

FAHRRADABSTELLANLAGEN-KONZEPT

SCHWERPUNKT: ZENTRALE INNENSTADT





Stadt Kamen
Fachbereich 60.2 – Planung, Umwelt
Rathausplatz 1
59174 Kamen

November 2016

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss der Stadt Kamen hat in seiner Sitzung vom 28.11.2016 das Konzept zu Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt als Grundlage für die weitere Entwicklung des Fahrradparkens in der Innenstadt beschlossen.

INHALT

1	Anlass	1
---	--------------	---

TEIL I: ALLGEMEINE ANSPRÜCHE AN FAHRRADABSTELLANLAGEN

2	Rechtliche Grundlagen	4
2.1	Landesbauordnung	4
2.2	Fahrradabstell-Satzungen	4
2.3	Regelungen im Baugesetzbuch	6
2.4	Weitere rechtliche Regelungen	6
3	Allgemeine Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	7
3.1	Grundsätzliche Planungsempfehlungen für Fahrradabstellplätze	7
3.2	Unterschiedliche Ansprüche der Fahrradfahrer	8
3.3	Wartung und Pflege der öffentlichen Fahrradabstellanlagen	9
4	Kategorisierung von Fahrradabstellanlagen	10
5	Standortbedingte Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	13
5.1	Fahrradparken in Stadtzentren	13
5.2	Mit dem Fahrrad zum Einkaufen	14
5.3	Ergänzende Fahrradinfrastruktur	15
5.4	Private Fahrradabstellanlagen	16
5.5	Fahrradparken an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs – Bike & Ride	17
5.6	Fahrradparken an Schulen	18
5.7	Fahrradparken an Freizeitzielen	18
6	Finanzierung und Förderung	19
6.1	Kosten und Finanzierung	19
6.2	Fördermöglichkeiten	20

TEIL II: FAHRRADABSTELLANLAGEN IN KAMEN

7	Methodik	22
8	Bestand	23
9	Handlungsempfehlungen für die Kamener Innenstadt	26
9.1	Kurzzeitparken	27
9.2	Langzeitparken	27
9.3	Mobilitätsstation / Radstation	29
9.4	Ergänzende Fahrradinfrastruktur	31
9.5	Planung der Fahrradabstellanlagen in der Kamener Innenstadt	31
10	Steckbriefe	33
11	Fazit und Ausblick	81
	Quellenverzeichnis	83
	Anhang	85
	Anlage 1: Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze (AGFS 2003).....	85
	Anlage 2: Fahrradabstellplatzsatzung München (FabS).....	87
	Anlage 3: Prinzipien zur Anzahl, Gestaltung und Anordnung von Fahrradabstell- plätzen in Aachen (Stadt Aachen 2014).....	103

Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) fördert die Stadt Kamen aktiv die Nahmobilität. Ein wichtiges Ziel ist in diesem Zusammenhang die Stärkung des Radverkehrs und der dazugehörigen Infrastruktur.

Kamen bietet sowohl aufgrund der topografischen Situation als auch durch die Struktur der Stadt mit relativ geringen Entfernungen der Ziele gute Bedingungen für den Radverkehr. Innerhalb der Kernstadt sowie in den Stadtteilen sind alle Ziele in maximal 4 km ideal mit dem Fahrrad erreichbar. Die Entfernungen zwischen dem Stadtzentrum und den Nebenzentren Methler und Heeren-Werve sind mit maximal 6 km ebenfalls noch gut mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Im Herbst 2012 hat die Stadt Kamen eine Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten durchführen lassen. Mit dieser Befragung wurde erstmals das Verkehrsverhalten der Kamener Bevölkerung an einem Normalwerktag empirisch erfasst. Die Mobilitätsbefragung ergab unter anderem, dass 38 % aller Wege in Kamen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes¹ zurückgelegt werden. Der Anteil des Radverkehrs liegt mit 13,3 % über dem kreisweiten Durchschnitt (Kreis Unna: 12,2 %²; BRD: ca. 10 %³). Gegenüber dem Kfz (61,9 %) ist das Fahrrad jedoch von deutlich nachrangiger Bedeutung. Es bestehen allerdings weitere Verlagerungspotentiale zum Umstieg auf das Fahrrad, da viele Kurzstrecken mit einer Entfernung von weniger als 3 km derzeit noch mit dem Pkw zurückgelegt werden (30 % der Kfz-Fahrten). Durch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen soll der Anteil des Radverkehrs zukünftig weiter gesteigert werden.

Neben den Radwegen sind die Radabstellanlagen ein wichtiger Bestandteil der Fahrradinfrastruktur. Für die Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr ist häufig die Abstellsituation mitentscheidend. Sowohl der Ort und die Anzahl als auch die Qualität der angebotenen Fahrradabstellanlagen müssen dem tatsächlichen Bedarf der Radfahrer entsprechen. Besteht kein angemessenes Angebot an Fahrradabstellanlagen⁴, werden die Fahrräder ungeordnet geparkt und behindern infolgedessen den restlichen Verkehr oder es wird direkt auf andere Verkehrsmittel ausgewichen. Ausreichende und adäquate Abstellmöglichkeiten liefern somit einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität des Fahrradfahrens und der Fahrradfreundlichkeit einer Kommune.

Um den Radverkehr in Kamen durch den Baustein des Fahrradparkens weiter zu stärken, wurde deshalb ein Fahrradabstellanlagen-Konzept erstellt. Für den gezielten Einsatz von Investitionsmitteln empfiehlt sich die Bildung von räumlichen oder thematischen Schwerpunktgebieten. Vor dem Hintergrund der Komplexität des Fahrradparkens in Stadtzentren wird zunächst der Innenstadtbereich in den Fokus gestellt. Zu einem späteren Zeitpunkt können weitere Schwerpunktgebiete untersucht werden, beispielsweise die Nebenzentren oder Schul- und Freizeitstandorte.

Im Rahmen des Konzepts soll unter anderem festgestellt werden, wo das Stellplatzangebot unzureichend ist und wo bestehende Anlagen keinen ausreichenden Schutz oder Komfort bieten. Das Konzept soll mögliche Verbesserungen sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht aufzeigen. Darüber hinaus sollen konkrete Vorschläge für umsetzbare Maßnahmen erarbeitet werden. Das Fahrradabstellanlagen-Konzept bietet somit auch die Chance, neue Standards für das Kamener Stadtgebiet zu etablieren.

¹ Der Umweltverbund umfasst die umweltverträglichen Verkehrsmittel, insbesondere den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

² Quelle: Kreis Unna (2014): Mobilitätsbefragung 2013

³ Quelle: BMVBS (2010): MiD 2008

⁴ Im Folgenden wird der Begriff Fahrradabstellanlage als Sammelbegriff für die Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr verwendet. Diese Definition umfasst somit alle Anlagen des Fahrradparkens, vom einfachen Fahrradhalter bis hin zu Vollservice-Radstationen.

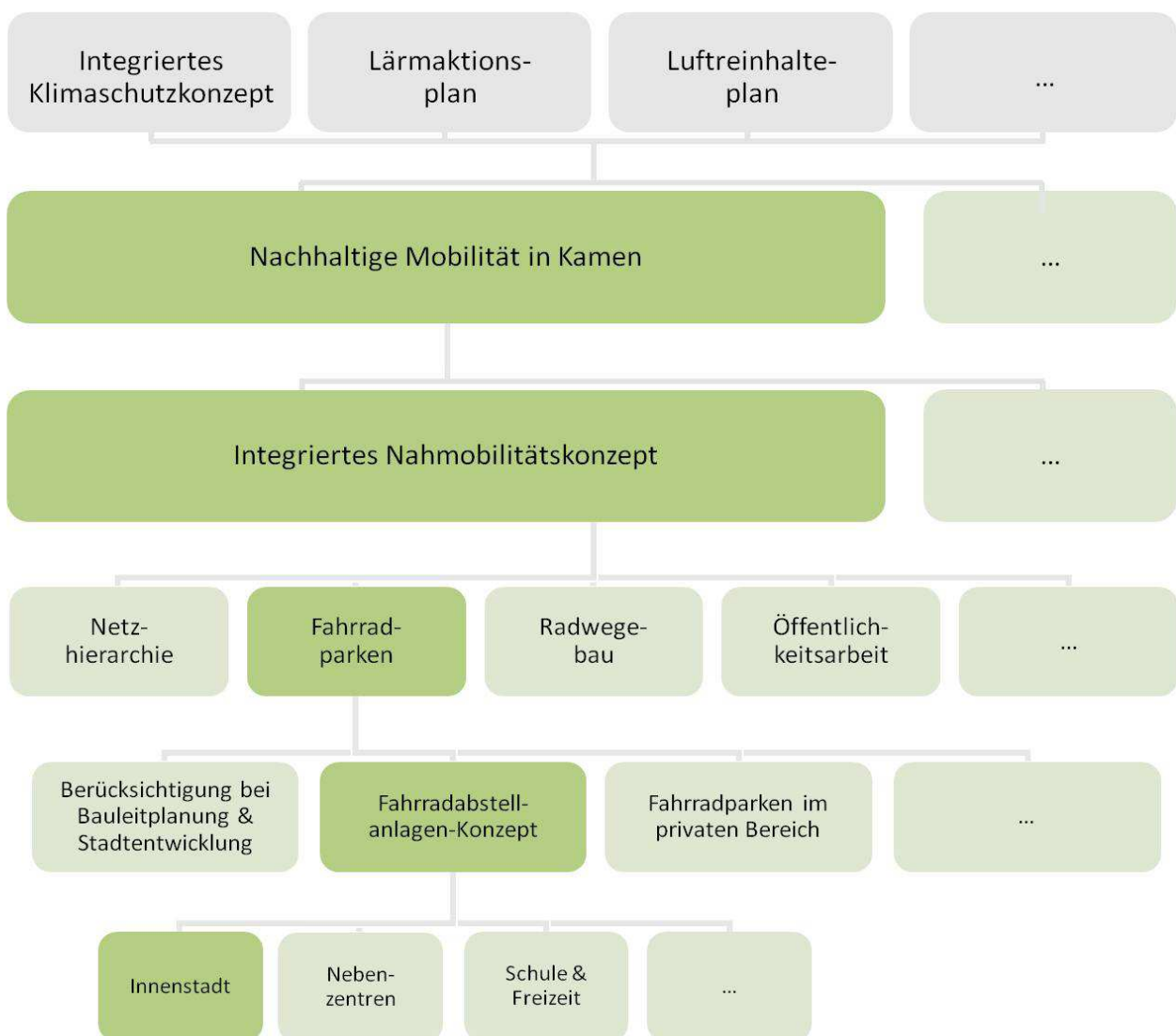
Durch einen verstärkten Umstieg auf das Fahrrad sind neben einer CO₂-Reduzierung auch positive Effekte bezüglich Lärminderung und Luftreinhaltung zu erwarten. Folgende der im vom Rat der Stadt Kamen beschlossenen integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) vorhandenen Maßnahmen werden durch dieses Konzept unterstützt:

Mob. 02: Hochwertige Abstellanlagen an wichtigen Zielen (vgl. IKSK 2016, S. 89)

Mob. 05: Intermodale Verknüpfungspunkte schaffen (Mobilstationen) (vgl. IKSK 2016, S. 92)

Mob. 11: Erstellung und Umsetzung eines Nahmobilitätskonzeptes (vgl. IKSK 2016, S. 98).

Das Fahrradabstellanlagen-Konzept unterstützt das grundsätzliche Ziel des Lärmaktionsplanes der Stadt Kamen (2015) der Förderung des Umstiegs vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr), um Lärm zu vermeiden (vgl. LAP 2015, S. 4). Auch der Luftreinhalteplan Kamen 2012 (LRP) sieht die Förderung des Fahrradverkehrs und einer umweltverträglichen Nahmobilität als Schadstoff mindernde Maßnahme zur Luftqualitätverbesserung vor (vgl. LRP 2012, S. 41).



Einordnung des Fahrradabstellanlagen-Konzepts in den Kontext

TEIL I

ALLGEMEINE ANSPRÜCHE AN FAHRRADABSTELLANLAGEN

Die Vorschriften für Fahrradabstellanlagen richten sich in nach folgenden rechtlichen Regelungen:

2.1 Landesbauordnung

Die Pflicht zur Einrichtung von Fahrradstellplätzen für Neu- und Umbauten ist in der Landesbauordnung NRW (BauO NRW) festgeschrieben.

§ 51 Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder

(1) Bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, müssen Stellplätze oder Garagen hergestellt werden, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt (notwendige Stellplätze und Garagen). Hinsichtlich der Herstellung von Fahrradabstellplätzen gilt Satz 1 sinngemäß. [...]

Eine Richtzahlenliste kann als unverbindliches Hilfsmittel zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze dienen⁵. Angelehnt an die Richtzahlen für Pkw-Stellplätze sind auch die standardisierten Bedarfskennziffern zum Fahrradparken abhängig von der baulichen Nutzung sowie der Fläche der baulichen Anlage bzw. der Anzahl der Nutzer. Die Landesbauordnung NRW sieht jedoch keine Unterscheidung nach Qualität, Ausführung und Nutzeransprüchen (z. B. Abstelldauer) vor.

Auf der Grundlage der Bauordnung kann bei bestehenden Gebäuden nicht nachträglich die Anlage von Fahrradabstellanlagen verlangt werden. Bei Umbauten und Nutzungsänderungen können Fahrradabstellplätze lediglich in begrenztem Umfang festgelegt werden. Dieser richtet sich nach der Art der Nutzung. Dabei kann nur der Mehrbedarf berücksichtigt werden. Das heißt, dass bei einer Nutzungsänderung nur die Differenz des Bedarfs an Fahrradabstellplätzen im Verhältnis zur bisher zulässigen Nutzung nachzuweisen ist.

Eine finanzielle Ablösung von Fahrradabstellanlagen ist nicht möglich.

2.2 Fahrradabstell-Satzungen

In einigen Bundesländern sind die Gemeinden durch die jeweilige Landesbauordnung ermächtigt, bei Neu- oder Umbau von Gebäuden über eine Fahrradabstell-Satzung die erforderliche Stellplatzzahl für den jeweiligen Nutzungszweck zu bestimmen. Auch die Bauweise und Qualität kann entsprechend festgelegt werden. Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren kann auf diese Weise die Errichtung von Rahmenhaltern oder Anlehnbügel verankert werden.

Die Bayerische Bauordnung (BayBO) ermächtigt die Gemeinden, durch Satzung die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Abstellplätze für Fahrräder in einer örtlichen Bauvorschrift zu regeln (vgl. § 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO). Auf dieser Grundlage hat die Stadt München im Jahre 2012 eine Fahrradabstellplatzsatzung (FabS)⁶ erlassen, die die Pflicht zur Herstellung und Bereithaltung von Fahrradabstellplätzen im ge-

⁵ Eine tabellarische Übersicht der Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze, herausgegeben von der AGFS, befindet sich im Anhang (Anlage 1).

⁶ Die Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder befindet sich ebenfalls im Anhang (Anlage 2).

samten Stadtgebiet regelt. Diese soll auch auf privatem Grund die Errichtung einer ausreichenden Anzahl von Fahrradstellplätzen sicherstellen. Im Baugenehmigungsverfahren müssen die entsprechenden Abstellplätze für Fahrräder nachgewiesen werden. Die Anzahl bemisst sich nach einer Richtzahlenliste, die auch Bestandteil der Satzung ist. Die Satzung gibt zudem Mindestanforderungen vor, die erfüllt werden müssen: So müssen die Abstellplätze leicht erreichbar und direkt zugänglich sein, bestimmte Mindestmaße aufweisen und möglichst über eine Anschlussmöglichkeit des Rahmens verfügen. Zudem sollen die Stellplätze mehrheitlich über einen Wetterschutz verfügen.

Nordrhein-westfälische Fahrradsatzungen gibt es beispielsweise für Münster, Marl oder Troisdorf. Seit der Novellierung der Landesbauordnung NRW im Jahre 2000 fehlt allerdings eine entsprechende Satzungsermächtigung, sodass der Erlass einer kommunalen Satzung durch die Kommunen in Nordrhein-Westfalen derzeit nicht möglich ist. Seitens der AGFS wird deshalb vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Mobilität angestrebt, bei der nächsten Novellierung der BauO NRW diesbezüglich Formulierungen und für Kommunen eine Satzungsermächtigung zur Aufstellung einer Fahrradsatzung zu verankern.

In Nordrhein-Westfalen können Gemeinden derzeit lediglich gemäß § 51 Abs. 4 Nr. 1 BauO NRW durch Satzung die Herstellung von notwendigen Abstellplätzen für Fahrräder bei bestehenden baulichen Anlagen bestimmen, „soweit die Sicherheit oder Ordnung des öffentlichen Verkehrs oder die Beseitigung städtebaulicher Missstände dies erfordert“.

Wie dargelegt ist eine Satzung, die Anforderungen an Fahrradabstellplätze einfordert, rechtlich derzeit nicht möglich. Die Bemessung von PKW Stellplätzen bei Neubauvorhaben erfolgt häufig noch auf Grundlage der ehemals gültigen Richtzahlen und ist allgemein akzeptiert. Für Fahrradabstellplätze gibt es eine solche Akzeptanz bei Architekten und Bauherren oft nicht. Fehlende verbindliche Richtzahlen erschweren ein Durchsetzen der aus Sicht der Radverkehrsförderung erforderlichen Stellplätze.

Solange es in Nordrhein-Westfalen keine Satzungsermächtigung gibt, bleibt allenfalls eine – rechtlich nicht bindende – Selbstverpflichtung der Kommune, wie dies z. B. der Rat der Stadt Aachen im Jahre 2014 beschlossen hat:⁷

"Der Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung, bei Neubauvorhaben und wesentlichen Nutzungsänderungen

a) die Berechnung der erforderlichen Fahrradstellplätze entsprechend der „Hinweise zum Fahrradparken“ [FGSV] einzufordern und

b) auf die Einhaltung der „Prinzipien zu Anzahl, Gestaltung und Anordnung von Fahrradabstellplätzen in Aachen“ [siehe Anlage 3] hinzuwirken.

Der Planungsausschuss spricht sich dafür aus, dass in der Landesbauordnung den Kommunen die Möglichkeit eingeräumt wird, dass sie in einer Satzung Anforderungen zu Anzahl, Gestaltung und Anordnung von Fahrradabstellanlagen bei Neubauvorhaben festlegen kann. Er bittet die Verwaltung, sich hierfür einzusetzen und nach Aufnahme einer derartigen Möglichkeit in der Landesbauordnung, dem Planungsausschuss den Entwurf einer Fahrradabstellsatzung vorzulegen.

[...]

Spätestens mit dem Aufkommen der sehr attraktiven, aber auch teureren und schwereren Elektrofahräder ist für alle ersichtlich, dass die Ausgestaltung von Fahrradabstellplätzen ein entscheidender Punkt bei der Nutzung des Fahrrades ist. Fehlende komfortable Abstellplätze an Arbeits- oder Wohnstätte hindern viele Bürger und Pendler daran, sich hochwertige Fahrräder zu kaufen und mehr Wege mit dem Rad zurückzulegen."

⁷ Stadt Aachen (2014): Fahrradabstellsatzung: Ratsantrag 98/15. Die „Prinzipien zur Anzahl, Gestaltung und Anordnung von Fahrradabstellplätzen in Aachen“ sind Anlage des Beschlusses und befinden sich im Anhang (Anlage 3).

Die vom Rat der Stadt Aachen beschlossenen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind als verwaltungsinterne Regelung zum einheitlichen Verwaltungshandeln zu verstehen ohne eine rechtsverbindliche Auswirkung zu haben.

2.3 Regelungen im Baugesetzbuch

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) können seit dem Jahr 2004 im Rahmen von Bebauungsplänen neben Kfz-Stellflächen auch Flächen für das Abstellen von Fahrrädern verbindlich festgesetzt werden.

Überdachte Fahrradabstellanlagen gelten als Nebengebäude; entsprechende Vorschriften des Baurechts sind zu beachten.

2.4 Weitere rechtliche Regelungen

Im Einzelfall sind besondere Genehmigungen erforderlich, beispielsweise bei Fragen des Denkmalschutzes. Für das Aufstellen von Fahrradabstellanlagen ist dann unter Umständen eine denkmalrechtliche Erlaubnis erforderlich.

Die Ausführung und Gestaltung der Fahrradabstellanlagen bestimmen den Nutzwert und somit die Akzeptanz bei den Radfahrern. Benötigt werden für die jeweilige Nutzung angemessene Abstellanlagen.

Grundsätzlich gilt, dass die Fahrradabstellanlagen gut erreichbar und benutzerfreundlich sein sollen. Die Kriterien für die Qualität einer Abstellanlage umfassen neben der Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit der Anlage auch eine ausreichende Stellfläche, angemessene Abstände zwischen den Stellplätzen und eine einfache Handhabung. Fahrradabstellanlagen sollen möglichst ebenerdig erreichbar sein. Parksyste- me auf zwei Ebenen sollen nur im Sonderfall bei einem sehr großen Bedarf an Fahrradabstellplätzen in Verbindung mit einem sehr geringen Platzangebot gewählt werden.

Qualitätskriterien für Abstellanlagen

gute Erreichbarkeit

Nähe zum Ziel

Benutzerfreundlichkeit

Standstabilität

standortgerechte Ausstattung

Diebstahlsicherheit

Kompatibilität

Die Fahrradabstellanlagen müssen den Ansprüchen an Standfestigkeit, Sicherheit und Diebstahlschutz entsprechen. Sie sollen solide ausgeführt sein und robuste Anschliemlichkeiten des Rahmens bieten, um auch für hochwertige Fahrräder genutzt werden zu können. Vorderradklemmen – umgangssprachlich auch als „Felgenkiller“ bekannt – sind beispielsweise unzweckmäßig und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik. Besser geeignet sind dagegen fest installierte Fahrradabstellanlagen mit Anlehn- oder Bügelprinzip, die eine gute Anschliemlichkeit des Rahmens sowie einen sicheren Stand des Fahrrades gewährleisten. Diese sind in der Regel mit unterschiedlichen Fahrradtypen kompatibel, beispielsweise Kinder-, Renn-, Liege- oder Dreirädern.

Zur Vermeidung von Vandalismus sind Fahrradabstellanlagen nach Möglichkeit gut einsehbar zu positionieren und ausreichend zu beleuchten. Im Idealfall ist eine Beschilderung nicht notwendig.

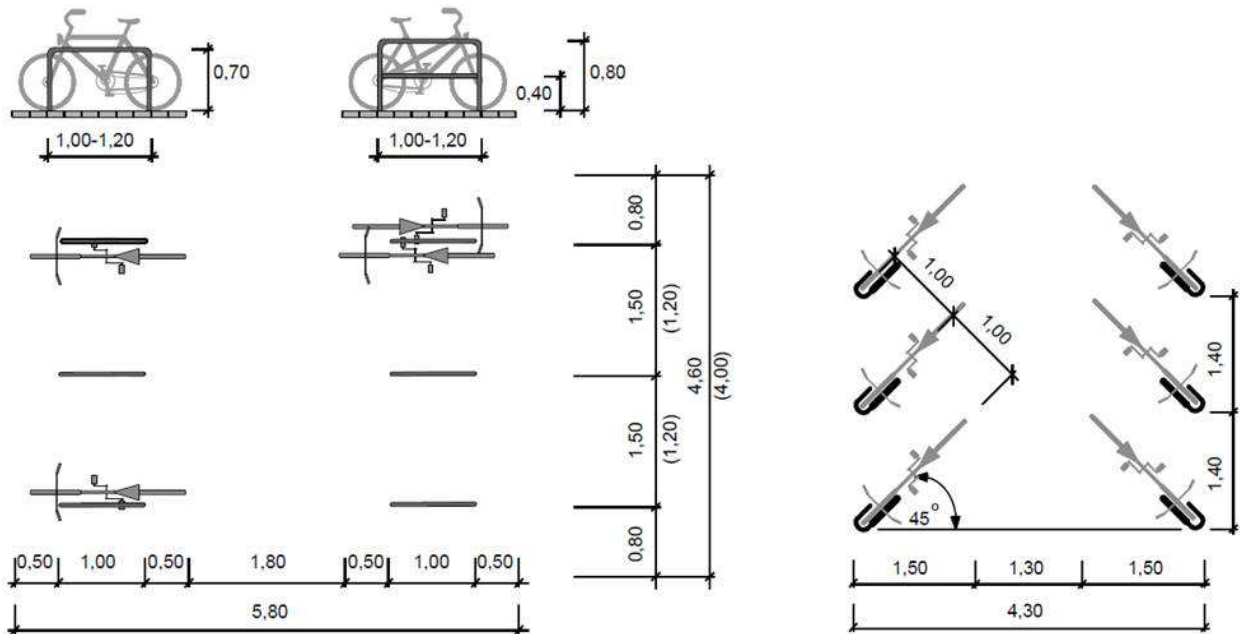
3.1 Grundsätzliche Planungsempfehlungen für Fahrradabstellplätze

Bei der Dimensionierung von Fahrradabstellanlagen kann auf die vorhandenen Empfehlungen zurückgegriffen werden, insb. die technische Richtlinie 6102 des ADFC (2011), der Abschnitt zum Fahrradparken aus der PLAST 9⁸ (2000/2012) sowie die Hinweise zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus dem Jahr 2012.

Standard-Fahrräder haben eine Breite von ca. 60-70 cm und eine Länge von etwa 1,80 - 2,00 m. Der empfohlene Seitenabstand von Anlehnbügeln soll bei paralleler Aufstellung und einseitiger Beparkung mindestens 0,70 m betragen. Bei beidseitiger Beparkung sollte ein Mindestabstand zwischen den Achsen von 1,20 m nicht unterschritten werden. Dieser Abstand ist aufgrund der Standardbreite von Lenkern notwendig, um ein konfliktfreies Einparken und eine gute Auslastung der Fahrradabstellanlage zu ermöglichen. Bei enger konzipierten Abstellanlagen besteht beim Ein- und Ausparken das Risiko einer Beschädigung des Rades. Die Tiefe eines Fahrradabstellplatzes beträgt etwa 2,00 m, mindestens jedoch 1,80 m. Die Breite der Zuwegung darf bei Senkrechtstellung 1,80 m nicht unterschreiten, um gegebenenfalls auch Wendemanöver zu ermöglichen. Bei Schrägaufstellung gelten geringere Abstände.

⁸ PLAST 9: Planungshinweise für Stadtstraen – Teil 9: Anlagen des Radverkehrs, Abschnitt 8 „Fahrradparken

Standardmäßig soll dementsprechend ein Platzbedarf von ca. 1,40 m² pro Fahrradabstellplatz eingeplant werden. Zusätzlich muss je nach Standort ein entsprechender Flächenbedarf für die Zuwegung und als Bewegungsraum berücksichtigt werden.



Planungsempfehlungen für Anlehnbügel in Senkrechtaufstellung sowie Vorderradrahmenhalter in Schrägaufstellung

PLAST 9, Abschnitt 8, Blatt 3

Kompakte Lösungen haben einen geringeren Platzbedarf. Mit besonderen Aufstellformen kann Fläche gespart und die Zugänglichkeit erleichtert werden, beispielsweise bei der Gegenüberstellung der Räder (Vorderradüberlappung) oder durch Hoch-Tief-Systeme. Die Höhe, auf die das Fahrrad angehoben werden muss, soll dabei möglichst gering sein und nicht mehr als 0,35 m betragen.

Lastenräder und Fahrräder mit „Anbauteilen“ wie Kindersitzen, Gepäcktaschen, Spiegeln oder Anhängern haben einen höheren Flächenbedarf. Je nach Standort sollten die Abstellplätze deshalb unter Umständen größer bemessen sein, beispielsweise vor Supermärkten oder im Bereich von Kinderbetreuungseinrichtungen. Ähnliches gilt für die Berücksichtigung von Spezialfahrzeugen wie Dreirädern.

3.2 Unterschiedliche Ansprüche der Fahrradfahrer

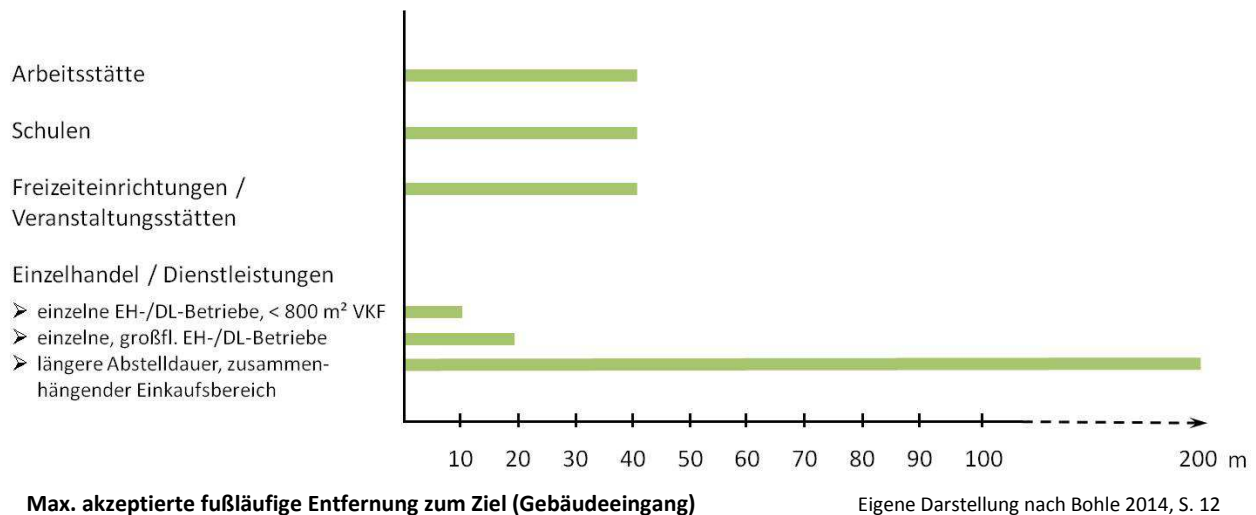
Die Anforderungen an Fahrradabstellanlagen und der jeweilige Bedarf an Stellplätzen sind in der Regel abhängig von der Parkdauer (Sicherheit! Witterungsschutz!) und der Freqüentierung (Standort!).

Art des Fahrradparkens	Abstelldauer
Kurzfristiges Parken	wenige Minuten bis < 2 Std.
Langfristiges Parken	mehrere Stunden (> 2 Std.)
Dauerhaftes Parken	über Nacht bzw. über mehrere Tage

Kategorisierung des Fahrradparkens

Eigene Darstellung nach FGSV 2012, S. 7

Generell gilt, dass Fahrradabstellanlagen so nah wie möglich an den Zielorten der Radfahrer liegen sollten. Insbesondere bei kurzer Aufenthaltsdauer sind die Nutzer entfernungs-sensibel und akzeptieren lediglich eine geringe fußläufige Entfernung zu den Zielorten von maximal etwa 40 m. Ist die Distanz zwischen der Fahrradabstellanlage und dem Zielort zu groß, wird diese nicht angenommen und die Räder werden „wild“ abgestellt bzw. an Stadtmobiliar angeschlossen.



Mit zunehmender Abstelldauer steigen die Ansprüche des Radfahrers an einen Diebstahl- und Witterungsschutz der Fahrradabstellanlage. Für Langzeitparker sind daher überdachte Stellanlagen angebracht. Die Sicherheit der Anlage kann durch Einzäunungen, die Nutzung von Innenhöfen bzw. abgeschlossenen Räumen und eine entsprechende Schlüssel- bzw. Chipausgabe an einen begrenzten Personenkreis erhöht werden. Geschützte Parksyste-me und überwachte Fahrradabstellanlagen eignen sich insbesondere für das langfristige Parken von Fahrrädern und kommen vor allem in Stadtzentren und im Bereich von Bahnhöfen zum Einsatz. Diese Systeme können teilweise automatisiert sein und sind auf eine hohe Zahl an Nutzern ausgerichtet. Die Entfernung zum eigentlichen Zielort sollte max. 100 m betragen. Für bestimmte Veranstaltungen mit hoher Besucherfrequenz (z. B. Stadtfeste, Sportveranstaltungen) können auch mobile bewachte Fahrradparkmöglichkeiten angeboten werden, die durch temporäre Zäune abgegrenzt sind (Bsp.: „FahrradGarderobe“⁹).

