

# Fahrradparken in Bremen

Vertiefende Untersuchung zum Fahrradparken in der Stadtgemeinde Bremen als Ergänzung zum Verkehrsentwicklungsplan





## Fahrradparken in Bremen

Vertiefende Untersuchung zum Fahrradparken in der Stadtgemeinde Bremen als Ergänzung zum Verkehrsentwicklungsplan

Endbericht, Stand: 25. Februar 2013

### Auftraggeber:

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



Freie  
Hansestadt  
Bremen

Contrescarpe 73

28195 Bremen

Telefon: 0421 – 361 - 1 02 44

Mail: wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

### Auftragnehmer:



plan-werkStadt

Schlachte 1

28195 Bremen

Telefon: 0421 – 50 62 48

Mail: team@plan-werkstadt.de

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Gerd Reesas

Dipl.-Ing. Heike Wohltmann

cand. soc. Jaqueline Martens



Planungsbüro VIA

Marsportengasse 6

50667 Köln

Telefon: 0221 - 789 527 20

Mail: viakoeln@viakoeln.de

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Peter Gwiasda

Dipl.-Geogr. Dominil Tönnies





## Inhalt

1	Auftrag und Aufgabenverständnis	6
1.1	Methodik	6
1.2	Gesamtstädtische Ergebnisse	10
2	Entwicklungskonzept Innerstädtisches Fahrradparken	13
2.1	Analyse der frei zugänglichen Stellplätze	13
2.2	Innerstädtische Schwerpunktbereiche des Fahrradparkens	14
2.2.1	Bahnhofplatz	14
2.2.2	Bahnhofs-Nordseite	16
2.2.3	Hochstraße Breitenweg	17
2.2.4	Domshof	17
2.2.5	Marktplatz	18
2.2.6	Fußgängerzone Obernstraße/Hutfilterstraße	18
2.2.7	Faulenquartier	19
2.3	Nutzerbefragung	19
2.3.1	Methodik	19
2.3.2	Soziodemografische Merkmale der Befragten	20
2.3.3	Nutzungshäufigkeit	21
2.3.4	Fahrtzweck	22
2.3.5	Verteilung der Fahrräder auf die Anlagentypen	25
2.3.6	Gründe für das Parken am jeweiligen Standort	26
2.3.7	Erfahrungen Vandalismus und Fahrraddiebstahl	27
2.3.8	Einschätzungen zum Fahrradparken durch die Befragten	28
2.3.9	Einschätzungen und Akzeptanz zentraler Anlagen	30
2.4	Bedarfsabschätzung zentraler Abstellanlagen	32
2.4.1	Bedarfsabschätzung für innerstädtische Fahrrad-Abstellanlagen	32
2.4.2	Eignungsprüfung bestehender PKW-Parkhäuser	33
2.4.3	Standort-Eignungsprüfung für weitere Fahrrad-Parkhäuser	33
2.4.3.1	Fahrradabstellanlage Langenstraße	34
2.4.3.2	Ehemalige Polizeigarage Wilhadistraße	35
2.4.3.3	Bunkeranlage unter dem Domshof	35
2.4.3.4	Herdentor/Wallanlagen	36
2.4.3.5	Papenstraße	37



---

2.4.3.6	Neues City-Center	38
2.5	Maßnahmenprogramm „Innerstädtisches Fahrradparken“	38
2.5.1	Zielgruppenorientierte Maßnahmenvorschläge	38
2.5.2	Vorschläge zur kleinteiligen Ergänzung der vorhandenen Fahrrad-Parkinfrastruktur	41
3	Fahrradparken in den Stadt- und Ortsteilzentren	57
3.1	Übersicht	57
3.2	Zentrenbereiche mit Handlungsbedarf	76
3.2.1	Findorff	76
3.2.2	Neustadt	83
3.2.3	Ostertor/Steintor	91
3.2.4	Walle	101
3.2.5	Woltmershausen	105
3.2.6	Wachmannstraße	110
3.2.7	Wester-/Osterstraße	113
3.2.8	Lüsum-Bockhorn	115
3.2.9	Mahndorf	115
4	Fahrradparken in den innenstadtnahen verdichteten Wohngebieten	116
4.1	Vorschläge für ein Konzept „Wohnungsnahes Fahrradparken in verdichteten Wohngebieten“	116
4.1.1	Problemlagen im Straßenraum	116
4.1.2	Anforderungen an wohnungsnahes Parken	118
4.1.3	Grundformen der Standorte	119
4.1.4	Erfolgskontrolle und kontinuierliche Wartung	122
5	Bike and Ride	124
5.1	Situationsanalyse	124
5.1.1	Typen von Abstellanlagen	149
5.1.1.1	Fahrrad-Anlehnbügel mit Überdachung	149
5.1.1.2	Sammelschließanlagen	150
5.1.1.3	Fahrradbox	151
5.1.1.4	Automatische Fahrradparksysteme	152
5.1.1.5	Fahrradservice-Stationen	152
5.2	Handlungsprogramm Bike+Ride	152
6	Fahrradabstellsysteme: Kostenvergleich und Marktübersicht	154
6.1.1	Kosten für Anlehnbügel	154
6.1.2	Kosten für überdachte Abstellplätze	154
6.2	Abschließbare Anlagen	156



---

6.2.1	Sammelschließanlagen	156
6.2.2	Fahrradboxen	157
6.2.3	Empfehlung	157
6.3	Schließ- und Managementsystem	157
7	Anhang	162

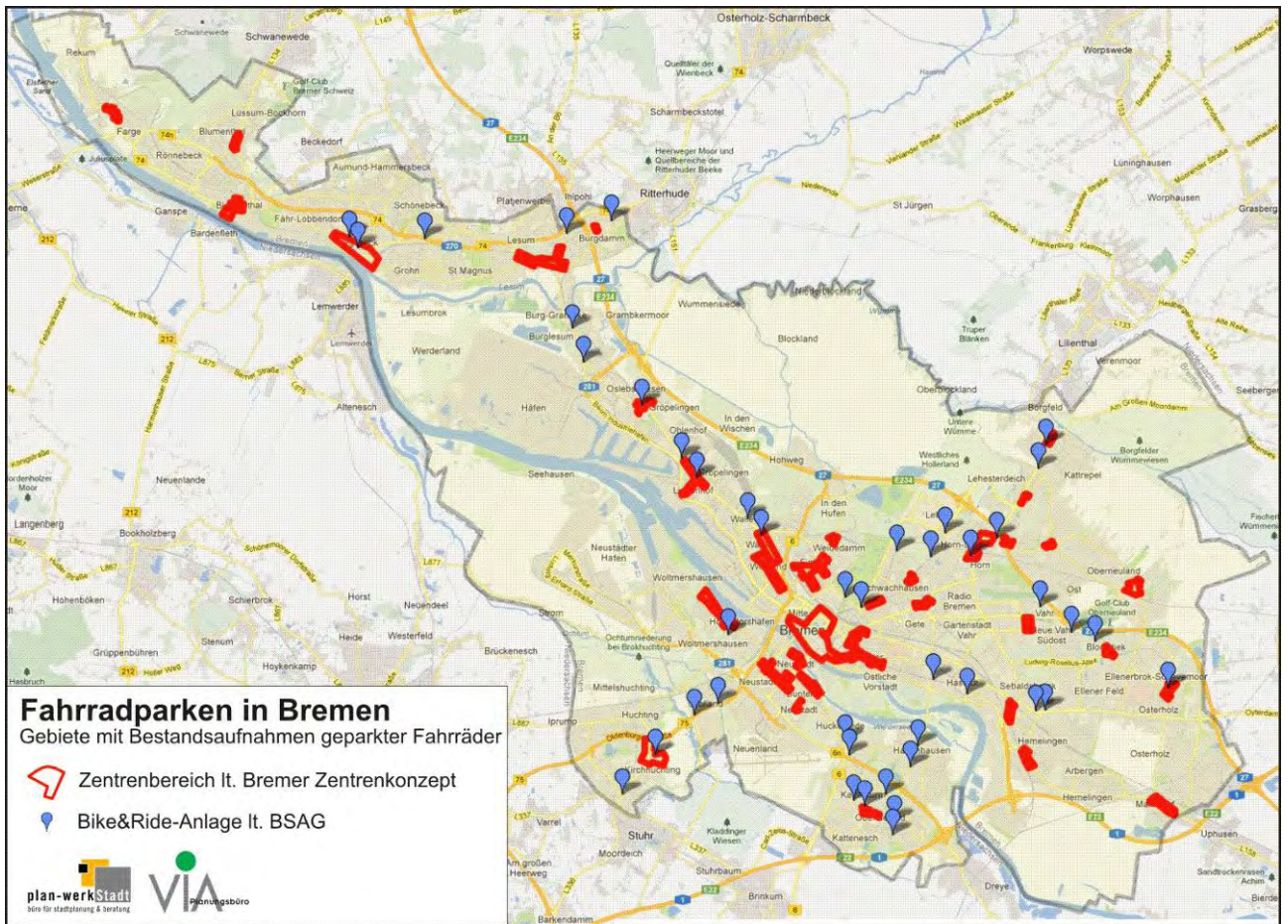


## 1 Auftrag und Aufgabenverständnis

###

### 1.1 Methodik

Es wurden sämtliche 36 im Zentrenkonzept der Stadt Bremen aufgeführten Zentrenbereiche (s. Kap. 3) sowie alle 43 auf der Homepage der BSAG gelisteten Bike&Ride-Anlagen (s. Kap. 5.1) begangen und die vorgefundene Parksituation für Fahrräder dokumentiert.



Quelle: Google Maps, eig. Bearbeitung

Die Erhebung wurde im September und Oktober 2013 durchgeführt (Schulungsmaterial s. Anhang). Jeder Standort wurde dabei drei Mal aufgesucht. Zuerst wurden die Lage sowie die Strukturmerkmale der jeweiligen Abstellanlage von ProjektbearbeiterInnen aufgenommen und anhand von Erhebungsbögen mit Lageplan und tabellarischer Klassifizierung dokumentiert. Danach erfolgte innerhalb enger Zeitfenster (vormittags zw. 8 und 10 Uhr, nachmittags zw. 15 und 17 Uhr) eine zweimalige Zählung durch geschultes Personal.



Erhoben wurden alle in den genannten Untersuchungsräumen auf öffentlichem Grund vorhandenen Fahrradabstellanlagen<sup>1</sup> sowie sämtliche an den Erhebungstagen geparkten Fahrräder, sowohl die ordnungsgemäß in den Anlagen abgestellten als auch die außerhalb von Anlagen (frei abgestellt oder an Objekten angeschlossen).

Die Abstellanlagen wurden folgendermaßen klassifiziert:

Fest installierte Vorder- radhalter zum Einstel- len/Einhängen, ohne Rahmenanschlussmög- lichkeit (=stationär)		An einem Objekt (z.B. Laternenpfahl, Baum) fest angeschlossen	
Fest installierte Vorder- radhalter zum Einstel- len/Einhängen, mit Rah- menanschlussmöglich- keit (=stationär)		Freie Abstellung, nir- gendwo fest angeschlos- sen. Entweder angelehnt oder auf eigenem Fahr- radständer stehend	
Anlehnbügel (=stationär)		Fahrradboxen: Ab- schließbare Abstell- anlagen, die i.d.R. fest vermietet sind.	
Mobile Fahrradständer, lediglich aufgestellt, ver- schiebbar. Sie werden häufig nur während der Geschäftszeiten heraus- gestellt			

Von besonderem Interesse waren dabei die stationären Abstellanlagen, also die Anlagentypen 1 bis 3. Bei diesen Anlagentypen ist aufgrund ihrer festen Installation – anders als bei mobilen Fahrradständer, die häufig von Einzelhändlern vor ihre Geschäfte gestellt werden – davon auszugehen, dass sie auch unabhängig von Veränderungen in ihrer Umgebung – z.B. Inhaberwechseln – Bestand haben werden.

Neben dem zentralen Merkmal „Anlagentyp“ wurden folgende weitere Merkmale erhoben:

<sup>1</sup> Auftragsgemäß wurden dabei im Regelfall Einkaufszentren, da diese Flächen im Regelfall privat sind und die Zuständigkeit für Aufstellung und Unterhaltung von Fahrradabstellanlagen in diesen Bereichen nicht in die Zuständigkeit der Stadt fällt, sie damit auch keine direkten Handlungskompetenzen hat.



Erhebungsmerkmal	Erläuterungen
Ein-/beidseitig nutzbar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einseitig bzw. nur für ein Fahrrad je Fahrradständer</li> <li>- Doppelseitig anlehnbar (Bügel) bzw. für zwei Fahrräder je Fahrradständer</li> </ul>
Überdachung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dem Regenschutz dienende Überdachung (entweder zu diesem Zweck errichtet oder ihm dienend, z.B. unter einer Brücke)</li> <li>- Keinerlei Überdachung (Bäume zählen nicht als Überdachung)</li> </ul>
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gut: Ungehinderte Beleuchtung durch Straßenlaternen in der Nähe</li> <li>• Mittel: Beleuchtung durch Straßenlaternen in der Nähe vorhanden, aber mit eingeschränkter Beleuchtungswirkung (z.B. durch Bäume verschattet)</li> <li>• Schlecht: Nur sehr weit entfernte Beleuchtung mit geringer Beleuchtungswirkung vorhanden</li> <li>• Keine wesentlich Beleuchtungswirkung vorhanden</li> </ul>
Gesamtzustand	<p>Kriterien: Erreichbarkeit im Straßenraum (Gute Anfahrbarkeit, Einsehbarkeit), Abstellkomfort (bei Anlehnbügel z.B. Abstand der Bügel zueinander, bei Vorderradhaltern z.B. schlechte Nutzbarkeit durch verbogene Bügel), Untergrund (Müll/Laub in der Abstellanlage, ungemähtes Gras als Untergrund)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gut: Einladender Eindruck, Radabstellung drängt sich geradezu auf</li> <li>• Mittel: Akzeptabler Eindruck, Radabstellung wird normalerweise praktiziert</li> <li>• Schlecht: Kein einladender Eindruck, Radabstellung würde vermutlich nur als Notlösung in Kauf genommen</li> </ul>
Anzahl Stellplätze	Anzahl der (bequem) abstellbaren Fahrräder in der Anlage. Bei Anlehnbügel mit ausreichendem Abstand: Bügelanzahl mal 2 (sonst mal 1). Bei Vorderradhaltern: Anzahl der Stellplätze mit nutzbaren (z.B. nicht verbogenen) Haltern/Klemmen.
Anzahl der Räder in der Anlage	<p>Alle Fahrräder, die (einigermaßen) bestimmungsgemäß in der Abstellanlage geparkt sind. Hierbei ist es unerheblich, ob sie die Vorstellung des Herstellers 100%-ig getroffen haben oder ob sie die Abstellanlage ihren besonderen Wünschen gemäß nutzen (z.B. nicht das Vorderrad in der Felgenklemme, sondern soweit vorgeschoben, dass der Rahmen an der Felgenklemme angeschlossen werden kann. Oder bloß eingeschoben und auf eigenem Ständer abgestellt). Ausschlaggebend ist die Tatsache, dass die Abstellung an einer durch einen Fahrradständer vorgegebenen Stelle geschieht.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>In der Anlage</b> (Eingemeßen) bestimmungsgemäßer Gebrauch der Abstellanlage</p> <p>Hier: Eintrag „4“</p> </div>



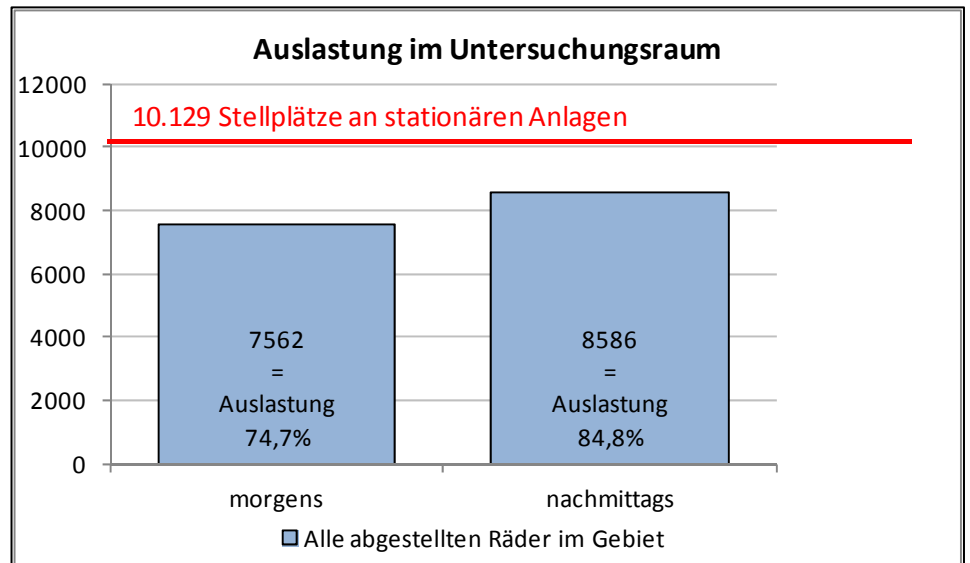


Erhebungsmerkmal	Erläuterungen
Anzahl der Räder neben der Anlage	<p>Räder in räumlich-funktionalem Zusammenhang mit einer bestehenden Anlage. Dies trifft z.B. dann zu, wenn die Stellplätze in der Anlage alle belegt sind (oder die freien Plätze offenbar für ungeeignet gehalten wurden), die/der Abstellende sein Rad aber trotzdem nicht „frei“, sondern in enger Nähe (bis zu 3m) zur offiziellen Abstellanlage abstellt. Dies wird als Wille interpretiert, die Abstellanlage dann bestimmungsgemäß nutzen zu wollen, wenn sie den eigenen Bedürfnissen besser entspräche (qualitativer Verbesserungsbedarf) oder dort freie Abstellplätze vorhanden wären (quantitativer Verbesserungsbedarf).</p> <div data-bbox="981 302 1460 616"> <p><b>Neben der Anlage</b> Räumlich-funktionaler Zusammenhang mit Abstellanlagen in der Nähe (nicht mehr als 3 m entfernt)</p> </div>
Anzahl frei abgestellter Räder	<p>Ohne räumlichen Zusammenhang mit einer Abstellanlage frei abgestellte Fahrräder. Als Kriterium gilt eine Entfernung von mehr als 3m zur nächsten Abstellanlage. Die Art der Abstellung – ob Anlehnen an einen Gegenstand oder Benutzung des fahrradeigenen Klappständers – ist unerheblich.</p> <div data-bbox="997 817 1460 1131"> <p><b>Frei abgestellt</b> Kein räumlich-funktionaler Zusammenhang mit Abstellanlagen in der Nähe (i.d.R. mehr als 3 m entfernt)</p> </div>
Anzahl Schrotträder	<p>Anzahl derjenigen Fahrräder, die offensichtlich schon seit geraumer Zeit abgestellt sind und hier wahrscheinlich „entsorgt“ wurden. Kennzeichen sind platte Reifen, abmontierte Teile, offensichtlich langes unbewegtes Herumstehen (z.B. Laubansammlung um Reifen)</p>



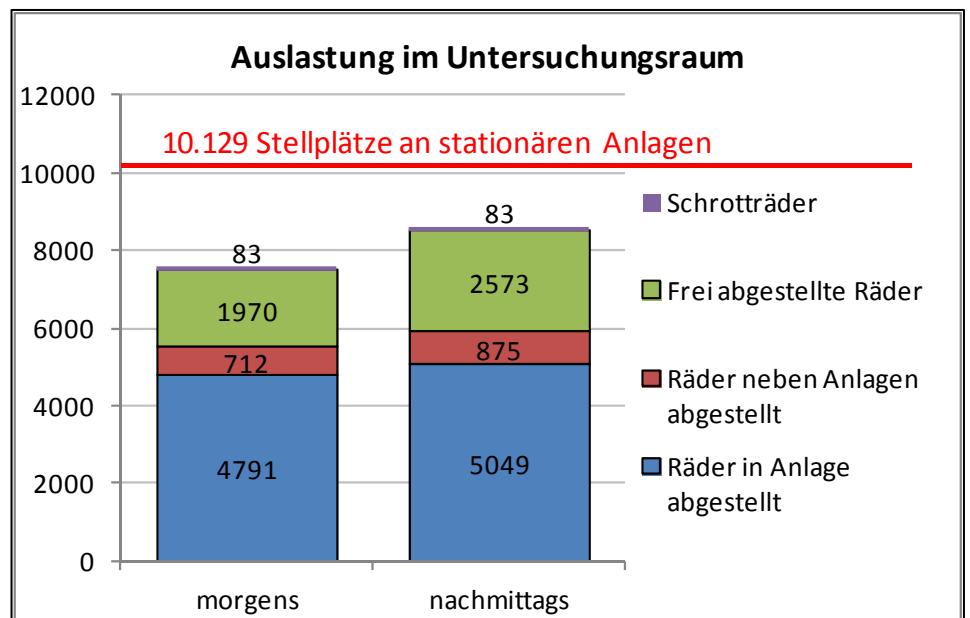
### 1.2 Gesamtstädtische Ergebnisse

Insgesamt wurden in den 77 Untersuchungsräumen 10.129 Stellplätze in stationären Anlagen ermittelt. Die Auslastung dieser Anlagen betrug im gesamtstädtischen Durchschnitt morgens 74,7% und nachmittags 84,8%. Angesichts eines sehr hohen Anteils des Verkehrszwecks „Arbeit“ bei der Befragung in der Innenstadt (vgl. Kap. 2.3.4) kann dies als Indiz dafür gewertet werden,



dass in den außerhalb der Innenstadt untersuchten Bereichen das Fahrrad tendenziell etwas mehr für (nachmittägliche) Besorgungs- und Freizeitfahrten als für den Arbeitsweg genutzt wird. Insgesamt gibt es - zumindest im gesamtstädtischen Mittel - ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellplätzen, auch wenn sich dies kleinteilig durchaus anders darstellen kann und es in manchen Bereichen eine sehr hohe Überauslastung von Fahrrad-Abstellanlagen gibt.

63% (morgens) bzw. 59% (nachmittags) der Fahrräder werden in Anlagen abgestellt. Dies ist ein vergleichsweise hoher Anteil, der zeigt, dass die Bremer Praxis des Aufstellens von Fahrrad-Abstellanlagen prinzipiell recht gut den Bedarf der Fahrradfahrer trifft. Ca. 10% der Räder werden neben der Anlage und 26% (morgens) bzw. 30% (nachmittags) frei oder an Objekten abgestellt.



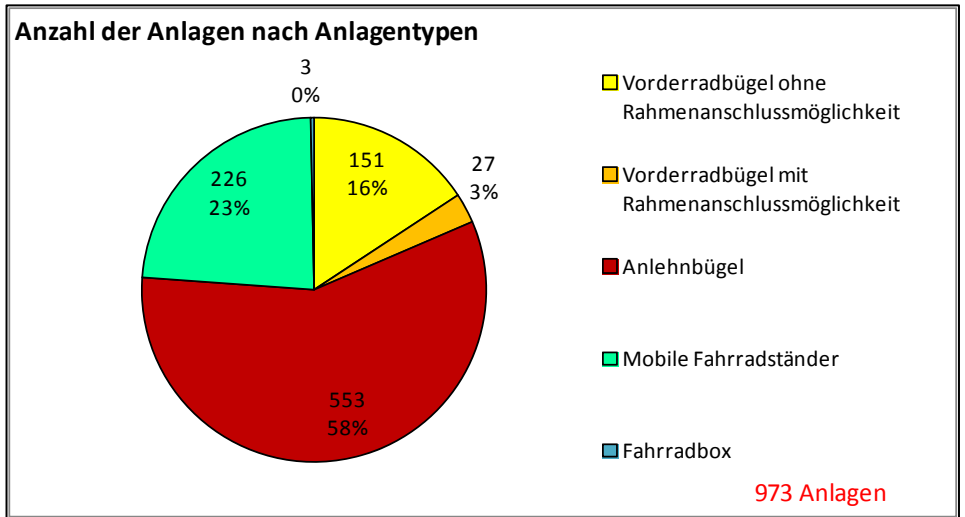
Neben der Anlage abgestellte Fahrräder sind prinzipiell ein Indiz für Nachbesserungsbedarf: Bei sehr hoch/vollständig ausgelasteten Anlagen sollte eine Kapazitätserweiterung ins Auge gefasst werden, bei niedrig



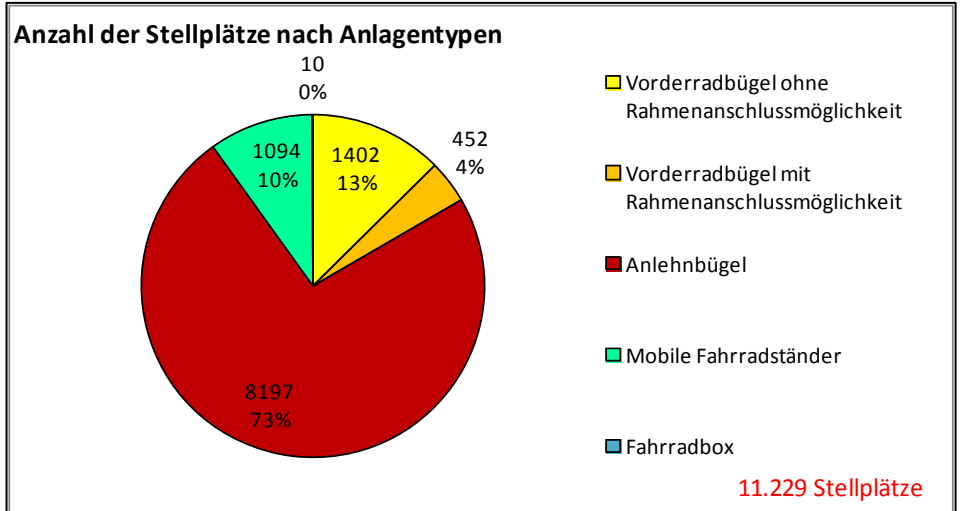
ausgelasteten Anlagen deuten daneben abgestellte Fahrräder auf eine Disfunktionalität bzw. geringe Akzeptanz der Anlage mit der Notwendigkeit, den Anlagentyp nachzubessern, hin.

Eine örtliche Häufung von frei oder an Objekten abgestellten Fahrrädern kann wiederum als Bedarf zur Aufstellung einer geordneten Anlage an der betrachteten Stelle interpretiert werden.

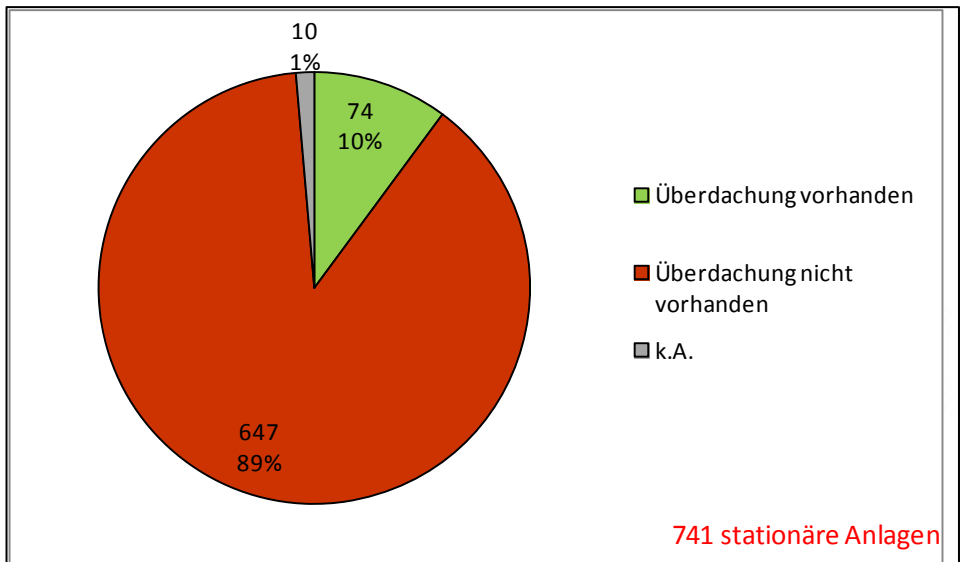
Die überwiegende Anzahl der Abstellanlagen wird durch Anlehnbügel bereit gestellt (58%). Anlehnbügel stellen in Bezug auf Standsicherheit und Anschlussmöglichkeit die beste Anlagenform dar, gefolgt von Vorderradhaltern mit zusätzlicher Rahmenanschlussmöglichkeit. Fahrradboxen spielen in Bremen bisher praktisch kaum eine Rolle.



Wird nicht die Anlagenzahl, sondern die der Stellplätze betrachtet, so dominieren die Anlehnbügel noch stärker: 73% aller Stellplätze in den Untersuchungsbereichen sind Anlehnbügel und 77% weisen eine Rahmenanschlussmöglichkeit auf. 10% der Stellplätze werden in mobilen und 90% in stationären Anlagen bereit gestellt.



