

Radverkehrskonzept (RVK): Baustein „Fahrradabstellanlagen“

Gute Fahrradabstellanlagen sind ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung.

Derzeit sind in der Stadt insgesamt noch viel zu wenige Möglichkeiten vorhanden, das Fahrrad sicher und geordnet abzustellen. Besonderer Nachholbedarf besteht insbesondere an (größeren) ÖPNV-Haltestellen und im Innenstadtbereich / Altstadt.

Die Bedeutung guter Fahrradstellplätze wird häufig unterschätzt. Ob eine Fahrt mit dem Fahrrad unternommen wird, hängt u.a. von den Bedingungen am Zielort ab. Wenn Fahrräder bei Fahrtantritt schnell erreichbar sind und beim Abstellen am Ziel sicher geparkt werden können, erleichtert dies die Fahrradnutzung ungemein.

Fahrradstellplätze müssen schnell, sicher und radelnd erreichbar sein. Sie sollten so nahe wie möglich an den Quell- und Zielorten der Radfahrer liegen und sich gut in das städtebauliche Umfeld integrieren lassen.

Konzept Fahrradabstellanlagen

In einem schlüssigen und umfassenden **Fahrradabstellanlagenkonzept** sind insbesondere folgende Standorte einzubeziehen:

- Haltestellen des ÖPNV
- Einkaufsschwerpunkte
- POI (Orte von besonderer Bedeutung) für Freizeit und Erholung
- dezentrale Abstellmöglichkeiten in dicht bebauten Gebieten.

Für den ersten Baustein wurden auf Basis der vorhandenen Haltestellenlagen (U-, S-, R-Bahn, Bus) bereits geeignete Standorte ermittelt. Vor allem Haltestellen mit Umsteigebeziehungen wurden dabei entsprechend berücksichtigt. Eine Ausstattung von Haltestellen des schienengebundenen Verkehrs ist dabei obligatorisch.

