

Fahrradparken im öffentlichen Raum

Bedeutung des Fahrradparkens

Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren.

Dennoch werden im öffentlichen Straßenraum vielfach keine Fahrradstellplätze in ausreichender Zahl und Qualität geschaffen. Auch Fahrradstellplätze bei Hochbauvorhaben von öffentlichen und privaten Bauherren werden oft nicht realisiert. Entsprechende Verpflichtungen werden nicht eingehalten und nicht kontrolliert. Neben den knappen personellen und finanziellen Ressourcen der Ämter spielt hierbei die fehlende Sensibilisierung für die Bedeutung des Themas eine Rolle.



Abb. 1: Fahrradparken im Zentrum von Kopenhagen

Bei mangelnden Angeboten werden Fahrräder ungeschlossen abgestellt oder ungeordnet an nicht geeigneten Stellen und an Straßenmöblierung angekettet, es werden minderwertige Fahrräder verwendet oder es wird gleich ganz auf die Fahrradnutzung verzichtet. Insbesondere nach einem Fahrraddiebstahl wird entweder die Qualität des Fahrrades oder die Intensität der Fahrradnutzung verringert.

Das Abstellen von Kraftfahrzeugen wird automatisch bei allen angebauten Straßen des Verkehrsnetzes bedacht. Kfz-Stellplätze gehören bei Neubauten zum festen Standard und sind auch im Bestand ein wichtiger Faktor. Ein entsprechendes Ausbauniveau und eine solche Selbstverständlichkeit bei der Berücksichtigung der Belange werden auch im Bereich des Fahrradparkens angestrebt.

Das Grundinstrumentarium des Fahrradparkens ist unter Fachleuten bekannt und in entsprechenden Schriften – auch des Fachausschusses Radverkehr von ADFC und SRL – nachzulesen. Dennoch klaffen in kaum einem Bereich der Radverkehrsförderung der Stand der Technik und die Realität derart weit auseinander.

Ordnung ist planbar

Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen wird bei Planungen im öffentlichen Raum oft nicht oder erst zu spät berücksichtigt. Durch die nachträgliche Integration von Fahrradparkplätzen entstehen häufig gestalterisch unbefriedigende Lösungen. Lage und Qualität des Angebotes entsprechen nicht den Nutzerbedürfnissen. Die Folgen sind ungeordnet auf Gehwegen oder an Straßenmöblierungen abgestellte Fahrräder. Gerade größere Ansammlungen derart geparkter Fahrräder werden als ästhetisches Problem angesehen.

Bei frühzeitiger Berücksichtigung der Flächenanforderungen des Fahrradparkens in der Planung und konsequenter Nutzung aller geeigneten Flächen (einschließlich der Kfz-Stellplätze) lässt sich in der Regel der Flächenbedarf des Fahrradparkens gestalterisch gut integrieren. Damit könnte man gleichzeitig einen Beitrag zur Förderung des Verkehrsmittels Fahrrad und zur Ordnung des Fahrradparkens leisten.



Abb. 2: Sicheres Parken an einer ADFC empfohlenen Abstellanlage vor einem Einkaufszentrum

Bedarfskonzentrationen bewältigen

Mit zunehmendem Erfolg der Fahrradförderung entstehen Hot Spots des Fahrradstellplatzbedarfs. Ein großer Bedarf nach Fahrradabstellanlagen zeugt in der Regel von einer erfolgreichen Radverkehrsförderung und ist daher im Prinzip zu begrüßen.



Abb.3: An Bahnhöfen besteht ein hoher Abstellbedarf.

Wenn es aufgrund konzentrierter Bedarfe zu Beeinträchtigungen anderer Nutzungen im öffentlichen Straßenraum kommt, müssen Lösungen zur planerischen Bewältigung gefunden werden. Plätze, deren Gestaltung und Flächenaufteilung ursprünglich nicht auf eine große Zahl von Fahrradparkern ausgerichtet waren, müssen entsprechend angepasst werden. Bei Neuplanungen ist der Flächenbedarf des Radverkehrs von Anfang an im erforderlichen Umfang zu berücksichtigen. Die Lösungen sollten Wachstumsreserven beinhalten, da gute Angebote erfahrungsgemäß weiteren Stellplatzbedarf generieren.