3.3 *Wartung und Pflege der öffentlichen Fahrradabstellanlagen*

Die Qualität der Fahrradabstellanlagen muss langfristig sichergestellt werden. Die öffentlichen Abstellanlagen sollen möglichst wartungsarm ausgeführt und in regelmäßigen Abständen auf ihre volle Nutzbarkeit hin kontrolliert werden. Die stetige Wartung stellt die Nutzbarkeit der Anlage sicher. Die Reinigung und Instandhaltung sollte auf einfache Weise möglich sein. „Schrottfahräder“ sind nach einem Hinweis und einer angemessenen Frist zur Beseitigung zu entfernen, um eine weitere reibungslose Nutzung der Abstellanlage zu gewährleisten und das Stadtbild nicht negativ zu beeinträchtigen.¹⁰

⁹ Weitere Informationen zur „FahrradGarderobe“: <http://fahrradgarderobe.de/>

¹⁰ Die regelmäßige Entfernung von „Schrotträdern“ ist nach § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes möglich, wenn diese über mehrere Wochen fahruntauglich im öffentlichen Raum abgestellt wurden und der frühere Besitzer erkennbar das Eigentum daran aufgegeben hat (§§ 958 und 959 BGB). Alternativ können Fahrräder zum Zwecke der Wartung der Abstellanlage entfernt und eingelagert werden.

Grundsätzlich werden folgende Arten von Fahrradabstellanlagen unterschieden:

- **Vorderradklemmen**

Bei Vorderradklemmen wird das Fahrrad lediglich am Vorderrad befestigt. Beim Umkippen des Rades wird die Felge stark in Mitleidenschaft gezogen, weshalb diese Art der Fahrradabstellanlage auch als „Felgenkiller“ bezeichnet wird. Vorderradklemmen sind unzweckmäßig und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik. Felgenklemmen sind ein Indiz für eine geringe Qualität einer Abstellanlage und sollen demnach zukünftig nicht mehr verwendet werden.



- **Anlehnbügel**

Der klassische Bügel bietet eine gute Anschließmöglichkeit des Rahmens und gewährleistet einen sicheren Stand des Fahrrades. Der Bügel sollte solide ausgeführt und fest mit dem Boden verankert sein. Ein Bügel bietet bei entsprechender Anordnung zwei Fahrradstellplätze und eignet sich für nahezu alle Fahrradtypen. Die stadtgestalterische Integration von Fahrradbügeln in den öffentlichen Raum ist meist gut möglich. Anlehnbügel eignen sich zudem auch als Baumschutzbügel oder Ersatz für Poller, um beispielsweise Flächen von falsch geparkten Pkw freizuhalten.



Insbesondere für räumlich enge Bereiche eignet sich eine schmale Ausführung der Anlehnbügel („Haarnadel“). Wenn diese Anlehnbügel nicht beparkt sind, nehmen sie dementsprechend nur geringen Platz in Anspruch.



- **Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe**

Bei diesen Anlehnbügeln mit Vorderradschlaufe („Rhein-Ruhr-Bügeln“) wird zusätzlich zum Rahmen auch das Vorderrad fixiert. Diese Art der Fahrradabstellanlage bietet eine hohe Standsicherheit und schützt das Fahrrad vor dem Umkippen oder Wegrollen, insbesondere beim Be- und Entladen. Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe bieten in der Regel nur Platz für ein Fahrrad und können deshalb entsprechend enger als einfache Anlehnbügel aufgestellt werden.



- **Klemm-Bügel (Rahmenhalter)**

Bei diesem System wird der Rahmen mit einer Klemme aus Kunststoff gehalten und das Fahrrad an einer Stahlöse angeschlossen. Die Klemm-Bügel bieten somit gute Standsicherheit und Diebstahlschutz. Durch den Durchmesser der Klemme ist dieser Rahmenhalter jedoch nicht für alle Fahrradtypen geeignet, z. B. Kinderräder oder dickere Rahmen. Zudem ist das System nicht nutzerfreundlich, da sich die Bedienung dem Benutzer nur schwer erschließt.



- **Vorderrad-Rahmenhalter**

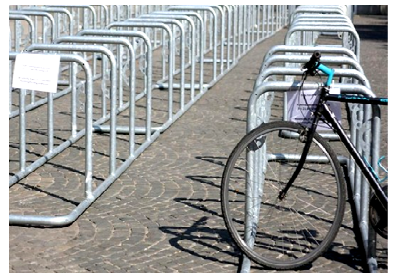
Bei dieser Art der Fahrradabstellanlage wird zusätzlich zum Rahmen auch das Vorderrad fixiert. Diese Möglichkeit bietet eine hohe Standsicherheit und schützt das Rad vor dem Umkippen oder Wegrollen.

Bei einer in der Höhe versetzten Anordnung der Fahrräder ergibt sich ein geringerer Platzbedarf der einzelnen Fahrradabstellplätze. Hoch-Tief-Systeme ermöglichen demnach kompaktere Lösungen in unterschiedlichen Ausgestaltungen.



- **Mobile Abstellanlagen**

Mobile Fahrradabstellanlagen sind nicht fest mit dem Boden verbunden und werden temporär für Veranstaltungen bzw. Events aufgestellt oder um neue Standorte für Fahrradabstellanlagen zu testen. Diese Anlagen können bei Bedarf zusätzlich durch temporäre Zäune ergänzt und so mobile überwachte Fahrradparkmöglichkeiten geschaffen werden. Alternativ können mobile Anlagen in Form von herausnehmbaren Bügeln in Hülsen auch in multifunktional genutzten Bereichen eingebaut werden, in denen die Fahrradabstellanlage zeitweise weichen muss.



- **Überdachte Fahrradabstellanlagen**

Fahrradabstellanlagen mit Überdachung bieten einen Weterschutz und erhöhen somit den Komfort des Fahrradparkens. Überdachungen eignen sich vor allem für das Langzeitparken, z. B. an Wohnort, Bahnhof oder Arbeitsplatz. Derartige Anlagen gibt es in vielen unterschiedlichen Formen und Gestaltungen. Die überdachte Fahrradabstellanlage erfordert aufgrund ihrer Präsenz eine besondere gestalterische Integration in das Stadtbild.



- **Eingezäunte / Abgeschlossene Fahrradabstellanlagen**

Durch Einzäunungen oder die Nutzung von Innenhöfen und abgeschlossenen Räumen kann die Sicherheit der Anlage erhöht werden. Die Zugangsmöglichkeit erfolgt lediglich für einen begrenzten und erfassten Personenkreis. Alternativ sind diese Anlagen auch mit Chipsystem erhältlich. Auch eine Videoüberwachung ist möglich. Nicht allgemein zugängliche Fahrradabstellanlagen bieten sich beispielsweise für Firmen an, deren Mitarbeiter mit dem Fahrrad zur Arbeitsstätte fahren.



- **Fahrradboxen**

Fahrradboxen sind Mini-Garagen für Fahrräder und bieten Schutz vor Witterung, Diebstahl und Vandalismus. Gegen Gebühr können Benutzer eine Box mieten, die Vorteile von mehr Sicherheit und einem reservierten Platz nutzen und zudem auch Zubehör sicher unterbringen. Dies ist insbesondere bei hochwertigeren Fahrrädern relevant.

Fahrradboxen sind allerdings verhältnismäßig teuer und wartungsintensiv. Zudem werden die Boxen häufig zweckentfremdet und erfordern ein aufwändiges Bewirtschaftungskonzept.



- **Fahrradstationen**

Bewachte Radstationen und Fahrradparkhäuser eignen sich für das längerfristige Abstellen von Rädern. Neben einer sicheren Aufbewahrung des Fahrrads bestehen häufig ergänzende Serviceangebote wie Pumpstationen und Fahrradreparatur-Möglichkeiten sowie ein Fahrradverleih. Aufgrund der hohen Kosten rentieren sich Fahrradstationen nur bei einem hohen Bedarf an Stellplätzen und hoher Auslastung. Fahrradstation-Systeme können teilweise automatisiert sein (z. B. Zugang mit elektronischem Chip).



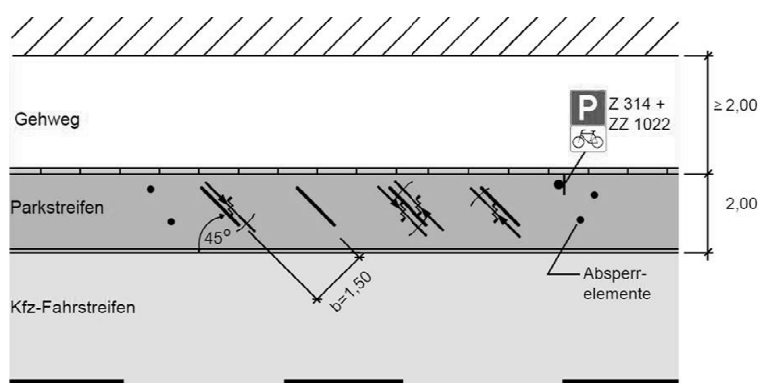
Wie bereits erläutert, bestehen je nach Standort und Zielgruppe durchaus unterschiedliche Nutzeransprüche an das Fahrradparken. Die Standorte der Fahrradabstellanlagen sollten demnach differenziert betrachtet werden.

5.1 Fahrradparken in Stadtzentren

Insbesondere Stadtzentren benötigen eine gut geplante Infrastruktur zum Fahrradparken. Wild geparkte und an Stadtmobiliar angeschlossene Räder erzeugen ein chaotisches und zugestelltes Stadtbild und schränken Aufenthaltsflächen für Fußgänger ein. Gute Abstellanlagen haben eine ordnende Funktion und vermeiden somit Probleme durch abgestellte Fahrräder in frequentierten Laufwegen, beispielsweise im Bereich von Eingangsbereichen und vor Schaufenstern. Eine klare Markierung der Abstellfläche, z. B. durch unterschiedliches Oberflächenmaterial, schafft zusätzliche Anreize, sein Fahrrad genau dort abzustellen.

Da in Stadtzentren viele verschiedene Ziele von Radfahrern angefahren werden, ergeben sich je nach Abstelldauer und Zweck vielfältige Anforderungen an Fahrradabstellmöglichkeiten und es besteht ein Bedarf an unterschiedlichen Parklösungen. Hier bietet sich eine Mischung aus gleichmäßig verteilten kleineren Abstellplätzen und wenigen größeren und ggf. überdachten Fahrradabstellanlagen an. Dies wird den Ansprüchen der Radfahrer an Abstellmöglichkeiten in der direkten Nähe ihres Ziels und witterungsgeschützten Langzeitstellplätzen am besten gerecht. Für diese Sammelparkplätze eignen sich Standorte am Übergang zu Bereichen, in denen das Fahrrad aufgrund beengter Platzverhältnisse oder eines hohen Fußgängerverkehrsaufkommens gar nicht oder nicht mehr komfortabel genutzt werden kann. Auf diese Weise können größere Fahrradabstellanlagen am Rand von Fußgängerbereichen das ungeordnete Abstellen von Fahrrädern im Bewegungsraum der Fußgänger vermeiden.

Die Fahrradabstellanlagen sollten dabei einerseits funktional sein und sich andererseits möglichst harmonisch in die Gestaltung des öffentlichen Raums einfügen. Durch eine gute städtebauliche Integration der Fahrradabstellanlagen und des ruhenden Fahrradverkehrs kann die Attraktivität der Stadtzentren gesteigert werden. Eine Anordnung mit anderen Stadtmobiliar-Elementen ist empfehlenswert, z. B. mit Sitzgelegenheiten oder Spielelementen. Sinnvoll ist zudem die kombinierte Nutzung von Stadtmobiliar. Fahrradhalter können neben dem Abstellen von Fahrrädern auch zugleich als Absperrerelemente oder Baumschutzbügel eingesetzt werden. Für multifunktional genutzte Bereiche eignet sich ggf. ein mit geringem Aufwand montier- und demontierbarer Anlagen-Typ, z. B. bei Flächen für Veranstaltungen.



Umnutzung eines Kfz-Stellplatzes zum Fahrradparken

PLAST 9, Abschnitt 8, Blatt 5

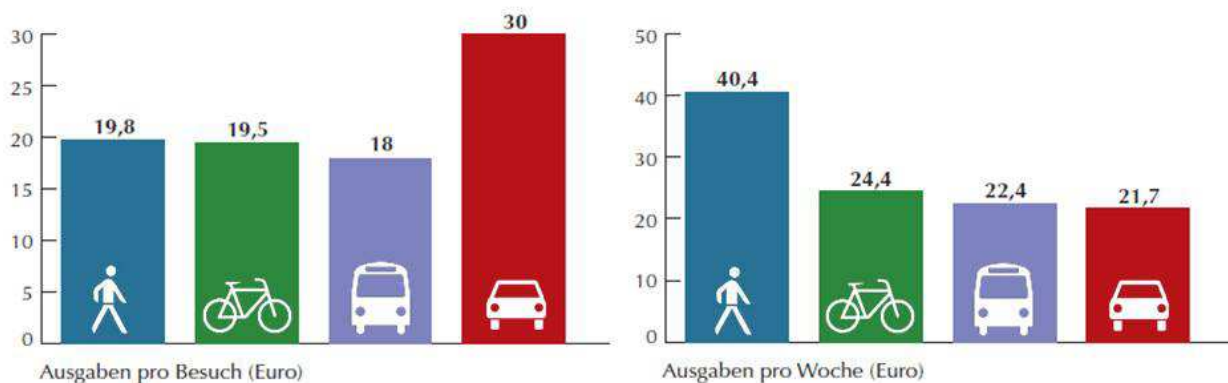
Bei entsprechender Nachfrage und hoher Nutzungsintensität ermöglicht die Umnutzung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradabstellplätze die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen ohne Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger einzuschränken oder Menschen mit Behinderung zu beeinträchtigen. Diese Parkstände sind sowohl von der Straße als auch vom Gehweg gut zu erreichen. Auf einem Pkw-Stellplatz können 6-8 Fahrradabstellplätze eingerichtet werden. Der bauliche Aufwand ist relativ gering.

5.2 Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Das Fahrrad eignet sich vor allem für kurze Distanzen bis zu fünf Kilometern und damit auch für den Einkauf im Nahbereich. Die Mobilitätsbefragung aus dem Jahre 2012 zeigte, dass 62,1 % der Einkaufsfahrten in der Stadt kamen eine Wegelänge von max. 3 km haben (vgl. Kreis Unna: 55,6 %). In die Entfernungsklasse bis 5 km entfallen sogar knapp 75 % der Einkaufsfahrten (vgl. Kreis Unna: 71,8 %). Studien zeigen außerdem, dass die Hälfte aller Einkäufe weniger als 5 kg wiegt und sich ein Großteil der Einkäufe problemlos mit dem Fahrrad transportieren lässt. Auf kürzeren Strecken ist das Fahrrad hinsichtlich direkter Erreichbarkeit, Schnelligkeit und Kosten allen anderen Verkehrsmitteln überlegen. Die Mobilitätsbefragung ergab für den Reisezweck Einkauf einen durchschnittlichen Anteil des Radverkehrs von 14,2 %. Damit liegt Kamen sowohl über dem kreisweiten Durchschnitt von 11,9 % als auch über dem Bundesdurchschnitt von 11 %.¹¹ Die emissionsfreie Mobilität wird zunehmend an Bedeutung gewinnen und entsprechend höhere Modal-Split-Werte sind zu erwarten.

Der Einzelhandel ist traditionell allerdings häufig auf den Autoverkehr ausgerichtet. Fahrradfahrer werden dabei als (wachsende) Zielgruppe unterschätzt. Die häufig im öffentlichen Raum aufgestellten Werbe-Fahrradständer mit Vorderradklemmen – sogenannte „Passantenstopper“ – stellen keine geeigneten und akzeptablen Fahrradabstellanlagen dar. Hier wird deutlich, dass den Verantwortlichen des Handels vermutlich häufig nicht bewusst ist, dass viele Kunden mit dem Rad zum Einkaufen fahren und wie wenig deren Ansprüche an Abstellanlagen beachtet werden.

Radfahrer geben pro Besuch zwar weniger Geld aus als die motorisierten Kunden, haben jedoch eine höhere Frequenz und somit über einen längeren Zeitraum in Summe eine längere Verweildauer und einen höheren Umsatz als beispielsweise Pkw-Fahrer. Fahrradfahrer sind demzufolge vor dem Hintergrund der Einkaufshäufigkeit als kaufkräftige Kunden zu verstehen.



Statistische Daten zum Einkauf mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln

vgl. Difu 2011, S. 2

Fahrradfreundliche Einkaufsbedingungen können die Kundenbindung erhöhen und entsprechend lukrativ sein. Die Bereitstellung gut nutzbarer Fahrradabstellanlagen vor Geschäften sollte als Kundenservice und Standortvorteil verstanden werden. Gute Abstellanlagen mit Anlehnbügel kosten verhältnismäßig wenig, tragen aber viel zum Einkaufskomfort der Rad fahrenden Kunden bei. Solide Abstellanlagen ermöglichen den Kunden ein sicheres Abstellen und Beladen des Fahrrads. Dabei sollte auch die Nutzung von Gepäcktaschen und Anhängern berücksichtigt werden. Durch das geordnete Abstellen der Fahrräder wird zugleich ein behinderungsfreier Zugang des Geschäfts gewährleistet.

Da Fahrrad fahrende Kunden ihren Einkauf zumeist in der näheren Umgebung ihrer Wohn- oder Arbeitsstätte erledigen, wird der lokale Einzelhandel gestärkt. Zugleich wird viel Pkw-Parkraum eingespart und der Radverkehr fördert zudem die Belebung der Innenstädte und Stadtteilzentren. In Zeiten mit Sonderaktionen des Handels, Wochen- und Weihnachtsmärkten sowie Straßenfesten besteht ein zusätzlicher

¹¹ Siehe Difu 2011, S. 1

Bedarf an Fahrradabstellplätzen. Rad fahrende Kundschaft bringt somit nicht nur Umsatz, sondern hilft auch Kosten und Parkraum zu reduzieren.

Insbesondere bei hoher Flächenkonkurrenz kann durch Vereinbarungen oder Verträge mit den Grundstückseigentümern gegebenenfalls auch auf nicht-öffentliche Flächen zur Schaffung öffentlich zugänglicher Fahrradabstellanlagen zurückgegriffen werden. Diese Flächen eignen sich häufig durch ihre größere Zielnähe und bieten an belebten Standorten auch eine höhere soziale Kontrolle. Auf diese Weise ist zum Beispiel auch die Nutzung bestehender Dachüberstände zur Errichtung witterungsgeschützter Fahrradabstellanlagen möglich. Einen zusätzlichen Anreiz für die Geschäftsinhaber bieten Fahrradabstellanlagen mit Werbemöglichkeit. Die Fahrradständer sollten jedoch stets entsprechend der oben genannten Qualitätskriterien ausgeführt sein.

Um eine gemeinsame Strategie zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im innerstädtischen Einkaufsverkehr umzusetzen, ist die Zusammenarbeit mehrerer Akteure erforderlich, insbesondere von Kommune, lokalen Einzelhändlern und Interessenverbänden. Als mögliche Schnittstellen und Initiatoren können beispielsweise das Stadtmarketing und Vertreter des lokalen Einzelhandels fungieren.

5.3 Ergänzende Fahrradinfrastruktur

Zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit der Kommune kann die Fahrradinfrastruktur durch weitere Elemente ergänzt werden. In vielen fahrradfreundlichen Städten wurden mittlerweile Fahrrad-Servicestationen mit den wichtigsten Werkzeugen und einer Druckluft-Pumpe für die SB-Pannenhilfe errichtet. Die Stationen sind öffentlich zugänglich und ermöglichen so rund um die Uhr kleinere Reparaturen am Fahrrad. Diese besondere Form des Stadtmobiliars sollte an einem zentralen und von Radfahrern stark frequentierten Standort aufgestellt werden. Darüber hinaus stehen auch Ersatzteil-Automaten (z. B. Schläuche) zur Verfügung. Einige Städte bieten alternativ die Service-Ausleihe einer mobilen Pannobox an, d.h. einer mobilen Einheit mit Luftpumpe, Schläuchen, Flickzeug, Spezialwerkzeug etc. Diese Pannobox ist z. B. an einer öffentlichen Einrichtung oder Touristeninfo sowie in fahrradfreundlichen Geschäften bzw. Gastronomiebetrieben verfügbar. Nützlich ist auch ein Hinweis auf die nächste Fahrrad-Werkstatt (ggf. Kooperation mit ansässigen Fahrradhändlern und -mechanikern bzw. Tankstellen).



Fahrrad-Servicestation zur SB-Pannenhilfe, Bsp. Innsbruck

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Nutzung von E-Bikes sollte auch über entsprechende Lademöglichkeiten für Akkus nachgedacht werden. Dieser Aspekt ist insbesondere in Regionen mit Radtourismus von großer Bedeutung. Problematisch sind in diesem Zusammenhang allerdings unterschiedliche Akku-Modelle und Anschlüsse. Eine Ladestation umfasst deshalb in der Regel lediglich eine Steckdose, an die das eigene Ladegerät angeschlossen werden kann.

Als Alternative zu einer öffentlichen E-Bike-Ladestation wäre hier eine Umsetzung durch „weiche“ Maßnahmen möglich, etwa in Form einer Initiative mit fahrradfreundlichen Gastronomiebetrieben, Hotels, Freizeiteinrichtungen und Einzelhändlern (Public-Private-Partnership). In vielen Städten des Münsterlands wird beispielsweise bereits ein kostenfreier Ladeservice für E-Bikes von den ansässigen Gastromomen und Einzelhändlern angeboten. Während der Ladezeit können die Radfahrer in den Cafés und Restaurants eine Pause einlegen oder in den Geschäften stöbern. Die Kosten für einen Ladevorgang sind sehr gering und betragen lediglich ca. 10-15 Cent. Die Lademöglichkeit wird in der Regel durch einen einheitlichen Aufkleber oder ein entsprechendes Schild an der Ladentür gekennzeichnet. So kann ein Netz von E-Bike-Lademöglichkeiten geschaffen werden und es entsteht eine Win-Win-Situation für Radfahrer und Betriebe.



Initiativen zum Ladeservice für E-Bikes (Beispiele)

Insbesondere in innerstädtischen Geschäftsbereichen sowie in Regionen mit Radtourismus sind darüber hinaus Möglichkeiten der Gepäckaufbewahrung bzw. die Errichtung von abschließbaren Gepäckboxen sinnvoll, da diese die Fahrradnutzung erheblich erleichtern. Auch hier kann ein Stromanschluss zur Ladung des E-Bikes integriert werden. Die Nutzung erfolgt zum Teil gegen eine kleine Gebühr, die der Instandhaltung der Anlage dient.

5.4 Private Fahrradabstellanlagen

Neben der Planung und Realisierung öffentlicher Fahrradabstellanlagen hat aus kommunaler Sicht auch die Steuerung und Beeinflussung des privaten Angebots eine große Relevanz. Rund 80% aller Wege starten oder enden zu Hause, deshalb gilt: Radverkehrsförderung beginnt am Wohnort. Ebenso wichtig wie die Bereitstellung von Stellplätzen an den Zielpunkten des Fahrradverkehrs ist die Installation von geeigneten Abstellanlagen im privaten Bereich als Anreiz für eine häufigere Fahrradnutzung.

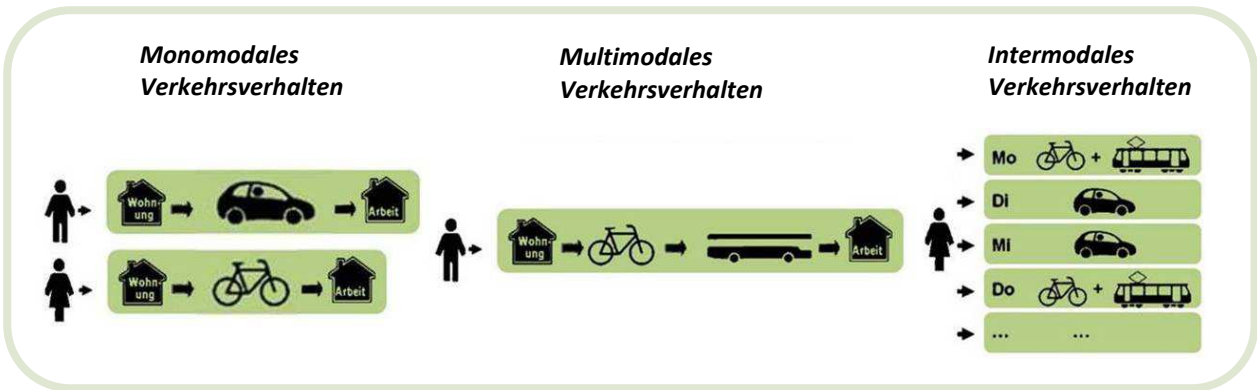
Besondere Bedeutung haben Abstellanlagen auch an Arbeitsstätten, die zu den wesentlichen Zielen des Radverkehrs gehören. Daher sollte bei größeren Betrieben eine ausreichende Anzahl qualitativer Abstellplätze mit guter Sicherungsmöglichkeit und einem angemessenen Wetterschutz vorhanden sein.

Abstellanlagen am Wohn- und Arbeitsort sollen zumindest eine vollständige Sicherung des Fahrrades ermöglichen und vor Witterungseinflüssen schützen. Die Überwindung von Kellertreppen für das Abstellen des Fahrrades stellt sich als elementares Hindernis für eine bequeme und spontane Nutzung heraus. Abstellmöglichkeiten im Eingangsbereich des Hauses sind oftmals nicht gegeben oder zu unsicher. Leicht zugängliche Abstellanlagen am Wohn- und Arbeitsort fördern hingegen wesentlich die Nutzung des Fahrrades. Stellplätze auf privaten Flächen und in Gebäuden sollten deshalb möglichst ebenerdig oder über eine Rampe erreichbar sein, um eine schnelle Verfügbarkeit des Fahrrades sicherzustellen. Überdachte Abstellmöglichkeiten im Innenhof mit direktem Zugang zur Straße sind ebenso gut geeignet. Auch Tiefgaragen kommen zum Fahrradparken in Betracht, wenn eine radfahrtaugliche Erschließung und ein Diebstahlschutz gewährleistet sind.

Die Regelungen der Bauordnung (vgl. Kap. 2.1) zum Nachweis von Fahrradabstellanlagen sollen von Hauseigentümern, Arbeitgebern und Einzelhändlern nicht als notwendige Pflicht angesehen und mit Vorderradklemmen erfüllt werden. Gute Fahrradparkmöglichkeiten bedeuten eine Wertsteigerung der Immobilie bzw. des Wohn- und Arbeitsumfelds und somit einen Standortvorteil. Bei Neubauten sollen Fahrradabstellanlagen deshalb frühzeitig in der Planung berücksichtigt werden. Durch die gezielte Ansprache von Geschäftsleuten und Eigentümern durch die Stadt kann das Bewusstsein für gute Abstellanlagen erhöht und eine bessere Akzeptanz erreicht werden.

5.5 Fahrradparken an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs – Bike & Ride

Der Begriff „Bike & Ride“ umfasst das Fahrradparken an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Bike & Ride fördert die kombinierte Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln für einen Weg, beispielsweise von Fahrrad und ÖPNV im Sinne des Umweltverbunds. Diese Form der kombinierten Verkehrsmittelwahl bezeichnet man als Intermodalität¹².



Durch intermodales Verkehrsverhalten erweitern sich sowohl das Einzugsgebiet einer Haltestelle als auch die Reichweite der Radfahrer und es können neue Nutzergruppen angesprochen werden. Die kombinierte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad setzt allerdings eine entsprechende Infrastruktur voraus. Dies betrifft vor allem den Bereich der Fahrradabstellanlagen als Schnittstellen zwischen Fahrrad- und öffentlichem Verkehr. Unzureichende Fahrradparkmöglichkeiten führen jedoch zu Behinderungen der anderen Verkehrsteilnehmer. Die Errichtung gut positionierter und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten des ÖPNV schafft Umstiegspotenzial.

Bahnhöfe sind multimodale Knotenpunkte (Bahn, Bus, Pkw, Taxis, Fahrräder etc.). Da die Fahrräder zudem meist langfristig abgestellt werden, spielt der Diebstahlschutz eine große Rolle. Im Bereich von Bahnhöfen mit vielen Nutzern kommen häufig geschützte Parksyste-me und überwachte Fahrradparkanlagen zur Anwendung, da diese sich in besonderer Weise für das langfristige Abstellen von Fahrrädern eignen.

Das Fahrrad vergrößert den Einzugsbereich einer Haltestelle im Vergleich zum Fußverkehr deutlich. Anstelle von etwa 700 m Einzugsbereich zu Fuß, kann der Radius mit dem Fahrrad auf ca. 2,5 - 3,0 km innerhalb von zehn Minuten erweitert werden. In weniger gut durch den ÖPNV erschlossenen Gebieten kann dementsprechend durch sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bushaltestellen der Umstieg auf den ÖPNV erleichtert werden.

Die Konzeption der Fahrradabstellanlage an Bushaltestellen muss der jeweiligen Nachfrage gerecht werden, da das Fahrrad sowohl für den Weg zum Haltepunkt (Vortransport) als auch für den Weg zwischen Ausstiegshaltestelle und Ziel genutzt wird (Nachtransport). An Knotenpunkten des ÖPNV und an Schnellbushaltestellen ist für das Abstellen von Fahrrädern gerade während längerer Abwesenheit ein si-



Einzugsgebiet von Haltestellen

Strategie Radverkehr
Steiermark 2008-2012

¹² Unter Multimodalität versteht man die grundsätzliche Möglichkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für Wege innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Intermodales Verkehrsverhalten stellt somit eine Sonderform von Multimodalität dar.

cheres Anschließen zwingend erforderlich, beispielsweise für Pendler. Eine Überdachung der Fahrradabstellanlage (ggf. auch mit Seiten- und Rückwand) als Wetterschutz bietet zusätzlichen Komfort und fördert die Fahrradnutzung.

Die Standortauswahl der Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen sollte anhand der Kriterien Bedarf, Frequentierung und Sicherheit in Abstimmung mit der Verkehrsgesellschaft erfolgen. Um den Standort zu testen, kann zunächst ein Grundangebot hergestellt werden, beispielsweise in Form einer mobilen Anlage.

Fahrradabstellanlagen an Schnittstellen des öffentlichen Personennahverkehrs bieten Ansatzpunkte für Public-Private-Partnerships. Derartige Vorhaben werden allerdings erleichtert, wenn die entsprechende Verkehrsgesellschaft die Zielgruppe der Radfahrer bereits als potenziellen Kunden erkannt hat und gut nutzbare Fahrradabstellanlagen als Kundenservice versteht.

5.6 *Fahrradparken an Schulen*

Für die Alltagsmobilität von Schülern hat das Fahrrad eine große Bedeutung. Insbesondere bei weiterführenden Schulen gibt es eine hohe Anzahl an Fahrrad-Pendlern. Fahrradabstellanlagen an Schulen sollten sowohl quantitativ als auch qualitativ dem erforderlichen Standard entsprechen. Im Zuge der kontinuierlichen Bestandsverbesserung sollten die häufig vorhandenen Vorderradhalter gegen Rahmenhalter ausgetauscht werden. Neben der Aufstellung von Rahmenhaltern entsprechend den erforderlichen Kapazitäten sollte vor dem Hintergrund der langen Abstelldauer nach Möglichkeit auch eine Überdachung der Fahrradabstellanlage erfolgen.

Eine differenzierte Untersuchung des Fahrradparkens an den Schulstandorten ist nicht Teil dieses Konzeptes. Gegebenenfalls könnten die Schüler allerdings zu einem späteren Zeitpunkt z. B. im Rahmen von Schulprojekten aktiv in die Bedarfsermittlung, Standortentscheidung und Umgestaltung der Fahrradabstellanlage eingebunden werden. Dies fördert die Akzeptanz und das Verantwortungsbewusstsein der Schüler.

