

Was wollen die Nutzer von Abstellanlagen (insbesondere an Haltestellen des ÖPNV)? Worauf sollten die Betreiber achten?

- Radfahrer sind im allgemeinen gehfaul und wollen so weit wie möglich zum Ziel hin fahren
- Wenn es der Platz und die Optik erlauben, sollte man überall da im Bahnhofsbereich, wo die Leute ihre Radl (wild) abstellen, ein B+R-Angebot machen. Tut man das nicht und bietet auch nicht an anderer Stelle eine attraktive Alternative, bleibt entweder die Unordnung oder man muss die Unordnung mühsam bekämpfen, wozu häufig das Personal fehlt.
- Wenn man eine Abstellanlage am falschen Platz baut, wird sie nicht angenommen, außer man treibt sehr großen Aufwand, die Radler umzuerziehen.
- Wenn ein Bahnhof mehrere Zugänge hat, ist es schwierig, die Nutzer in eine zentrale Anlage zu zwingen, außer diese hat echte große Vorteile und es gibt kaum eine Alternative. Positives Beispiel: Fahrradstation Münster Hbf., Auslastung 100 %, sehr gut angeordnet, man kann hinein fahren, kurzer Weg zu allen Bahnsteigen, kostenlose Alternativen liegen ungünstiger!
- Wenn man wirklich meint, Fahrräder mit einem größeren Abstand als 50 cm abstellen zu lassen, sollte man das nicht am „Anfang“ einer Anlage tun, sondern allenfalls im hinteren Teil. Am Anfang einer Anlage herrscht meist großer „Parkdruck“, wodurch eilige Radler dazu verführt werden, ihr Rad „zwischen zu stellen“. Und dann ist die Enge erst richtig da, die man eigentlich vermeiden wollte.
- Kleines Rechenexempel: Manchmal kann man an einem Wegrand nur eine Reihe Fahrradständer aufstellen. Solche Anlagen würden bei Aufstellung der Fahrräder mit 80 cm Abstand und gleicher Stellplatzzahl um 60 % länger als Anlagen mit dem Abstand 50 cm, also z.B. etwa 80 m statt 50 m. Da sieht man das Dilemma: „Luxusanlagen“ mit großzügigen Abständen zwischen den eingestellten Fahrrädern führen u.U. zu inakzeptablen Wegen für gehfaule Radler!
- Die Nutzer haben wirklich kein Problem mit dem Anheben des Vorderrades bei Hoch/Tief-Einstellung und 50 cm Fahrradabstand . Wenn es da ein Problem gäbe, müsste man bei einer am Vormittag sich langsam füllenden Anlage beobachten können, dass Stellplätze mit Anheben der Vorderrades zunächst ausgelassen werden. Dergleichen konnte der Autor noch nirgends beobachten. Die Radler wollen halt nicht weit gehen und nehmen meist den nächsten freien Platz.
- Abstellmöglichkeiten für spezielle Nutzer (Tandems, Fahrradanhänger, Mopeds, ...) müssen immer „ganz hinten“ sein, den sonst werden sie von den „Normalnutzern“ vollgestellt und stehen für ihren eigentlichen Zweck nicht mehr zur Verfügung.
- Wenn technisch und optisch möglich, sollten bei frei zugänglichen Abstellanlagen einige % der Stellplätze als Fahrradboxen angeboten werden. Da die Betreiber von Boxen im Großraum München einhellig erklären, dass das größte Problem bei den Boxen die abgebrochenen Schlüssel seien, sollte hier ein Weg gefunden werden, geförderte Boxen an Zeitkarteninhaber fest zu vermieten (etwa 6 Euro je Monat oder 60 Euro im Jahr).
- Nach Einschätzung des Autors ist vielerorts nur eine Minderheit bereit, für das Fahrradparken etwas zu bezahlen. Umfrageergebnisse zu diesem Thema, die positiver klingen, sind mit Skepsis zu betrachten. Bei einem Wert eines Fahrrades von ca. 25 Euro noch jährlich über 50 Euro für das Fahrradparken zu bezahlen, fällt doch manchem schwer!

- Ein Minimum an Wartung der Abstellanlagen ist notwendig. Dazu gehört das regelmäßige Reinigen der Dachrinnen von Überdachungen, wobei ein Intervall von 6 Monaten genügt, um das Laub zu beseitigen, bevor es die Regenfallrohre verstopft.
- Mindestens alle 6 Monate sollten die Fahrradleichen aus einer Abstellanlage entfernt werden. Die Park & Ride-GmbH München geht da so vor: Man gibt durch Anschlag bekannt, dass in 4 Wochen die fahruntüchtigen Fahrräder entfernt werden. Am Tage X werden diese dann entfernt, wobei auch die Polizei mitwirkt, und eine ausreichende Zeit eingelagert. Danach gehen die Räder zur Versteigerung.
- Zuschüsse nach GVFG o.ä. sollten an Bedingungen geknüpft werden: Einhaltung eines Mindestabstandes zwischen den eingestellten Fahrrädern von 50 cm; Einsatz von Fahrradständern mit Sicherungsmöglichkeit für den Fahrradrahmen; Überdachung von mindestens 80 % der Ständer; Beleuchtung so, dass auch bei Nacht Zahlenschlösser (auch wenn diese oft wenig taugen!!) geöffnet werden können.
- Fahrradstationen sollte man mit Fahrradständern mit Rahmensicherungsmöglichkeit für den Fall ausrüsten, dass eine Bewachung wegen der Kosten irgendwann in der Zukunft eingestellt werden muss.
- Bei größeren Abstellanlagen jeder Art sollte die Ausrüstung (oder Nachrüstung) mit Videoüberwachung erwogen werden.

Der ADFC hofft, dass an Haltestellen des ÖPNV (und natürlich auch überall sonst) nur noch Fahrradabstellanlagen mit guter Qualität in ausreichender Quantität geschaffen werden.

Herausgeber: ADFC Landesverband Bayern, Kardinal-Döpfner-Str. 8, 80333 München, Tel. 089-909 00 25-0, Fax 089-909 00 25-25

E-Mail: abstellanlagen@adfc-bayern.de , Internet: www.adfc-bayern.de/abstellanlagen.htm

Bearbeiter: Hartwig Hammerschmidt.

Stand 01.07.2011.