

8 Handlungsfeld Fahrradparken

8.1 Grundsätzliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

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 oder nicht im wünschenswerten Umfang realisiert. Neben knappen personellen und finanziellen Ressourcen der Ämter spielt hierbei die fehlende Sensibilisierung für die Bedeutung des Themas eine Rolle.

Bei mangelnden Angeboten werden Fahrräder häufig unangeschlossen 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.

Die steigende Qualität der genutzten Fahrräder in Bayreuth erfordert ein standsicheres und diebstahlgeschütztes Fahrradparken. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet mit über das fahrradfreundliche Klima in der Stadt Bayreuth und damit über das Maß der Benutzung dieses Verkehrsmittels. Fahrradparken muss deshalb Teil öffentlicher und privater Planungen und Baumaßnahmen in Bayreuth sein.

8.1.1 Anforderungen aus Sicht der Nutzer

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen oder im Gelegenheitsverkehr, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der geeigneten Standortwahl. Zu Hause, an der Bahnstation, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahl- und Vandalismus-Schutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

❖ **Diebstahlsicherheit**

Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.

❖ **Bedienungskomfort**

Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.

- ❖ **Standsicherheit**

Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährt optimale Standsicherheit. Dies ist vor allem wichtig, wenn ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird oder das Rad beladen ist. Umkippende Räder gefährden Passanten und führen zu Schäden an den Rädern selber oder an benachbart abgestellten Kraftfahrzeugen.
- ❖ **Witterungsschutz**

Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionsfähigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossenen Räumen u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich, insbesondere am Wohnort und bei längeren Aufenthaltszeiten am Zielort (z. B. bei Arbeitspendlern).
- ❖ **Vielseitigkeit**

Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie für alle Fahrradtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.
- ❖ **Sicherheit vor Vandalismus**

Angst vor Beschädigungen wäre ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht deshalb ein hohes Bedürfnis nach Abstellmöglichkeiten, die ein mutwilliges Demolieren der Räder verhindern. Dies kann durch eine Standortwahl in der "Öffentlichkeit" (keine versteckten Winkel) oder – noch wirksamer – in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet werden.
- ❖ **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**

Parkmöglichkeiten sollten möglichst in der Nähe der Gebäudeeingänge angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „wildes“ Parken¹⁴ ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden.
- ❖ **Leichte Erreichbarkeit**

Fahrradabstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Schieberampe sind grundsätzlich zu vermeiden.
- ❖ **Soziale Kontrolle**

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

¹⁴ Der Begriff „Wildparken“ bzw. „Wildparker“ kennzeichnet lediglich außerhalb von Fahrradabstellanlagen legal geparkte Fahrräder.

8.1.2 Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt

Die Kommunen und andere Betreiber von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum aber auch private Bauherren sollten bei der Planung, dem Bau und der Wartung und Pflege dieser Anlagen verschiedene Aspekte und Vorschriften beachten, die in gleicher Weise der Gewährleistung günstiger Kosten, einer hohen Verträglichkeit und einem positiven Image der Fahrradförderung dienlich sind.

❖ **Gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis**

Herkömmliche Vorderradklemmen sind möglicherweise preisgünstig, entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrern oftmals gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.

❖ **Geringe Unterhaltungskosten**

Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden können.

❖ **Städtebauliche Verträglichkeit**

Fahrradabstellanlagen sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering bzw. die Standort-Platzierung möglichst verträglich sein.

❖ **Nutzungsverträglichkeit**

Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrer gern angenommen. Sie verhindern damit „wildes“ Parken und halten stärker von Fußgängern frequentierte Bereiche insbesondere im Innenstadtbereich (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.

❖ **Flexibilität**

Abstellelemente sollten an Standorten mit wechselnder Nachfrage leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.

❖ **Geringer Flächenbedarf**

Öffentliche Flächen, die für das Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen in der Regel vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen (Detailplanung).

❖ **Bemessung der Kapazität**

Auslastungen der Fahrradabstellanlagen von 80 % werden von Nutzern gemeinhin bereits als „voll belegt“ wahrgenommen. Bei einer durchschnittlichen Auslastung von 80 % kann bereits von einer Vollauslastung ausgegangen wer-

den, da die Kapazitätsreserven für Spitzenstunden ggf. nicht ausreichen. Beispiel für die Bemessung der Kapazität: Eine erfasste Auslastung von 110 % würde bei einer vorhandenen Kapazität von 100 Stellplätzen eine Nachrüstung von 30 Plätzen erfordern, um den aktuellen Bedarf zu decken, und somit eine 20 %-Reserve beinhalten.

❖ **Fahrradparken als Gemeingebrauch**

In der Rechtsprechung gilt das Abstellen von Fahrrädern auf öffentlichen Gehwegen als „zulässiger Gemeingebrauch“ – das Fahrradparken mit vermeidbaren Belästigungen oder Behinderungen anderer sowie einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit rechtfertigt allerdings das Entfernen des Rades durch Ordnungskräfte¹⁵. Zu beachten ist, dass am Fahrbahnrand abgestellte Fahrräder bereits durch Umfallen oder eine ungünstige Aufstellung eine Gefährdung darstellen können.

❖ **Beseitigung von Schrottfahrädern**

Die Kommune bzw. ihre per Satzung beauftragte Städtereinigung ist berechtigt, schrottreife Fahrräder aus dem öffentlichen Straßenraum zu entfernen. Wenn mehrere Merkmale zutreffen, sodass es sich offenkundig um fahruntaugliche Schrotträder oder Fahrradteile handelt, wie z. B. fehlender Sattel, verbogene Räder, fehlende Kette oder Reifen, können diese als „Abfall“ beseitigt werden. Bei sogenannten „herrenlosen“ Rädern, bei denen nur zu vermuten ist, dass sie längere Zeit nicht mehr benutzt wurden, ist die Beseitigung rechtlich schwieriger; hier kann die Polizei ggf. unterstützend tätig werden.

❖ **Fahrradabstellsatzung nach Landesbauordnung**

Bereits Mitte der 90er Jahre erließ die Stadt Münster eine "Fahrradabstellsatzung". Nach Novellierung der Landesbauordnung in Bayern sind auch hier Fahrradabstellsatzungen möglich (Bsp. München¹⁶), in der Stadt Bayreuth besteht derzeit allerdings noch keinerlei entsprechende Satzung. Sie dienen als Bemessungsgrundlage für den Stellplatznachweis, der für Neubauten in öffentlicher oder privater Hand vorgeschrieben ist. Je nach örtlicher Situation (z. B. Radverkehrsanteil) und Einzelfallproblematik kann es sinnvoll bzw. begründet sein, von diesen Richtzahlen nach oben oder unten abzuweichen.¹⁷

❖ **Attraktive Kombination mit anderen Angeboten**

Um der Grundvoraussetzung einer erfolgreichen Fahrradförderung durch die Schaffung einer durchgehenden und intakten Infrastruktur für den Radverkehr

¹⁵ Z. B. OVG Niedersachsen, 12.03.2009 - 11 LA 172/08, betreffend „wildes“ Fahrradparken auf dem Bahnhofsvorplatz Lüneburg

¹⁶ http://www.muenchen.info/dir/recht/958/958_20120806.htm#

¹⁷ Quelle: "... und wo steht Ihr Fahrrad?" Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren" (AGFS-NRW), Krefeld 2003; Link: <http://www.agfs-nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile.lang,1/oid,1849/ticket,guest/~/abstellanlagen.pdf>

gerecht zu werden, bieten geeignete, möglichst zentrale Fahrradabstellstandorte mit besonders gutem Diebstahl- und Witterungsschutz die Möglichkeit, elektrisch unterstützte Fahrräder am Zielort oder im öffentlichen Raum mit elektrischer Energie versorgen zu können (Ladestation für Pedelecs).

8.1.3 Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen

Gut nutzbare und attraktive Fahrradabstellanlagen bieten dem Fahrrad, auch für den Moment, wenn es z. B. beladen ist oder ein Kind auf einem Kindersitz transportiert wird, einen festen Stand und ermöglichen zugleich das Anschließen des Fahrradrahmens und mindestens eines Laufrades. Zudem sind die Fahrradständer fest im Boden befestigt. Im Bereich der technischen Regelwerke bieten die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV den aktuellen Stand der Technik¹⁸. Auch der Allgemeine Deutsche Fahrradclub e. V. (ADFC) bietet Interessierten ausführliche Hinweise und Empfehlungen für getestete Fahrradabstellanlagen.¹⁹

Besonders geeignet sind generell die so genannten **Anlehnbügel**. Hier sind verschiedene Typen erhältlich. Vergleichbar gute Beispiele finden in vielen Kommunen Anwendung, Beispiele aus der Landeshauptstadt Potsdam zeigt Bild 147, die Vermaßung bei der Montage von Fahrradabstellplätzen sind in den nachfolgenden Abbildungen erkennbar²⁰.



