieren Werbung und Veranstaltungen und beraten die interessierten Unternehmen kostenlos. Bau- und Planungskosten werden durch die Unternehmen selbst getragen.

Bewertung: Das Projekt wird seit mittlerweile über zehn Jahren erfolgreich umgesetzt und hat dazu beigetragen, dass sich die firmenseitige Fahrradinfrastruktur in vielen teilnehmenden Firmen deutlich verbessert hat. Die Vorgehensweise ist nahezu identisch in kleineren Kommunen oder kommunalen Verbänden umsetzbar.

Foto:



Quelle: www.bikeandbusiness.de, Stand 2013

Kontakt: Regionalverband FrankfurtRheinMain, Georgios Kontos

Empfehlungen: Es wird empfohlen, dass die Stadt Eberswalde alle Arbeitgeber mit mehr als 50 Mitarbeitern anschreibt, die Vorteile und Chancen einer betrieblichen Radverkehrsförderung darlegt und in einem weiteren Schritt empfiehlt, einen betrieblichen Radverkehrsbeauftragten am jeweiligen Standort zu ernennen. Des Weiteren sollte flankierend dazu im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagement weitere Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die betriebliche Radverkehrsförderung untersucht und vertieft werden.

Der betriebliche Radverkehrsbeauftragte soll zukünftig als Kontaktperson für von der Stadt Eberswalde organisierte Veranstaltungen zur betrieblichen Radverkehrsförderung dienen. Dort können beispielsweise Unterstützung bei der Planung von Fahr-

radabstellanlagen angeboten und konkrete Wege zur Umsetzung aufgezeigt werden.

Als Vorbildprojekt kann dabei das „Bike + Business-Programm“ des Regionalverband Frankfurt RheinMain angesehen werden.

Um privaten Arbeitgebern ein Positivbeispiel zu geben, ist es von hoher Bedeutung, dass die öffentliche Verwaltung sichere und komfortable Abstellplätze für Ihre Mitarbeiter in ausreichender Zahl zur Verfügung stellt.

Als kostengünstiges Vorbildprojekt kann dabei das Projekt „Fahrradfreundliche Kreisverwaltung Düren“ herangezogen werden.

Best Practice: Fahrradfreundliche Kreisverwaltung Düren

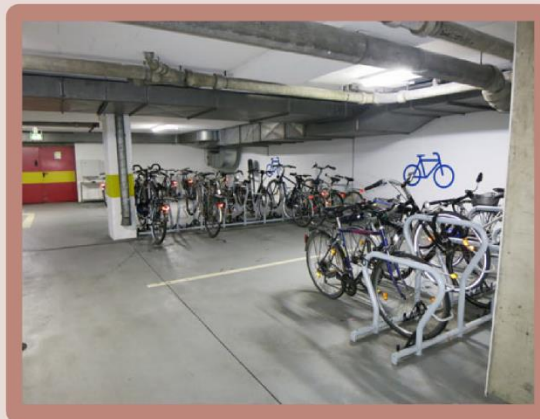
Projekt: Das Projekt "Fahrradfreundliche Kreisverwaltung Düren" läuft seit dem Jahr 2011 und hat das Ziel, den Radfahreranteil der Beschäftigten und Besucher der Kreisverwaltung von 16 auf 25 % zu steigern. Dafür wurden in der Tiefgarage des Hauses mehrere PKW-Stellplätze zu Fahrradstellplätzen umgewidmet. Außerdem wurde vor dem Gebäude eine überdachte Anlage mit Pedelec-Ladestationen für Besucher geschaffen. Für Beschäftigte wurden zusätzlich Umkleiden mit Duschen und Schließfächern eingerichtet. Für Fahrten während des Dienstes wurden Dienstfahrräder und Pedelecs angeschafft.

Träger: Träger sind die Kreisverwaltung Düren und der Landkreis.

Finanzierung: Die Träger finanzierten das Projekt aus kommunalen Mitteln.

Bewertung: Die erhöhte Nutzung des Fahrrads unter den Bediensteten führte zu einem sinkenden Bedarf an PKW-Stellplätzen. Die Kreisverwaltung Düren ist damit der zweite Arbeitgeber in Nordrhein-Westfalen, der durch den ADFC als fahrradfreundlich zertifiziert wurde.