5.7 *Fahrradparken an Freizeitzielen*

Um die Fahrradnutzung zu fördern, sollten auch bei Freizeitzielen genügend Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden. Der Bedarf hängt stark von der Art und der Lage des Betriebs ab. Besonders hoch ist die Nachfrage bei Sportstätten, Grünanlagen sowie Betrieben mit Außengastronomie (insb. Eiscafés oder Biergärten).

Die Fahrradabstellanlagen an Freizeiteinrichtungen im Kamener Stadtgebiet sind ebenfalls nicht Schwerpunkt des vorliegenden Konzeptes.

6.1 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für Fahrradabstellplätze setzen sich zusammen aus den Kosten für die Anschaffung und Montage der Fahrradhalter. Je nach Anlagentyp variieren die Kosten sehr stark, abhängig von der technischen Ausstattung der Anlage sowie Modell und Hersteller. Weitere Kosten ergeben sich gegebenenfalls durch die Errichtung einer Überdachung, die Installation von Beleuchtung sowie mögliche Grunderwerbskosten. Darüber hinaus entstehen je nach örtlicher Gegebenheit eventuell zusätzliche Kosten für das Herrichten der Fläche sowie für die Schaffung von Zu- und Abfahrtswegen. Grundsätzlich gilt aber, dass die Einrichtung eines Fahrradabstellplatzes deutlich günstiger ist als die eines Pkw-Stellplatzes.

Anlagentyp	Anschaffungskosten
Einfacher Anlehnbügel	ca. 200,- € / Stellplatz
Anlehnbügel Design*	ca. 250 – 300,- € / Stellplatz
Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe	ca. 200 - 250,- € / Stellplatz
Vorderrad-Rahmenhalter	ca. 200 - 250,- € / Stellplatz
Überdachung	ca. 3.000,- € / 10 Stellplätze
Fahrradbox	ca. 700,- € / Box
Abgeschlossene überdachte Anlage (Chip-gesteuert)	ca. 5.000 – 15.000,- € / Anlage

* z. B. in der Kamener Fußgängerzone

Kosten für Fahrradabstellanlagen (ohne Bau- und Installationskosten)
Eigene Darstellung

Berücksichtigt werden müssen zudem Betriebskosten für Wartung, Reinigung, Winterdienst und das Entfernen von Schrotträdern sowie ggf. Beleuchtung und Reparatur bzw. Ersatzbeschaffung der Fahrradhalter bei Beschädigung. Für ergänzende Serviceangebote oder bei Radstationen fallen entsprechend weitere Kosten an, z. B. Personalkosten.

Die Errichtung von Anlagen zum Fahrradparken im öffentlichen Raum kann aus allgemeinen Haushaltsmitteln sowie aus entsprechenden zweckgebundenen Mitteln finanziert werden, z. B. Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung, Erschließungsbeiträgen beim erstmaligen Straßenausbau und bei der Erneuerung von Verkehrsanlagen im Rahmen des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG).

Gemäß § 51 Abs. 5 BauO NRW ist die finanzielle Ablösung notwendiger Pkw-Stellplätze möglich, wenn die Herstellung der Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Die Stellplatzablöse kann auch für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs – und somit auch für die Errichtung von Radabstellanlagen – verwendet werden (vgl. § 51 Abs. 6 BauO NRW). Eine finanzielle Ablösung von Fahrradabstellanlagen ist nicht möglich.

Die Kosten für Fahrradabstellanlagen auf privaten Grundstücken müssen in der Regel vom jeweiligen Eigentümer getragen werden. Anlieger und Einzelhändler können jedoch durch die Kommune bei dem Wunsch unterstützt werden, öffentlich nutzbare Fahrradabstellanlagen zu errichten. Die Fahrradparkmöglichkeiten sollten allerdings eine entsprechende Qualität aufweisen. Eine Möglichkeit ist die private Finanzierung von Fahrradhaltern an einem gewünschten Standort im öffentlichen Raum, deren Einbau und Unterhalt von der Kommune getragen wird (Public-Private-Partnership¹³ bzw. Sponsoring). Diese sind dann allgemein nutzbar. Fahrradabstellanlagen eignen sich aufgrund des begrenzten Finanzbedarfs und des Imagewerts des



Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit
Eigene Darstellung

¹³ Public-Private-Partnership bezeichnet eine kooperative Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privaten Partnern.

Fahrrades gut für eine Aktivierung von Eigentümern. Auch die Mitfinanzierung von Fahrradbügeln und überdachten Fahrradabstellanlagen durch Werbung ist denkbar, wie bei ÖPNV-Haltestellen (z. B. seitliche Schutzwände als Werbeträger). Dabei sollten jedoch stets die qualitativen Standards und eine angemessene stadtgestalterische Einbindung berücksichtigt werden.

6.2 Fördermöglichkeiten

Kommunale Radverkehrsanlagen konnten in der Vergangenheit nach den „Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau“ (FöRi-kom-Stra) gefördert werden. Diese Fördermöglichkeit umfasste insbesondere den Bau von Radwegen und Radstationen an ÖPNV-Haltestellen.

Zusätzliche Fördermöglichkeiten für Bike & Ride-Anlagen gibt es gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Zum Ende des Jahres 2014 wurden durch das Land Nordrhein-Westfalen neue Förderrichtlinien veröffentlicht, die „Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW“ – kurz FöRi-Nah. Darin heißt es: „Förderfähig sind Bau- und Ausbauprojekte, grundlegende Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind, sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten [und] motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern.“

Die FöRi-Nah bietet somit eine neue Fördermöglichkeit, unter anderem für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum (vgl. Nr. 2.4 FöRi-Nah). Der Fördersatz beträgt zur Zeit 75 %. Da die Bagatellgrenze für diese Vorhaben jedoch bei 5.000,-€ der zuwendungsfähigen Ausgaben liegt, ist ein entsprechendes Konzept zur Untersuchung des Angebots öffentlich nutzbarer Fahrradabstellplätze in Kamen erforderlich und sinnvoll.

Weitere Förderzugänge bestehen insbesondere in den Bereichen Klimaschutz und E-Mobilität.

TEIL II

FAHRRADABSTELLANLAGEN IN KAMEN

Der Betrachtungsbereich des vorliegenden Konzepts beschränkt sich aufgrund der Komplexität des Fahrradparkens in Stadtzentren auf den Innenstadtbereich. Insbesondere im Stadtzentrum wird eine gut geplante Infrastruktur zum Fahrradparken benötigt.

Im Folgenden wird zunächst ein Überblick über den Bestand an öffentlich nutzbaren Abstellanlagen in der Kamener Innenstadt gegeben. Anschließend wird das Konzept erläutert und im Rahmen einer detaillierten Planung für den Betrachtungsbereich umgesetzt.

Die Ermittlung des Bedarfs erfolgte auf Grundlage einer genauen Situationsanalyse anhand von Beobachtungen unter Berücksichtigung der Aspekte Quantität, Qualität und passender Standort. Die Beobachtungen wurden vornehmlich zu Zeiten mit voraussichtlich hoher Auslastung durchgeführt, d. h. in den Monaten Mai/Juni und September/Okttober, bei trockenem bis sonnigem Wetter und an Wochenmarkt-Tagen. Vergleichsweise wurden auch Beobachtungen in Zeiten mit voraussichtlich geringer Nachfrage sowie bei schlechten Witterungsverhältnissen durchgeführt, um den Grundbedarf besser einschätzen zu können.

Wie bereits erwähnt, geben bestimmte Beobachtungen bereits Anhaltspunkte, dass die Fahrradabstellmöglichkeiten nicht den Nutzerbedürfnissen entsprechen. Wild geparkte Fahrräder weisen beispielsweise auf fehlende Fahrradabstellplätze bzw. eine falsche Lage oder eine mangelnde Qualität bestehender Parkflächen hin. Eine Belegungsrate von mehr als 80 % deutet darauf hin, dass das Angebot der vorhandenen Stellplätze nicht ausreichend ist. Nicht genutzte Abstellanlagen sind ein Indikator für einen falsch gewählten Standort. Bei einer dauerhaften Belegungsrate von weniger als 50 % ist zu prüfen, das Angebot in diesem Bereich entsprechend zu reduzieren und an einen anderen Standort zu verlagern.

Anhand der Beobachtungen wurden anschließend Steckbriefe für die jeweiligen Standorte erarbeitet. In diesen wird sowohl die derzeitige Situation dargestellt als auch ein konkreter Maßnahmenvorschlag visualisiert. Als Fahrradabstellanlage getarnte Werbeträger mit Vorderradklemmen (sog. „Passantenstopper“) finden keine Berücksichtigung, da sie nicht den Qualitätsanforderungen an Fahrradabstellanlagen entsprechen.

Auf der Basis dieser Bedarfsermittlung wurden unter Berücksichtigung der Bedarfskennziffern zum Fahrradparken pauschale Abschätzungen zur Entwicklung der Fahrradabstellanlagen-Infrastruktur im Untersuchungsgebiet getroffen. Es sollte stets berücksichtigt werden, dass die Schaffung qualitativ hochwertiger und standortgerechter Fahrradabstellanlagen im Weiteren eine verstärkte Nachfrage auslösen kann. Aus diesem Grund sollten Erweiterungsmöglichkeiten und Aspekte der Angebotsplanung bereits bei der Planung berücksichtigt werden.

Im Betrachtungsbereich wurden verschiedene Typen von Fahrradabstellanlagen erfasst. In der Kamener Innenstadt gibt es unterschiedliche Bügel-Systeme. Neben Klemm-Bügel (z. B. Bahnhofstraße, Rathaus) findet man auch Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe, sogenannte Rhein-Ruhr-Bügel (z. B. Kirchstraße, Markt) im Straßenbild. Während die soliden Rhein-Ruhr-Bügel eine sichere Anschlussmöglichkeit des Rahmens und eine hohe Standsicherheit bieten, eignen sich Klemmbügel-Rahmenhalter nicht für alle Fahrradtypen und Fahrräder mit Anbauteilen. Das System mit Gummi-Klemmen ist anfällig und die Bedienbarkeit erschließt sich dem Nutzer nur schwer. Aufgrund fehlender Gummi-Klemmen sind die Klemmbügel teilweise nicht nutzbar und sollten infolgedessen gegen andere Fahrradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit ausgetauscht werden.

In der Innenstadt wurden im Rahmen der Erneuerung und Neugestaltung der Fußgängerzone (bis 2008) überwiegend klassische Anlehnbügel eingebaut. Es wurden hochwertige schmale Anlehnbügel aus Flachstahl gewählt, die sich gestalterisch gut in den öffentlichen Raum einfügen. Die Anlehnbügel bieten eine sichere Abstellmöglichkeit des Fahrrads und sind für nahezu alle Fahrradtypen geeignet. Teilweise werden die Anlehnbügel multifunktional als Baumschutz- und Fahrradbügel eingesetzt, insbesondere bei angrenzenden Pkw-Stellplätzen.



Fahrradbügel in der Kamener Innenstadt

An vielen Standorten in der Kamener Innenstadt sind jedoch nach wie vor Vorderradklemmen in unterschiedlichen Ausführungen vorhanden. Diese sind unzweckmäßig, bieten keinen sicheren Stand und führen häufig zu Beschädigungen des Fahrrades. Aufgrund dessen ist die Akzeptanz der Nutzer sehr gering und die Abstellanlagen sind nicht gut ausgelastet. Ein Austausch dieser Vorderradklemmen gegen geeignetere Systeme mit einer sicheren Anschlussmöglichkeit des Rahmens wird zwingend empfohlen.



Vorderradklemmen in der Kamener Innenstadt

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Stellplatzangebot im Bereich der Kamener Innenstadt gut angenommen wird. An vielen Stellen wird der Bedarf an öffentlich nutzbaren Fahrradabstellanlagen durch die bestehenden Anlagen jedoch nicht gedeckt. Einige der Anlagen sind überlastet, sodass Fahrräder neben der voll besetzten Anlage abgestellt werden. Durch diese wild geparkten Fahrräder wird der Bedarf für eine Ergänzung deutlich. An mehreren Stellen sind bestehende Abstellanlagen zudem defekt oder entsprechen nicht mehr den Anforderungen der Nutzer und werden infolgedessen nicht ausreichend gepflegt, beispielsweise Felgenklemmer. In einigen Bereichen fehlen Fahrradabstellanlagen gänzlich und die Fahrräder werden aufgrund dessen ungeordnet im Straßenraum abgestellt. Insbesondere im Bereich Adenauerstraße / Kampstraße müssen die Stellplätze für Fahrräder unbedingt erweitert werden, um der vorhandenen hohen Nachfrage gerecht zu werden.

Die Anzahl der bestehenden Fahrradabstellplätze nach Bautyp ist der nebenstehenden Tabelle zu entnehmen. Der folgende Plan bietet eine Übersicht über bestehende öffentlich nutzbare Fahrradabstellanlagen-Standorte in der Kamener Innenstadt, differenziert nach ihrer Bauart und jeweils mit Anzahl der Stellplätze.

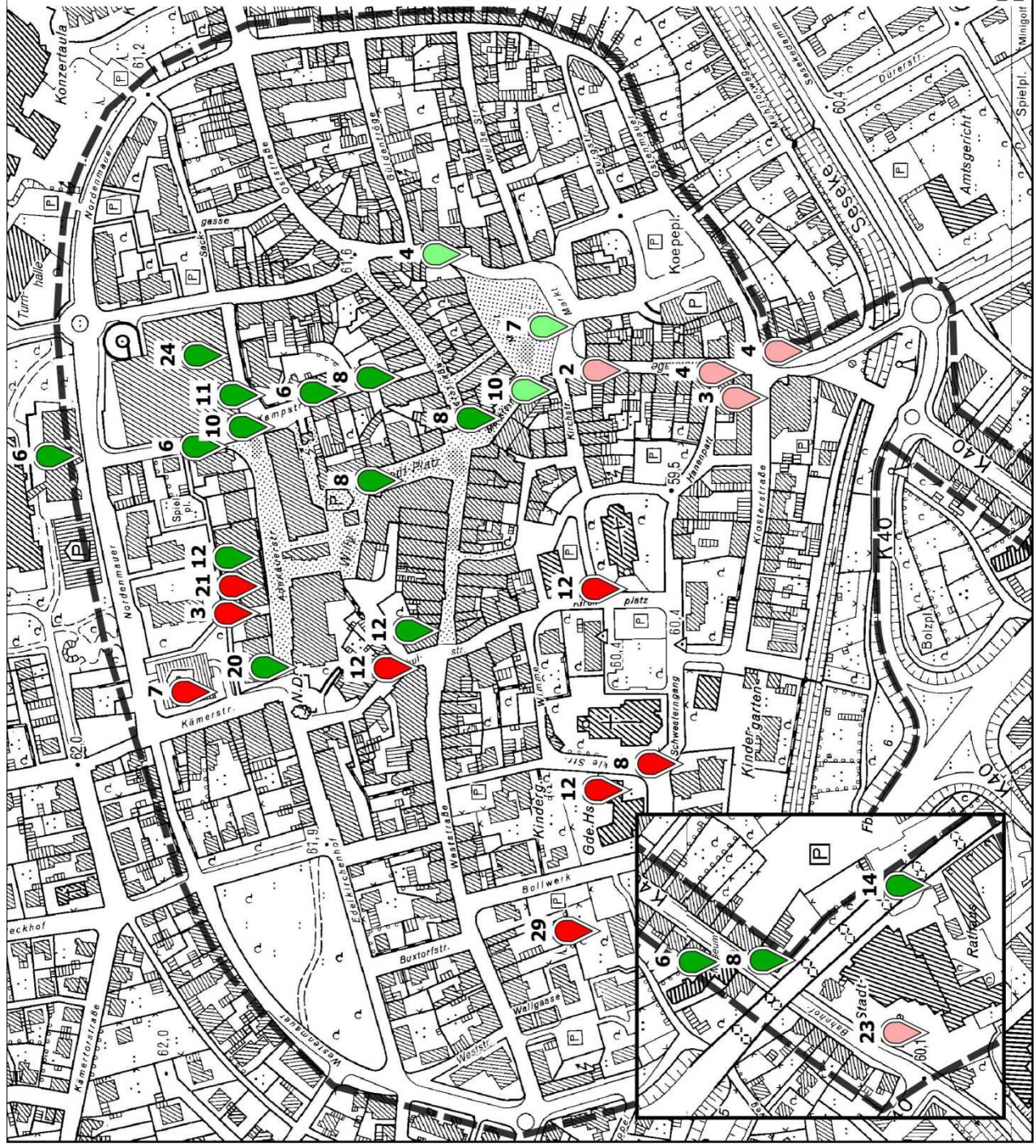
Fahrradabstellplätze in der Kamener Innenstadt – Bestand	
Anlehnbügel	159
Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe	21
Klemm-Bügel	34
Vorderradklemmen	104
Gesamt	318

**Fahrradstellanlagen
in der Kamener Innenstadt**

☐ Untersuchungsgebiet

**Bestand nach Bauart
mit Angabe der Stellplätze**

- Anlehnbügel
- Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe
- Klemm-Bügel
- Vorderradklemmen



Kartendarstellung: Stadt Kamen
Kartengrundlage: DGK 5

Die Stadt Kamen ist bestrebt, durch eine Attraktivitätssteigerung den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erhöhen. Die Gewährleistung von sicheren und nutzerfreundlichen Fahrradabstellanlagen bildet einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit. Mit den im Fahrradabstellanlagen-Konzept erarbeiteten Maßnahmen soll die Attraktivität der Fahrradnutzung gesteigert und die Zugänglichkeit – insbesondere im Innenstadtbereich – verbessert werden.

Das Fahrradabstellanlagen-Konzept zielt auf ein abgestuftes Angebot, dass sich an den unterschiedlichen Zielorten und Ansprüchen der Nutzer orientiert, um eine systematische flächendeckende und standortgerechte Ausstattung der Kamener Innenstadt mit Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten. Dementsprechend setzt sich das Konzept aus mehreren Bausteinen zusammen:



9.1 Kurzzeitparken

Der Baustein „Kurzzeitparken“ umfasst dezentrale Abstellanlagen in direkter Nähe zum Ziel. Die Standorte der Fahrradabstellanlagen sollten so gewählt werden, dass diese eine günstige Zuordnung zu den wichtigsten Zielen des Radverkehrs aufweisen, beispielsweise vor Geschäften, Banken oder Apotheken. Hier handelt es sich in der Regel um eine kurze Aufenthaltszeit und die Fahrräder können für die Dauer der Besorgungen sicher angeschlossen werden. Um der vorhandenen Nachfrage gerecht zu werden, umfasst das Konzept sowohl eine Schaffung neuer Fahrradabstellplätze als auch die Erweiterung, Optimierung und Qualitätsverbesserung bestehender Anlagen.

Ziel ist ein solider Ausbaustandard in wartungsarmer Ausführung, z. B. einfache Anlehnbügel. Diese bieten Kompatibilität für Fahrräder mit allen gängigen Laufradgrößen und Reifenbreiten. Bei der Anordnung sollte je nach örtlichen Gegebenheiten ein Mindestabstand von 1,20 cm möglichst nicht unterschritten werden, um eine komfortable Nutzung und gute Auslastung der Anlage zu gewährleisten. Eine Überdachung ist vor dem Hintergrund der kurzen Aufenthaltsdauer nicht erforderlich. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu erzielen, sollte für neue Anlehnbügel in der Fußgängerzone auch weiterhin das bestehende schmale Anlehnbügel-Modell aus Flachstahl gewählt werden.



Anlehnbügel in der Kamener Fußgängerzone

Die unzweckmäßigen und nutzerunfreundlichen Vorderradklemmen sind im gesamten Innenstadtbereich zu entfernen und durch Rahmenhalter zu ersetzen, wie dies bereits bei der Neugestaltung der Fußgängerzone und des Bahnhofsumfelds geschehen ist. Dies betrifft jedoch auch die sogenannten „Werbetafel-Felgenklemmer“, die häufig vor Geschäften vorzufinden sind. Hier wird deutlich, dass Rad fahrende Kunden als Zielgruppe häufig noch nicht ausreichend berücksichtigt werden. Dabei eignet sich Kamen aufgrund der Stadt- und Zentrenstruktur gut für den Einkauf mit dem Fahrrad im Nahbereich und Radfahrer bilden eine kaufkräftige und treue Kundengruppe. Die Innenstadt ist zudem ein wichtiger Wohn- und Arbeitsstandort. Bei der Erteilung von Sondernutzungsgenehmigungen kann die Stadt Kamen beratend tätig werden und so auch Einfluss auf die privaten Fahrradabstellanlagen nehmen.

Für diese privaten Abstellanlagen sollte deshalb in Kooperation mit den Eigentümern eine geeignete Alternativlösung gefunden werden. Die Gewerbetreibenden unterschätzen häufig die Kaufkraft von Fahrradfahrern und sollten dementsprechend für diese Zielgruppe und deren Ansprüche sensibilisiert werden. Die Schaffung von geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder kostet relativ wenig, erhöht allerdings in hohem Maße den Einkaufskomfort der Rad fahrenden Kunden und trägt zur Kundenbindung bei. Fahrradfreundlichkeit und Serviceorientierung sind zudem ein Imagefaktor. Als Initiator könnte z. B. das Stadtmarketing in Kooperation mit KIG e.V. und/oder Wirtverein Kamen fungieren. Die Aktivierung von Eigentümern ist unerlässlich, um auch auf nicht-öffentlichen Flächen öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen schaffen zu können. Auch die Nutzung bestehender Vordächer zur Errichtung witterungsgeschützter Fahrradabstellanlagen ist sinnvoll und erfordert vertragliche Vereinbarungen mit den Eigentümern¹⁴. Einen zusätzlichen Anreiz für Geschäftsinhaber können in diesem Zusammenhang auch Fahrradabstellanlagen mit Werbemöglichkeit bieten.

9.2 Langzeitparken

Wie bereits erläutert, beinhaltet das Langzeitparken von Fahrrädern besondere Qualitätsansprüche an Fahrradabstellanlagen, beispielsweise eine Überdachung. Das Konzept sieht mehrere Standorte am Rand der Fußgängerzone vor, an denen überdachte Abstellanlagen für Langzeitparker geschaffen wer-

¹⁴ Diese Fahrradabstellanlagen sind dann ggf. der Kategorie „Langzeitparken“ zuzuordnen.

den sollen. Die Radfahrer können ihr Fahrrad dort sicher und witterungsgeschützt abstellen und den Weg zur Arbeitsstelle oder zu den Einkaufsmöglichkeiten zu Fuß fortsetzen.

Im Bereich Willy-Brandt-Platz sowie am Markt könnte zudem jeweils eine abgeschlossene Chip-gesteuerte und videoüberwachte Anlage in zentraler Lage errichtet werden. Dieses Angebot richtet sich insbesondere an Besitzer hochwertiger Fahrräder und Pedelecs. Die Zugänglichkeit der Anlage ist über ein Chipsystem 24 Stunden am Tag möglich. Die Chips müssen einmalig personalisiert werden und können dann flexibel als Prepaid-System oder als Wochen-, Monats- oder Jahres-Chip genutzt werden – über das System der Radstation in vielen Anlagen im Kreis Unna. Voraussetzung für die Errichtung einer derartigen Anlage sind ein Stromanschluss sowie eine Datenleitung. Diese Komponenten bilden auch die Basisinfrastruktur für den Ausbau zur Mobilitätsstation (z. B. E-Bike-Lademöglichkeit), sodass die Anlage gleichzeitig auch als Station für ergänzende Fahrradinfrastruktur dienen könnte. Dies ist im Sinne der intermodalen Verknüpfung vor allem am Markt interessant, da hier eine bedeutende Bushaltestelle besteht (siehe auch Kap. Mobilitätsstation / Radstation). Vor allem Überdachungen und abgeschlossene Abstellsysteme wie Fahrradboxen erfordern eine besondere gestalterische Einbindung, da sie im Stadtbild besonders präsent erscheinen.



Überdachte Fahrradabstellanlage
WSM GmbH, Modell „Passau“



Überdachte Fahrradabstellanlage mit Zugangskontrolle
Orion Bausysteme, Modell „Sansibar“

Je nach örtlichen Gegebenheiten kommt auch die Anlage von Fahrradabstellplätzen in Kfz-Parkhäusern in Betracht. Durch die Umnutzung von Pkw-Stellflächen entstehen sichere und witterungsgeschützte Parkmöglichkeiten für Langzeitparker, die fahrend erreicht werden können. Die Fahrradstellplätze sollen dabei gut beleuchtet und ebenerdig erreichbar sein und in der Nähe des Personeneingangs liegen. Gegebenenfalls ist auch eine Kombination mit ergänzender Fahrradinfrastruktur (Lademöglichkeiten für E-Bikes, Gepäckboxen, Pannenhilfe-Set etc.) sinnvoll. Optional können hier auch E-Tankstellen für Fahrräder und Autos eingerichtet werden.

Ein erhöhter Bedarf an Langzeit-Fahrradabstellplätzen besteht auch bei großen Veranstaltungen. Die bestehenden Anlagen reichen dann gegebenenfalls nicht aus und können über mobile bewachte Abstellanlagen ergänzt werden. Es handelt sich um flexible Fahrradparklösungen, die dem Besucher einen sicheren und bewachten Abstellplatz in direkter Nähe zum Veranstaltungsort bieten. Durch die geordnete Abstellmöglichkeit wird viel Parkraum eingespart, die Parksituation entlastet und das wilde Abstellen von Rädern vermieden. Bei der Planung von Veranstaltungen sollen derartige Konzepte zukünftig verstärkt berücksichtigt werden (Bsp.: „FahrradGarderobe“¹⁵).



„FahrradGarderobe“ bei Straßenfest
Hamburger KonzertKultour GbR

Einen weiteren Schwerpunkt in der Kategorie Langzeitparken bildet der Baustein Bike & Ride. Da die Fahrräder an Bahnhöfen und Bushaltestellen meist langfristig abgestellt werden, spielen vor allem die Aspekte Überdachung und Diebstahlschutz eine große Rolle. Das Thema Bike & Ride wird an dieser Stelle nicht vertiefend untersucht. Der Kreis Unna erstellt derzeit eine Studie zu intermodalen Verknüpfungen mit Schwerpunkt der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad.

¹⁵ Weitere Informationen zur „FahrradGarderobe“: <http://fahrradgarderobe.de/>

9.3 Mobilitätsstation / Radstation

Wie bereits geschildert, besteht bei der Errichtung einer abgeschlossenen Chip-gesteuerten Anlage in der Innenstadt auch die Möglichkeit des Ausbaus dieser Anlage zu einer Mobilitätsstation, da die erforderlichen technischen Anschlüsse dann bereits vorhanden sind.



Mobilitätsstation, Bsp. Offenburg
Kienzler Stadtmobiliar GmbH

Mobilitätsstationen sind zentral gelegene Standorte, die unterschiedliche Mobilitätsangebote des Umweltverbunds auf engem Raum zusammenführen¹⁶. Das Angebot umfasst neben sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder insbesondere digitale Fahrplaninformationen, eine hilfreiche Übersicht der Mobilitätsangebote in der Nähe sowie ggf. auch Leihfahrräder (optional auch E-Bikes) und eine E-Bike-Lademöglichkeit. Zur E-Bike-Ausleihe liegen bereits gute Erfahrungen aus anderen Städten vor, z. B. das Modellprojekt Mobilstation „ST mobil“ Mettingen mit einer zu Beginn (½ Jahr) kostenlosen E-Bike-Ausleihe für Abo-Kunden und fortlaufend hoher Resonanz.¹⁷

Durch ein kombiniertes Angebot von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bilden Mobilitätsstationen wichtige Bausteine einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Der Aufbau von Mobilitätsstationen fördert intermodale Verknüpfungen und den Umstieg vom Auto auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Dadurch wird ein Beitrag zur Verbesserung der CO₂-Bilanz und somit zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet.

Der Bahnhof Kamen mit angegliedertem Busbahnhof bildet den wichtigsten intermodalen Knotenpunkt in der Stadt Kamen. Hier wird der schienengebundene Verkehr mit Bus, Pkw, Taxi und Fahrrad verknüpft und es gibt Angebote für Beratung und Ticketverkauf. Wie bereits erläutert, benötigen insbesondere Langzeitparker und Besitzer hochwertiger Fahrräder und E-Bikes zudem sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen.



Radstation am Bahnhof Kamen
DasDies Service GmbH

Am Bahnhof Kamen gibt es eine kostenpflichtige Radstation mit einer Kapazität von rund 300 Stellplätzen, in der die Fahrräder witterungsgeschützt und bewacht abgestellt werden können. Betreiber ist die DasDies-Service GmbH, eine Tochtergesellschaft der Arbeiterwohlfahrt. Das Serviceangebot umfasst neben dem Parkangebot unter anderem die Bereiche Fahrradreparatur, -vermietung und -service¹⁸. Auch eine E-Bike-Ausleihe ist möglich. Über einen Chip-Zugang kann die Radstation rund um die Uhr auch außerhalb der personell besetzten Servicezeiten benutzt werden. Die Chips können nach einmaliger Personalisierung flexibel als Prepaid-System oder als Wochen-, Monats- oder Jahres-Chip genutzt werden und gelten auch für alle weiteren Radstationen im Kreis Unna¹⁹.

¹⁶ Weitere Informationen zu Mobilitätsstationen siehe Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen: http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf

¹⁷ Weitere Informationen zu „ST mobil“ Mettingen:

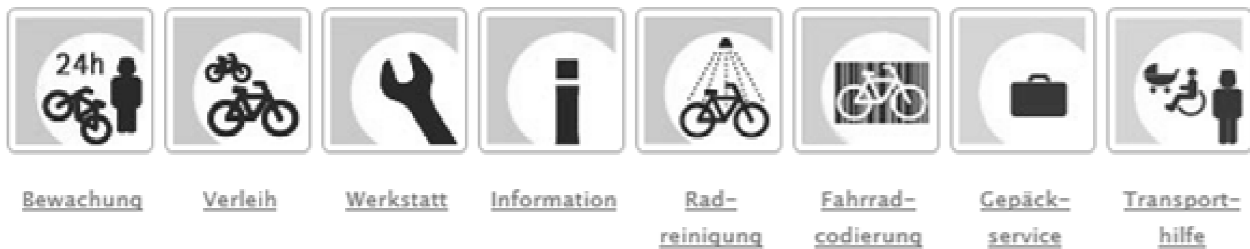
<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2246>;

<http://www.westfalen-heute.de/mitteilung.php?29260>

<http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Steinfurt/Westerkappeln/2013/04/Bilanz-ein-Jahr-Rad-Bus-Mobilstation-Schritt-vom-Rad-zum-Bus-funktioniert>

¹⁸ Weitere Informationen zu den Radstation im Kreis Unna: <http://www.die-radstationen.de>

¹⁹ Radstationen, die von der DasDies im Kreis Unna betrieben werden: Unna Bahnhof, Unna Lindenbrauerei, Lünen Hauptbahnhof, Bönen Bahnhof, Schwerte Bahnhof



Leistungsangebot der Radstation am Bahnhof Kamen

Die Radstation Kamen erfüllt die Aufgabe einer Schnittstelle und eines Serviceknotens im umweltfreundlichen Verkehrsverbund. Dies entspricht der Vereinbarung zwischen Betreiberin, Stadt und Kreis, die den Betrieb gemeinsam fördern. Neben den genannten Serviceleistungen werden hier auch Informationen zum ÖPNV-Angebot, zum Standort Kamen sowie zu Radrouten in Kamen, im Kreis und in der Region angeboten. Das Leistungsspektrum wird schrittweise ergänzt. Ab 2016 bietet die Radstation in Kooperation mit der VKU auch „AlleWetter“-Fahrscheine an, die zum vergünstigten Preis Tickets für Bus und Bahn mit Tickets für Leihfahrräder kombinieren. Geplant ist zudem, die Leistungen für E-Bikes und Pedelecs in Form einer Ladestation weiter auszubauen. Die vorhandenen Gepäckfach-Anlagen, die den Kunden der Radstation und den Fahrgästen des ÖPNV kostenlos zur Verfügung stehen, sollen darüber hinaus zur Paketstation ausgebaut werden.