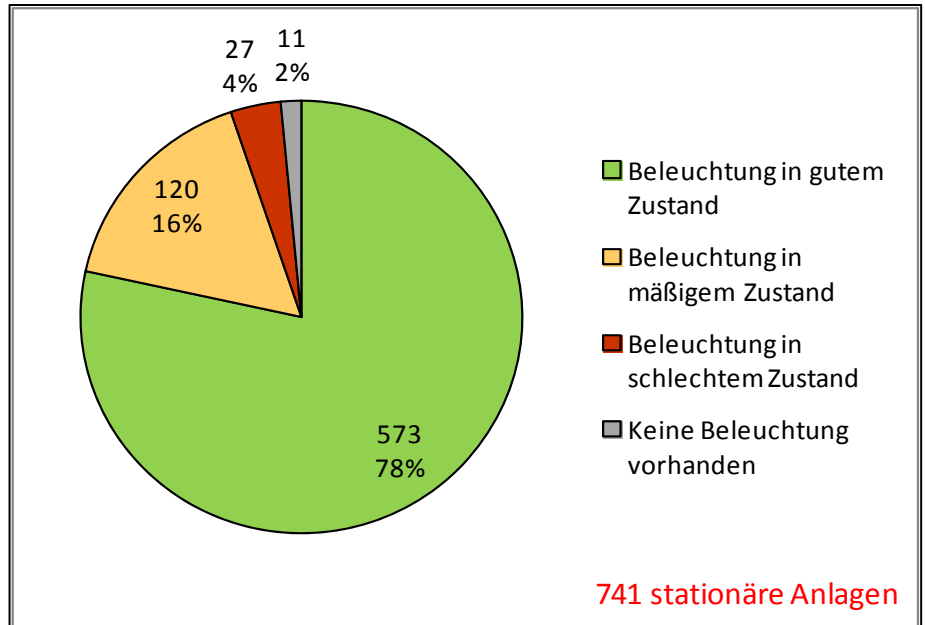
Das Komformerkmal „Überdachung“ stellt einen wesentlichen Faktor für die Aufwertung von Fahrrad-Abstellanlagen dar, da ein Dach sowohl der Korrosion am



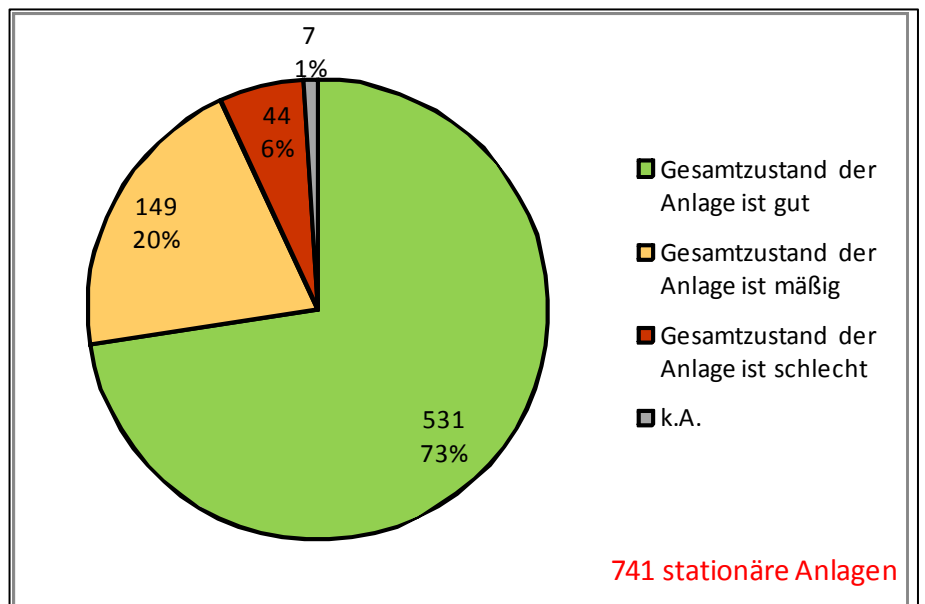


Fahrrad vorbeugt als auch für die Trockenheit des Sattels und des Abstellvorgangs sorgt. Da Überdachungen jedoch relativ aufwändig und auch nicht überall zu realisieren sind, sind nur 10% aller Abstellanlagen in den Untersuchungsräumen überdacht.

Die Beleuchtungssituation ist ebenfalls ein wesentlicher Faktor, der – gerade in der dunklen Jahreszeit – sehr stark über die Wahl des Abstellortes für das Fahrrad entscheidet. Die Einschätzung der Beleuchtungsgüte wird allerdings subjektiv sehr unterschiedlich eingeschätzt, die z.B. auch geschlechtsspezifisch unterschiedlich wahrgenommen werden können (sog. „Angsträume“). Da außerdem die Erhebung zu Zeiten von Tageslicht durchgeführt und die Beleuchtungssituation in der Dunkelheit deshalb theoretisch angenommen werden musste (z.B. Entfernung von Straßenlaternen, mögliche Verschattung durch Bäume etc.), ist die Trennung zwischen „guter“ und „mäßiger“ Beleuchtung nicht trennscharf. Handlungsrelevant sind dagegen die Kategorien „schlechte“ bzw. „keine“ Beleuchtung.



Auch der Gesamteindruck, den eine Abstellanlage vermittelt, ist subjektiv. Zum einen fließen die vorher genannten Faktoren mit ein. Darüber hinaus sollte bei der Erhebung auch der Abstellkomfort (Abstand zwischen zwei Stellplätzen, Funktionalität [z.B. verbogene Vorderadhalter]), die Anfahrbarkeit bzw. Erreichbarkeit im Straßenraum, der Untergrund (z.B. Müll oder Laub, ungemähtes Gras) sowie der Pflege- und Erhaltungszustand eingeschätzt werden.



Für 6% der Anlagen wurde unter Abwägung der genannten Kriterien ein schlechter Gesamtzustand konstatiert.

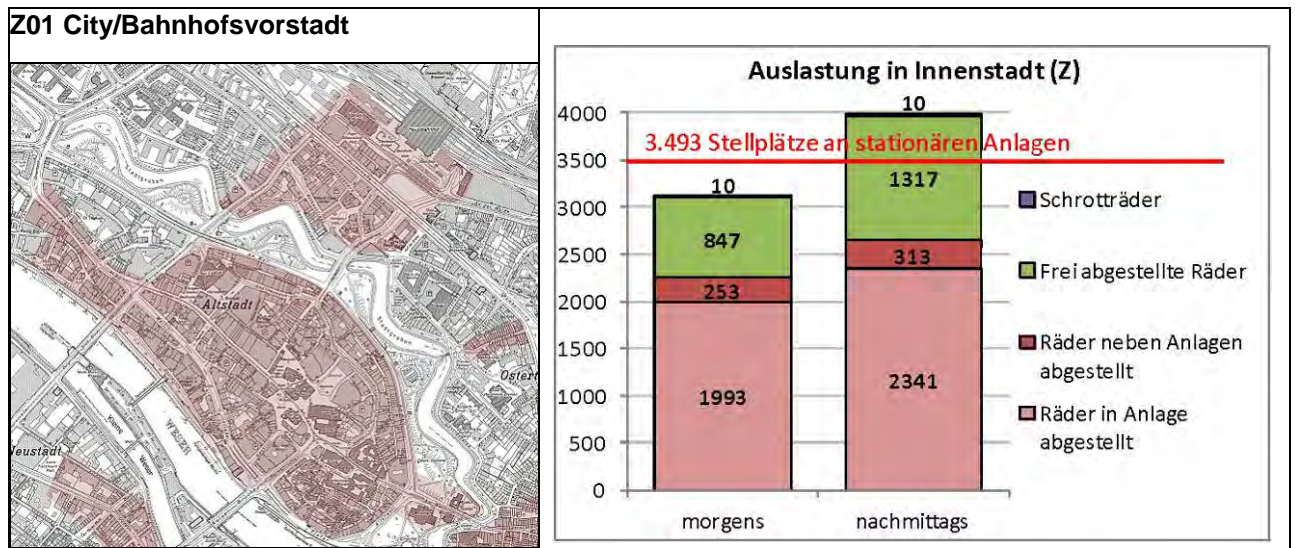


## 2 Entwicklungskonzept Innerstädtisches Fahrradparken

Die Innenstadt stellt das wichtigste Zentrum der Bremen und ein sehr stark auch von Radfahrern angefahrenes Ziel dar. Allerdings steht die City zunehmend in der Konkurrenz zu den Einkaufszentren am Stadtrand, die mit der klaren Vorgabe einer optimalen Erreichbarkeit mit dem PKW an Autobahnabfahrten und Durchgangsstraßen gebaut wurden. Die City kann aufgrund ihrer historischen Struktur nicht mit gleichen Argumenten punkten, sondern muss sich mit einem eigenständigen Profil im Wettbewerb der Standorte positionieren. Im Bereich des Einzelhandels wird dies seit Jahren betrieben. Im Verkehrsbereich wurde die Tatsache, dass die City das aus vielen umliegenden Stadtteilen am besten mit dem Fahrrad zu erreichende Einkaufszentrum ist, als Marketingargument allerdings viel zu wenig aufgegriffen.

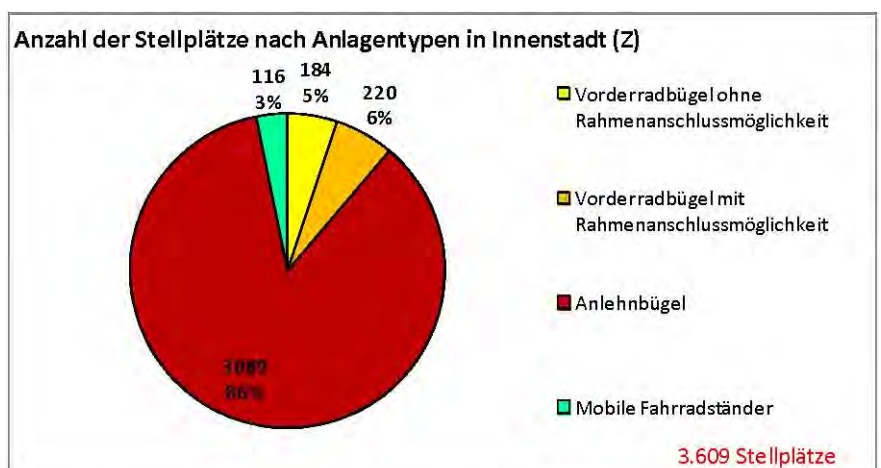
### 2.1 Analyse der frei zugänglichen Stellplätze

Die Innenstadt stellt aufgrund ihrer Größe, Zentralität und Funktion das wichtigste aller Fahrrad-Ziele dar. Dementsprechend hoch ist sowohl das Angebot, aber auch die Nachfrage nach Abstellplätzen. Insgesamt gibt es im unten dargestellten Untersuchungsraum 3.493 Stellplätze in stationären Anlagen. Zumindest an Nachmittagen wird dieses Stellplatzangebot durch die Summe aller in der Innenstadt abgestellten Räder übertroffen.



Der Anteil von neben den Anlagen geparkten Fahrrädern ist im Vergleich zu manchen anderen Bremer Ortsteilzentren (vgl. Kap. 3) vergleichsweise gering. Anders dagegen der Anteil der frei (oder an Objekten) abgestellten Räder: Das planerisch gewollte Freihalten bestimmter Innenstadtbereiche von Abstellanlagen (z.B. Bahnhofplatz und Fußgängerzone, s. Kap. 2.2.1 und 2.2.6) hält an diesen Stellen kein Angebot vor. Die Entfernungssensibilität von Radfahrern führt jedoch dazu, dass diese Gestaltungsmaxime in manchen Fällen nicht honoriert wird und die Räder an für diesen Zweck nicht gewünschten Stellen frei abgestellt werden.

77% der Anlagen und sogar 86% der Stellplätze (3.098) stehen als Anlehnbügel zur Verfügung. Damit ist die Innenstadt





- auch im Vergleich zu vielen anderen zentralen Bereichen Bremens – qualitativ sehr gut aufgestellt. Diese Zahl wird durch 300 Vorderradhalter (mit und ohne Rahmenanschlussmöglichkeit) sowie 116 Stellplätze in mobilen Anlagen ergänzt.

### 2.2 Innerstädtische Schwerpunktbereiche des Fahrradparkens

Die bisher mit Durchschnittswerten dargestellte Situation ist im Innenstadtbereich naturgemäß sehr differenziert ausgeprägt. Insbesondere an neuralgischen Punkten treten starke Belastungen durch die Vielzahl abgestellter Fahrräder auf. Aus diesem Grund folgt eine kleinräumig differenzierte Analyse einzelner Teilbereiche der Innenstadt.

Hierzu wurden auf den Auswertungskarten besonders relevante Bereiche abgegrenzt und auf ihre Besonderheiten hin untersucht. Die Kleinteiligkeit ermöglichte dabei einen Bezug auf Besonderheiten im näheren Umfeld.

**Auslastungsgrad**

- Kein Rad in der Anlage
- stationäre Anlage <25% Auslastung
- stationäre Anlage 25-50% Auslastung
- stationäre Anlage 50-75% Auslastung
- stationäre Anlage 75-90% Auslastung
- stationäre Anlage 90-100% Auslastung
- stationäre Anlage >100% Auslastung
- An mobilen Anlagen abgestellte Räder
- Frei abgestellte / an Objekt angeschlossene Räder
- 23 Anzahl abgestellter Räder in stationärer Anlage
- 23 Anzahl abgestellter Räder in mobilen Anlagen
- 23 Anzahl frei abgestellter Räder oder an Objekt angeschlossene Räder

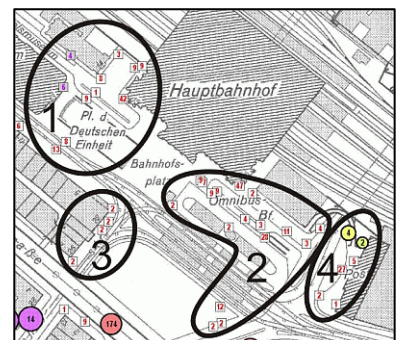
Die Darstellung in den Auswertungskarten zielt vorrangig auf den Standort, den Anlagentyp sowie den Auslastungsgrad am Morgen und am Nachmittag ab. Hier lassen sich die entsprechenden Merkmale räumlich differenziert darstellen und ermöglichen auf diese Weise, die Nachfrageanalyse im kleinräumigen Zusammenhang durchzuführen.

Die Auslastung wird nur für stationäre Anlagen ausgewiesen, allerdings werden Standorte von frei oder an Objekten ab gestellten Rädern mit ihrer Anzahl ebenfalls in der Karte ausgewiesen. Auf diese Weise ist es möglich, Rückschlüsse auf ungünstige Standorte von Abstellanlagen oder auf besondere Abstellhäufungen zu ziehen.

#### 2.2.1 Bahnhofsplatz

Auf der Fläche vor dem Bahnhof (hier unter der Bezeichnung Bahnhofsplatz gefasst) werden keine Anlagen zum Fahrradparken vorgehalten. Dies hat vor allem städtebaulich-gestalterische Gründe, die u.a. aus der Funktion des Platzes als Visitenkarte für Reisende resultieren. Angesichts der Parkangebote in räumlicher Nähe (Radstation, Abstellanlagen unter der Hochstraße, s. Kap. 2.2.3) ist dies ohne weiteres zumutbar.

Die Funktion des Bahnhofs und des Bahnhofsplatzes als zentraler ÖV-Knotenpunkt führt dazu, dass ein sehr hoher Parkdruck existiert. Dies hat zur Folge, dass regelmäßig ca. 300 ungeordnet abgestellte Fahrräder auf dem Bahnhofsplatz stehen. Die Einschätzung darüber, welche Entfernung oder welche Gebühr für das





---

Abstellen eines Fahrrads im Bahnhofsumfeld einer Großstadt angemessen ist, wird offenbar von manchen Fahrradfahrern sehr restriktiv ausgelegt und die Fahrräder werden möglichst nah am Zielort frei abgestellt oder an Objekten angeschlossen.

Dabei lassen sich vier Schwerpunkträume erkennen.



	morgens abgestellt			nachmittags abgestellt		
	stationär	mobil	ungeord.	stationär	mobil	ungeord.
1 Überseemuseum/Radstation	0	10	107	0	12	108
2 BSAG-Haltestellen	0	0	164	0	0	140
3 Nördliche Bahnhofstraße	0	0	9	0	0	8
4 Postamt 5	4 (36%)	0	35	6 (73%)	0	35
<b>Summe</b>	<b>4 (36%)</b>	<b>10</b>	<b>315</b>	<b>6 (73%)</b>	<b>12</b>	<b>291</b>

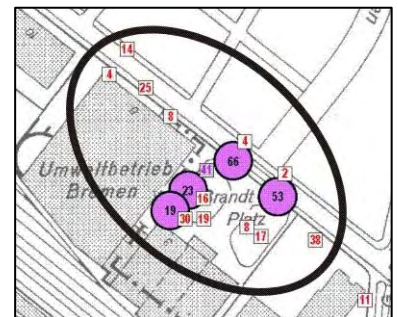
Die in den Schwerpunkträumen 1 bis 3 abgestellten Räder stellen ein natürliches Potenzial für die Radstation dar. Dabei gibt es keine gravierenden Unterschiede zwischen dem vor- und nachmittäglichen Fahrrad-Parkaufkommen. Die Auslastung der Radstation beträgt zwischen ca. 50%, was einer verfügbaren Restkapazität von ca. 750 Rädern entspricht und hier damit genügend Stellplätze vorhanden wären, um den Bahnhofsplatz vollständig frei von dort abgestellten Fahrrädern zu halten. Damit dieses Potenzial allerdings tatsächlich genutzt werden kann, sind weitere Maßnahmen - wie etwa offensive Werbemaßnahmen für die Vorteile der Radstation – notwendig. Dennoch wird es – vor allem auch angesichts fehlender ordnungsrechtlicher Mittel – nie gelingen, unerwünscht abgestellte Fahrräder auf dem Bahnhofsplatz zu verhindern.

Im Bereich des Postamts 5 wurden nach dem Zeitpunkt der Erhebung weitere Fahrradbügel aufgestellt und der als Abstellanlage genutzte Zaun an der ehemaligen Skateranlage abgebaut, insofern ist die Situationsbeschreibung an dieser Stelle nicht mehr aktuell.

### 2.2.2 Bahnhofs-Nordseite

Für die nördlich der Bahnlinie gelegenen Stadtteile ist der Bahnhofs-Nordausgang ein geeigneterer Zielpunkt als der Haupteingang. Hier befindet sich zudem das Fahrradparkhaus.

Im Gegensatz zum Bahnhofs-Haupteingang gibt es hier einige Anlehnbügel, die allerdings völlig überbelegt sind: Für ca. 350 abgestellte Räder gibt es 52 stationäre Stellplätze. Die kostenpflichtige Alternative des Fahrradparkhauses (Radstation) kommt offenbar für viele der ihr Fahrrad frei abstellenden Radfahrer nicht in Frage.



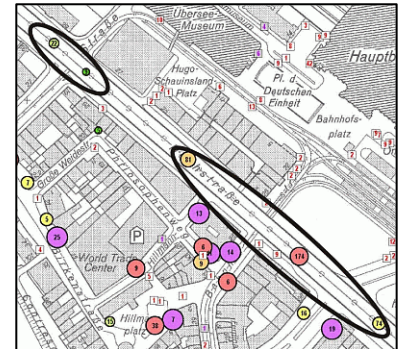
	morgens abgestellt			nachmittags abgestellt		
	stationär	mobil	ungeord.	stationär	mobil	ungeord.
<b>Bahnhofs-Nordseite</b>	<b>128 (246%)</b>	<b>41</b>	<b>141</b>	<b>138 (265%)</b>	<b>38</b>	<b>185</b>





### 2.2.3 Hochstraße Breitenweg

Die unter der Hochstraße Breitenweg installierten Fahrradbügel stellen in räumlicher Nähe zum Bahnhofplatz die einzigen kostenfreien stationären Abstellanlagen dar. Insofern kommt ihnen eine hohe Bedeutung für die Sicherstellung des Parkangebots für kostensensitive Fahrradfahrer zu. Allerdings weisen diese Anlagen eine geringe Attraktivität auf. (relativ große Entfernung zu Bahnhof und Haltestelle, schlechte Erreichbarkeit, Tropfwasser).



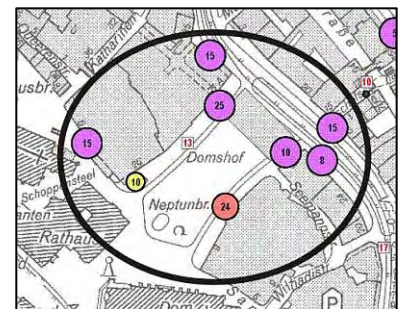
Hier zeigt sich ein dem Erscheinungsbild des Bahnhofplatzes entgegengesetztes Bild. Kaum ungeordnet abgestellte Fahrräder, keine mobilen Anlagen, dafür (weitgehend) geordnete Inanspruchnahme des Angebots an Anlehnbügel.

Sollte die Diskussion um einen Abbruch der Hochstraße und eine ebenerdige Straßenführung des Breitenwegs zu einer Umsetzung führen, so wäre für die dann wegfallenden Fahrradstellplätze ein geeigneter Ersatz zu schaffen.

	morgens abgestellt			nachmittags abgestellt		
	stationär	mobil	ungeord.	stationär	mobil	ungeord.
1 Nähe Überseemuseum	23 (20%)	0	1	31 (27%)	0	3
2 Nähe Bahnhof	282 (69%)	0	0	329 (81%)	0	9
<b>Hochstraße Breitenweg</b>	<b>305 (59%)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>360 (69%)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>

### 2.2.4 Domshof

Der Domshof dient vielen der in den benachbarten Bürogebäuden Arbeitenden als Tagesparkplatz. Er stellt allerdings auch einen City-Eingang für die über die Bischofsnadel kommenden Radfahrer dar und ist Zielort für die auf dem Platz stattfindenden Veranstaltungen (Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt, Events).



Im Bereich des Domshofs wird generell sehr geordnet geparkt, lediglich im Eingangsbereich zur Deutschen Bank werden Fahrräder nicht in stationären Abstellanlagen geparkt, sondern an einem vor dem Bankgebäude verlaufenden Metallzaun angeschlossen. Am Domshof werden werktäglich ca. 135 Räder abgestellt, wobei am Morgen eine geringere Inanspruchnahme und am Nachmittag eine Vollausslastung zu verzeichnen ist.

	morgens abgestellt			nachmittags abgestellt		
	stationär	mobil	ungeord.	stationär	mobil	ungeord.
<b>Domshof</b>	<b>53 (47%)</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>122 (109%)</b>	<b>0</b>	<b>13</b>

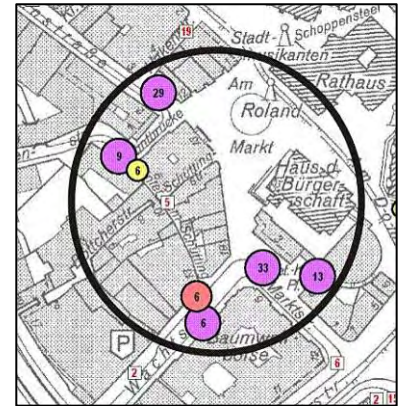


Der Domshof bietet mit dem unter ihm liegenden, ursprünglich als Schutzraum für einen atomaren Konflikt angelegten Bunker ein Flächenpotenzial, das zur Verbesserung des Stellplatzangebots am Domshof, aber auch für den gesamten zentralen Altstadtbereich beitragen könnte. So kämen viele der bisher oberirdisch auf dem Domshof abgestellten Räder als Potenzial für die Parkgarage in Frage, allerdings auch jene, die im Bereich von Domsheide, Baumwollbörse und Karstadt abgestellt werden (s. Kap. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

### 2.2.5 Marktplatz

Der Marktplatz als repräsentatives und bürgerschaftliches Zentrum der Stadt wird bewusst von Abstellanlagen frei gehalten. Dies wird offenbar in der Bevölkerung respektiert, so dass es hier – im Gegensatz zu vielen anderen Orten der Innenstadt – so gut wie überhaupt nicht zur ungeordneten Abstellung von Fahrrädern kommt.

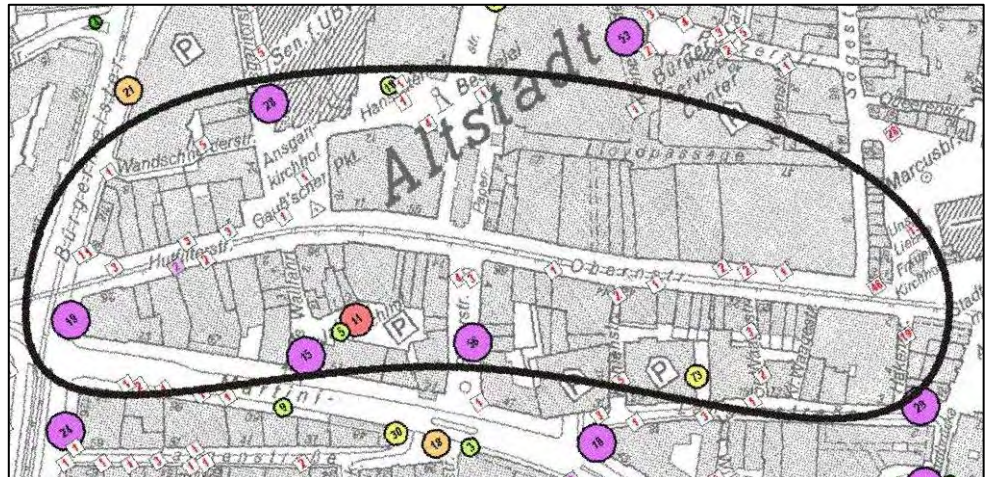
Dass hier aber dennoch ein hoher Parkdruck existiert, zeigt die Auslastung der Anlagen im näheren Umfeld, die sowohl morgens als auch besonders nachmittags über 100% liegt.



	morgens abgestellt			nachmittags abgestellt		
	stationär	mobil	ungeord.	stationär	mobil	ungeord.
<b>Marktplatz</b>	<b>78 (105%)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>102 (136%)</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

### 2.2.6 Fußgängerzone Obernstraße/Hutfilterstraße

Der von der Straßenbahn befahrene Straßenzug Obernstraße-/Hutfilterstraße ist zwar Fußgängerzone, darf jedoch nach 20 und vor 11 Uhr mit Fahrrädern befahren werden. Ein Abstellen der Fahrräder soll nicht entlang dieses Straßenzuges, sondern in den angrenzenden



Seitenstraßen erfolgen. Aus diesem Grund gibt es hier – bis auf zwei mobile Anlagen von Einzelhändlern – keine offiziellen Abstellanlagen für Fahrräder. Diese befinden sich in den Rand- bzw. Eingangsbereichen der Fußgängerzone. Dennoch werden Fahrräder direkt vor den Geschäften abgestellt. Im Regelfall betrifft dies nur vereinzelte Fahrräder vor bestimmten Geschäften. Geballte Abstellungen finden jedoch auf dem



Liebfrauenkirchhof und besonders vor der Tourismus-Information im Einmündungsbereich der Sögestraße statt, wo regelmäßig 30 bis 50 frei abgestellte Fahrräder stehen.

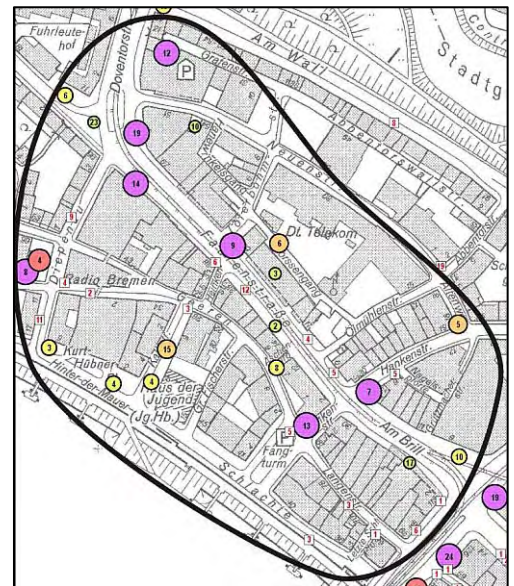
	morgens abgestellt			nachmittags abgestellt		
	stationär	mobil	ungeord.	stationär	mobil	ungeord.
<b>Obern-/Hutfilterstraße</b>	<b>140 (58%)</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>217 (90%)</b>	<b>2</b>	<b>130</b>

### 2.2.7 Faulenquartier

Das lange Zeit von Umstrukturierung und Rückzug des Einzelhandels betroffene Faulenquartier erlebt seit der Ansiedlung von Radio Bremen eine vorsichtige Wiederbelebung als Arbeitsort. Dies drückt sich auch darin aus, dass wieder mehr Menschen ihre Arbeitsplätze mit dem Fahrrad anfahren.

Insbesondere rund um den Sitz von Radio Bremen und die Volkshochschule ist ein erhöhter Parkdruck zu verspüren, während das Gebiet nordöstlich der Schlachte noch freie Stellplatzkapazitäten aufweist.

Konträr dazu ist ein weiterer Rückgang des Einzelhandelsbesatzes zu verzeichnen, so dass das Quartier immer weniger von Käufern aufgesucht wird.



	morgens abgestellt			nachmittags abgestellt		
	stationär	mobil	ungeord.	stationär	mobil	ungeord.
<b>Faulenquartier</b>	<b>266 (81%)</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>202 (61%)</b>	<b>0</b>	<b>99</b>

## 2.3 Nutzerbefragung

### 2.3.1 Methodik

Die Befragung der Fahrradfahrer, die in der Bremer Innenstadt ihr Fahrrad abstellen, wurde im Zeitraum vom 15. Oktober 2012 bis 19. Oktober 2012 durchgeführt. Der Befragungszeitraum lag außerhalb der Schulferien in Bremen. Das Wetter war an den meisten Tagen sonnig und warm. Das Erhebungsgebiet umfasste die Bremer Innenstadt innerhalb der Wallanlagen und das Bahnhofsviertel.



Auf die im Erhebungsgebiet parkenden Fahrräder wurde ein Anschreiben, ein Fragebogen und einen portofreien Rückumschlag befestigt. Im Anschreiben wurde der Zweck der Befragung kurz erläutert. Jeweils ein Exemplar des Fragebogens und des Anschreibens befinden sich im Anhang.

Von den 1.200 ausgegebenen Fragebögen sind 328 Fragebögen ausgefüllt zurückgesandt worden und konnten somit in die Auswertung einbezogen werden. Das entspricht einer Rücklaufquote von 27%. Diese Rücklaufquote ist für schriftliche Befragungen hoch, bestätigt aber die Erfahrungen der Auftragnehmer aus anderen Projekten, dass die Bereitschaft der Radfahrschaft, ihre Erfahrungen und Wünsche mitzuteilen, ausgeprägt ist.

### 2.3.2 Soziodemografische Merkmale der Befragten

57% aller Befragten sind weiblich, 41% männlich und 2% machen hier keine Angabe. Bei dieser deutlichen Dominanz der weiblichen Radfahrer ist es sinnvoll einen Vergleich mit der Geschlechterverteilung bei der Fahrradnutzung generell vorzunehmen. Der Fahrradanteil der Bremer Bevölkerung liegt bei 25% aller Wege. Dabei ist die Nutzung bei Männern mit 24% und Frauen mit 26% nahezu ausgeglichen. Dies ist zudem die geringste Differenz bei allen Verkehrsmitteln. Der Grund der unterschiedlichen Verteilung liegt also nicht in der Fahrradnutzung selbst. Die weitere Auswertung wird zeigen, dass es andere Faktoren sind, die hier eine Rolle spielen.

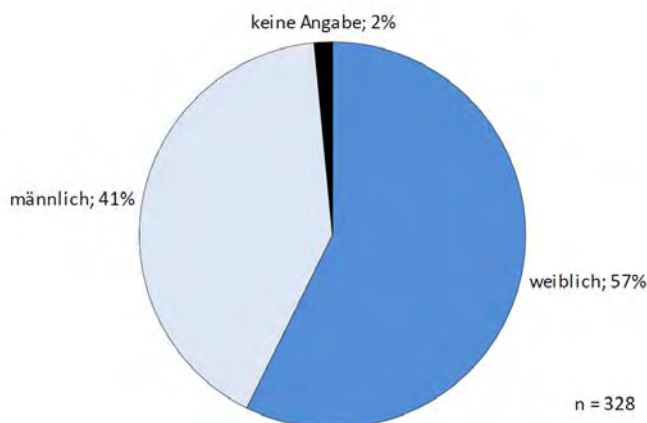


Abbildung 2-1 Verteilung der Geschlechter

### Altersverteilung der Befragten

Die Personen, die in der Bremer Innenstadt ihr Fahrrad parken sind überwiegend mittleren Alters. Es wird deutlich, dass die Gruppe der Jugendlichen, trotz der Fahrradaffinität dieser Altersgruppe unterrepräsentiert ist. Die Erklärung liegt sicherlich in den Fahrtzwecken und der Tatsache, dass Ausbildungsverkehr eine untergeordnete Rolle spielt (vgl. Abbildung 2-4).

Vergleicht man die Personen, die ihr Fahrrad in der Innenstadt parken mit der Radverkehrsnutzung nach Geschlecht, dann werden auch hier interessante Abweichungen sichtbar. Bis zur Altersgruppe der bis zu 45-jährigen sind Männer und Frauen fast gleichem Maße vertreten. Die Schwankungen zwischen den Geschlechtern beträgt maximal 1,5%. Bei den Befragten im Alter von 46 bis 55 überwiegen mit Mehranteil von 5,6% die Frauen. Das Verhältnis, dass mehr Frauen als Männer an der Befragung teilnahmen, kehrt



sich bei der Altersgruppe der über 66-jährigen um. In dieser Altersgruppe überwog der Anteil der Männer mit 10,4% und lag damit 4,5% über dem Frauenanteil.

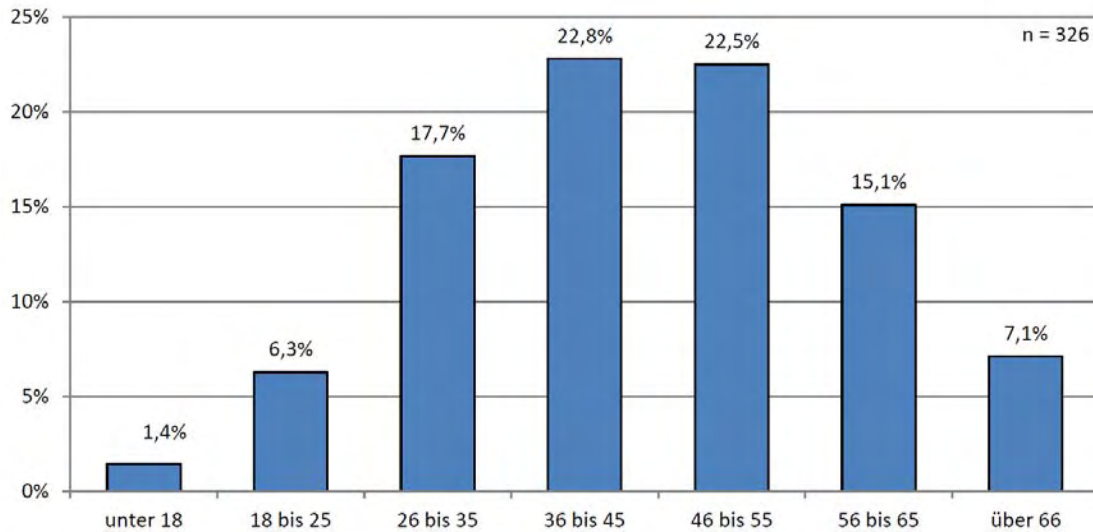


Abbildung 2-2 Alter der Befragten in der Innenstadt

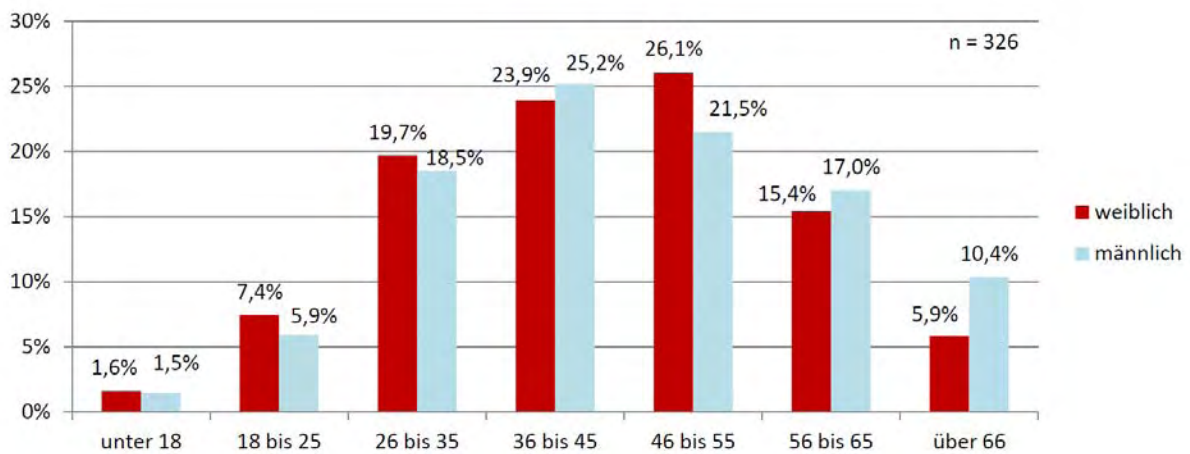


Abbildung 2-3 Befragte nach Geschlecht und Alter in der Innenstadt

### 2.3.3 Nutzungshäufigkeit

Für die zukünftige Planung von innerstädtischen Abstellanlagen ist es von Interesse, ob es sich bei den Befragten um Stammkunden handelt, die den Innenstadtbereich täglich aufsuchen.



Die Befragten in der Bremer Innenstadt sind überwiegend Alltagsradler, die täglich das Fahrrad nutzen. Es fahren 90,9% aller Befragten täglich und weitere 4,6% wöchentlich mit dem Fahrrad. Gelegenheitsfahrer sind in der Innenstadt also deutlich in der Minderheit.

Daneben dominieren Einpendler in die Innenstadt, denn die Bewohner machen nur eine kleine Minderheit aus. Von den 328 Teilnehmern der Befragung wohnen insgesamt 10,6% im Bremer Stadtteil Bremen-Mitte.

Der überwiegende Teil der Innenstadtparkenden sind demnach Stammkunden.

### 2.3.4 Fahrtzweck

Im Rahmen der Befragung wurde nach den aktuellen und den sonstigen Fahrtzwecken gefragt. Über diese Frage sollte die Ermittlung der Anteile der Verkehrszwecke erfolgen, um die Nachfrage nach Langzeit- und Kurzzeitstellplätzen zu erleichtern und konkrete Kundengruppen zu identifizieren. Darüber hinaus sollte festgestellt werden, ob das Fahrradparken in den Haupteinkaufsstraßen andere und charakteristische Muster der Verkehrsmittelwahl aufweist.

Mit einem Anteil von über 50% dominiert unter allen Befragten am Erhebungstag der Fahrtzweck Arbeit. Gegenüber dem Anteil von 21% den der Fahrtzweck Arbeit an allen Wegen hat, ist dies ein außerordentlich hoher Wert, der allerdings durch die Arbeitsplatzdichte in der Innenstadt erklärbar ist.

Weitere 25% der Antwortenden unternahmen die Fahrradfahrten für Einkäufe und private Erledigungen. Dies entspricht fast dem Durchschnittswert für Bremen und scheint für das Stadtzentrum ein niedriger Wert zu sein. Allerdings muss hier beachtet werden, dass diese Befragung nicht mit einer Modal-Split-Untersuchung direkt vergleichbar ist. Tendenziell wurde die Parker eines Zeitschnittes und nicht alle Parkvorgänge über den Tag erfasst. Da die Einkäufer eher Kurzzeitparker sind sie bezogen auf einen Zeitschnitt schwächer vertreten, während sie bezogen auf die Parkvorgänge am Tag einen wesentlich höheren Anteil ausmachen. Vier bis fünf Parkvorgängen im Fahrtzweck Einkauf steht ein Parkvorgang im Berufsverkehr gegenüber. Berücksichtigt man dies wird deutlich, dass die Gesamtbedeutung des Einkaufsverkehrs höher liegt, als die Auswertung vermuten lässt. Es zeigt aber andererseits, dass ein Großteil der Stellplätze von Berufspendlern belegt wird.

Charakteristisch ist dagegen, dass der Anteil des Freizeitverkehrs (ca. 13%) geringer ist, als es der Anteil an allen Wegen erwarten lässt, denn die Fragebögen wurden tagsüber, also während der Arbeits- und Geschäftszeiten verteilt. Wegen der vergleichsweise geringen Bedeutung der Innenstadt als Wohn- und Ausbildungsstandort, sind die entsprechenden Verkehrszwecke auch schwach vertreten.

Dominieren hinsichtlich der Stellplatznachfrage in der Innenstadt insgesamt die Beschäftigten, so stellt sich die Frage, ob in den Haupteinkaufsstraßen das Muster der Parknachfrage abweicht. Betrachtet man die Ergebnisse aus den Befragungen in den Haupteinkaufsstraßen (Obernstraße, Sögestraße, Martinistraße) ergeben sich leichte Abweichungen.

Der Zweck Arbeit wird mit 46,4% ebenfalls als häufigster Grund für eine Fahrt angegeben. Der Anteil des zweithäufigsten Verkehrszwecks Einkauf / private Erledigung fällt mit 35,7% deutlich höher aus. Deutlich niedriger ist der Anteil des Zwecks Freizeit und Besuch mit 3,6% und damit fast 10% niedriger als die Anteile unter allen Befragten. Eine höhere Bedeutung des Einkaufsverkehrs ist also erwartungsgemäß festzustellen.

Weiterhin wurden die Probanden zugleich nach Verkehrszwecken gefragt, für die sie das Fahrrad allgemein in Bremen benutzen. Hier konnten von jeder Person mehrere Verkehrszwecke angegeben werden. Die



folgende Tabelle gibt wider, zu welchen Anteilen die verschiedenen Fahrtzwecke als häufigster und zweithäufigster Grund genannt wurden.

Tabelle 2-1: Wichtigste Verkehrszwecke der befragten Radfahrer generell

	Arbeit	Ausbildung	Dienstgang	Einkauf, private Erledigung	Freizeit, Besuch	Wohne dort	sonstige Gründe	keine Angaben
Häufigster Grund (n=328)	55,2%	3,7%	0,9%	10,4%	5,5%	14,6%	0,3%	9,5%
Zweithäufigster Grund (n=328)	10,7%	1,8%	1,8%	40,9%	23,8%	5,5%	-	15,5%

Der Fahrtzweck Arbeit dominiert auch bei dieser Frage als am häufigsten genannter Grund, Einkäufe und private Erledigungen werden als zweithäufigster Grund angegeben. Durch den Vergleich mit Abbildung 2-4 wird deutlich, dass die Fahrtzwecke bei der Fahrt in die Innenstadt nicht grundlegend von der Verteilung der Fahrtzwecke abweichen.

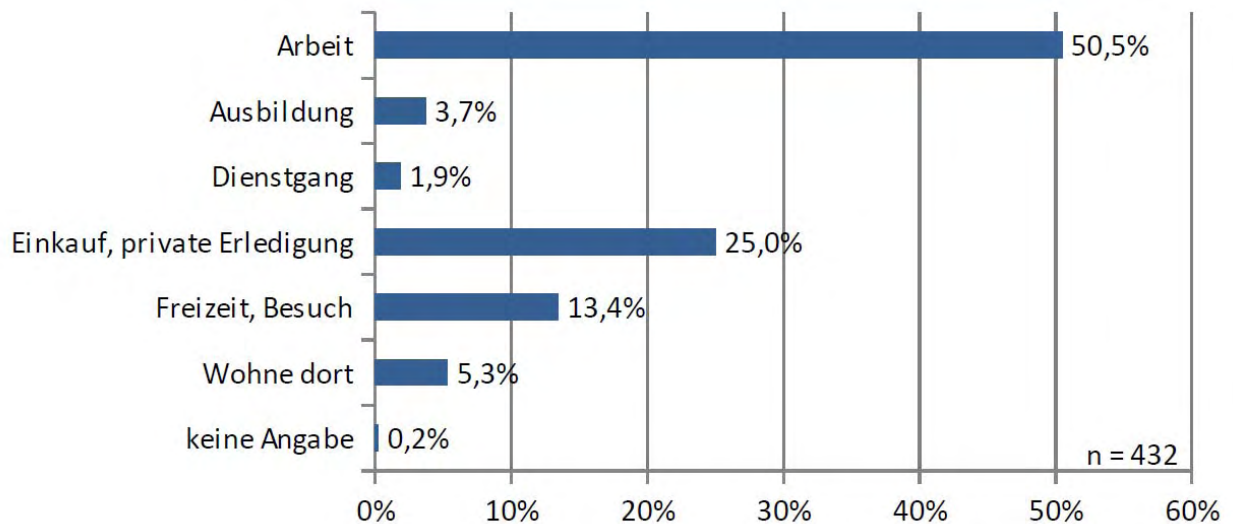


Abbildung 2-4 Fahrtzwecke aller Befragten in der Bremer Innenstadt am Erhebungstag

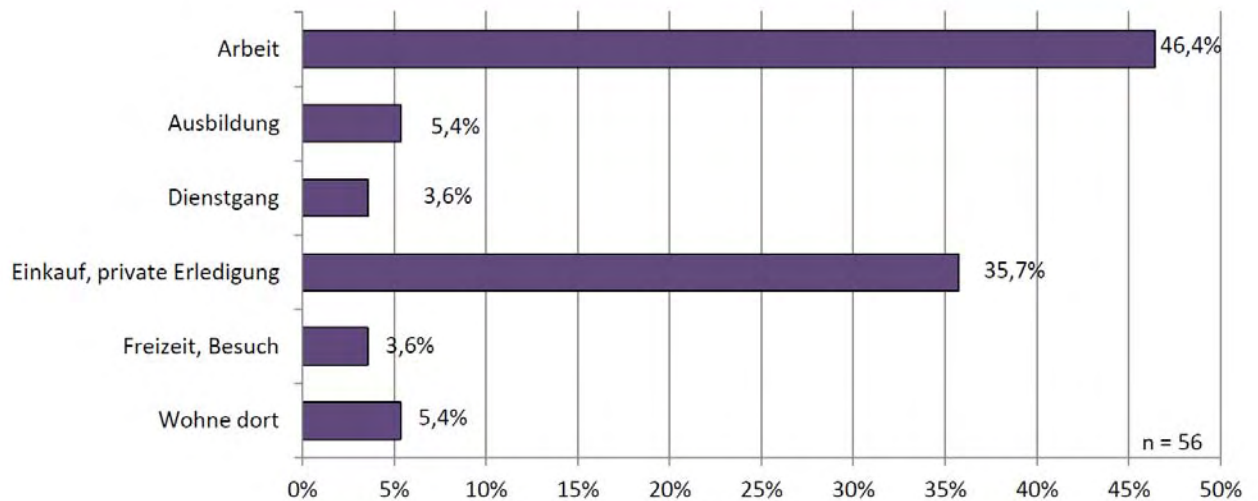


Abbildung 2-5 Fahrtzwecke der Befragten in den Haupteinkaufsstraßen (Oberstraße, Sögestraße, Martinistraße) in der Bremer Innenstadt am Erhebungstag

In Hinblick auf den Stellplatzbedarf ist die Parkdauer eine wesentliche Einflussgröße. Die Parkdauer beeinflusst das Stellplatzangebot für Kunden und Besucher. Einen ersten Eindruck gewinnt man ja schon bei der Betrachtung der Fahrtzwecke, die eine Einschätzung der Parkdauer ermöglichen. Durch die Abfrage der Parkdauer konnten hier genauere Aussagen gemacht werden.

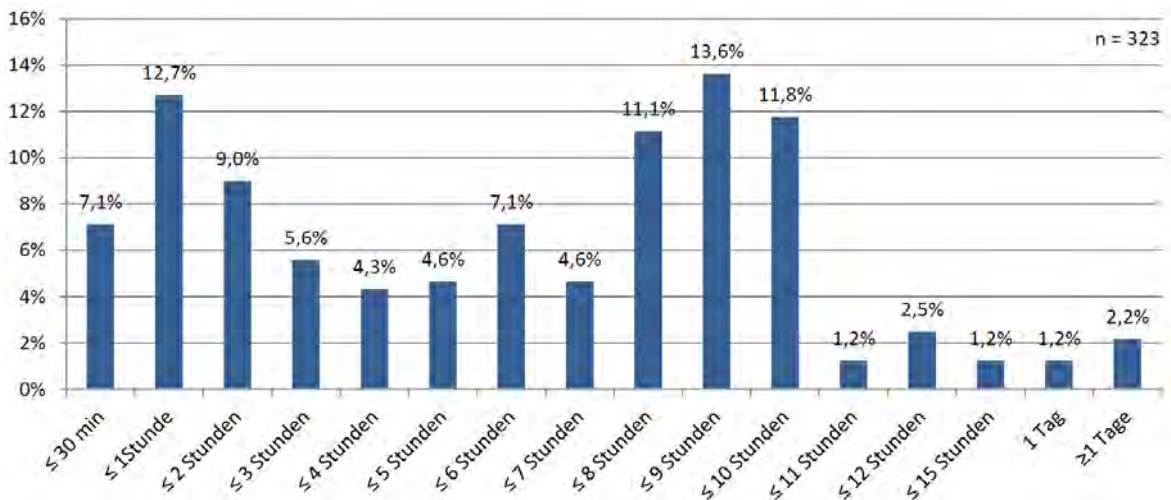






Abbildung 2-6 Parkdauer aller Befragten in der Bremer Innenstadt

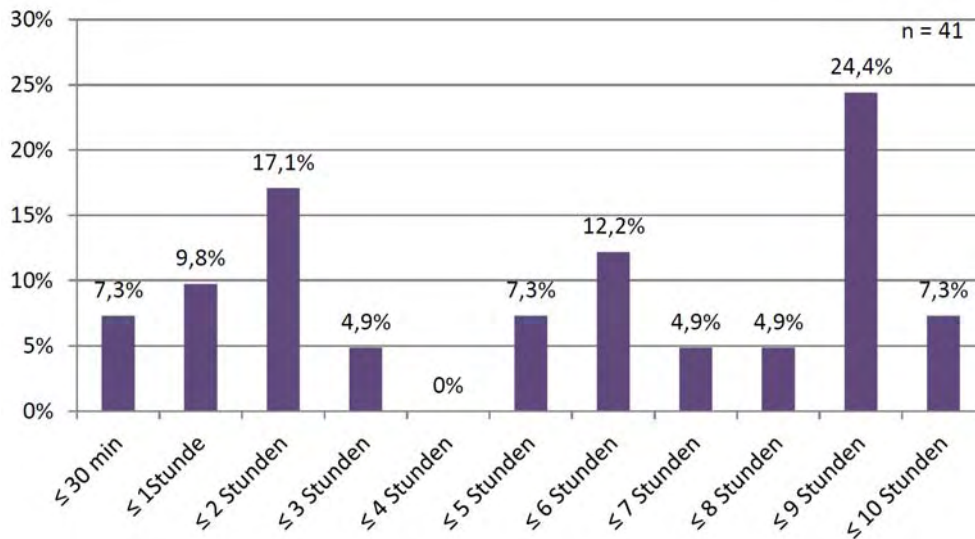


Abbildung 2-7 Parkdauer der Befragten in den Haupteinkaufsstraßen (Oberstraße, Sögestraße, Martinistraße) in der Bremer Innenstadt

In Abbildung 2-6 und Abbildung 2-7 wird die Parkdauer in Stundenschritten dargestellt. Dabei wird, wie bei den Fahrtzwecken, das Gesamtgebiet den expliziten Einkaufsstraßen gegenüber gestellt. Die Unterschiede sind hier nicht augenfällig. Interessant sind vielmehr die Übereinstimmungen und das typische Verteilungsmuster. Die beiden Spitzen der Parkdauer (Ein bis zwei Stunden und acht bis neun Stunden) entsprechen der Parkdauer der Hauptnutzerguppen. Für die kurzen Parkdauern stehen die Einkäufer, während die längeren Parkdauern typisch für die Beschäftigten sind. Insgesamt wird deutlich, dass in der Konzeption von zwei Hauptnutzertypen ausgegangen werden kann.

- Beschäftigte, die auf Grund der langen Parkdauer mehr als die Hälfte der Parkraumnachfrage im Straßenraum ausmachen.
- Kunden und Besucher, die über ein Drittel der Stellplatznachfrage ausmachen aber hinsichtlich ihrer absoluten Zahl die Beschäftigten übertreffen.

In den Haupteinkaufsstraßen wird mit 17,1% deutlich häufiger zwischen ein bis zwei Stunden geparkt als im Gesamtdurchschnitt der Befragung. Aufgrund der dicht beieinander liegenden Besorgungsmöglichkeiten, ist anzunehmen, dass es dort das Fahrrad abgestellt wird und dann mehrere Geschäfte aufgesucht werden. Ein möglicher Ansatzpunkt für Zentrale Angebote.

### 2.3.5 Verteilung der Fahrräder auf die Anlagentypen

Die Verteilung der Parkenden auf die Anlagentypen hängt natürlich auch vom Angebot ab. So dominieren in der Innenstadt die Bügelhalter bereits. Vorderradhalter machen weniger als ein Viertel des Angebotes aus. Allerdings ist die Frage interessant inwieweit Anlagen genutzt werden oder die Räder frei abgestellt werden. Dies gibt einen Hinweis darauf ob die Abstellanlagen ausreichen, bzw. bedarfsgerecht verteilt sind.

Aus den Mehrfachantworten geht eindeutig hervor, dass mehr als Dreiviertel (78,2%) einen Fahrradparkplatz mit Rahmenanschlussmöglichkeit favorisieren. Der größere Teil dieser Befragten hat innerhalb der dafür vorgesehenen Stellplätze geparkt. Demgegenüber wählten 3,5% der Befragten den



Vorderradständer ohne Rahmenanschlussmöglichkeit. Wichtig ist in diesem Zusammenhang aber die Erkenntnis, dass fast 17% der Befragten ihr Rad frei abstellten oder an einem Objekt (Schildermast, Geländer etc.) festschließen. Dies kann sowohl auf eine Überlastung der Anlagen insgesamt oder auf Präferenz für Parken in unmittelbarer Zielnähe hinweisen.

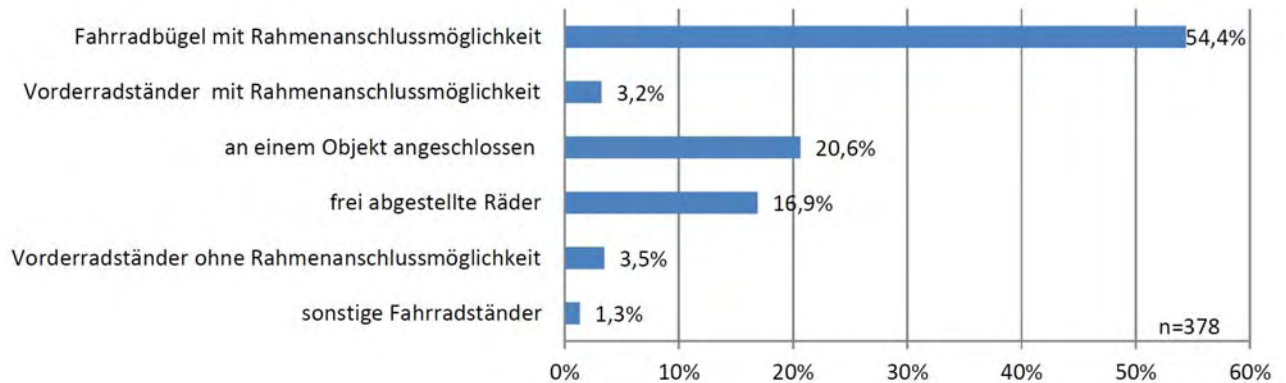


Abbildung 2-8 Verteilung der Fahrradparker auf die unterschiedlichen Anlagentypen in der Bremer Innenstadt

### 2.3.6 Gründe für das Parken am jeweiligen Standort

Nachdem deutlich geworden ist, dass ein mehr als ein Drittel (37,5%) der Probanden die Abstellanlagen nicht nutzt, sind die Gründe für die Wahl des Abstellortes von besonderem Interesse.

Der am häufigsten genannte Grund für die Wahl der Abstellanlage ist mit 42% der Antworten die Nähe zum Zielort. Da Mehrfachantworten möglich waren, war der Anteil der Probanden, die die Nähe zum Ziel als Kriterium angegeben haben deutlich höher. Fast 90% aller Befragten nannten dieses Motiv für die Stellplatzwahl. Auch ein starker Beweggrund für die Wahl des Parkplatzes ist der Diebstahlschutz durch eine Rahmenanschlussmöglichkeit. Diese Aussage trafen 62% der Befragten. Unterschiede bei diesen beiden Beweggründen zwischen allen Befragten und denen in den Einkaufsstraßen gibt es kaum. Alle anderen Beweggründe haben dagegen nur eine untergeordnete Bedeutung. Dazu zählen Bewachung und Diebstahlschutz. Die übrigen Antworten beziehen sich auf Verdrängungseffekte und deuten darauf hin, dass immerhin 16% der Befragten unfreiwillig auf einem nicht optimalen Stellplatz parkten. Umgekehrt folgt daraus, dass die weitaus meisten Nutzer ihren Wunschstellplatz oder zumindest akzeptablen Stellplatz gefunden haben.

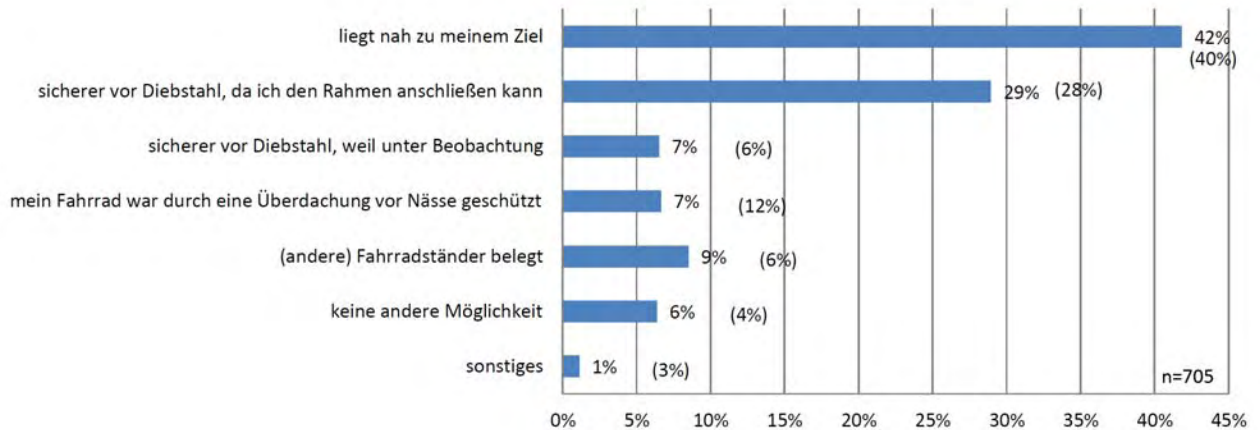


Abbildung 2-9 Gründe für die Wahl der Abstellanlage in der Bremer Innenstadt (und in den Haupteinkaufsstraßen)

Für die Ausgestaltung des Stellplatzangebotes bedeutet dies, dass es zwei die Stellplatzwahl beeinflussende Faktoren gibt:

1. Nähe der Anlage zum Zielort
2. Beschaffenheit der Abstellanlagen

Die Nähe zum Zielort kann jedoch als wichtiger angesehen werden, als die Beschaffenheit der Abstellanlagen.

### 2.3.7 Erfahrungen Vandalismus und Fahrraddiebstahl

Eine weitere mögliche Motivation für die Nutzung einer Abstellanlage ist die schlechte Erfahrung mit Beschädigung und Diebstahl an den Fahrrädern. Diese Erfahrungen haben knapp die Hälfte (50,5%) der Probanden gemacht.