Wenn trotz der frühzeitigen Integration der zu erwartenden Radverkehrsmengen bei der Planung und der Bereitstellung aller verfügbaren Freiflächen ebenerdig keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen, sollten Fahrradparkhäuser angeboten werden. Als Vorstufe oder ergänzend kommen Doppelstockparker im öffentlichen Raum in Frage. Je nach Situation kann ein als Quartiersgarage umgenutztes Ladenlokal oder auch ein vollautomatisches Parkhaus sinnvoll sein.

Forderungen von ADFC und SRL

1. Fahrradstellplatzkonzepte erstellen

Alle größeren Städte sollten Fahrradstellplatzkonzepte entwickeln, um ein flächendeckendes, bedarfsorientiertes Angebot gewährleisten zu können. Fahrradstellplatzkonzepte sind regelmäßig fortzuschreiben und mit Umsetzungszeiträumen und Finanzierung zu hinterlegen.

Die Stellplatzkonzepte sollten Aussagen zur Lage und Qualität der Anlagen beinhalten. Alle Stellplatzangebote müssen den Anforderungen der einschlägigen Empfehlungen und Regelwerke entsprechen. Benötigt werden für die jeweilige Nutzung angemessene Abstellanlagen (Bügel für Kurzzeitparker, Überdachungen und abgeschlossene Räume bei längeren Abstellzeiten).

Abstellanlagen sollen eine dem Umfeld angemessene gestalterische Qualität aufweisen. Wichtig ist die stadt-

spezifische Wiedererkennbarkeit durch konsequente Vorgabe einheitlich gestalteter Typen von Abstellanlagen, die möglichst in ein Corporate Design des öffentlichen Raumes integriert werden.

Die Qualitätskriterien sollten sich über entsprechende Sondernutzungsgenehmigungen mit Auflagen auch auf private Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum erstrecken. Als Fahrradständer getarnte Werbetafeln sind somit nur zu genehmigen, wenn dabei alle wesentlichen Qualitätsanforderungen eingehalten werden.

Bei der Konzepterstellung wie bei der Umsetzung der Maßnahmen sollten alle betroffenen Akteure einbezogen werden. Wichtige Verbündete können bei diesem Themenfeld neben Fahrradverbänden insbesondere die Wohnungswirtschaft, Einzelhandel und Behindertenverbände sein.

2. Flächendeckende Angebote schaffen

ADFC und SRL fordern flächendeckend zielnahe und der jeweiligen Nutzung angemessene Abstellanlagen. Die Aufstellung von Abstellanlagen an einigen Hauptzielpunkten reicht nicht aus.

An allen Quell- und Zielpunkten werden Abstellanlagen benötigt. Der nächste hochwertige Fahrradständer sollte immer näher zu einem Zielpunkt liegen als die Kfz-Stellplätze. Ein Verweis auf die Pflicht der jeweiligen Hausbesitzer entsprechende Angebote zu machen, greift zu kurz. Wie beim Kfz-Verkehr müssen sich private und öffentliche Stellplätze ergänzen.

Der FA Radverkehr fordert, dass bei allen Planungen im öffentlichen Raum die Anforderungen des Fahrradpar-



Abb.4: Umnutzung eines leerstehenden Ladenlokals in Utrecht in eine Fahrradgarage fürs Stadtviertel

kens frühzeitig angemessen berücksichtigt werden. Wenn Flächen für das Fahrradparken erst nachträglich in einen bereits fertigen Freiraumentwurf integriert werden, fällt das Ergebnis gestalterisch und funktional häufig weniger befriedigend aus.

3. Differenzierte Angebote schaffen

Radfahrer haben in Abhängigkeit von der Qualität des Fahrrades, der Dauer des Aufenthaltes, der Zahlungsbereitschaft sowie dem Sicherheitsbedürfnis differenzierte Anforderungen an Abstellanlagen. Es gibt Besitzer hochwertiger Fahrräder die bei längerer Parkdauer auch kleinere Umwege und Kosten in Kauf nehmen, wenn das Fahrrad dann überdacht geparkt werden kann. Gleichzeitig gibt es immer auch zeit- und kostensensible Nutzer, die einfache Abstellanlagen in Zielnähe bevorzugen.