Die Radstation hat im Bereich des Fahrradparkens noch Kapazitäten: Rund ein Drittel der Plätze sind nicht belegt. Dies kann insbesondere dadurch begründet sein, dass die Nutzung der Radstation nicht für alle Zielgruppen attraktiv erscheint, z. B. für Kurzparker oder für Besitzer von nicht so wertvollen Fahrrädern. Für diese Zielgruppen stellt der Kostenfaktor eine Hürde dar. Als die Radstation im Rahmen des Modellprojektes Radstationen im Kreis Unna das Parken für ÖPNV-Nutzer kostenfrei anbot, waren alle Plätze belegt.²⁰ Die Radstation wird vor allem von Besitzern hochwertiger Fahrräder und E-Bikes sowie von Langzeitparkern benutzt, insbesondere von Pendlern. Die Radstation Kamen erfüllt nicht nur für Kamener Pendler die Funktion des Verbindungsknotens. Auch Radfahrer aus den Nachbarkommunen wie Bergkamen oder Unna, die schnelle Verbindungen insbesondere ins Ruhrgebiet suchen, parken hier ihre Räder.

Um die Radfahrer auf die freien Kapazitäten und die Angebote der Radstation aufmerksam zu machen und eine bessere Auslastung zu erreichen, ist eine kontinuierliche gezielte Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Zudem sollte der Verbund mit den anderen Akteuren im Nahverkehrsbereich gestärkt werden.

Die Radstation übernimmt zudem bereits Zusatzaufgaben wie etwa die Reinigung der öffentlichen Toilettenanlage am Bahnhof. Sie kann auch Servicepartner beim Aufbau personell nicht besetzter Mobilitätsstationen im Stadtgebiet sein. Wenn diese ebenso videoüberwacht und mit einem automatisierten Zugangssystem (Chip) ausgestattet werden, steht die zentrale Infrastruktur der Radstationen, die in Kamen vorgehalten wird, dafür zur Verfügung.

Am Markt kann eine Mobilitätsstation als intermodaler Verknüpfungspunkt zwischen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds installiert werden. Dieser Standort bildet neben dem Bahnhof den wichtigsten ÖPNV-Knotenpunkt. In direkter Nähe zur Bushaltestelle besteht ein Taxi-Stand. Fahrradabstellanlagen für Langzeitparker fehlen jedoch gänzlich. Das Mobilitätsangebot am Markt könnte durch überdachte und abgeschlossene Fahrradabstellanlagen sowie Leihräder, optional auch E-Bikes, ergänzt werden. Langfristig könnte auch eine Car-Sharing-Station in der Innenstadt (z. B. am Markt) mit in die Überlegungen zur Förderung der Intermodalität einbezogen werden, z. B. mit vergünstigten Konditionen für ÖPNV-Abo-Nutzer.

²⁰ http://www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kreis_region/politik_verwaltung/kreisverwaltung/planung_und_mobilitaet/tourismus/radfahren_und_radwandern/radstationen/modellprojekt_radstationen.html

9.4 Ergänzende Fahrradinfrastruktur

Um die Fahrradfreundlichkeit der Stadt Kamen zu erhöhen, sollte die Fahrradinfrastruktur durch weitere Elemente ergänzt werden (siehe Kap. 5.3). Die Radstation am Bahnhof bietet bereits umfassende Serviceangebote, beispielsweise Bewachung, Reparatur, Fahrradverleih, Gepäckservice etc.

Ergänzende Angebote der Fahrradinfrastruktur können in den abgeschlossenen Chip-gesteuerten Anlagen vorgehalten werden, beispielsweise Schließfächer mit Lademöglichkeit für E-Bike-Akkus, ein Pannenkoffer mit dem wichtigsten Werkzeug und Luftpumpe oder auch ein Erste Hilfe-Set. Sowohl Akku-Lademöglichkeiten für E-Bikes als auch Angebote der SB-Pannenhilfe können auch im Rahmen einer Initiative mit den Gewerbetreibenden angeboten werden. Dies spart die Errichtung von zusätzlichem Stadtmobiliar und schont den städtischen Haushalt. Gegebenenfalls ist auch die Errichtung von Gepäckboxen auf ungenutzten Flächen unter bestehenden Vordächern möglich und sinnvoll. Insbesondere Radtouristen, die beispielsweise auf dem Seseke-Weg unterwegs sind, benötigen Hinweise zu den Angeboten der ergänzenden Fahrradinfrastruktur. Diese Informationen können an zentralen Stellen im Stadtgebiet (z. B. Mobilitätsstationen) und im Internet veröffentlicht werden, beispielsweise auf den Internetseiten der Stadt Kamen.



Logo für E-Bike-Lademöglichkeiten in Kamen

Wie bereits dargestellt, erfordert eine gemeinsame Strategie zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im innerstädtischen Einkaufsverkehr die Zusammenarbeit mehrerer Akteure. Als mögliche Schnittstelle und Initiator kann beispielsweise das Stadtmarketing in Kooperation mit Vertretern des lokalen Einzelhandels (z. B. KIG e.V., Wirteverein Kamen) fungieren. Auch die Interessen der Marktbesucher sollten bei der Planung von Fahrradabstellanlagen berücksichtigt werden. Weitere Akteure sind insbesondere entsprechende Interessensverbände (z. B. ADFC) sowie weitere Fachabteilungen der Stadt Kamen (z. B. Radverkehrsbeauftragter als Ansprechpartner, Tiefbauabteilung bzgl. Einbau der Fahrradhalter etc.).

9.5 Planung der Fahrradabstellanlagen in der Kamener Innenstadt

Der folgende Plan zeigt eine Übersicht der geplanten Fahrradabstellanlagen in der Kamener Innenstadt, differenziert nach den Kategorien Kurzzeit- und Langzeitparken. Zudem wird unterschieden, ob es sich um grundlegend neue Standorte handelt oder ob bestehende Standorte überplant wurden. Hierbei handelt es sich zumeist um die Erweiterung einer Fahrradabstellanlage oder den Umbau zugunsten einer Qualitätsverbesserung, z. B. durch einen Wechsel des Fahrradhalter-Systems oder die Schaffung einer Überdachung.

Bei einer Umsetzung aller Maßnahmenvorschläge (siehe Kap. 10 Steckbriefe) wäre die Schaffung von Fahrradabstellanlagen in der Kamener Innenstadt in folgendem Umfang möglich (siehe Abb.):

Fahrradabstellplätze in der Kamener Innenstadt – Planung	
Anlehnbügel	253
... mit Wetterschutz	36
schmale Anlehnbügel	27
Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe	15
Vorderrad-Rahmenhalter	20
... mit Wetterschutz	58
... mit Wetterschutz + Zugangssicherung	45
Gesamt	454
... davon Abstellplätze für Kurzzeitparken	355
... davon Abstellplätze für Langzeitparken	99
+ mobile Anlagen	
+ Fahrradabstellplätze in Kfz-Parkhäusern	

Stadt Kamen
FB 60.2 - Planung, Umwelt

**Fahrradabstellanlagen
in der Kamener Innenstadt**

☐ Untersuchungsgebiet

Planung nach Kategorie



Kurzzeitparken neu



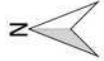
Kurzzeitparken überplant



Langzeitparken neu



Langzeitparken überplant



Kartendarstellung: Stadt Kamen
MäÙstab: Kartengrundlage: DGK 5

Für die im Plan dargestellten Fahrradabstellanlagen-Standorte wurden Steckbriefe erarbeitet, in denen die derzeitige Situation dargestellt und jeweils ein konkreter Maßnahmenvorschlag visualisiert wird. Dazu wurden unter anderem die folgenden Symbole entwickelt:



Errichtung von Anlehnbügeln



Errichtung von mobilen Fahrradhaltern



Errichtung von schmalen Anlehnbügeln („Haarnadeln“)



Errichtung von überdachten Fahrradstellplätzen



Errichtung von Vorderrad-Rahmenhaltern



Errichtung einer überdachten Anlage mit Zugangskontrolle (Chip-gesteuert)



Errichtung von Anlehnbügeln mit Vorderradschlaufe („Rhein-Ruhr-Bügel“)

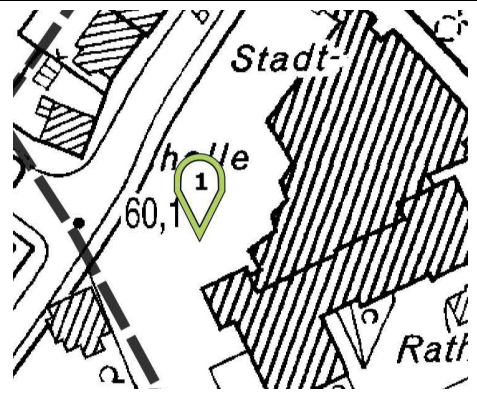


Errichtung einer überdachten Mobilitätsstation



Rückbau einer bestehenden Fahrradabstellanlage

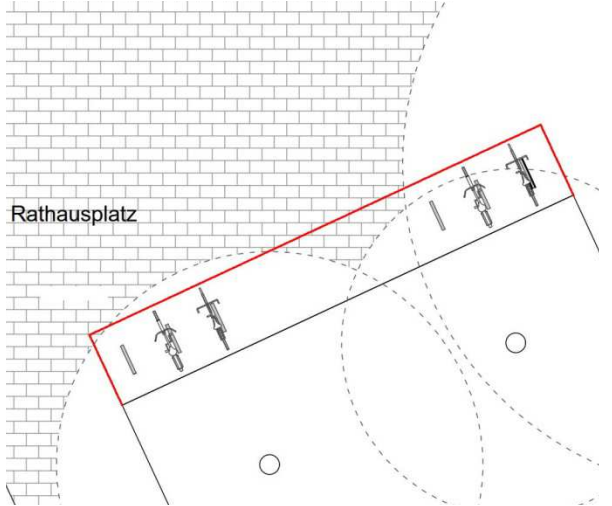
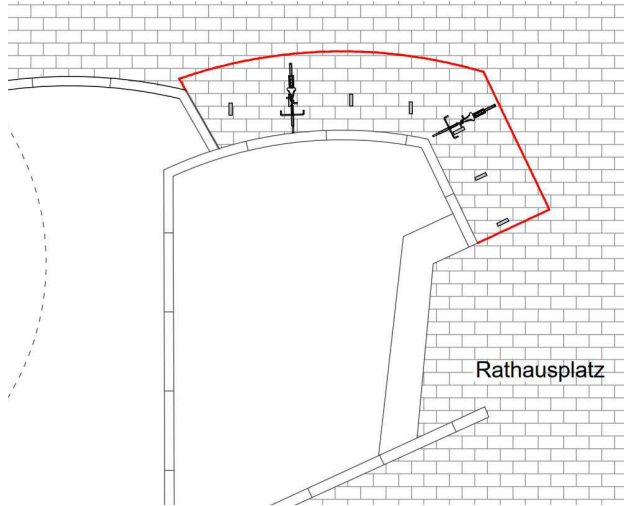
Nr. 1: Rathaus Kamen	
Standort	Rathausplatz
Adresse	Rathausplatz 1, 59174 Kamen
Vorhandene Abstellplätze	23
Bauart	Klemm-Bügel mit Kunststoff-Klemme und Stahlöse
Überdachung	-
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken



Empfohlene Maßnahme Ersetzen der Klemm-Bügel mit Stahlöse durch 6 Anlehnbügel und 7 schmale Anlehnbügel (sog. „Haarnadeln“), somit Schaffung von 26 Fahrradabstellplätzen; Standorte unverändert



Planskizze:



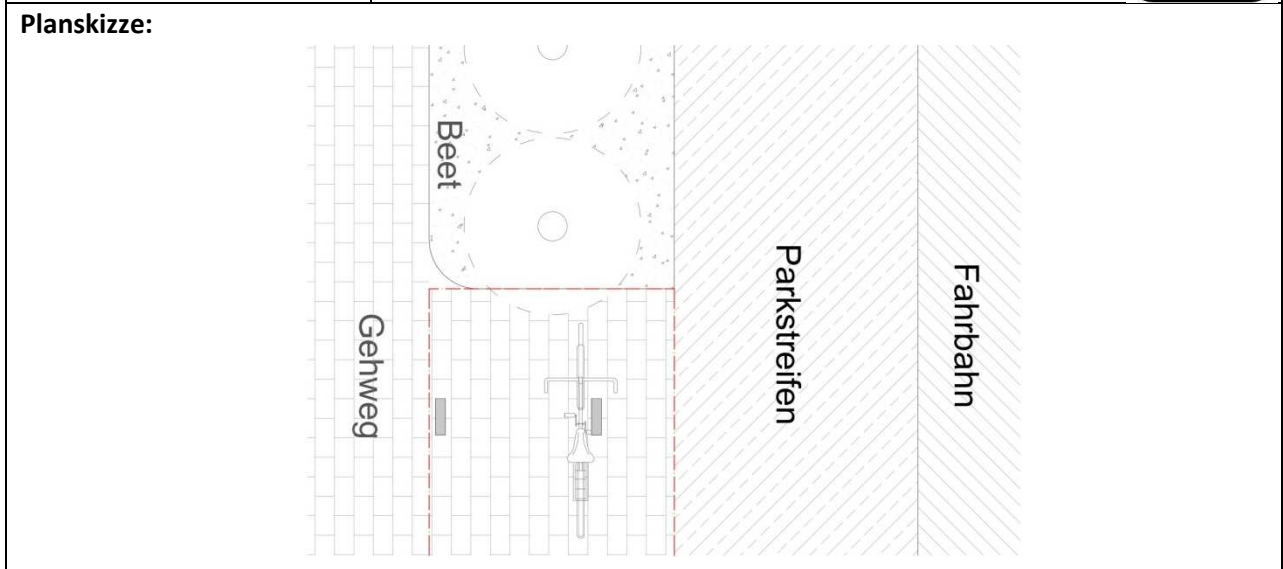
Bemerkungen:

Klemm-Bügel sind defekt und teilweise nicht nutzbar, da die Gummi-Klemmen fehlen. Zudem ist das System nicht für alle Fahrradtypen geeignet und nur bedingt nutzerfreundlich, da sich die Bedienung dem Benutzer nur schwer erschließt.

Nr. 2: Bahnhofstraße		
Standort	Bahnhofstraße	
Adresse	Bahnhofstr. 52, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	4	
Bauart	Klemm-Bügel mit Kunststoff-Klemme und Stahlöse	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Ersetzen der Klemm-Bügel durch 2 schmale Anlehnbügel („Haarnadeln“), somit Schaffung von 4 Fahrradabstellplätzen; Standort unverändert	
Planskizze:		



Bemerkungen:
 Die Klemm-Bügel sind defekt und teilweise nicht nutzbar, da die Gummi-Klemmen fehlen. Zudem ist das System nicht für alle Fahrradtypen geeignet und nur bedingt nutzerfreundlich, da sich die Bedienung dem Benutzer nur schwer erschließt.

Nr. 3: Bahnhofstraße		
Standort	Volksbank	
Adresse	Bahnhofstr. 10, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	3	
Bauart	Klemm-Bügel mit Kunststoff-Klemme und Stahlöse	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	

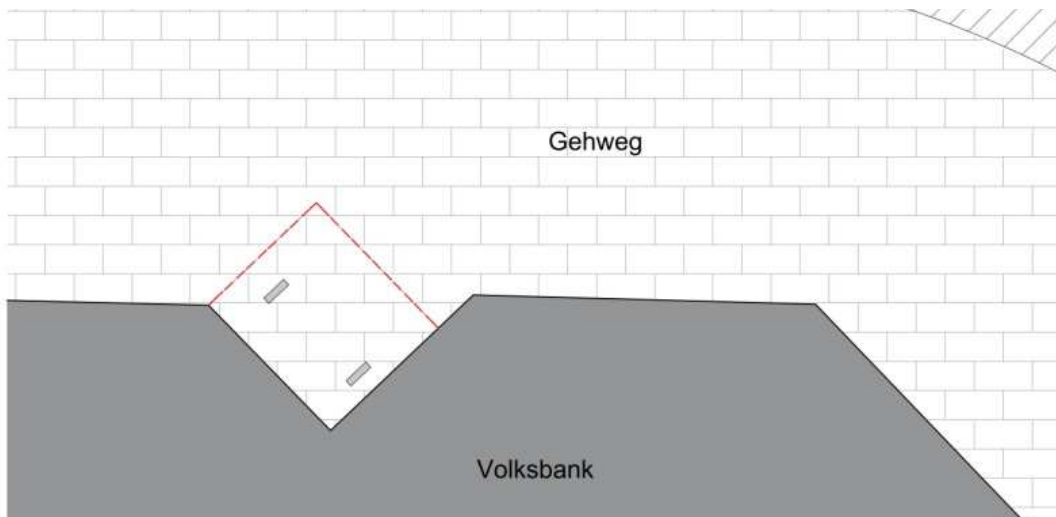


Empfohlene Maßnahme

Ersetzen der Klemm-Bügel durch 2 schmale Anlehnbügel („Haarnadeln“) für 3 Fahrradabstellplätze; Standort unverändert



Planskizze:



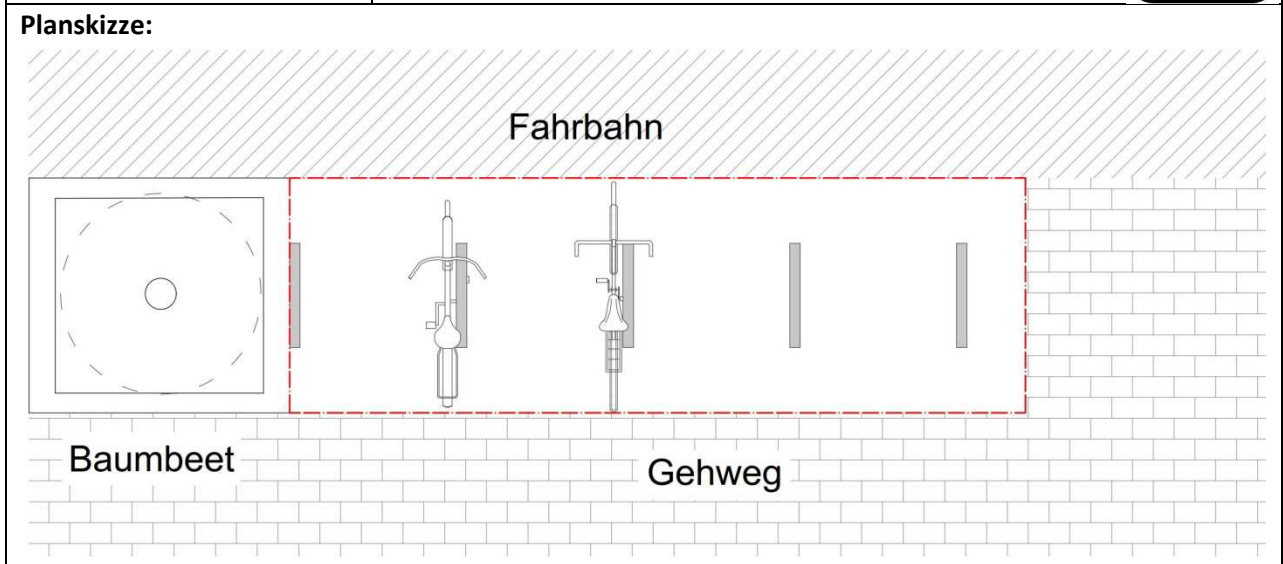
Bemerkungen:

Die Klemm-Bügel sind defekt und teilweise nicht nutzbar, da die Gummi-Klemmen fehlen. Zudem ist das System nicht für alle Fahrradtypen geeignet und nur bedingt nutzerfreundlich, da sich die Bedienung dem Benutzer nur schwer erschließt.
Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 4: Bahnhofstraße		
Standort	Volksbank	
Adresse	Bahnhofstr. 10, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 5 Anlehnbügeln, Ersetzen eines Pkw-Stellplatzes durch 9 Fahrradstellplätze	
Planskizze:		

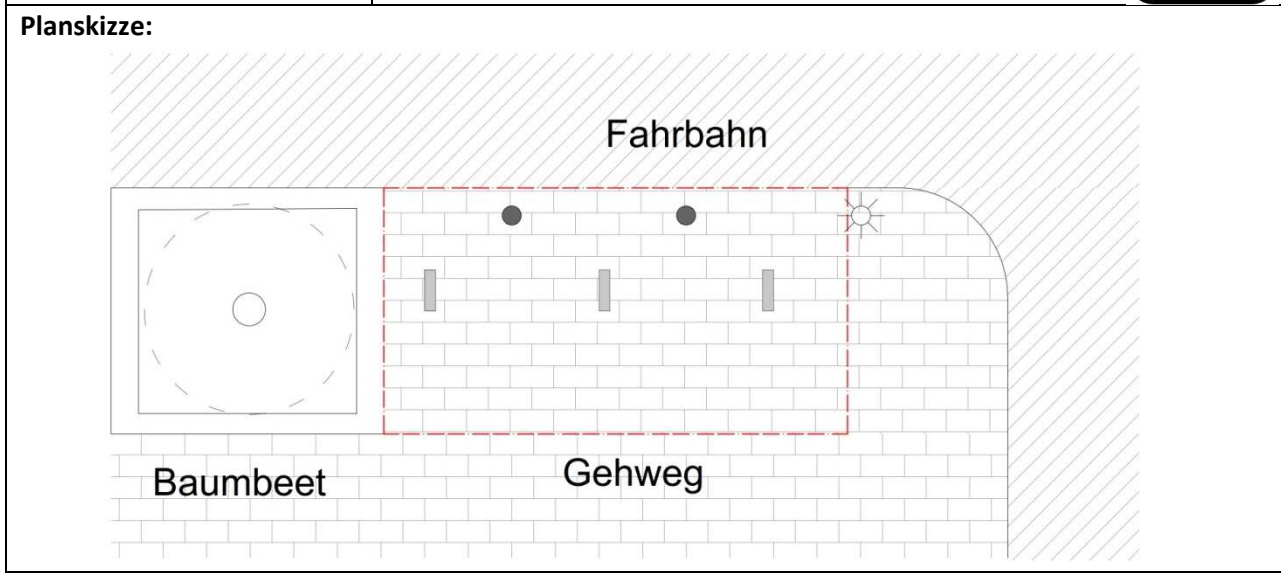


Bemerkungen:
Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 5: Bahnhofstraße		
Standort	Bahnhofstraße	
Adresse	Bahnhofstr. 9, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	4	
Bauart	Klemm-Bügel mit Kunststoff-Klemme und Stahlöse	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Ersetzen der Klemm-Bügel durch 3 schmale Anlehnbügel („Haarnadeln“) und somit Schaffung von 6 Fahrradabstellplätzen; Standort unverändert	
Planskizze:		

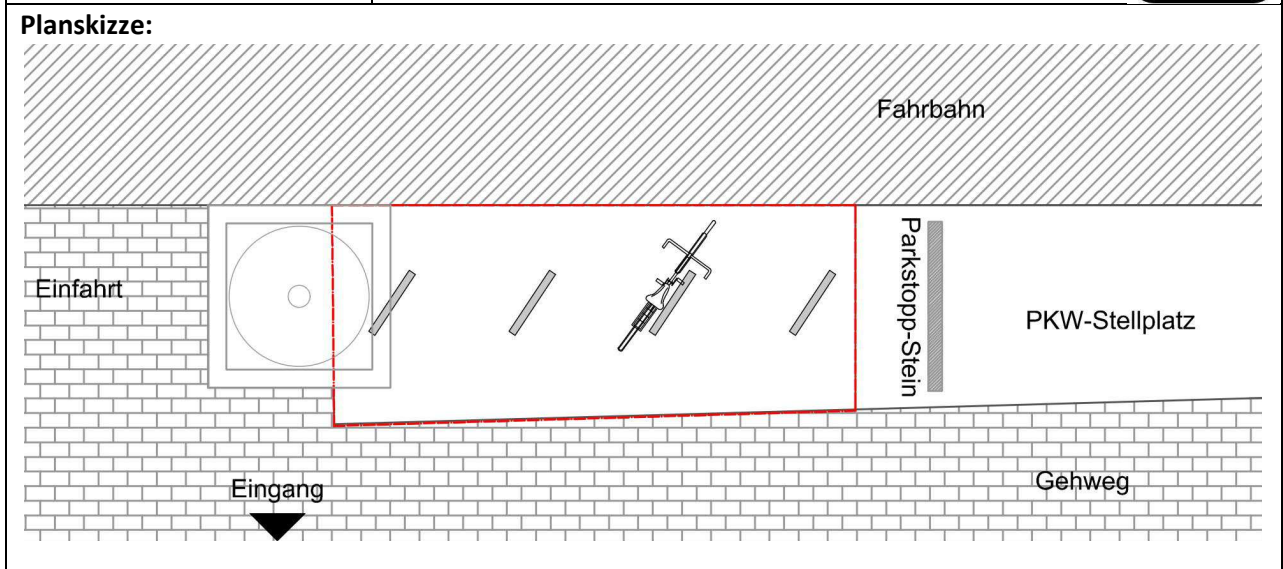


Bemerkungen:
 Die Klemm-Bügel sind defekt und teilweise nicht nutzbar, da die Gummi-Klemmen fehlen. Zudem ist das System nicht für alle Fahrradtypen geeignet und nur bedingt nutzerfreundlich, da sich die Bedienung dem Benutzer nur schwer erschließt.

Nr. 6: Bahnhofstraße		
Standort	Fleischerei Radtke	
Adresse	Bahnhofstr. 4, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 4 Anlehnbügel, Ersetzen eines Pkw-Stellplatzes durch 8 Fahrradstellplätze	
Planskizze:		

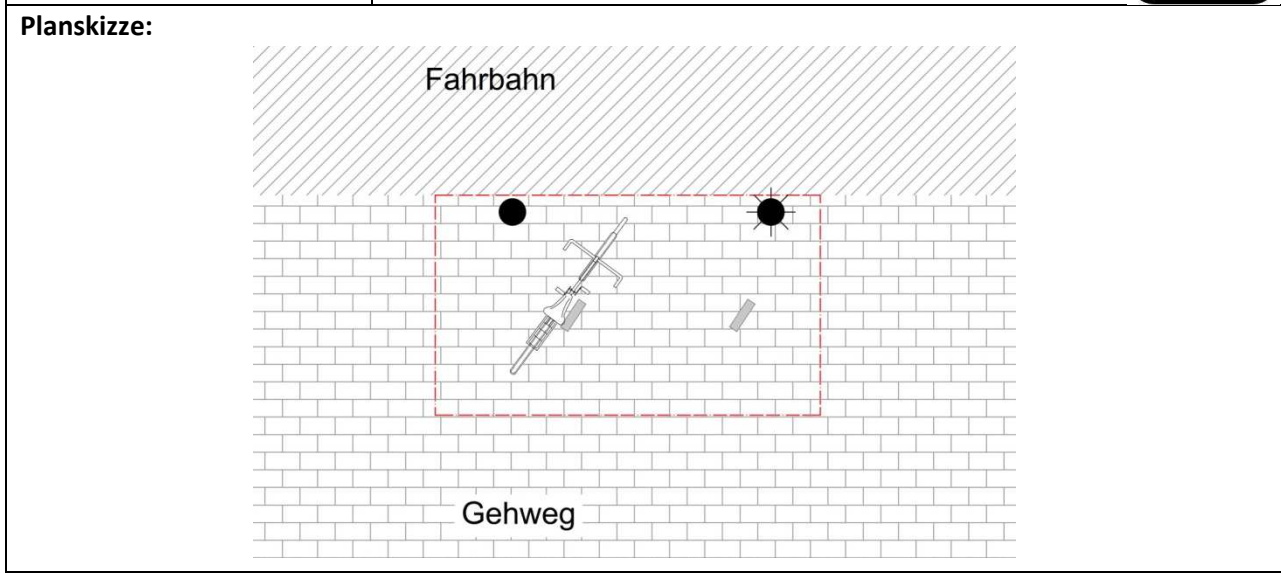


Bemerkungen:
 Parkdruck führt häufig zu einer Beeinträchtigung des Gehwegbereiches durch wild abgestellte Fahrräder. Durch die vorgeschlagene Maßnahme kann die Engstelle im Gehwegbereich beseitigt werden. Baumbeet wird entfernt.
 Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger. Die Maßnahme ist mit dem anliegenden Gewerbebetrieb vorbesprochen und wird von diesem befürwortet.