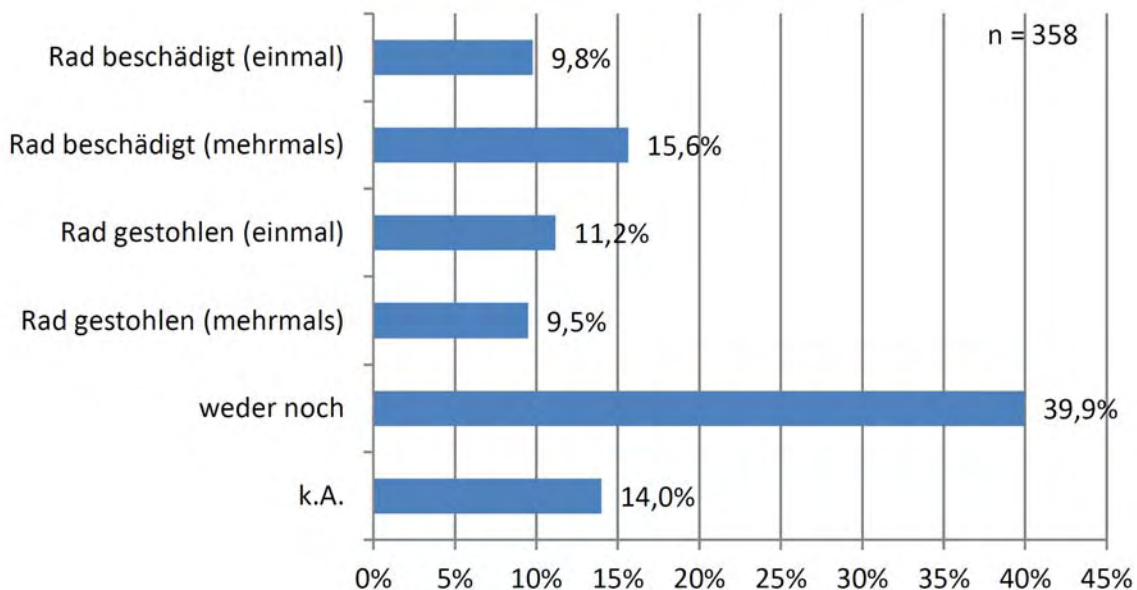




Abbildung 2-10 Erfahrungen mit Beschädigungen und Diebstahl des Fahrrades

### 2.3.8 Einschätzungen zum Fahrradparken durch die Befragten

Ein wesentlicher Teil der Befragung widmete sich der Einschätzung der Fahrradparkmöglichkeiten in der Bremer Innenstadt durch Probanden. Dabei wurden Fragen zu folgenden Themen gestellt:

- Gibt es Ihrer Meinung nach genügend Fahrradständer in der Bremer Innenstadt?
- Wie beurteilen Sie die vorhandenen Fahrradbügel/Abstellanlagen?
- Mit Hilfe von Gegensatzpaaren sollten die Präferenzen zu den Möglichkeiten im Fahrradparken ermittelt werden. Diese Methode wird als semantisches Differenzial bezeichnet.

Ein großer Teil der Bremer Radfahrer ist mit dem quantitativen Angebot an Abstellanlagen nicht zufrieden. 57,9% der 328 Befragten gab an, dass ihnen die Anzahl der Abstellanlagen nicht ausreicht. Ein knappes Drittel (28,7%) empfindet zumindest in Teilbereichen das Angebot als unzureichend. Lediglich 12,8% sind der Auffassung, dass es im Großen und Ganzen genügend Fahrradständer in der Bremer Innenstadt gibt. Diese eher fundamentale Kritik hängt sicherlich damit zusammen, dass die meisten Befragten schon mal in einem Bereich der Innenstadt ihr Fahrrad abstellen wollten, wo es keine adäquaten Möglichkeiten gibt. Diese negativen Erfahrungen dominieren dann das Meinungsbild, ähnlich wie es beim Kfz-Parken festzustellen ist. Es überwiegt also die kritische Grundhaltung, die es zu ändern gilt.

Betrachtet man die Antworten auf die Frage was konkret an den Anlagen zu kritisieren ist, differenziert sich das Bild wieder etwas:

- Der Diebstahlschutz wird überwiegend positiv beurteilt. .
- Hinsichtlich der Abstände zwischen den Fahrradhaltern bestehen unterschiedliche Auffassungen, wobei die Auffassung dass die Abstände zu eng sind, überwiegt.
- Subjektiv besteht der Eindruck, dass Schrotträder bei den vorhandenen Stellplätzen ein Problem darstellen.
- Eine Überdachung steht für die Mehrheit der Befragten nicht im Vordergrund.

Demgegenüber wird der Diebstahlschutz überwiegend als gut bis ausreichend angesehen. Im Zusammenhang mit den Schrotträdern ergab sich bei der Bestandserhebung ein anderes Bild als die subjektive Einschätzung der Befragten vermittelt. Es wurden nur in begrenztem Umfang Schrotträder festgestellt, die Stellplätze blockieren.

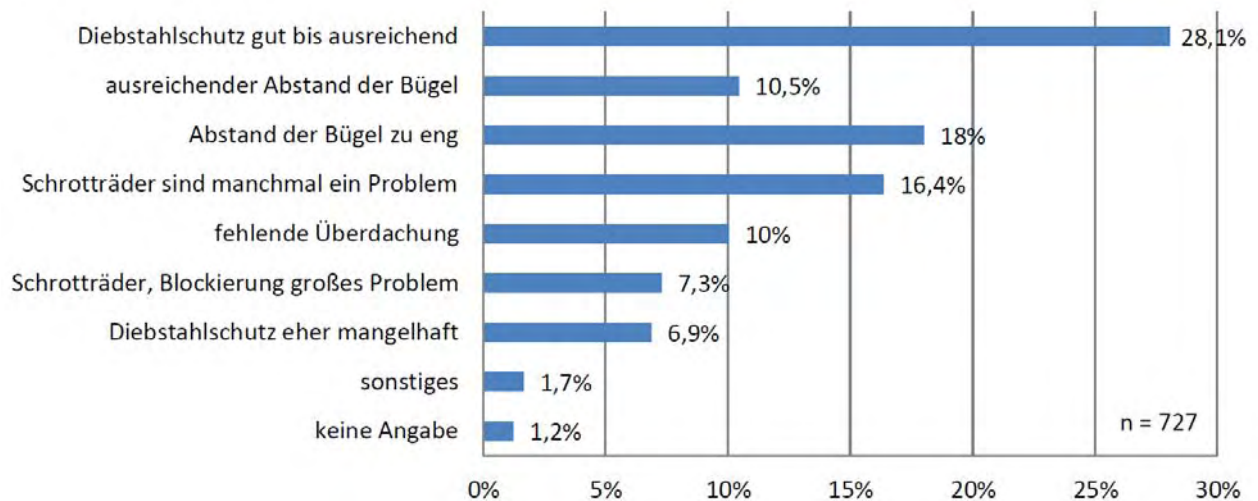


Abbildung 2-11 Gründe für die Wahl der Abstellanlage in der Bremer Innenstadt (und in den Haupteinkaufsstraßen)

Mit Hilfe von Gegensatzpaaren mit Aussagen zum Fahrradparken sollten die Befragten zu Entscheidungen zwischen zwei gegensätzlichen Zielsetzungen animiert werden. Dies hat den Vorteil, dass eine Entscheidung getroffen werden muss und nicht beliebig gegensätzlich Aussagen ausgewählt werden können. Dabei werden sowohl allgemeine Einschätzungen abgefragt als auch konkrete Bewertungen für Maßnahmen, wie zentrale Abstellanlagen, eingefordert. Dieser Fragentyp dient auch der Überprüfung vorangegangener Aussagen.

Bestätigt wird noch einmal, dass die bestehenden Bedingungen für das Fahrradparken von den Probanden eher negativ beurteilt werden und die Mehrzahl der Meinung ist, dass noch viel zur Verbesserung der Parksituation getan werden kann. Diese Aussage wird also deutlich bestätigt.

Eine neue Fragestellung befasst sich mit den Anforderungen und Erwartungen an größere und zentrale Anlagen. Sollte eine zentrale Anlage in der Altstadt eingerichtet werden, so legt die Mehrzahl der Befragten keinen Wert auf eine Fahrradstation mit Serviceangeboten. Sie würde dann ggf. eine ebenerdig zugänglich, automatisch funktionierende Abstellanlage ohne weiteren Service bevorzugen. Dies entspricht auch den Erfahrungen aus anderen Befragungen. Berufspendler und Einkäufer brauchen bzw. erwarten keine zusätzlichen Serviceleitungen. Hier wären andere Nutzergruppen anzusprechen.

Deutlich wird auch hier noch einmal, dass das zielnahe Parken in kleinen Abstellanlagen sehr geschätzt ist und eindeutig zentralen Fahrradabstellanlagen vorgezogen wird.

Bei der Frage nach der Art der Abstellanlagen wünscht sich die Mehrzahl der Befragten möglichst diebstahlsicheres und beschädigungssicheres Parken, bei der eine besondere Ausstattung, wie Überdachung, von der Mehrzahl der befragten nicht als notwendig erachtet wird.

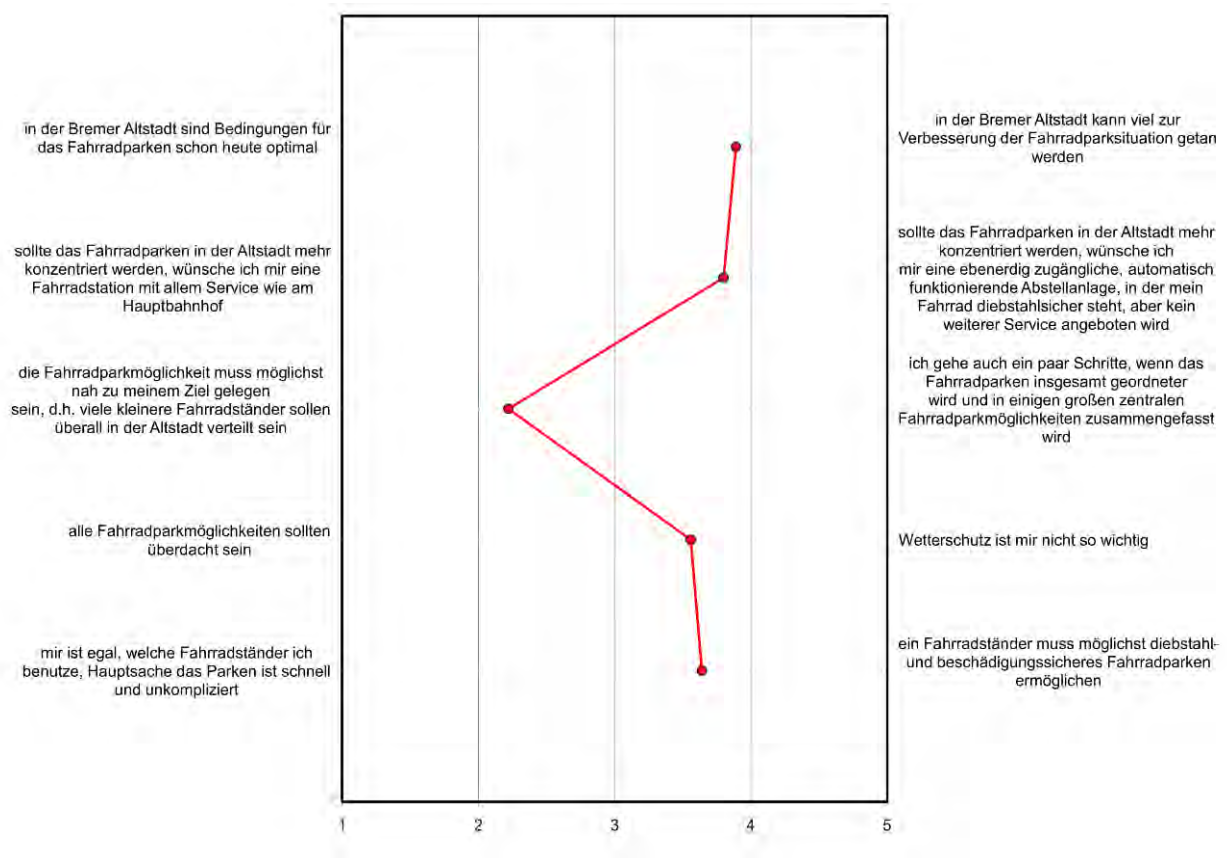


Abbildung 2-12 Semantisches Differenzial

### 2.3.9 Einschätzungen und Akzeptanz zentraler Anlagen

Ausgehend von den bisher skizzierten Ergebnissen muss von einer Unzufriedenheit bezogen auf das Stellplatzangebot für Fahrräder ausgegangen werden. Als eine mögliche Lösung des Problems, wird das Angebot von zentralen Abstellanlagen in Betracht gezogen. Daher nahmen die Fragen für solche Anlagen einen weiteren Schwerpunkt in der Erhebung ein.

Bei den Bremern ist die Meinung zu zentralen Anlagen durchaus gespalten. 39% aller Befragten können sich kaum, weitere 20% generell keine Nutzung vorstellen. Unregelmäßig würden 39% und nur 4% aller Befragten würden immer eine Nutzung zentraler Anlagen in Betracht ziehen. Die Einschätzungen darüber weichen zwischen den Personen, die kürzer Parken und denen die über sechs Stunden ihr Fahrrad abstellen kaum voneinander ab.

Rund die Hälfte (59%) der 274 Befragten, die sich grundsätzlich eine Nutzung von zentralen Anlagen vorstellen könnten, ist bereit ein Weg bis zu 100 m zu Fuß zu einer Anlage zu gehen. Interessant ist, dass ein Viertel sogar bis zu 200 m von ihrem Ziel entfernt parken würden. Zwischen

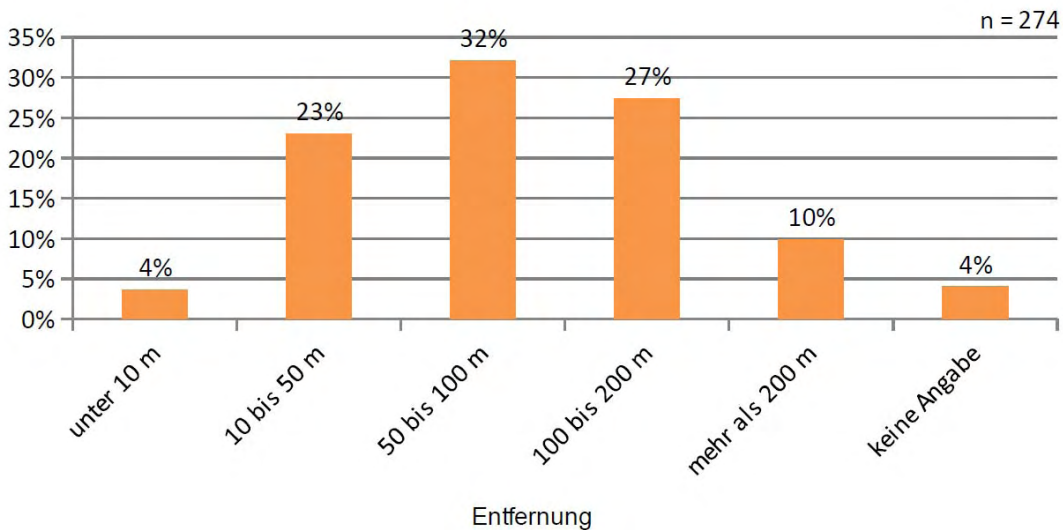


Abbildung 2-13 Akzeptierte Fußweglänge zu einer zentralen Abstellanlage

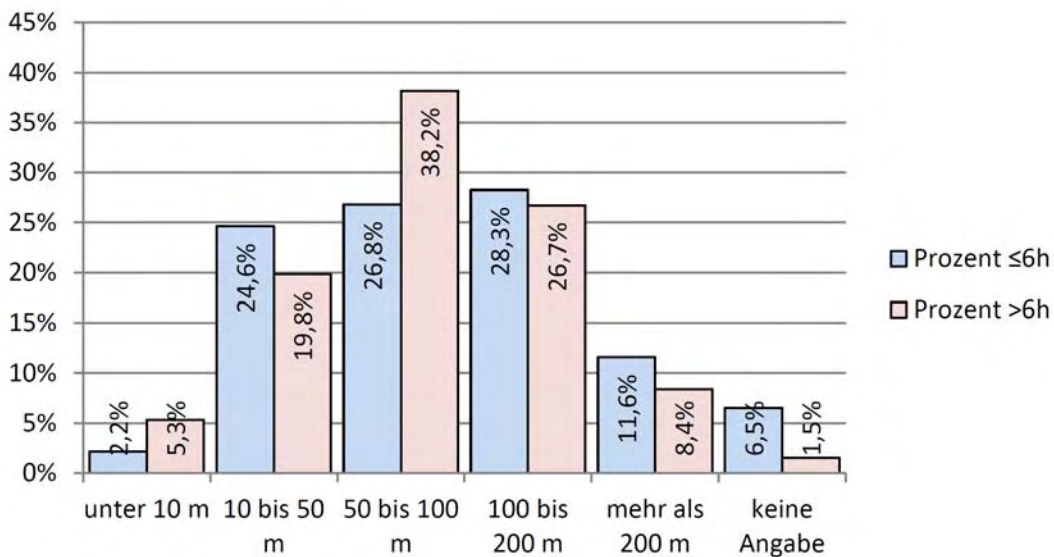


Abbildung 2-14 Akzeptierte Fußweglänge zu einer zentralen Abstellanlage

30 von 328 Befragten benutzen überhaupt einen Fahrradanhänger. Der überwiegende Anteil dieser Nutzergruppe (21 Personen), vermisst sichere Abstellmöglichkeiten auch für Fahrradanhänger.

Ein weiterer interessanter Aspekt für die Einrichtung einer zentralen Anlage ist die Bereitschaft für das Fahrradparken etwas zu bezahlen. Der überwiegende Anteil von 76,6% der 274 Personen, die sich überhaupt die Nutzung einer zentralen Anlage vorstellen können, spricht sich gegen eine Bezahlung aus. Nur 4% wären bereit immer etwas für das Parken zu bezahlen, wohingegen weitere 12% dies vom Parkzweck und der Parkdauer abhängig machen würden. Vor dem Hintergrund, dass ohnehin nur



diejenigen geantwortet haben, die eine zentrale Anlage evtl. nutzen würden, ist die Zahlungsbereitschaft für das Fahrradparken in der Innenstadt als gering einzustufen.

Von besonderem Interesse ist die Frage, ob es Unterschiede in der Bewertung zentraler Anlagen zwischen Langzeitparkern und Kurzzeitparkern gibt. Aber auch hier lässt sich interessanterweise kein signifikanter Unterschied feststellen.

Drei Viertel der Befragten gaben an, das sie ihr Rad nicht häufiger nutzen würden, wenn die Bedingungen zum Fahrradparken besser wären. Immerhin über ein Fünftel der Befragten räumte ein dass dies Einfluss auf ihre Verkehrsmittelwahl bei Wegen in die Innenstadt hätte. Es muss allerdings angemerkt werden, dass dieses Ergebnis ja nicht für das gesamte Potenzial steht. Personen, die bisher nicht mit dem Fahrrad in die Innenstadt fahren konnten im Rahmen dieser Befragung nicht erreicht werden. Das Potenzial durch die Verbesserung der Fahrradabstellsituation ist also durchaus höher einzuschätzen.

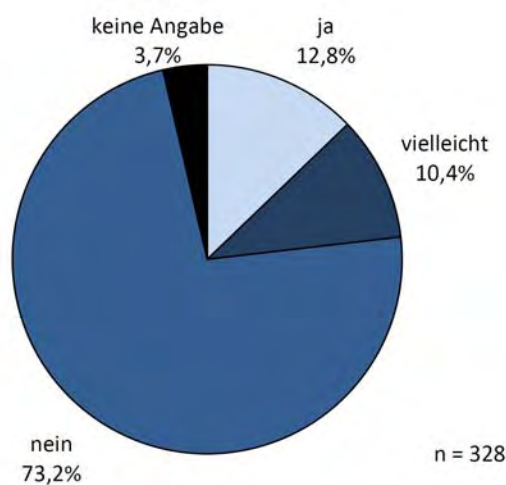


Abbildung 2-15 Würden die Bremer unter besseren Bedingungen zum Fahrradparken häufiger in die Innenstadt fahren?

## 2.4 Bedarfsabschätzung zentraler Abstellanlagen

### 2.4.1 Bedarfsabschätzung für innerstädtische Fahrrad-Abstellanlagen

Die heutige Parknachfrage in der Innenstadt stellt nur eine Momentaufnahme dar. Das bedeutet, dass mit der Förderung des Radverkehrs insbesondere Im Einkaufs- und im Berufsverkehr, auch die Parknachfrage in der Innenstadt zunehmen wird. Zusätzlich werden im Pendlerverkehr immer mehr hochwertige Pedelecs unterwegs sein. Eine entsprechende Zunahme der Parknachfrage ist also in der Konzeption zu berücksichtigen. Da die Zielszenarien für den Verkehrsentwicklungsplan noch nicht vorliegen, kann auch an dieser Stelle nur eine hilfsweise Betrachtung der Radverkehrspotenziale erfolgen. Diese geht von einem erreichbaren Anteil von 32 bis 33% Radverkehrsanteil aus. Ein Radverkehrsanteil von 38% wie in Münster ist sicher nicht erreichbar. Schließlich ist Bremen nicht nur Fahrradstadt, sondern auch ÖPNV- (14%) und





Fußgängerstadt (21%). In diesem Zusammenhang ist also ein Zuwachs von 25 bis 30% gegenüber der heutigen Gesamtnachfrage zu erwarten.

Für die Einzelplanung von größerer Bedeutung ist dagegen die städtebauliche Entwicklung der Bremer Innenstadt. Entwicklungsvorhaben und Neuansiedlungen haben kleinräumig einen wesentlich größeren Einfluss auf die Nachfrageverschiebungen. Diese sind in den Planungsvorschlägen entsprechend berücksichtigt.

### 2.4.2 Eignungsprüfung bestehender PKW-Parkhäuser

Bei der Suche nach geeigneten Räumlichkeiten für ein sicheres und witterungsgeschütztes Abstellen von Fahrrädern geraten fast unumgänglich die innerstädtischen Parkhäuser in den Fokus. Es war zu prüfen, inwieweit sich PKW-Stellflächen für eine Umwandlung in Fahrrad-Abstellplätze eignen und welcher Aufwand damit verbunden wäre.

In Frage für eine solche Prüfung kamen von vornherein nur die fünf innerstädtischen Parkhäuser, da alle anderen Parkhäuser zu weit entfernt von den maßgeblichen Zielorten der Radfahrer liegen. Angesichts der Entfernungssensibilität von Fahrradfahrern hätten sie dadurch vermutlich große Akzeptanzprobleme. Hinzu kommt, dass alle innerstädtischen Parkhäuser von der städtischen Gesellschaft Brepark betrieben werden, mit der ein lokaler Ansprechpartner mit Interesse an der Parkproblematik von Fahrrädern existiert.

Für sämtliche Parkhäuser gilt, dass eine Nutzung von Ober- und Untergeschossen für Fahrradparken nur unter Nutzung von Fahrstühlen möglich wäre, da ein Befahren oder Begehen der Fahrzeugrampen aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist. Die Fahrstühle sind jedoch in ihrer Dimensionierung nicht für die Aufnahme von Fahrrädern, sondern maximal von Kinderwagen oder Rollstühlen ausgelegt. Von daher ergäbe sich ein genereller Umrüstungsbedarf für breitere und tiefere Fahrstühle, für den entweder in die Statik der Gebäude eingegriffen oder ein neuer Außenfahrstuhl angebracht werden müsste. Beide Varianten werden von der Brepark angesichts der damit verbundenen hohen Kosten und einer nicht abzuschätzenden Akzeptanz dieser Maßnahmen für die potenziellen Radparker wegen ihres sehr ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses als unrealistisch eingeschätzt.

Als Alternative bleibt lediglich die Prüfung auf geeignete ebenerdig zu erreichende Abstellflächen. Hier konkurriert das Fahrradparken jedoch mit weiteren Nutzungen. So sind einige Brepark-Häuser im Erdgeschoss teilweise für eine Ladennutzung konzipiert worden. Außerdem befinden sich sinnvoller Weise die Funktionsparkplätze für Menschen mit Behinderung sowie häufig auch die Frauenparkplätze im Erdgeschoss. Disponible, für Fahrradabstellplätze geeignete Flächen wären nur als kleinere Restflächen (z.B. Ecken, Winkel, Fußgängerflächen) vorhanden; in einer notwendigen Größenordnung wären sie nur zu Lasten anderer schützenswerter Belange zu schaffen. Von daher kann keine Empfehlung für eine Umnutzung von PKW-Stellflächen in innerstädtischen Parkhäusern zum Fahrradparken gegeben werden.

### 2.4.3 Standort-Eignungsprüfung für weitere Fahrrad-Parkhäuser

Der Auftrag sah die Prüfung von Bedarf und Realisierungschancen eines weiteren Fahrradparkhauses im Innenstadtbereich vor. Hierfür sind unterschiedliche Kriterien zu prüfen:

- **Parkdruck im Quartier:** Die Kosten für den Bau eines innerstädtisches Fahrrad-Parkhaus erfordern einen hohen lokalen Parkdruck, der durch eine große, räumlich konzentrierte Abstellanlage vermindert werden könnte und dadurch stadträumliche Entlastungseffekte nach sich ziehen würde.



- Lage: Da Radfahrer in hohem Maße umwegsensibel sind, wird ein Fahrrad-Parkhaus nur dann angefahren, wenn die eigentlichen Zielorte nicht allzu weit entfernt sind. Diese Ziele müssen außerdem einen längeren – meistens mehrstündigen - Aufenthalt erfordern, da sonst das Verhältnis von Einstellaufwand (und ggf. –kosten) als zu ungünstig empfunden wird.
- Verfügbare Flächengröße: Ein zweigeschossiges Fahrrad-Parkhaus hat einen minimalen Platzbedarf von ca. 200m<sup>2</sup> (8\*25m), ein kleineres eingeschossiges von ca. 105m<sup>2</sup> (7\*15m). Dieser Flächenbedarf muss an aus Nachfragersicht geeigneter Stelle realisierbar und städtebaulich integrierbar sein.
- Außerdem muss sich der Standort im öffentlichen Eigentum befinden oder preiswert zu erwerben sein.

Unter diesen Prämissen wurden mehrere Standorte im Innenstadtbereich geprüft.

2.4.3.1 Fahrradabstellanlage Langenstraße

Die Abstellanlage zwischen Parkhaus Langenstraße und dem (möglicherweise denkmalgeschützten) Haus der Deutschen Factoring-Bank ist mit 116 Abstellplätzen die größte im Citybereich gelegene Parkmöglichkeit für Fahrräder. Die Flächengröße würde sich für ein Fahrradparkhaus eignen, allerdings erfüllte die derzeitige Auslastung zum Zeitpunkt der Erhebung nicht das Kriterium des hohen Parkdrucks. Allerdings gibt es subjektive Einschätzungen, wonach hier auch durchaus Vollaustellungen auftreten können.



Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereits als Abstellanlage etablierter Standort</li> <li>• Ausreichende Flächengröße</li> <li>• Nähe zur Fußgängerzone</li> <li>• Vermutlich im öffentlichen Eigentum</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Vollaustattung, Parkdruck ist erträglich</li> <li>• Höhendifferenz zur Fußgängerzone (Treppenanlage)</li> <li>• Geringe Arbeitsplatzdichte mit Fahrrad-Abstellbedarf im direkten Umfeld</li> <li>• Städtebaulich sensibles Umfeld (möglicherweise Denkmalgeschütztes Nachbargebäude)</li> </ul>

Insgesamt lässt der Standort keine eindeutige Bewertung zu.

Parkdruck	Lage	Flächengröße	Eigentum
-	+/-	+	+ (?)



Allerdings könnte die Attraktivität dieser Anlage durch ergänzende Maßnahmen relativ leicht gesteigert werden: Es wird empfohlen, diese Abstellanlage mit einer Überdachung der beiden Bügelreihen zu versehen und die Akzeptanz über einen längeren Zeitraum zu beobachten. Sollte sich die Auslastung durch die Überdachung maßgeblich erhöhen und sehr häufig eine Vollausslastung vorliegen, so sollte erneut die Errichtung eines Fahrradparkhauses an dieser Stelle geprüft werden.

2.4.3.2 Ehemalige Polizeigarage Wilhadistraße

Als sich im jetzigen Haus der Wissenschaft in der Sandstraße noch die Innenstadt-Polizeiwache befand, war dies die Garage für die dort stationierten Streifenwagen. Das Grundstück befindet sich in der Wilhadistraße und grenzt direkt an das Gebäude des Parkhauses Violenstraße an. Die nutzbare Fläche ist relativ klein, außerdem liegt dieser Standort relativ weit von den Schwerpunkten innerstädtischen Fahrrad-Parkdrucks entfernt. Andererseits böte sich hier wie auch am Standort Langenstraße (s. Kap. 2.4.3.1) die räumliche Einheit mit einem bestehenden Parkhaus der Brepark an. Als relativ einfach zu realisierende Maßnahme böte sich die Öffnung des Rolltores und die Aufstellung von Bügeln im Inneren der Garage zur Schaffung von überdachten Stellplätzen an.



Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnelle Realisierbarkeit bereits überdachter Stellplätze</li> <li>• Räumlich-funktionale Einheit mit benachbartem PKW-Parkhaus</li> <li>• Vermutlich im öffentlichen Eigentum</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein Parkdruck im näheren Umfeld, geringe Arbeitsplatzdichte</li> <li>• Lage abseits der Schwerpunktbereiche innerstädtischen Fahrradparkens</li> </ul>

Parkdruck	Lage	Flächengröße	Eigentum
--	--	-	+ (?)

2.4.3.3 Bunkeranlage unter dem Domshof

###Foto einfügen

Die Anlage wurde in den 1970er Jahren als Atombunker für 2.300 Personen gebaut. Bis in die 1990er Jahre wurde er als Tiefgarage genutzt ist seitdem in dieser Funktion stillgelegt. Vor dem Hintergrund des im Bereich Domshof/Schüsselkorb existierenden Parkdrucks ist die Bunkeranlage mit ihren Flächenressourcen in den Fokus gerückt.



Der Höhenunterschied von der Platzoberfläche bis zur Fußbodenoberkante des Bunkers beträgt ca. 7m. Bei einer angenommenen Steigung von 12% würde die reine Rampenlänge 59m betragen, wovon allerdings nur ein Teil als Öffnung auf dem Domshof erkennbar wäre, der Rest könnte getunnelt unter der Oberfläche geführt werden und nähme damit keine Markfläche in Anspruch. Inwieweit Grundsätze der Barrierefreiheit zu berücksichtigen wären (geringere Steigung von 6%, Zwischenpodeste), wäre noch zu prüfen. In diesem Fall würde sich die Rampenlänge auf 117m und zusätzlich 19 Zwischenpodeste á 1,50m = 146m verlängern.

Der vorhandene Ausgang in den Bereich der öffentlichen Toilettenanlage an der Einmündung Unser Lieben Frauen Kirchhof könnte zu einem vollwertigen Ausgang ausgebaut werden und damit die fußläufige Anbindung an die City sicherstellen.

