



STADT
NIDDERAU

Radverkehrskonzept Stadt Nidderau

Teilbericht Fahrradabstellanlagen



Auftrag:

Stadt Nidderau

Fachbereich Stadtentwicklung und Bauwesen

Am Steinweg 1

61123 Nidderau



**STADT
NIDDERAU**

Bearbeitung:

Planungsgesellschaft RV-K mbH

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de



Frankfurt am Main, September 2023

Inhalt

1	Grundlagen und Methodik	3
2	Analyse und Empfehlung.....	4
2.1	Bahnhöfe	4
2.1.1	Potenziale B+R-Nutzung	5
2.1.2	Förderung von Abstellanlagen an Bahnhöfen.....	7
2.2	Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und Supermärkte	8
2.3	Öffentliche Einrichtungen	9
2.4	Sport- und Freizeiteinrichtungen	11
2.5	Schulen	12
3	Sonstiges.....	12
3.1	E-Bike-Ladestation.....	12
3.2	Reparaturstation	13
4	Fazit und weitere Empfehlungen	13

1 Grundlagen und Methodik

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich die Planungsgesellschaft RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Hinweisen zum Fahrradparken“¹. Als entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1) definiert. Danach richten sich die angestrebten Ausprägungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Als Faustregel gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurz (< 2 h)	Mittel (2-9 h)	Lang (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	X	-	x	X	++	+	++	+	+
Schulen / Ausbildungsstätten	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

1 Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Grundvoraussetzungen für jede Fahrradabstellanlage ist die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) und eine Anschließmöglichkeit, die keine Schäden an Fahrrädern verursacht.



Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet)



Abbildung 2: Typ Einfacher Vorderradhalter (ungeeignet)

Grundsätzlich sind Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln (siehe Abbildung 1) auszustatten. Diese bieten sowohl eine gute Standfestigkeit als auch ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads. Sie entsprechen dem modernen Standard. Ungeeignet, aber weit verbreitet, ist der Abstelltyp einfacher Vorderradhalter (umgangssprachlich auch „Felgenklemmer“ genannt, siehe Abbildung 2). Dieser ermöglicht kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bietet keine Standfestigkeit und führt beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern.

Im Rahmen der Befahrung wurden entlang des Netzes alle Fahrradabstellanlagen an den wichtigsten Zielen erfasst und bewertet. Die Erhebung fand wochentags, außerhalb der Schulferien und überwiegend vormittags statt. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, den Versorgungsschwerpunkten der Ortskerne, an öffentlichen Einrichtungen sowie den Schulstandorten.

2 Analyse und Empfehlung

2.1 Bahnhöfe

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike + Ride-Anlagen, also in der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Dabei ist die Mitnahme von Fahrrädern, insbesondere durch eingeschränkte Kapazitäten im Berufsverkehr, nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind die gute Erreichbarkeit der Haltestellen als auch zielnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten.

Bahnhöfe benötigen aufgrund der hohen Parkdauer zusätzlich überdachte Abstellanlagen und Anlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz. Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Durch die hohe Parkdauer an Bahnhöfen, teilweise auch über Nacht, ist hier der Diebstahl- sowie Wetterschutz besonders relevant. Neben frei zugänglichen Anlagen sollten hier auch gesicherte Angebote für höherwertige Fahrräder (z.B. Pedelecs) geschaffen werden. Sammelschließgaragen (siehe Abbil-



Abbildung 3: Sammelschließgarage

dung 3) sind hier besonders gut geeignet, da Fahrräder mittels Schließcodes (und Kameraüberwachung) sicher abgestellt werden können. Für diese Nutzung an Bahnhöfen sind Sammelschließanlagen gegenüber Fahrradboxen klar zu bevorzugen, da sie einen geringeren Platzverbrauch haben (z.B. Ausführung als Doppelparker) und einzelne Stellplätze wechselnd besetzt werden können, wodurch eine höhere Belegungsquote erreicht wird.

2.1.1 Potenziale der B+R-Nutzung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017)² beträgt die mittlere Wegelänge einer radfahrenden Person in Deutschland 3,8 Kilometer und 6,1 Kilometer bei der Nutzung eines Pedelecs. Mit Blick auf die weiter zunehmende Verbreitung von Pedelecs wird mit einem konstanten Anstieg der mittleren Wegelänge gerechnet (die mittlere Wegelänge in Deutschland lag 2008 bei noch bei 3,2 Kilometern, eine Zunahme von 20 Prozent). Trotzdem sind und bleiben auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite durchschnittlicher Radfahrender. Dies wird bei der Betrachtung der mittleren Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort deutlich – diese beträgt laut MiD 2017 16,0 Kilometer. Ein Großteil der Wege zur Arbeit ist folglich nicht ausschließlich mit dem Fahrrad zu bewältigen. Aus Pendeldaten der Bundesagentur für Arbeit³ lassen sich insbesondere die Städte Hanau und Frankfurt am Main als bedeutende Arbeitsorte außerhalb der Stadtgrenzen ablesen. All diese Ziele lassen sich von den Bahnhöfen der Stadt Nidderau direkt und mit dem Zug erreichen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖPNV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Entscheidend ist dabei, neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen, eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit. Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte, zu betrachten.