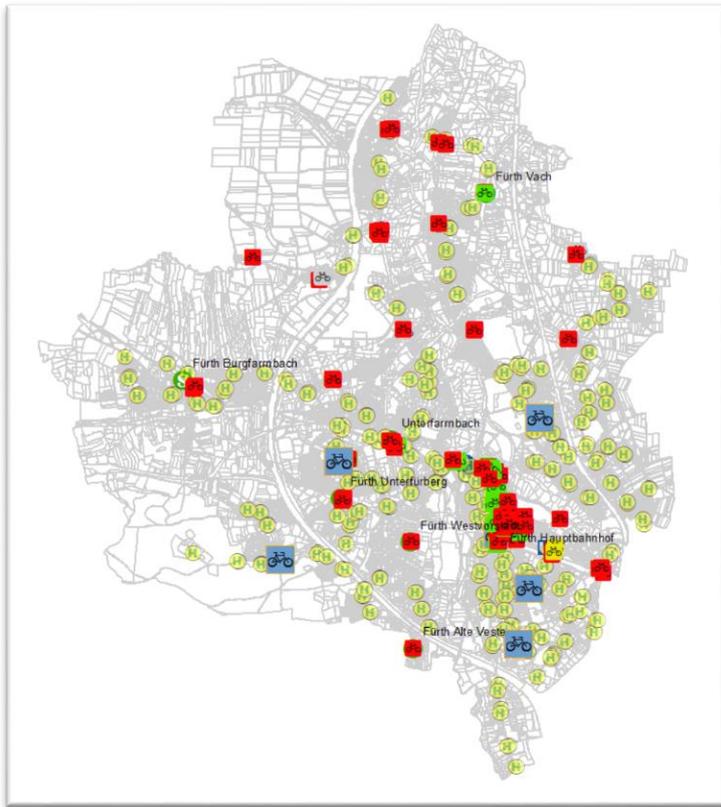


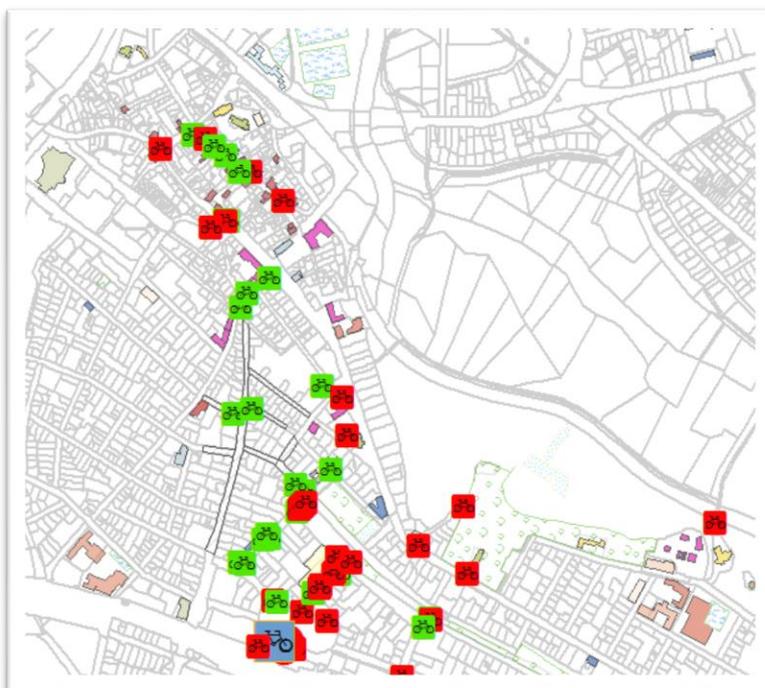
Abb. 1:
Darstellung Bike+Ride an Haltestellen (ArcGIS)



Abb. 2:
Beispiel Hst. Hinterer Straße (Linie 172), Siedlungsbereiche außerhalb des 300 m -Bereichs

Zur Ermittlung ggf. zusätzlich sinnvoller Standorte an weiteren Haltestellen wurde ein 300m-Puffer um die jeweiligen Schienenverkehrs- und Umstiegshaltestellen gelegt.

Siedlungsbereiche außerhalb dieses Radius sollten ebenfalls an der nächstgelegenen Haltestelle Abstellanlagen erhalten, auch wenn dort keine Umsteigebeziehungen vorliegen.



Des Weiteren wurden Quellen und Ziele berücksichtigt, die einen erhöhten Abstellbedarf erwarten lassen (Einrichtungen für Gastronomie, Freizeit, Bildung usw., ca. 155 Fahrradparker).

Abb. 3:
Darstellung Quellen und Ziele (Ausschnitt; ArcGIS)

Die Menge der zu planenden Abstellanlagen pro Haltestelle wurde zunächst in Abhängigkeit des Haltestellentyps ermittelt. Hierzu wurden verschiedene Haltestellen-Kategorien gebildet:

Bushaltestellen	≥ 10 Einstellplätze / Haltestelle
Bushaltestellen mit Linienverknüpfung	≥ 20 Einstellplätze / Haltestelle
U-Bahn-Haltestellen	≥ 50 Einstellplätze / Haltestelle
Haltepunkte S- und R-Bahn	≥ 100 Einstellplätze / Haltestelle

Außerdem wurden wild geparkte Räder berücksichtigt; sie sind ein guter Indikator dafür, wo Stellplätze fehlen.

Insgesamt wurden bisher 133 Standorte ermittelt, davon 94 an ÖPNV-Haltestellen. An diesen Standorten könnten Abstellanlagen für ca. 1645 Fahrräder angeboten werden.

Der detaillierte Bedarf an den ÖPNV-Haltestellen zumindest des Schienenverkehrs wird in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) festgelegt.

Noch nicht berücksichtigt wurden Quellen und Ziele in den Sektoren Service, Freizeit und Sport, Kinder und Jugend sowie an Schulen.

Vorgehensweise / Realisierung

Standorte, Nachfrage und Bestand werden in einem geografischen Informationssystem erhoben und geführt.

Für jeden geplanten Standort existiert ein Datenblatt, welches alle Eckdaten enthält (Lage, Flurnummer, Besitzverhältnis, Anzahl der Ständer und Typ, Beschickung, Detailplanung, Foto).