Eine Kostenschätzung für die Zufahrtsrampe, das Schneiden von Öffnungen in die Bunkerwand, die Herrichtung der Räumlichkeiten und des zweiten Ausgangs über die Toilettenanlage Domshof befindet sich momentan noch in Arbeit. Von zentraler Bedeutung wären aber nicht nur die Kosten, sondern vor allem die Akzeptanz, die eine unterirdische Parkanlage erzielen würde.

Angesichts der Flächenknappheit in der Innenstadt sollte geprüft werden, inwieweit sich die baulichen Strukturen des Bunkers unter der Maßgabe einer Belegung durch Fahrradparker nicht auch für andere, z.B. kommerzielle Nutzungen eignen.

Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage an der Haupt-Zufahrtsroute Bischofsnadel – Marktplatz</li> <li>• Sehr großes Flächenangebot, Möglichkeit der Kombination mit anderen Nutzungen</li> <li>• Hoher Anteil an Beschäftigten mit Langzeit-Parkbedarf im Umfeld</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr hohe Kosten durch Herstellung einer befahrbaren Rampe, Bunkerwandöffnungen und ggf. Fahrstuhl</li> <li>• Ggf. mangelnde Barrierefreiheit</li> <li>• Akzeptanz sehr schwer einschätzbar</li> </ul>

Parkdruck	Lage	Flächengröße	Eigentum
-	+/-	++	+

#### 2.4.3.4 Herdentor/Wallanlagen

In den Wallanlagen befinden sich im Kreuzungsbereich Herdentorsteinweg/Am Wall 114 Stellplätze in Anlagen mit Vorderradhalterungen und an schmalen Anlehnbügel (sog. Kölner Bügel). Bis vor einigen Jahren waren diese Anlagen sehr gut belegt und dienten offensichtlich als Haupt-Parkgelegenheit für Besucher der Fußgängerzone. Inzwischen ist die Auslastung rapide zurück gegangen, was vermutlich auf den umfangreichen Ausbau von Anlehnbügel-





Anlagen innerhalb der Innenstadt zurückzuführen ist. Angesichts attraktiverer Alternativen verliert dieser Standort an Attraktivität, könnte diese Attraktivität mit einem komfortablen Angebot aber wieder erlangen. Problematisch ist die Frage der prinzipiellen Bebaubarkeit der Wallanlagen. Dies wäre zu prüfen.

Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereits als Abstellanlage etablierter Standort</li> <li>• Lage an der Haupt-Zufahrtsroute Herdentor</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensible Lage in den Wallanlagen</li> <li>• Möglicherweise zu große Entfernung zum Beginn der Sögestraße</li> </ul>

Parkdruck	Lage	Flächengröße	Eigentum
-	+/-	++	+

2.4.3.5 Papenstraße

Im Einmündungsbereich Papenstraße/Knochenhauerstraße befindet sich eine kaum angenommene Abstellanlage mit 40 Vorderradhalterungen. Hier ist offensichtlich die Qualität zu schlecht, als dass angesichts der benachbarten Alternativen (u.a. überdachte Anlehnbügel in der Kleinen Hundestraße, Nebeneingang Kauhof) hier geparkt würde. An dieser Stelle könnte ohne weiteres ein Fahrrad-Parkhaus errichtet werden, auch die Einbeziehung der dort stehenden Bäume wäre machbar. Zielorte der Abstellenden wären die Lloydpassage und die umliegenden Kaufhäuser. Im südlichen Teil der Papenstraße besteht bereits eine Pavillon-Struktur, die am nördlichen Ende durch die Fahrradstation städtebaulich aufgenommen werden könnte. Hier sind die momentan in Erarbeitung befindlichen Planungen zu einem neuen City-Center zu beachten.



Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereits als Abstellanlage etablierter Standort</li> <li>• Möglichkeit der funktionalen Verknüpfung mit benachbarter Spielanlage</li> <li>• Lage in Nachbarschaft zum geplanten City-Center</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuell geringer Parkdruck</li> <li>• Möglicherweise Dispositionsmasse für das geplante City-Center</li> <li>• Einschränkungen durch benachbarten Behindertenparkplatz sowie mehrere Straßenbäume</li> </ul>



Parkdruck	Lage	Flächengröße	Eigentum
-	+	++	+

2.4.3.6 Neues City-Center

Momentan wird in Bremen die Diskussion über die Schaffung zusätzlicher Verkaufsflächen in Form eines innerstädtischen Einkaufszentrums diskutiert. Im Gespräch sind mehrere Standorte (Llodypassage/Parkhaus Brill sowie das Parkhaus Mitte). Unabhängig davon, an welchem Standort das City-Center errichtet werden wird, wird dort die neue Stellplatzverordnung greifen, die die Schaffung entsprechender Fahrrad-Stellplätze vorsieht.

**2.5 Maßnahmenprogramm „Innerstädtisches Fahrradparken“**

Für die Innenstadt liegen Erkenntnisse auf verschiedenen Ebenen über Handlungsansätze zur Verbesserung der Parksituation für Fahrräder vor:

- Zahlen zur Vor- und Nachmittagsauslastung an stationären Abstellanlagen (s. Karten „Auslastungsgrad“ im Anhang)
- Identifikation von räumlichen Schwerpunktbereichen (s. Kap. 2.2)
- Aussagen zur Eignung ausgewählter Standorte zur Errichtung zentraler Fahrrad-Parkanlagen (s. Kap. 2.4.3)
- Aussagen zur Einschätzung der Parksituation durch Fahrradparker (s. Kap. 2.3)

Auf dieser Grundlage werden im Folgenden Empfehlungen zur Verbesserung der Parksituation im Innenstadtbereich ausgesprochen: Zum einen fokussiert auf einzelne Zielgruppen, zum anderen durch beispielhafte Nennung geeigneter Standorte für eine Verdichtung des Netzes von Anlehnbügeln im öffentlichen Raum.

**2.5.1 Zielgruppenorientierte Maßnahmenvorschläge**

Die Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen in der Bremer Innenstadt wird heute durch Kunden und Beschäftigte bestritten. Fahrradtouristen sind jedoch als spezielle Nachfragergruppe nicht zu vernachlässigen. Von besonderer Bedeutung ist der Weser-Radweg, der Teil der Deutschlandroute 9 ist zu den wichtigsten deutschen Fernradwegen gehört.

In der Bremer Innenstadt fehlen bislang noch spezielle Angebote für Fahrradtouristen. Hier stellt sich die Frage ob spezielle Parkierungsangebote für Reiseradler sinnvoll sind. Icherlich gibt es typische Grundanforderungen an Fahrradparken für Fahrradtouristen. Wobei hier die Fahrradtouristen gemeint sind, die mit dem Fahrrad anreisen.

- Sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder mit Gepäck, um die Innenstadt zu Fuß zu erkunden.
- Möglichkeit das Gepäck einzuschließen, um die Innenstadt mit dem Rad zu erkunden.
- Möglichkeiten zur Aufladung des Akkus (bei Pedelec und E-Bike)



- Informationen über die Stadt, insbesondere auch Hinweise auf touristische Ziele aber auch Werkstätten etc.
- Sanitäre Anlagen, Möglichkeiten zum Umziehen etc.

Servicestationen dieser Art gibt es schon, z.B. im Zuge des Mainradweges. Dort bietet zum Beispiel die Fahrradservicestation in Bürgstadt alle oben genannten Serviceleistungen bis auf die Ladestation. Allerdings gibt es hier keine Fahrradboxen, sondern nur überdachte Abstellanlagen und Schließfächer für das Gepäck.

Die Servicestation in Bürgstadt, wird trotz ihrer vorbildlichen Ausstattung und Gestaltung kaum genutzt, da die meisten Reiseradler in das wesentlich bekanntere Miltenberg weiter fahren. Möglichkeiten zur Attraktivierung dieses Standortes werden zurzeit untersucht.



Abbildung 2-16 Touristische Fahrradservicestation am Main-Radweg

Die dortige Servicestation, die nur Abstellanlagen, Schließfächer und Informationsangebote umfasst, wird aber auch kaum genutzt. Die Miltenberger Anlage leidet unter zwei Problemen. Zum einen war sie bislang nicht gut ausgeschildert, zum zweiten besichtigen die meisten Fahrradtouristen nur kurz den historischen Stadtkern, nehmen ihr Rad mit und halten es auch beim Besuch eines Cafés im Auge.





Abbildung 2-17 Fahrradparken mit Schließfachanlage (sowie WC-Anlage und Parkscheinautomat)

Die Stadt Friedrichshafen am Bodensee setzt bei ihrem Service zusätzlich auf Ladestationen für Pedelec. Auch hier ist die Nutzung zunächst verhalten. Ein Grund dafür scheint zu sein, dass die weitaus meisten Touristen, die mit dem Pedelec unterwegs sind, die Übernachtungen zum Aufladen nutzen und so die Stationen im Straßenraum auf wenig Nachfrage treffen.



Abbildung 2-18 Stationäre Luftpumpstation an B+R-Anlage in Überlingen Bodensee

Die Beispiele aus jüngster Zeit zeigen, dass es für touristische Servicestationen kein Patentrezept gibt. Ganz unterschiedliche Rahmenbedingungen führen dazu, dass eine verlässliche Bedarfsabschätzung schwer möglich ist. Allerdings ist auch zu würdigen, dass die Verhältnisse in der Großstadt Bremen deutlich andere sind als in den beschaulichen Kleinstädten an Main und Bodensee. Außerdem verfügt Bremen über eine Fahrradstation am Bahnhof, die zahlreiche Serviceleistungen an sieben Tagen in der Woche anbietet. Die Fahrradstation ist also hinsichtlich Fahrrad / Gepäckaufbewahrung und Fahrradreparatur eine gute Adresse. Hier sind während der für den Touristen interessanten Zeiten auch Ansprechpartner vorhanden.

Vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage werden Rahmenbedingungen für eine Touristische Servicestation in Bremen folgendermaßen qualitativ bewertet.

- Fahrradparken (überdacht und mit Anlehnbügel) als Grundangebot
- Informationsangebote in Form von Infotafeln, Touchscreen oder Infomaterial zum Mitnehmen
- Schließfächer (mit Münzkassiersystem) als Grundangebot
- Fahrradboxen für die Nutzer, die zu Fuß die Stadt erkunden wollen.
- Sanitäre Anlagen sind in Großstädten andernorts vorhanden und nur schwer sauber zu halten
- Reparaturmaterial ist auf Schlauchautomat und stationäre Pumpe zu begrenzen.
- Ladestationen für Pedelec können in die Fahrradboxen integriert werden





- Persönlicher Service ist an dieser Stelle nicht erforderlich. Es kann auf die Fahrradstation am Hauptbahnhof und die Tourist-Information verwiesen werden.

### Fazit und Empfehlung:

Es ist also ein ansprechend gestalteter Info-/Servicepunkt am Weserradweg sinnvoll. Dabei wird auf die beiden wichtigen Partner in der Nähe hingewiesen. Daher sind aufwändige Informationsangebote, z.B. Touchscreen entbehrlich. Als Basisangebot werden folgende Angebote vorgeschlagen.

- Überdachtes Fahrradparken
- Schließfächer (ca. 20) und Fahrradboxen (6 bis 10) ausgestattet mit einem Münzkassiersystem. Die Einbindung in eine Chipkartenlösung ist für die
- Infopoint, mit statischem Infoangebot und über Smartphones abzurufenden Zusatzangeboten.
- Basisangebot Fahrradreparatur mit Schlauch- / Flickzeugautomat und Luftpumpstation.

### 2.5.2 Vorschläge zur kleinteiligen Ergänzung der vorhandenen Fahrrad-Parkinfrastuktur

Als wichtigste Maßnahme wird die Verdichtung des kleinteiligen, dezentral angelegten Netzes der Anlehnbügel vorgeschlagen. Diese Maßnahme hat in der Vergangenheit mit einem relativ guten Kosten-Nutzen-Verhältnis einen sehr guten Beitrag zur innerstädtischen Parkattraktivität geleistet. Angesichts des geringen Platzbedarfs und der hohen Flexibilität bei der Standortfindung stellen weitere Anlehnbügel eine sinnvolle Alternative zu Maßnahmen, die mit höheren Baukosten verbunden sind, dar. Allerdings ist das Flächenpotenzial für weitere Anlehnbügel in der Innenstadt begrenzt, so dass die Standortfindung intelligente Lösungen hervorbringen muss, um den Anforderungen sowohl aus Radfahrer- als auch aus anderer Sicht gerecht zu werden.

Angesichts der Flächenknappheit in der Innenstadt und den großen Stadtteilzentren unterliegt Fahrradparken ebenso der Konkurrenz um die begrenzte Ressource „Fläche“ wie andere öffentliche Nutzungen auch - wie etwa Fußgängerflächen, Grünflächen, Ruheflächen, Außengastronomie, technische Infrastruktur etc. Jede dieser Nutzungen nimmt für sich in Anspruch, die Innenstadt und die anderen Zentren ein Stückchen lebenswerter zu machen. Von daher kann es keine Bevorzugung für das Fahrradparken geben, wenn es um die Suche nach zusätzlichen Standorten für die Aufstellung weiterer Fahrrad-Abstellanlagen geht. Allerdings ist das Fahrradparken ein wichtiger Belang, dessen Bedeutung zukünftig noch zunehmen wird und für den eine große, in vielen Bereichen der Stadt bisher nicht angemessen bediente Nachfrage existiert.

Die wichtigste Forderung an das Fahrradparken in der Abwägung der unterschiedlichen Nutzungsinteressen lautet, dass von den für Fahrrad-Abstellanlagen vorgeschlagenen Standorten keine unzumutbaren Belastungen für andere Nutzungen ausgehen sollten. Im Regelfall wird dieses Kriterium von Fußweg-Restflächen (z.B. Nischen) oder besonders großen bzw. breiten Fußgängerflächen erfüllt. Die bisherigen Recherchen zeigen, dass zumindest in den Stadtteil- und Nebenzentren durchaus noch Potenzial für die intelligente Nutzung derartiger Lagen existiert, ohne in den Parkflächenbestand für PKWs eingreifen zu müssen. Anders kann es jedoch in den hoch verdichteten, innenstadtnahen Wohnquartieren aussehen, wo es auch für kleinteilige Lösungen keine nutzbaren Flächenreserven mehr gibt.

Die hier gemachten Standortvorschläge sind beispielhaft zu verstehen, um zu verdeutlichen, welche Art von Flächen prinzipiell für neue Abstellanlagen in Frage kommen würden. Sie basieren vor allem auf ihrer



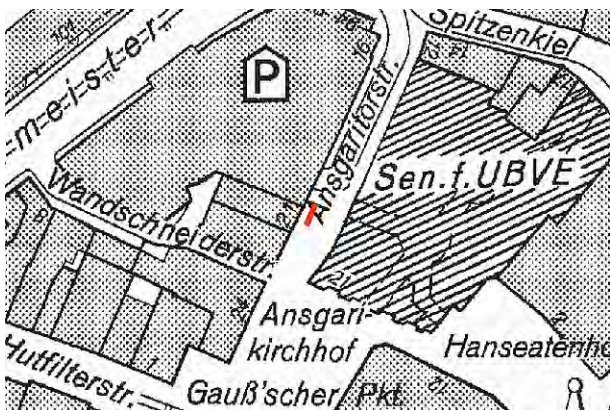
---

Flächenverfügbarkeit. Hieraus ist für sich allein noch keine tatsächliche Eignung abzuleiten. Die vorgeschlagenen Flächen sind vielmehr noch weiteren, im Rahmen dieses Gutachtens nicht leistbaren Eignungsprüfungen zu unterziehen. Hierzu gehören insbesondere die Behandlung eigentumsrechtlicher Fragen, von Sicherheitsaspekten (Fluchtwege etc.), Abstandsregelungen zu leitungsgebundenen Infrastrukturen und Straßenbäumen sowie Wegebeziehungen für Anlieferungen, die jeweils im Rahmen einer Einzelfallprüfung von der Verwaltung zu klären wären.

Beispielhaft werden nachfolgend einige Vorschläge unterbreitet, welches geeignete Flächen für neue innerstädtische Abstellanlagen sein könnten.



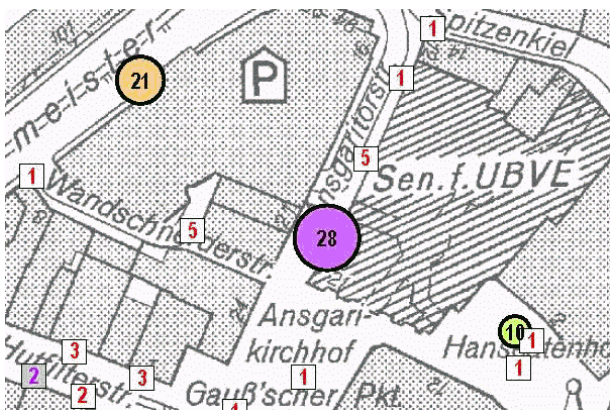
Z01-Innenstadt - Ansgaritorstr. 21/Schuhhaus Wachendorf



Ansgaritorstraße 21 (vor Schuhhaus Wachendorf)

Potenzial für ca. 16 Stellplätze. Lage zwischen dem Ende einer Sitzbankgruppe und dem Eingang zum Parkhaus am Brill.

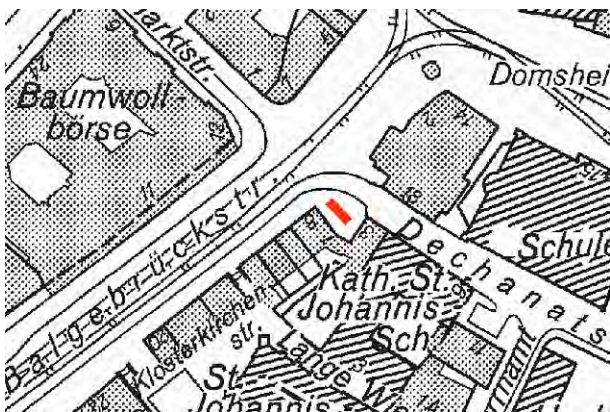
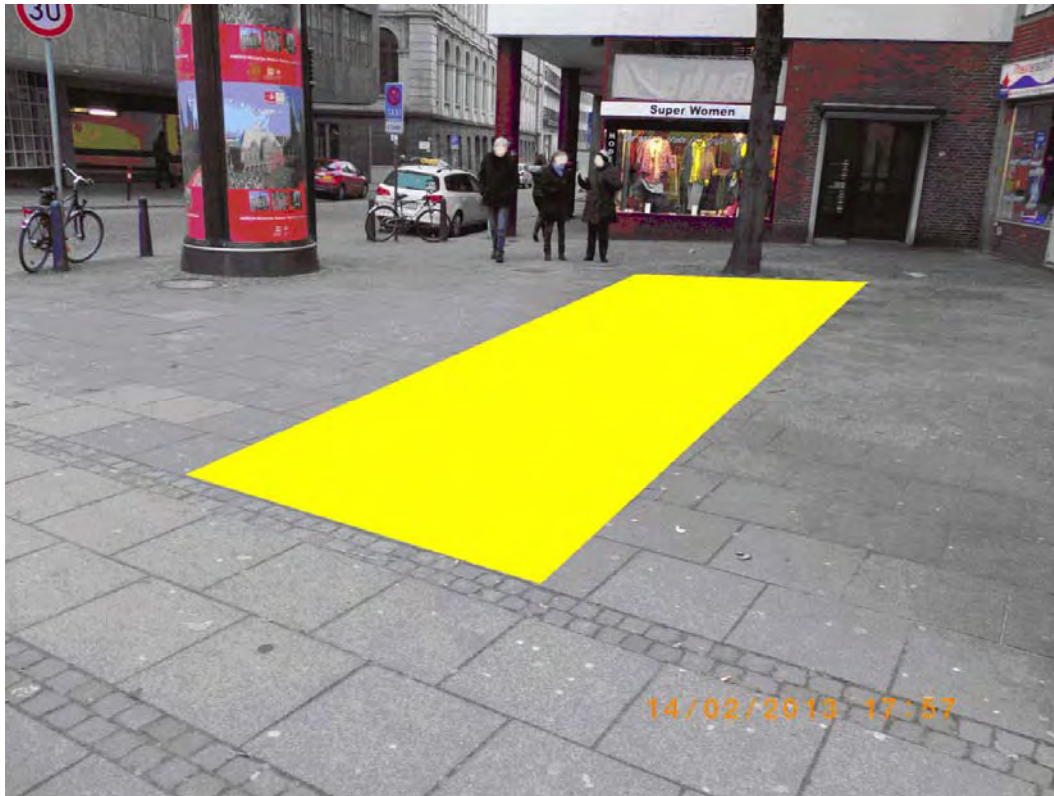
Beim Bau eines neuen City-Centers möglicherweise Auswirkungen auf diesen Standort zu erwarten.



Gegenüber einer regelmäßig überfüllten Abstellanlage gelegen.

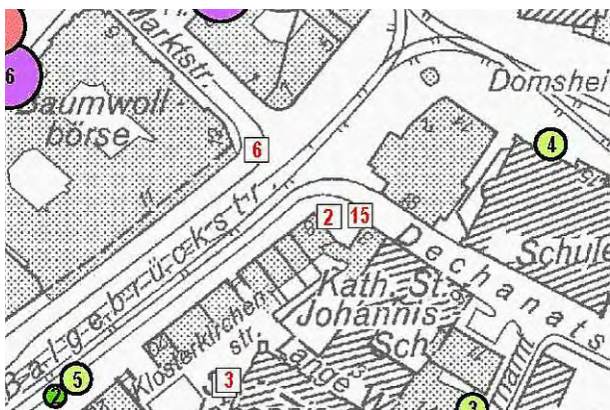


Z01-Innenstadt - Balgebrückstraße/Ecke Dechanatstraße



Balgebrückstraße/Ecke Dechanatstraße

Potenzial für ca. 14-26 Stellplätze. Lage zwischen einem Straßenbaum und dem Fußweg Balgebrückstraße. Ggf. Schaffung zusätzlicher Fläche durch Abbau des stillgelegten Toilettenhäuschens.



Regelmäßig überfüllte Abstellanlagen im benachbarten Bereich der Baumwollbörse (Marktstraße, Wachtstraße). Viele frei abgestellte Fahrräder.

Sehr öffentlichkeitswirksamer Standort (direkt neben einer der zentralen Umsteige-Haltestellen Domsheide) für die Aufstellung von Fahrradboxen.



Z01-Innenstadt - Brillkreuzung

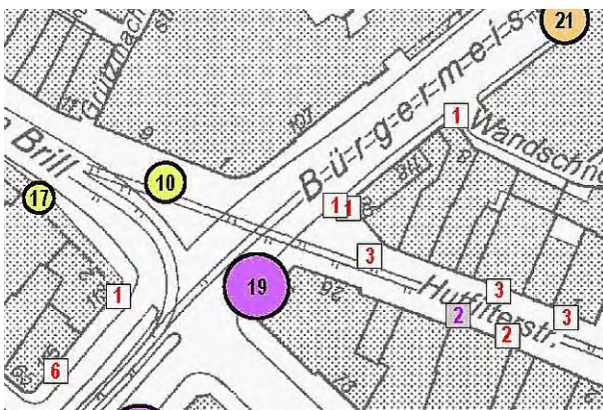


Brillkreuzung (Bürgermeister-Smidt-Straße/Ecke Hutfilterstraße)

Potenzial für ca. 20 Stellplätze. Lage am Ende der Fußgängerzone auf Flächenerweiterung durch sich öffnende Bauflucht.

Dreieckige Grundfläche ist nur tw. nutzbar.

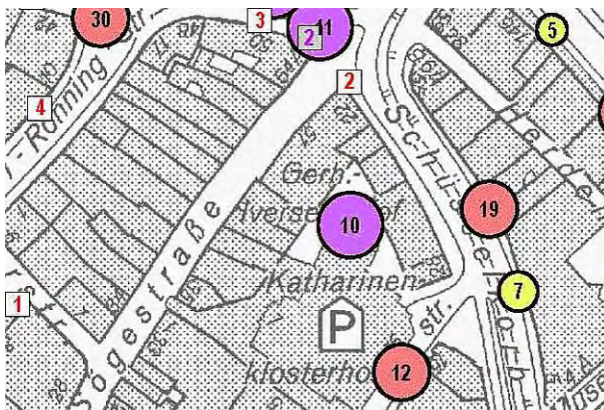
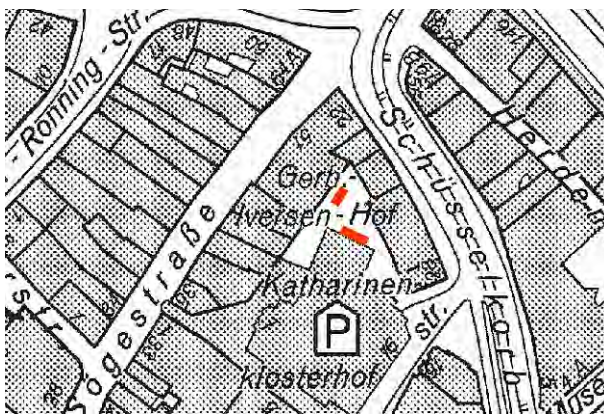
Durch die Lage direkt am City-Eingang möglicherweise städtebaulich sensibel.



In Nachbarschaft zu regelmäßig überfüllter Abstellanlage am Kopfe des Brillissimo gelegen, einige frei abgestellte Fahrräder.



Z01-Innenstadt - Gerhard-Iversen-Hof



Gerhard-Iversen-Hof/Katharinenklosterhof

1. Nachbesserung einer bestehenden Abstellanlage (8 Stellpl.) mit Vorderradklemmen durch Austausch und Erweiterung mit Anlehnbügel (Potenzial: ca. 20 Stellpl.)

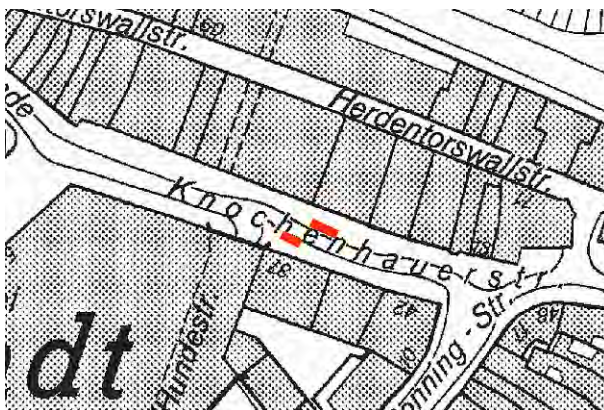
2. Errichtung einer neuen Abstellanlage zwischen (ggf auch rund um den) Straßenbaum und Zugang Katharinenpassage. Potenzial für ca. 24 Stellplätze.

Verbesserte Beleuchtung notwendig wg. schlecht einsehbarer Lage (Diebstahlgefahr).

Mehrere über- bzw. gut ausgelastete Abstellanlagen in räumlicher Nähe.

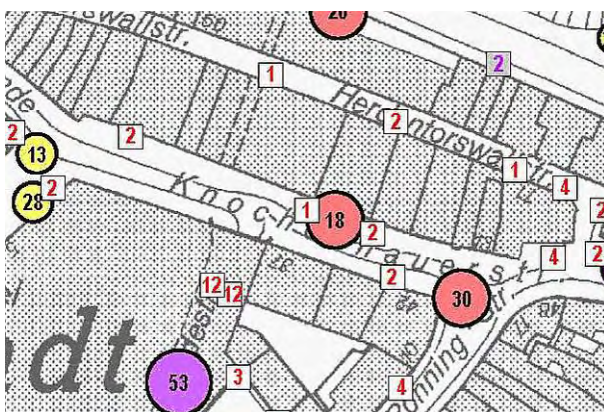


Z01-Innenstadt - Knochenhauerstraße/Ecke Kleine Hundestraße



Knochenhauerstraße/Ecke Kleine Hundestraße

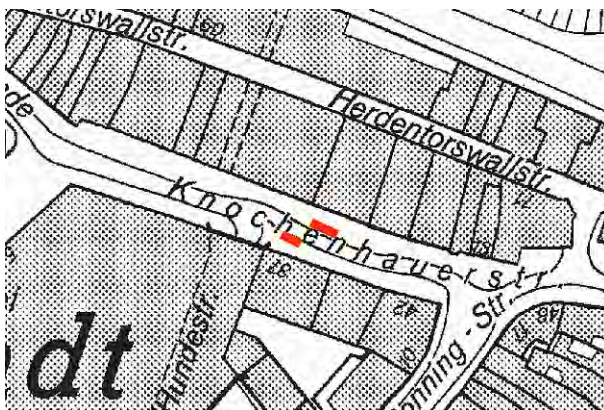
Potenzial für ca. 12 Stellplätze. Lage im Seitenraum zwischen Radweg und Fahrbahnrand.



In Nachbarschaft zu regelmäßig überfüllten oder hoch ausgelasteten Abstellanlagen gelegen, viele frei abgestellte Fahrräder.



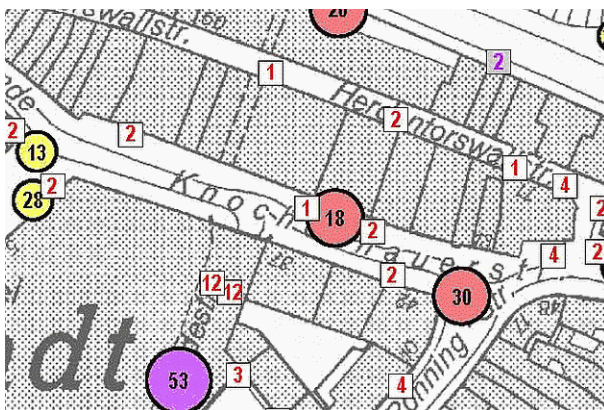
Z01-Innenstadt - Knochenhauerstraße 18



Knochenhauerstraße 18

Potenzial für ca. 24 Stellplätze. Lage in sehr breiter Fußgängerfläche, durch Poller vor dem Befahren durch PKW geschützt.

Fortsetzung einer bereits bestehenden Abstellanlage.



In Nachbarschaft zu regelmäßig überfüllten oder hoch ausgelasteten Abstellanlagen, sehr viele frei abgestellte Fahrräder in unmittelbarer Nähe.



