

Anlage 12

Teilbericht Radabstellanlagen

Inhalt

1	Hintergrund	1
1.1	Grundsätze Fahrradabstellanlagen.....	1
1.2	Vorgehen	3
2	Analyse Abstellanlagen.....	4
2.1	Haltestellen des ÖPNV (Bike&Ride).....	4
2.2	Innenstadt / Zentrum	16
2.3	Schulen	21
2.4	Einzelhandel.....	30
2.5	Sport- und Freizeiteinrichtungen.....	32
3	Allgemeine Empfehlungen	34

1 Hintergrund

1.1 Grundsätze Fahrradabstellanlagen

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen „Hinweisen zum Fahrradparken“¹. Für die Empfehlungen in Bezug auf Bike and Ride wird zusätzlich der Leitfaden „Parken am Bahnhof“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft² herangezogen.

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.

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

² Leitfaden Parken am Bahnhof – Abstellen von Fahrrad (B+R) und Auto (P+R) leicht gemacht, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Potsdam, 2010

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen³

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Anforderungen				
	tagsüber	abends	nachts	Kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standicherheit
ÖPNV	X	X	0	0	x	0	++	+	++	+	+
ÖPNV mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)	0	X	X	0	x	x	++	++	++	+	+
Schulen/ Ausbildungsstätten	X	0	0	0	x	0	++	+	++	+	++
Arbeitgeber	X	X	0	0	x	0	+	+	++	+	o
Wohngebäude	X	X	X	0	x	x	+	++	++	o	+
Freizeit	X	X	0	X	x	0	+	+	o	+	o
Einzelhandel	X	X	0	X	0	0	o	+	o	++	++

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 Standicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Grundvoraussetzungen für jede Fahrradabstellanlage sind 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 Anschlussmöglichkeit, die keine Schäden an Fahrrädern verursacht.

³ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

1.2 Vorgehen

Im Rahmen der Netzbefahrung wurden alle Fahrradabstellanlagen an den wichtigsten Zielen entlang des definierten Zielnetzes 2025 erfasst und bewertet. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Haltestellen des ÖPNV, den weiterführenden Schulen, sowie der Kernstadt. Die Erhebung der Auslastung der Fahrradabstellanlagen fand im April und Mai 2016 statt. Die Stationen wurden dafür zwischen 8:30 und 12:30 Uhr besucht und dabei folgende Kriterien erfasst und bewertet:

- Anzahl Stellplätze: Anzahl aller zur Verfügung stehender Stellplätze,
- Anlagen-Typ: Standfestigkeit, Anschließbarkeit des Fahrradrahmens, ausreichend Platz,
- Überdachung: Witterungsschutz,
- Zustand: Sauberkeit und Funktionsfähigkeit,
- Sicherheit / Soziale Kontrolle: einsehbar, beleuchtet,
- Auslastung in Prozent: Verhältnis belegter zu freien Stellplätzen,
- Anzahl Wildparker: Anzahl Wildparker, die der betrachteten Anlage auf Grund unmittelbarer Nähe zugeordnet werden können.

Bewertungsschema:	++	sehr gut
	+	gut
	o	mittel
	-	schlecht

2 Analyse Abstellanlagen

2.1 Haltestellen des ÖPNV (Bike&Ride)

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike and Ride-Anlagen, also in der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Die Mitnahme von Fahrrädern ist dabei auf Grund insbesondere im Berufsverkehr eingeschränkter Kapazitäten nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind neben der guten Erreichbarkeit der Haltestellen deshalb zielnahe, sichere und komfortable Möglichkeiten zum Fahrradparken.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa drei Kilometern angenommen. Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit höherwertige Fahrräder, beispielsweise Pedelecs, sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrer auch höhere Anfahrten in Kauf.

Im Folgenden werden die alle Haltestellen der S- und Stadtbahn auf dem Gebiet der Stadt Oberursel (siehe Abbildung 2) analysiert und Empfehlungen ausgesprochen.