Nr. 7: Bahnhofstraße		
Standort	Bahnhofstraße	
Adresse	Bahnhofstr. 2, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	2	
Bauart	Klemm-Bügel mit Kunststoff-Klemme und Stahlöse	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	

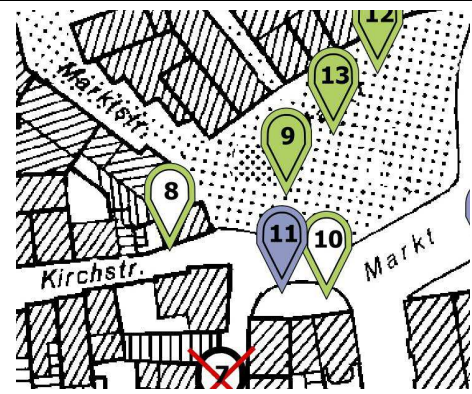


Empfohlene Maßnahme	Ersetzen der Klemm-Bügel durch 2 schmale Anlehnbügel („Haarnadeln“) und somit Schaffung von 4 Fahrradabstellplätzen; Standort unverändert	
Planskizze:		



Bemerkungen:	Die Klemm-Bügel sind defekt und teilweise nicht nutzbar, da die Gummi-Klemmen fehlen. Zudem ist das System nicht für alle Fahrradtypen geeignet und nur bedingt nutzerfreundlich, da sich die Bedienung dem Benutzer nur schwer erschließt.
---------------------	---

Nr. 8: Bücherei	
Standort	Bücherei
Adresse	Kirchstraße, 59174 Kamen
Vorhandene Abstellplätze	10
Bauart	Anlehnbügel mit Vorderrad- schlaufe
Überdachung	-
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken

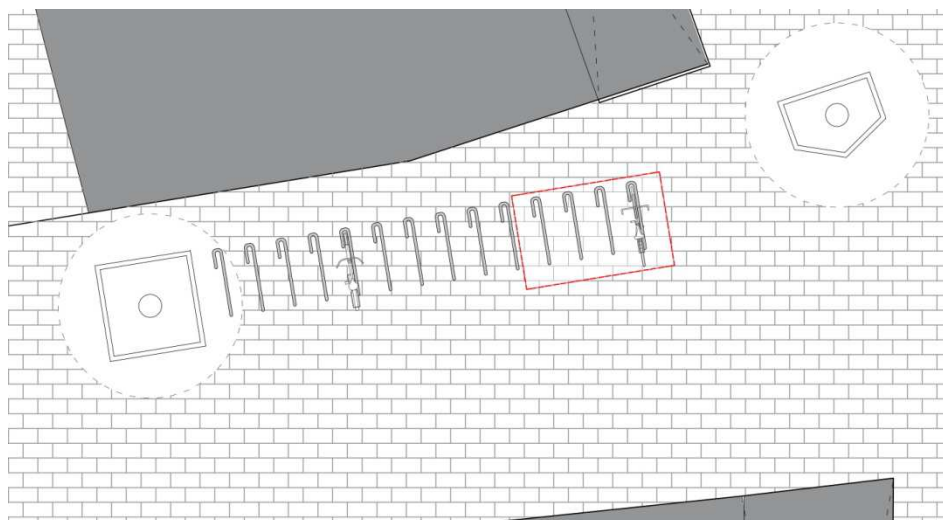


Empfohlene Maßnahme

Ergänzung der bestehenden Anlage durch 4 Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe fortlaufend zu vorh. Abstellplätzen



Planskizze:



Bemerkungen:

Nr. 9: Markt		
Standort	Markt	
Adresse	Markt, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



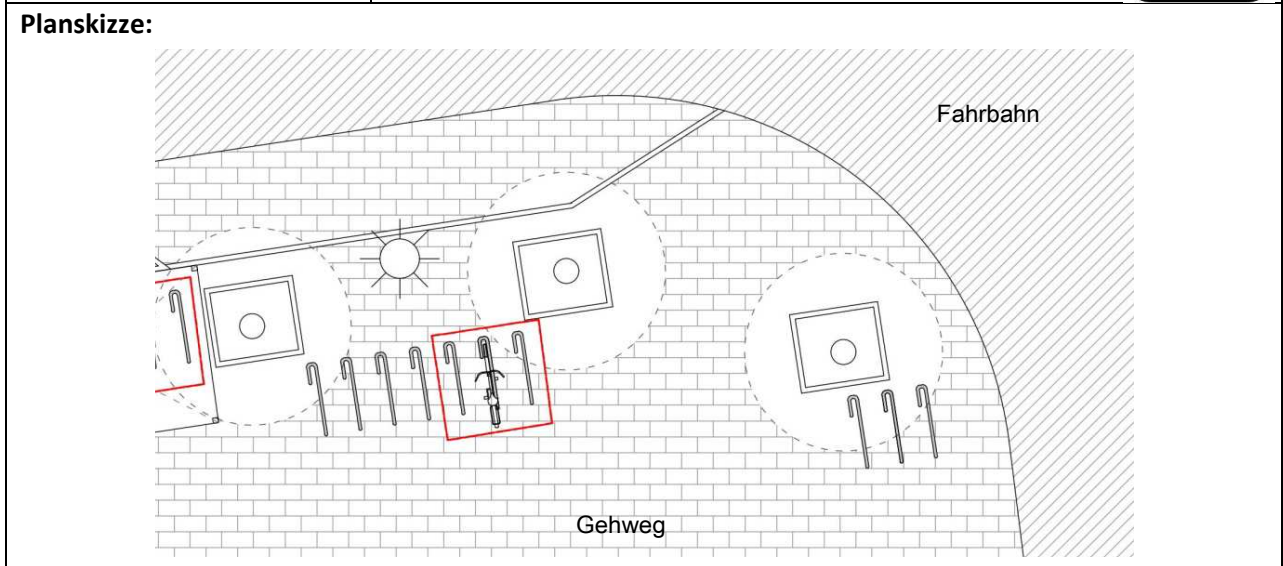
Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 3 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 6 Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		

Bemerkungen:	
---------------------	--

Nr. 10: Markt		
Standort	Rathaus-Apotheke	
Adresse	Markt 2, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	7	
Bauart	Anlehnbügel mit Vorderrad- schlaufe	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Ergänzung der bestehenden „Rhein-Ruhr-Bügel“ durch 3 weitere Bügel	
Planskizze:		

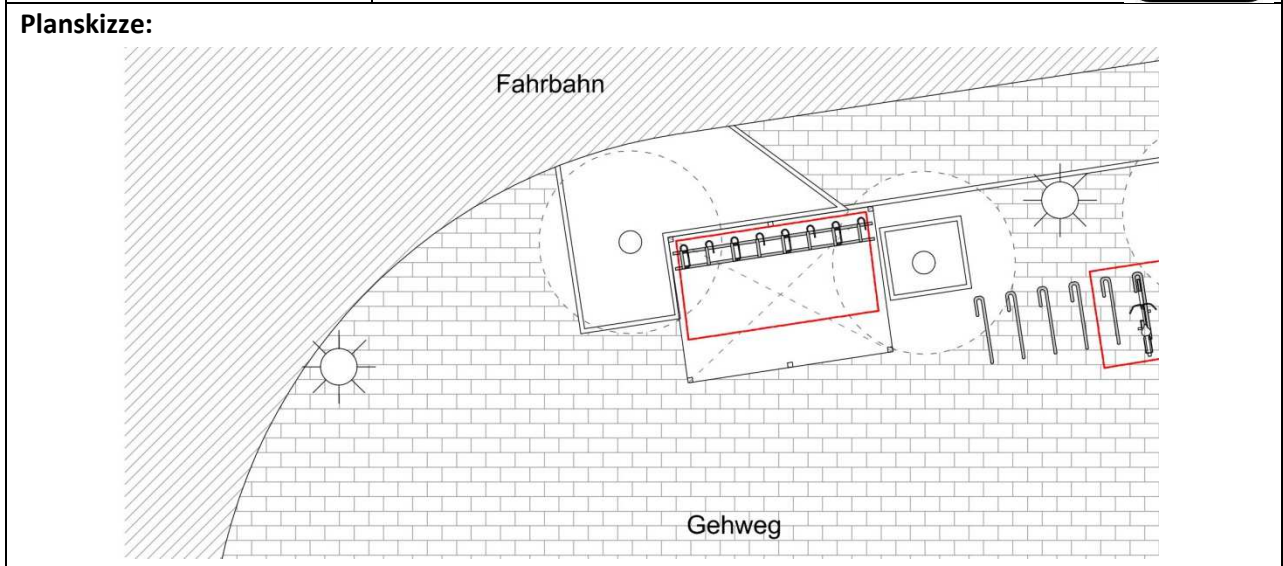


Bemerkungen:	
---------------------	--

Nr. 11: Markt		
Standort	Rathaus-Apotheke	
Adresse	Markt 2, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Langzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung einer überdachten Anlage mit 8 Vorderrad-Rahmenhaltern in Hoch-Tief-Aufstellung	
Planskizze:		



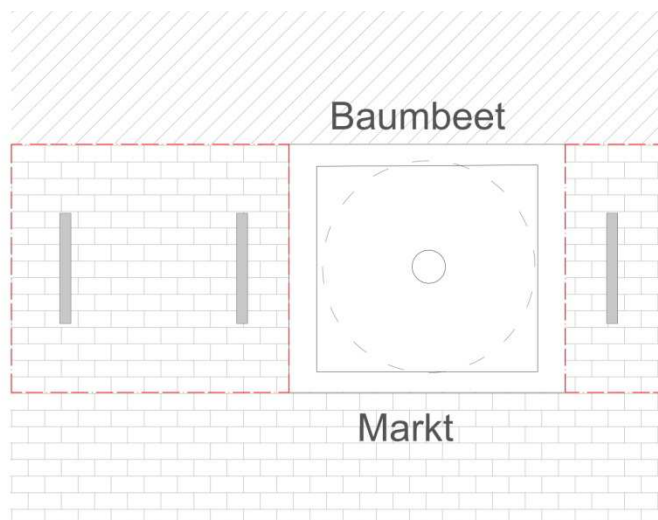
Bemerkungen:	Überdachung erfordert eine besondere stadtgestalterische Einbindung, z. B. Glasdach
---------------------	---

Nr. 12: Markt		
Standort	Markt	
Adresse	Markt 17, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 3 Anlehnbügel, somit Schaffung von 6 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	---	--

Planskizze:



Bemerkungen:

Prüfen, ob Bügel z.T. für die Durchführung von Veranstaltungen am Markt herausnehmbar ausgeführt werden sollten.

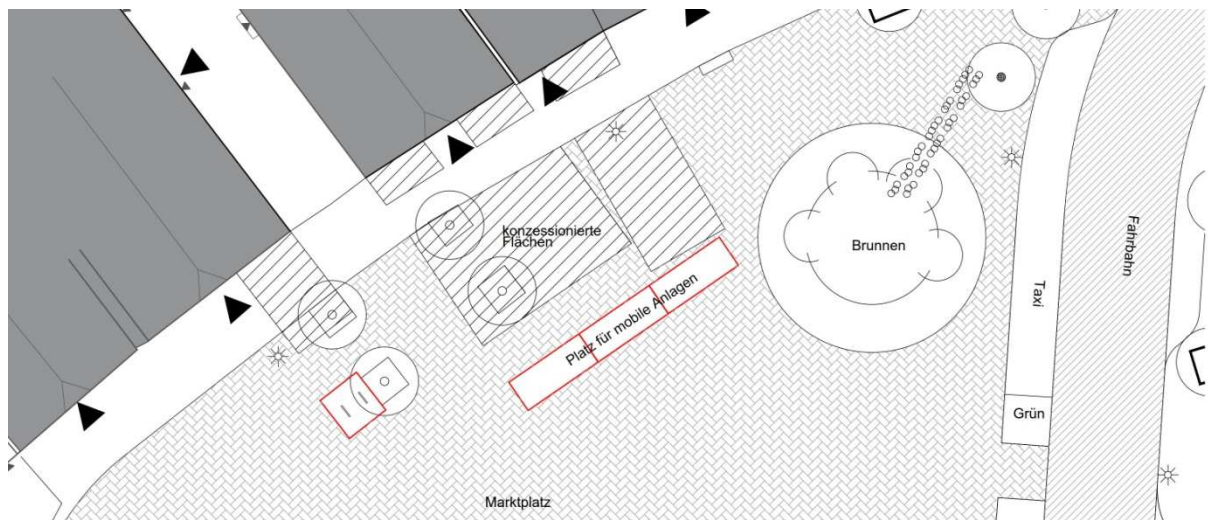
Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 13: Markt		
Standort	Markt	
Adresse	Markt, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 2 Anlehnbügeln Errichtung von mobilen Anlehnbügeln	
----------------------------	--	--

Planskizze:



Bemerkungen:

Abstellplätze für Besucher der Gastronomie im Randbereich der konzessionierten Gaststättenflächen, z. B. mobile Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit.

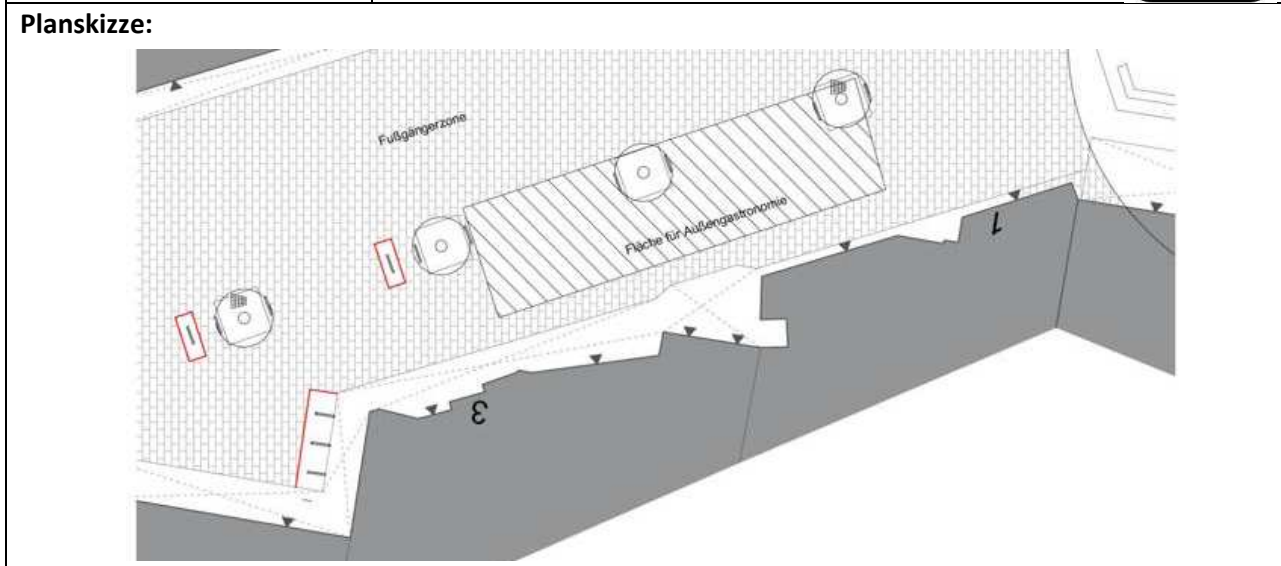
Für diesen multifunktional genutzten Bereich eignet sich ein bei Veranstaltungen mit geringem Aufwand montier- und demontierbarer Anlagen-Typ, z. B. herausnehmbare Anlehnbügel in Hülsen.

Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 14: Willy-Brandt-Platz		
Standort	Willy-Brandt-Platz	
Adresse	Willy-Brandt-Platz 1-3, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	8	
Bauart	8 Anlehnbügel, einseitige Beparkung	
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 2 Anlehnbügel als Ergänzung der bestehenden Anlehnbügel Errichtung von 3 Anlehnbügel	
Planskizze:		



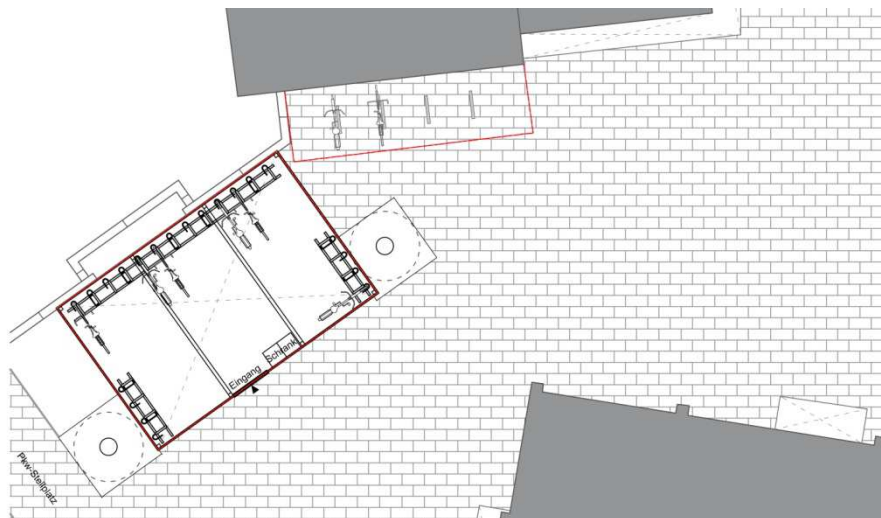
Bemerkungen:	Baumschutzbügel als Anlehnbügel nutzbar. Nur innere Stellplätze nutzbar, da Außengastronomie bis an die Bügel heranreicht. Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.
---------------------	--

Nr. 15: Willy-Brandt-Platz		
Standort	Sparkasse	
Adresse	Willy-Brandt-Platz, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Langzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung einer überdachten abgeschlossenen und Chip-gesteuerten Anlage mit 21 Stellplätzen (Vorderrad-Rahmenhalter in Hoch-Tief-Aufstellung); ggf. Ergänzung durch 4 Anlehnbügel (nicht überdacht)	
----------------------------	--	--

Planskizze:



Bemerkungen:

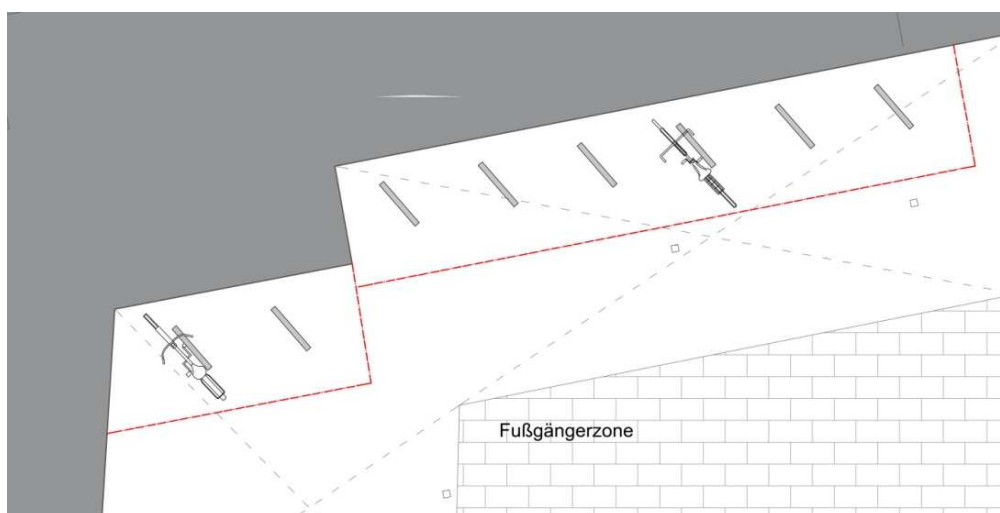
Umnutzung von drei Pkw-Stellplätzen

Nr. 16: Willy-Brandt-Platz		
Standort	Drogerie dm	
Adresse	Willy-Brandt-Platz 11, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	ja	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 8 Anlehnbügel, somit Schaffung von 16 Fahrradabstellplätzen	

Planskizze:



Bemerkungen:

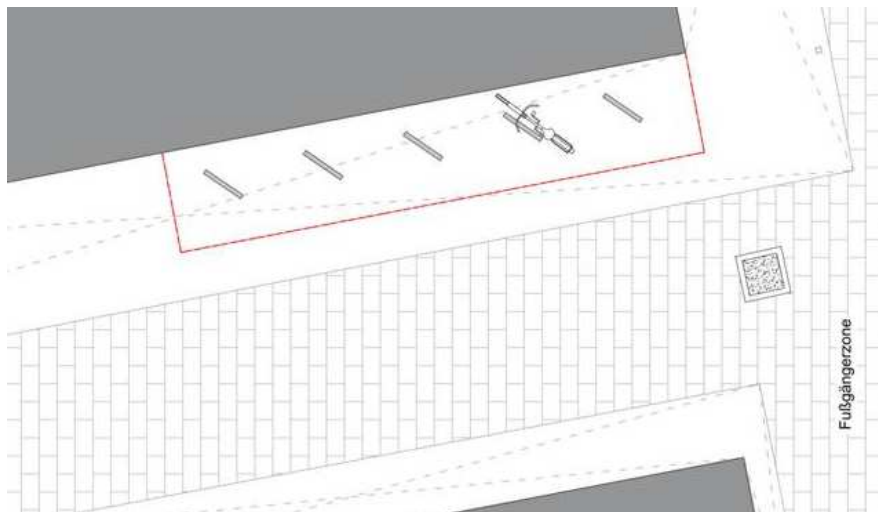
Überdachung bereits vorhanden, sofern Errichtung unter Dachüberstand des dm-Marktes erfolgt (öffentliche Fläche).
 Kooperation mit gewerblichem Anlieger angestrebt, z. B. Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit als Alternative zu Vorderradklemmen als "Passantenstopper".
 Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 17: Willy-Brandt-Platz		
Standort	dm	
Adresse	Willy-Brandt-Platz 11, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	ja	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 5 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 10 Fahrradabstellplätzen	

Planskizze:



Bemerkungen:

Überdachung bereits vorhanden, sofern Errichtung unter Dachüberstand des dm-Marktes erfolgt (öffentliche Fläche).

Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

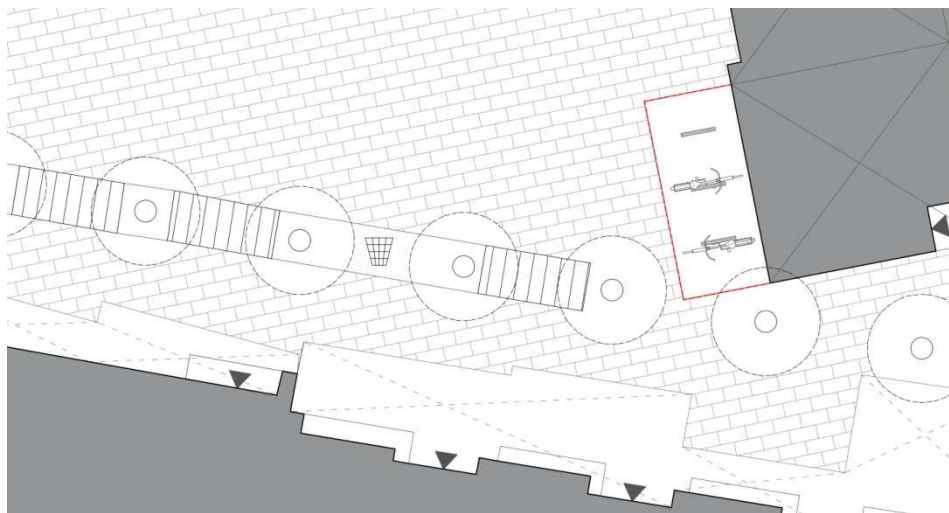
Ggf. Kooperation, z. B. Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit.

Nr. 18: Willy-Brandt-Platz		
Standort	Willy-Brandt-Platz	
Adresse	Willy-Brandt-Platz, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung		
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 3 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 6 Fahrradabstellplätzen	

Planskizze:



Bemerkungen:

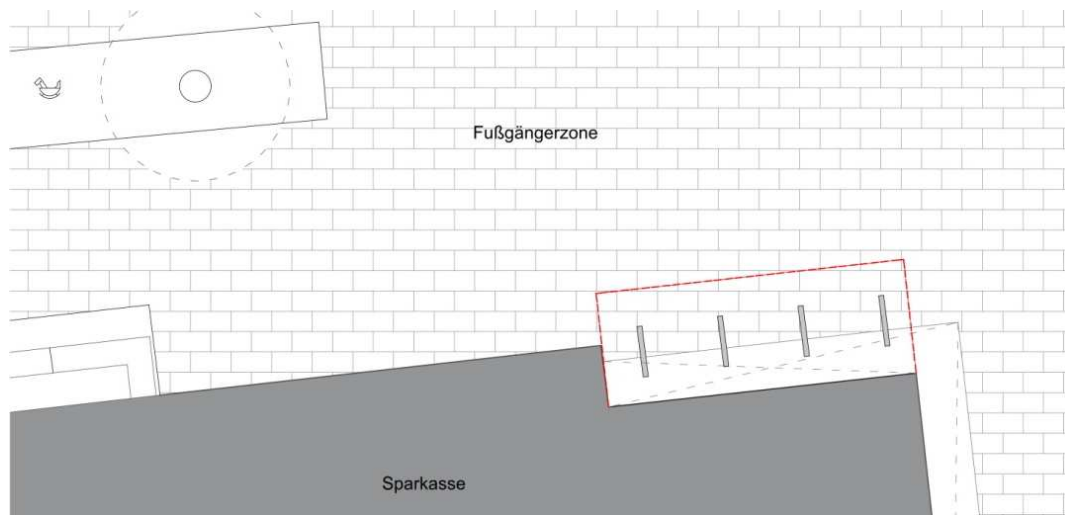
Kooperation mit gewerblichen Anliegern angestrebt, z.B. Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit als Alternative zu "Passantenstoppern".

Nr. 19: Sparkasse		
Standort	Sparkasse	
Adresse	Willy-Brandt-Platz/Adenauerstr., 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 4 Anlehnbügel, somit Schaffung von 8 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	---	--

Planskizze:



Bemerkungen:

Im Bereich Willy-Brandt-Platz sind keine Fahrradstellplätze in der Nähe des Sparkassen-Eingangs vorhanden.
 Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.
 Ggf. Kooperation, z. B. Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit.

Nr. 20: Sparkasse		
Standort	Sparkasse	
Adresse	Sparkassenplatz 1, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 3 Anlehnbügel, somit Schaffung von 6 Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		

Bemerkungen:	<p>Am Eingang zur Sparkasse bestehen 10 Anlehnbügel. Gegenüber des Eingangs zur Sparkasse fehlen jedoch Stellplätze für Fahrräder, v. a. für Radfahrer, die den Platz und die dort vorhandenen Spielgeräte nutzen.</p> <p>Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.</p>
---------------------	---

Nr. 21: Adenauerstraße		
Standort	Apothek am Kämertor	
Adresse	Adenauerstraße 16, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	3	
Bauart	Vorderradklemmen	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



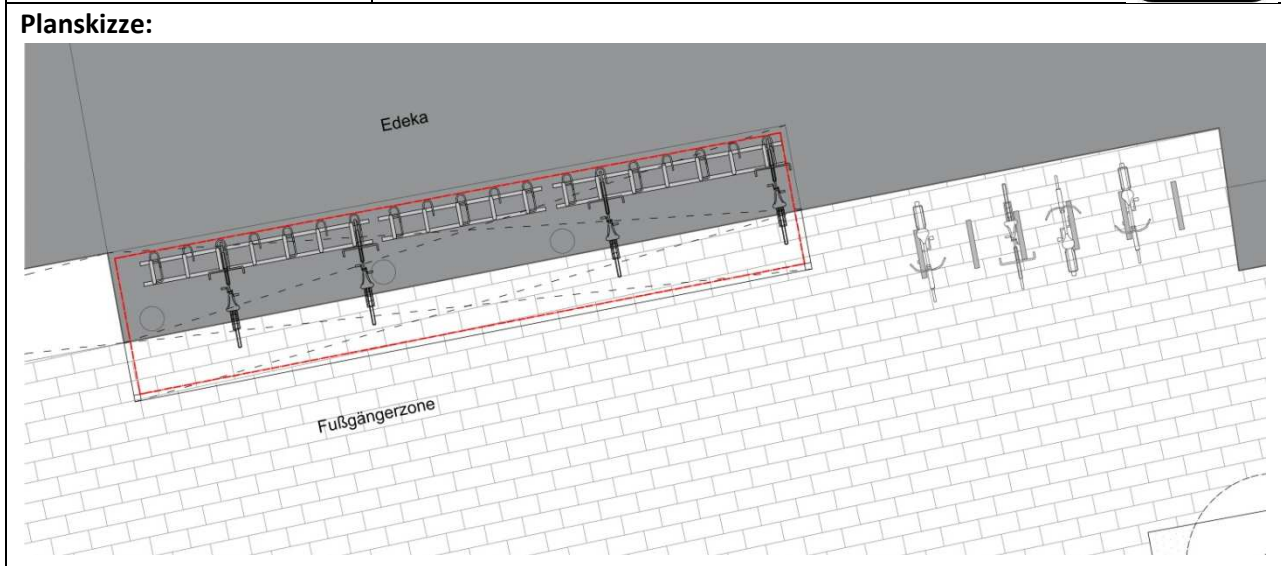
Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 4 Vorderrad-Rahmenhaltern in Hoch-Tief-Aufstellung	
Planskizze:		

Bemerkungen:	<p>Vorderradklemmen unzuweckmäßig. Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger. Ggf. Kooperation, z. B. Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit.</p>
---------------------	--

Nr. 22: Adenauerstraße		
Standort	Edeka	
Adresse	Adenauerstraße 14, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	?	
Bauart	Vorderradklemmen + 6 Anlehnbügel	
Überdachung	teilweise	
Kategorie/Zielgruppe	Langzeitparken	

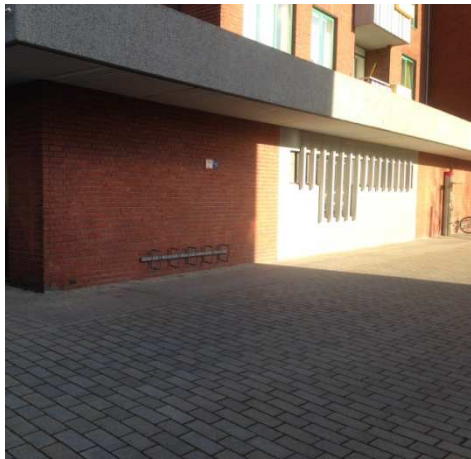


Empfohlene Maßnahme	Austausch der Vorderradklemmen durch 19 Vorderrad-Rahmenhalter in Hoch-Tief-Aufstellung, Verlängerung des bestehenden Vordachs	
Planskizze:		

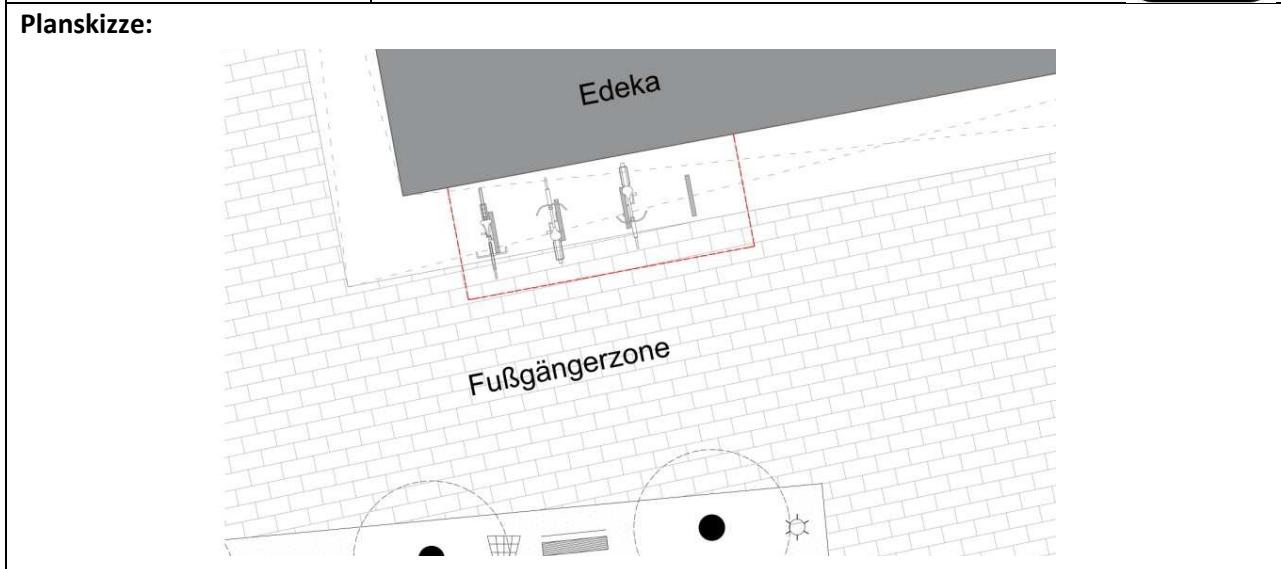


Bemerkungen:	<p>Vorderradklemmen unzuweckmäßig, da keine Standsicherheit, zu geringe Abstände etc. Insbesondere an diesem Standort besteht ein hoher Bedarf an angemessenen und standfesten Fahrradabstellanlagen, z. B. für Räder, die mit Einkäufen beladen werden.</p> <p>Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.</p>
---------------------	---

Nr. 23: Adenauerstraße		
Standort	Edeka	
Adresse	Adenauerstraße 14, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	5	
Bauart	Vorderradklemmen	
Überdachung	teilweise	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 4 Anlehnbügeln am süd-westlichen Gebäudeteil, somit Schaffung von 8 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	--	--



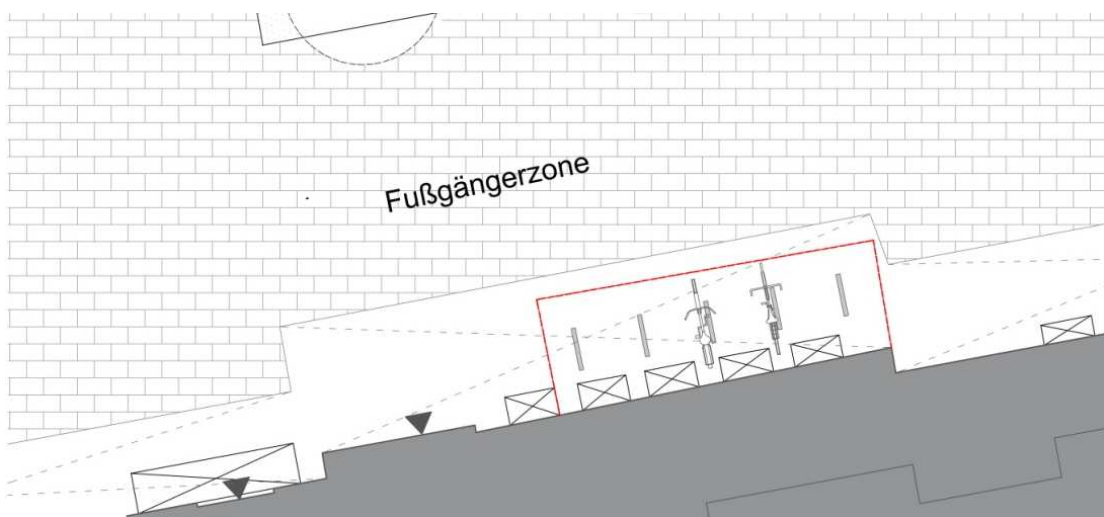
Bemerkungen:
 Vorderradklemmen unzuweckmäßig.
 Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 24: Adenauerstraße		
Standort	Adenauerstraße	
Adresse	Adenauerstraße, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	ja	
Kategorie/Zielgruppe	Langzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 5 Anlehnbügeln unter dem bestehenden Vordach, somit Schaffung von 10 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	---	--