Entscheidend ist, die differenzierten Bedürfnisse der Nutzer anzuerkennen und ihnen gerecht zu werden. Wenn Angebote nicht angenommen werden, entspricht das Angebot nicht dem Bedarf der Nutzer. Fahrradstationen an Bahnhöfen ergänzen sinnvoll das Angebot an kostenfreien Stellplätzen in Eingangs-/Bahnsteignähe – können dies aber nicht ersetzen. Beim Bau einer Fahrradstation sollte man daher nicht die Erwartung eines fahrradfreien Bahnhofsvorplatzes haben.



Abb.5: Stellplätze in einer Fahrradstation

Angebote überdachter Fahrradstellplätze sind auch in Wohn- und Mischgebieten nötig. Bewährte Maßnahmen sind hier beispielsweise Fahrradhäuschen für Anwohner im öffentlichen Straßenraum (Hamburg), Fahrradtrommeln auf Kfz-Stellplätzen (Utrecht), Neubau von Fahrradabstellräumen oder Anmietung geeigneter leerstehender Ladenlokale in Gebäuden. Bei derartigen Anlagen sind besondere Anforderungen an die Gestaltungsqualität zu legen.

Bei Großveranstaltungen – insbesondere wenn diese regelmäßig stattfinden – können temporäre Angebote eingerichtet werden. Möglich sind mit Personal besetzte Fahrradwachen oder mobile Fahrradstände. Ein Beispiel für den erfolgreichen Einsatz derartiger Instrumente war der evangelische Kirchentag 2009 in Bremen.

4. Ausreichend Abstellanlagen schaffen

Wie beim Kfz-Verkehr sollten bei der Gestaltung des öffentlichen Raums die Belange des Fahrradparkens selbstverständlich integriert werden.

Die Zahl der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum muss sich an der verkehrlichen Bedeutung des Radverkehrs orientieren. Da sich der Bedarf nach Fahrradabstellanlagen verändert und neue Anlagen oft zusätzlichen Bedarf auslösen, sind flexible Erweiterungsmöglichkeiten erforderlich.

5. Kfz-Stellplätze für Radverkehr umwidmen

Um ausreichend Fahrradstellplätze dezentral im gesamten Stadtgebiet schaffen zu können, ohne Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für den Fußgängerverkehr einzuschränken oder Menschen mit Behinderung zu behindern, sollen verstärkt auch die derzeit vom ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommenen Flächen für das Fahrradparken genutzt werden. Das Instrument der Umwandlung von Kfz-Stellplätzen zugunsten des Fahrradparkens muss deutlich offensiver eingesetzt werden. Auf jeden Kfz-Stellplatz können sechs bis acht Fahrradstellplätze angelegt werden.

6. Nutzbarkeit der Fahrradstellplätze erhöhen

Es ist dafür zu sorgen, dass vorhandene Fahrradabstellanlagen auch für die Nutzung zur Verfügung stehen. ADFC und SRL regen an, dafür Instrumente zur Befristung der Parkdauer und zur Beseitigung von Schrotträdern auszubauen und konsequenter anzuwenden.

7. Gefährdendes oder behinderndes Fahrradparken vermeiden

Durch die oben beschriebenen Elemente kann in der Regel die Zahl der gefährdend oder behindernd geparkten Fahrräder auf ein geringes Maß reduziert werden.



Abb.6: Auf schmalen Bürgersteigen abgestellte Fahrräder behindern Fußgänger und lassen ihnen kaum Platz.

Räder, die trotz nutzergerechter Angebote gefährdend oder behindernd geparkt werden, sind zu entfernen. Für Blinde mit Langstock stellen falsch abgestellte Fahrräder eine der häufigsten Barrieren dar.