² Mobilität in Deutschland 2008, DLR / infas, Bonn und Berlin, 2010

³ Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik 2022

Der Einzugsbereich des Radverkehrs eines Bahnhofs wird dabei mit etwa fünf Kilometern angenommen (siehe Abbildung 4). Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen die Möglichkeit, höherwertige Fahrräder, beispielsweise Pedelecs, sicher abzustellen, vergrößert sich der Einzugsbereich.

Die Bahnhöfe in Nidderau sind teilweise gut mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. In Nidderau-Heldenbergen sind die Fahrradabstellanlagen direkt am Zugang zum Bahnhof vorhanden. Am Bahnhof in Nidderau-Windecken, sind die Fahrradabstellanlagen ungefähr 300 m östlich vom Bahnhof entfernt. Die Anlehnbügel mit Überdachung sind in einem guten Zustand und ausreichender Zahl. Zudem sind mit Fahrradboxen vorhanden (Abbildung 5).

In Nidderau-Ostheim sowie in Nidderau-Eichen hingegen sind die Bahnhöfe nur mit alten, ungeeigneten Abstellanlagen in geringer Zahl ausgestattet (Abbildung 6). Die Anlagen weisen insbesondere in den Kriterien Standsicherheit und Diebstahlschutz erhebliche Mängel auf.

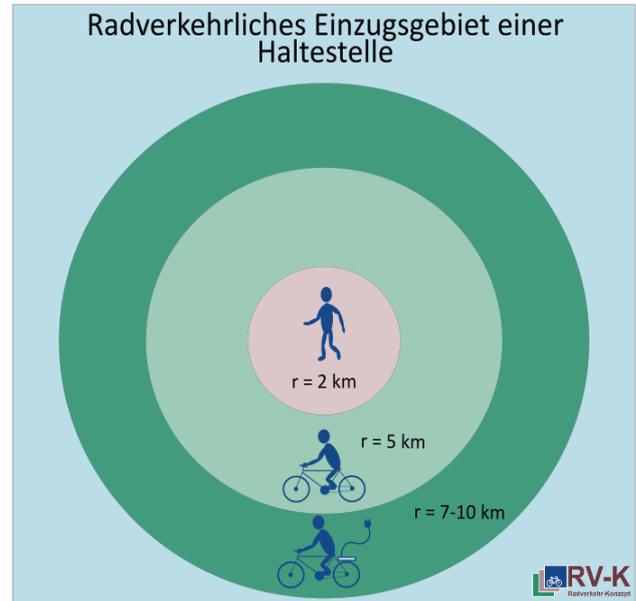


Abbildung 4: Einzugsgebiet einer Haltestelle



Abbildung 5: Abstellanlagen mit Überdachung und Fahrradboxen



Abbildung 6: Veraltetes, ungeeignetes Modell am Bahnhof Nidderau-Eichen

Empfehlungen

In Nidderau-Windecken herrscht kein Handlungsbedarf. Die bestehenden Anlagen sollten instandgehalten und bei Bedarf erweitert werden. Auch der Bahnhof Nidderau-Heldenbergen weist Abstellanlagen in ausreichender Zahl auf. Hier fehlt hingegen die Möglichkeit das Fahrrad in einer Sammelschließanlage oder einer Fahrradbox abzustellen.

An den Bahnhöfen Nidderau-Eichen und Nidderau-Ostheim hingegen herrscht ein hoher Handlungsdruck. Die bestehenden Abstellanlagen erfüllen keine modernen und sicheren Standards. Es sollten Anlehnbügel gemäß den beiden oben genannten Bahnhöfen im Stadtgebiet installiert werden. Aufgrund des geringeren Einzugsgebiets sind Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen nicht notwendig.

Es wird empfohlen die Auslastung der Fahrradabstellanlagen regelmäßig zu evaluieren, um Rückschlüsse aus einem steigenden Bedarf ziehen zu können. Nicht fahrbereite Fahrräder sollten regelmäßig entfernt werden.