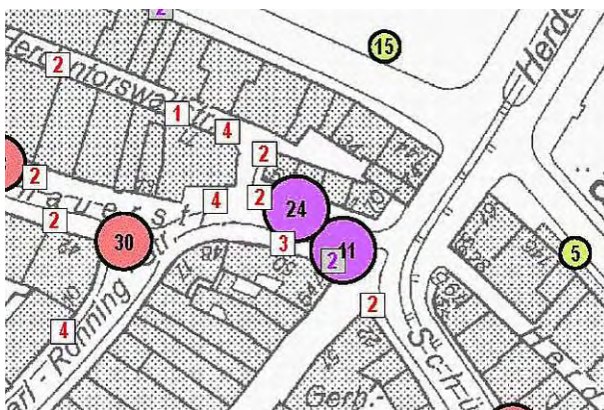


Z01-Innenstadt - Knochenhauerstraße 3



Knochenhauerstraße 3

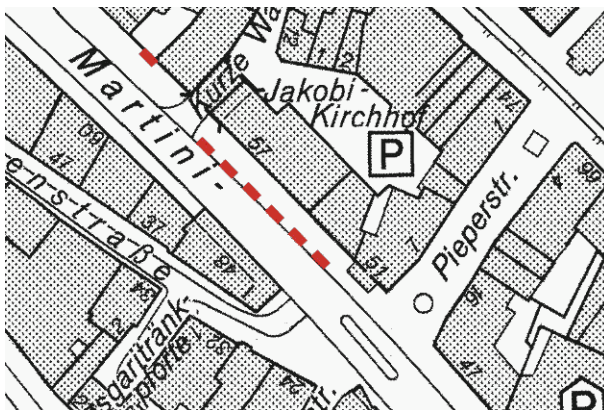
Potenzial für ca. 24 Stellplätze. Lage in sehr breiter Fußgängerfläche, durch Poller vor dem Befahren durch PKW geschützt. Zwischen Außengastronomie (Knochenhauerstraße 5) und einer bereits bestehenden Abstellanlage gelegen.



In Nachbarschaft zu regelmäßig überfüllten oder hoch ausgelasteten Abstellanlagen gelegen, viele frei abgestellte Fahrräder in unmittelbarer Nähe.

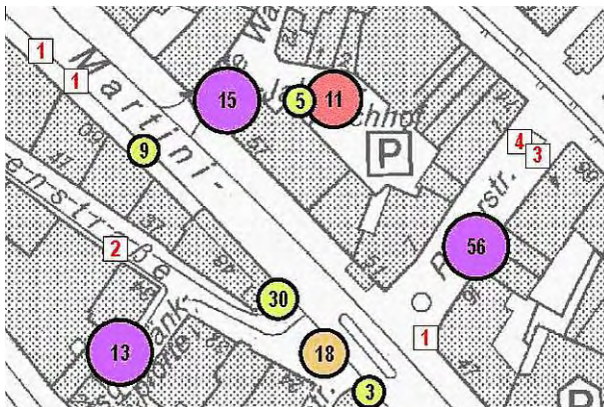


Z01-Innenstadt - Martinistraße 53-57



Martinistraße 53-57

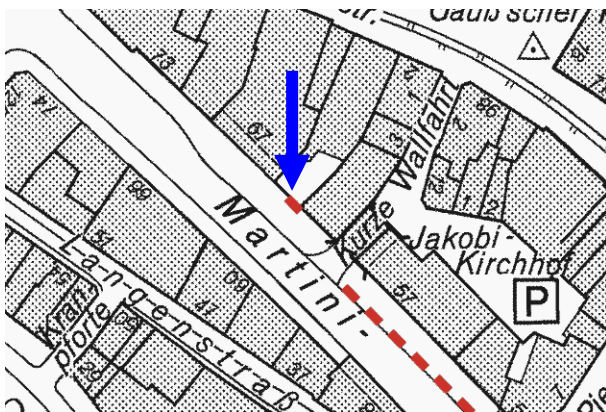
Potenzial für ca. 48 Stellplätze. Lage im Seitenraum zwischen Fahrbahn und Radweg. 6 Zwischenräume zwischen Baumscheiben.



In der Nähe zu regelmäßig überfüllten oder hoch ausgelasteten Abstellanlagen gelegen.

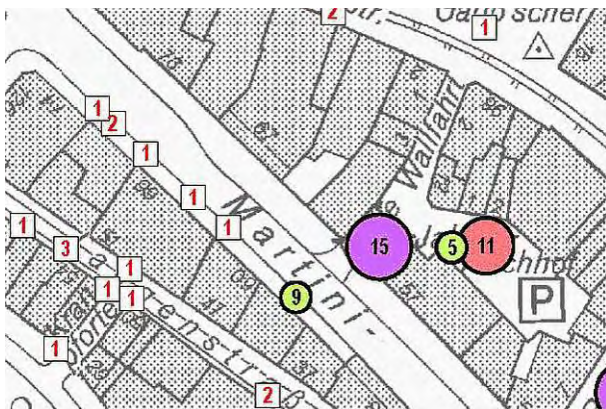


Z01-Innenstadt - Martinistraße 63



Martinistraße 63

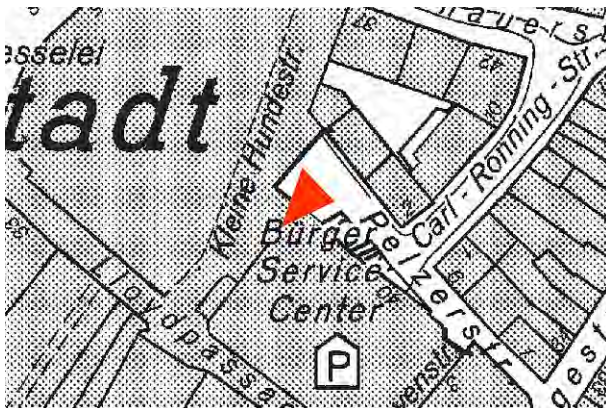
Potenzial für ca. 4-6 Stellplätze. Lage im sehr breiten Fußweg. Sollte möglicherweise aus Gründen der Barrierefreiheit mehr in Richtung Martinistraße verlegt werden (Bebauungskante als Orientierung).



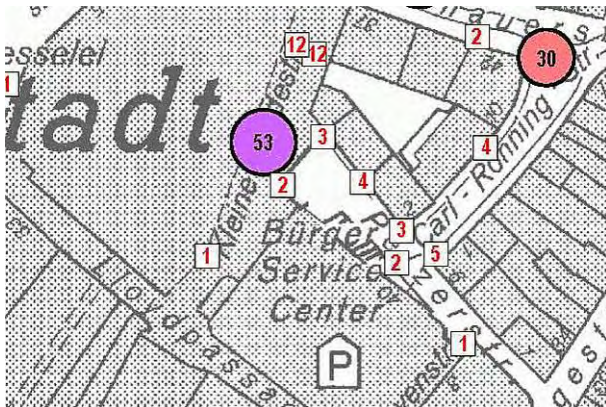
In der Nähe zu regelmäßig überfüllten oder hoch ausgelasteten Abstellanlagen gelegen, einige frei abgestellte bzw. an Objekten angeschlossene Fahrräder auf gegenüber liegender Straßenseite.



Z01-Innenstadt - Pelzerstraße/Ecke Kleine Hundestraße



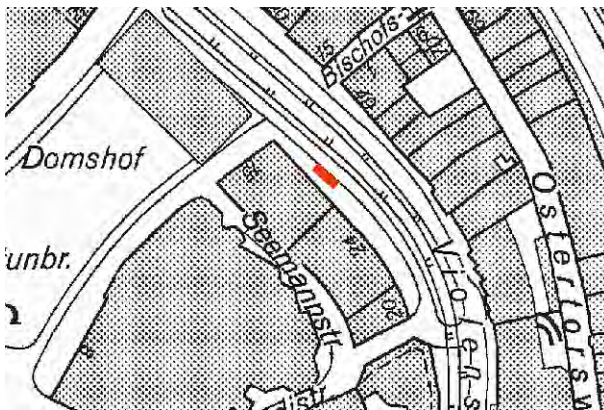
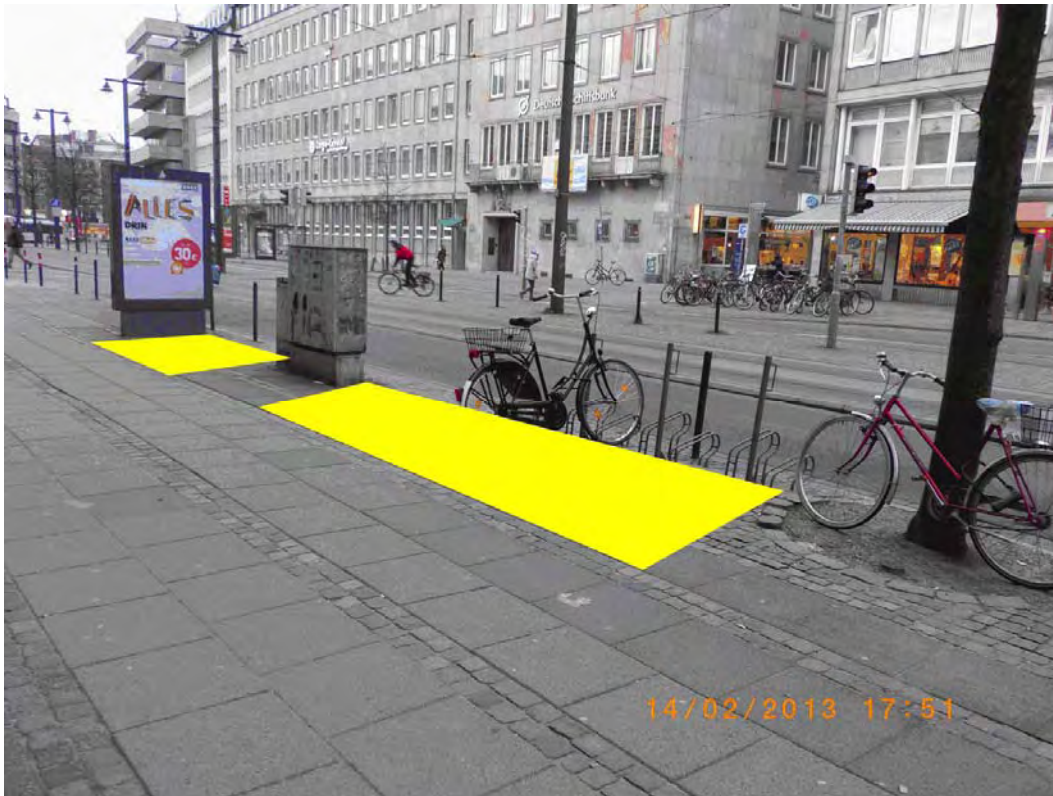
Pelzerstraße/Ecke Kleine Hundestraße  
Potenzial für ca. 20-24 Stellplätze. Lage in platzähnlicher Aufweitung des Fußgängerraums. Dreieckfläche allerdings schlecht nutzbar.



In der Nähe zu regelmäßig überfüllten oder hoch ausgelasteten Abstellanlagen gelegen, sehr viele frei abgestellte bzw. an Objekten angeschlossene Fahrräder.

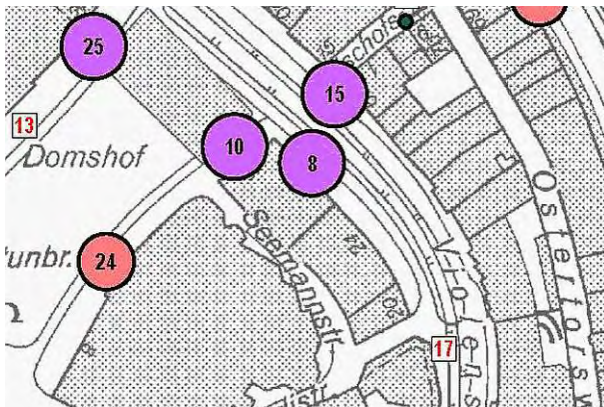


Z01-Innenstadt - Violenstraße 24



Violenstraße 24/Eingang Aldi-Markt

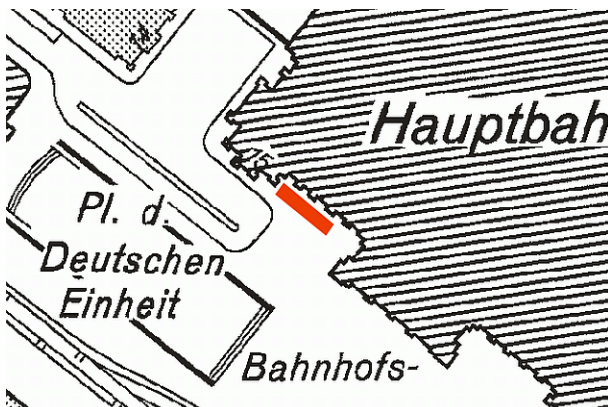
Nachbesserung einer bestehenden Abstellanlage (6 Stellpl.) mit Vorderradhaltern durch Austausch und Erweiterung mit Anlehnbügeln (Potenzial: ca. 22 Stellpl.)



Mehrere über- bzw. gut ausgelastete Abstellanlagen in räumlicher Nähe.

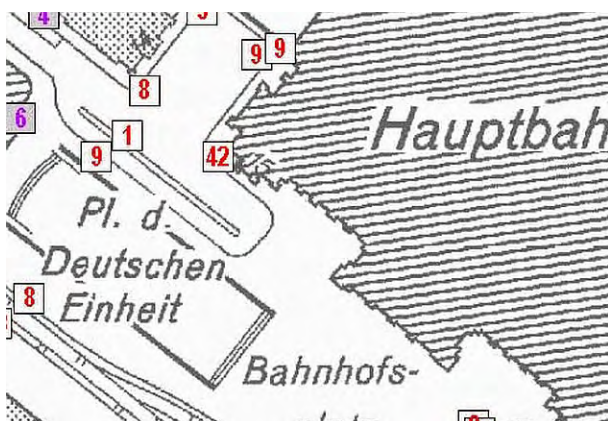


Z01-Innenstadt – Bahnhofsplatz/Platz der Deutschen Einheit



Bahnhofsplatz/Platz der Deutschen Einheit

Potenzial für ca. 50 Stellplätze. Lage in Nische zwischen zwei Vorbauten des Bahnhofsgebäudes. Fensterfront ohne Türen. Innerhalb des betreffenden Gebäudeflügels keine Gastronomie, deshalb kein Bedarf an Außenbereichsnutzung. Kleiner Anlieferungsbereich vorhanden.



Sehr viele frei abgestellte und an Objekten angeschlossene Fahrräder in räumlicher Nähe. Allerdings kann an dieser Stelle nicht uneingeschränkt die Aufstellung von Anlehnbügeln empfohlen werden, da jedes zusätzliche Parkangebot die benachbarte Radstation schwächt.









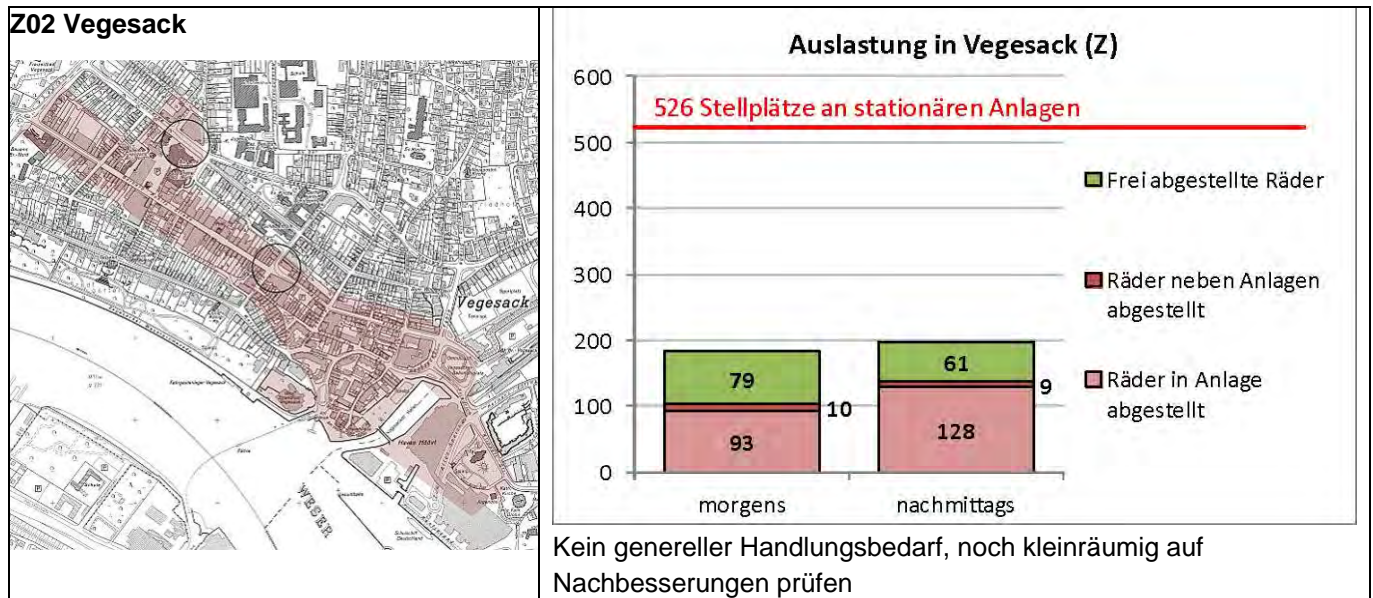
### 3 Fahrradparken in den Stadt- und Ortsteilzentren

Als zentrale Bereiche wurden sämtliche 36 im „Kommunalen Zentrenkonzept mit Nahversorgungskonzept für die Freie Hansestadt Bremen“ (Zentrenkonzept) dargestellten Stadt-, Stadtteil- und Nahversorgungszentren in der Stadt Bremen definiert.

2 Zentrale Versorgungsbereiche	City/Bahnhofsvorstadt, Vegesack
12 Stadtteilzentren	Blumenthal, Burglesum, Findorff, Gröpelingen, Horn-Lehe, Huchting, Neustadt, Osterholz, Ostertor/Steintor, Vahr, Walle, Woltmershausen
1 perspektivisches Stadtteilzentrum	Hemelingen
17 Nahversorgungszentren	Am Dobben, Apfelallee, Blockdiek, Borgfeld, Buntentorsteinweg, Edisonstraße, Gottfried-Menken-Straße, H.-H.-Meier-Allee/Emmaplatz, Kattenturm, Marßel, Mühlenfeldstraße, Schlangstraße, Schwachhauser Heerstraße, Wachmannstraße, Weidedamm, Wester-/Osterstraße, Wilhelm-Röntgen-Straße
4 perspektivische Nahversorgungszentren	Farge, Lüssum-Bockhorn, Mahndorf, Oslebshausen

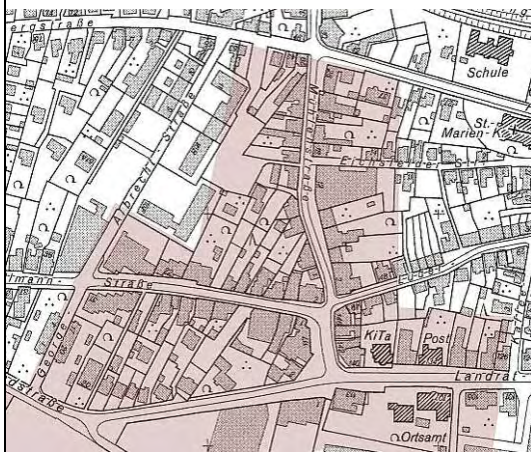
Nicht untersucht wurden die großen Einkaufszentren, da hier die die Verantwortlichkeit für die Weiterentwicklung des Fahrradparkangebots in die Zuständigkeit der privaten Betreiber und nicht der Stadt Bremen fällt.

#### 3.1 Übersicht

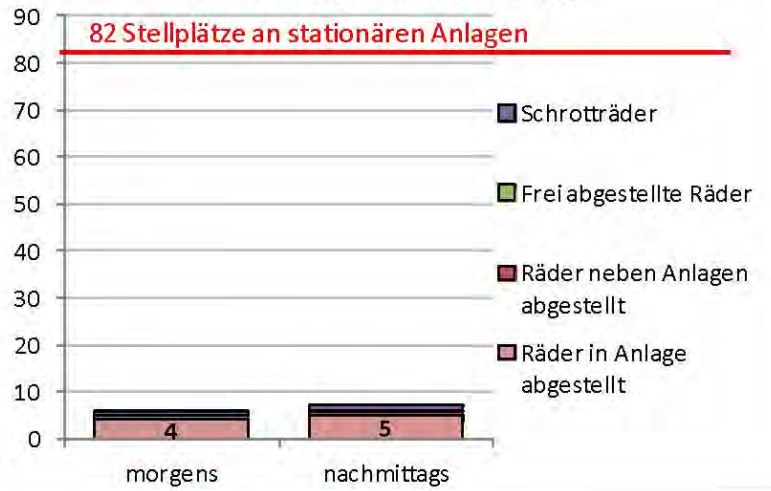




Z03 Blumenthal



Auslastung in Blumenthal (Z)

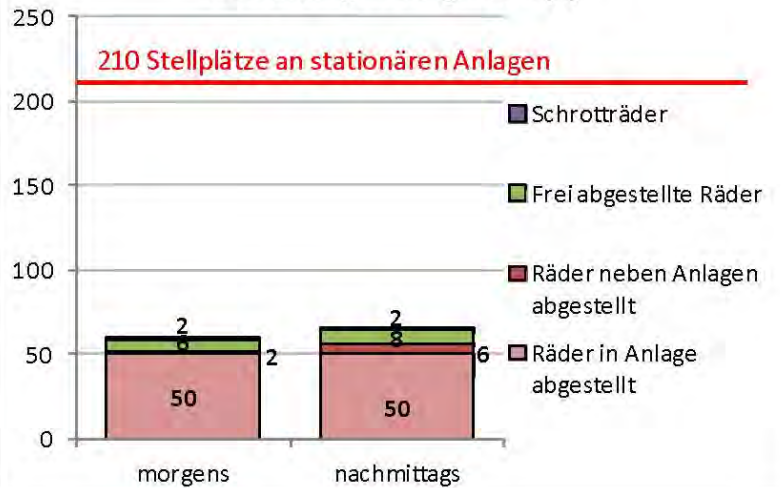


Kein Handlungsbedarf

Z04 Burglesum



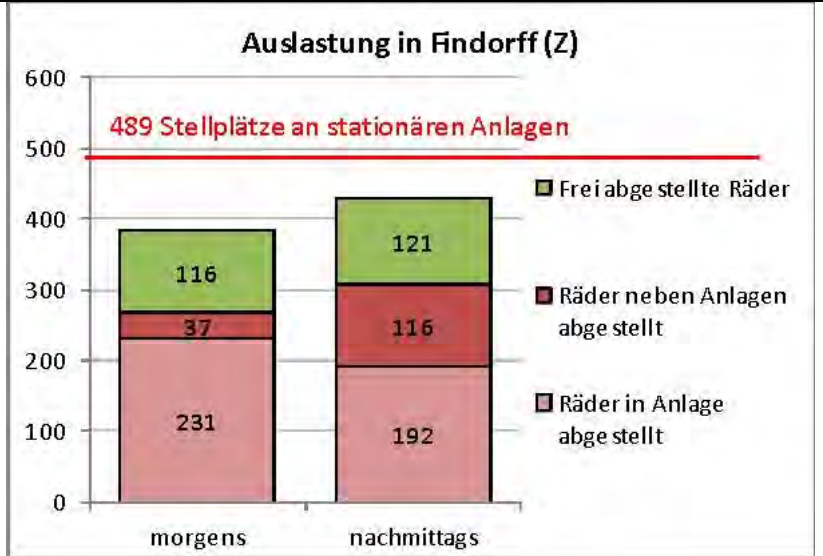
Auslastung in Burglesum (Z)



Kein Handlungsbedarf

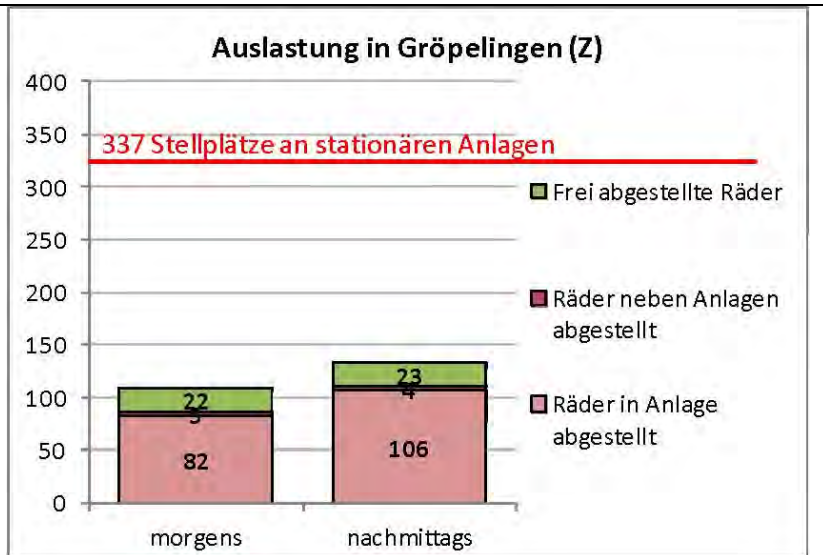


Z05 Findorff



Handlungsbedarf. Hoher Anteil an neben den Abstellanlagen geparkter Fahrräder. Allerdings ist dies auf frei abgestellte Fahrräder in den angrenzenden, aber dennoch zum Stadtteilzentrum rechnenden Wohnstraßen zurückzuführen. Nachbesserungsbedarf in Teilbereichen von Admiral- und Hemmstraße gegeben.