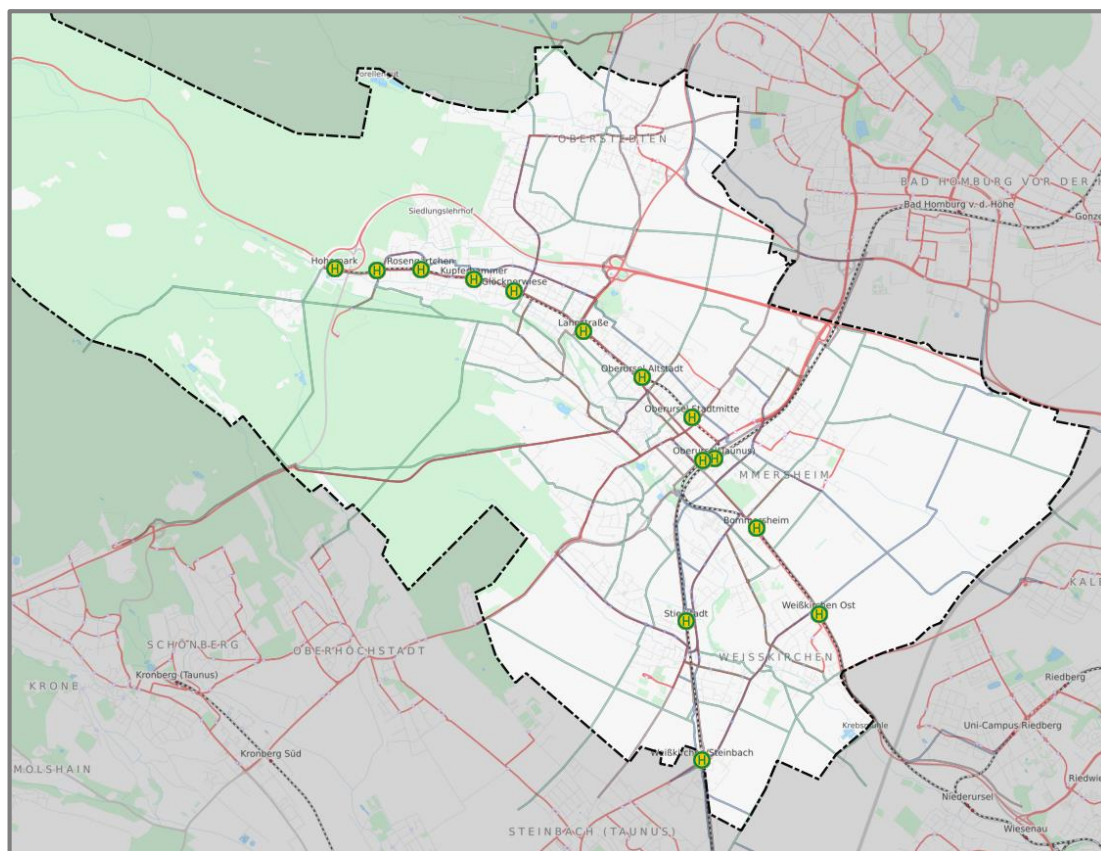


Abbildung 1: Übersicht Haltestellen S-Bahn und Stadtbahn

Bahnhof Oberursel

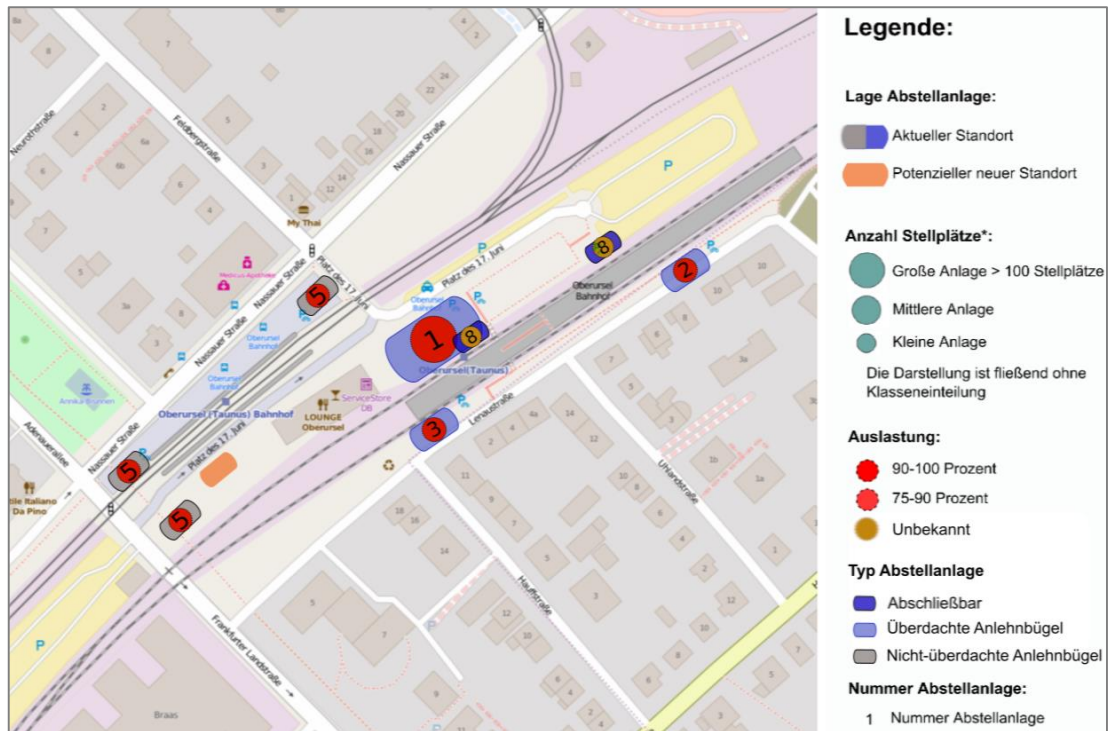


Abbildung 2: Lageplan Abstellanlagen Bahnhof Oberursel

Nr. Abstellanlage	Foto	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
	Bahnhof Oberursel Gesamt	174		teilw.	++	++	110	16
1		112	Anlehnbügel (Rhein-Ruhr-Einzelbügel)	ja	++	o	110	5
2		15	Anlehnbügel (Rhein-Ruhr-Einzelbügel)	ja	++	o	110	5

Nr. Abstellanlage	Foto	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
3		15	Anlehnbügel (Rhein-Ruhr- Einzelbügel)	ja	++	+	100	2
4a		8	Fahrradbox	ja	++	++	90	0
4b		8	Fahrradbox	Ja	++	++	90	0
5a		6	Anlehnbügel (Rhein-Ruhr- Einzelbügel)	nein	++	+	100	4

