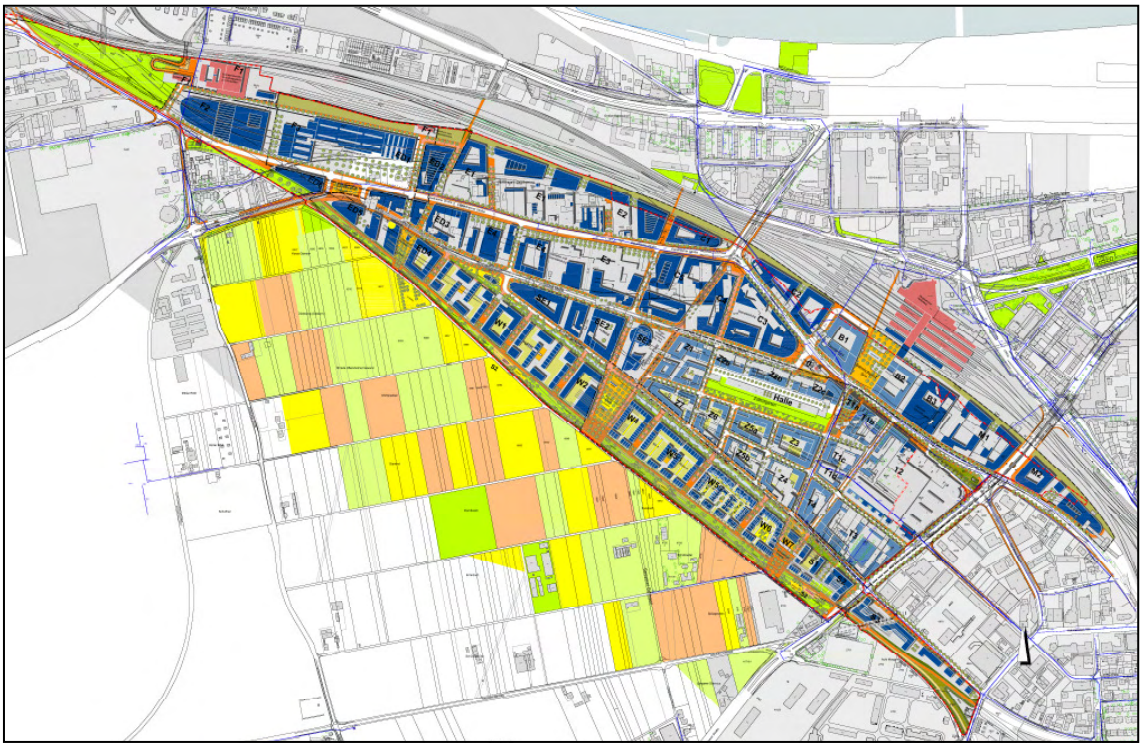
Handlungsleitfaden Fahrradparken

für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt



Stadt Heidelberg

1 HINTERGRUND

Die Entwicklung der Bahnstadt mit geplant 7.000 Arbeitsplätzen und 5.000 Bewohnerinnen und Bewohnern ist für die Stadt Heidelberg eine willkommene Gelegenheit, das im Heidelberger Stadtentwicklungsplan 2015 festgeschriebene Leitziel „Förderung eines umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs“ an ein größeres Quartier zu binden. Zur Erreichung dieses Ziels haben der Ausbau des Radverkehrsnetzes, dessen Infrastruktur und die dazugehörigen Maßnahmen wie z.B. die Schaffung von attraktiven Fahrradabstellanlagen einen hohen Stellenwert.

Die Bahnstadt bietet aus Sicht der Stadt Heidelberg die einmalige Chance, das Fahrrad von Beginn einer Quartiersentwicklung an als Leitverkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen in ihren unterschiedlichen Lebenssituationen zu etablieren und so multimodales Mobilitätsverhalten zu unterstützen sowie einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten. Damit kann gezielt auf die Umbruchsituationen der verschiedenen Bahnstadtnutzerinnen und -nutzer eingegangen und die damit verbundene Neuorientierung (neuer Wohnort, neues Wohnumfeld, neuer Arbeitsplatzstandort, etc.) genutzt werden, um das Mobilitätsverhalten im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätskultur zu beeinflussen und an das Fahrrad zu knüpfen.

