

Anlage 12

Teilbericht Fahrradabstellanlagen

Radverkehrsprogramm Leinfelden-Echterdingen 2022

Auftrag:

Stadt Leinfelden-Echterdingen

Amt für Umwelt, Grünflächen und Tiefbau

Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität

Bernhäuser Straße 13

70771 Leinfelden-Echterdingen



Bearbeitung:

Thorsten Zobel

Theo Wolf

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

E-Mail: kontakt@rv-k.de

Homepage: www.rv-k.de



Frankfurt am Main, September 2022

Inhalt

1	Grundlagen und Methodik	2
2	Analyse und Empfehlung.....	4
2.1	S-Bahn-Haltestellen	4
2.2	Stadtbahnhaltestellen	5
2.2.1	Linie U5	5
2.2.2	Linie U6.....	6
2.3	Bushaltestellen	6
2.4	Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen	8
2.5	Öffentliche Einrichtungen	10
2.6	Schulen	12
3	Sonstiges.....	14
3.1	E-Bike-Ladestation.....	14
3.2	Privatflächen im Einzelhandel	14
4	Allgemeine Empfehlungen	14

1 Grundlagen und Methodik

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Hinweisen zum Fahrradparken“¹. Als entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1) definiert. Danach richten sich die angestrebten Ausprägungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

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

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurz (< 2 h)	Mittel (2-9 h)	Lang (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	X	X	-	-	X	-	++	+	++	+	+
Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)	X	X	X	-	X	X	++	++	++	O	+
Schulen / Ausbildungsstätten	X	-	-	-	X	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	X	X	-	-	X	-	+	+	++	+	O
Wohngebäude	X	X	X	X	-	X	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	X	X	-	X	X	-	+	+	O	+	+
Einzelhandel	X	X	-	X	-	-	O	+	O	++	++

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.


Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet)

Abbildung 2: Typ Felgenklemmer (ungeeignet)

Grundsätzlich sind Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln (siehe Abbildung 1) auszustatten. Diese bieten sowohl eine gute Standfestigkeit als auch ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads. Sie

entsprechen dem modernen Standard. Ungeeignet, aber weit verbreitet, ist der Abstelltyp Felgenklemmer (siehe Abbildung 2). Dieser ermöglicht kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bietet keine Standfestigkeit und führt beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern.

Im Rahmen der Befahrung wurden alle Fahrradabstellanlagen an den wichtigsten Zielen erfasst und bewertet. Die Erhebung fand wochentags, außerhalb der Schulferien und überwiegend vormittags statt. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Abstellmöglichkeiten an den ÖPNV-Haltestellen, Versorgungsschwerpunkten in den Stadtteilen, den öffentlichen Einrichtungen sowie den weiterführenden Schulen.

2 Analyse und Empfehlung

2.1 S-Bahn-Haltestellen

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen, also in der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Dabei ist die Mitnahme von Fahrrädern insbesondere durch eingeschränkte Kapazitäten im Berufsverkehr nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind die gute Erreichbarkeit der Haltestellen als auch zielnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten.

Durch die räumliche Nähe zur Landeshauptstadt Stuttgart, besitzen insbesondere die S-Bahn-Haltestellen in Leinfelden-Echterdingen ein hohes Bike-and-Ride-Potenzial. Aufgrund der hohen Anzahl an S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet (drei) besitzen diese ein kleines Einzugsgebiet, das sich ideal für die Fahrradnutzung eignet. Einzig vom Stadtteil Stetten müssen längere Distanzen zurückgelegt werden, um eine S-Bahn-Haltestelle zu erreichen.

Alle S-Bahn-Haltestellen im Leinfelden-Echterdingen sind mit modernen und sicheren Abstellanlagen mit Witterungsschutz (siehe Abbildung 4) ausgestattet. Außerdem stehen an allen Haltestellen Fahrradboxen zur Miete zur Verfügung (siehe Abbildung 3). Zum Erhebungszeitpunkt waren die Fahrradbügel meist stark ausgelastet, aber nicht überlastet. Für die Fahrradboxen konnte die Auslastung nicht ermittelt werden. Auf Nachfrage beim Betreiber (Stadtwerke Leinfelden-Echterdingen) muss jedoch festgestellt werden, dass die Fahrradboxen an allen Standorten ausgebucht sind und dass eine Warteliste besteht.



Abbildung 3: Fahrradboxen am Bahnhof Echterdingen



Abbildung 4: Abstellanlagen am Bahnhof Leinfelden

Empfehlungen

Da moderne, witterungsgeschützte und sichere Abstellanlagen an allen Haltestellen in ausreichender Zahl vorhanden sind, besteht kurzfristig lediglich bei der Erweiterung der Fahrradboxen Handlungsbedarf. Aufgrund der Ziele der Stadt, den Radverkehrsanteil zukünftig weiter zu steigern, wird empfohlen die Auslastung der Fahrradabstellanlagen regelmäßig zu evaluieren, um Rückschlüsse auf einen steigenden Bedarf ziehen zu können.

2.2 Stadtbahnhaltestellen

2.2.1 Linie U5

Die Endhaltestelle *Leinfelden* ist sowohl mit Fahrradboxen als auch Fahrradbügeln in ausreichender Zahl ausgestattet (siehe Abbildung 5 und Abbildung 6). Zum Erhebungszeitpunkt waren diese nur schwach ausgelastet. Die Haltestellen *Unteraichen* und *Leinfelden Frank* dagegen besitzen keine Abstellanlagen.



Abbildung 5: Überdachte Abstellanlagen Haltestelle Leinfelden



Abbildung 6: Fahrradboxen Haltestelle Leinfelden

Empfehlungen

An der Haltestelle *Leinfelden* besteht kein Handlungsbedarf. Aufgrund der geringen Auslastung kann erwartet werden, dass die vorhandenen Abstellanlagen auch in Zukunft ausreichend sein werden. An den Haltestellen *Unteraichen* und *Frank* werden aufgrund des kleinen Einzugsbereichs zwar keine Fahrradboxen benötigt. Es sollte aber eine geringe Zahl an Anlehnbügeln mit Witterungsschutz zur Verfügung gestellt werden.

Die Stadtbahnlinie U5 soll über den aktuellen Endhalt *Leinfelden* hinaus verlängert werden. Die entstehende Haltestelle *Neuer Markt* soll das Neubaugebiet *Schelmenäcker* anschließen. Es wird empfohlen auch hier Abstellanlagen zu in ausreichender Zahl zu planen.

2.2.2 Linie U6

Die Haltestellen *Messe West* sowie *Flughafen/Messe* besitzen als reine Zielhaltestellen keine Bedeutung für den Bike-and-Ride-Verkehr. Im Stadtgebiet hat somit einzig die Haltestelle *Stadionstraße* einen Bedarf für Fahrradabstellanlagen. Die Haltestelle ist als Mobilitätspunkt mit einem Angebot an modernen (abschließbaren) Abstellanlagen ausgestattet (siehe Abbildung 7), das auch einem steigenden Radverkehrsanteil gerecht wird. Zudem ist eine Reparaturstation für Fahrräder vorhanden (siehe Abbildung 8). Es besteht kein Handlungsbedarf.



Abbildung 7: Mobilitätspunkt Stadionstraße



Abbildung 8: Reparaturstation mit Automat für Fahrradschläuche

2.3 Bushaltestellen

Aufgrund der hohen Dichte an Haltestellen der S- und Stadtbahn in Leinfelden-Echterdingen, besitzt die Verknüpfung von Bus- und Radverkehr im Stadtgebiet eine geringere Relevanz. Ausgenommen davon ist, aufgrund der hohen räumlichen Distanz zu Haltpunkten des schienengebundenen Nahverkehrs, der Stadtteil Stetten.