2.1.2 Förderung von Abstellanlagen an Bahnhöfen

In Hessen bestehen zahlreiche Fördermöglichkeiten für Fahrradabstellanlagen als Infrastrukturmaßnahme im Öffentlichen Personenverkehr, die zusammenfassend unter <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen> dargestellt sind. Aktuell sind dabei folgende Förderprogramme zu nennen:

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität**
 - Förderquote i. d. R. 70 %
 - Bagatellgrenze 20.000 Euro für Bike & Ride Anlagen

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz**
 - Förderquote i. d. R. 70 %
 - Bagatellgrenze: 50.000 Euro

- **Bike + Ride Offensive im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten⁴:**
 - Kooperation des BMU und der Deutschen Bahn (umfassende Beratung möglich)
 - Förderquote 70 % (90 % für finanzschwache Kommunen)
 - Bagatellgrenze 5.000 Euro

Weiterhin ist die Infostelle Fahrradparken am Bahnhof⁵, umgesetzt von der Deutschen Bahn im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zu nennen. Sie bietet Kommunen kostenfreie Informationen, sowohl durch Handreichungen, eine Webseite und Veranstaltungen, aber auch in individu-

⁴ <https://www.klimaschutz.de/bikeandride> und www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie

⁵ www.radparken.info

ellen Beratungen über eine Telefon-Hotline an. Die Beratung beinhaltet neben baulichen und gestalterischen Umsetzungsmöglichkeiten auch technische Lösungsmöglichkeiten (z.B. Sammelschließanlagen) und eigentums- und genehmigungsrechtliche Fragestellungen. Es werden auch Einschätzungen zur Anzahl der jeweils notwendigen Stellplätze und der aus der Umsetzung resultierenden Verkehrsverlagerung und dem Klimanutzen gegeben.

2.2 Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und Supermärkte

In Nidderau konzentrieren sich die Angebote des täglichen Bedarfs auf die Stadtteile Heldenbergen, Ostheim und Windecken. Fahrräder werden in der Regel kurzfristig und möglichst zielnah abgestellt. Existieren keine zielnahen Abstellanlagen werden Fahrräder „wild“ abgestellt. Dies kann zu Behinderungen von Zufußgehenden, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, führen. Beim Anlehnen der Fahrräder können wild abgestellte Fahrräder zu Schäden an Fassaden oder Schaufenstern führen.

In Nidderau sind nur vereinzelt Abstellanlagen an Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen oder Supermärkten zu finden. Die „Neue Mitte“ in Heldenbergen stellt eine Ausnahme dar. Hier sind ausreichend Anlehnbügel vorhanden. Daneben verfügen Geschäfte in Nidderau nur vereinzelt über Fahrradabstellanlagen (siehe Abbildung 8). Die meisten Geschäfte verfügen über keine Abstellanlagen, oder Abstellanlagen in einem unzureichenden Standard (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10).



Abbildung 7: Anlehnbügel an der „Neuen Mitte“ in Heldenbergen.



Abbildung 8: Anlehnbügel an einer Sparkasse in Ostheim.



Abbildung 9: Ungeeignete Vorderradhalter an einem Kik in Heldenbergen.



Abbildung 10: Ungeeignete Vorderradhalter an einem Nahkauf in Ostheim.

Empfehlungen

Mit Ausnahme der Neuen Mitte in Heldenbergen sind in der Stadt Nidderau an Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und Supermärkten meist keine oder nur ungenügende Abstellanlagen vorhanden. Bestehende Vorderradhalter sollten aufgrund der mangelnden Akzeptanz sowie Stand- und Diebstahlsicherheit ersetzt werden. Zudem sollten an Versorgungsschwerpunkten, wie dem Marktplatz in Windecken, dem Gewerbegebiet an der Friedberger Str. sowie der Hanauer Str. in Ostheim weitere Abstellanlagen ergänzt werden. Hierbei können die Anlehnbügel an der Neuen Mitte als Vorbild dienen. Eine Überdachung ist aufgrund der kurzen Standdauer nicht notwendig.

Da es sich bei einigen Flächen um Privatgelände handelt, kann die Stadt hier keine Fahrradabstellanlagen einrichten. Fahrradabstellanlagen im angrenzenden öffentlichen Raum können aber häufig nicht zielnah eingerichtet werden. Es wird empfohlen, dass die Stadtverwaltung aktiv auf Gewerbetreibende zugeht und diese über die Sinnhaftigkeit von attraktiven Fahrradabstellanlagen informiert. Den Gewerbetreibenden kann darüber hinaus angeboten werden, dass die Stadt Fahrradbügel zur Verfügung stellt und montiert, sofern die Gewerbetreibenden dafür geeignete Flächen auf Ihrem Grundstück zur Verfügung stellen.