Bild 147: Beispiele für anforderungsgerechte Anlehnbügel (Potsdam)

Für die Abmessung der Stellplätze sind die Maße eines Normalfahrrads entscheidend. Danach muss ein Anlehnbügel ca. 120 cm lang und 70-80 cm hoch sein. Ideal ist zusätzlich auf halber Höhe ein so genannter Knieholm (z. B. für Kinderräder).

Daraus ergeben sich folgende allgemeingültige Maße für Fahrradabstellplätze im Fall von Anlehnbügeln (Bild 148):

¹⁸ Die neue Ausgabe 2012 der "Hinweise zum Fahrradparken" ersetzt die Ausgabe von 1995.

¹⁹ Link: <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/adfc-empfohlene-abstellanlagen>

²⁰ Quelle: „Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen“, Hrsg.: Landeshauptstadt Potsdam, März 2012“; Link: http://vv.potsdam.de/vv/Fahrradabstellanlagen__Hinweise_zur_Gestaltung_-_Merkblatt_07_03_12_1_.pdf

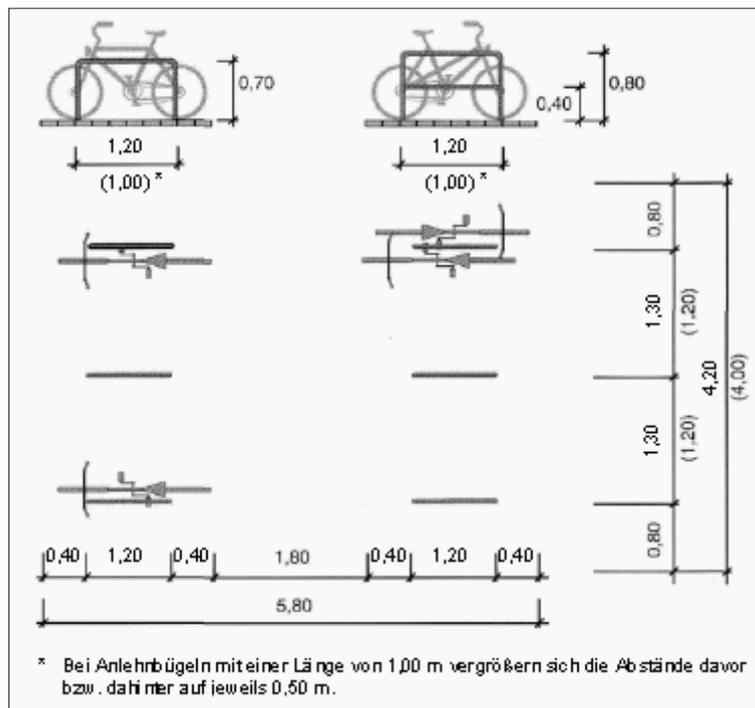


Bild 148: Maße für die Montage von Anlehnbügel (Hinweise Potsdam)

Für den Abstand der Stellplätze untereinander ist entscheidend, dass es dem Nutzer möglich ist, zwischen zwei Fahrrädern hindurch zum Lenker oder Rahmen zu kommen, um diesen an- oder aufzuschließen. Dafür sind mindestens 120 cm vorzusehen. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass an den Fahrrädern zusätzlich evtl. Kindersitze oder Körbe befestigt sein können, die bei engeren Abständen das Ein- und Ausparken erschweren.

Im Einzelfall erfüllen auch **Gabelhalter** die genannten Anforderungen, weil ein kurzer Bügel zum Anschließen des Rahmens zur Verfügung steht. Es sollte jedoch immer geprüft werden, ob nicht an Stelle dessen auch Anlehnbügel möglich sind. Einzelständer haben einen größeren Platzbedarf als beidseitig nutzbare Anlehnbügel (Systemabstand 0,65 bis 0,60 m).

Maße für Fahrradabstellplätze im Fall von Gabelhaltern (Bild 149):

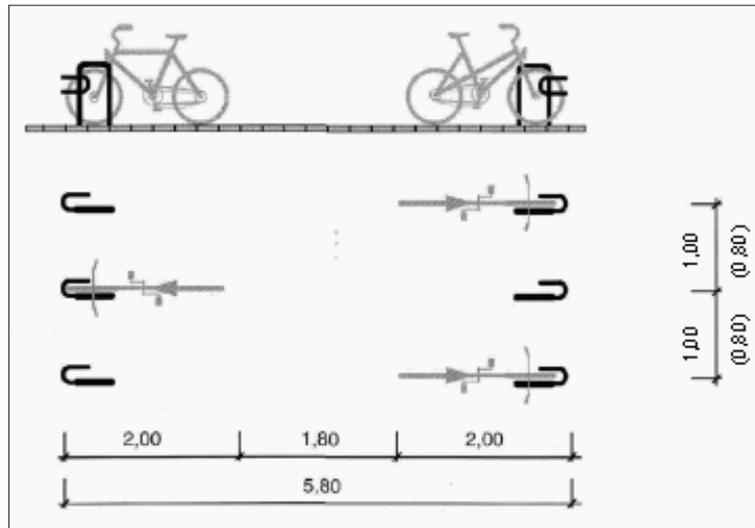


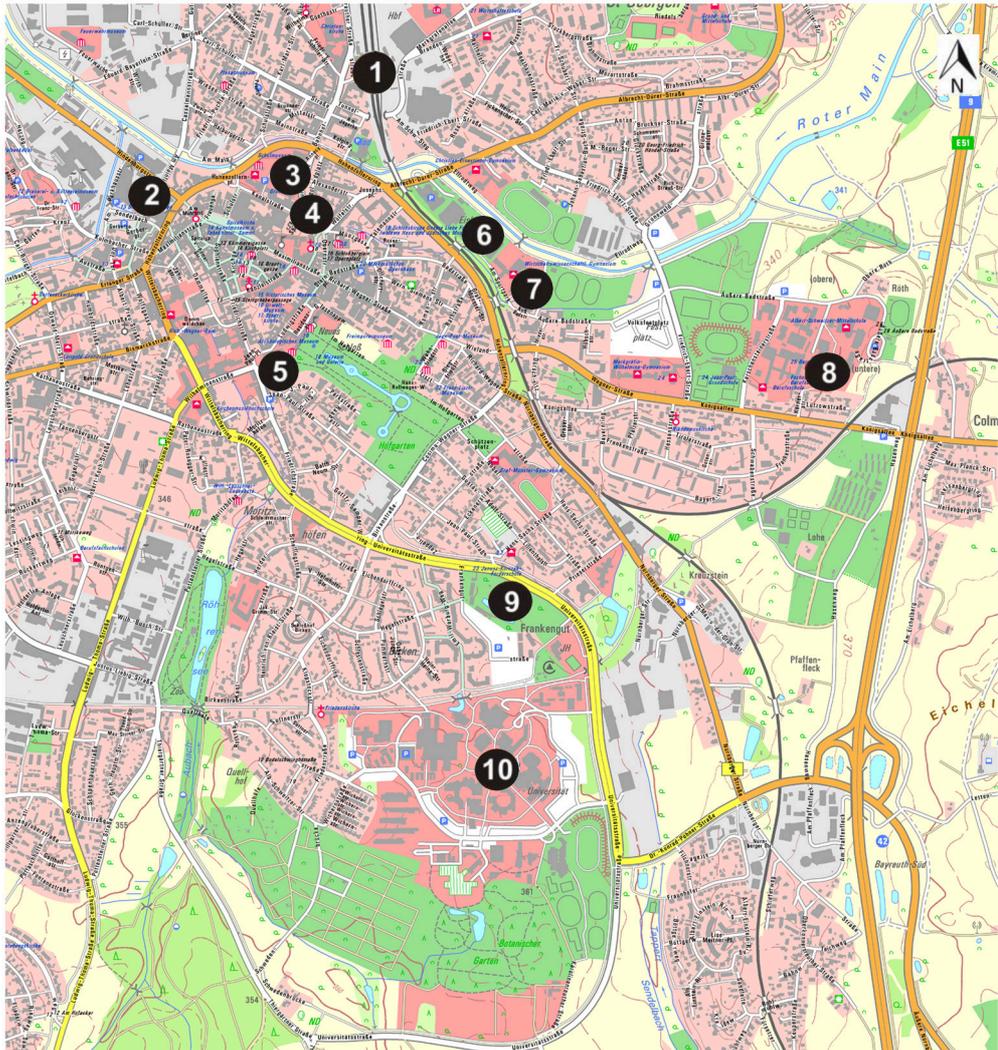
Bild 149: Maße für die Montage von Gabelhaltern (Hinweise Potsdam)

Verschiedene Hersteller von Fahrradabstellanlagen bieten auch platzsparende Systeme mit Hoch-/Tiefeinstellung an, die einen Systemabstand von nur 0,35 m aufweisen. Hier kann das Ein- und Ausparken jedoch mit Komforteinbußen und Schäden an den Rädern, insbesondere durch Verhaken von festen Lenkerteilen mit Bowdenzügen, verbunden sein.