Die Linien 811 und 818 mit Anbindung an Filderstadt und den Stadtteil Echterdingen erschließen den süd-westlichen Teil von Stetten. Die Bushaltestellen befinden sich in einem modernen Ausbaustandard mit mehreren überdachten Fahrradbügeln (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10).



Abbildung 9: Haltestelle Lindachschule



Abbildung 10: Haltestelle Weidach

Die Bushaltestellen entlang der Stettener Hauptstraße werden von verschiedenen Linien angefahren. Neben dem Leinfelden-Echterdinger Stadtgebiet erschließen diese Linien den Flughafen Stuttgart, Filderstadt sowie die Stadt Stuttgart. Im Gegensatz zu den Haltestellen der Linien 811 und 818 besitzen diese Bushaltestellen somit ein größeres Einzugsgebiet, das ganz Stetten umfasst. Neben der Haltestelle *Kasparswald*, die mit Anlehnbügeln ohne Witterungsschutz ausgestattet ist (siehe Abbildung 11), besitzt nur die Haltestelle *Hof* Fahrradabstellanlagen. Die Bushaltestelle ist als Mobilitätspunkt mit überdachten Abstellanlagen sowie mietbaren Fahrradboxen ausgestattet.



Abbildung 11: Anlehnbügel an der Haltestelle Kasparswald



Abbildung 12: Haltestelle Sielminger Straße

Empfehlungen

Die Haltestellen der Linien 811 und 818 sind mit Abstellanlagen in ausreichender Zahl ausgestattet, es besteht kein weiterer Handlungsbedarf. Dagegen besitzen nur zwei der Haltestellen entlang der Stet-

tener Hauptstraße Abstellanlagen. Um die zurückzulegenden Distanzen zu minimieren, sollten an weiteren Bushaltestellen entlang der Stettener Hauptstraße Anlehnbügel mit Witterungsschutz installiert werden. Zudem wird eine Überdachung der Abstellanlagen an der Haltestelle *Kasparswald* empfohlen. Der Bau weiterer Fahrradboxen ist nicht notwendig.

2.4 Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen

Die Besuchenden des örtlichen Einzelhandels stellen Fahrräder in der Regel kurzzeitig und möglichst zielnah ab. Existieren keine zielnahen Abstellanlagen werden Fahrräder „wild“ abgestellt. Dies kann zu Behinderungen von zu Fuß Gehenden, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, führen. Beim Anlehnen der Fahrräder können wild abgestellte Fahrräder zu Schäden an Fassaden oder Schaufenstern führen.

In Leinfelden-Echterdingen konzentrieren sich Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleistungen vor allem auf die Versorgungsschwerpunkte entlang der Hauptstraße und Bernhäuser Straße in Echterdingen, auf die Gebiete um den Marktplatz und den Neuen Markt in Leinfelden sowie auf das Stadtteilzentrum in Musberg. Auf den Kirchplätzen in Echterdingen und Musberg und auf dem Marktplatz in Leinfelden finden daneben regelmäßig Wochenmärkte statt, die aufgrund der Zentralität ein attraktives Ziel für den Radverkehr darstellen.

Entlang der Hauptstraße in Echterdingen stehen Radfahrenden lediglich drei öffentliche Anlehnbügel zur Verfügung. Dieses Angebot wird durch den Einzelhandel ergänzt. Die Abstellanlagen sind jedoch häufig veraltet, wodurch sich das Fahrrad nicht sicher abstellen lässt. Die Nutzung ist zudem exklusiv für die Einkaufenden der Geschäfte reserviert (siehe Abbildung 13). Im öffentlichen Raum wild abgestellte Fahrräder zeigen den Bedarf weiterer öffentlicher Abstellanlagen (siehe Abbildung 14).



Abbildung 13: Veraltete, nicht sichere Abstellanlage an einer Apotheke



Abbildung 14: Wild abgestelltes Fahrrad

Auch der Kirchplatz in Echterdingen verfügt über eine nicht ausreichende Zahl an Abstellplätzen. Insbesondere zu den Zeiten des Wochenmarktes steigt der Bedarf an. Zwar wurden in fußläufiger Distanz

moderne Abstellanlagen an der Christophstraße eingerichtet (siehe Abbildung 15), nördlich des Kirchplatzes fehlt aber ein Angebot an modernen Abstellanlagen (siehe Abbildung 16).