Planskizze:



Bemerkungen:

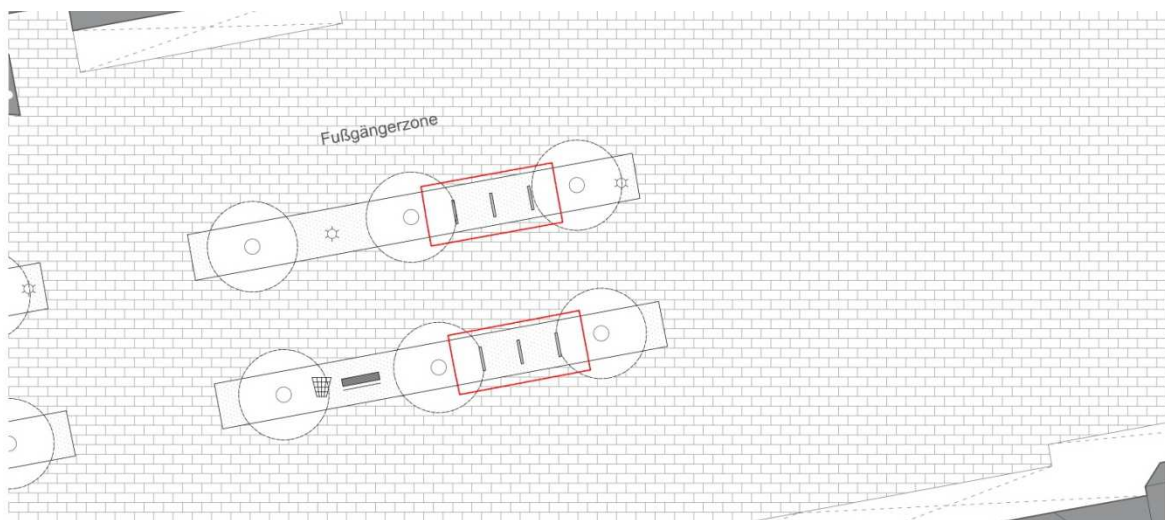
Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 25: Adenauerstraße		
Standort	Adenauerstraße	
Adresse	Adenauerstraße, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 6 Anlehnbügeln im Anschluss an die Baumbeete/wassergebundenen Flächen, somit Schaffung von 12 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	--	--

Planskizze:



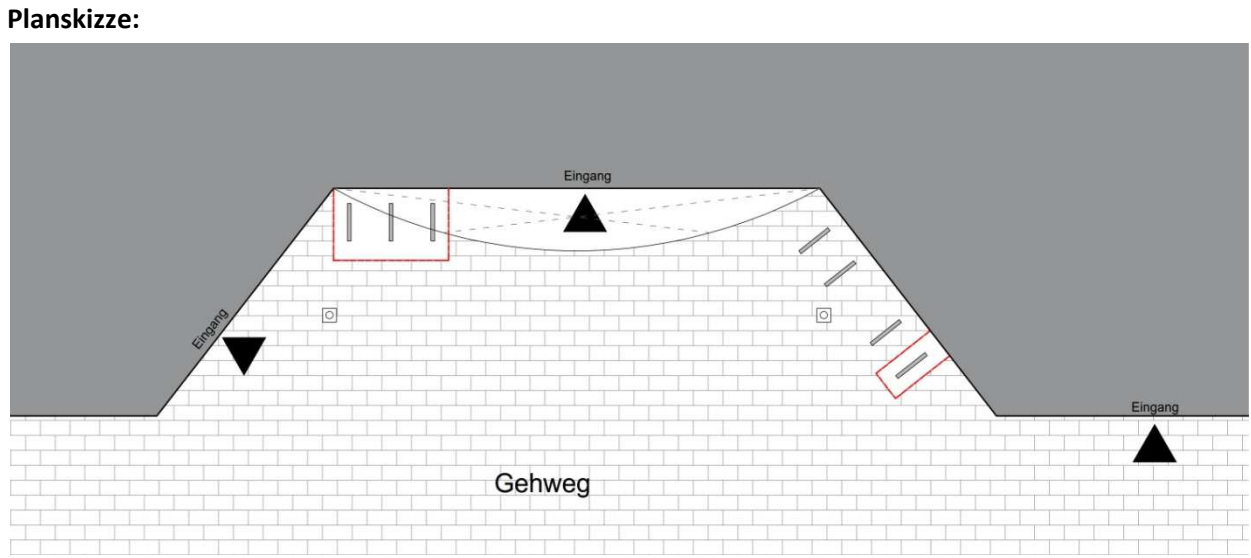
Bemerkungen:

Im Bereich Adenauerstraße werden viele Fahrräder wild geparkt und an Stadtmobiliar angeschlossen. Es besteht ein hoher Parkdruck sowie ein großer Bedarf an angemessenen Fahrradabstellanlagen. Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit den gewerblichen Anliegern.

Nr. 26 a: Severinshaus		
Standort	Severinshaus	
Adresse	Nordenmauer 18, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	6	
Bauart	3 Anlehnbügel, beidseitige Beparkung möglich	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Ergänzung der bestehenden Anlage durch einen weiteren Anlehnbügel Errichtung von weiteren Anlehnbügeln in Eingangsnähe	
Planskizze:		



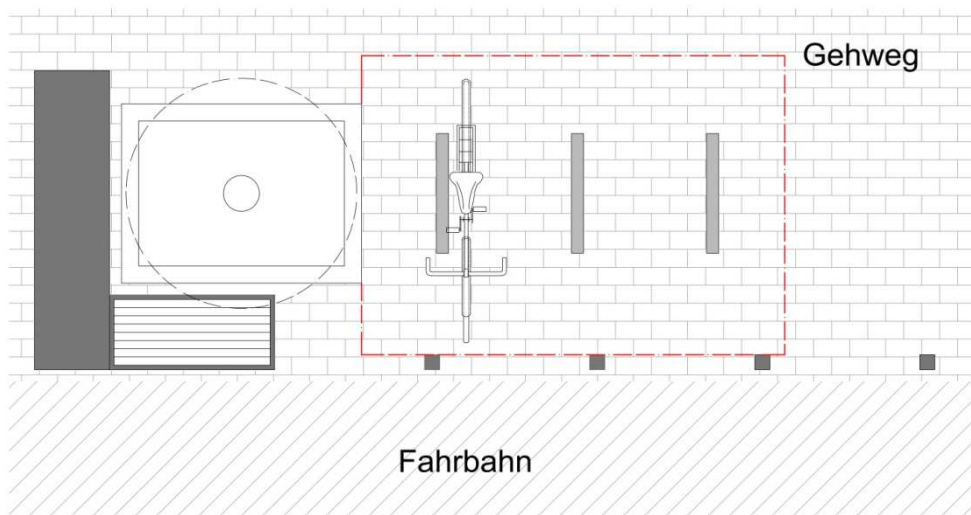
Bemerkungen:
 Überdachung vorhanden.
 Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.
 Potentielle zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten für das Severinshaus, s. Steckbrief Nr. 27.

Nr. 26 b: Severinshaus		
Standort	Severinshaus	
Adresse	Nordenmauer 18, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von drei Anlehnbügeln, somit Schaffung von 6 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	---	--

Planskizze:



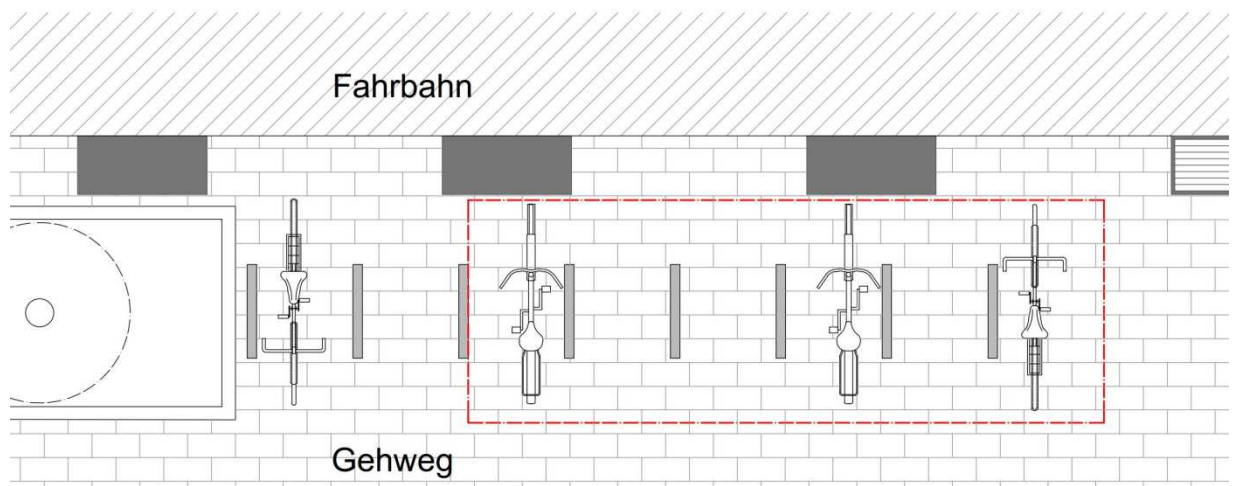
Bemerkungen:

Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.
 Potentielle zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten für das Severinshaus, s. Steckbrief Nr. 27.

Nr. 26 c: Severinshaus		
Standort	Severinshaus	
Adresse	Nordenmauer 18, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	6	
Bauart	3 Anlehnbügel, beidseitige Beparkung möglich	
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Ergänzung der bestehenden Anlage durch 5 weitere Anlehnbügel fortlaufend zu den vorh. Anlehnbügeln, somit Schaffung von 10 Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		



Bemerkungen:	Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit den gewerblichen Anliegern. Potentielle zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten für das Severinshaus, s. Steckbrief Nr. 27.
---------------------	---

Nr. 27: Severinshaus		
Standort	Severinshaus	
Adresse	Nordenmauer 18, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	ja	
Kategorie/Zielgruppe	Langzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Schaffung von Fahrradabstellplätzen für Langzeitparker durch Umnutzung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrradstellplätzen	
----------------------------	--	--

Beispielfoto:



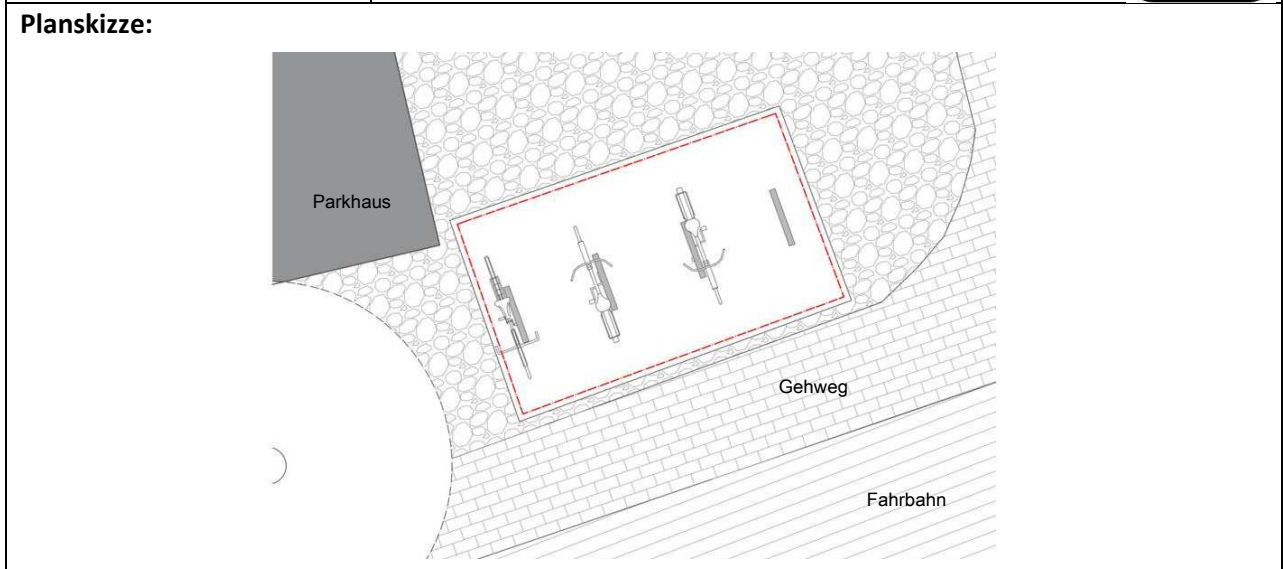
Bemerkungen:

Parkhaus: Überdachung vorhanden!
 Ggf. Nutzung von Restflächen möglich, z. B. unter Rampen.
 Kooperation mit privatem Parkhausbetreiber erforderlich.

Nr. 28: Kämerstraße		
Standort	Kämerstraße	
Adresse	Kämerstr. 16, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze		
Bauart	Vorderradklemmen	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Ersetzen der Vorderradklemmen durch 4 Anlehnbügel, somit Schaffung von 8 Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		

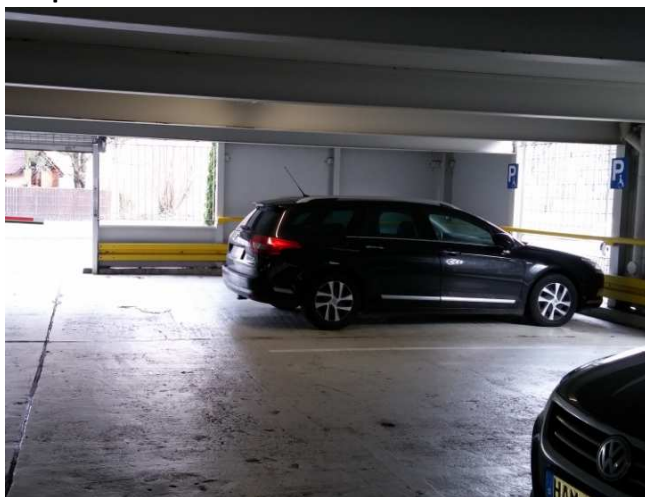


Bemerkungen:
Vorderradklemmen unzuweckmäßig.
Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit den gewerblichen Anliegern.

Nr. 29: Kämerstraße		
Standort	City-Parkhaus	
Adresse	Kämerstr. 16, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze		
Bauart		
Überdachung	ja	
Kategorie/Zielgruppe	Langzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Schaffung von Fahrradabstellplätzen für Langzeitparker durch Umnutzung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrradstellplätzen	
Beispielfotos:		

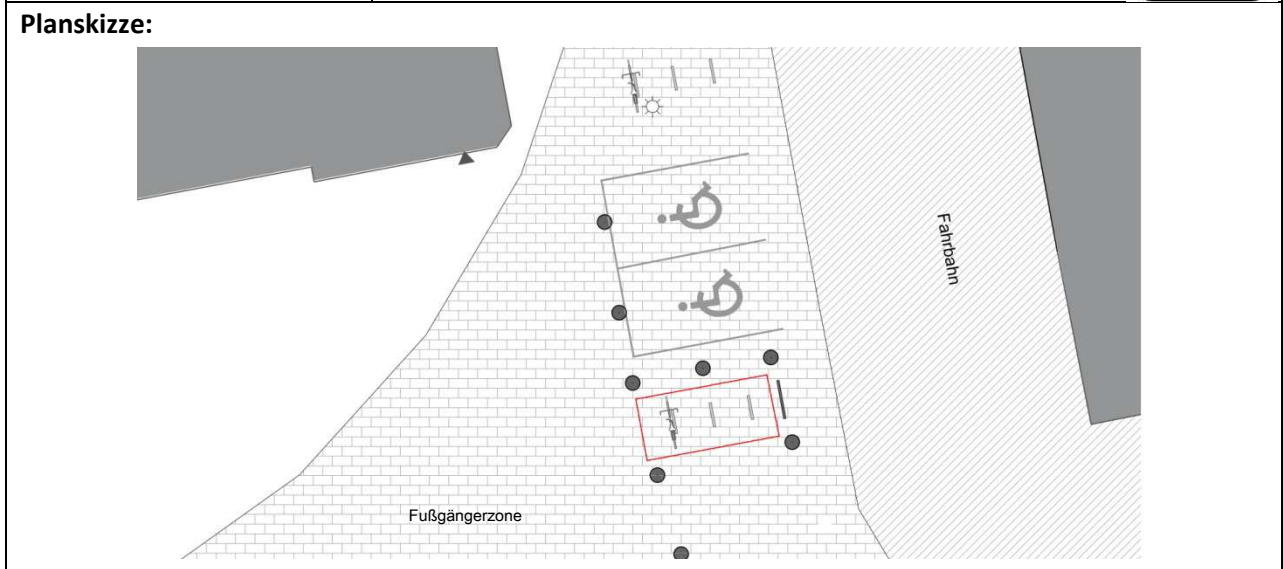


Bemerkungen:	Parkhaus: Überdachung vorhanden! Ggf. Nutzung von Restflächen möglich, z. B. unter Rampen. Kooperation mit privatem Parkhausbetreiber erforderlich.
---------------------	---

Nr. 30: Kampstraße		
Standort	Kampstraße	
Adresse	Kampstraße, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	6	
Bauart	3 Anlehnbügel, beidseitige Beparkung möglich	
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe		Kurzzeitparken



Empfohlene Maßnahme	Ergänzung der bestehenden Anlehnbügel durch 3 weitere Anlehnbügel, somit Schaffung von 6 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		

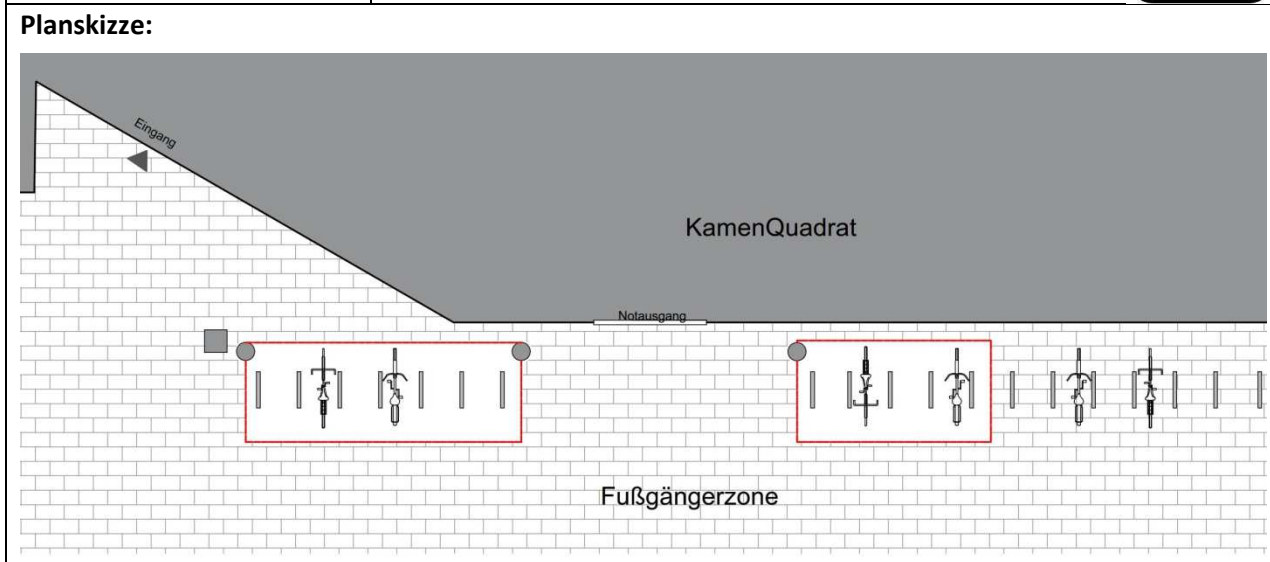


Bemerkungen:	
---------------------	--

Nr. 31: Kampstraße		
Standort	KamenQuadrat	
Adresse	Kampstraße 8, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	24	
Bauart	12 Anlehnbügel, beidseitige Beparkung möglich	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Ergänzung der bestehenden Anlehnbügel durch 12 weitere Anlehnbügel, somit Schaffung von 24 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		



Bemerkungen:
 Es besteht ein hoher Parkdruck und ein Bedarf an standfesten Fahrradabstellanlagen (z.B. Beladen der Fahrräder mit Einkäufen). Insbesondere im Eingangsbereich werden viele Fahrräder wild abgestellt. Durch angemessene Abstellmöglichkeiten wird das Blockieren von Eingangsbereichen und Laufwegen durch wild geparkte Räder vermieden.
 Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 32: Kampstraße		
Standort	Café Extrablatt	
Adresse	Kampstraße 8, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	teilweise	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 4 Anlehnbügeln in Bodenhülsen, somit Schaffung von 8 Fahrradabstellplätzen.	
Planskizze:		

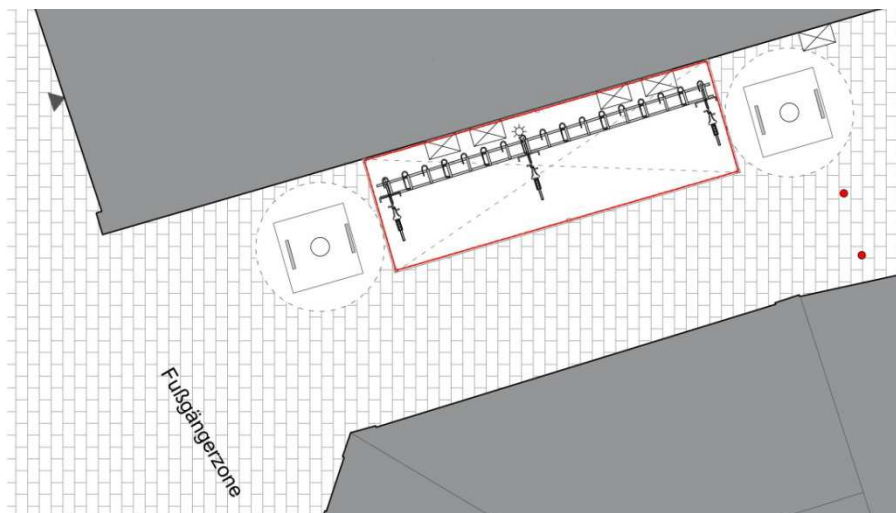
Bemerkungen:
Keine Fahrradabstellmöglichkeiten im Eingangsbereich vorhanden.
Überdachung bereits vorhanden, sofern Errichtung unter Dachüberstand.
Im Sommerhalbjahr wird diese Fläche für Außengastronomie genutzt, im Winterhalbjahr ist sie frei. Daher sind hier demontierbare Bügel vorzusehen, die im Winterhalbjahr wettergeschützte Parkmöglichkeit bieten.
Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger.

Nr. 33: Kampstraße		
Standort	Kampstraße	
Adresse	Kampstraße 8, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	8	
Bauart	4 Anlehnbügel, beidseitige Beparkung möglich	
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe		Langzeitparken



Empfohlene Maßnahme	Ersetzen der zwei Pkw-Stellplatzes durch 17 Vorderrad-Rahmenhalter in Hoch-Tief-Aufstellung, Überdachung der Anlage erforderlich	
----------------------------	--	--

Planskizze:



Bemerkungen:

Standort für Langzeitparken am Rand der Fußgängerzone.
 Bestehende Baumschutzbügel werden bereits zum Fahrradparken benutzt.
 Versetzen der Poller vor die geplante Abstellanlage sinnvoll.

Nr. 34: Weststraße		
Standort	Weststraße	
Adresse	Weststraße 2, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	




Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 3 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 6 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	--	--

Planskizze:


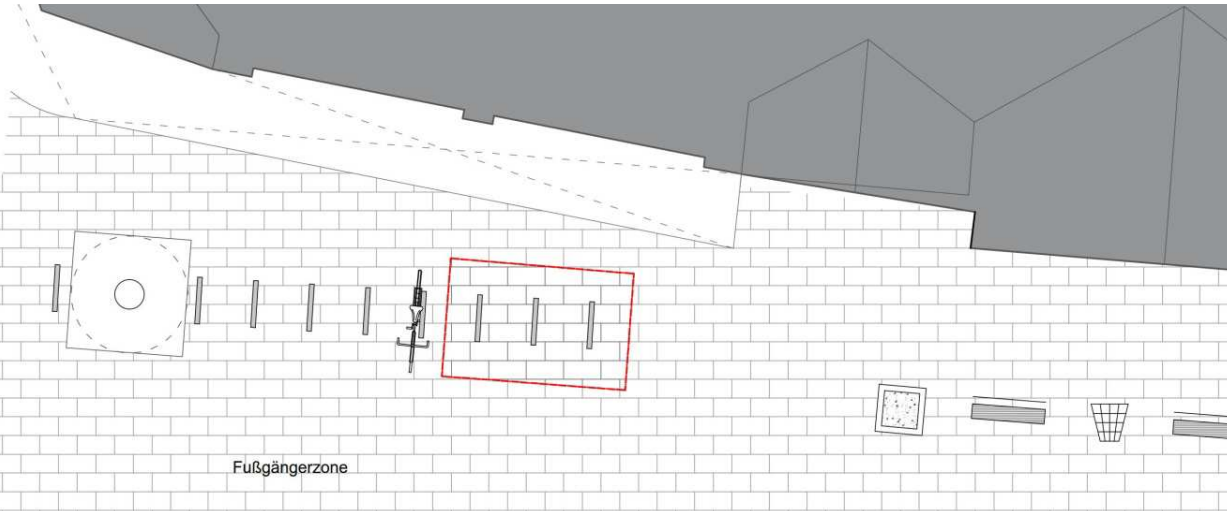


Bemerkungen:

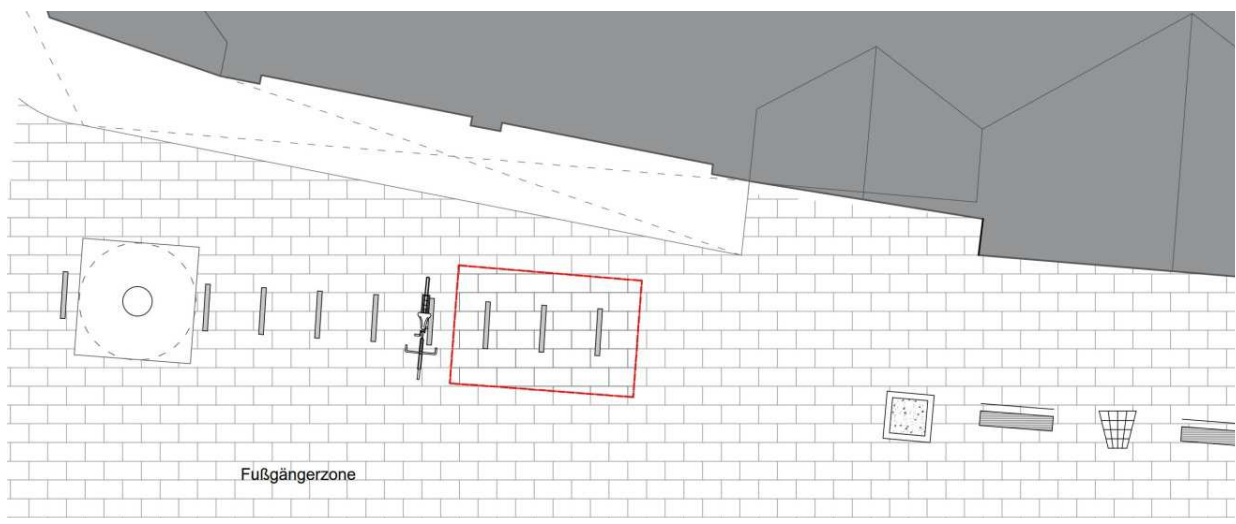
Keine Fahrradabstellmöglichkeiten in diesem Bereich der Weststraße vorhanden.
 Ergänzung des vorhandenen Straßenmobiliars.
 Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit den gewerblichen Anliegern.

Nr. 35: Weststraße		
Standort	Weststraße	
Adresse	Weststraße 23, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	12	
Bauart	6 Anlehnbügel, beidseitige Beparkung möglich	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Ergänzung der bestehenden Anlage um 3 weitere Anlehnbügel, somit Schaffung von 6 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		

Planskizze:



Bemerkungen:

Der Feuerwehr-Rettungsweg zu Beginn der Fußgängerzone an der Weststraße lässt nur eine fortlaufende Erweiterung der vorhandenen Anlehnbügel in Reihe zu. Eine Überdachung der Abstellanlage ist aufgrund der vorhandenen Dachüberstände im direkten Umfeld nicht möglich. Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit den gewerblichen Anliegern.

Nr. 36: Weststraße		
Standort	Netto	
Adresse	Weststraße 24, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	12	
Bauart	Vorderradklemmen	
Überdachung	ja	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 10 Vorderrad-Rahmenhaltern in Hoch-Tief-Aufstellung unter dem bestehenden Vordach	
Planskizze:		

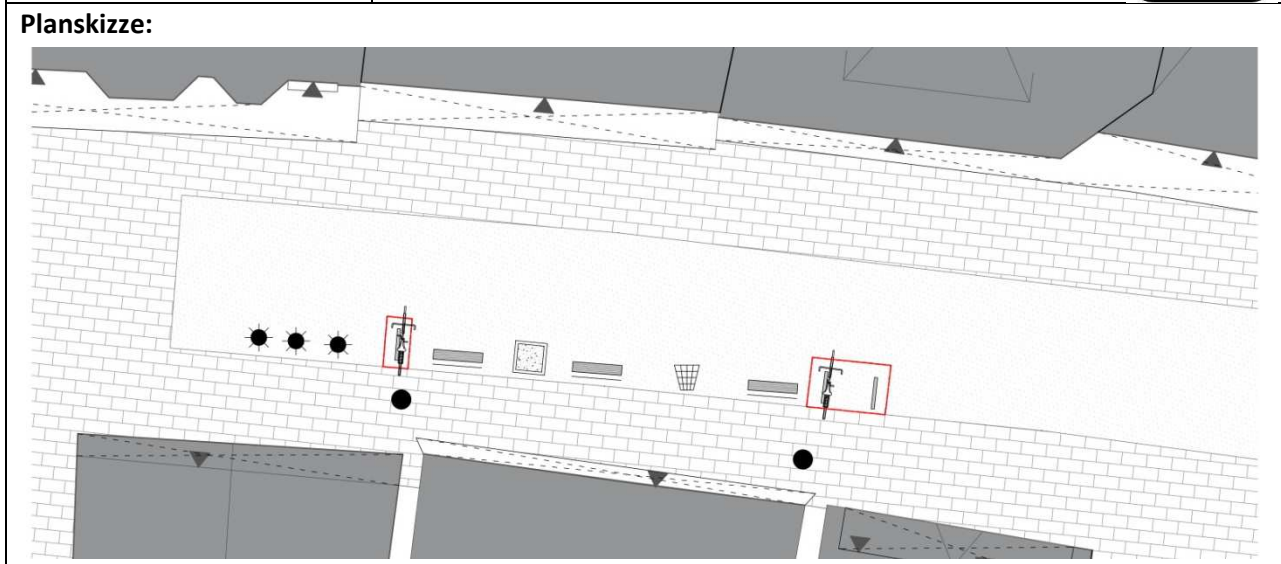
Bemerkungen:

Vorderradklemmen unzuweckmäßig (keine Standsicherheit, zu geringe Abstände etc.). Angemessene Abstellmöglichkeiten erforderlich, die ein sicheres Beladen des Rades ermöglichen. Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem gewerblichen Anlieger. Ggf. Kooperation, z. B. Anlehnbügel mit Werbemöglichkeit.