Abb. 7: zielnahe Fahrradbügel unter Dach

Finanzierung

- Die Kosten für einfache Fahrradbügel können bei großen Stückzahlen inklusive Einbau bei unter 100 Euro liegen. Bereits mit überschaubarem Etat sind daher große Mengen von Abstellanlagen zu errichten.
- Alle innerstädtischen Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sollten bewirtschaftet werden. Eine Subventionierung von Tiefgaragen oder Parkhäusern sollte unterbleiben. Im Gegenteil. Gewinne kommunaler Parkhausgesellschaften sind zur Förderung des Fahrradparkens einzusetzen
- Bund und Länder sollten flächendeckend Programme zur Finanzierung von Fahrradstationen auflegen. Gleichzeitig sind Bund und Länder aufgefordert, die DB AG zu verpflichten, geeignete, nicht bahnbetriebsnotwendige Flächen für das Fahrradparken zu günstigen Konditionen bereitzustellen. Entsprechende Vereinbarungen in NRW sind hier Vorbild.
- Die Unterhaltung von Fahrradständern einschließlich Beseitigung herrenloser Räder und Überwachung von Befristungen ist mit einem ausreichenden Personalansatz auszustatten.
- Anlieger sollten bei dem Wunsch unterstützt werden, Abstellanlagen zu errichten. Ein Modell ist die Möglichkeit für Privatleute, öffentliche Fahrradbügel an einem gewünschten Standort zu finanzieren, die von der Kommune eingebaut und unterhalten werden. Werbemöglichkeiten für Anlieger können hier einen zusätzlichen Anreiz darstellen.

Rechtliche Voraussetzungen

In einigen Bereichen sind der Umsetzung der oben beschriebenen Forderungen derzeit enge rechtliche Grenzen gesetzt. Wir treten daher für eine Weiterentwicklung des Rechtsrahmens in folgenden Punkten ein:

Landesbauordnungen

Die Landesbauordnungen sollten – nach dem Vorbild des Landes Berlin – folgende Regelungen beinhalten:

- Bei allen Neubauten und Umnutzungen ist in Abhängigkeit von der Nutzung eine bestimmte Anzahl von Fahrradabstellanlagen vorgeschrieben.
- Wenn kein Platz für die Errichtung auf dem Grundstück vorhanden ist, können die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum errichtet werden.
- Besteht auch diese Möglichkeit nicht, ist ein Ablösebetrag zu zahlen. Diese Gelder sind zweckgebunden für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen zu verwenden.

In einer ergänzenden Rechtsverordnung sind Qualitätskriterien für die Fahrradabstellanlagen zu verankern. Diese sollten sich am Stand der Technik orientieren.

Wie in Nordrhein-Westfalen sollten bei offensichtlichen Mängeln an bestehenden Gebäuden und unveränderter Nutzung auch nachträglich Fahrradstellplätze angeordnet werden können.

In den Bundesländern, in denen die Landesbauordnung ein Ortssatzungsrecht für Fahrradstellplatzsatzungen vorsieht, sind die Kommunen aufgefordert, dieses zu nutzen.

Wichtig ist, die Einhaltung des Rechtsrahmens auch effektiv zu kontrollieren. Bei Bauabnahmen sowie vor Inbetriebnahme aller Nutzungen mit größerem Publikumsverkehr sollten Anzahl, Lage und Qualität der Abstellanlagen auf Grundlage der geltenden Regelungen geprüft werden.



Abb. 8: Parken an einer Wohnanlage, allerdings mit sogenannten „Felgenkillern“, also Fahrradständern, an denen das Fahrrad weder sicher steht, noch angeschlossen werden kann.

Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht

Hier gibt es vier Problembereiche mit Handlungsbedarf: das Entfernen von Schrotträdern oder herrenlosen Fahrrädern, eine zeitliche Befristung des Fahrradparkens, die Umwandlung von Kfz-Stellplätze sowie die Freihaltung von Sicherheitsbereichen.

Entfernen von Schrotträdern / herrenlosen Fahrrädern

Herrenlose Fahrräder (oft als Schrotträder bezeichnet) stören das Stadtbild und besetzen wertvollen Parkraum für Fahrräder. Daher ist deren Entfernung im Interesse der Radfahrer. Nach derzeitigem Recht müssen die Gemeinden bei der konsequenten Beseitigung scheinbar herrenloser Schrotträder mit Schadensersatzansprüchen (Bezahlung der Schlösser) rechnen.