Es wird empfohlen, diese Anforderungen sowie die richtige Bemaßung einzuhalten. Reine Vorderradhalter oder Vorderradklappen ohne Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens in verschiedensten Ausführungen sind in jedem Fall gänzlich ungeeignet.

8.2 Bestandsanalyse und Fahrradabstellbedarf

Zur Ermittlung des aktuellen Bestandes und Abstellbedarfes in Bayreuth wurde am Dienstag, den 22.10.2013 eine Erhebung an zehn öffentlichen Standorten des Fahrradparkens durchgeführt. Diese wurden in Abstimmung mit der Stadt ausgewählt, um die Situation für Fahrradabstellanlagen im Bereich der Innenstadt und anderen größeren Zielbereichen exemplarisch bzw. querschnittsartig bewerten zu können. Die Standorte und ihre Lage zeigt Bild 150.



Zählstellen Erhebung Fahrradparken am Dienstag, den 22.10.2013:

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. Hauptbahnhof | 6. Sportpark |
| 2. Rotmain-Center | 7. Wirtschaftswissenschaftliches Gymnasium |
| 3. Rathaus | 8. Schulzentrum Ost |
| 4. Luitpoldplatz/ Opernplatz | 9. Kreuzsteinbad |
| 5. Stadthalle | 10. Universität |



Bild 150: Bezeichnung und Lage der ausgewählten 10 Standorte der Erhebung zum Fahrradparken

Am Erhebungstag wurde sowohl der Bestand hinsichtlich Art, Kapazität, Überdachung und Qualität als auch die momentane Auslastung der Abstellanlagen ermittelt. Die Bestandserfassung erfolgte an einem Tag mit guter Wetterlage. Die nachfolgenden Bewertungen erfolgen auf Basis dieser Erhebungen.

8.2.1

Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof Bayreuth ist die größte der vier Bahnstationen in der Stadt und liegt relativ zentral ca. 10 Gehminuten von der Innenstadt entfernt. Dementsprechend ist hier mit einem erhöhten Abstellbedarf zu rechnen, besonders zu den Spitzenzeiten des Berufs- und Ausbildungspendleraufkommens. An der Bahnhofssüdseite gibt es eine überdachte Abstellanlage, die eine Funktion für den gesamten Bahnhofsbereich besitzt.



Bild 151: Überfüllte Abstellanlage am Hauptbahnhof Bayreuth



Bild 152: Innenbereich der Abstellanlage



Bild 153: Nicht-Benutzbarkeit bzw. fehlende Akzeptanz der Vorderradhalter



Bild 154: Wildparker in unmittelbarer Nähe der Abstellanlage

Diese Abstellanlage gehört der Deutschen Bahn und erlaubt es ihren Kunden, ihr Rad hier kostenlos abzustellen. Sie befindet sich in unmittelbarer Nähe der Gleisanlagen und ist gut zugänglich. Die Bestandserhebungen am Hauptbahnhof wurden am späten Vormittag gegen 11.00 Uhr und gegen Abend um 17.00 Uhr durchgeführt. Zu beiden Zeitpunkten ließ sich feststellen, dass die Abstellanlage stark überfüllt wirkte (vgl. Bild 151 und Bild 152). Sowohl innerhalb als auch um den ge-

samten Bahnhofsbereich herum ließen sich zahlreiche Wildparker feststellen, die ihr Rad entweder nicht in der Abstellanlage abstellen konnten oder dies auf Grund der mangelnden Qualität nicht wollten (vgl. Bild 153 und Bild 154).

Zwar gibt es eine Überdachung, die die Räder vor den Witterungsverhältnissen wirksam schützt, jedoch handelt es sich bei den Abstellanlagen um Vorderradhalter, die den Rädern keinen ausreichenden Standschutz geben und das Vorderrad schwer beschädigen können. Außerdem sind die Abstände zwischen den einzelnen Vorderradhaltern gering, sodass eine völlige Auslastung bei etwas breiteren Rädern gar mit Fahrradkorb nicht möglich ist.

So ließ sich an beiden Zeitpunkten feststellen, dass von den 150 existierenden Vorderradhaltern nur zwei Drittel genutzt wurden. Die restlichen Fahrräder standen entweder zwischen oder vor den Halterungen, was dazu führt, dass die gesamte Parksituation einen chaotischen Eindruck macht und die Räder sich gegenseitig blockieren. Auch umgekippte Räder innerhalb der Anlage konnten beobachtet werden.

Abgesehen von der Qualität der Abstellanlage reichen auch die Kapazitäten nicht aus. Trotz eines Hinweises, dass das Abstellen von Rädern außerhalb der Abstellanlage verboten ist, werden zahlreiche Fahrräder um die Anlage herum angeschlossen. Diese blockieren zum Teil die Zufahrten.

Ebenso konnten Wildparker direkt vor dem Bahnhofsgebäude beobachtet werden. Hier sind Abstellanlagen für kurzfristiges Parken sinnvoll, wenn Personen nur eine Information wünschen oder zu einem der Geschäfte in der Bahnhofshalle wollen. Diese wünschen sich meist kurze Wege und stellen deshalb ihr Rad direkt vor dem Bahnhofsgebäude derzeit „wild“ ab.

Außerdem sind am nördlichen Ende des Bahnsteiges zehn abschließbare Fahrradboxen vorzufinden, die Dauerparkern die Möglichkeit geben, ihr Rad vor Vandalismus und Diebstahl zu sichern (vgl. Bild 155). Inwieweit diese Abstellanlagen ausgelastet sind, ist zu prüfen, um gegebenenfalls das Angebot an die Nachfrage anzupassen und weitere Fahrradboxen im Bereich des Hauptbahnhofs zu installieren.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Abstellanlagen am Bahnhof weder qualitativ noch quantitativ den Anforderungen entsprechen. Die veralteten Vorderradhalter sollten zeitnah durch Anlehnbügel ersetzt und die Kapazitäten erhöht werden. Außerdem ist die Installation eines gemeinschaftlich nutzbaren Fahrradkäfigs für Pendler zu empfehlen, um Fahrradparkern die Möglichkeit zu geben, ihr Rad vor Vandalismus und Diebstahl zu sichern. Ebenso sollte eine zusätzliche Beschilderung den Zugang zur Abstellanlage erleichtern.



Bild 155: Fahrradboxen am Hauptbahnhof Bayreuth



Bild 156: Beispiel eines abschließbaren Fahrradkäfigs (Buxtehude)

Durch das wachsende Aus- und Einpendleraufkommen besteht in Bayreuth auch erhöhter Bedarf an abschließbaren Fahrradboxen, die ein sicheres Parken auch über längere Zeiträume gewährleisten. Eine solche Anlage für Dauerparker ist am Bayreuther Hauptbahnhof zwar vorhanden, der Auslastungsgrad allerdings unbekannt. Die Installation von Fahrradboxen oder eines gemeinschaftlich nutzbaren Fahrradkäfigs (vgl. Bild 156) für Pendler sollte daher gegebenenfalls in Erwägung gezogen werden.

8.2.2

Rotmain-Center

Das Rotmain-Center als zentrales Einkaufszentrum in der westlichen Innenstadt ist eindeutig ein wichtiges Ziel des Radverkehrs in Bayreuth. Und da immer mehr Menschen ihr Rad auch zum Einkaufen nutzen, besteht auch hier hoher Bedarf an Radabstellanlagen.