Nr. 37: Weststraße		
Standort	Weststraße	
Adresse	Weststraße 72, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 3 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 6 Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		



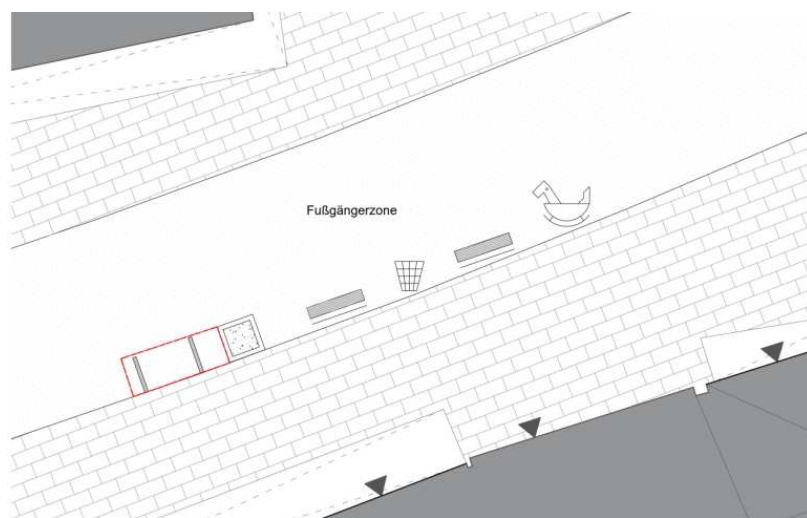
Bemerkungen:	Keine Fahrradabstellmöglichkeiten in diesem Bereich der Weststraße vorhanden. Ergänzung des vorhandenen Straßenmobiliars. Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit den gewerblichen Anliegern.
---------------------	--

Nr. 38: Weststraße		
Standort	Weststraße	
Adresse	Weststraße 80, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 2 Anlehnbügel, somit Schaffung von 4 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	---	--

Planskizze:



Bemerkungen:

Keine Fahrradabstellmöglichkeiten in diesem Bereich der Weststraße vorhanden.
Ergänzung des vorhandenen Straßenmobiliars.
Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit den gewerblichen Anliegern.

Nr. 39: Kirchplatz		
Standort	Paulus-Kirche	
Adresse	Kirchplatz, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	12	
Bauart	Vorderradklemmen	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 8 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 16 Fahrradabstellplätzen	
Planskizze:		

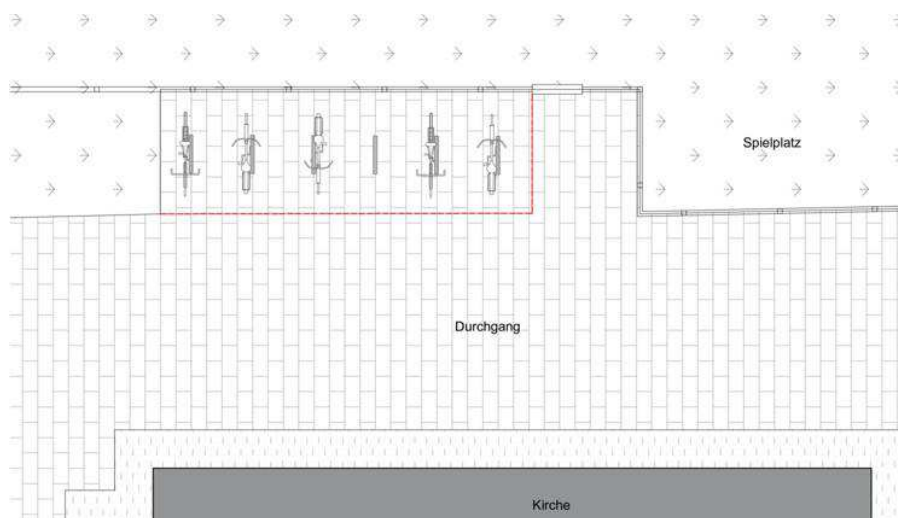
Bemerkungen:	<p>Vorderradklemmen unzweckmäßig. Umsetzung der Maßnahme durch Eigentümer erforderlich, da Privatfläche.</p>
---------------------	--

Nr. 40: Kirchplatz		
Standort	Kath. Kirche Zur Heiligen Familie	
Adresse	Kirchplatz, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 6 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 12 Fahrradabstellplätzen	

Planskizze:



Bemerkungen:

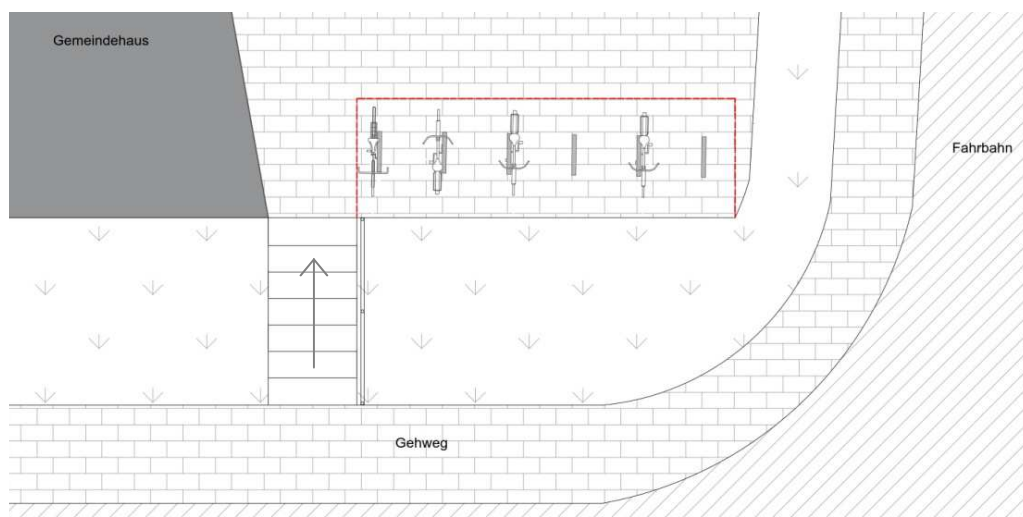
Stellplätze für Kirche und Spielplatz.

Nr. 41: Schwesterngang		
Standort	Ev. Gemeindehaus	
Adresse	Schwesterngang 1, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	12	
Bauart	Vorderradklemmen	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 6 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 12 Fahrradabstellplätzen	

Planskizze:



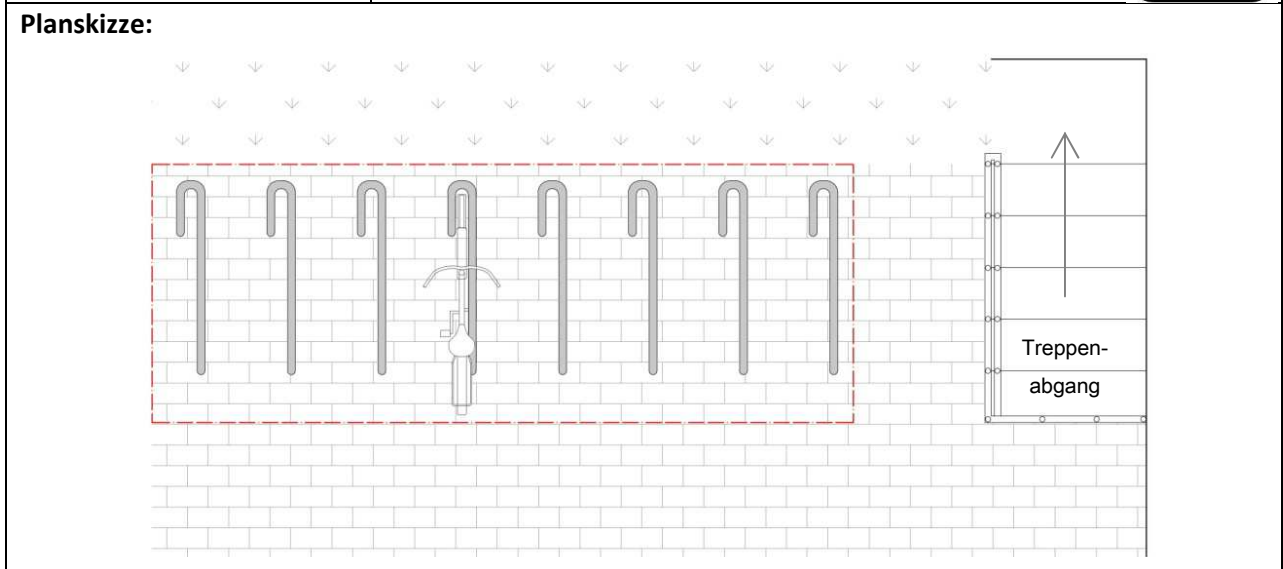
Bemerkungen:

Vorderradklemmen unzuweckmäßig
Umsetzung der Maßnahme durch Eigentümer erforderlich, da Privatfläche.

Nr. 42: Schwesterngang		
Standort	Ev. Jugend Kamen	
Adresse	Schwesterngang 4, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	8	
Bauart	Vorderradklemmen	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 8 Anlehnbügeln mit Vorderradschlaufe („Rhein-Ruhr-Bügel“)	
Planskizze:		



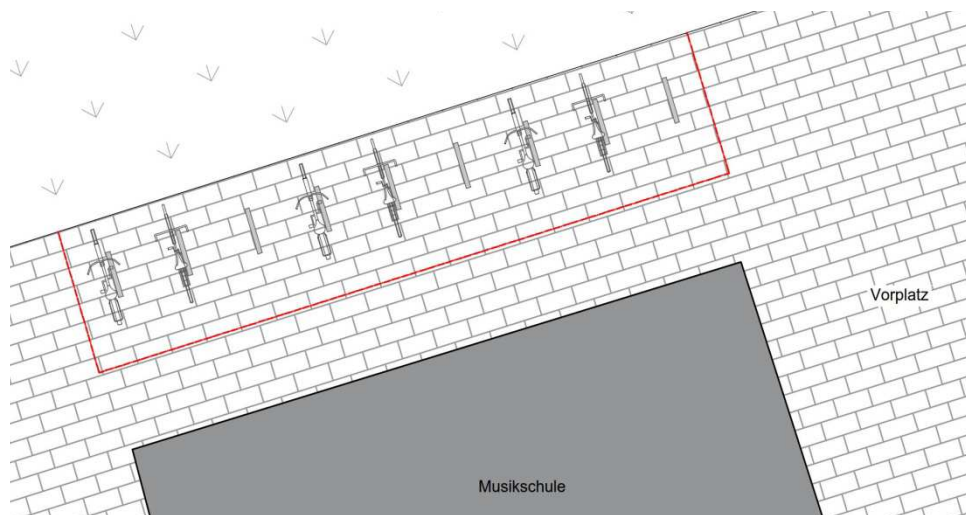
Bemerkungen:
 Vorderradklemmen unzuweckmäßig. Rückbau der Vorderradklemmen und Errichtung von Anlehnbügeln auf freier Fläche, z. B. gegenüber des Eingangs.
 Umsetzung der Maßnahme durch Eigentümer erforderlich, da Privatfläche.

Nr. 43: Bollwerk		
Standort	Städt. Musikschule	
Adresse	Bollwerk 6, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	29	
Bauart	Vorderradklemmen	
Überdachung	-	
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung von 9 Anlehnbügeln, somit Schaffung von 18 Fahrradabstellplätzen	
----------------------------	---	--

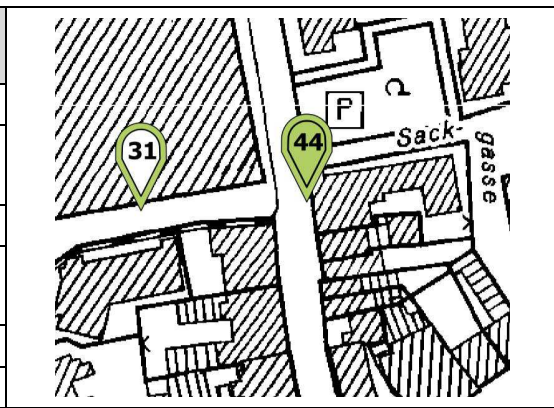
Planskizze:



Bemerkungen:

Vorderradklemmen unzuweckmäßig und aufgrund zu enger Aufstellung sind nicht alle Plätze nutzbar.

Nr. 44: Nordstraße	
Standort	Café Opera
Adresse	Nordstraße 13, 59174 Kamen
Vorhandene Abstellplätze	–
Bauart	
Überdachung	–
Kategorie/Zielgruppe	Kurzzeitparken

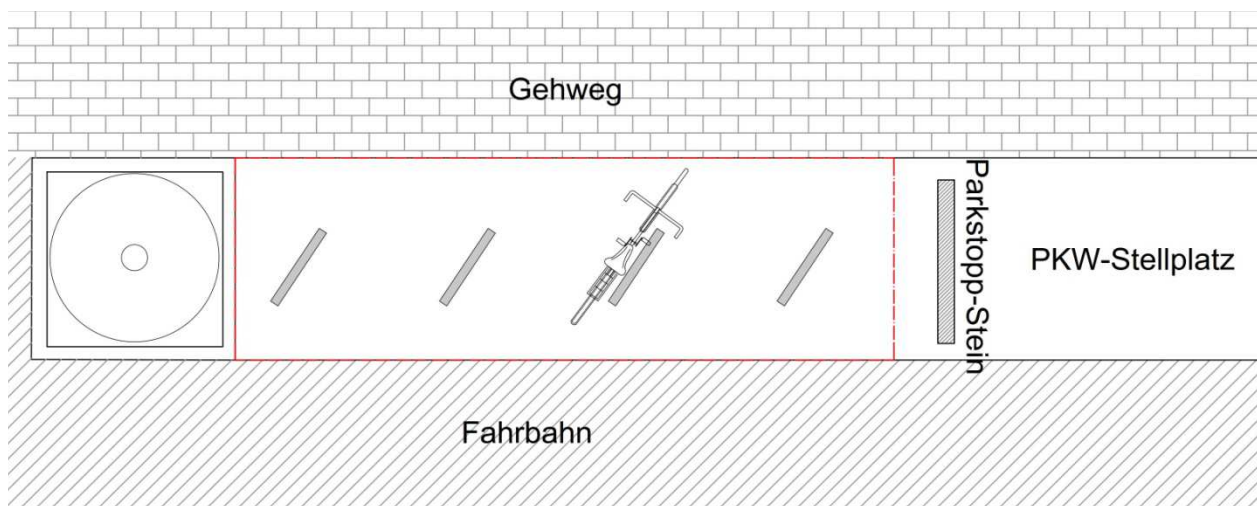


Empfohlene Maßnahme

Errichtung von 4 Anlehnbügeln, Ersetzen eines Pkw-Stellplatzes durch 8 Fahrradstellplätze



Planskizze:



Bemerkungen:

Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit den gewerblichen Anliegern.
Die Maßnahme ist mit dem anliegenden Gewerbebetrieb vorbesprochen und wird von diesem befürwortet.

Nr. 45: Markt		
Standort	Markt	
Adresse	Markt 6, 59174 Kamen	
Vorhandene Abstellplätze	–	
Bauart		
Überdachung	–	
Kategorie/Zielgruppe	Langzeitparken	



Empfohlene Maßnahme	Errichtung einer Mobilitätsstation in Form einer überdachten und abgeschlossenen Anlage mit bis zu 24 Stellplätzen und Zusatzangeboten	
----------------------------	--	--

Planskizze:	
--------------------	--

Bemerkungen:	<p>Entfernung der bestehenden „Anlehner“.</p> <p>Weitergehende Mobilitätsangebote des Umweltverbundes sollen integriert werden, als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern (s. hierzu Kap. 9.3).</p>
---------------------	--

Die Stadt Kamen ist bestrebt, durch eine Attraktivitätssteigerung die Nahmobilität zu fördern und den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erhöhen. Auf kürzeren Strecken ist das Fahrrad allen anderen Verkehrsmitteln hinsichtlich Schnelligkeit, Kosten und direkter Erreichbarkeit überlegen. Eine integrierte Verkehrsplanung fördert im Sinne von Multi-/Intermodalität die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad, wodurch der Einzugsbereich von Haltestellen vergrößert und neue Zielgruppen gewonnen werden können. Das Fahrradabstellanlagen-Konzept bildet einen Baustein zur Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Stadt Kamen. In Hinblick auf die immer größere Rolle des Fahrrads – auch aufgrund steigender Energiekosten und gesundheitlicher Aspekte – soll das Angebot weiter ausgebaut werden. Die Bereitstellung flächendeckender sicherer und nutzerfreundlicher Fahrradabstellanlagen leistet einen Beitrag zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit und zur Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrades. Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen können somit das umweltgerechte Verkehrsverhalten fördern und die Nahmobilität stärken.

Gute Abstellanlagen an den Zielorten machen das Radfahren bequemer und attraktiver, bieten Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und unter Umständen auch gegen Witterungseinflüsse. Rahmenhalter-Systeme gewährleisten eine hohe Standsicherheit. So können Beschädigungen des Fahrrades infolge eines Umfallens vermieden werden. Da Radfahrer zumeist ohnehin Anschlussmöglichkeiten für ihr Fahrrad suchen, haben Abstellanlagen zudem eine ordnende Funktion und vermeiden Probleme durch abgestellte Fahrräder in frequentierten Laufwegen. Die Integration von Fahrradabstellanlagen in den öffentlichen Raum erfordert eine dem Umfeld angemessene gestalterische Qualität und einheitlich gestaltete Typen von Fahrradabstellanlagen (Wiedererkennbarkeit, Corporate Design des öffentlichen Raums). Ein weiterer wirtschaftlicher Nutzen von Fahrradabstellanlagen besteht in der Vermeidung und Minderung der Betriebskosten für Anlagen des Kfz-Verkehrs. Durch erhöhte Fahrradnutzung, Steigerung der Intermodalität und Umstieg vom MIV auf den ÖPNV wird eine Reduzierung des rechnerischen Bedarfs an Kfz-Stellplätzen erreicht. Fahrradabstellplätze benötigen nur etwa ein Achtel der Fläche eines Pkw-Stellplatzes und kosten lediglich etwa 10 % davon. Deshalb wird zur Förderung des Radverkehrs auch die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zu Lasten von Kfz-Stellflächen angeregt. Zudem sollte die Möglichkeit genutzt werden, Ablösebeiträge aus der Kfz-Stellplatzpflicht für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs einzusetzen, beispielsweise für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen.

Die Schaffung attraktiver Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollte von Einzelhändlern, Arbeitgebern und Hauseigentümern als Standortvorteil verstanden werden. Leicht zugängliche sichere Abstellanlagen am Wohn- und Arbeitsort fördern wesentlich die Nutzung des Fahrrades. In Stadtzentren hat insbesondere das Einkaufen mit dem Rad einen hohen Stellenwert. Radfahrer bilden einen eigenen, gesondert anzusprechenden kaufkräftigen und treuen Kundenkreis und nicht in erster Linie einen Konkurrenten zum Pkw-Kunden. Eine gemeinsame Strategie und intensive Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren vor Ort erhöht die Akzeptanz und Nutzung von Radverkehrsanlagen. Auch die Nutzung bestehender Vordächer oder eine private Finanzierung von Fahrradabstellanlagen durch Spenden und Sponsoren sind denkbar (z. B. lokaler Einzelhandel als Partner). Zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit einer Kommune kann die Fahrradinfrastruktur durch weitere Elemente ergänzt werden, beispielsweise Lademöglichkeiten für E-Bikes.

Das Fahrradabstellanlagen-Konzept zielt auf ein abgestuftes Angebot, das sich an den unterschiedlichen Zielorten und Ansprüchen der Nutzer orientiert, um eine systematische flächendeckende und standortgerechte Ausstattung der Kamener Innenstadt mit Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten. Ein bedarfsgerechtes Angebot von Fahrradabstellanlagen richtet sich insbesondere nach folgenden Aspekten: zielorientierte Standorte, ausreichende Dimensionierung, Qualität und Funktionalität sowie benutzerfreundliche Gestaltung.

Das Konzept setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen, die aufeinander aufbauen und sich ergänzen. Um den unterschiedlichen Ansprüchen der Radfahrer gerecht zu werden, sind neben dezentralen Abstellanlagen für Kurzzeitparker in der direkten Nähe ihres Ziels auch einige größere und teils überdachte Anlagen mit Stellplätzen für Langzeitparker vorgesehen. Das Konzept sieht mehrere Standorte am Rand der Fußgängerzone vor, an denen überdachte Abstellanlagen geschaffen werden sollen. Diese können je nach räumlichen Gegebenheiten auch in Form einer abgeschlossenen Chip-gesteuerten und videoüberwachten Anlage ausgebaut sein. Alternativ ist auch die Anlage von Fahrradabstellplätzen in Kfz-Parkhäusern möglich.

Am Markt kann im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätskultur eine Mobilitätsstation als intermodaler Verknüpfungspunkt zwischen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds installiert werden. Um die Fahrradfreundlichkeit der Stadt Kamen zu erhöhen, sollte die Fahrradinfrastruktur durch weitere Elemente ergänzt werden. Sowohl Akku-Lademöglichkeiten für E-Bikes als auch Angebote der SB-Pannenhilfe können beispielweise auch im Rahmen einer Initiative mit den Gewerbetreibenden angeboten werden.

Die Ermittlung des Bedarfs erfolgte auf Grundlage einer umfangreichen Situationsanalyse anhand von Beobachtungen. Auf Basis der Ergebnisse der Bedarfsanalyse wurden Steckbriefe für die jeweiligen Standorte erarbeitet. In diesen wird sowohl die derzeitige Situation dargestellt als auch ein konkreter Maßnahmenvorschlag visualisiert. Die erarbeiteten Maßnahmen umfassen sowohl die Schaffung neuer Fahrradabstellplätze als auch eine Erweiterung, Optimierung und Qualitätsverbesserung bestehender Anlagen. Mit den im Fahrradabstellanlagen-Konzept dargestellten Maßnahmen soll die Attraktivität der Fahrradnutzung gesteigert und die Zugänglichkeit – insbesondere im Innenstadtbereich – verbessert werden.

Um Standorte bestmöglich auf die Bedürfnisse vor Ort abstimmen zu können, kann eine Online-Beteiligung zum Fahrradabstellanlagen-Konzept durchgeführt werden. In diesem Rahmen können sich die Bürger über die vorgeschlagenen Standorte informieren, diese bewerten und außerdem Vorschläge für weitere Maßnahmen innerhalb des Untersuchungsgebietes einreichen.

Grundsätzlich gilt, dass ein großer Bedarf nach Fahrradabstellanlagen auf eine erfolgreiche Radverkehrsförderung zurückzuführen ist und gute Angebote in der Regel weiteren Stellplatzbedarf generieren (Angebotsplanung). Die Fahrradabstell-Situation in der Kamener Innenstadt sollte demnach zukünftig kontinuierlich überprüft werden, um bei verändertem Bedarf ggf. Anpassungen entsprechend der Nachfrage vornehmen zu können. Günstig sind deshalb insbesondere Standorte mit flexiblen Erweiterungsmöglichkeiten.

Fahradabstellanlagen sollten zukünftig stets in alle Planungen mit einbezogen werden, da die frühzeitige Berücksichtigung der Fahrradabstellanlagen in der Planung kosteneffektiver ist als eine Nachrüstung. Der jeweilige Flächenbedarf soll bereits frühzeitig eingeplant und Fahrradabstellanlagen gestalterisch integriert werden. Wird bei der nächsten Novellierung der Landesbauordnung NRW eine entsprechende Satzungsermächtigung zur Aufstellung einer Fahrradsatzung verankert, könnte auch für Kamen eine kommunale Stellplatzsatzung angeregt werden. Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren kann dann die Errichtung von Rahmenhaltern verankert werden. Übergeordnetes Ziel ist die Selbstverständlichkeit der Berücksichtigung des Fahrradparkens und eines entsprechenden Ausbauniveaus als Anreiz für eine häufigere Fahrradnutzung.

QUELLENVERZEICHNIS

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (o. J.): Fahrradparkplätze im Baugesetzbuch. Regelungen zu Fahrradabstellanlagen. Online unter <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/regelungen-zu-fahrradabstellplaetzen/fahrradparkplaetze-im-baugesetzbuch>

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (o. J.): Fahrradabstell-Satzungen. Regelungen zu Fahrradabstellanlagen. Online unter <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/regelungen-zu-fahrrad-abstellplaetzen/fahrrad-abstellsatzungen>

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2011): Technische Richtlinie 6102 – Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen. Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit. Bremen

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS) (2003): ...und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren. Online unter <http://www.agfs-nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content,lang,1/oid,3230/ticket,guest>

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung (BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.03.2000

Bauordnung für das Land Bayern – Landesbauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.08.2007

Bezirksregierung Arnsberg (2012): Luftreinhalteplan Kamen 2012 (LRP). Online unter <http://www.o-sp.de/download/kamen/99193>

BICY – Cities and regions für cycling (2011): Fahrradparken leicht gemacht. Ein Ratgeber zur Errichtung von Radabstellmöglichkeiten.

Bohle, Wolfgang (2014): Hinweise zum Fahrradparken 2012 der FGSV. Fahrradakademie-Seminarreihe 2014 „Fahrradparken – Konzepte und Umsetzung“. Frankfurt

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends (MiD 2008). Online unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (2010): Innerstädtisches Fahrradparken. Forschung Radverkehr international. Online unter http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for_i-01_inner-staedtisches-parken.pdf

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (2010): Fahrradparken am Bahnhof. Forschung Radverkehr international. Online unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-i-02.pdf>

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (2011): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Forschung Radverkehr international. Online unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-04.pdf>

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (2011): Fahrradportal. Praxisbeispiele zur Regelung der Gestaltung, Größe und Anzahl von Abstellplätzen für Fahrräder. Satzung Fahrradparken der Stadt Hilden. Online unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2171>

Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL (2010): Fahrradparken im öffentlichen Raum. Positionspapier. Online unter http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/srl_adfc_-_position_fahrradparken_im_oeffentlichen_raum.pdf

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2012): Hinweise zum Fahrradparken. Köln

Freie und Hansestadt Hamburg (2000): Planungshinweise für Stadtstraßen – Teil 9: Anlagen des Radverkehrs (PLAST 9), Abschnitt 8 „Fahrradparken“, Ausgabe 2000 mit Ergänzung November 2012, Hamburg

Friedrich-Ebert-Stiftung (2000): Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt. Online unter: <http://www.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00388005.htm>

Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG) vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), das zuletzt durch Artikel 1a des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2071) geändert worden ist

Kreis Unna (2014): Nahverkehrsplan Kreis Unna – Fortschreibung 2013. Online unter http://www.kreis-unna.de/fileadmin/user_upload/Kreishaus/kfp/pdf/nahverkehrsplan/Nahverkehrsplan_Kreis_Unna_Fortschreibung_2013_gesamt.pdf

Kreis Unna (2014): Mobilitätsbefragung 2013. Modal Split Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Unna. Online unter http://www.kreis-unna.de/fileadmin/user_upload/Kreishaus/kfp/pdf/Verkehr/Bericht_KreisUnna_Mobilittsbefr_2013.pdf

Landeshauptstadt München (2012): Die Fahrradabstellplatzsatzung (FabS). Satzung der Landeshauptstadt München. Online unter http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Presse/Pressemitteilungen/fabs_web.pdf

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah). RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr – III A2-86.19-4.3 vom 01.12.2014

Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kommStra). RdErl. d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 4 - 87-02/1 v. 30.5.2014

Rupprecht Consult GmbH (Hrsg.) (2010): *presto* Merkblatt zur Realisierung – Fahrradparkplätze und Abstellmöglichkeiten. Online unter <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=DR0CS5LO>

Rupprecht Consult GmbH (Hrsg.) (2010): *presto* Merkblatt zur Realisierung – Abstellen von Fahrrädern in Stadtzentren. Online unter <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=65193NOX>

Rupprecht Consult GmbH (Hrsg.) (2010): *presto* Merkblatt zur Realisierung – Einrichtungen für Radfahrer an Haltestellen. Online unter edoc.difu.de/edoc.php?id=E145RT6L

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2008): Fahrradparken in Berlin. Leitfaden für die Planung. Online unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/parken/download/leitfaden_fahrradparken.pdf

Stadt Aachen (2014): Fahrradabstellsatzung: Ratsantrag 98/15. Online unter http://ratsinfo.aachen.de/bi/___tmp/tmp/45081036316628854/316628854/00133284/84.pdf

Stadt Kamen (1995): Verkehrsentwicklungsplanung 1994 Kamen.

Stadt Kamen (2012): Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Kamen. Online unter <http://www.fahrrad-kamen.de/mobilitaetsbefragung.php>

Stadt Kamen (2015): Lärmaktionsplan 2. Stufe (LAP). Online unter <http://www.o-sp.de/download/kamen/94563>

Stadt Kamen (2015): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Kamen (IKSK). Online unter <http://www.klimaschutz-kamen.de/klimaschutzkonzept/>

TU Dresden (2010): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Online unter edoc.difu.de/edoc.php?id=284LPBZH

Anlage 1: Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze (AGFS 2003)

Für Neubauten schreibt die Landesbauordnung NRW die Errichtung von Fahrradabstellplätzen vor. Diese Richtzahlenliste ist als Hilfsmittel zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze gedacht. Je nach örtlicher Situation (z.B. Radver-

kehranteil) und Einzelfallproblematik kann es sinnvoll bzw. erforderlich sein, von diesen Richtzahlen nach oben oder unten abzuweichen. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze ist durch Aufrundung auf die nächste ganze Zahl zu ermitteln.