Zusätzlich existiert für jeden Standort ein detaillierter Lageplan, ggf. mit potentiellen Erweiterungsflächen für weitere Fahrradständer.

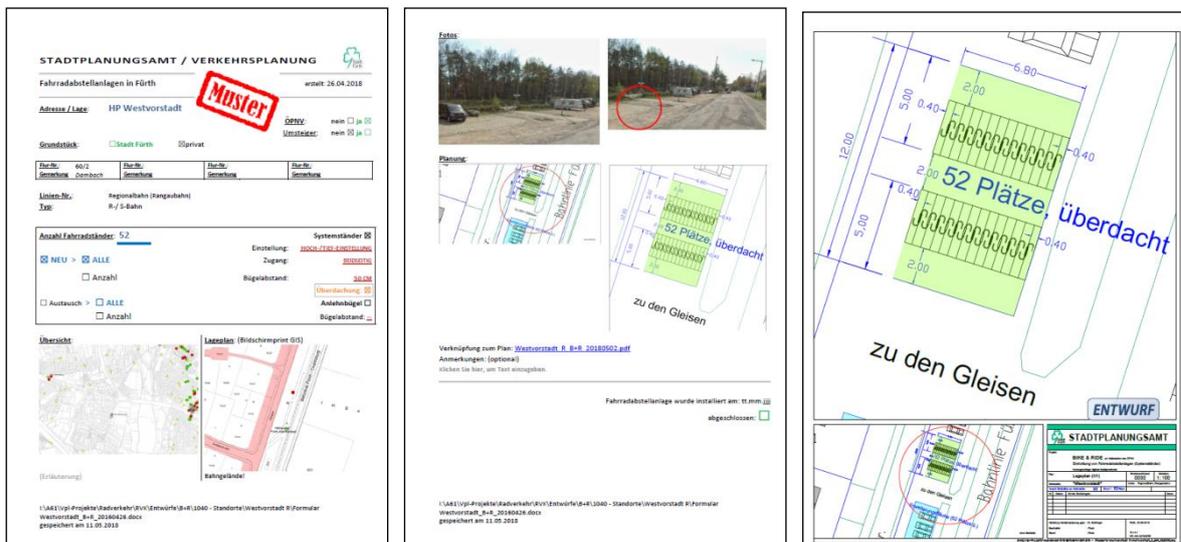


Abb. 4: Beispiel Datenblatt

Die Fahrradständer sollen nach Beschluss des Konzeptes durch den Bauausschuss und Stadtrat und nach erfolgter Mittelfreigabe in Paketen, nach Priorität gelistet, zeitnah instruiert und realisiert werden.

- Priorität 1: alle U-Bahnstationen und Haltepunkte der R/S-Bahn
- Priorität 2: Innenstadtbereich: Einkaufschwerpunkte und Freizeit
- Priorität 3: Bushaltestellen im Randgebiet
- Priorität 4: Bushaltestellen mit Umsteigebeziehungen
- Priorität 5: weiterführende Schulen, Sport, Museen

Zeitraumen

Für die Realisierung des Konzeptes werden 5 Jahre veranschlagt.

Förderung und Finanzierung:

HH 2018 ff

mögliche Fördermittel (werden abgefragt bzw. beantragt):

- Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), Teil ÖPNV (RZÖPNV)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22. Juni 2016

Kosten:

Für ca. 2000 Systemständer (ohne Überdachung) müssen nach Schätzung der Verkehrsplanung mit ca. 250.000,- € veranschlagt werden. Die Mittel sollen im Haushalt 2019 angemeldet werden, soweit nicht eine frühere Mittelbereitstellung erfolgt.

Finanzielle Auswirkungen	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	250.000 €	jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag: derzeit noch ohne konkreten Deckungsvorschlag						

Beteiligungen

Auftrag:	Käm beteiligt	an Referat V von	07.06.2018
Ergebnis:			

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 07.06.2018

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 13.06.2018

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: