



Innerstädtisches Fahrradparken

Zunehmende Fahrradnutzung erfordert Platz fürs Fahrradparken

Mit der zunehmenden Fahrradnutzung wächst der Bedarf an Flächen für das Fahrradparken. Da Fahrradparken bei der Straßenraumgestaltung häufig nicht berücksichtigt wurde, helfen sich Radfahrer so gut es geht, indem sie ihr Rad an Hauswänden, Verkehrsschildern und Zäunen abstellen – meist mit der Möglichkeit, das Fahrrad anzuketten. Das schränkt den Raum der Fußgänger ein, behindert alte Menschen und Kinder, die an der Hand geführt werden, aber auch Blinde mit Langstock. Fehlende Möglichkeiten sicheren und wettergeschützten Fahrradparkens führen dazu, dass häufig minderwertige Fahrräder genutzt werden – was die Freude am Radfahren und die Fahrradnutzung einschränkt. Fahrraddiebstahl ist zudem ein gesellschaftliches Problem.

Ein lange vernachlässigtes Thema ist das Fahrradparken in mehrgeschossigen Wohnhäusern. Das Fahrrad erst eine enge Kellertreppe hinauftragen zu müssen, bedeutet bei der Wahl der Verkehrsmittel einen hohen „Reiseantrittswiderstand“. Auch wenn in erster Linie die Hauseigentümer verantwortlich sind, werden immer mehr Städte aktiv, dieses Hemmnis für den Radverkehr zu beheben.

In den Niederlanden mit dem hohen Fahrradanteil bestehen die Probleme und entsprechende Lösungen schon länger. Hier wurden neue Lösungen für große Fahrradmengen und innovative Organisationsmodelle erprobt. Aber auch in der Schweiz und in Deutschland wurden verschiedenste Fahrradparkkonzepte entwickelt, so in Münster und Berlin.

*Titelbild: Bewachtes Parken in Nimwegen, NL.
© Jörg Thiemann-Linden*

Inhalt

=====	Zunehmende Fahrradnutzung erfordert Platz fürs Fahrradparken	1
=====	Erfahrung und Regelwerke in Deutschland	2
=====	Unterschiedliche Parkdauer – unterschiedliche Lösungen	2
=====	Managementansatz für Parkhäuser und Quartiersgaragen	3
=====	Effizienter Parken durch nicht-investive Maßnahmen	3
=====	Preisdebatte und soziale Ökonomie	4
=====	Fazit	4

Erfahrung und Regelwerke in Deutschland

Insbesondere in der Stadt Münster mit ihren hohen Fahrraddichten ist das Thema Fahrradparken seit langem brisant. Die Stadt begegnet den Kapazitätsengpässen mit einem großen Parkhaus am Hauptbahnhof, mit Flächen zum flexiblen Abstellen in der Fußgängerzonen und bei einem „hot spot“ auch mit Personal, das behindernd abgestellte Fahrräder ständig entfernt. Die Stadt Freiburg i.B. hat mit den rechtlichen Mitteln eines Bebauungsplans sogar eine kleine Fahrradparkverbotszone im innersten Stadtkern eingerichtet. Die Städte in Deutschland setzen aber in erster Linie auf Angebotserweiterungen und Informationskampagnen und nutzen den begrenzten rechtlichen Spielraum für das regelmäßige Entfernen von aufgegebenen Schrotträdern. Fahrradquartiersgaragen und bewachtes Cityparken sind bisher allerdings nur Ausnahmen.

Die FGSV, ebenso wie Organisationen in der Schweiz und Österreich, veröffentlicht in ihrem technischen Regelwerk Bedarfskennziffern zum Fahrradparken, die bereits bei der Planung von Wohnhäusern, öffentlichen Einrichtungen etc. spätere Kapazitätsengpässe vermeiden helfen können. Es werden kommunale Fahrradstellplatzkonzepte empfohlen. Das Land Berlin hat in der Landesbauordnung das Fahrradparken geregelt; das Land NRW gibt Hinweise für die nachträgliche Ausstattung der Gebäude mit Fahrradstellplätzen.