Abbildung 15: Neu eingerichtete Abstellanlagen an der Christophstraße



Abbildung 16: Veraltete, nicht sichere Abstellanlage am Kirchplatz Echterdingen

Am Neuen Markt in Leinfelden befinden sich Abstellanlagen in modernem Standard und ausreichender Zahl (siehe Abbildung 17). Die Situation im Bereich zwischen S-Bahn-Haltestelle Leinfelden und dem Marktplatz Leinfelden stellt sich dagegen ähnlich dar, wie in Echterdingen. Es sind kaum Abstellanlagen vorhanden, die meisten Abstellanlagen werden durch den Einzelhandel gestellt (siehe Abbildung 18).



Abbildung 17: Anlehnbügel am Neuen Markt in Leinfelden



Abbildung 18: Veraltete Abstellanlagen an einer Apotheke am Marktplatz Leinfelden

Im Musberger Stadtteilzentrum an der Filderstraße existieren nur wenige, veraltete Abstellanlagen (siehe Abbildung 19) in geringer Anzahl. Zwar existieren in ca. 50 m Entfernung Abstellanlagen in modernem Standard und ausreichender Zahl an der Sporthalle Musberg (siehe Abbildung 20). Diese sind jedoch weder zielnah gelegen, noch für ortsunkundige Radfahrende einsehbar.



Abbildung 19: Anlehnbügel am Bürgersaal Musberg



Abbildung 20: Abstellanlagen an der Sporthalle Musberg

Empfehlungen

Die Versorgungsschwerpunkte und Wochenmarktstandorte im Stadtgebiet Leinfelden-Echterdingens weisen meist keine oder nur sehr wenige öffentliche Abstellanlagen auf. Die vorhandenen Abstellanlagen sind meist den ansässigen Betrieben zuzuordnen und entsprechen nicht einem modernen und sicheren Standard. Es wird empfohlen dezentral und in regelmäßigen Abständen Abstellanlagen für den Radverkehr einzurichten. Ein Witterungsschutz wird aufgrund der meist sehr kurzen Standzeit nicht benötigt. Wenn kein Platz für Abstellanlagen vorhanden ist, wird empfohlen, zielnahe Pkw-Parkstände im öffentlichen Straßenraum für Fahrradbügel zu nutzen. In einem ersten Schritt sollte dies jeweils auf einem Pkw-Stellplatz erfolgen. Bei einer hohen Auslastung können weitere Pkw-Stellplätze umgewandelt werden. Die Umwandlung von Pkw-Parkständen bietet sich insbesondere an der Echterdinger Hauptstraße an. Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass die Förderung des Radverkehrs zudem einen positiven Einfluss auf die lokale Wirtschaft hat^{2,3}.

2.5 Öffentliche Einrichtungen

An öffentlichen Einrichtungen sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl erforderlich. Hierbei muss bei den Nutzungsansprüchen zwischen Besuchenden und Mitarbeitenden unterschieden werden. Während Besuchende zentrale und leicht auffindbare Abstellplätze am Eingangsbereich benötigen, können die Abstellanlagen von Mitarbeitenden abseits der Haupteingänge untergebracht werden. Eine Überdachung der Abstellplätze für Mitarbeitende ist wünschenswert, für die der Besuchenden ist sie verzichtbar.

An den öffentlichen Einrichtungen entlang des untersuchten Radverkehrsnetzes sind Radverkehrsanlagen in modernem Ausbaustandard meist vorhanden. An der Zehntscheuer in Echterdingen fällt auf,

² Shopping by bike: Best friend of your city centre, European Cyclists' Federation, 2016, Brüssel.

³ Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin, Schneidmesser, Betzien, 2021. Online: <https://findingspress.org/article/24497>.

dass zwar ausreichend ungenutzte Abstellanlagen vorhanden sind, Fahrräder jedoch teilweise abseits der Abstellanlagen unter das Vordach der Zehntscheuer gestellt wurden (siehe Abbildung 21).

Die Auslastung an den Abstellanlagen an öffentlichen Gebäuden war teilweise sehr gering. Dies kann darauf zurückzuführen sein, dass die Abstellanlagen vor allem bei Veranstaltung genutzt werden, und lässt keine Rückschlüsse auf die tatsächlich benötigte Kapazität zu.



Abbildung 21: Wild abgestellte Fahrräder an der Zehntscheuer in Echterdingen



Abbildung 22: Anlehnbügel am Sportpark Goldäcker



Abbildung 23: Anlehnbügel an der Filderhalle



Abbildung 24: Anlehnbügel am Rathaus Leinfelden

Empfehlungen

An den öffentlichen Einrichtungen sind an allen untersuchten Standorten geeignete Fahrradabstellanlagen im Umfeld der Eingänge vorhanden. Für Einrichtungen, die insbesondere für Veranstaltungen genutzt werden, wird empfohlen die Auslastung während großen Veranstaltungen zu untersuchen und ggf. nachzubessern.

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende konnten vor Ort nicht festgestellt werden. Sollte es keine solchen Anlagen geben, sollten diese an geeigneten Stellen nachgerüstet werden. Auch hier kann eine Umwandlung eines Pkw-Parkstandes eine geeignete Möglichkeit darstellen, die benötigten Flächen zu schaffen. Die unter dem Vordach der Zehntscheuer Echterdingen abgestellten Fahrräder könnten auf fehlende überdachte Abstellanlagen zurückzuführen sein.

2.6 Schulen

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab. Lediglich in Begleitung der Eltern sollten Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter mit dem Fahrrad zur Schule oder in den Kindergarten fahren. Es sind daher nur wenige Abstellplätze für Fahrräder der Kinder erforderlich. Für das Lehr- und Erziehungspersonal werden dagegen überdachte Abstellanlagen benötigt.

In dieser Untersuchung wurden nur weiterführende Schulen untersucht. Dort ist der potenzielle Anteil an Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern sehr hoch. In der Stadt Leinfelden-Echterdingen gibt es vier weiterführende staatliche Schulen.

An der Ludwig-Uhland-Werksrealschule sind Anlehnbügel in ausreichender Zahl vorhanden (siehe Abbildung 25). Es besteht kein Witterungsschutz.

Die Immanuel-Kant-Realschule sowie das Immanuel-Kant-Gymnasium verfügen ebenso über Anlehnbügel ohne Witterungsschutz in hoher Zahl (siehe Abbildung 27 und Abbildung 28). Daneben existieren verschiedene veraltete Abstellanlagen, an denen die Fahrräder nicht sicher abgestellt werden können (siehe Abbildung 26).



Abbildung 25: Abstellanlagen an der Ludwig-Uhland-Schule



Abbildung 26: Veraltete Abstellanlagen an den Immanuel-Kant-Schulen



Abbildung 27: Anlehnbügel an den Immanuel-Kant-Schulen



Abbildung 28: Anlehnbügel an den Immanuel-Kant-Schulen

Das Philipp-Matthäus-Hahn-Gymnasium besitzt neben einem Fahrradkeller (siehe Abbildung 29) keine weiteren Abstellanlagen. Der Fahrradkeller bietet keine Möglichkeit die Fahrräder gesichert abzuschließen. Insbesondere für Räder ohne Fahrradständer sind kaum Plätze vorhanden. Zahlreiche wild abgestellte Fahrräder deuten auf die geringe Akzeptanz des Fahrradkellers hin (siehe Abbildung 30).