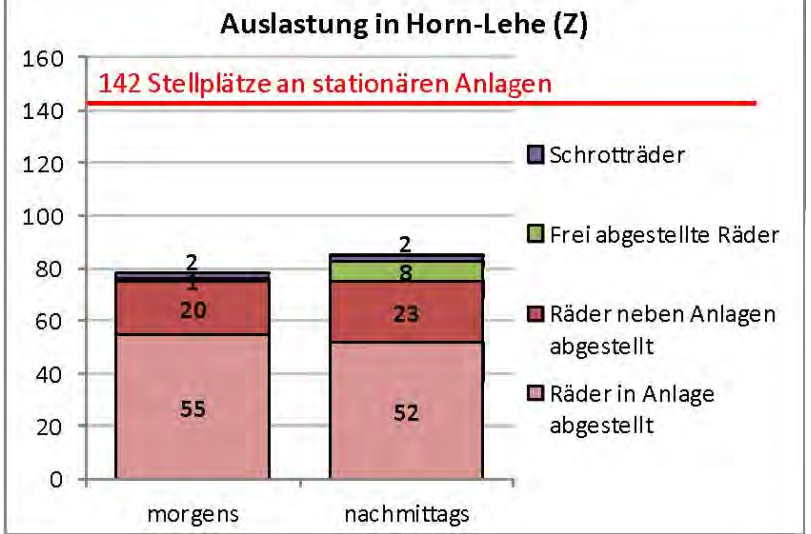
Z06 Gröpelingen



Kein Handlungsbedarf

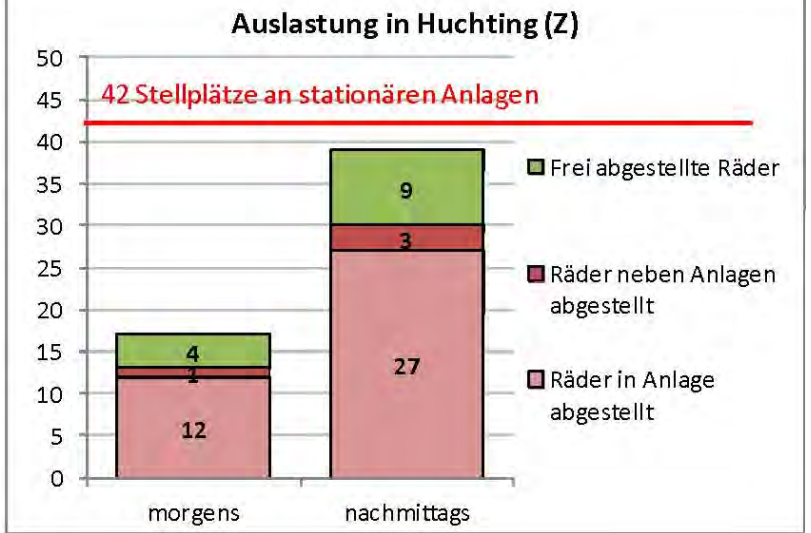
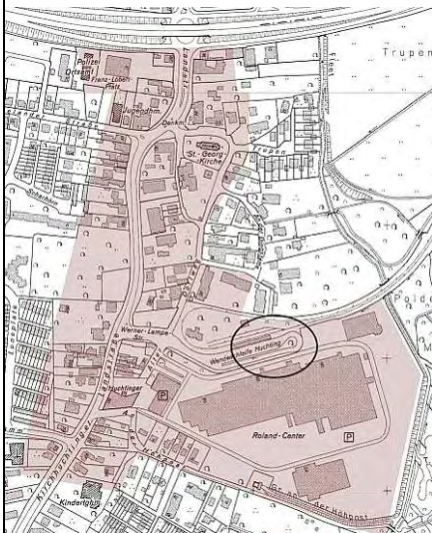


Z07 Horn-Lehe



Geringer Handlungsbedarf. Anlagentypen auf Eignung und Standort prüfen, Zuständigkeit von Lestra für Abstellanlagen auf Parkplatz klären

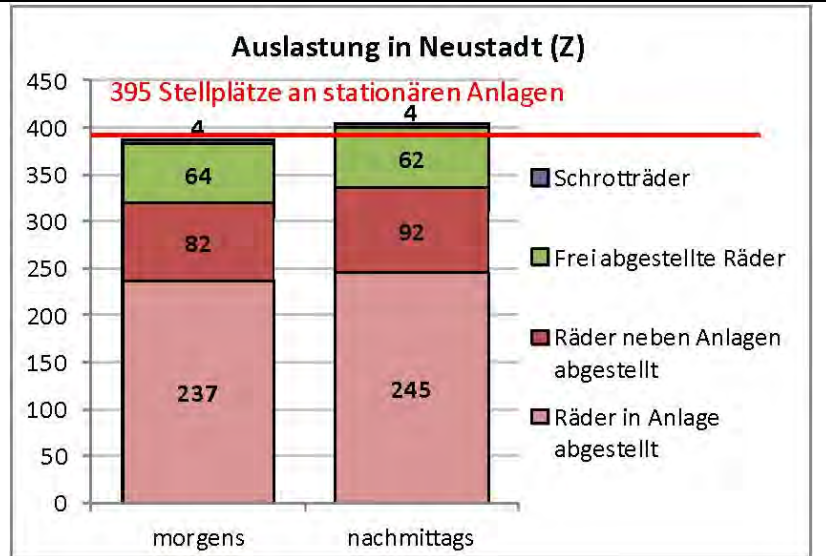
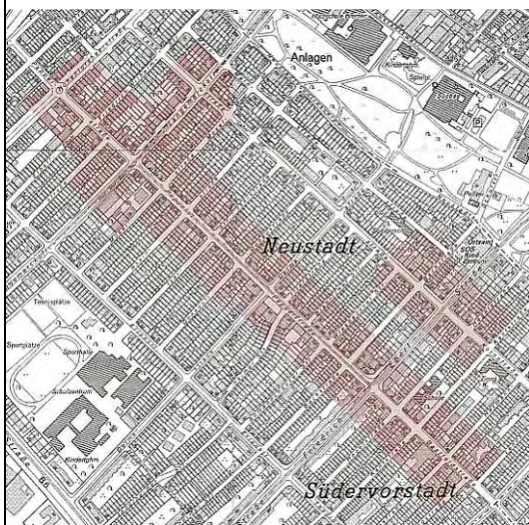
Z08 Huchting



Geringer Handlungsbedarf

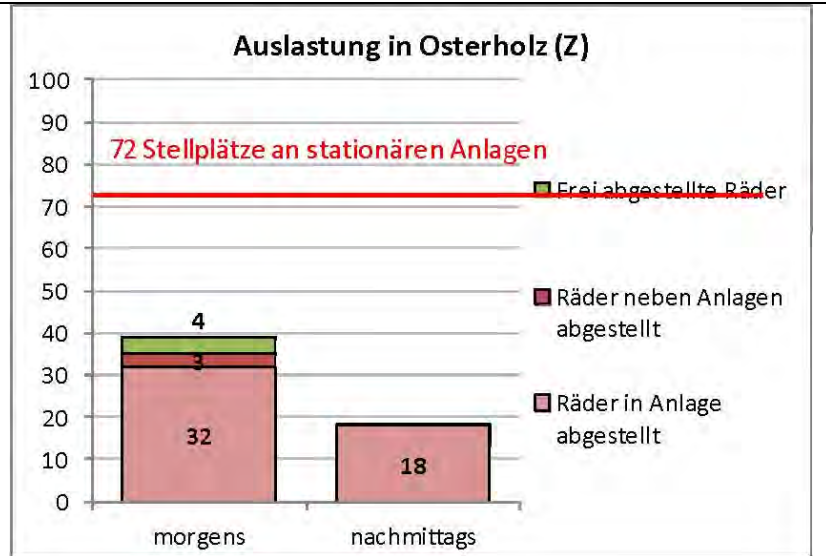


Z09 Neustadt



Handlungsbedarf, angesichts einer Dauerauslastung von > 80% (in und neben den Anlagen) ist eine Kapazitätserweiterung notwendig

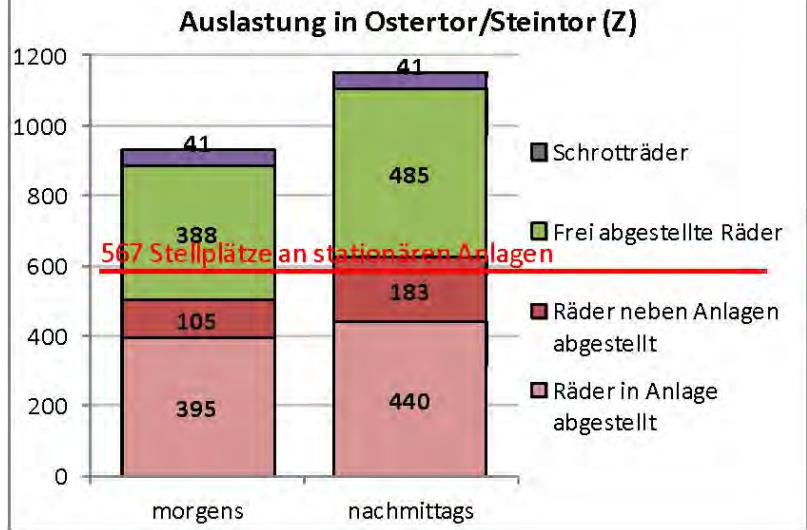
Z10 Osterholz



Kein Handlungsbedarf



Z11 Ostertor-Steintor



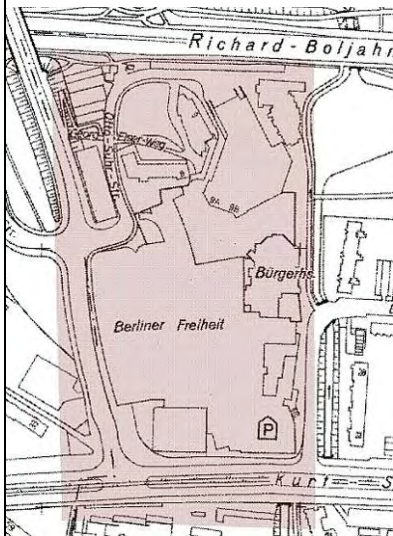
Dringender Handlungsbedarf, angesichts einer Dauerauslastung von > 90% (in und neben Anlagen) ist eine Kapazitätserweiterung notwendig



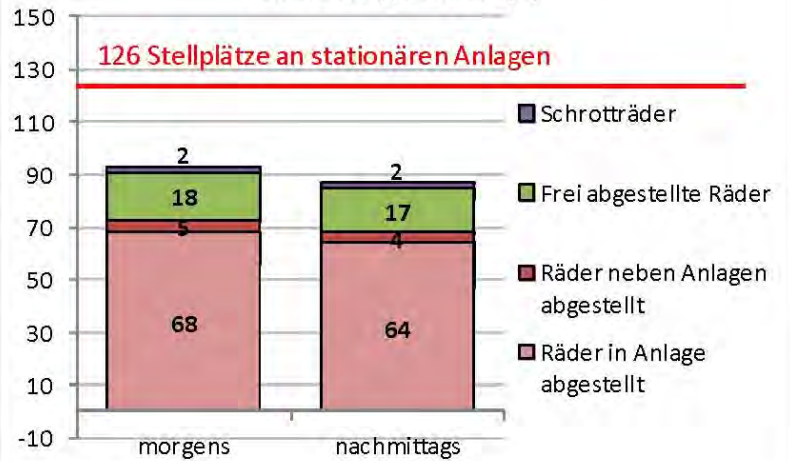
Ostertor und Steintor sind die am dichtesten besiedelten Ortsteile Bremens. Die Flächenknappheit drückt sich in vielen Bereichen aus, es herrscht hohe Nutzungskonkurrenz zwischen Frei- und Grünflächen, Gehwegen, Straßen und PKW-Stellplätzen, aber auch Fahrradabstellanlagen. Von daher ist es nicht verwunderlich, dass die Fahrrad-Parkproblematik hier besonders stark ausgeprägt ist. Entlang des gesamten Straßenzugs



Z12 Vahr



Auslastung in Vahr (Z)

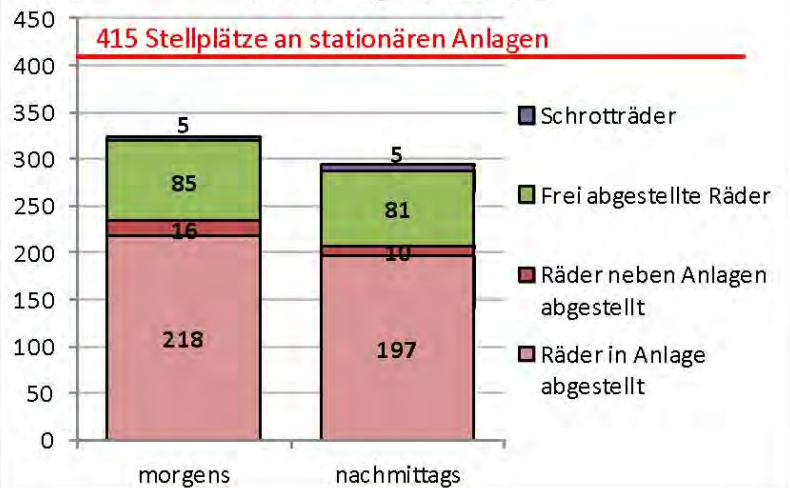


Angesichts hoher Stellplatzkapazitäten auf dem Gelände des EKZ Berliner Freiheit kein Handlungsbedarf.

Z13 Walle



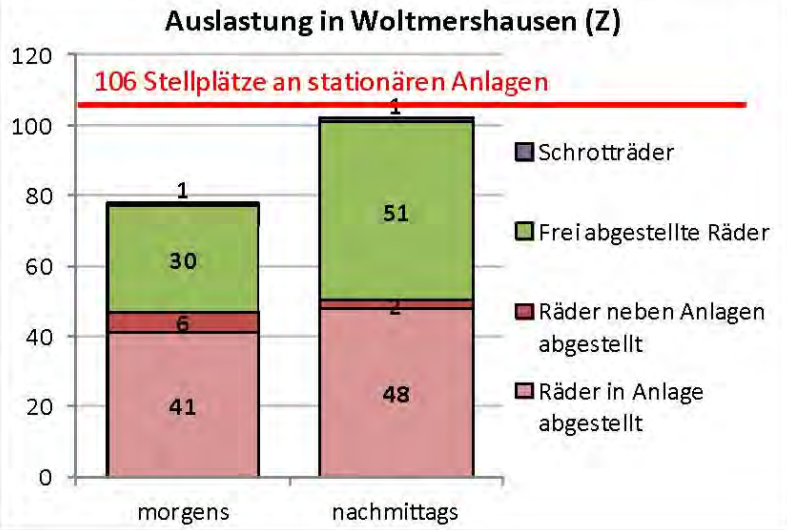
Auslastung in Walle (Z)



Kein genereller Handlungsbedarf, noch kleinräumig auf Nachbesserungen prüfen

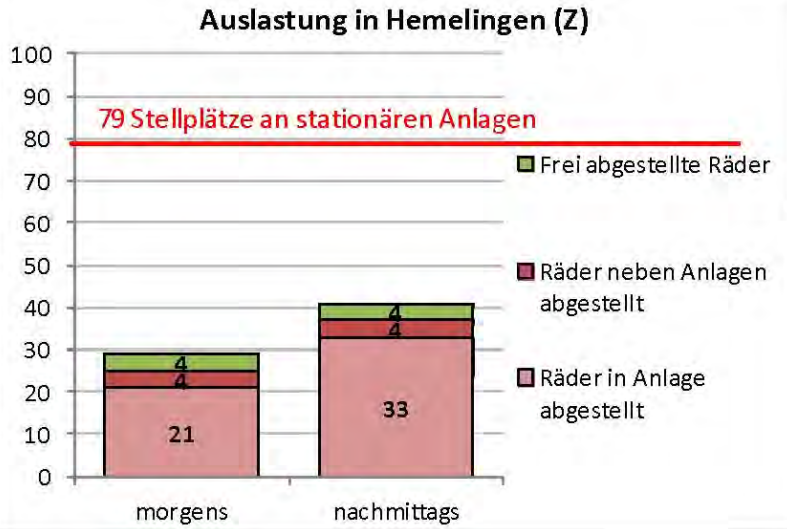


Z14 Woltmershausen



Handlungsbedarf. Sehr hoher Anteil an frei abgestellten Rädern. Anlagentypen auf Eignung und Standort prüfen, aber auch Überschneidung mit Wohnstraßenproblematik überprüfen

Z15 Hemelingen

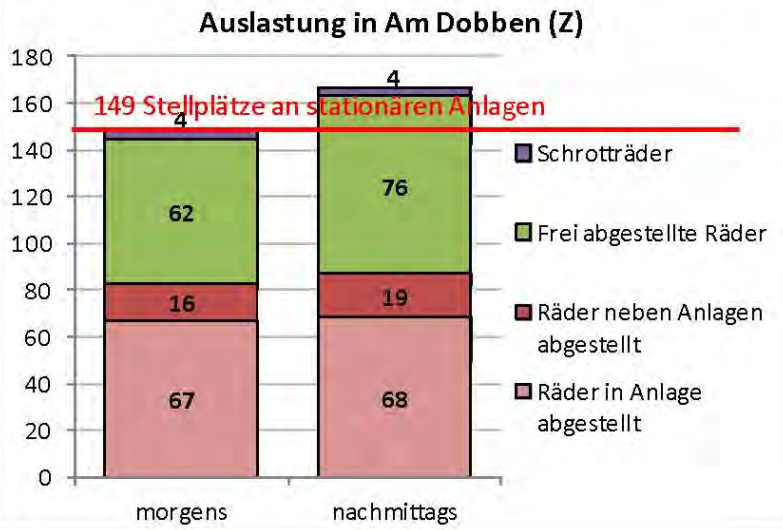


Kein Handlungsbedarf



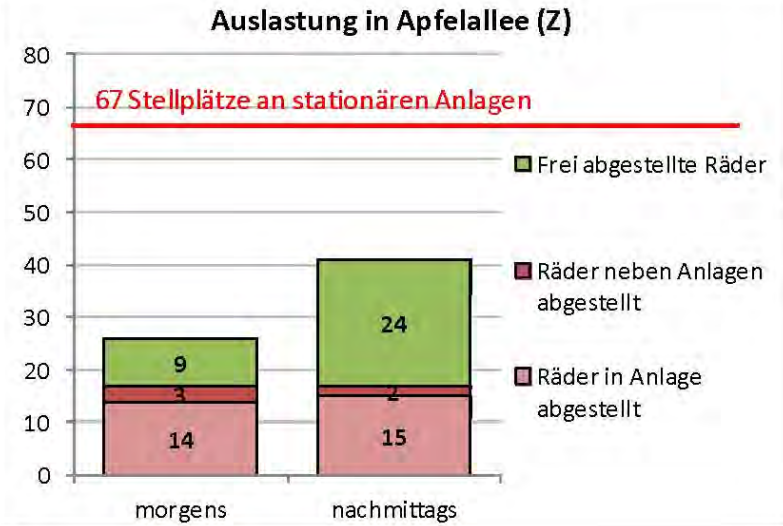


Z16 Am Dobben



Handlungsbedarf. Sehr hoher Anteil an frei abgestellten Rädern. Anlagentypen auf Eignung und Standort prüfen.

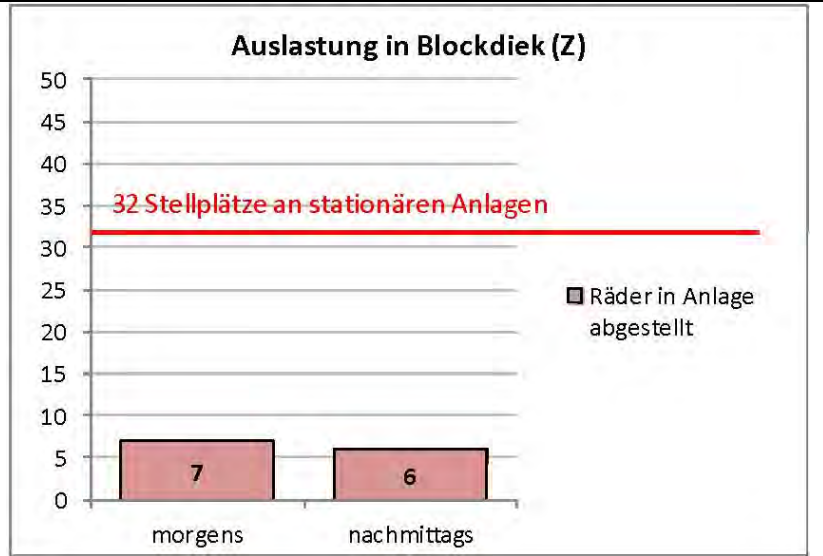
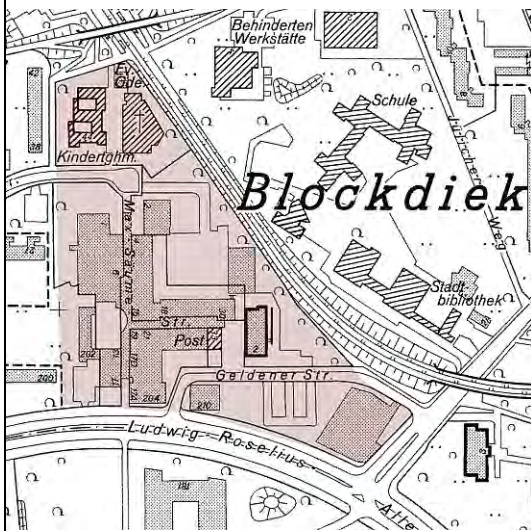
Z17 Apfelallee



Kein Handlungsbedarf

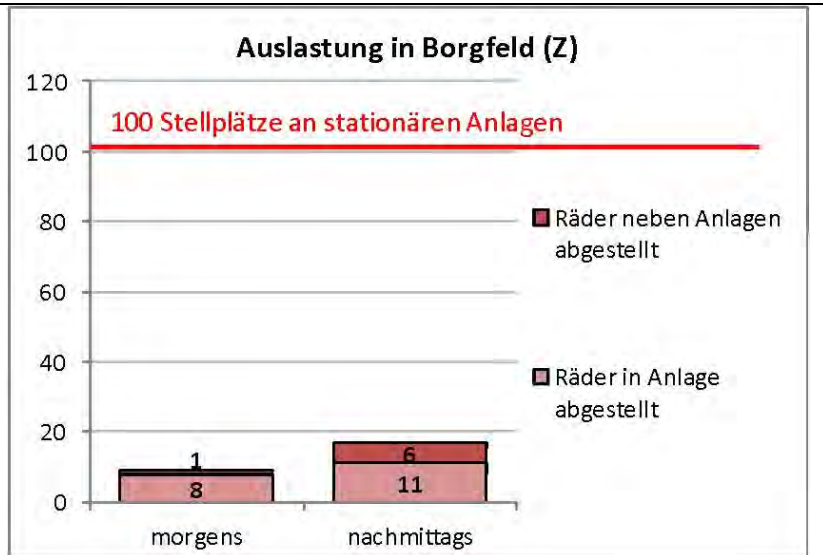
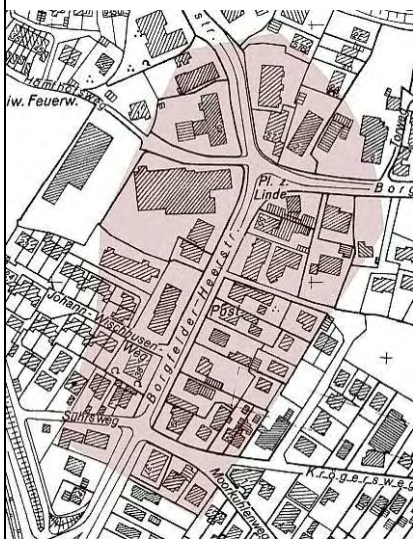


Z18 Blockdiek



Kein Handlungsbedarf

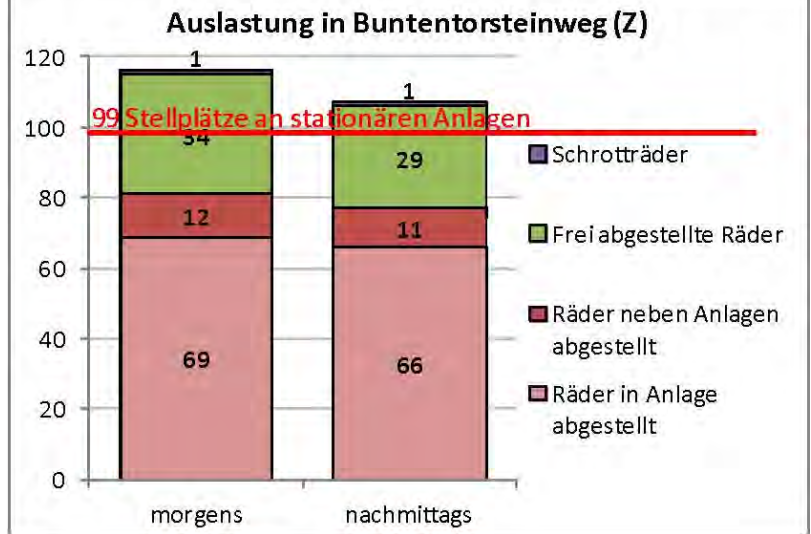
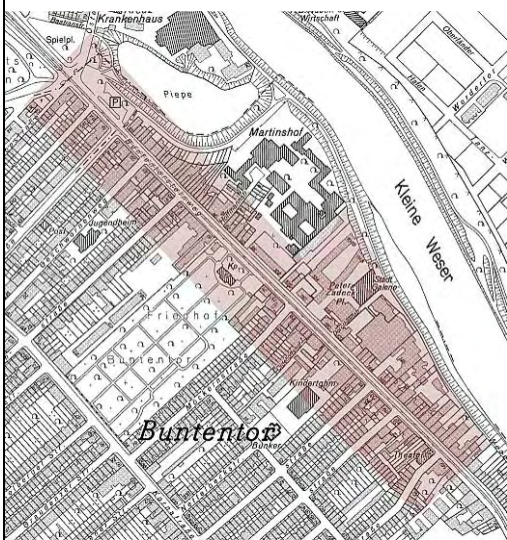
Z19 Borgfeld



Kein Handlungsbedarf

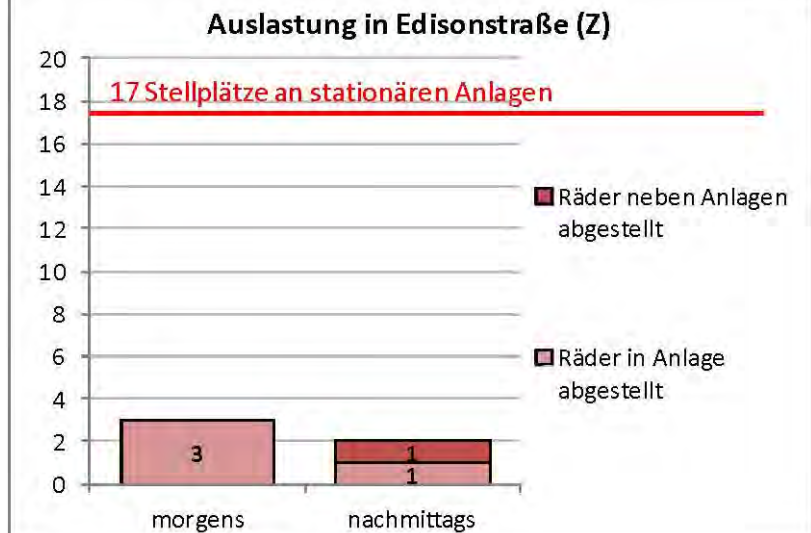
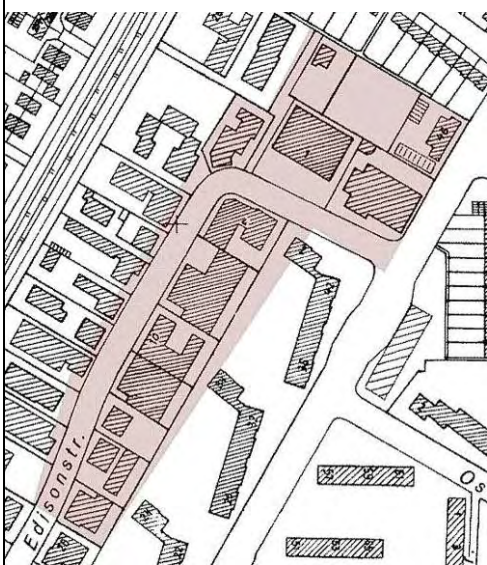


Z20 Buntentorsteinweg



Dringender Handlungsbedarf, angesichts einer Dauerauslastung von > 80% (in und neben den Anlagen) ist eine Kapazitätserweiterung notwendig

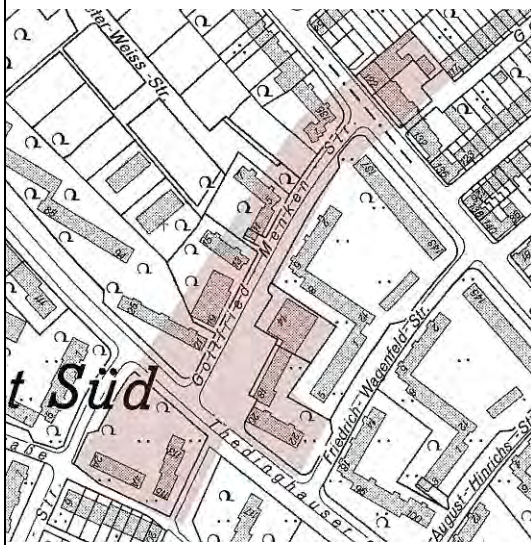
Z21 Edisonstraße



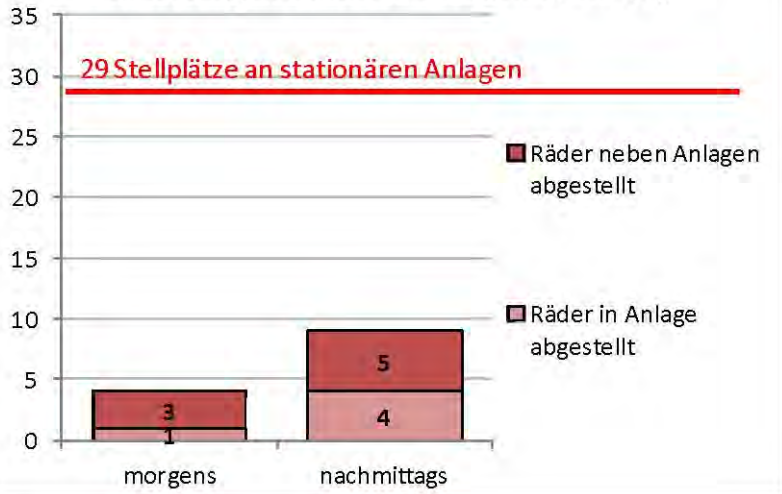
Kein Handlungsbedarf



Z22 Gotfried-Menken-Straße

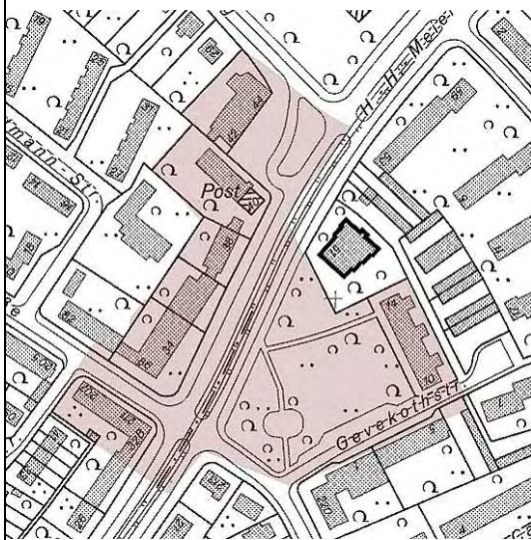


Auslastung in Gottfried-Menken-Straße (Z)

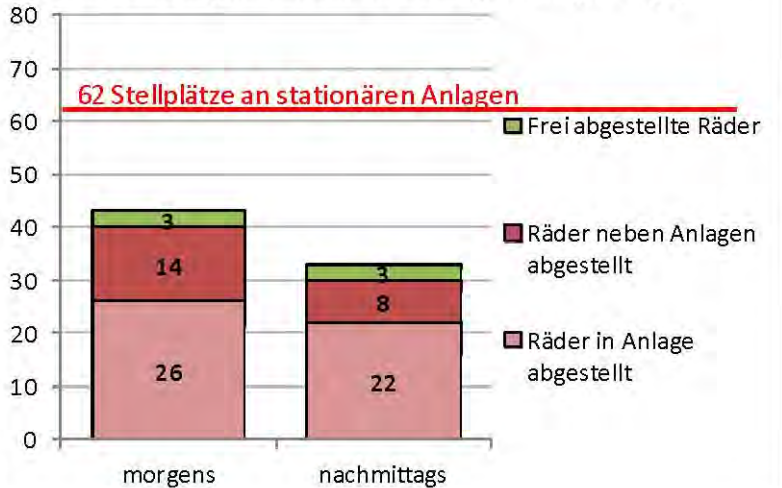


Kein Handlungsbedarf

Z23 H.-H.-Meier-Allee/Emmaplatz



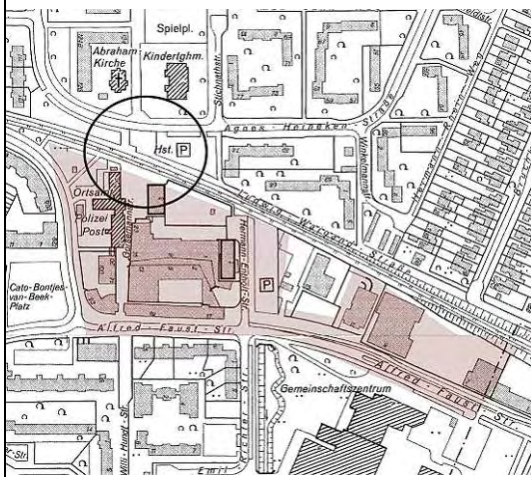
Auslastung in H-H-Meier Allee/Emmaplatz (Z)