Unterschiedliche Parkdauer – unterschiedliche Lösungen

Im Gegensatz zum Bahnhofparken braucht eine Stadt viele dezentrale Parkmöglichkeiten für Radfahrer, da verschiedene Ziele von den Radfahrern angefahren werden (Rathaus, Bibliothek, Schule, Supermarkt, usw.): diese „Fahrradmagneten“ sind über die Stadt verteilt, der Zeitdruck eines Fahrplans fehlt, und die Parkdauer ist sehr unterschiedlich. Sowohl für das „kurz einkaufen gehen“ als auch für den längeren Bibliotheksbesuch gibt es verschiedene erprobte Lösungen, die einen sicheren Aufenthalt für das geparkte Fahrrad erleichtern.

In gut besuchten Einkaufsstrassen, wo das Rad nur für den schnellen Einkauf kurz abgestellt werden muss, können sehr einfache Lösungen das Parkchaos beheben: Die Stadt Groningen führte den „Roten Teppich“ ein, der Ladeneingänge freihält und Fußgängern den Durchgang gewährt. Der traditionelle Fahrradbügel bietet für

diese kurzen Aufenthalte Abstellgelegenheit (s. Vorher und Nachher in den Bildern unten), während in Amsterdam mit Radparkflächen experimentiert wird, die ähnlich den Autoparkplätzen ohne zusätzliche Infrastruktur durch Fahrbahnmarkierungen gekennzeichnet werden. Auch die Nutzer werden nach ihre Ideen gefragt: Die Stadt Utrecht organisierte 2009 einen Wettbewerb unter ihren Bewohnern, um Lösungen für innerstädtische Parkprobleme zu finden.



Vorher-Nachher in Groningen: Fahrradständer reduzieren die Behinderungen auf dem Bürgersteig. © Gemeente Groningen

Temporär begrenzte Veranstaltungen lösen temporäre Parkbedürfnisse aus. Die Stadt Groningen arbeitet an Wochenenden und zu speziellen Veranstaltungen (Konzerte, Festivals, wöchentliche Märkte) in der Innenstadt mit mobilen Fahrradständern, die nur dann Platz einnehmen, wenn sie tatsächlich gebraucht werden. Für längeres Parken wird auf andere Lösungen zurückgegriffen. Die Stadt Apeldoorn hat eine erfolgreiche Modelllösung gefunden, die zudem einen ästhetischen Mehrwert für das Stadtbild hat: Das „Gewächshaus“ („Serre“) ist ein überwachtes Parkhaus, wo 650 Räder gratis

Noch mehr zum Thema Fahrradparken finden Sie in FoR I-1 „Fahrradparken am Bahnhof“.

Zum Weiterlesen

Gemeente Utrecht (2010): Inspiratieboek fietsparkeren: Een frisse kijk op fietsparkeren in de binnenstad van Utrecht. files.me.com/dolte/t3404f

Münster, Stadtplanungsamt (Veranst.) & Böhme, Stephan (Verf.) Fahrrad-Parkkonzept Münster vom Chaos zur Kohärenz. Kurzfassung des Referats. (Radverkehrskongress „Fahrradparken als Instrument der Radverkehrsförderung im Spannungsfeld zwischen Anspruch und Wirklichkeit“. 28.6.–29.6.2006 in Münster.) edoc.difu.de/edoc.php?id=X00WIC7L



Neues Fahrradparkhaus in der Einkaufscity von Apeldoorn.
© Jörg Thiemann-Linden

bewacht abgestellt werden können. Dies geschieht auf drei verschiedenen, geeigneten Ebenen, mit Doppelstockparkplätzen. Das Parkhaus schließt nachts und ist kameraüberwacht. Die Wirkungsforschung besagt, dass sich die Zahl der Fahrradkunden in diesem Bereich der Innenstadt mehr als verdoppelt hat und die der Autokunden um 10 % zurückgegangen ist. Der Fahrraddiebstahl nahm um 25 % ab.