Foto:



Quelle: www.nationaler-radverkehrsplan.de, Praxisbeispiele, Zugriff 22.07.2014

Kontakt: Kreisverwaltung Düren, Amtsleiter Herr Walter Weinberger

2.4 Kernstadt

Bewertung: Im Bereich um den Marktplatz wurden flächendeckend ansprechende Abstellanlagen geschaffen. In den Randbereichen der Kernstadt, beispielsweise an der Rathauspassage fehlen Abstellanlagen ganz oder sind durch Einzelhändler gestellte individuelle Lösungen, die den Anforderungen der Radfahrer nicht gerecht werden.



Positivbeispiel: Moderne Fahrradbügel Am Markt



Abstellanlage mit modernen Fahrradbügeln am Paul Wunderlich Haus



Abstellanlagen Friedrich-Ebert-Straße

Ungeeignete individuelle Lösung Am Markt, Eiscafé Venezia



Fahrradbügel vor Einzelhandelsgeschäften in der Friedrich-Ebert-Straße



Als Abstellanlage genutztes Gelände vor DEVK Versicherungen, Karl-Marx-Platz



Ungeeignete Felgenklemmer vor Einzelhandelsgeschäften in der Friedrich-Ebert-Straße



Wildparker vor der Rathauspassage in der Breiten Straße

Bedarf: Im Bereich des Marktes und der dort vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten besteht eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen mit modernen und sicheren Fahrradbügeln in guter Qualität. Vor der Rathauspassage und in den Randbereichen der Kernstadt besteht ebenfalls Bedarf, der in der Regel lediglich durch individuelle Kleinstanlagen bedient wird. Bedarf nach geregelterm Parken mittels gestalterisch anspruchsvollen Abstellanlagen ist vorhanden.

Empfehlungen: vor kleineren Geschäften im Randbereich der Kernstadt und insbesondere vor der Rathauspassage sollten bestehende individuelle Lösungen durch Fahrradbügel ersetzt werden. Aus gestalterischen Gründen sollten im gesamten Kernstadtbereich die gleichen Abstelltypen installiert werden.

Eine Fahrradstellplatzsatzung (siehe Kapitel 2.10) dient der langfristigen Verbesserung und wird ebenfalls empfohlen.

2.5 Einzelhandel

Bewertung: Außerhalb der Eberswalder Kernstadt existiert im Bereich Einzelhandel kein geregeltes Fahrradparken. Wenn Fahrradabstellplätze vorhanden sind, handelt es sich in der Regel um durch den Einzelhändler aufgestellte individuelle Lösungen.



Wild abgestellte Fahrräder trotz Felgenklemmer im Brandenburgischen Viertel



Positivbeispiel: Bügel vor dem Einkaufszentrum in Finow



Zum Be- und Entladen ungeeignete Felgenklemmer vor dem Einkaufszentrum in Finow



Wildparker vor dem Einkaufszentrum in Finow



Wild abgestellte Fahrräder vor Einzelhandel



Bedarf: Bedarf ist im Bereich von Einzelhandel in der Regel vorhanden. Dies zeigen zahlreiche wild abgestellte Fahrräder auf. Es werden dabei Abstellgelegenheiten für das kurzfristige Parken benötigt. Damit Fahrräder mit Einkäufen beladen werden können, kommt dabei der Standfestigkeit eine erhebliche Bedeutung zu.

Empfehlungen: Es soll geprüft werden, ob bestehende individuelle Kleinstanlagen durch einheitliche und geeignete Anlagen ersetzt werden können. Dabei sollen Gewerbebetreibenden und Einzelhändler vor Ort mit einbezogen werden. Des Weiteren soll geprüft werden, inwieweit Fahrradstellplätze bei der Stellplatzsatzung zukünftig berücksichtigt werden können. Dadurch kann ein einheitliches und geregeltes Fahrradparken langfristig garantiert werden (siehe Kapitel 2.10).

2.6 Wohnhäuser

Bewertung: Eine einheitliche Bewertung für die Abstellsituation in Wohnhäusern ist generell nicht möglich. Zum einen variiert das Angebot enorm, zum anderen ist es in der Regel nicht sichtbar, da sich Fahrradabstellräume, sofern vorhanden, innerhalb der Gebäude befinden. Im Folgenden ein Überblick von Abstellanlagen vor Gebäuden, die auf kurz- und mittelfristiges Parken angelegt sind.