Nr. Abstellanlage	Foto	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
5b		3	Anlehnbügel (Rhein-Ruhr- Einzelbügel)	nein	++	+	100	

Die Qualität der Abstellanlagen am Bahnhof Oberursel ist sehr gut. Die hier verbaute Form des Anlehnbügels bietet dank seiner Vorder-
radbucht gute Standsicherheit und einen Schutz vor Davonrollen. Mit Ausnahme der Abstellanlagen Nummer 5 sind alle Radabstellplätze im Bahnhofsbereich überdacht. Daneben bestehen am Bahnhof Oberursel Fahrradboxen, die über ein örtliches Fahrradgeschäft jeweils für ein halbes Jahr angemietet werden können. Als zusätzlicher Service können sechs Helmflächen angemietet werden.



Helmflächen am Bahnhof Oberursel

Die hohe Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern auf dem Bahnhofsvorplatz sowie die hohe Auslastung aller fünf Anlagen zeigen, dass weiterer Bedarf an Fahrradabstellanlagen besteht. Insbesondere für hochwertigere Fahrräder und Pedelecs sollten weitere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Mit Blick auf die Funktion des Bahnhofs als wichtiger Knotenpunkt des Regionalverkehrs mit hohem Pendleraufkommen wird ein weiterer Ausbau des Angebots an Fahrradboxen empfohlen.

Am Bahnhof Oberursel wurden zahlreiche qualitativ hochwertige Abstellanlagen geschaffen, die aufgrund der hohen Nachfrage allerdings bereits wieder an ihre Kapazitätsgrenzen kommen. Im Zusammenhang mit der laufenden Überplanung des Bahnhofsbereiches sollte die Einrichtung eines Fahrradparkhauses geprüft werden. So könnte die Nachfrage nach Fahrradparken langfristig gedeckt und auch der Trend zu höherwertigeren Fahrrädern berücksichtigt werden. Bei der Prüfung sollten auch die wirtschaftlichen Aspekte wie mögliche Betreibermodelle berücksichtigt werden.

S-Bahn-Halt Stierstadt Bahnhof

Nr. Abstellanlage	Foto	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
	S-Bahn Haltestelle Stierstadt	76		ja	+	+	45	0
1		36	Anlehnbügel (Wiener Bügel)	ja	o	o	30	0
2		24	Anlehnbügel (Wiener Bügel)	ja	+	o	0	0
3		4	Fahrradbox	ja	o	++	75	0
4		16	Anlehnbügel (Wiener Bügel)	z.T.	+	+	100	0

Auf beiden Seiten der Bahnlinie gibt es die Möglichkeit die Fahrräder witterungsgeschützt abzustellen. Die Fahrradanklehbügel ermöglichen das sichere Anschließen der Fahrräder und sind so montiert, dass die beidseitige Belegung komfortabel möglich ist. Dank der Fahrradboxen können auch höherwertige Fahrräder sicher und trocken abgestellt werden.

Der Zustand der Abstellanlagen ist ausreichend. Bei Anlage 1 ist der Untergrund nur zum Teil befestigt, dies sollte ausgebessert werden. Die Fahrradboxen sind äußerlich von Vandalismus betroffen, jedoch voll funktionstüchtig.

Auf Grund der geringen Auslastung zum Zeitpunkt der Erfassung kann kein Bedarf an weiteren Anlagen festgestellt werden.

S-Bahn-Halt Weißkirchen/Steinbach Bahnhof

Nr. Abstellanlage	Foto	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
	S-Bahn Weißkirchen/Steinbach Bf	66		x	+/-	o/-	45	20
1		24	Anlehnbügel (Typ F)	ja	+	o	30	5
2		12	Anlehnbügel (Typ F)	ja	+	o	10	0
3		2	Fahrradbox	ja	+	++	100	0
4		4	Anlehnbügel (Rhein-Ruhr-Einzelbügel)	z.T.	+	-	200	5

Nr. Abstellanlage	Foto	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
5		4	Anlehnbügel (Rhein-Ruhr-Einzelbügel)	ja	+	-	275	1
6		20	Felgenklemmer mit Schienen	ja	-	-	70	2
7		120	Felgenklemmer	ja	o	-	20	0

Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten sind von sehr unterschiedlicher Qualität. Östlich der Bahnlinie, auf der Seite Oberursels, sind überdachte Anlagen in guter Qualität und gutem Zustand vorhanden. Auch Fahrradboxen zum Parken von höherwertigen Fahrrädern werden angeboten. Für die Umsetzung der vorgeschlagene Maßnahme 65 müsste die Anlage 2 verlegt werden.

Die Abstellanlagen westlich der Bahnlinien sind von deutlich niedrigerer Qualität, weisen allerdings insgesamt eine wesentlich höhere Auslastung auf. Die zum Teil verbauten Felgenklemmer entsprechen nicht den heutigen Anforderungen. Aufgrund der fehlenden Beleuchtung, mangelhaften Anschliesmöglichkeiten und der geringen sozialen Kontrolle sind die Anlagen vor allem in Bezug auf die Sicherheit als kritisch zu bewerten.



Wildparker am Bhf Weißkirchen/Steinbach

Die geringe Auslastung der Anlage 6 bei einer gleichzeitig großen Anzahl an Wildparkern in Bahnsteignähe zeigt, dass die Stellplätze in der vorhandenen Qualität nicht angenommen werden.

Stadtbahn Haltestelle Weißkirchen Ost

Nr. Abstellanlage	Foto	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
	Stadtbahn Haltestelle Weißkirchen Ost	62						
1		60	Anlehnbügel (Typ F)	ja	+	o	20	0
2		2	Fahrradbox	Ja	+	++	50	0

Es handelt es sich um moderne und komfortable Anlehnbügel mit Überdachung. Einziger Kritikpunkt ist die große Distanz zu den Bahnsteigen. Auf Grund der niedrigen Auslastung zum Zeitpunkt der Erfassung kann kein Bedarf festgestellt werden.

Stadtbahn Haltestelle Bommersheim

Nr. Abstellanlage	Foto	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
	S-Bahn Haltestelle Bommersheim	20						
1		10	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA HT)	ja	+	o	60	0
2		10	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA HT)	ja	+	o	60	0

Der Haltepunkt verfügt über eine ausreichende Anzahl von überdachten Fahrradstellplätzen. Art und Zustand der Anlagen entsprechen den aktuellen Anforderungen. Es existieren keine Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder.

Weitere Haltestellen der Stadtbahn

Bild-Nummer	Haltestelle	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
1	Oberursel Stadtmitte	10	Anlehnbügel (Typ F)	nein	+	o	0	
2	Oberursel Altstadt	10	Anlehnbügel (Typ F)	nein	+	o	0	
3	Lahnstraße	10	Anlehnbügel (Typ F)	nein	+	o	40	
4	Glöcknerwiese	10	Anlehnbügel (Typ F)	nein	+	o	40	
5	Kupferhammer	6	Anlehnbügel (Typ F)	nein	+	o	50	Große Entfernung zum Bahnsteig
6	Rosengärtchen	0	/	/	/	/	/	
7	Waldlust	10	Anlehnbügel (Typ F)	nein	+	o	0	Untergrund nicht befestigt
8	Oberursel-Hohemark	10	Anlehnbügel (Typ F)	ja	+	o	10	

Bis auf die Haltestelle Rosengärtchen sind alle Haltestellen der Stadtbahn entlang der Hohe-markstraße mit ausreichend Abstellmöglichkeiten ausgestattet. Allerdings sind diese mit Ausnahme der Anlage bei Haltestelle Oberursel-Hohemark nicht überdacht. Möglichkeit zum Abstellen von höherwertigen Fahrräder fehlen vollständig.

1, 2



Oberursel Stadtmitte



Oberursel Altstadt

3, 4



Lahnstraße



Glöcknerwiese

5, 6



Kupferhammer



Rosengärtchen

7, 8



Waldlust



Oberursel-Hohemark

2.2 Innenstadt / Zentrum

Rathausplatz

Nr. Abstellanlage	Standort	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
	Rathausplatz	58						
1	Eingang Stadtverwaltung	14	Anlehnbügel (Kölner Haarnadel)	nein	+	++	50	1
2	Eingang Stadthalle	10	Anlehnbügel (Typ F)	nein	+	++	10	0
3	Parkplatz südöstlich	14	Anlehnbügel (Rhein-Ruhr-Bügel)	ja	+	++	80	1
4	Mitarbeiterparkplatz	20	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA XXL)	ja	++	++	80	0

Aufgrund der Nähe zum Geschäftszentrum, einer hohen Arbeitsplatzdichte und starkem Besuchsverkehr vor allem bei Veranstaltungen im Rathaus und in der Stadthalle ist von einem hohen Bedarf an Fahrradabstellplätzen am Rathausplatz auszugehen.

Die vor dem Eingang der Stadtverwaltung bestehende Abstellanlage (Nummer 1) bietet Anschlussmöglichkeiten, hat aber Defizite hinsichtlich der Standsicherheit und des Komforts. Insbesondere beim Be- und Entladen, für Fahrräder ohne Fahrradständer oder sobald mehr als ein Fahrrad pro Bügel angeschlossen wird, ist der Anlagentyp der Kölner Haarnadel nur eingeschränkt praktikabel.

Die Fahrradstellplätze vor der Stadthalle (Anlage 2) waren zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme kaum belegt. An Veranstaltungstagen ist allerdings davon auszugehen, dass die bestehende Fahrradabstellanlage an ihre Kapazitätsgrenze kommt. Hier bietet sich die temporäre Aufstockung durch mobile Abstellanlagen an.

Von den Fahrradabstellanlagen am Rathausplatz bietet die Anlage Nummer 3 die höchsten Standards inklusive Witterungsschutz. Dementsprechend hoch ist die Auslastung. Es wird deshalb die Erweiterung des Stellplatzangebots am Rathausplatz durch weitere Anlagen nach dem Vorbild von Anlage 3 empfohlen.