Abb.9: Schrotträder blockieren Abstellanlagen

Für das Entfernen nicht mehr fahrbereiter, zeitlich unbegrenzt abgestellter Fahrräder können sich die Ordnungsbehörden derzeit nur auf das Straßenrecht oder auf das Abfallrecht stützen. Das Abstellen eines nicht mehr fahrbereiten Fahrrades im öffentlichen Raum ist nicht vom Gemeingebrauch gedeckt, sondern ist eine erlaubnispflichtige Sondernutzung. Da die nötige Sondernutzungserlaubnis weder beantragt noch erteilt wird, müsste der Eigentümer sein Fahrrad aus dem Straßenraum entfernen. Tut er dies nicht, kann die Behörde im Wege der Ersatzvornahme an seiner Stelle handeln.

Als Abfall können solche Räder behandelt werden, die vom Besitzer offensichtlich aufgegeben wurden. Ein möglicherweise sogar hochwertiges Fahrradschloss spricht auch bei Rädern die durch Teilediebstahl oder Vandalismus fahruntfähig sind, erst einmal gegen den Willen des Berechtigten, sich des Fahrrads zu entledigen. Dazu müssen weitere Merkmale kommen, die eine weitere Nutzung des Fahrrades als ausgeschlossen erscheinen lassen, wie beispielsweise das Stehenlassen in beschädigtem Zustand über mehrere Wochen. An solchen Schrotträdern dürfen dann auch Schlösser aufgebrochen werden.

Bei nur leicht beschädigten Fahrrädern, die mit einigen Handgriffen fahrfähig gemacht werden können (platter

Reifen), muss gewartet werden, bis der Besitzer sich um sein Fahrzeug kümmert oder der Zustand des Fahrrades sich weiter verschlechtert. Werden diese Rahmenbedingungen nicht eingehalten, drohen Schadensersatzansprüche. Diese bewegen sich allerdings im überschaubaren Rahmen (Restwert des entsorgten Fahrrads und Ersatz für das Fahrradschloss).

Ein wirksames Vorgehen gegen so genannte Schrotträder ist unter diesen Rahmenbedingungen kaum möglich. Einige Kommunen behelfen sich, indem sie „Wartungen“ der Anlagen (zum Grünschnitt oder zu anderen Zwecken) mit entsprechender Vorankündigung durchführen und dann nicht rechtzeitig entfernte Fahrräder in Verwahrung nehmen. Auch diese Regelung ist nur bedingt praktikabel.

Der FA Radverkehr des ADFC schlägt daher eine **neue rechtliche Regelung** vor. Diese könnte beispielsweise folgendermaßen aussehen:

- Markierung auffälliger Räder über eine Banderole durch städtische Bedienstete
- Entfernung herrenlos abgestellter Räder ab 1 Monat nach der Markierung
- umfassende Dokumentation der Entfernung der Fahrräder (Foto / Datenbank)
- regelmäßige Kontrolle aller öffentlichen Abstellanlagen (mindestens 1x pro Monat)
- Lagerung entfernter Fahrräder über eine angemessene Frist (mindestens 6 Wochen)
- Abholung gegen Vorlage Eigentumsnachweis (Schlüssel) und kostendeckende Gebühr

Zeitliche Befristung des Fahrradparkens

Oft werden attraktive zielnahe Abstellanlagen durch Dauerparker (über eine Woche) blockiert und damit nicht effizient genutzt. Aktuell gibt es keine rechtliche Grundlage für die zeitliche Befristung der Parkdauer von Fahrrädern. Entsprechende Experimente in Deutschland haben sich als nicht rechtssicher erwiesen. In den Niederlanden haben sich entsprechende Regelungen hingegen bewährt.

Bei hohem Nutzungsdruck (z. B. Bahnhofsumfeld) können zeitliche Regelungen sinnvoll sein, die die Nutzung von Fahrradabstellanlagen beschränken, um einen höheren Umschlag zu erreichen und auf den besonders attraktiven Flächen mehr Radfahrern ein Angebot machen zu können.

Die zeitliche Befristung sollte differenziert nach Lage erfolgen. Es muss stets auch ein ausreichendes Angebot von unbefristet nutzbaren Abstellanlagen in akzeptabler Entfernung vorhanden sein.