Bauliche Nutzung	Herzustellende Fahrradabstellplätze	Davon für Besucher bzw. besondere Anlässe
Wohngebäude		
Wohngebäude außer Einfamilienhaus mit oder ohne Einliegerwohnung	1 Stpl. je 30 qm Wohnfläche	20%; mind. 2 Stpl.
Gebäude mit Altenwohnungen	1 Stpl. je 150 qm Gesamtwohnfläche	25%; mind. 2 Stpl.
Kinder-, Jugend- und Studentenwohnheime	1 Stpl. je Bett	20%
Schwestern-/Pflegerwohnheime	0,7 Stpl. je Bett	20%
Altenwohnheime	0,2 Stpl. je Bett	50%; mind. 2 Stpl.
Dienstunterkünfte	0,3 Stpl. je Bett	20%; mind. 2 Stpl.
Übergangswohnheime	0,5 Stpl. je Bett	20%; mind. 2 Stpl.
Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen		
Ladenartige Dienstleistungsbetriebe für den periodischen Bedarf	1 Stpl. je 35 qm Nutzfläche	50%
Büroartige Dienstleistungsbetriebe, Arztpraxen und vergleichbare Dienstleister	1 Stpl. je 40 qm Nutzfläche	75%
Verkaufsstätten		
Verkaufsstätten für Waren des täglichen Bedarfs	1 Stpl. je 40 qm Verkaufsfläche	75%
Fachgeschäfte	1 Stpl. je 50 qm Verkaufsfläche	75%
Warenhäuser, Verbrauchermärkte, Einkaufszentren	1 Stpl. je 80 qm Verkaufsfläche	90%
Fachmärkte (Baumärkte, Möbelhäuser etc.)	1 Stpl. je 150 qm Verkaufsfläche	75%
Versammlungsstätten (außer Sportstätten)		
Versammlungsstätten überörtlicher Bedeutung (Theater, Konzerthäuser)	0,025 Stpl. je Besucherplatz	90%
Sonstige Versammlungsstätten (Kinos, Mehrzweckhallen etc.)	0,1 Stpl. je Besucherplatz	90%
Kirchen, Bethäuser etc.	0,05 Stpl. je Besucherplatz	90%
Sportstätten		
Sportplätze	0,05 Stpl. je Besucherplatz; mind. 1 Stpl. je 250 qm Sportfläche	90%
Spiel- und Sporthallen	0,05 Stpl. je Besucherplatz; mind. 1 Stpl. je 50 qm Hallenfläche	90%
Freibäder	1 Stpl. je 100 qm Grundstücksfläche	90%
Hallenbäder	0,2 Stpl. je Kleiderablage	90%
Tennisplätze und -hallen	0,05 Stpl. je Besucherplatz; mind. 1 Stpl. je Spielfeld	90%
Fitness- und Sportstudios, Solarien, Saunen	0,2 Stpl. je Kleiderablage	90%

Bauliche Nutzung	Herzustellende Fahrradabstellplätze	Davon für Besucher bzw. besondere Anlässe
Sportstätten		
Sonstige innerörtliche Sportanlagen	1 Stpl. je 100 qm Sportfläche	Einzelfallprüfung
Sonstige außerörtliche Sportanlagen	1 Stpl. je 500 qm Sportfläche	Einzelfallprüfung
Kegel- und Bowlingbahnen	1 Stpl. je Bahn	90%
Gaststätten und Beherbergungsbetriebe		
Gaststätten	0,15 Stpl. je Sitzplatz	90%
Reine Speisegaststätten	0,1 Stpl. je Sitzplatz	80%
Außergastronomie	0,25 Stpl. je Sitzplatz	90%
Hotels, Pensionen, Kurheime und sonstige Beherbergungsbetriebe	0,1 Stpl. je Bett; mind. 2 Stpl.	90%
Jugendherbergen	0,15 Stpl. je Bett	90%
Camping- und Zeltplätze	1 Stpl. je 600 qm Grundstücksfläche	90%
Krankenanstalten und Altenpflegeheime		
Krankenanstalten und Altenpflegeheime	0,3 Stpl. je Arbeitsplatz	20%
Schulen und andere Bildungseinrichtungen		
Kindergärten, Kindertagesstätten	0,1 Stpl. je Kindergartenplatz	50%
Grundschulen	0,25 Stpl. je Ausbildungsplatz	10%
Allgemeinbildende Schulen	0,5 Stpl. je Ausbildungsplatz	5%
Sonderschulen für Behinderte	0,1 Stpl. je Ausbildungsplatz	25%
Berufsschulen, Berufsfachschulen	0,2 Stpl. je zeitgleich nutzbarem Ausbildungsplatz	10%
Volkshochschulen und andere innerörtliche Erwachsenenbildungsstätten	0,2 Stpl. je zeitgleich nutzbarem Ausbildungsplatz	80%
Bibliotheken	1 Stpl. je 40 qm Hauptnutzfläche	90%
Fahrschulen	6 Stpl. je Lehrsaal	90%
Jugendfreizeitheime	0,4 Stpl. je Angebotsplatz	90%
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten allgemein (soweit nicht bereits aufgeführt)		
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten allgemein	0,25 Stpl. je Beschäftigtem	10%
Sonstiges		
Kleingartenanlagen	0,5 Stpl. je Kleingarten	90%
Friedhöfe	1 Stpl. je 1.500 qm; mind. 2 Stpl. je Eingang	90%
Spiel- und Automatenhallen	1 Stpl. je 40 qm Hauptnutzfläche	90%

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW (AGFS) (2003). Krefeld



Lokalbaukommission

Die Fahrradabstellplatzsatzung (FabS)

Satzung der Landeshauptstadt München



Impressum

Herausgeber
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Lokalbaukommission
Zentrale Dienste
Blumenstraße 28 b
80331 München
www.muenchen.de/lbk

Titelbild: Maja Kaltenbach
Gestaltung: Barbara Opitsch
Druck: Stadtkanzlei
Gedruckt auf Papier aus nachhaltiger Forstwirtschaft

September 2012

Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen,
liebe Mitbürger,

das Fahrrad wird als Alternative zum Auto ständig beliebter. Immer mehr Münchnerinnen und Münchner nutzen für ihre täglichen Fahrten innerhalb der Stadt das Rad. Sie tragen damit auch zugleich zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung durch Kraftfahrzeuge bei. Bereits jetzt verfügen über 80 % der Münchnerinnen und Münchner über ein Fahrrad, mit steigender Tendenz. Diese für die Radhauptstadt München an sich positive Entwicklung führt aber inzwischen zu der drängenden Frage: Wo sollen diese Fahrräder untergebracht werden?

Die Landeshauptstadt München stellt im öffentlichen Raum bereits ein breites Angebot von Fahrradabstellplätzen zur Verfügung. Insbesondere an Verkehrsknotenpunkten wie U- und S- Bahnhöfen ist die Stadt laufend um einen weiteren Ausbau bemüht. Abstellplätze auf öffentlichem Verkehrsgrund können allerdings nur einen Teil des Bedarfs decken. Deswegen soll die neue Münchner Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) sicherstellen, dass auch auf privatem Grund eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellplätzen errichtet wird.

Ab dem 01. Januar 2013 müssen Bauherrinnen und Bauherren bei genehmigungspflichtigen Bauvorhaben ganz konkret darstellen, wo und wie sie den Bedarf an Fahrradabstellplätzen unterbringen werden. Die Satzung regelt die Mindestanzahl je nach Nutzung. Sie lässt aber auch Spielraum, wenn es zum Beispiel bei Umbaumaßnahmen auf engen Grundstücken in der Innenstadt unmöglich ist, noch Flächen für Fahrräder zu schaffen.

Die Broschüre erläutert die rechtlichen Grundlagen und die Anforderungen, die sich aus der Satzung ergeben.

Elisabeth Merk

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin



Die Fahrradabstellplatzsatzung – FabS

Die Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München soll dazu dienen, dass auch auf den privaten Baugrundstücken eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellplätzen bereit steht. Bereits mit dem Bauantrag ist darzustellen, wie die notwendige Zahl an Fahrrädern in die Gesamtplanung eingebunden wird. Damit soll dem steigenden Bedarf an Fahrrädern Rechnung getragen und der positive Trend hin zum Rad weiter unterstützt werden.

Rechtliche Ausgangslage

Die Bayerische Bauordnung (BayBO) ermächtigt die Gemeinden, Zahl, Größe und Beschaffenheit der Abstellplätze für Fahrräder in einer örtlichen Bauvorschrift zu regeln. Davon hat die Landeshauptstadt München mit dem Erlass der FabS Gebrauch gemacht. Der Münchner Stadtrat hat mit Beschluss vom 25. Juli 2012 die Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) erlassen. Sie tritt am 01. Januar 2013 in Kraft.

Als örtliche Bauvorschrift wird die Satzung auch im Vereinfachten Baugenehmigungsverfahren mit geprüft. Die

Abstellplätze für Fahrräder sind in den Plänen darzustellen. Über die Zahl sind entsprechende Berechnungen beizulegen. Dies gilt im Übrigen auch für Vorhaben, die im sogenannten Freistellungsverfahren durchgeführt werden.

Was regelt die FabS

Bislang gibt es in der BayBO nur eine entsprechende Vorschrift für Mehrfamilienhäuser (Gebäudeklasse 3 bis 5). Danach sind für solche Gebäude leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume für Kinderwagen, Fahrräder und Mobilitätshilfen herzustellen. Diese Regelung ist sehr unbestimmt und regelt weder die Zahl noch die Größe der Abstellplätze. Die Satzung konkretisiert und ergänzt diese Bestimmung. Sie legt insgesamt fest, wie viele Abstellplätze herzustellen sind und welche Mindestanforderungen erfüllt werden müssen. Die Anzahl ist abhängig von der Nutzung der baulichen Anlage. Die Unterscheidung der Nutzungsarten orientiert sich dabei an der bereits geltenden Stellplatzsatzung für Kraftfahrzeuge. Die Herstellungspflicht gilt für alle Neubauten, für An- und Umbauten und für Nutzungsänderungen, wenn durch die Änderung zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder erforderlich werden.

Wo gilt die FabS?

Die Satzung gilt im gesamten Stadtgebiet. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung abweichen, haben Vorrang (§ 1 FabS).

Ab wann gilt die FabS?

Die Satzung tritt am 01. Januar 2013 in Kraft und ist ab diesem Zeitpunkt anzuwenden. Dies ist auch der Stichtag für Bauanträge oder Anzeigen im Freistellungsverfahren. Anträge und Anzeigen, die ab diesem Datum beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Lokalbaukommission eingereicht werden, müssen in den Unterlagen die erforderlichen Nachweise darstellen. Dies kann auch für nachgereichte, umfangreiche Änderungsplanungen gelten, die zu einem noch nicht abgeschlossenen Verfahren beantragt werden.

Für welche Fälle gilt die FabS?

Sie gilt für Neubauten sowie für Erweiterungen oder Nutzungsänderungen, wenn gegenüber dem Bestand ein Mehrbedarf an Fahrradabstellplätzen zu erwarten ist.



Johannes Schmid

Die FabS gilt nicht für Ein- bzw. Zweifamilienhäuser, unabhängig davon, ob sie freistehend oder als Doppel- oder Reihenhäuser errichtet werden. Sie gilt auch nicht für bestehende Gebäude, solange dort keine wesentliche Änderung oder Nutzungsänderung durchgeführt wird (Bestandsschutz).

Wie viele Fahrradabstellplätze sind erforderlich?

Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze ergibt sich aus der Anlage zur Satzung. Dort werden je nach Nutzung bestimmte Richtwerte festgesetzt. Ist für einen konkreten Fall keine entsprechende Nutzung aufgeführt, wird der Bedarf in Anlehnung an vergleichbare Nutzungen ermittelt.

Die Satzung lässt auch Spielräume zu für den Fall, dass für ein Vorhaben weniger oder mehr Fahrradabstellplätze erforderlich sind. Dies muss allerdings nachvollziehbar begründet werden. Die Begründung muss sich auf die besondere Eigenart der Nutzung beziehen, ein beabsichtigtes Verhalten („wir fahren alle mit dem Auto“) reicht nicht aus.

Wo sind die Fahrradabstellplätze zu errichten?

Fahradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück zu errichten. Wenn das nicht möglich ist, so können diese auch auf einem geeigneten Privatgrundstück in unmittelbarer Nähe des Baugrundstücks nachgewiesen werden. Voraussetzung dafür ist, dass dies auch zu Gunsten der Landeshauptstadt München rechtlich gesichert ist, z.B. durch eine beschränkt-persönliche Dienstbarkeit. Dabei darf die Entfernung zwischen den Fahrradabstellplätzen und dem Eingangsbereich der baulichen Anlage auf dem Baugrundstück höchstens 100 m betragen. Öffentliche Verkehrs- und Grünflächen sind keine geeigneten Grundstücke. Die Fahrradabstellplätze müssen leicht und verkehrssicher erreichbar sowie gut zugänglich sein. Das bedeutet, dass sie von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über geeignete Rampen erschlossen werden. Aufgrund der Vorschriften der Bay-BO müssen bei Mehrfamilienhäusern neben den Räumen für Kinderwagen und Mobilitätshilfen auch Räume für Fahrräder vorhanden sein. Im Übrigen sollen die Fahrradabstellplätze mehrheitlich über einen Wetterschutz verfügen.

Wie sollen die Fahrradabstellplätze aussehen?

Jeder einzelne Abstellplatz muss leicht erreichbar und direkt zugänglich sein. Dazu dienen Fahrrad-Ordnungssysteme. Insbesondere im Freien soll es dabei auch möglich sein, die Fahrradrahmen an Bügeln anzuschließen (z.B. durch Anlehnparken). Die Fläche eines Fahrradabstellplatzes soll einschließlich der notwendigen Bewegungsflächen mindestens 1,5 m² betragen. Wird diese Fläche bei dem vorgesehenen Ordnungssystem unterschritten, ist nachzuweisen, dass das Abstellen der Fahrräder reibungslos funktioniert.

Hinweise und Anregungen zu Gestaltung und Sicherheit von Fahrradabstellanlagen finden Sie zum Beispiel auf den Internetseiten des Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e.V.-ADFC und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.-FGSV.

Überdachte Fahrradabstellanlagen

Überdachte Fahrradabstellanlagen gelten als Nebengebäude. Das bedeutet, dass entsprechende Vorschriften des Baurechts zu beachten sind. Nebengebäude können an der Grundstücks-



Maja Kallenberg

grenze oder neben anderen Gebäuden auch ohne die sonst vorgeschriebenen Abstandsflächen errichtet werden, wenn sie bestimmte Voraussetzungen einhalten (Art. 6 Abs. 9 BayBO).

Festsetzungen durch Bebauungspläne müssen eingehalten werden. In einigen Bebauungsplänen sind Nebenanlagen wie Fahrradabstellplätze gesondert geregelt oder Ausnahmen zugelassen. Diese speziellen Regelungen gehen dann den Bestimmungen dieser Satzung vor. Der Vorgartenbereich ist wegen seiner prägenden Auswirkung auf das Straßenbild besonders geschützt. Er soll begrünt und von Nebenanlagen weitgehend frei gehalten werden. Daher können Fahrradabstellplätze in diesem Bereich nur unter engen Voraussetzungen zugelassen werden.

Und wenn einfach kein Platz ist...

Die Satzung stellt sicher, dass auf die Besonderheiten des Einzelfalles flexibel reagiert werden kann. So kann in bestimmten Fällen eine Abweichung von der Zahl der herzustellenden Fahrradabstellplätze erteilt werden. Können Festsetzungen eines Bebauungsplans oder Vorschriften der BayBO nicht ein-

gehalten werden, so kann auch hier gegebenenfalls eine Befreiung oder Abweichung zugelassen werden.

Abweichungen und Befreiungen müssen gesondert beantragt und begründet werden. Die Lokalbaukommission wägt alle betroffenen Belange ab und entscheidet dann über den Antrag.

Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen in bestehenden Gebäuden kann es manchmal trotz intensiver Planung tatsächlich unmöglich sein, Fahrradabstellplätze nachzuweisen. Dann entfällt die Herstellungspflicht, eine Abweichung von der Satzung ist nicht erforderlich.

Weitere Informationen

Internetseiten der Lokalbaukommission unter www.muenchen.de/lbk

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V. (ADFC) - www.adfc.de
Verlag der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) - www.fgsv-verlag.de

Serviceangebote der Lokalbaukommission

Persönliche Beratung im Servicezentrum

Montag bis Freitag
9.00 bis 12.00 Uhr
Dienstag und Donnerstag
13.30 bis 16.00 Uhr
Blumenstraße 19 / Erdgeschoss
80331 München

Telefonische Beratung

Telefon: 089 233-964 84
Montag bis Donnerstag
9.00 bis 16.00 Uhr
Freitag
9.00 bis 12.00 Uhr

E-Mail:

plan.ha4-servicetelefon@muenchen.de

Internet:

www.muenchen.de/lbk



Waja Kallenbach



Johannes Schmid

Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS)

vom 06. August 2012

Stadtratsbeschluss: 25.07.2012

Bekanntmachung: 30.08.2012 (MüABl. S. 281)

Die Landeshauptstadt München erlässt auf Grund von Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.08.1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020- 1- 1- I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.02.2012 (GVBl. S. 30), und Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132- 1- I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.12.2011 (GVBl. S. 689), folgende Satzung:

§ 1 Anwendungsbereich

Die Satzung regelt die Pflicht zur Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplätzen) im gesamten Stadtgebiet. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben Vorrang.

§ 2 Pflicht zur Herstellung und Bereithaltung von Fahrradabstellplätzen

(1) Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, deren Nutzung einen Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern erwarten lässt, sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen und bereitzuhalten.

(2) Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen Anlagen, die einen zusätzlichen Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern erwarten lassen, sind Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen und bereitzuhalten, dass die Fahrradabstellplätze die durch die Änderung oder Nutzungsänderung zusätzlich zu erwartenden Fahrräder aufnehmen können. Das gilt nicht, wenn die Herstellung der Fahrradabstellplätze unmöglich ist.

(3) Die Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen. Es kann gestattet werden, sie in unmittelbarer Nähe des Baugrundstücks herzustellen, wenn ein geeignetes Grundstück zur Verfügung steht und seine Benutzung für diesen Zweck rechtlich gesichert ist.

(4) Fahrradabstellplätze dürfen nicht zweckfremd benutzt werden.

§ 3 Zahl der Fahrradabstellplätze

(1) Die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze bemisst sich nach der Anlage der Fahrradabstellplatzsatzung zur Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze, die Bestandteil dieser Satzung ist.

(2) Ergibt sich bei der Ermittlung nach Abs. 1 ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist, ist die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern.

(3) Für Nutzungen, die von der Anlage der Fahrradabstellplatzsatzung zur Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze nicht erfasst sind, ist der Fahrradabstellplatzbedarf in Anlehnung an eine oder mehrere vergleichbare Nutzungen der Anlage der Fahrradabstellplatzsatzung zur Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze zu ermitteln.

(4) Bei baulichen Anlagen, die unterschiedliche Nutzungsarten enthalten, erfolgt die Ermittlung getrennt nach den jeweiligen Nutzungsarten. Die Ermittlung erfolgt gesondert für jede Nutzungseinheit. Dabei werden betrieblich erforderliche Nebennutzungen der Hauptnutzung zugeordnet.

(5) Ergibt sich bei der Ermittlung der Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze ein Bruchteil, so ist dieser ab einer 5 an der ersten Dezimalstelle auf die nächsthöhere ganze Zahl aufzurunden. Es ist für jede Nutzungseinheit mindestens ein Fahrradabstellplatz nachzuweisen.

§ 4 Größe der Fahrradabstellplätze

(1) Die Fläche eines Fahrradabstellplatzes soll mindestens 1,5 m² aufweisen. Diese Fläche kann bei Aufstellung von Ordnungssystemen unterschritten werden, wenn eine benutzergerechte Handhabung der Fahrräder nachgewiesen wird.

(2) Jeder Fahrradabstellplatz muss direkt zugänglich sein.

§ 5 Beschaffenheit der Fahrradabstellplätze

(1) Der Aufstellort der Fahrradabstellplätze muss von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen oder Außentreppen mit Rampen leicht und verkehrssicher erreichbar sowie gut zugänglich sein.

(2) Die Fahrradabstellplätze sollen mit einem Ordnungssystem ausgestattet werden.

(3) Fahrradabstellplätze für die Nutzung Wohnen sollen mehrheitlich über einen Wetterschutz verfügen.

§ 6 Abweichungen

Art. 63 BayBO bleibt unberührt.

§ 7 Inkrafttreten, Übergangsregelung

(1) Diese Satzung tritt am 01.01.2013 in Kraft.

(2) Diese Satzung findet keine Anwendung auf Bauvorhaben, für die der Bauantrag bereits vor Inkrafttreten dieser Satzung gestellt worden ist. Entsprechendes gilt bei Genehmigungsverfahren mit dem Zeitpunkt der Einreichung der erforderlichen Unterlagen. Auf verfahrensfreie Bauvorhaben ist diese Satzung nicht anzuwenden, soweit mit deren Bau im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung bereits begonnen wurde.

Anlage der Fahrradabstellplatzsatzung zur Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze

Nutzung	Richtwert
1 Wohnen	
1.1 Wohnung (ausgenommen in Ein- bzw. Zweifamilienhäusern)	1 Abstellplatz pro 40 m ² Gesamtwohnfläche
1.2 Kinder- und Jugendheim	1 Abstellplatz je 2 Betten
1.3.1 Wohnheim für Pflegepersonal, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer etc.	1 Abstellplatz je 2 Betten
1.3.2 Wohnheim für Studierende	1 Abstellplatz je 1 Bett
1.4 Stationäre Einrichtung	1 Abstellplatz je 30 Betten
1.5 Besondere Wohnformen für alte und betreuungsbedürftige Menschen	nach jeweiligem Einzelfall
2 Büro, Praxis	
2.1 Büro, Verwaltung	1 Abstellplatz je 120 m ² anzurechnende Nutzfläche
2.2 Räume mit erheblichem Besucherverkehr: Schalter-, Abfertigungs-, Beratungsräume, Arztpraxen und dergleichen	1 Abstellplatz je 90 m ² anzurechnende Nutzfläche
3 Verkauf	
3.1 Laden bis einschließlich 400 m ² Verkaufsnutzfläche ¹⁾	1 Abstellplatz je 75 m ² Verkaufsnutzfläche
3.2 Laden über 400 m ² Verkaufsnutzfläche, großflächige Einzelhandelsbetriebe ¹⁾	1 Abstellplatz je 100 m ² Verkaufsnutzfläche
3.3 Einkaufszentrum gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ¹⁾	1 Abstellplatz je 200 m ² Verkaufsnutzfläche
3.4 SB-Baumarkt mit Angebot für Hobbyhandwerkerinnen und -handwerker, Gartencenter ¹⁾	1 Abstellplatz je 200 m ² Verkaufsnutzfläche, Verkaufsflächen im Freien sind zur Hälfte anzurechnen
3.5 Baustoffhandel für gewerblichen Bedarf	1 Abstellplatz je 200 m ² Verkaufsnutzfläche und Lagerfläche, sowohl überdacht als auch im Freiland
3.6 Möbelhaus über 800 m ² Verkaufsnutzfläche ¹⁾	1 Abstellplatz je 200 m ² Verkaufsnutzfläche
1) Zugeordnete Lagerfläche: bis 20% der Verkaufsnutzfläche ohne Anrechnung, darüber hinaus: zusätzlich 1 Abstellplatz je 1.000 m ² anzurechnende Nutzfläche	
4 Versammlung	
4.1 Versammlungsstätte	Örtliche Bedeutung: 1 Abstellplatz je 10 Besucherinnen/Besucher Überörtliche Bedeutung: 1 Abstellplatz je 30 Besucherinnen/Besucher (Bemessung der Besucherinnen und Besucher über die Flächen entsprechend der Versammlungsstättenverordnung (VStättV))
4.2 Gemeindekirche, Gebetshaus	1 Abstellplatz je 20 Besucherplätze
4.3 Kirche, Gebetshaus von überörtlicher Bedeutung	1 Abstellplatz je 30 Besucherplätze

Nutzung		Richtwert
5 Sport		
5.1	Sportplatz ²⁾	1 Abstellplatz je 250 m ² Sportfläche
5.2	Turn- und Sporthalle ²⁾	1 Abstellplatz je 100 m ² Sportnutzfläche
5.3	Freibad und Freiluftbad ²⁾	1 Abstellplatz je 100 m ² Grundstücksfläche
5.4	Hallenbad ²⁾	1 Abstellplatz je 10 Kleiderablagen
5.5	Tennis- und Squashanlage ²⁾	1 Abstellplatz je 1 Spielfeld
5.6	Minigolfplatz	6 Abstellplätze je Minigolfanlage
5.7	Kegel- und Bowlingbahn	1 Abstellplatz je Bahn
5.8	Billard	1 Abstellplatz je 50 m ² anzurechnende Nutzfläche
5.9	Fitnesscenter	1 Abstellplatz je 20 m ² Sportnutzfläche
5.10	Sauna (gewerblich)	1 Abstellplatz je 50 m ² Saunafläche
2) mit Zuschauerplätzen: zusätzlich 1 Abstellplatz je 30 Zuschauerplätze		
6 Gaststätte, Beherbergung, Krankenhaus		
6.1	Gaststätte	1 Abstellplatz je 10 m ² Gastraumfläche
	Freischankfläche, soweit größer als 40 m ² und größer als die zugehörige anzurechnende Nutzfläche der Gaststätte	1 Abstellplatz je 20 m ² Freischankfläche
	Kantine	Bei ausschließlicher Nutzung durch die Beschäftigten kein eigener Stellplatzbedarf
6.2	Hotel, Pension, Kurheim und andere Beherbergungsbetriebe	1 Abstellplatz je 30 Betten zuzüglich Zuschlag nach Ziff. 6.1 für zugehörigen Restaurationsbetrieb
6.3	Motel	Kein Abstellplatz
6.4	Jugendherberge	1 Abstellplatz je 10 Betten
6.5	Krankenhaus	1 Abstellplatz je 20 Betten
7 Schulen		
7.1	Grund-, Mittel-, Förder-, städt. und staatl. Realschule, Wirtschaftsschule, Gymnasium, Berufsschule, Berufsfachschule, Berufsoberschule, Fachoberschule, Fachschule, Fachakademie sowie vergleichbare staatl. anerkannte bzw. genehmigte Schule	10 Abstellplätze je 1 Klassenzimmer
7.2	Förderschule für Behinderte	5 Abstellplätze je 1 Klassenzimmer
7.3	Hochschule	1 Abstellplatz je 5 Studierende
7.4	Berufsbildungswerk, Ausbildungswerkstatt und Ähnliches	1 Abstellplatz je 10 Auszubildende/Schülerinnen und Schüler
Zu 7.1 bis 7.4	Schulsporthalle, Schulschwimmhalle, Schulaula, Schulmensa, Schulfreisportanlage	Bei Wechselnutzung mit dem Schulbetrieb keine eigene Anforderung

Nutzung		Richtwert
8 Tageseinrichtungen		
8.1	Jugendfreizeitheim und dergleichen	1 Abstellplatz je 30 m ² anzurechnende Nutzfläche
8.2	Alten- und Servicezentrum	1 Abstellplatz je 40 m ² anzurechnende Nutzfläche
8.3	Tageseinrichtung für Kinder wie Kindergarten, Kindertagesstätte, Kooperationseinrichtung (Haus für Kinder), Kinderkrippe	2 Abstellplätze je Gruppe, jedoch mindestens 2 Abstellplätze
9 Gewerbe		
9.1	Handwerks- und Industriebetrieb	1 Abstellplatz je 150 m ² anzurechnende Nutzfläche
9.2	Lagerraum, Lagerplatz	1 Abstellplatz je 1.000 m ² anzurechnende Nutzfläche
9.3	Ausstellungshalle, -platz	1 Abstellplatz je 150 m ² anzurechnende Nutzfläche
9.4	Kraftfahrzeugwerkstatt	0,2 Abstellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand
9.5	Tankstelle	1 Abstellplatz je 100 m ² Verkaufsnutzfläche
9.6	Automatische Kfz-Waschstraße	Kein Abstellplatz
9.7	Kfz-Waschplatz zur Selbstbedienung	Kein Abstellplatz
9.8	Autovermietung	0,2 Abstellplätze je 2 Betriebs-Pkw
9.9	Taxiunternehmen	0,2 Abstellplätze je 3 Taxis
9.10	Heimlieferservice (z. B. Pizza, Asia,...)	1 Abstellplatz je 50 m ² Küchennutzfläche
10 Sonstige gewerbliche Nutzung		
10.1	Spiel- und Automatenhalle, Videokabinen, sonstige Vergnügungsstätten	1 Abstellplatz je 20 m ² anzurechnende Nutzfläche
10.2	Bordell	1 Abstellplatz je 5 Zimmer
11 Sonstiges		
11.1	Kleingartenanlage	1 Abstellplatz pro 4 Kleingärten
11.2	Friedhof	1 Abstellplatz pro 1.500 m ² Grundstücksfläche, mindestens 10 Abstellplätze
11.3	Flohmarkt	in Hallen 1 Abstellplatz je 30 m ² Verkaufsnutzfläche auf Freiflächen: 1 Abstellplatz je 15 laufende Meter Verkaufstisch

Erläuterungen zur Ermittlung der anzurechnenden Flächen (AF):Anzurechnende Nutzfläche = Nutzfläche **ohne**

- Flächen für haustechnische Anlagen (z. B. Heizungsräume, Technikräume, Räume für Ver- und Entsorgungseinrichtungen),
- Flächen für die Erschließung des Gebäudes und seiner Räume (wie z. B. Flure, Treppenträume und sonstige Zuwegungen)
- Flächen für Sanitäre Anlagen, Abstellräume und Stellplätze.

Bewegungsflächen innerhalb von Räumen sind dagegen anzurechnen.

Lagerflächen sind nach Maßgaben der Ziffern 3 und 9.2 anzurechnen.

Wohnfläche = Berechnung der Fläche entsprechend der Wohnflächenverordnung (WoFIV)

Verkaufsnutzfläche = Nutzfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume ³⁾Sportnutzfläche = Nutzfläche aller dem reinen Sportbetrieb dienenden Räume ³⁾Gastraumfläche = Nutzfläche aller Gasträume, einschließlich Thekenbereich ³⁾Freischankfläche = Aufstellfläche für Tische und Stühle einschließlich der dazu gehörenden Bewegungsräume ³⁾Küchennutzfläche = Nutzfläche aller der Zubereitung von Speisen dienenden Räume ³⁾³⁾ Die Maßgaben zur Ermittlung der anzurechnenden Nutzfläche gelten entsprechend.



Maja Kallertbach



Fotos: Maja Kallenbach



Johannes Schmid



Barbara Optisch



Maja Kallenbach



Maja Krambach



www.muenchen.de/plan

Anlage 3: Prinzipien zur Anzahl, Gestaltung und Anordnung von Fahrradabstellplätzen in Aachen (Stadt Aachen 2014)

Bei Neubauvorhaben und wesentlichen Nutzungsänderungen sind für die Berechnung der Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze nach Landesbauordnung die „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) heranzuziehen.

Bezüglich der Gestaltung und Anordnung sollen die folgenden Prinzipien beachtet werden.

Fahradabstellplätze für Bewohner und Beschäftigte, die über mehrere Stunden das Rad parken, sollen hinter einer Türe etc. liegen und gegen externen Zugriff gesichert sein. Dabei sollen die Nutzer die Räder fahrend oder schiebend in ihre Parkposition bringen können. Eine vertikale Anordnung von Rädern wird im Rahmen von Bauvorhaben nur bei einer unterstützenden Hebekonstruktion zugelassen, so dass max. eines der beiden Räder bis auf eine Höhe von 50 cm anzuheben ist.

Im Rahmen größerer Bauvorhaben ist es zulässig, Fahrradabstellplätze als Gemeinschaftsanlage für mehrere Grundstücke herzustellen. Hierzu ist ein Privatgrundstück im direkten Umfeld zu nutzen. Nur in Ausnahmefällen können bei ansonsten unverhältnismäßig hohen Kosten in Abstimmung mit der Verwaltung die Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum errichtet werden. Dazu sind dann entsprechend vertragliche Regelungen zu treffen.

Fahradabstellplätze für Kunden bzw. Besucher sind frei zugänglich und eingangsnah anzuordnen. Diese Abstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen. Nur in Ausnahmefällen können bei ansonsten unverhältnismäßig hohen Kosten in Abstimmung mit der Verwaltung die Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum errichtet werden. Dazu sind dann entsprechend vertragliche Regelungen zu treffen.

Wenn Fahrradabstellplätze an einem für mehrere Nutzer oder öffentlich zugänglichen Ort angeordnet werden, müssen alle Fahrradabstellplätze über eine Konstruktion verfügen, bei der der Fahrradrahmen mit einem gewöhnlichen Schloss im Stehen verschlossen werden kann. Als Alternativlösung sind Fahrradboxen zulässig.

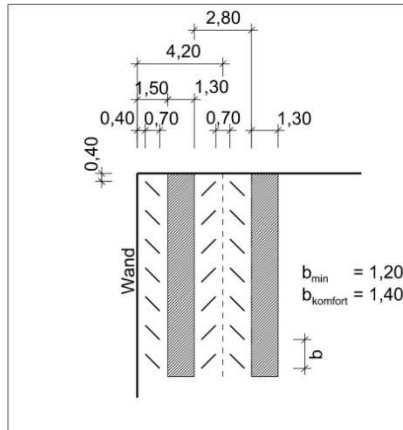
Bei der Verwendung von Fahrradbügeln oder vergleichbaren Konstruktionen, bei denen die Fahrradlenker benachbarter Räder in der gleichen Höhe angeordnet sind, sind die in der Anlage 1 dargestellten Mindestmaße einzuhalten.

Anlage 1

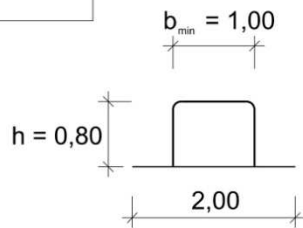
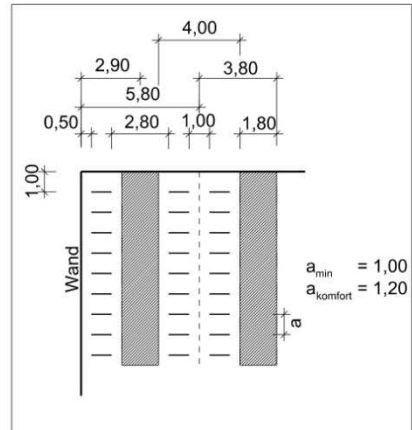
Abmessungen für Fahrradbügel

empfohlene Abmessungen für Fahrradbügel

Schräganordnung



Längsanordnung



stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/30
 Grundmaße Fahrradbügel
 M 1:250
 Mai 2011

ANSPRECHPARTNER



Matthias Breuer
Stadt Kamen
Fachbereich 60 – Radverkehrsbeauftragter
Rathausplatz 1
59174 Kamen
02307/148-2630
matthias.breuer@stadt-kamen.de
www.fahrrad-kamen.de