Typisch für das Fahrradparken am Rotmain-Center sind kleine zweiarmige, gebogene Fahrradhalter, in die der Rahmen des Rades eingeklemmt werden soll (vgl. Bild 157). Wie auf dem Bild ersichtlich ist dies allerdings nicht in jedem Fall möglich. Wenn der Rahmen zu dick, zu dünn, zu tief oder zu hoch ist, ist es nicht möglich, diese Fahrradhalter zu nutzen. Daher werden diese zum Teil gemieden und das Rad einfach daneben abgestellt. Trotzdem finden sich diese Fahrradhalter häufig rund um das Rotmain-Center.



Bild 157: Angebot der Fahrradständer am Rotmain-Center (nicht benutzt)



Bild 158: Abstellanlage auf der östlichen Seite des Rotmain-Centers, zahlreiche Wildparker



Bild 159: Nicht angenommene Abstellanlage in einem Bereich geringer sozialer Kontrolle



Bild 160: Veraltete, teils verbogene Vorderradhalter

An der östlichen Seite des Rotmain-Centers gibt es zweiarmige Fahrradaufsteller für insgesamt 34 Räder (vgl. Bild 158). Diese werden zahlreich genutzt. Eine Überdachung ist gegeben. Zusätzlich stehen einige Wildparker daneben, weil die Kapazitäten nicht ausreichen. Besonders unter einer angrenzenden Treppe (rechts im Bild) sammeln sich Wildparker, die diese Treppe als Überdachung nutzen.

Dieser Ort scheint für eine Abstellanlage also durchaus geeignet, jedoch sollten die Fahrradhalter durch Anlehnbügel ausgetauscht werden, um jedem Fahrradtyp die Möglichkeit zu bieten, standsicher und diebstahlgeschützt abgestellt zu werden.

Zusätzlich finden sich an der südlichen Seite des Rotmain-Centers weitere zweiarmige Fahrradhalter. Diese sind zum Teil überdacht und bieten Kapazitäten für 27 Räder. Trotz der schlechten Qualität der Fahrradhalter werden diese gut angenommen, besonders, wenn diese im unmittelbaren Bereich von Eingängen vorzufinden sind. Hier fällt auf, dass selbst nicht überdachte Fahrradhalter in der Nähe der Eingänge mehr genutzt werden als überdachte, die weiter entfernt liegen. Die Menschen wünschen sich also vorrangig möglichst kurze Wege zu ihrem Einkaufsziel.

Dies zeigt sich auch, wenn man auf der Rückseite des Rotmain-Centers schaut. Auch hier werden zweiarmige Radhalter angeboten, jedoch werden diese nicht genutzt (vgl. Bild 159). Offenkundig ist den Besuchern der Weg zu lang oder die soziale Kontrolle nicht ausreichend genug. Dies zeigt, dass die Radabstellanlagen hier in direkter Nähe zu den Eingängen installiert werden sollten.

Im nördlichen Bereich werden Vorderradhalter mit Aufhängung angeboten, die allerdings in schlechtem Zustand sind (vgl. Bild 160). Zum Teil sind sie demoliert und nicht mehr nutzbar. Eine Überdachung wird nicht angeboten.

Auch hier ist geringe soziale Kontrolle gegeben, diese Abstellanlage sollte demon- tiert werden.

Mittig des Rotmain-Centers gibt es weitere Abstellanlagen, die die beschriebenen zweiarmigen Rahmenhalter aufweisen. Dennoch werden diese gut angenommen (vgl. Bild 161). Hier gibt es ein großes Platzangebot für weitere Radabstellanlagen.

Eine zentrale Abstellanlage für das gesamte Rotmain-Center zu errichten und mit einem Parkleitsystem auszuschildern würde sicherlich das häufige Wildparken um das Gebäude herum verringern. Eine Überdachung ist auf jeden Fall sinnvoll, weil man sich in einem Einkaufszentrum auch längere Zeit aufhält und auch bei ungünstiger Wetterlage zum Einkaufen geht.



Bild 161: Abstellanlage und großes Platz- angebot für weitere Abstellanla- gen



Bild 162: Private Aufsteller am Rotmain- Center

Zusätzlich zu diesen Radabstellangeboten gibt es einzelne Aufsteller (Bild 162). Diese sind von schlechter Qualität und werden daher auch nicht gut angenommen.

Zusammengefasst empfiehlt sich für das Rotmain-Center zunächst ein Austausch der „gut gemeinten“ aber leider nicht bedarfsgerechten zweiarmigen Rahmenhalter, da diese nicht für alle Fahrradtypen nutzbar sind und die Handhabung nicht für alle Nutzer einfach ist. Des Weiteren empfiehlt sich eine stärkere Bündelung der sieben vorgefundenen Einzelgruppen in zwei bis drei sozial gut kontrollierten, eingangs- nahen Abstellanlagen mit einem Parkleitsystem, das die Besucher wirksam leitet. Wichtig ist darüber hinaus eine möglichst vollständige Überdachung aller Anlagen.

8.2.3

Rathaus

Die in Bayreuth häufiger anzutreffenden Fahrradspiralen finden sich auch vor dem Rathaus wieder. Hier werden sieben solcher Spiralen mit je ca. 3-4 Stellplätzen angeboten. Wie allerdings auf Bild 163 ersichtlich werden diese kaum genutzt. Stattdessen stehen die meisten abgestellten Räder direkt unter dem Vordach des Rathauses. Hier ist auf beiden Seiten der Eingangstür eine je 15 m lange Stange montiert, an denen die Vorderräder angeschlossen werden können.



Bild 163: Fahrradspiralen gegenüber vom Rathaus



Bild 164: Als Abstellanlage genutzte Stange vor dem Rathausgebäude

Dies bestätigt erneut, dass die Radfahrer gerne überdachte und zielnahe Abstellanlagen annehmen. Die Stange bietet die Möglichkeit, Räder in einer Reihe aufgestellt anzuschließen. Räder ohne eigenen Fahrradständer können hier jedoch nicht abgestellt werden. Außerdem gibt es keine Standsicherheit. Wenn ein Rad kippt, kann es auch andere Räder umwerfen und beschädigen. Deswegen sind Anlehnbügel, die zusätzlich den Rahmen des Rades stützen, zu bevorzugen. So kann auch oft beobachtet werden, dass Räder unter dem Dach abgestellt, nicht aber an der Stange befestigt werden. Dies führt zu einer recht unübersichtlichen Parksituation, bei der einzelne Räder auch den Zugang zu anderen Rädern versperren.

Empfohlen wird, entlang der Gebäudefront Anlehnbügel zu installieren. Auf einer nutzbaren Länge von ca. 25 m lassen sich bei einem Abstand von 120 cm etwa 20 Anlehnbügel beidseitig des mittigen Haupteingangs anbringen und somit Stellplätze für insgesamt 40 Räder pro Seite schaffen. Am Erhebungstag wurden vor dem Rathaus genau 40 abgestellte Räder gezählt. Es kann unterstellt werden, dass dieses Angebot, ohne Erweiterungsmöglichkeiten und ohne die „20 %-Reserve“, für Besucher, Rathausmitarbeiter usw. jedoch nicht ausreicht.

Der vorhandene Standort mit den nicht überdachten Fahrradspiralen auf dem Rathausvorplatz muss deshalb einbezogen und ebenfalls erneuert werden.

8.2.4 Luitpoldplatz/Opernplatz

Entlang des Luitpoldplatzes lässt sich feststellen, dass es hier kein wahrnehmbares, nutzergerechtes Angebot an Abstellanlagen gibt, obwohl ein solches in diesem zentralen und attraktiven Aufenthaltsbereich sehr wünschenswert wäre. Es existieren einzelne private Aufsteller vor Geschäften, zum Großteil als Vorderradhalter. Nur die Volksbank im Norden des Luitpoldplatzes bietet qualitativ gute Anlehnbügel ohne Überdachung, die als gut zu bewerten sind (vgl. Bild 165). Weiterhin sind im Bereich der Sparkasse Spiralen vorzufinden (Bild 168).