1, 2



Eingang Stadtverwaltung



Eingang Stadthalle

3, 4



Abstellanlage am nordwestlichen Parkplatz



Abstellanlagen für Mitarbeiter auf der Rückseite des Rathauses

Fußgängerzone

Auch wenn das Befahren der Fußgängerzone während der Geschäftszeiten nicht gestattet ist, besteht dennoch Bedarf an Abstellplätzen, da viele Kunden ihr Fahrrad bis zu den Geschäften schieben. Die Anforderungen an Platzbedarf und Standsicherheit sind erhöht, damit Fahrräder mit Packtaschen und Anhängern abgestellt und komfortabel beladen werden können.

Innerhalb der Fußgängerzone gibt es in der Kumeliusstraße eine größere Anzahl an öffentlichen Fahrradabstellanlagen unterschiedlichen Typs. Diese sind nur zum Teil praktikabel und werden deshalb schlecht angenommen (Foto 1 und 2). In den Randbereichen stehen vereinzelte Gruppen von Anlehnbügeln am Epinayplatz (Foto 3), in der Ackergasse (Foto 4), an der Ecke Vorstadt/Oberhöchstader Straße (Foto 5) und am Holzweg (Foto 6) zur Verfügung.

1, 2



Kumeliusstraße – Anlehnbügel und Felgenklemmer



Kumeliusstraße – Felgenklemmer und ungenutzte Anlehnvorrichtungen

3, 4



Epinayplatz



Ackergasse

5, 6



Ecke Vorstadt/Oberhöchstader Straße



Holzweg

Von Seiten der Einzelhändler werden kaum Anlagen zur Verfügung gestellt. Wenn dann handelt es sich meist um ungeeignete Felgenklemmer (Foto 7 und 8). Dementsprechend sind auch außerhalb der Stoßzeiten viele Wildparker in und im Umfeld der Fußgängerzonen vorzufinden (Foto 9 und 10).

7, 8



Von Einzelhändler gestellter Felgenklemmer in der Vorstadt



Felgenklemmer der Sparkasse am Epinayplatz

9,
10

Wildparker vor Supermarkt am Epinayplatz



Fahrrad vor Geschäft in der Vorstadt

Das Angebot an regeltem Fahrradparken in der Fußgängerzone und ihren Randbereichen ist nicht ausreichend. Es soll geprüft werden, ob bestehende individuelle Kleinstanlagen durch einheitliche und geeignete Anlagen ersetzt werden können. Dabei sollen Gewerbebetreibenden und Einzelhändler vor Ort mit einbezogen werden.

Altstadt

Innerhalb der Altstadt gibt es nur vor der Stadtbücherei (Foto 1 und 2) moderne Anlehnbügel. Ansonsten fehlen öffentliche Fahrradabstellanlagen völlig.

1, 2



Abstellplätze der Stadtbibliothek

3-6



Wildparker vor Ladenlokalen in der Ackergasse und der Unteren Hainstraße

Bedarf besteht vor allem im Bereich des Einzelhandels. Dies zeigen zahlreiche wild abgestellte Fahrräder vor Geschäften (Fotos 3-6). Hier werden in erster Linie Abstellgelegenheiten für das kurzfristige Parken benötigt. Damit Fahrräder mit Einkäufen beladen werden können, kommt dabei der Standfestigkeit eine erhöhte Bedeutung zu. Aus gestalterischen Gründen sollten im gesamten Altstadtbereich die gleichen Anlagentypen installiert werden. Die Abstellanlagen des Typs I aus den Richtlinien zur Stadtmöblierung⁴ der Stadt Oberursel sind aus Radfahrersicht dabei nicht empfehlenswert. Die Vorgaben sollten dementsprechend angepasst werden.

⁴ Richtlinien Stadtmöblierung, Stadt Oberursel, 2010.

2.3 Schulen

Die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Schule hat nicht nur positive Effekte auf die kindliche Entwicklung, sondern legt auch die Grundlagen für einen positiven Bezug zum Fahrrad und beeinflusst somit das Mobilitätsverhalten langfristig bis ins Erwachsenenalter. Ein hoher Radverkehrsanteil auf dem Schulweg trägt zudem zu einer Entlastung des örtlichen Verkehrsnetzes bei, indem Pkw-Fahrten zum Bringen und Abholen der Schüler vermieden werden.

Die bedarfsgerechte Ausstattung von Schulen und anderen Bildungseinrichtungen mit Radverkehrsanlagen ist die Voraussetzung für eine intensive Fahrradnutzung. Diebstahlschutz (Anschließbarkeit durch Rahmenhalter) und soziale Kontrolle sind auf Grund des längeren Parkzeitraumes und der hohen Anfälligkeit für Vandalismus an Schulen besonders wichtig. Die Abstellanlagen sollten möglichst auch einen Witterungsschutz bieten.

Grundschulen

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab⁵. Abstellanlagen an Grundschulen und Kindergärten sind trotzdem sinnvoll, da Kinder gemeinsam mit ihren Eltern zur Schule fahren und abgeholt werden.

Für Abstellanlagen an Grundschulen und Kindergärten gelten dieselben Anforderungen wie oben beschrieben. Zusätzlich sollte darauf geachtet werden, dass die Anlagen passend für Kinderfahrräder sind. Eine Überdachung der Anlage ist sinnvoll.