Der FA Radverkehr des ADFC schlägt daher folgende **neue rechtliche Regelung** vor:

- verschiedene zeitliche Regelungen (zwischen 1 Stunde und 3 Tage)

- eindeutige Ausschilderung und Kennzeichnung der Kurzzeitparkplätze
- Markierung der Räder durch Label in Speichen, die bei Benutzung zerreißen
- regelmäßige Kontrolle der Stellplätze (mindestens 2x pro Woche)
- Lagerung entfernter Fahrräder über eine angemessene Frist (3 Monate)
- Abholung gegen Vorlage Eigentumsnachweis (Schlüssel) und kostendeckender Gebühr

Umwandlung Kfz-Stellplätze

Um den Flächenbedarf des Fahrradparkens im öffentlichen Straßenraum befriedigen zu können, ohne die Bürgersteige zu sehr durch parkende Fahrräder einzunengen, hat sich die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen bewährt. Bisher wird das Instrumentarium nur in einigen fahrradfreundlichen Städten eingesetzt. Einer breiteren Anwendung stehen folgende Rechtsunsicherheiten entgegen:

- unterschiedliche Definitionen der notwendigen Rahmenbedingungen (Flächenknappheit auf dem Gehweg, Parkdruck Fahrradverkehr, Parkdruck Kfz-Verkehr)
- sehr unterschiedliche Definitionen der baulichen Anforderungen für Abgrenzung von der Fahrbahn (nur Bügel, zusätzlich Markierung, zusätzlich Poller, zusätzlich Warnbake, zusätzlich Aufpflasterung/Bord)

Hier ist eine rechtliche Klarstellung erforderlich, um unsichere Kommunen zu einer aktiveren Anwendung dieser Lösung zu ermutigen. Städte wie Köln wenden das Instrumentarium seit vielen Jahren erfolgreich an.



Abb. 10: Fahrradparken auf der Straße durch Umwandlung von Kfz-Stellplätzen

Freihaltung von Sicherheitsbereichen

Aktuell enthält das Straßenverkehrsrecht keine Grundlage für Fahrradparkverbote auf Gehwegen und in Fußgängerbereichen. Dem Entfernen von Fahrrädern sind daher rechtlich sehr enge Grenzen gesetzt. Nur wenn

unmittelbare Gefahr besteht und Rettungswege zugestellt werden, dürfen Fahrräder an einen anderen Ort verbracht werden. Von mehreren Städten aus anderen Gründen eingerichtete Parkverbotszonen hatten keinen rechtlichen Bestand. Markierungen und Schilder zur Klarstellung der erforderlichen Rettungswege sind aber möglich.

Freiburg hat im Jahr 2007 erstmals eine Parkverbotszone auf Grundlage einer Teileinziehung des öffentlichen Straßenlandes über einen Bebauungsplan eingeführt. Dort abgestellte Fahrräder werden nun kostenpflichtig entfernt. Begleitend wurden zusätzliche Abstellanlagen im Umfeld angelegt. Diese Lösung funktioniert derzeit (Stand 2009) sehr gut. Der Beschilderungsaufwand ist allerdings recht hoch. Eine gerichtliche Überprüfung hat noch nicht stattgefunden.

Ein Parkverbot aus ästhetischen Gründen lehnt der FA Radverkehr ab. Einschränkungen des legitimen Rechts auf Fahrradparken sind nur dann zu rechtfertigen, wenn Fahrräder gefährdend oder behindernd geparkt werden. Eine Gefährdung oder Behinderung ist beispielsweise gegeben, wenn Blindenleitstreifen beparkt werden, durch Fahrradparken Gehwegflächen so weit eingeengt werden, dass ein Befahren mit Rollstühlen oder Kinderwagen nicht möglich ist oder geparkte Fahrräder in einen Radweg hineinragen.

In vielen dieser Fälle ist das Handeln der Kommunen bereits durch die derzeitige Rechtslage abgedeckt. Rechtsänderungen, die hier eine Klarstellung und eine Vergrößerung der Rechtssicherheit bewirken, wird der ADFC unterstützen. Die Verankerung von Fahrradparkverbotszonen in der StVO oder der VwV-StVO lehnt der ADFC hingegen ab, da bisher in der Regel das bestehende Instrumentarium zur Problemlösung durch Angebote noch nicht annähernd ausgeschöpft wird.