Bild 165: Qualitativ gute Abstellanlagen vor der Volksbank am Luitpoldplatz



Bild 166: Wild abgestellte Räder entlang des Luitpoldplatzes



Bild 167: Abstellanlage im Bereich des Opernplatzes



Bild 168: Spiralförmige Radständer in der Innenstadt

Entlang des Luitpoldplatzes lassen sich auch zahlreiche „wild“ abgestellte Räder erkennen. Diese sind an Laternen oder Schildermasten festgemacht oder stehen frei (vgl. Bild 166). Öffentliche Abstellanlagen schlechter Qualität und mit sehr geringer Kapazität finden sich am Opernplatz (vgl. Bild 167).

Im Bereich des Luitpold- und Opernplatzes fehlt demnach ein wahrnehmbares, wegen der Größe dieses Bereiches eher dezentral angeordnetes Angebot für das Kurzzeitparken von Innenstadtbesuchern, ähnlich wie in der Maximilianstraße. Wie dort sind auch hier die besonderen Anforderungen des Stadtbildes zu berücksichtigen.

8.2.5

Stadthalle

Die Stadthalle in Bayreuth als „Kultur- und Kongresszentrum“ der Stadt bildet ein wichtiges innerstädtisches Ziel, das sehr gut mit dem Fahrrad erreicht werden kann (Stadthallensanierung ab Herbst 2015 geplant).

Auch hier findet sich die in Bayreuth häufiger vorzufindende Spirale (vgl. Bild 169).



Bild 169: Fahrradspiralen vor der Stadthalle



Bild 170: Spiralen werden häufig nicht wie vorgesehen genutzt

Vor der Stadthalle stehen sechs dieser Spiralen und auf der gegenüberliegenden Seite vor dem technischen Ämtergebäude eine weitere. Auch hier werden diese Spiralen ungern wie vorgesehen mit dem Vorderreifen genutzt, sondern meist nur zur Befestigung oder zum Gegenlehnen gebraucht. Mit diesen Abstellvarianten können die Kapazitäten allerdings nicht ausreichend genutzt werden.

Daher empfiehlt sich auch hier ein zeitnaher Austausch der Spiralen gegen Anlehnbügel. Außerdem ist hier auch eine Überdachung sinnvoll, da Veranstaltungen in der Stadthalle meist eine längere Zeit in Anspruch nehmen. Daher sollte es den Besuchern möglich sein, ihr Rad witterungsgeschützt abzustellen. Die Stadthallensanierung ab Herbst 2015 bietet eine gute Gelegenheit, auch das Angebot an Fahrradabstellanlagen grundlegend zu erneuern und zu erweitern.

8.2.6

Sportpark

Der Bayreuther Sportpark besteht aus mehreren Hallen mit veranstaltungsbezogen großer Publikumsnachfrage. Die größte von ihnen ist die **Oberfrankenhalle**, die bis zu 6.100 Menschen fasst. Hier finden sowohl Konzerte aber auch Sportveranstaltungen statt. Um den Besuchern die Möglichkeit zum Parken zu geben, befindet sich hinter den Hallenkomplexen ein Parkhaus. Für Besucher, die mit dem Rad kommen, sind die Abstellmöglichkeiten jedoch deutlich schlechter.



Bild 171: Abstellanlagen vor der Sporthalle



Bild 172: Überdachte Abstellanlagen vor dem Hallenbad

Vor der **Sporthalle** befinden sich drei Reihen mit je 5 Vorderradständern (vgl. Bild 171). Die Kapazitätsauslastung am Erhebungstag war sehr gering, allerdings kann angenommen werden, dass die insgesamt 15 Abstellplätze zu Trainingszeiten oder bei größeren Veranstaltungen nicht ausreichen. Auch hier wird der Wunsch nach überdachten Abstellanlagen ersichtlich, da nur die Abstellanlage, die im Eingangsbereich unter dem Vorbau steht, genutzt wird. Des Weiteren sollten die Vorderradständer zeitnah durch Anlehnbügel ersetzt werden.

Vor dem **Hallenbad** befindet sich eine überdachte Abstellanlage, die insgesamt 40 Räder fasst. Die Überdachung schützt die Räder vor den Witterungsverhältnissen, jedoch handelt es sich auch hier um Vorderradhalter, die ausgetauscht werden sollten. Zweifelhaft ist, ob 40 Stellplätze bei Hochbetrieb des Bades ausreichen. Dennoch ist die Lage und die Überdachung der Abstellanlagen als gut zu bewerten.



Bild 173: Zugewachsene und z. T. verbogene Vorderradhalter gegenüber der Oberfrankenhalle



Bild 174: Potenzielles Platzangebot für Abstellanlagen

Wesentlich schlechter sehen die Abstellmöglichkeiten für Besucher der **Oberfrankenhalle** aus. Hier gibt es gegenüber vom Eingangsbereich 54 Vorderradständer, die allerdings stark zugewachsen und zum Teil verbogen sind (vgl. Bild 173). Das macht sie unbrauchbar. Dabei bietet der gepflasterte Bereich vor der Oberfrankenhalle genug Platz, um hier eine qualitativ hochwertige Abstellanlage einzurichten (vgl. Bild 174).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass für diesen großen Hallenkomplex mit zeitweise hohem Abstellbedarf nur wenige und qualitativ schlechte Radabstellanlagen vorhanden sind.

Die überdachte Abstellanlage des Hallenbades bietet eine gute Grundlage, allerdings müssten hier die Vorderradhalter durch Anlehnbügel ersetzt werden. Ansonsten empfiehlt es sich, eine zentrale, qualitativ hochwertige Anlage in der Mitte des Komplexes zu errichten, um den Bedarf für die umliegenden Hallen zu decken. Hierzu ist ein wirksames Parkleitsystem zu empfehlen. Zusätzlich sollte es jedoch in unmittelbarer Nähe der Eingänge einzelne Anlehnbügel geben, um kurzzeitigen Besuchern die Möglichkeit zu geben, ihr Rad direkt beim Eingang abzustellen. Ausreichend Platzkapazitäten sind hierfür gegeben.

8.2.7 Wirtschaftswissenschaftliches Gymnasium

Das WWG Bayreuth liegt östlich des Sportparks und verfügt über mehrere Abstellmöglichkeiten für Räder. Die Hauptabstellanlage befindet sich nord-westlich neben dem Haupteingang. Hierbei handelt es sich um einen Raum im Erdgeschoss, der als Abstellanlage genutzt wird (vgl. Bild 175).

Die Halterungen bestehen hier aus Vertiefungen im Boden, in die der Vorderreifen geschoben wird. Auf Bild 176 ist allerdings ersichtlich, dass viele Schüler diese Bodenrillen nicht nutzen, um ein Verbiegen des Vorderreifens beim Umkippen zu vermeiden. So werden die Räder hier in der Regel nur frei abgestellt und abgeschlossen, was allerdings keinen Diebstahlschutz bietet. Außerdem müssen Räder, die keinen Fahrradhalter besitzen, an Wände angelehnt oder auf den Boden gelegt werden.



Bild 175: Geschlossene Abstellanlage am WWG Bayreuth



Bild 176: Nicht-Nutzung der Bodenrillen

Generell wird der Raum mit fast 40 abgestellten Rädern am Erhebungstag gut genutzt und bietet auch einen optimalen Witterungsschutz, allerdings sollten Anlehnbügel die Bodenrillen ersetzen, um Standsicherheit und Diebstahlschutz zu gewährleisten. Bedacht werden sollte außerdem, dass die Auslastung bei schlechtem Wetter sicherlich höher ist, da weniger Schüler ihr Rad draußen vor dem Gebäude anschließen werden.

Des Weiteren befinden sich auf der östlichen Seite des Haupteinganges zwei spiralförmige Vorderradständer. Obwohl diese eine Kapazität von insgesamt ca. 8 Rädern haben, ist am Erhebungstag hier nur ein Rad in die Halterung geschoben. Neben den Spiralen stehen 10 wild geparkte Räder, was die Unzufriedenheit und die daraus folgende Nicht-Nutzung der Vorderradhalter bestätigt.



Bild 177: Spiralförmige Vorderradhalter vor dem WWG Bayreuth



Bild 178: Wildparker neben den angebotenen Vorderradständern

Direkt angrenzend an die Fahrradspiralen liegt auf der östlichen Seite der Schule ein Treppenaufgang, der von Wildparkern als Überdachung genutzt wird. Am Erhebungstag konnten 13 Wildparker gezählt werden, die diese Abstellmöglichkeit nutzten.