Sichere Besucher-Abstellmöglichkeit im Brandenburgischen Viertel



Ungeeignete Felgenklemmer im Brandenburgischen Viertel



Anlage mit ungeeigneten Felgenklemmern ohne Witterungsschutz



Moderner Stellplatz ohne Witterungsschutz



Keine Abstellanlagen vorhanden



Anlage für langfristiges Parken ohne Witterungsschutz

Bedarf: Bei Wohngebäuden liegt ein differenzierter Bedarf für das Fahrradparken vor. Es muss zwischen kurz- und mittelfristigem Besucherparken, langfristigem Parken der Bewohner über Nacht und dauerhaftem Parken, beispielsweise über eine Schlechtwetterperiode, insbesondere im Winter, unterschieden werden.

Der größte Bedarf besteht dabei im Allgemeinen im Bereich des langfristigen Parkens. Gerade in dicht bebauten Wohngebieten stehen solche Anlagen in der Regel nicht zur Verfügung oder sind nur in zu kleiner Anzahl vorhanden oder nur schwer erreichbar. Im Nationalen Radverkehrsplan steht dazu: „Besonders in dicht bebauten Stadtvierteln kann es notwendig werden, ausreichend Flächen zum Abstellen von Fahrrädern zur Verfügung zu stellen...“⁶.

Empfehlungen: Eine Kommune hat im Wesentlichen zwei Möglichkeiten zur Förderung von Abstellanlagen im Bereich von Wohngebäuden. Zum einen ist eine Fahrradstellplatzsatzung, die bei Neu- und wesentlichen Umbaumaßnahmen von Wohngebäuden Anwendung findet, empfehlenswert (siehe Kapitel 2.10).

Als zweite Möglichkeit wird einer Kommune in den Hinweisen zum Fahrradparken auch die Möglichkeit eingeräumt, die Einrichtung von Abstellplätzen im öffentlichen Raum durch private Nutzer oder gemeinnützige Einrichtungen zu fördern. Dazu heißt es: „Eigentümer oder Mieter einer Wohnung können ebenfalls außerhalb des Grundstücks Abstellplätze einrichten. Die Kommunen sollten ihnen die Hersteller anforderungsgerechter ortsüblicher Abstellplatztypen nennen, die baulichen Möglichkeiten prüfen und privat gekaufte Fahrradhalter installieren.“

Besonders geeignet sind dafür sogenannte Fahrradkleingaragen, „die nur einer begrenzten Anzahl von Personen zur Unterbringung von Fahrrädern, zugänglich ist.“ (FGSV, Hinweise zum Fahrradparken). Eine solche Anschaffung geht nach dem

⁶ Nationaler Radverkehrsplan, Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung, 2012, Berlin

Bau in den Besitz der Kommune über und steht, sofern Kapazitäten frei sind, allen Bürgern zur Verfügung. Gegebenenfalls kann ein Nutzerentgelt erhoben werden.

Alternativ sind Anlehnbügel im öffentlichen Raum, gegebenenfalls auf Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs anzustreben.

Best Practice: Fahrradparkhaus in Dortmund

Projekt: Seit dem Jahr 2001 werden in Dortmund, unterstützt durch den Verkehrsclub Deutschland (VCD), Fahrradparkhäuser für private Nutzer im öffentlichen Raum errichtet und vermietet.

Im Beiblatt zum Projekt heißt es: "Nicht erst mit der Errichtung des neunten, bereits genehmigten Fahrradhauses, muss das Projekt als sehr erfolgreich bewertet werden."

Träger: Träger ist der VCD Dortmund, der als Vermittler zwischen Nutzern und Stadt fungiert. Für die Nutzer garantiert er eine hohe Funktionalität sowie Pflege und Organisation, für die Stadt gewährleistet er eine ausreichende Auslastung und eine einheitliche und stadtbildverträgliche Gestaltung der Fahrradparkhäuser.

Finanzierung: Ein Fahrradparkhaus mit zwölf Stellplätzen kostet etwa 7.000 € und ist somit nur mit finanzieller Unterstützung der Stadt möglich. In Dortmund zahlen die Nutzer eine einmalige Pauschale von 180 € sowie eine jährliche Gebühr von 15 €, über die Versicherung und Unterhalt gedeckt werden. Die Stadt Dortmund bezuschusst die Anschaffung der Häuser mit 5.500 €.

Bewertung: Der Mehrwert mit Blick auf den Flächenverbrauch ist äußerst positiv und das Projekt damit unterstützungswürdig. Der Organisationsablauf, der über gemeinnützige Einrichtungen wie in diesem Beispiel den VCD läuft, ist für ein Pilotprojekt sinnvoll, sollte aber mittelfristig von der Kommune übernommen werden. Die Finanzierung sollte in Relation zu den Kosten eines Bewohnerparkausweises stehen und wird mit 180 € als zu hoch bewertet. Zwar garantiert eine hohe Nutzungspauschale die Auslastung des Parkhauses, die Hürde zur Anschaffung scheint aber zu hoch zu sein und führt dazu, dass das Projekt auch nach zehn Jahren nur punktuell umgesetzt wird.