Um diesen Ansatz zum Erfolg zu führen, müssen sowohl die verschiedenen Maßnahmenebenen (Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit) wie auch die verschiedenen Akteure (Investoren, Wohnungsgesellschaften, zuziehende Unternehmen, Verkehrsverbände, Verkehrsdienstleister, etc.) integriert werden. Die Stadt Heidelberg ist bereit, die erforderlichen Rahmenbedingungen in ihrer Verantwortung so zu gestalten, dass dieses Ziel erreicht wird. Hierzu gehören:

- die Bereitstellung einer attraktiven **Fahrradinfrastruktur** in Form eines sicheren und durchgängigen Wegenetzes und ausreichenden, gut nutzbaren Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum innerhalb der Bahnstadt sowie die Anbindung an die Radwegenetze in die umliegenden Stadtviertel als Voraussetzung für die Fahrradnutzung,
- die Unterstützung von fahrradbezogenen **Services** (Verleih, Reparatur, Integration in ÖPNV-Produkte, etc.) zur Erleichterung der Fahrradnutzung und der multimodalen Mobilität,
- eine quartiersbezogene **Öffentlichkeitsarbeit** für das Radfahren.

Die Qualität der Planung wird dabei durch verwaltungsinterne „Planungshinweise für die Radverkehrsplanung in Heidelberg“ gesichert. Die „Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung“ setzen – auch im Radverkehr – besondere Akzente bei der familienfreundlichen Gestaltung des Verkehrssystems.

Für Investoren und Bauherren gelten zunächst die Bestimmungen der Landesbauordnung des Landes Baden-Württemberg, in der für Neubauten die Errichtung von Fahrradabstellplätzen vorgeschrieben ist (gemäß §§ 35, Abs. 4, Nr. 3 bzw. 38, Abs. 1, Nr. 13 LBO 2010), die auf dem Grundstück selbst nachzuweisen sind. Ergänzend dazu hat die Stadt Heidelberg diesen "Handlungsleitfaden Fahrradparken für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt" entwickelt. Die darin enthaltenen Ausführungen geben Investoren und privaten Bauherren eine Orientierung, wie sie mit der Erstellung

von attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten einen eigenen Beitrag zur „Förderung eines umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs“ und damit auch für die Wohn- und Lebensqualität in der Bahnstadt insgesamt leisten können.

2 ANFORDERUNGEN AN GESTALTUNG, LAGE UND ERSCHLIEßUNG

Im Gegensatz zu bereits bebauten Quartieren und Gebäuden sind die Möglichkeiten zur Schaffung von attraktiven Abstellanlagen in neuen Quartieren und bei Neubauten (Wohnen und Gewerbe) deutlich größer und vielfältiger. Diese Abstellanlagen sollten die folgenden Grundanforderungen erfüllen:

- Sie sollten den Platzbedarf von „normalen“ Fahrrädern (Breite 70 cm, Länge 190 cm) berücksichtigen, aber auch für größere Räder (Tandem, Behindertendreiräder, Kinderanhänger) sichere Abstell- und Anschlussmöglichkeiten bereithalten. Nicht vergessen werden sollte eine ausreichende Bewegungsfläche vor jedem Abstellplatz.
- Die Fahrradständer sollten so ausgewählt werden, dass ein diebstahlsicherer Anschluss möglich ist, ohne dass das Fahrrad beschädigt wird. Nach Möglichkeit sollen Anlehnbügel mit einer Breite von 1,00 m und einer Höhe von 0,85 m eingesetzt werden. Die Ständer sollten für alle gängigen Fahrradtypen geeignet sein. Vorderradklemmen sind auszuschließen. Um auch das Anlehnen von Kinderfahrrädern zu ermöglichen, sollte ein zusätzlicher Knieholm in ca. 0,40 m Höhe vorhanden sein. Die Abstände zwischen den Anlehnbügeln sollen 1,20 m betragen, um eine beidseitige Nutzung zu ermöglichen.
- Die Abstellplätze sollen auf befestigten Wegen ebenerdig oder über Rampen erreicht werden. Die Rampen sollten auch für Fahrradanhänger gut nutzbar sein. Treppen sind nicht geeignet. Falls der Zugang über Aufzüge erfolgt, sind diese ausreichend zu dimensionieren (Tiefe von 2,00 m). Von den Wohnungen aus sollen Abstellplätze mindestens in gleicher Qualität erreichbar sein wie Kfz-Stellplätze (Qualität gemessen an Entfernung, Direktheit des Weges, Anzahl zu durchquerender Türen, etc.)
- Besucherstellplätze im Freien sollten möglichst dicht am Eingang und vom öffentlichen Straßenraum einsehbar angeordnet und grundsätzlich überdacht sein.
- Sind Fahrradstellplätze über Gänge oder durch Türen zu erreichen, sollte eine lichte Breite von 1,05 m nicht unterschritten werden. Türen sollten mindestens eine Offenhaltemöglichkeit, besser noch eine automatische Öffnungsfunktion haben.