Bild 179: Wildparker unter einem Treppenaufgang



Bild 180: Offensichtlicher Wunsch nach überdachten Abstellanlagen

Bild 179 und Bild 180 belegen zusätzlich, dass die Schüler vermehrt diesen Treppenaufgang wählen, um ihr Rad hier abzustellen. Da hier auch Platz zur Verfügung steht, bietet es sich an, hier Anlehnbügel zu installieren, um diesem Bedarf nachzukommen. Alternativ sollten die sich vor dem Haupteingang befindlichen Spiralen durch Bügel ersetzt und eine Überdachung geschaffen werden.

Des Weiteren befinden sich Abstellanlagen auf der Rückseite des Schulgebäudes. Dabei handelt es sich um Vorderradhalter, die von den Schülern nicht genutzt werden. Stattdessen stellen diese die Räder vor oder neben diesen Anlagen ab.

Auch diese sollten zeitnah durch Anlehnbügel ersetzt und möglichst überdacht werden.



Bild 181: Weitere Vorderradhalter des WWG auf der Rückseite



Bild 182: Erneute Nicht-Nutzung der Spiralen trotz offensichtlichem Bedarf

8.2.8

Schulzentrum Ost

Am Schulzentrum Ost wurde insbesondere die Albert-Schweizer-Mittelschule untersucht. Dies ist eine weiterführende Schule, die Schüler sind also bereits etwas älter und nutzen das Rad, um Ihren Schulweg individuell zu bewältigen.

Die Hauptabstellanlage, ein abschließbarer Fahrradkeller, konnte am Erhebungstag nicht besichtigt werden und fällt somit aus der Bewertung.

Im äußeren Bereich der Schule existiert vor dem Haupteingang eine 6 m lange Fahrradspirale (vgl. Bild 183). Diese verfügt über eine Überdachung und befindet sich direkt vor einem Klassenzimmer. Somit ist eine ausreichende soziale Kontrolle während der Schulzeit gewährleistet.



Bild 183: Fahrradspirale vorm Schulzentrum Ost



Bild 184: Weitere Spirale, allerdings ungenutzt

Eine zweite Spirale befindet sich auf dem Schulhof (vgl. Bild 184). Hinderlich ist die Spaltenbreite beider Spiralen, die mit 5 cm Breite nicht für alle Fahrradtypen geeignet ist. Z. B. Mountainbikes, die sehr breite Reifen haben, können hier nicht abgestellt werden.

Zusätzlich, wie bereits vorher genannt, bieten diese Spiralen keinen ausreichenden Standschutz für die Räder und können bei Kippen des Rades den Vorderreifen verbiegen.

Damit entsprechen diese Spiralen nicht den Anforderungen an bedarfsgerechtes Fahrradparken und sollten daher durch Anlehnbügel ersetzt werden. Dieses gilt auch für die zwei Fahrradständer, die sich im vorderen Teil des Schulhofes befinden (vgl. Bild 185).



Bild 185: Fahrradaufsteller im Eingangsbereich des Schulzentrums



Bild 186: Fehlende Zufahrt zu den Aufstellern, offensichtlicher Bedarf

Diese haben zwar etwas höhere Bügel, an denen ein Rahmen befestigt werden kann, jedoch ist dies abhängig vom Fahrradtyp und oft gar nicht möglich, sodass auch hier kein ausreichender Diebstahl- und Umkippschutz vorhanden ist. Hier ist auch keine Überdachung vorhanden, sodass es keinen Witterungsschutz vor Regen oder Schnee gibt. Eine andere Problematik wird auf Bild 186 ersichtlich. Die Rad-aufsteller liegen etwas erhöht und es existiert keine befestigte Zufahrt für Räder. Wie auf dem Foto ersichtlich, hat sich durch die Nutzung der Grünfläche bereits eine Furche gebildet, die allerdings bei schlechter Wetterlage rutschig werden kann.

Handlungsempfehlungen am Schulzentrum Ost sind also primär der Austausch der Vorderradhalter durch Anlehnbügel, sowie die Anlage einer befestigten Zufahrt zu den Abstellanlagen.

8.2.9

Kreuzsteinbad

Das Kreuzsteinbad ist ein Freibad im Südosten von Bayreuth. Mit drei Becken und einer großen Liegewiese lädt es im Sommer viele Menschen zum Schwimmen ein. Da besonders zu dieser Jahreszeit viele das Rad nutzen, um ihr Ziel zu erreichen, haben Fahrradabstellanlagen an Freibädern eine hohe Wichtigkeit (Skizze zur Bestandsaufnahme am 22.10.2013 vgl. Bild 191).

Am Kreuzsteinbad gibt es zwei Abstellflächen, die für Räder vorgesehen sind.



Bild 187: Fahrradparkplatz mit eingelassenen Betonfahrradständern



Bild 188: Holzabstellanlage beim Kreuzsteinbad

Zum einen gibt es nördlich des Eingangsbereiches einen gepflasterten Bereich, in den ca. 180 Betonfahrradständer eingelassen sind, in die der Vorderreifen eingeschoben wird (vgl. Bild 187).

Nachteile dieser nicht mehr zeitgemäßen Fahrradständer sind insbesondere die „Felgenkiller Gefahr“, Verschmutzungsgefahr und keinerlei Diebstahlschutz durch fehlende Anschlussmöglichkeiten.

Durch einen relativ geringen Seitenabstand zwischen den Schlitzen kann es passieren, dass bei Kippen eines Rades andere Räder mit beschädigt werden. Somit bilden diese Betonfahrradständer keine guten Abstellanlagen. Jedoch können auf diesem gepflasterten Bereich diebstahlsichere Anlehnbügel aufgestellt werden.

Im Süden des Kreuzsteinbades gibt es eine weitere „besondere“ Abstellanlage, und zwar eher behelfsmäßige Holzgeländer, an die das Rad angelehnt und angeschlossen werden kann (vgl. Bild 188). Diese Abstellmöglichkeit erfüllt zwar saisonal ihren Zweck, sollte aber auf Dauer durch Anlehnbügel ersetzt werden, jedoch mit geringerer Priorität.

Diese Holzgeländer bieten Platz für geschätzt 60 Räder. Im Sommer kommt es zu größerer Nachfrage, sodass weitere Stellplätze geschaffen werden sollten. Flächenpotenzial für eine weitere Abstellanlage liegen z. B. im nördlichen Bereich des Freibades. Hier sind derzeit zwei Parkplätze für Kfz markiert. Hier ließen sich Anlehnbügel installieren und so ungefähr weitere 30 Stellplätze schaffen (vgl. Bild 190).



Bild 189: Zum Wildparken genutzte Umzäunung der Rasenfläche



Bild 190: Flächenpotenziale für Abstellanlagen am Kreuzsteinbad

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Kreuzsteinbad mit den Betonfahrradständern und den Holzgeländern über ca. 240 eher behelfsmäßige Fahrradstellplätze verfügt. Insbesondere die Betonfahrradständer sind jedoch nicht sicher und sollten daher gegen Anlehnbügel ausgetauscht werden. Zusätzlich sollten weitere 30 Stellplätze schaffen werden, um der saisonal hohen Nachfrage gerecht zu werden.

Fahrradparken am Kreuzsteinbad
Zeit: 14:45



- ca. 62m² gepflasterte Fläche
- ca. 30 Stellplätze

- Fahrradparkplatz
- 35m x 9m
- gepflastert
- eingelassene Betonschlitze zum Abstellen
- 11 x 16 = 176 Abstellplätze
- Abstände 54cm
- Schlitzbreite 4,5cm

- Holzabstellanlage auf Rasenfläche
- mehrere Reihen mit ca. 58 Stellplätzen mit Rahmenanschlussmöglichkeit
- Anlehnen des Rades ist möglich

Bild 191: Skizze zur Bestandsaufnahme am Kreuzsteinbad am 22.10.2013

8.2.10

Universität

Zurzeit gibt es ca. 12.500 Studierende an der Universität Bayreuth. Dementsprechend hoch ist hier allein im Zentralbereich der Bedarf an qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen. Drei Teilbereiche sind hier zu unterscheiden: Mensa, Audimax und Busschleife. Einen Überblick über die Anzahl und Auslastung der Abstellanlagen gibt Bild 192.