Sämtliche der besuchten Grundschulen in Oberursel verfügen über Fahrradabstellanlagen. Diese sind allerdings bereits häufig an ihrer Kapazitätsgrenze. Erweiterungsbedarf konnte zum Beispiel für die Grundschule am Urselbach (Foto 1) und die Grundschule Mitte (Foto 2) festgestellt werden. Häufig handelt es sich bei den Abstellanlagen um nicht geeignete Typen, zum Beispiel die spiralförmigen Felgenklemmer der Grundschule Mitte oder die schmalen Anlehnbügel an der Grundschule in Stierstadt (Foto 6). Bei der Wahl des Anlagentyps und der Kapazitätsplanung sollte berücksichtigt werden, dass die Fahrradabstellanlagen auch für das Anschließen der im Kindergarten- und Grundschulalter weit verbreiteten Roller bzw. Kickboards genutzt werden.

⁵ www.verkehrswacht-medien-service.de. Abgerufen am 31.05.2016

1, 2



Grundschule am Urselbach



Grundschule Mitte

3, 4



Grundschule am Eichenwäldchen



Grundschule "Burgwiesenschule", Bommersheim

5, 6



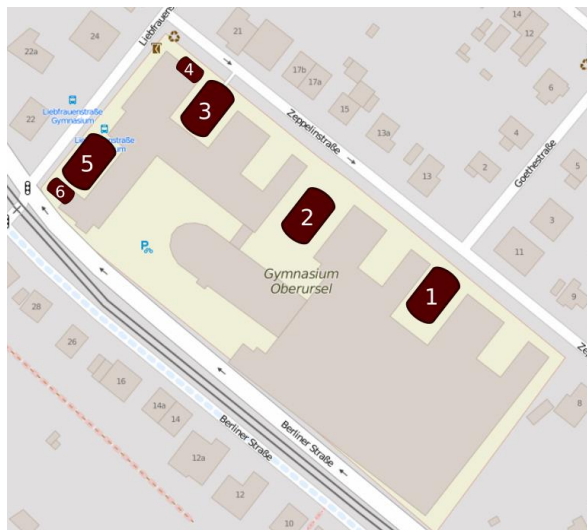
Grundschule Dornbachschule, Oberstedten



Grundschule Stierstadt

Weiterführende Schulen

Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
Gymnasium Oberursel						Gesamtzahl Stellplätze: 606	
1	142	Anlehnbügel	nein	+	++	110	
2	138	Anlehnbügel	nein	+	++	120	
3	130	Anlehnbügel	nein	+	++	95	
4	16	Anlehnbügel	nein	+	++	20	Fahrradkäfig, Lehrerstellplätze
5	150	Beta-Parker	nein	+	-	25	Videoüberwachung
6	30	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA HT)	nein	o	-	10	Videoüberwachung



Das Gymnasium Oberursel verfügt über insgesamt 606 Stellplätzen für Schüler und Lehrpersonal an sechs Fahrradabstellanlagen. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war die Auslastung der Anlagen sehr unterschiedlich. Während die zentral gelegenen Anlagen 1, 2 und 3 voll- bzw. überbelegt waren, waren die Abstellanlagen 5 und 6 an der Nordostseite des Schulgeländes deutlich weniger beliebt. Dies könnte an der schlechten sozialen Kontrolle an dieser Stelle liegen.

Die Abstellanlagen werden zwar videoüberwacht, dennoch kommt es immer wieder zu Fahrrad-Diebstählen.

Trotz ihrer großen Gesamtzahl stoßen die Fahrradabstellanlagen am Gymnasium Oberursel insgesamt an ihre Kapazitätsgrenze. Die Attraktivität der bestehenden Anlagen mit geringer Auslastung sollte die Nachrüstung mit Witterungsschutz oder die Befestigung des Untergrundes gesteigert werden. Im Bereich großer Nachfrage sollten Lösungen für weitere Fahrradstellplätze geschaffen werden.

1, 2



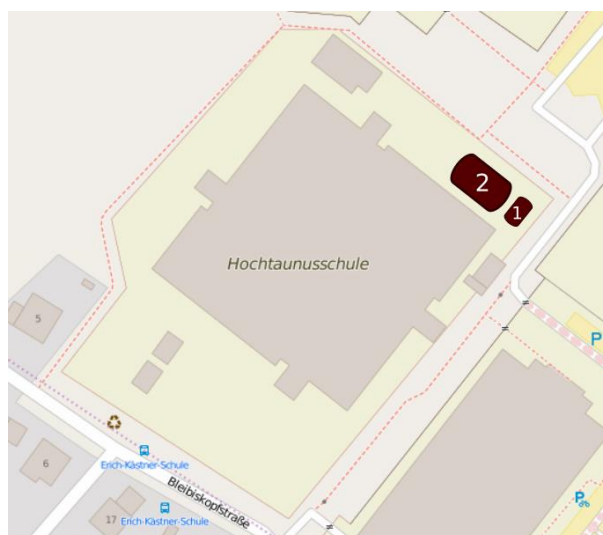
3, 4



5, 6



Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
Hochtaunusschule						Gesamtzahl Stellplätze: 92	
1	14	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA HT)	nein	+	++	30	Fahrradkäfig, Lehrerstellplätze?
2	78	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA HT)	nein	+	o	20	