Abbildung 29: Fahrradkeller am Philipp-Matthäus-Hahn-Gymnasium



Abbildung 30: Wild abgestellte Fahrräder am Philipp-Matthäus-Hahn-Gymnasium

Empfehlungen

Die Ludwig-Uhland-Werksrealschule sowie die Immanuel-Kant-Schulen besitzen ausreichend Stellplätze für Fahrräder, es fehlt jedoch durchgehend ein Witterungsschutz. Aufgrund der langen Standzeiten der Fahrräder an Schulen sollte an allen Abstellanlagen ein Witterungsschutz nachgerüstet werden. Veraltete Abstellanlagen an den Immanuel-Kant-Schulen sollten gegen moderne Anlehnbügel mit Witterungsschutz getauscht werden.

Am Philipp-Matthäus-Hahn-Gymnasium deuten zahlreiche wild abgestellte Fahrräder auf die geringe Akzeptanz des Fahrradkellers hin. Es sollten weitere moderne Abstellanlagen als Ergänzung des Fahrradkellers geschaffen werden. Außerdem sollte der Fahrradkeller mit modernen Abstellanlagen ausgestattet werden. Dies erhöht die Kapazität und bietet die Möglichkeit Fahrräder sicher abzustellen.

Es kann geprüft werden, ob die Höhe des Fahrradkellers für sogenannte Doppelstockparker ausreichend ist.

3 Sonstiges

3.1 E-Bike-Ladestation

Die Reichweite von Elektrofahrrädern ist für den Alltagsverkehr in der Regel ausreichend. Bei maximaler Motorunterstützung ist eine Reichweite von mindestens 25 Kilometer üblich. Durch das einfache Entnehmen des Akkus kann dieser an der Arbeitsstelle oder zuhause unkompliziert geladen werden. Ein Bedarf an E-Bike-Ladestationen im Alltagsverkehr besteht folglich nicht.

Im Freizeitverkehr kann aufgrund längerer Strecken ein Bedarf zum Nachladen der Elektrofahrräder bestehen. Aufgrund des lang andauernden Ladevorgangs ist dies aber nur in Kombination mit längeren Aufenthalten, also im Bereich von Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen sinnvoll.

In der Stadt Leinfelden-Echterdingen kommen hier als Standorte insbesondere die gastronomischen Betriebe entlang des Siebenmühlentals in Frage. Hierbei ist insbesondere das Thema des Stromanschlusses für eine wirtschaftliche Umsetzung entscheidend.

3.2 Privatflächen im Einzelhandel

Auch größere Lebensmittelgeschäfte, oder Baumärkte für kleinere Besorgungen, stellen für den Radverkehr attraktive Ziele dar. Meist sind jedoch keine, oder nur unzureichende, Abstellanlagen vorhanden. Da es sich bei den Grundstücken um Privatgelände handelt, kann die Stadt hier keine Fahrradabstellanlagen einrichten. Fahrradabstellanlagen im angrenzenden öffentlichen Raum können meist nicht zielnah eingerichtet werden.

Es wird empfohlen, dass die Stadtverwaltung aktiv auf Gewerbetreibende zugeht und diese über die Sinnhaftigkeit von Fahrradabstellplätzen informiert. Den Gewerbetreibenden kann darüber hinaus angeboten werden, dass die Stadt Fahrradbügel zur Verfügung stellt und montiert, sofern die Gewerbetreibenden dafür geeignete Flächen auf Ihrem Grundstück zur Verfügung stellen.

4 Allgemeine Empfehlungen

Ziel sollte es sein, im gesamten Stadtgebiet einheitliche Anlehnbügel zu schaffen. Es wird empfohlen, dass der kommunale Bauhof eine gewisse Anzahl an Anlehnbügeln anschafft und diese im Bereich der öffentlichen Flächen kontinuierlich montiert. Die an der Sporthalle Musberg und an der Filderhalle verwendeten Anlehnbügel sind einheitlich und entsprechen dem Standard. Dieses Modell eignet sich zur Montage an weiteren Standorten.

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben einen höheren Flächenbedarf. Dies sollte bei der Bemaßung von Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei Flächenknappheit auch auf Kosten von Pkw-Parkständen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich effektiver in der Flächennutzung. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden“⁴.

⁴ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2012