In Bereichen, in denen Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer häufiger auftreten, sind die Kommunen gefordert, durch planerische und rechtliche Maßnahmen und begleitende Öffentlichkeitsarbeit nach Lösungen zu suchen. Eine Lösung kann auch der Freiburger Weg einer Teileinziehung sein, der bisher von keiner anderen Kommune getestet wurde. Diese sollte allerdings das letzte Mittel sein, wenn alle anderen Instrumente ausgeschöpft sind.

Forschung

Der Bund (Bundesverkehrsministerium / Bundesanstalt für Straßenwesen) sollte die Bedingungen für das Fahrradparken systematisch erforschen und so die fachlichen Voraussetzungen für Änderungen des Rechtsrahmens sowie der Förderprioritäten schaffen. Das Forschungsvorhaben sollte folgende Punkte umfassen:

- internationale Erfahrungen mit Fahrradparken
- Mustergestaltungen für Integration von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum

- planerische und rechtliche Voraussetzungen für die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen
 - unterschiedliche Handhabung in Deutschland / Verbreitung
 - Wille des Bundesgesetzgebers / Rechtsprechung
 - Unfallanalysen zur Bewertung der tatsächlichen Verkehrssicherheitsrisiken
- aktuelle Regelungen der Landesbauordnungen zum Fahrradparken
- wirkungsvolle Ortsatzungen zum Fahrradparken (Verbreitung / Inhalte)
- rechtliche Umsetzbarkeit der Regelungen zum Parkverbot bei Behinderungen oder Gefährdungen, zeitlichen Befristung, Beseitigung herrenloser Räder sowie erforderlicher Rechtsrahmen.
- Abschätzung des Investitions- und Finanzbedarfs für das Fahrradparken an größeren Bahnhöfen und Citystandorten bei Berücksichtigung steigender Nachfrage.



Abb.11: Fahrradparkhaus an einem Einkaufszentrum

Zusammenfassung

Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Es animiert dazu, zu möglichst vielen Zwecken das Fahrrad zu nutzen.

Ein mit dem Parkangebot für Kraftfahrzeuge vergleichbares flächendeckendes Angebot an allen Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten gibt es bisher in keiner Stadt. Umverteilungen von Kfz-Flächen für den ruhenden Fahrradverkehr sind weiterhin die Ausnahme.



Abb.12: dezentrale Abstellanlage

Der ADFC fordert daher eine konsequente, flächendeckende Förderung des Fahrradparkens durch dezentrale Angebote im gesamten Stadtgebiet unter Nutzung des gesamten zur Verfügung stehenden Instrumentariums:

- private Stellplätze auf privaten Flächen und in Gebäuden (ebenerdig oder über Rampen erreichbar)
- private Stellplätze auf öffentlichen Flächen (Fahrradhäuser)
- Stellplätze privat finanziert im öffentlichen Raum (allgemein nutzbar)
- öffentliche Stellplätze im öffentlichen Raum
- Umwandlung Kfz-Stellplätze
- Quartiersgaragen in Gebäuden
- Fahrradparkhäuser

Bei allen Fahrradangeboten sind die Qualität der Anlagen sowie die zielnahe Unterbringung zu beachten. Eine Übersicht der ADFC empfohlenen Abstellanlagen findet sich unter <http://www.adfc.de/abstellanlagen>

Zur Umsetzung dieser Ziele unterstützt der FA Radverkehr folgende Rechtsänderungen/Klarstellungen:

- Klarstellung, wann Fahrradparken als gefährdend / behindernd anzusehen ist
- zeitliche Differenzierung der Parkdauer in Bereichen mit besonders hohem Bedarf
- effektive / rechtssichere Beseitigung von „Schrotträdern“
- Klarstellung der Bedingungen für die Umwidmung von Kfz-Stellplätzen

Impressum

Herausgeber: Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL, c/o ADFC e.V., Postfach 107747, 28077 Bremen, www.adfc.de
Bearbeitung: Arne Koerdt in Zusammenarbeit mit dem Fachausschuss Radverkehr, Fotos: ADFC/Jens Lehmkuhler, (Abb.2), Thomas Schuh (Abb.4), ADFC (Abb. 5), Arne Koerdt (Abb.10), Wilhelm Hörmann (alle anderen) – **Stand:** 11/2010