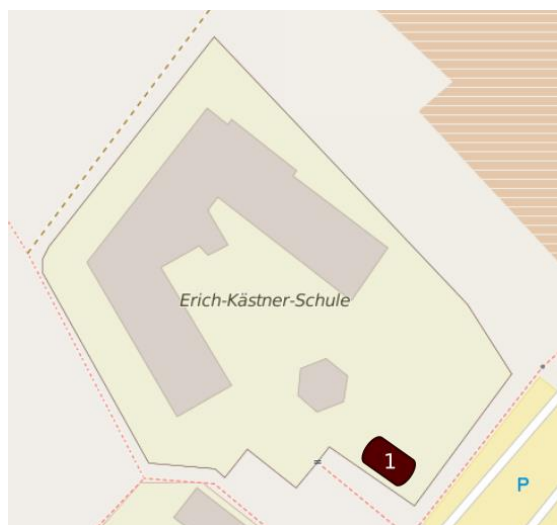


Die insgesamt 78 Schülerstellplätze der Hochtaunusschule waren zum Zeitpunkt der Erhebung nur gering ausgelastet, weshalb kein weiterer Bedarf festgestellt werden kann. Eine Überdachung als Witterungsschutz sollte nachgerüstet werden.

1, 2



Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
Erich-Kästner-Schule						Gesamtzahl Stellplätze: 96	
1	96	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA HT)	nein	+	o	20	

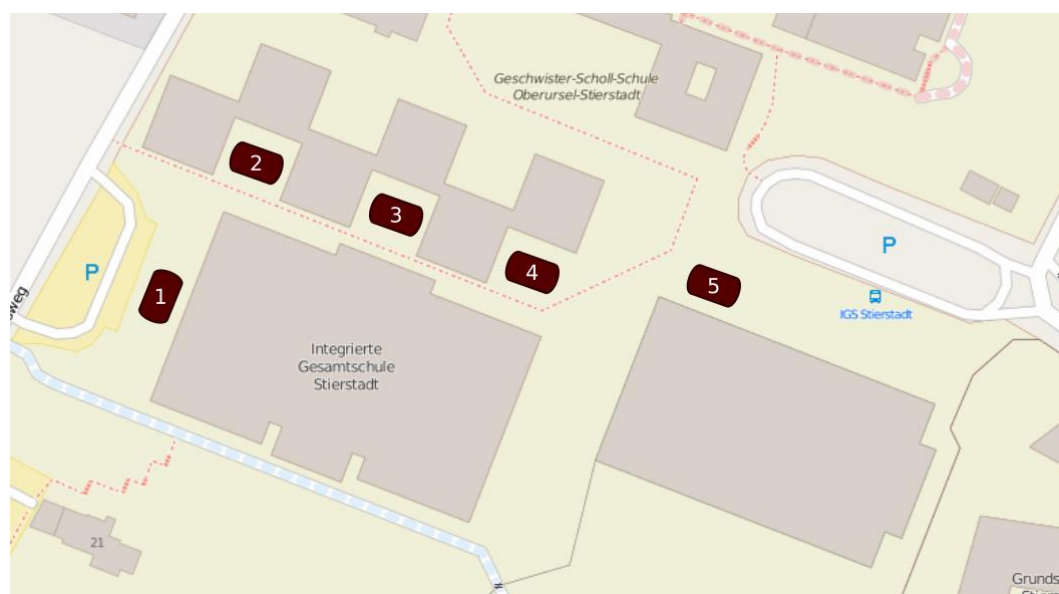


1



Die große Fahrradabstellanlage auf dem Gelände der Erich-Kästner-Schule war bei der Erhebung kaum ausgelastet. Der Standort der Stellplätze bietet hinsichtlich der sozialen Kontrolle wenig Sicherheit. Die Nachrüstung einer Überdachung als Witterungsschutz wird empfohlen.

Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
IGS Stierstadt						Gesamtzahl Stellplätze: 402	
1	144	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA HT)	nein	+	o	15	
2	60	Anlehnbügel	nein	+	+	60	
3	60	Anlehnbügel	nein	+	+	55	
4	60	Anlehnbügel	nein	+	+	55	
5	78	Kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter (BETA HT)	nein	o	o	40	z.T. eingewachsen



Auf dem Schulgelände der Integrierte Gesamtschule Stierstadt stehen insgesamt gut 400 Stellplätze für Fahrräder an fünf Standorten zur Verfügung. Aufgrund der erfassten Auslastung zum Erhebungszeitpunkt kann kein weiterer Bedarf festgestellt werden. Der Zustand der Anlagen ist gut, lediglich Anlage Nummer 3 war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme eingewachsen, jedoch nutzbar. Witterungsschutz durch Überdachung besteht für keine der Abstellanlagen.

1, 2



3, 5



Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
Feldbergschule						Gesamtzahl Stellplätze: -	
1	(0)	Keine Halter	ja	/	-	/	



Der Fahrradparkplatz der Feldbergschule befindet sich auf der Rückseite des Schulgebäudes. Aufgrund der schlechten Ein-sichtigkeit bietet er keine soziale Kontrolle zum Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. Der Bereich zum Abstellen der Fahrräder ist zwar überdacht, es bestehen jedoch keine Fahrradhalter. Der Abstellbereich wird auch zum Parken von Rollern und Motorrädern genutzt und war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme gut be-

legt. Eine Erweiterung der Abstellanlagen an der Feldbergschule und die Nachrüstung mit Fahrradhaltern wird empfohlen.