Managementansatz für Parkhäuser und Quartiersgaragen

Utrecht in den Niederlanden hat ein beispielhaftes Konzept für die Integration des Fahrradparkens in den Stadtverkehr insgesamt und seine Finanzierung entwickelt. Die Stadt verfügt über eine Parkhausgesellschaft in kommunaler Trägerschaft. Die Parkgesellschaft ist sowohl für das Auto- als auch für das Fahrradparken zuständig sowie für den Betrieb der kommunalen Parkhäuser. Die

Parkgesellschaft unterstützt die Politik der „lebenswerten Stadt“. So werden Kfz-Stellplätze in der Innenstadt abgebaut und Parkmöglichkeiten am Stadtrand geboten. Ihre Einnahmen erhält die Gesellschaft über die Parkgebühren, sie finanziert damit u.a. Fahrradparkhäuser am Bahnhof, im Zentrum, Nachbarschaftsgaragen und Fahrradboxen. Platzmangel erschwert auch das sichere Parken in der direkten Wohnumgebung.

Effizienter Parken durch nicht-investive Maßnahmen

Neue Parkhäuser und Abstellplätze zu schaffen, ist mit Kosten verbunden und wird von den Nutzern sehr begrüßt. Die neuen Parkplätze erzeugen außerdem zusätzliche Nachfrage, umso größer ist die Notwendigkeit, sie optimal nutzen zu können. Es gibt eine ganze Reihe an Maßnahmen, um dies zu bewirken: Aufgegebene Fahrräder müssen regelmäßig entfernt werden, die Überwachung der Fahrradstationen steht zur Diskussion, und die Kosten für die Nutzer müssen im Rahmen gehalten werden.

Umgang mit aufgegebenen Fahrrädern

Die Rechtslage für die Entfernung herrenloser Räder in Deutschland ist schwierig. Das Entfernen an sich wird bisher über das Straßenrecht oder das Abfallrecht gehandhabt: Das Straßenrecht sieht das Abstellen eines nicht mehr fahrtauglichen Fahrrads als eine erlaubnispflichtige Sondernutzung an. Liegt diese nicht vor, können die Behörden durch Ersatzvornahme das Rad entfernen. Das Abfallrecht bezieht sich auf aufgegebene Räder, die über mehrere Wochen fahruntauglich auf der Straße abgestellt werden. Treffen diese Rahmenbedingungen nicht zu, kommen auf Kommunen Schadensersatzansprüche für den Restwert des Fahrrads und das Fahrradschloss zu. Alternativ können Fahrräder zum Zwecke der Wartung von Abstellanlagen nach Vorankündigung entfernt und zentral gelagert werden. Als Fundobjekt stehen sie noch weitere sechs Monate zur Verfügung. Die Entfernung von falsch geparkten Rädern ist gesetzlich untersagt, so bestätigte ein Gerichtsurteil gegen die Fahrradparkpolitik der Stadt Münster.

Rechtlicher Rahmen in den Niederlanden

Das Entfernen von Rädern stützt sich auf eine gesetzliche Grundlage und ist auf kommunaler Ebene geregelt (APV – Allgemeine Lokale Verordnung; Kommunalrecht). In Utrecht z.B. ist die Entfernung von Rädern erlaubt,

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2008): Fahrradparken in Berlin, Leitfaden für die Planung:
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/parken/
Bundesamt für Straßen Schweiz (2008): Veloparkierung: Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb:
www.velokonferenz.ch/broschueren.html



Der Fahrradapfel in Alphen aan den Rhijn, NL.
© Rudy van Vliet, Fietsersbond Alphen aan den Rijn

- wenn das Rad gefährdend für andere (an Feuerwehrezufahrten, auf Blindenleitstreifen, auf Radwegen) abgestellt ist,
- wenn das Rad hindernd abgestellt ist (zwischen den Abstellplätzen, Fußwege oder Ladeneingänge einengend),
- wenn das Rad länger als 28 Tage steht.