Foto:



Quelle: www.fahrradparkhaus.de, VCD Kreisverband Dortmund-Unna, Stand 2010

Kontakt: VCD Dortmund-Unna, Manfred Krüger-Sandkamp, MKruegerS@aol.com

2.7 Freizeit- und Sportanlagen

Bewertung: Die Situation von Abstellanlagen im Bereich von Sport- und Freizeitanlagen ist sehr unterschiedlich. Manche Anlagen bestehen aus modernen Fahrradbügeln oder -boxen, andere sind teilweise veraltet und bieten keine ausreichende Sicherheit, da das Fahrrad nicht am Rahmen abgeschlossen werden kann. Oft ist keine Abstellanlage vorhanden.



Abschließbare Fahrradboxen am Zoo



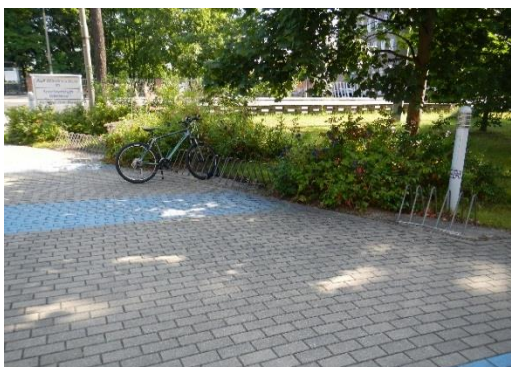
Ungeeignete Felgenklemmer am Zoo



Moderne Fahrradbügel am Familiengarten



Moderne Fahrradbügel vor dem Freizeitbad baff



Ungeeignete, veraltete Felgenklemmer vor dem Freizeitbad baff



Veraltete Felgenklemmer im Forstbotanischen Garten der HNE Eberswalde



Ungeeignete Felgenklemmer am Westendstadion



Ungeeignete Felgenklemmer vor dem Jugendclub am Wald, Lausitzer Straße



Ungeeignete Felgenklemmer am Fritz-Lesch-Stadion



Keine Abstellanlage am Spielplatz beim Finower Wasserturm

Bedarf: 32 Prozent aller zurückgelegten Wege fallen im Freizeitbereich an⁷. Die Affinität zur Nutzung des Fahrrads ist dort besonders hoch. Zeitgemäße Abstellanlagen an Sport- und Freizeiteinrichtungen genießen daher besondere Beachtung und können die Fahrradnutzung in der Freizeit noch attraktiver gestalten. Dies gilt insbesondere für Freilufteinrichtungen, die in der Regel nur bei gutem Wetter genutzt werden. Die Anforderungen mit Blick auf einen befestigten Untergrund und Witterungsschutz sind dabei gering.

Empfehlungen: Ungeeignete Felgenklemmer sollen ausgetauscht werden. Dort, wo keine Abstellanlagen vorhanden sind, sollen dem Bedarf entsprechende neue Abstellanlagen geschaffen werden.

⁷ MiD 2008, infas, DLR, 2010, Berlin

2.8 Öffentliche Einrichtungen (Besucher)

Bewertung: Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen dienen neben den Beschäftigten (siehe Kapitel 2.3) auch Kunden und Besuchern.

Speziell auf Besucher ausgerichtete Abstellplätze sind bei öffentlichen Einrichtungen häufig nicht vorhanden.



Zielnahe Abstellplätze unter anderem für Besucher der Kreisverwaltung, Paul-Wunderlich-Haus



Wild abgestellte Fahrräder vor dem Stadtentwicklungsamt, Tiefbauamt und Rathauspassage



Fehlende Abstellanlage vor dem Amtsgericht

Bedarf: Im Gegensatz zu Abstellanlagen für Beschäftigte sollen Abstellanlagen für Kunden und Besucher zielnahe aufgestellt werden. Auf eine Überdachung oder die besonderen Sicherheitsanforderungen für Langzeitparker kann verzichtet werden.

Um Kunden und Besucher zum Radfahren im Alltag zu mobilisieren sind moderne Abstellanlagen eine wesentliche Voraussetzung.