1



Fahrradparkplatz der Feldbergschule



2.4 Einzelhandel

Außerhalb des Zentrums existiert im Bereich des Einzelhandels kein geregeltes Fahrradparken. Wenn Fahrradabstellplätze vorhanden sind, handelt es sich in der Regel um durch den Einzelhändler aufgestellte individuelle Lösungen.

Im Bereich des großflächigen Einzelhandels ist der Typ des einfachen Felgenklemmers immer noch weit verbreitet (Fotos 1-6). Dieser ist nicht geeignet um Vorderrad und Rahmen anzuschließen und bietet keine gute Standsicherheit, um Fahrräder mit dem Einkauf zu beladen. Befinden sich die Fahrradanlagen zu weit vom Eingang entfernt besteht zusätzlich die Gefahr, dass die Stellplätze nicht angenommen werden (Foto 9 und 10).

1, 2



Rewe Stierstadt – Felgenklemmer in Spiralform



Lidl Gablonzer Straße - Felgenklemmer

3, 4



Rewe City am Holzweg – Felgenklemmer



Aldi An den Drei Hasen – Felgenklemmer

5, 6



Penny Pfeiffstraße – Felgenklemmer



Netto Stierstadt – ungenutzte Felgenklemmer und Wildparker

7, 8

**Rewe Oberstedten – Abstellanlagen fehlen****Geschäftszentrum Adenauerallee – Großer Bedarf**

9, 10

**Leere Abstellanlage und Wildparker nahe des Eingangs bei Lidl an der Hohemarkstraße**

Ungeeignete Felgenklemmer sollen ausgetauscht werden. Orientierung für die Errichtung neuer Anlagen bieten Best-Practice-Beispiele, wie die Filiale von Aldi Süd in Frankfurt-Fechenheim (Foto 11 und 12).

11,
12**Beispiel für gute Abstellanlagen am Aldi-Markt in Frankfurt-Fechenheim**

2.5 Sport- und Freizeiteinrichtungen

32 Prozent 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. Die Ansprüche an Witterungsschutz und befestigten Untergrund sind hier geringer.

1, 2



Keine Abstellanlagen beim SC Eintracht Oberursel



Keine Abstellanlagen beim 1. FC Weißkirchen

3, 4



Felgenklemmer bei CleverFit an der Adenauerallee



Moderne Anlehnbügel am Taunabad

Die Ausstattung der untersuchten Sport- und Freizeiteinrichtungen mit Fahrradabstellanlagen ist ungenügend. Insbesondere an den Geländen der Sportvereine fehlen Abstellanlagen für Fahrräder meist vollständig oder es werden lediglich Felgenklemmer angeboten (Foto 1 bis 3). Einzig das Taunabad ist mit modernen Anlehnbügeln ausgestattet (Foto 4). Hier sollte in den Sommermonaten geprüft werden, ob die Kapazität der Anlage ausreicht.

⁶ MiD 2008, infas, DLR, 2010, Berlin

Das Taunus Info Zentrum verfügt über Anlehnbügel auf der Rückseite des Gebäudes (Foto 5 und 6). Diese sind allerdings aufgrund ihrer Konstruktionsweise nur schwer als solche erkennbar. Eine Ausweisung durch Beschilderung wäre sinnvoll.

5, 6



Ungenutzte Abstellanlage und Wildparker am Taunus Info Zentrum

3 Allgemeine Empfehlungen

Sollte der Anteil an Radfahrern weiterhin zunehmen und setzt sich der Trend zu höherwertigen Fahrrädern fort, ist ein kontinuierlicher Ausbau von Abstellanlagen zwingend notwendig. Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln.

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenrädern und Fahrrädern mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben besondere Anforderungen in Bezug auf den Stellplatzbedarf und die Standsicherheit (Foto 1). Für höherwertige Fahrräder sollten Abstellanlagen angeboten werden, die den erhöhten Sicherheitsanforderungen entsprechen. Auch die Infrastruktur für E-Bikes und Pedelecs sollte weiter ausgebaut werden (Foto 2).

1, 2



Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger



E-Bike-Ladestation am Rathaus

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

Fahrradabstellanlagen müssen wie alle Einrichtungen im öffentlichen Raum regelmäßig gepflegt und gewartet werden. Insbesondere das Entfernen von nicht mehr fahrtüchtigen Fahrrädern nach vorheriger Kennzeichnung und Fristsetzung ist ein wesentlicher Bestandteil der Pflege von Fahrradabstellanlagen.

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

Radabstellplätze im öffentlichen Raum können zwangsweise nur einen kleinen Teil des Bedarfs an Fahrradparken decken. Vor allem in der Innenstadt und in Wohngebieten muss das Angebot deshalb von privater Seite ergänzt werden. Die Stadt Oberursel sollte deshalb die Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen im privaten Bestand fördern. Zur Information und Beratung privater Bauherren und Immobilieneigentümer sollte ein Leitfaden zum Fahrradparken erstellt werden. Vorbild könnte die Informationsbroschüre der Stadt München sein.⁸

**Broschüre der Stadt München
zu privaten Abstellanlagen**



⁸ Platz fürs Rad. Private Fahrradstellplätze in Wohngebieten. Tipps und Empfehlungen, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 2012. www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Broschueren/platz-rad-flyer-web-titel.pdf. Abgerufen am 10.05.2016.