Umsetzung

Unterstützt durch kommunale Gesetze können herrenlose oder falsch geparkte Räder entfernt werden, je nach der Gefährdung, die vom abgestellten Rad ausgeht, in differenzierten Zeitfenstern. So werden gefährdend abgestellte Räder schon nach einer halben Stunde entfernt, hinderlich abgestellte Räder werden 24 Stunden verschont. Die befristete Parkdauer von 28 Tagen gibt es in verschiedenen Städten. Die Maßnahmen werden durch farblich differenziertes Kennzeichnungssystem und durch regelmäßige Kontrollen umgesetzt. In Anbetracht der neu geschaffenen Abstellplätze wurden gleichzeitig Parkverbote für Durchgänge erlassen. Um alle Fahrradparkplätze besser erkennbar zu machen, wird ein Fahrrad-Parkleitsystem erprobt.

Preisdebatte und soziale Ökonomie

Momentan sind sowohl gebührenpflichtige als auch gebührenfreie, überwachte Parkhäuser in Betrieb. In den niederländischen Städten Veenendaal, Apeldoorn, Utrecht und Groningen wurden mit beiden Systemen gute Erfahrungen gemacht. Der Grund für die Überwachung ist eindeutig: Eine sichere Abstellmöglichkeit schützt

vor Vandalismus und Diebstahl und stimuliert deshalb den Radverkehr. Ordentlich abgestellte Räder vermitteln einen aufgeräumten Gesamteindruck, und die Wege der anderen Verkehrsteilnehmer werden nicht eingeengt. Allgemein finden mehr Menschen den Weg in die Stadt und tun das ohne Auto, was der Lebendigkeit der Innenstadt zugute kommt. Die Überwachung der Räder schafft zudem Arbeitsplätze.

Die Kosten lassen sich über verschiedene Kanäle decken. Einerseits ist eine städtische Parkgesellschaft eine Lösung: aus den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung werden auch die Fahrrad-Parkhäuser mit finanziert. Gleichzeitig mit deren Eröffnung wurden in einigen Städten die Kfz-Parkgebühren angehoben.

Groningen hat für 34 städtische Fahrradparkhäuser ein bargeldloses Abonnement eingeführt und beteiligt somit die Radfahrer an den Kosten. Die Stadt bezieht aktiv die Schüler mit ein, wenn es um Fahrradparkhäuser an den Schulen geht. Die Dienstleistung des Fahrradparkens verbindet die Stadt mit ihrer Sozialpolitik. Die Parkhäuser werden von einer sozialen Einrichtung betrieben, die gleichzeitig Arbeitslose bei ihrer Wiedereingliederung ins Arbeitsleben unterstützt. Die Serviceangebote (Reparatur, Vermietung, etc.) werden als ein Training für den Arbeitsmarkt verstanden.

Fazit

Innenstädte brauchen für unterschiedlichen Bedarf unterschiedliche Parklösungen. Vor allem eine sichere Möglichkeit für langfristiges Parken überzeugt: Parkhäuser machen den Besuch der Innenstadt mit dem Fahrrad attraktiver, gleichzeitig stellt der ruhende Radverkehr kein Hindernis für andere Verkehrsteilnehmer da. Für das kurzfristige Parken lassen sich viele kreative Lösungen finden, die das Fahrrad im Stadtbild integrieren.

Die Integration mit Autoparken in einer städtischen Parkgesellschaft lässt eine finanzielle Flexibilität zu, die das Fahrradparken unterstützen kann. Für eine effiziente Nutzung ist das Entfernen von herrenlosen Rädern unbedingt notwendig. Die Kombination mit sozialen Maßnahmen schafft zudem Arbeitsplätze.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: www.nrvp.de/transferstelle

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: Sara Van Boeckhout, Jörg Thiemann-Linden
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de