Empfehlung: Vor allen öffentlichen Einrichtungen sollen zielnahe und leicht zu findende Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Um Missbrauch durch Beschäftigte vorzubeugen, können solche Stellplätze mit Besucher-Schildern gekennzeichnet werden.

2.9 Mobile Abstellanlagen

Mobile Abstellanlagen können bei temporären Veranstaltungen, in Eberswalde beispielsweise dem FinE – dem Fest in Eberswalde, eingesetzt werden. Damit wird der Problematik fehlender Abstellanlagen bei temporären Veranstaltungen entgegengewirkt und ein geregeltes und sicheres Parken ermöglicht. Üblicherweise vorkommende Probleme mit Blick auf die Freihaltung der Rettungswege können dadurch ebenfalls vermieden werden.



Abbildung 11: Mobile Fahrradabstellanlage, Kölner Weinwoche

Die Stadt kann bei Bedarf selbst eine Anlage kaufen bei Eigen-Veranstaltungen einsetzen und darüber hinaus vermieten. Alternativ kann der Einsatz einer entsprechenden Anlage im Genehmigungsverfahren als Auflage vorgegeben werden.

2.10 Fahrradstellplatzsatzung

Die aktuelle Stellplatzsatzung der Stadt Eberswalde bezieht sich ausschließlich auf Pkw-Stellplätze. Die Möglichkeit einer Stellplatzsatzung auch für Fahrräder wird durch die Bauordnungen des Landes Brandenburg zugelassen und liegt in der Verantwortung der Kommunen. Diese haben dabei weitestgehend Gestaltungsfreiraum, welche Anzahl von Abstellplätzen an welchen Gebäudetypen (Einzelhandel, Wohnen, Arbeiten) verlangt wird. Dies gilt auch mit Blick auf die Aufnahme und gewünschte Gestaltung von Fahrradabstellplätzen.

Die Stadt Potsdam geht hier mit gutem Beispiel voran und hat ihre Stellplatzsatzung im Jahr 2012 um Vorschriften zu Fahrradabstellanlagen erweitert⁸.

Anwendung findet eine Stellplatzsatzung bei Neu- und wesentlichen Umbauten. Entscheidend sind dabei die geforderten Qualitätsstandards, die sich an der in Tabelle 1 (Kapitel 1.1) genannten Anforderungen orientieren sollten.

⁸ Stellplatzsatzung Landeshauptstadt Potsdam, Stadt Potsdam, 2012

3. Fazit und Empfehlungen

In der Stadt Eberswalde wurden zahlreiche günstig gelegene Standorte im Innenstadtbereich sowie am Bahnhof geschaffen, die im Wesentlichen den Anforderungen der Radfahrer gerecht werden. Die Situation hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verbessert. Geht man weiterhin von einem wachsenden Anteil Radfahrer aus und setzt sich der Trend zu höherwertigen Fahrrädern fort, ist ein kontinuierlicher Ausbau von Abstellanlagen zwingend notwendig. Dies kann bei besonderer Flächenknappheit auch auf Kosten von PKW-Stellplätzen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich „leistungsstärker“. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines PKW-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden.“

Allgemeine Empfehlungen

Fahrradabstellanlagen müssen wie alle Einrichtungen im öffentlichen Raum regelmäßig gepflegt und gewartet werden. Insbesondere das Entfernen von nicht mehr fahrtüchtigen Fahrrädern nach vorheriger Kennzeichnung und Fristsetzung ist ein wesentlicher Bestandteil der Pflege von Fahrradabstellanlagen. Dies gilt vor allem für die extrem stark nachgefragten Abstellanlagen am Hauptbahnhof Eberswalde.

Am Hauptbahnhof besteht auch der dringendste Bedarf, die Abstellsituation weiter auszubauen und zu verbessern. Möglichkeiten zum Abstellen von hochwertigen Fahrrädern auch über Nacht fehlen dort komplett.

Um langfristig ein Angebot an Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet zu schaffen, sollte die Erweiterung der bestehenden Stellplatzsatzung um den Bestandteil Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Nur so kann eine flächendeckende Verfügbarkeit von hochwertigen Fahrradabstellanlagen erreicht werden.

Darüber hinaus ist es erforderlich, dass die Stadt Eberswalde im Bereich der städtischen Einrichtungen durch moderne und in ausreichender Anzahl bereitgestellte Abstellmöglichkeiten ein Zeichen setzt und so privaten Arbeitgebern und Hauseigentümern als Vorbild dient.



Abbildung 12: Angewachsene Fahrräder am Hauptbahnhof Eberswalde, Jan. 2014