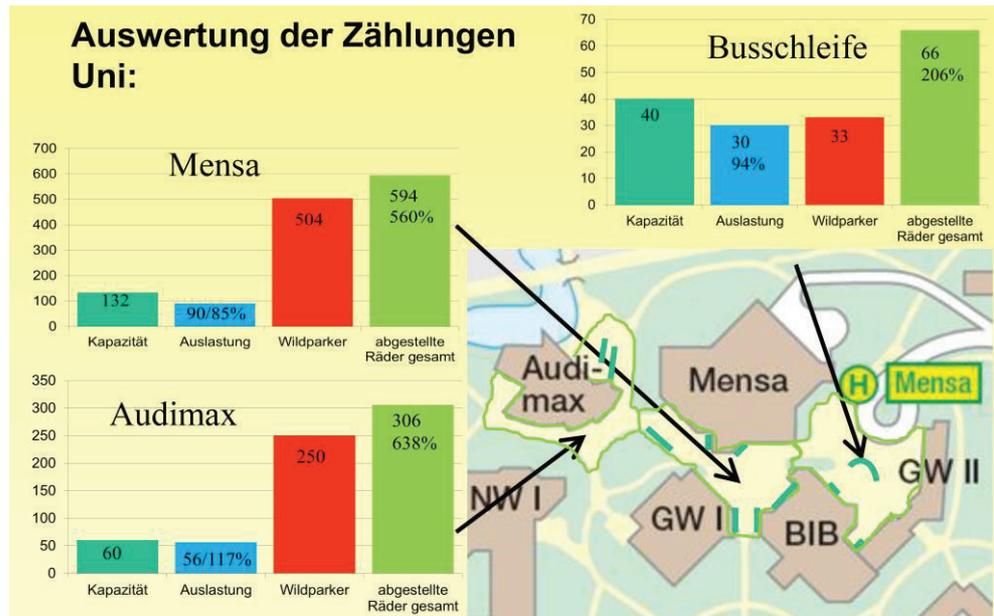


Bild 192: Übersicht Standorte, Kapazitäten und Nachfrage des Fahrradparkens Universität Bayreuth

Die Daten wurden am Dienstag, den 22.10.2013 in der Mittagszeit erhoben. Die Graphik mit Standorten, Kapazitäten und Nachfrage des Fahrradparkens im Zentralbereich der Universität Bayreuth zeigt, dass die angebotenen Abstellanlagen bei weitem nicht ausreichen. So kommt es zu Wildparken; am Erhebungstag wurden über 700 „wild“ abgestellte Fahrräder erfasst.

Allein vor dem Audimax, dem größten Hörsaal, standen in Reihen aufgestellt 250 wild geparkte Räder. Dies ist nicht verwunderlich, da nur 60 Fahrradständer angeboten werden, die Nachfrage aber erheblich höher ist. Die angebotenen Halter sind zweiarmige Rahmenhalter (vgl. auch Seite 192, Rotmaincenter). Diese werden zum Teil nicht genutzt, weil sie nicht für alle Fahrradtypen geeignet sind. So kommt es, dass Zäune, Laternen, Geländer etc. zum Abstellen zweckentfremdet werden.



Bild 193: Wildparker auf dem Universitätsgelände



Bild 194: Zweckentfremdung von Zäunen als Abstellanlage vor dem Audi-max

Besonders die überdachten Bereiche, die ein Abstellen von Rädern ermöglichen, sind völlig zugeparkt.

Ein ähnliches Bild bietet sich vor der Mensa. Hier gibt es zwar mehrere Fahrradabstellanlagen, jedoch bestehen diese ausschließlich aus Vorderradhaltern und sind damit qualitativ als schlecht anzusehen. Außerdem sind die Kapazitäten bei weitem nicht ausreichend. Zur Mittagszeit (gegen 13 Uhr) wurden am Erhebungstag über 500 Wildparker gezählt.



Bild 195: Vorderradhalter vor der Mensa werden nicht genutzt



Bild 196: Geordnet aufgestellte Wildparker

Auffällig ist, wie geordnet die Wildparker ihre Räder in Reihen aufstellen. Dies zeigt, dass durchaus beabsichtigt ist, die Räder so abzustellen, dass es weiterhin „ein Durchkommen“ gibt (z. B. für Rettungswege), aber auch dieses Bemühen an seine Grenzen stößt (vgl. Bild 196).

Im südlichen Bereich der Universität befindet sich eine Buswendeschleife. Auch hier werden Fahrradständer angeboten, die qualitativ nicht gut sind, aber dennoch völlig ausgelastet. Es handelt sich auch hier um die zweiarmigen Rahmenhalter mit Kapazität für nur 45 Räder.



Bild 197: Fahrradparken in der Busschleife



Bild 198: Fehlende Abstellanlagen vor den Hörsälen

Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen für Studierende und Beschäftigte wird im Zentralbereich der Universität nicht annähernd gedeckt. Die Qualität der angebotenen Abstellanlagen ist derzeit schlecht, da es sich fast ausschließlich um Vorderadhalter handelt.

Daher ist anzuraten, dass die Universität Bayreuth eine zentrale, ausreichend große und überdachte Abstellanlage mit Anlehnbügel anlegt, möglichst in der Nähe von Mensa und Audimax. Zusätzlich sollten vor den Hörsälen Bügel installiert werden, um hier in direkter Zielzuordnung akzeptable Fahrradparkangebote zu erreichen. Überdachungen sind hier zumindest wünschenswert.

Der gültige Campusplan (Internet) sollte um Angaben zu Standorten von Fahrradabstellanlagen ergänzt werden.

Hier besteht demnach hoher Handlungsbedarf zur Berücksichtigung des Fahrrades als das von Studierenden traditionell gerne benutzte Verkehrsmittel. Da die Universität Bayreuth mit ihren 12.500 Studierenden und ca. 1.500 Beschäftigten in Lehre, Forschung und Verwaltung über ein generell hohes Fahrradnutzungspotenzial verfügt, ist eine auf die Zukunft gerichtete Planung der Abstellkapazitäten sehr wichtig.

8.3 Zusammenfassung und Empfehlungen

In der Analyse des Fahrradparkens in Bayreuth wurden 1.040 Fahrradabstellplätze an ausgewählten und prototypischen, öffentlichen und halböffentlichen Standorten erfasst und bewertet. Die Auslastung in den Fahrradabstellanlagen betrug zum Erhebungszeitpunkt 39 % bzw. 409 Räder. Werden die „Wildparker“ in der Nähe der Abstellanlage hinzugerechnet beträgt die Nachfrage 942 Räder, was einer (nicht realitätsnahen) rechnerischen Auslastung von 90,6 % entspricht. Dies bedeutet, dass an verschiedenen Standorten Erweiterungsbedarf besteht.

Ein weiterer Aspekt ist die notwendige Erneuerung der nicht mehr zeitgemäßen Abstellanlagen, insbesondere den einfachen Vorderradhaltern („Felgenkiller“). Unter Zusammenfassung dieser Erkenntnisse kommt ein Erneuerungs- und Erweiterungsbedarf von 2.050 Fahrradstellplätzen zustande, davon allein 1.000 im Zentralbereich der Universität. 2.050 Stellplätze bedeuten bei Doppelparkern, wie z. B. Anlehnbügel, 1.025 Fahrradhalter. (vgl. Bild 203)

Die nachfolgenden Grafiken beinhalten die Auswertungen für die sieben aussagekräftigsten Bereiche des Fahrradparkens im Zuge der Erhebungen am 22.10.2013 in Bayreuth; nicht einbezogen sind hier Luitpoldplatz/Opernplatz, Stadthalle, Sportpark und Kreuzsteinbad.

Die größten Kapazitäten der untersuchten Standorte bestehen neben der Universität auch im Hauptbahnhof und am Rotmain-Center, vgl. Bild 199. Ungefähr analog ist die Verteilung bei den erfassten Auslastungen, die ohne Ausnahme unter dem Grenzwert von 80 % liegen, vgl. Bild 200.