2.3 Öffentliche Einrichtungen

An öffentlichen Einrichtungen sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl erforderlich. Hierbei muss bei den Nutzungsansprüchen zwischen Besucherinnen und Besucher und Mitarbeitenden unterschieden werden. Während Besucherinnen und Besucher zentrale und leicht auffindbare Abstellplätze am Eingangsbereich benötigen, können die Abstellanlagen von Mitarbeitenden abseits der Haupteingänge untergebracht werden. Eine Überdachung der Abstellplätze für Mitarbeitende ist wünschenswert, für die der Besucherinnen und Besucher ist sie verzichtbar.

An den meisten öffentlichen Einrichtungen der Stadt Nidderau sind Abstellanlagen vorhanden. An der Stadtverwaltung sind sowohl überdachte Stellplätze für Mitarbeitende als auch Anlehnpfosten für Besucherinnen und Besucher vorhanden (siehe Abbildung 12). Etwa die Hälfte der Bürgerhäuser verfügt über Abstellanlagen in ausreichendem Standard (siehe Abbildung 13). An der Kultur- und Sporthalle in Heldenbergen sind nur ungeeignete Vorderradhalter zu finden (siehe Abbildung 14). Aufgrund dessen finden sich in der Umgebung zum Erhebungszeitpunkt auch wild abgestellte Fahrräder. Einzig an der Mehrzweckhalle in Erbstadt sind keine Abstellanlagen vorhanden (siehe Abbildung 11).



Abbildung 11: Keine Abstellanlagen an der Mehrzweckhalle in Erbstadt.



Abbildung 12: Überdachte Abstellanlagen an der Stadtverwaltung Nidderau.



Abbildung 13: Kombinierte Vorderradhalter mit Anlehnbügel an der Nidderhalle in Eichen.



Abbildung 14: Ungeeignete Vorderradhalter an der Kultur- und Sporthalle Heldenbergen.

Empfehlungen

Die bestehenden Vorderradhalter an der Kultur- und Sporthalle Heldenbergen sollten durch Anlehnbügel ersetzt werden. An der Mehrzweckhalle in Erbstadt sollten Abstellanlagen nachgerüstet werden. Alle weiteren an öffentlichen Einrichtungen bestehenden Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und einem ausreichenden Standard.

Für Einrichtungen, die auch für große Veranstaltungen genutzt werden, kann jedoch nicht abgeschätzt werden, ob die Zahl der Abstellanlagen ausreichend ist. Es wird empfohlen die Auslastung während großer Veranstaltungen zu untersuchen und, falls ein erhöhter Bedarf festgestellt wird, weitere Abstellanlagen anzubringen.

2.4 Sport- und Freizeiteinrichtungen

28% aller zurückgelegten Wege entfallen auf den Freizeitbereich⁶. Dort ist die Affinität zur Nutzung des Fahrrads besonders hoch. Zeitgemäße Abstellanlagen an Sport- und Freizeiteinrichtungen sind daher besonders wichtig und können die Attraktivität der Fahrradnutzung in der Freizeit weiter steigern. Dies gilt insbesondere für Freilufteinrichtungen, die in der Regel nur bei gutem Wetter genutzt werden.

Neben den Bürgerhäusern in Nidderau, die teilweise auch als Sporthallen genutzt werden (siehe Kapitel 2.3), sind als Sport- und Freizeiteinrichtungen insbesondere das Nidderbad und die verschiedenen Sportvereine in Nidderau zu nennen. Während das Nidderbad über Anlehnbügel in modernem Standard verfügt (siehe Abbildung 15), konnten an den Sportvereinen entlang des Zielnetzes keine Radverkehrsanlagen festgestellt werden.



Abbildung 15: Keine Abstellanlagen an der Mehrzweckhalle in Erbstadt.

Empfehlung:

Bei den Sport- und Freizeiteinrichtungen in Nidderau herrscht nur bei den Sportvereinen Handlungsbedarf. Da hier keinerlei Abstellanlagen vorhanden sind, es sich bei den Flächen allerdings meist um Privatgelände handelt, sollte die Stadt, ähnlich wie auf die Betreiber von Supermärkten, auch auf die Sportvereine zugehen und über die Sinnhaftigkeit aufklären. Es kann darüber hinaus angeboten werden, dass die Stadt Fahrradbügel zur Verfügung stellt und montiert, insofern die Vereine dafür Flächen zur Verfügung stellen.