Die mit der Entwicklung der Bahnstadt verbundene Chance, attraktive Abstellmöglichkeiten für Bewohner und Beschäftigte (ggf. auch für Kunden und Besucher) innerhalb der Gebäude bzw. in eigenen Abstellräumen anzubieten, sollte genutzt werden. Als Abstellmöglichkeiten bieten sich an:

- Ebenerdige Fahrradräume im Bereich neben der Eingangstür, geeignet für Einfamilienhäuser und kleine Mehrfamilienhäuser bzw. kleinere Bürogebäude,
- Kellerräume, in denen platzsparende Reihenabstellanlagen zum Einsatz kommen (insbesondere bei Großwohnanlagen und größeren Bürogebäuden). Die uneingeschränkte Erreichbarkeit (Rampen anstatt Treppen, s.o.) ist sicherzustellen,
- Eigene Fahrradhäuschen oder Fahrradboxen, die in unterschiedlichsten Ausführungen erhältlich sind und sich auch für Mehrfamilienhäuser eignen (z.B. „Hamburger Fahrradhäuschen“),

Fahrradräume, Fahrradkeller und Fahrradhäuschen sollten grundsätzlich abschließbar sein.

Mögliche Lösungen (Bilder mit freundlicher Genehmigung der E. ZIEGLER Metallbearbeitung AG)

Ebenfalls gut geeignet sind Tiefgaragen, über die größere Wohn- und Büroanlagen oft verfügen. Hier bietet sich an, einen eingangsnahen bzw. treppenhausnahen Teil zum Fahrradparken zu nutzen und mit Fahrradständern auszustatten (1 PKW-Stellplatz bietet Raum für 4 Anlehnbügel d.h. 8 Fahrradstellplätze). Hier sollten – da Tiefgaragen in der Regel offen zugänglich sind - Rahmenanschlussbügel eingesetzt werden, um die Fahrräder diebstahlsicher anschließen zu können. Noch geeigneter sind eingegitterte Fahrradabstellanlagen, die nur für Schlüsselinhaber zugänglich sind.

3 ORIENTIERUNGSWERTE FÜR ABSTELLANLAGEN

Die Stadt Heidelberg hat zur Orientierung für die Ermittlung der notwendigen Abstellplätze eine Liste mit Richtzahlen erarbeitet. Diese sind als Anlage beigefügt und als Vorgabe für das gesamte Stadtgebiet verbindlich.

Nur bei Bauvorhaben mit grundstücksbezogenen Besonderheiten kann eine abweichende Regelung getroffen werden. Die o.g. Richtzahlen sind hierbei für private Bauherren und Investoren auch in der Bahnstadt der Orientierungsrahmen für die Mindestanforderungen.

4 QUELLEN

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW:
„..... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren“;
Krefeld 2003

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung:
„Fahrradparken in Berlin – Leitfaden für die Planung“,
Berlin 2008

Stadt Offenburg:
„Richtlinien für die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder“,
Offenburg 1999

5 ANLAGE

Stadt Heidelberg:
„Richtzahlen zur Ermittlung von Fahrradabstellplätzen“,
Heidelberg, 2010