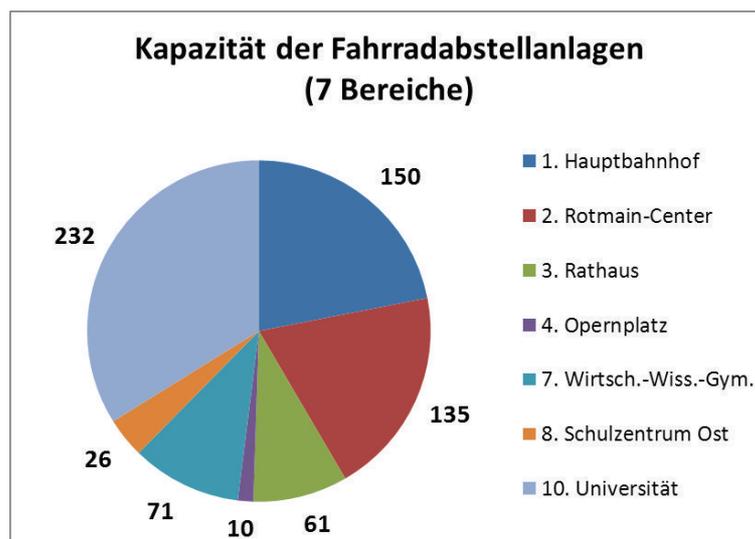


Bild 199: Kapazität der Fahrradabstellanlagen (7 Bereiche)

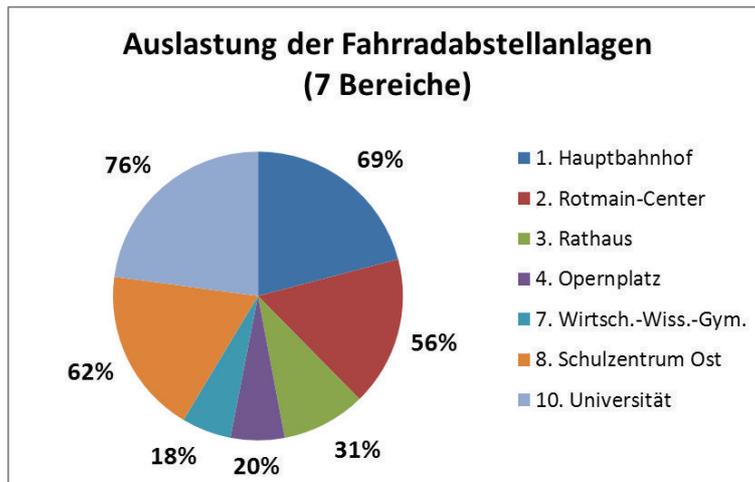


Bild 200: Auslastung der Fahrradabstellanlagen (7 Bereiche)

Die weitaus größte Anzahl an „Wildparkern“ wurde in der Universität (Zentralbereich) festgestellt, vgl. Bild 201. Hier besteht entsprechend auch die größte Gesamtnachfrage nach Abstellplätzen am Standort, also in der Summe von „Auslastung“ (der Abstellanlagen) und „Wildparkern“ (außerhalb der Anlagen), vgl. Bild 202:

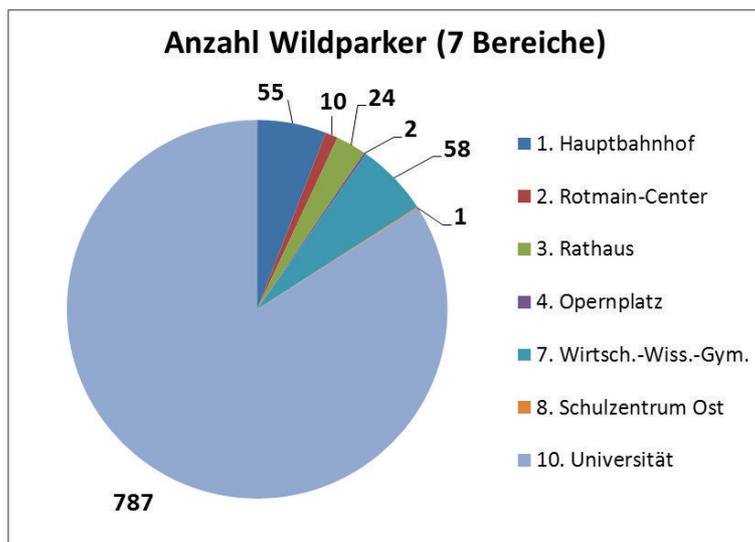


Bild 201: Anzahl Wildparker (7 Bereiche)

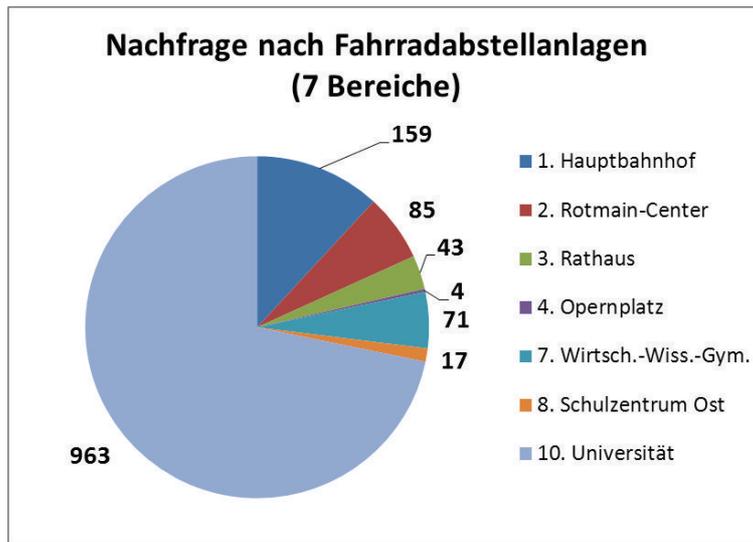


Bild 202: Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen (7 Bereiche)

Übersichtstabelle Fahrradabstellanlagen, Bedarf und Empfehlungen								
1. Hauptbahnhof	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	150	104	69%	55			Bestand mit Typ Anlehnbügel oder ggf. Hoch-/Tiefparker erneuern und erweitern
	Nicht Überd.							
	Summe	150	104	69%	55	159		
2. Rotmain-Center	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	88	57	65%	10			Standorte stärker bündeln, mit Erweiterbarkeit; Bestand mit Typ Anlehnbügel erneuern
	Nicht Überd.	47	18	38%	0			
	Summe	135	75	56%	10	85		
3. Rathaus	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	40	17	43%	22			Bestand mit Typ Anlehnbügel erneuern und erweitern
	Nicht Überd.	21	2	10%	2			
	Summe	61	19	31%	24	43		
4. Luitpoldplatz/ Opernpl.	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	0						Dezentrale Standortplanung erforderlich; erste Schätzung
	Nicht Überd.	10	2	20%	2			
	Summe	10	2	20%	2	4		
5. Stadthalle	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	0						Bestand mit Typ Anlehnbügel erneuern und erweitern
	Nicht Überd.	25	1	4%	2			
	Summe	25	1	4%	2	3		
6. Sportpark	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	22	1	5%	1			Bestand mit Typ Anlehnbügel erneuern
	Nicht Überd.	72	2	3%	2			
	Summe	94	3	3%	3	6		
7. Wirtsch.-Wiss.- Gymn. (WWG)	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	52	12	23%	25			Bestand mit Typ Anlehnbügel erneuern und erweitern
	Nicht Überd.	19	1	5%	33			
	Summe	71	13	18%	58	71		
8. Schulzentrum Ost	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	10	10	100%	1			Bestand mit Typ Anlehnbügel erneuern, mit Erweiterbarkeit
	Nicht Überd.	16	6	38%	0			
	Summe	26	16	62%	1	17		
9. Kreuzsteinbad (saisonal)	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	0						Bestand mit Typ Anlehnbügel erneuern; vorbehaltlich Bedarfsüberprüfung Saison
	Nicht Überd.	236	0	0%	0			
	Summe	236	0	0%	0	0		
10. Universität (Zentralbereich)	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	10	7	70%	16			Bestand mit Typ Anlehnbügel oder ggf. Hoch-/Tiefparker erneuern und erweitern; Fahrradparkhaus prüfen
	Nicht Überd.	222	169	76%	771			
	Summe	232	176	76%	787	963		
Gesamt	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	372	208	56%	130			
	Nicht Überd.	668	201	30%	812			
	Summe	1040	409	39%	942	1351		
Gesamt ohne Universität	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Empfehlung Stellplätze	
	Überdacht	362	201	56%	114			
	Nicht Überd.	446	32	7%	41			
	Summe	808	233	29%	155	388		
© PGV Hannover, Radverkehrskonzept Stadt Bayreuth 2013/2014							* inkl. 20% Reserve, ohne Erneuerungsbedarf (Bedarfsüberdeckung tlw. saisonal bzw. tageszeitlich bedingt)	

Bild 203: Übersichtstabelle Fahrradabstellanlagen, Bedarf und Empfehlungen (Stand 13.01.2014)