⁶ MiD 2017, infas, DLR, 2018, Berlin

2.5 Schulen

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab. Lediglich in Begleitung der Eltern sollten Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter mit dem Fahrrad zur Schule oder in den Kindergarten fahren. Es sind daher an diesen Einrichtungen nur wenige Abstellplätze für Fahrräder der Kinder erforderlich. Für das Lehr- und Erziehungspersonal werden dagegen überdachte Abstellanlagen benötigt.

An weiterführenden Schulen sollten dagegen Abstellanlagen in hoher Zahl und, aufgrund der langen Standdauer, auch mit Überdachung vorhanden sein. In Nidderau existiert eine weiterführende Schule, die Bertha-von-Suttner-Schule in Heldenbergen. Auf dem Schulgelände existieren nur Vorderradhalter in sehr geringer Zahl (siehe Abbildung 16). Weitere Abstellanlagen konnten nicht festgestellt werden.



Abbildung 16: Unzureichende Vorderradhalter an der Bertha-von-Suttner-Schule.

Empfehlungen

Die Bertha-von-Suttner-Schule sollte mit einer ausreichenden Anzahl sicherer und überdachter Abstellanlagen ausgestattet werden. Hier ist das Verlagerungspotenzial besonders hoch. Wenn attraktive Abstellanlagen vorgehalten werden und sich viele Schülerinnen und Schüler für das Fahrrad entscheiden, kann dies nachhaltige Auswirkungen auf das zukünftige Mobilitätsverhalten junger Menschen auswirken. Zusätzlich kann der motorisierte Hol- und Bringverkehr reduziert werden.

3 Sonstiges

3.1 E-Bike-Ladestation

Die Reichweite von Elektrofahrrädern ist für den Alltagsverkehr in der Regel ausreichend. Bei maximaler Motorunterstützung ist eine Reichweite von mindestens 25 Kilometern üblich. Durch das einfache Entnehmen des Akkus kann dieser an der Arbeitsstelle oder zuhause unkompliziert geladen werden. Ein Bedarf an E-Bike-Ladestationen im Alltagsverkehr besteht folglich nicht.

Im Freizeitverkehr kann aufgrund längerer Strecken ein Bedarf zum Nachladen der Elektrofahräder bestehen. Aufgrund des lang andauernden Ladevorgangs ist dies aber nur in Kombination mit längeren Aufenthalten, also im Bereich von Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen sinnvoll.

3.2 Reparaturstation

Reparaturstationen können an zentralen Stellen sinnvoll sein und helfen Radfahrenden außer Haus kleinere Schäden zu beheben. Die Zielgruppe von Reparaturstationen sind sowohl Freizeitradfahrende, die durch Nidderau fahren, als auch die Bürgerinnen und Bürger Nidderaus, die kein entsprechendes Werkzeug haben.

In Nidderau existiert derzeit keine Reparaturstation. Es wird empfohlen, diese an zentralen Plätzen oder Schnittpunkten zwischen Freizeitrouten und Alltagsverbindungen zu errichten. Als Beispiel für eine gelungene Reparaturstation kann die in Bad Soden bestehende Reparaturstation am hessischen Radfernweg R3 dienen (siehe Abbildung 17). Die Kombination mit einem Schlauchautomaten ermöglicht zudem, dass die meisten Reparaturen schnell durchgeführt werden können.



Abbildung 17: Reparaturstation mit Schlauchautomat in Bad Soden.

4 Fazit und weitere Empfehlungen

Ziel sollte es sein, im gesamten Stadtgebiet einheitliche Anlehnbügel zu schaffen. An mehreren Stellen im Stadtgebiet wurden Abstellanlagen vom Typ Vorderradhalter montiert. Diese bieten weder eine ausreichende Standsicherheit noch einen ausreichenden Diebstahlschutz und sollten zeitnah durch moderne Abstellanlagen ersetzt werden.

Den aktuellen Standard stellen einfache Anlehnbügel dar. Es wird empfohlen, dass der kommunale Bauhof eine gewisse Anzahl an Anlehnbügeln anschafft und diese im Bereich der öffentlichen Flächen kontinuierlich montiert. Handlungsbedarf herrscht insbesondere an den in Kapitel 2 aufgeführten Einrichtungen, die derzeit über keine Fahrradabstellanlagen verfügen. Zudem sollten alle Abstellanlagen

in regelmäßigen Abständen kontrolliert, gewartet und nicht mehr funktionsfähige Fahrräder entfernt werden.

Bei der Angebotsplanung ist auch die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben einen höheren Flächenbedarf. Dies sollte bei der Bemaßung von Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei Flächenknappheit auch auf Kosten von Pkw-Parkständen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich effektiver in der Flächennutzung. Laut den Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden“⁷.

⁷ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2012