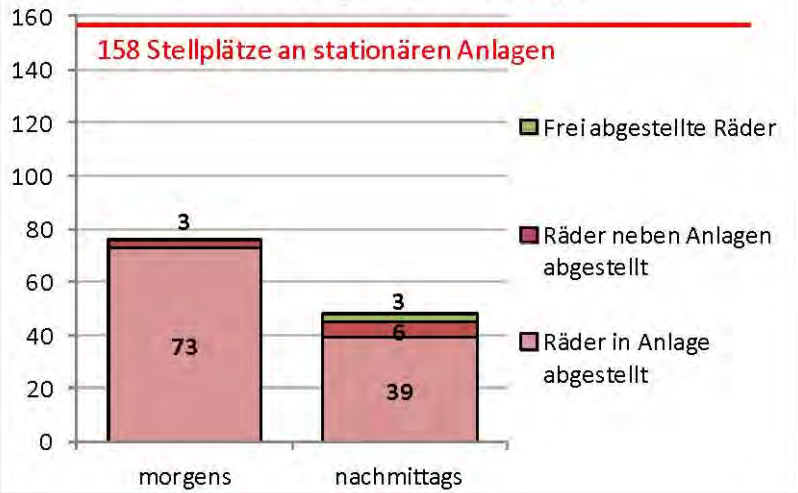
Kein Handlungsbedarf



Z24 Kattenturm

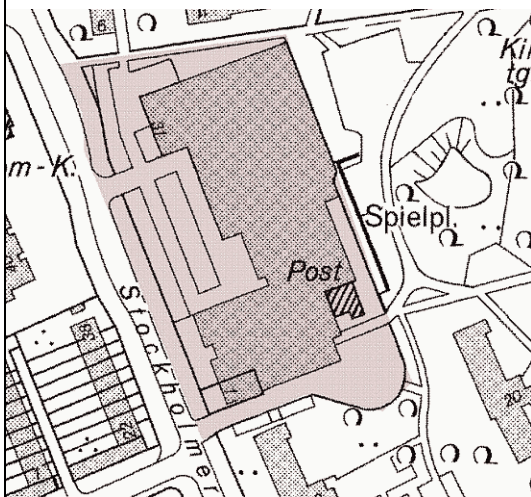


Auslastung in Kattenturm (Z)

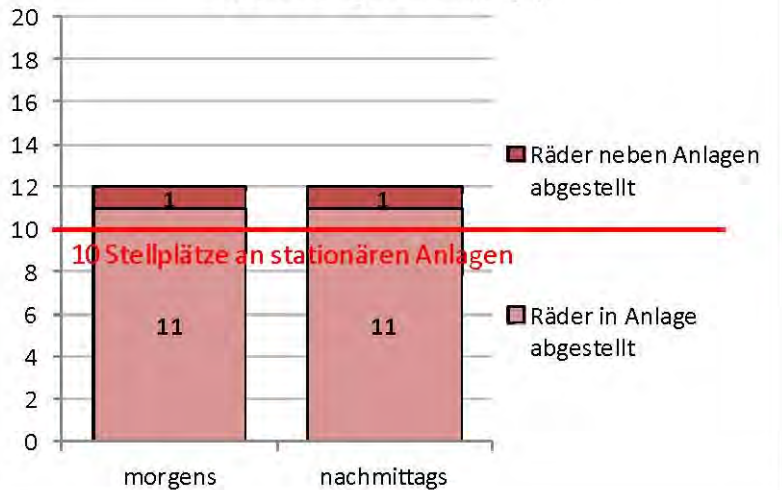


Kein Handlungsbedarf

Z25 Marßel



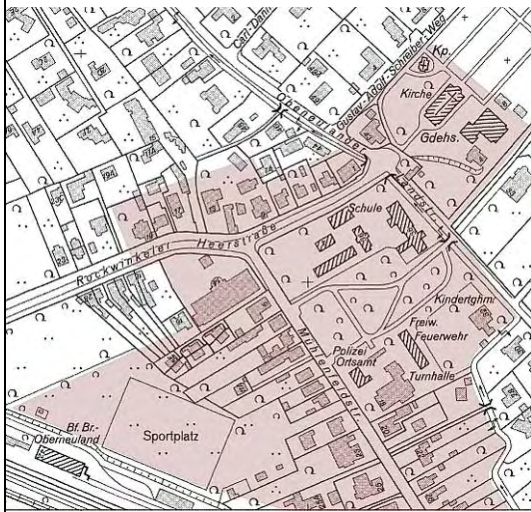
Auslastung in Marßel (Z)



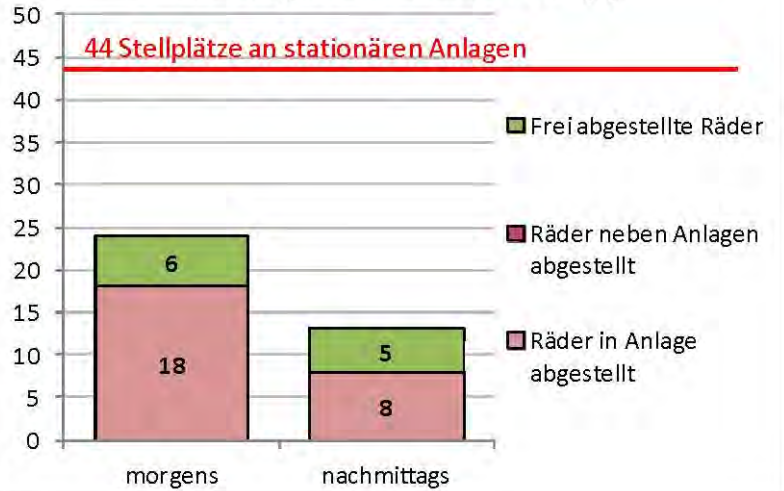
Geringer Handlungsbedarf, ggf. Umwandlung einer mobilen in eine stationäre Anlage.



Z26 Mühlenfeldstraße



Auslastung in Mühlenfeldstraße (Z)

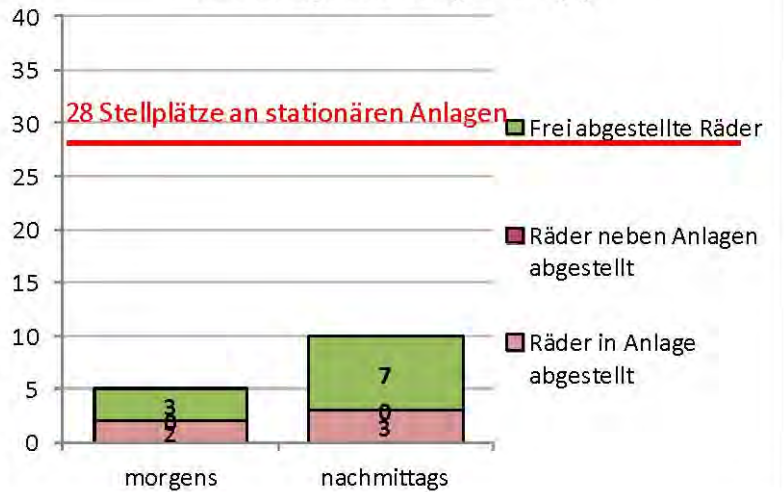


Kein Handlungsbedarf

Z27 Schlegelstraße



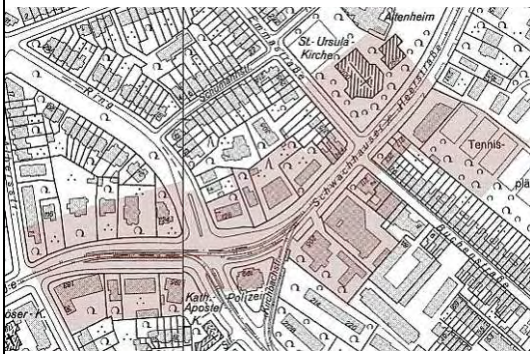
Auslastung in Schlegelstraße (Z)



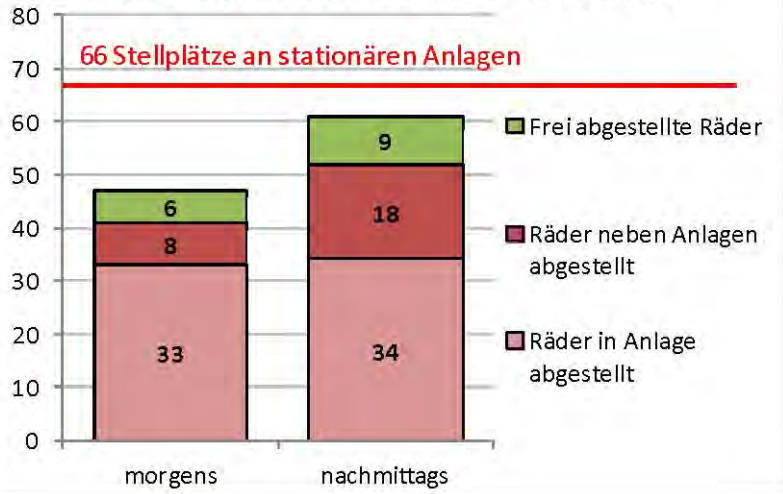
Kein Handlungsbedarf



Z28 Schwachhauser Heerstraße



Auslastung in Schwachhauser Heerstraße (Z)

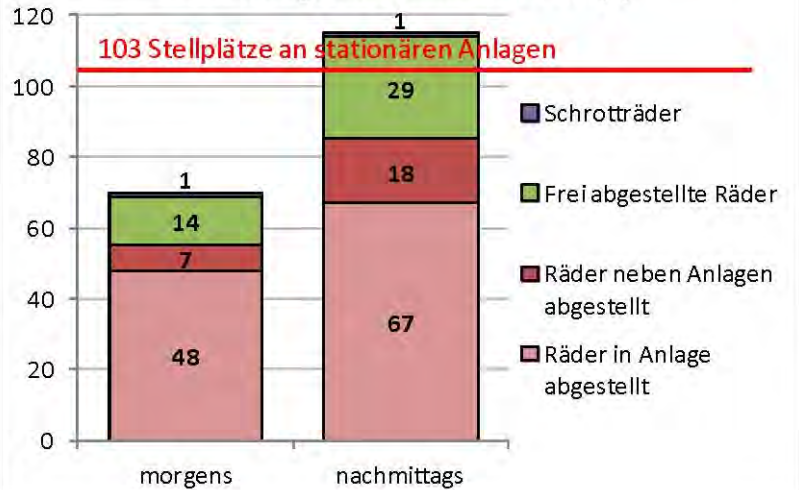


Kein Handlungsbedarf

Z29 Wachmannstraße



Auslastung in Wachmannstraße (Z)



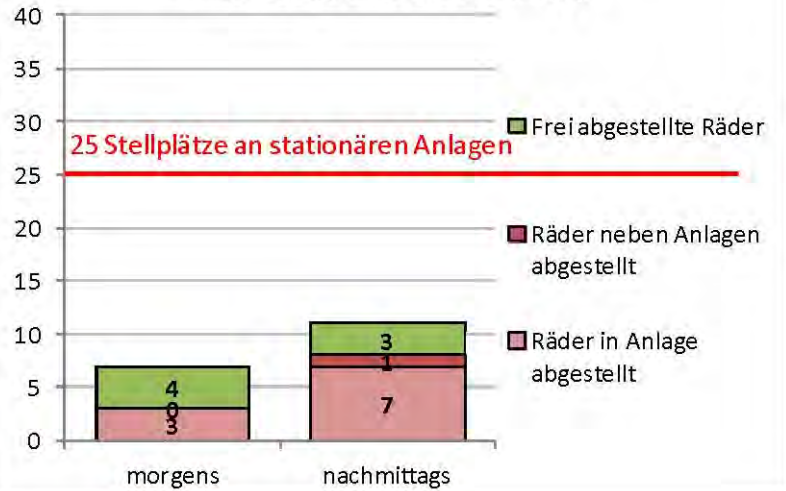
Handlungsbedarf: Kapazitätsausweitung in geringem Umfang.



Z30 Weidedamm

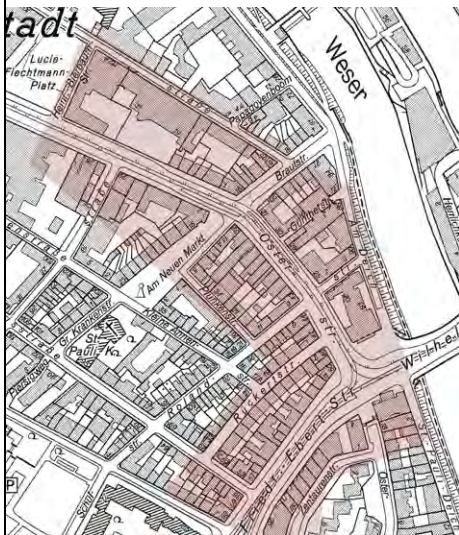


Auslastung in Weidedamm (Z)

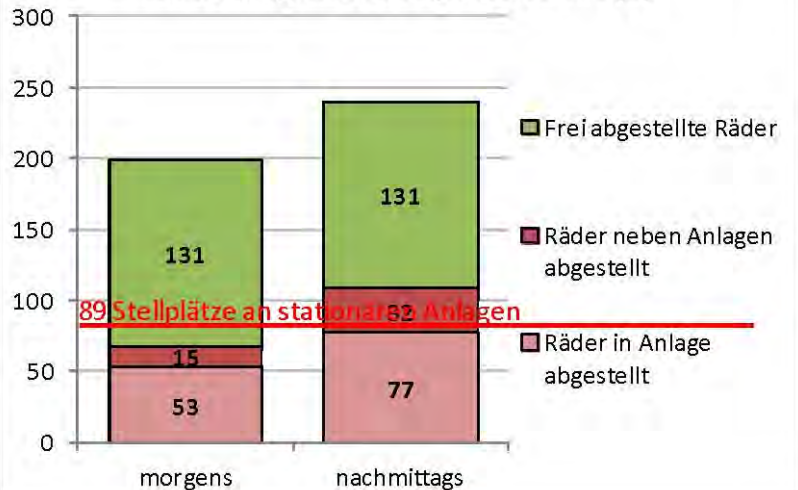


Kein Handlungsbedarf

Z31 Wester-/Osterstraße



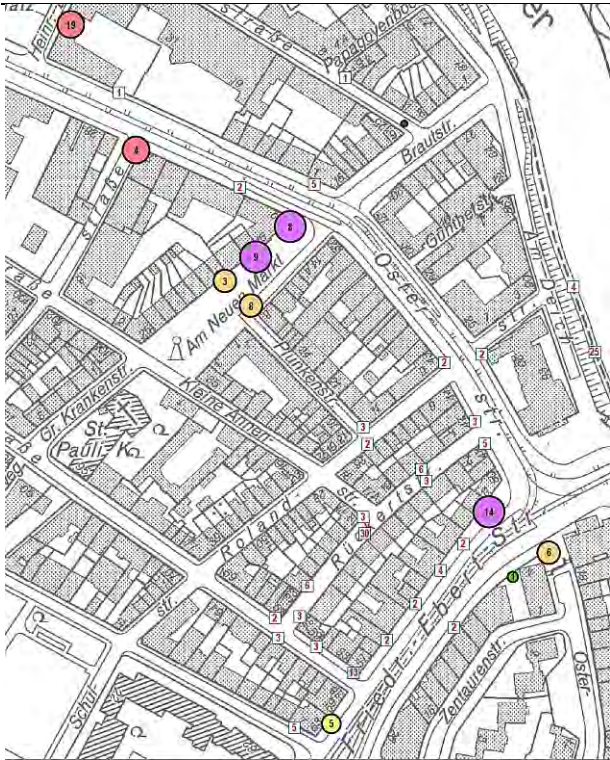
Auslastung in Wester-/Osterstraße (Z)



Handlungsbedarf. Hoher Anteil frei abgestellter Räder resultiert aus der Einbeziehung eng bebauter Wohnstraßen in den Zentrumsbereich. Aufstellung von Anlehnbügeln an geeigneten Stellen prüfen.

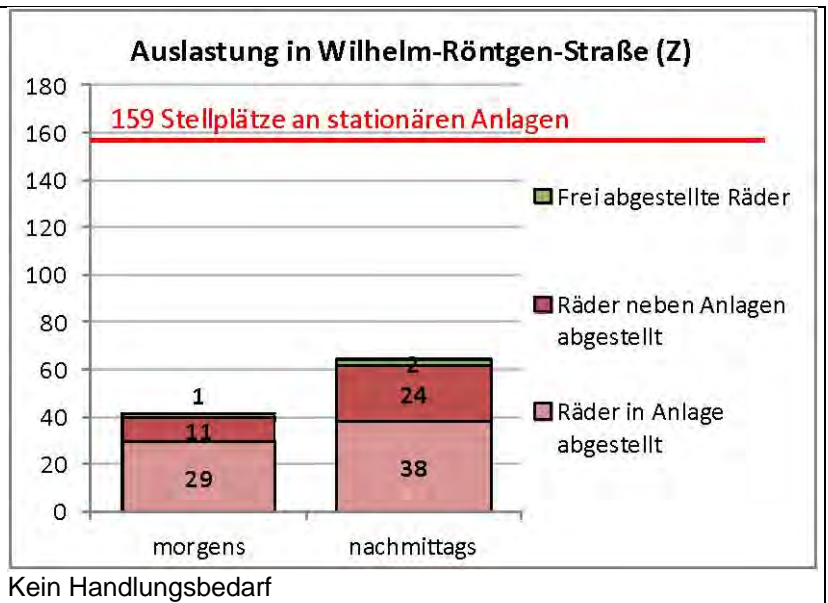
Der Bereich Wester-/Osterstraße fällt von allen Zentrenbereichen durch das stärkste Missverhältnis zwischen Stellplätzen in stationären Anlagen und tatsächlich abgestellten Fahrrädern auf. Dies liegt u.a. daran, dass der definierte Zentrenbereich hier auch weit in die benachbarten Wohnstraßen hinein reicht und diese mehrstöckig bebauten Quartiere – anders als z.B. das Ostertor oder Findorff – noch nicht einmal über kleinste Vorgärten verfügen. Die Parkalternative lautet bei diesen Bebauungsstrukturen entweder Keller, Wohnungs- oder Hausflur. Es ist also verständlich, dass die Räder unter diesen Umständen auf dem Gehweg abgestellt werden.





Nachbesserungsbedarf gibt es hier also weniger bei den vereinzelt gut ausgelasteten, aber mit genügend Reserven versehenen Abstellanlagen in den eigentlichen Versorgungsbereichen, sondern bei der Lösung der verdichteten Wohngebietsproblematik. Die Rückertstraße, die auf einer Länge von 130m ca. 50 ungeordnet abgestellte Fahrräder aufweist, ist dabei ein besonderer Problemfall.

**Z32 Wilhelm-Röntgen-Straße**

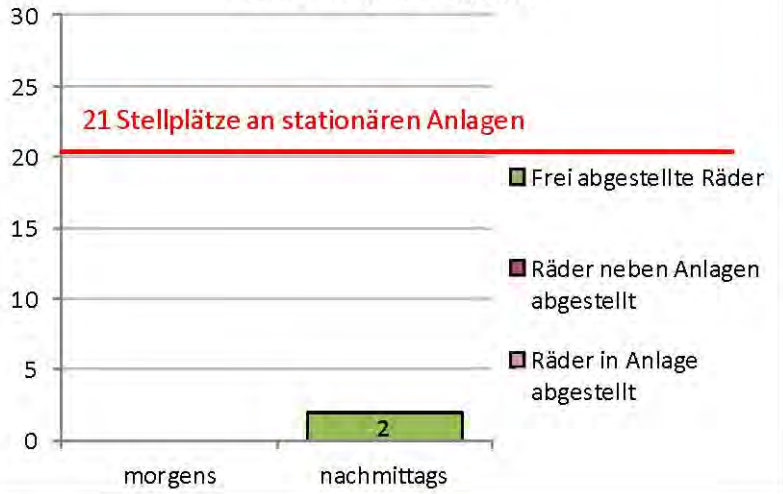




Z33 Farge



Auslastung in Farge (Z)

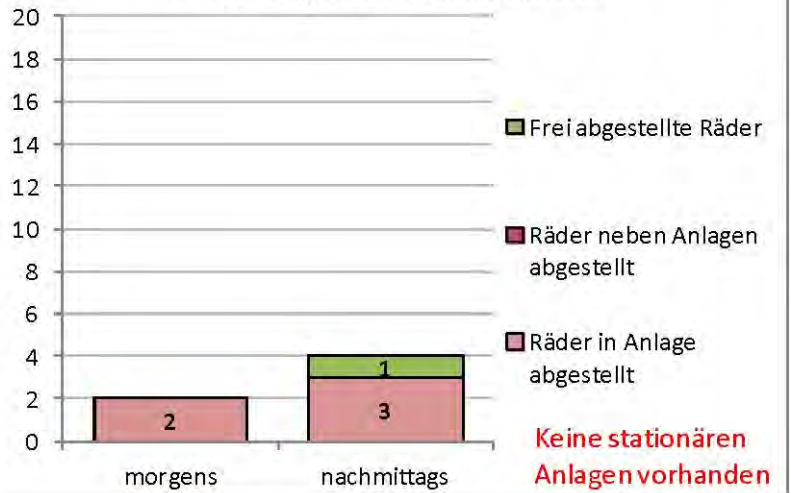


Kein Handlungsbedarf

Z34 Lüssum-Bockhorn



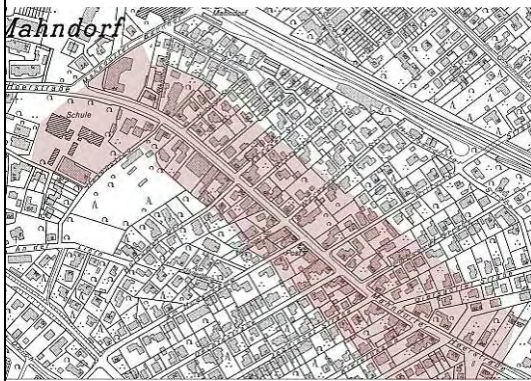
Auslastung in Lüssum-Bockhorn



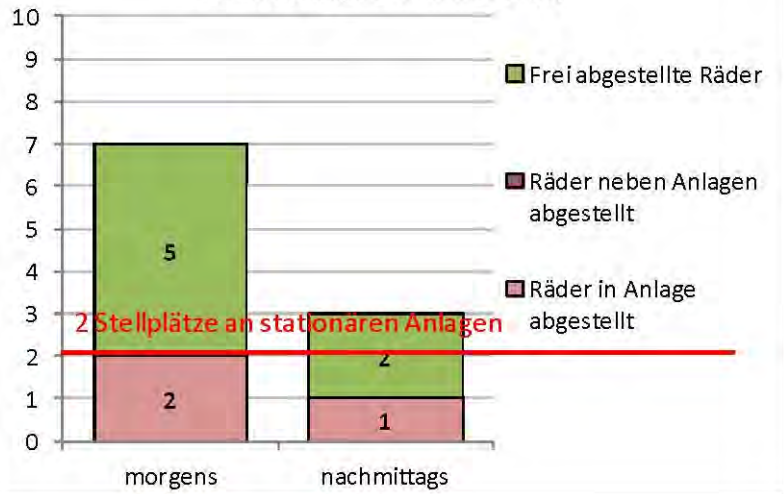
Handlungsbedarf abklären, ggf. eine stationäre Anlage aufstellen.



Z35 Mahndorf

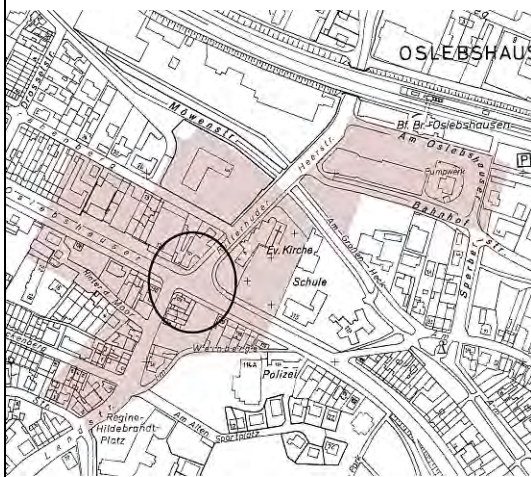


Auslastung in Mahndorf (Z)

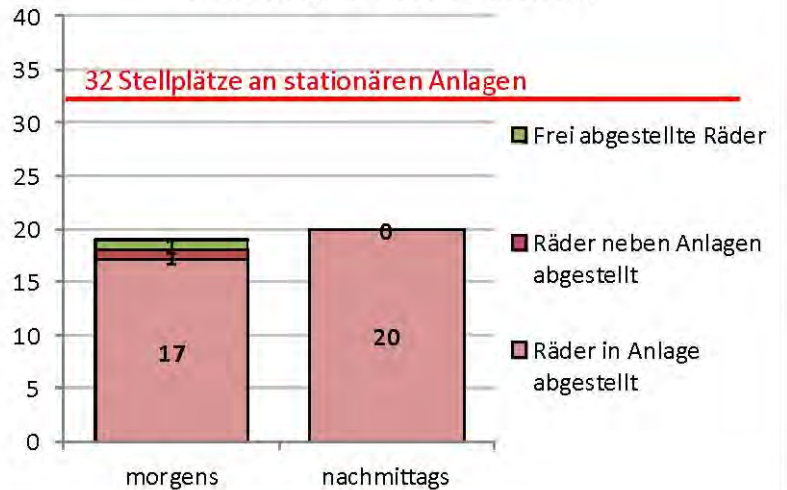


Handlungsbedarf abklären, ggf. eine stationäre Anlage aufstellen.

Z36 Oslebshausen



Auslastung in Oslebshausen (Z)



Kein Handlungsbedarf



### 3.2 Zentrenbereiche mit Handlungsbedarf

Nachfolgend werden diejenigen Zentrenbereiche, in denen die Begehungen in Verbindung mit den statistischen Daten einen besonderen Handlungsbedarf vermuten lassen, näher untersucht und Vorschläge zur Nachbesserung formuliert.

Folgende Kriterien dienen dabei als Hinweis, dass hier Handlungsbedarf in Form einer Aufstellung weiterer Anlehnbügel im öffentlichen Raum existiert:

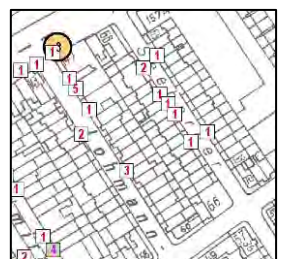
- Sind Abstellanlagen mit sehr hoher Auslastung (90% und mehr) vorhanden, so sollte in deren Umfeld nach Möglichkeiten für eine Neuaufstellung weiterer oder Erweiterung vorhandener Anlagen mit Anlehnbügel gesucht werden.
- Gibt es konkrete Hinweise, dass bei einzelnen Abstellanlagen bei der Stichtagserhebung unrealistisch niedrige Auslastungen erhoben wurden, wird eine Wiederholungszählung empfohlen (Sommerhalbjahr, Werktag, Sonnenschein). Wird hierbei eine Auslastung von mehr als 90% festgestellt, so sollte auch bei diesen Anlagen eine Kapazitätserweiterung durchgeführt werden.
- Tritt innerhalb von 100m Straßenlänge beidseitig eine Häufung von ca. 10 abgestellten oder an Objekten angeschlossenen Fahrrädern auf, so sollte eine kleinere Abstellanlage (6 bis 10 Stellplätze) in diesem Bereich errichtet werden.

#### 3.2.1 Findorff

Findorff erfüllt einerseits eine Funktion als Stadtteilzentrum, andererseits fällt es aber auch in die Kategorie der verdichteten innenstadtnahen Wohnquartiere (s. Kap. 4). Besondere Bedarfe gibt es im oberen Teil der Admiralstraße und im südöstlichen Teil der Hemmstraße.

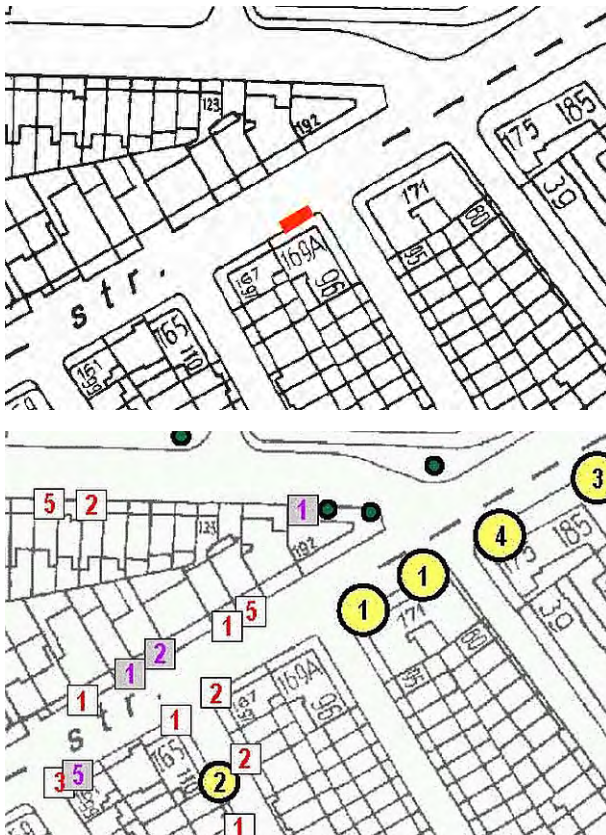


In Findorff trat – ebenso wie an der Wester-/Osterstraße - der Fall ein, dass der definierte Zentrenbereich auch Wohnstraßen (Lohmannstr., Seeberger Straße) umfasste, in denen die typische Abstellproblematik in dicht bebauten Wohnquartieren (s. Kap. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) auftrat.





Z05-Findorff – Hemmstraße/Ecke Katrepeler Straße



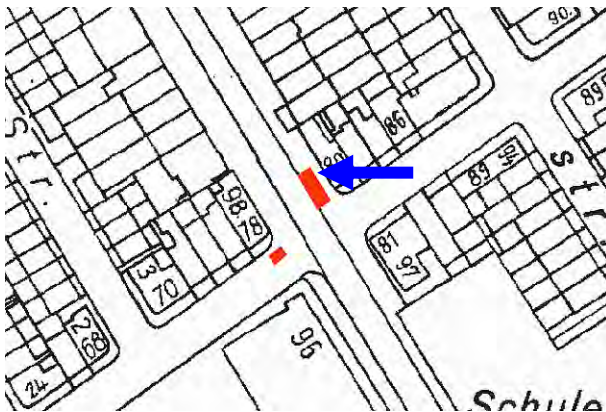
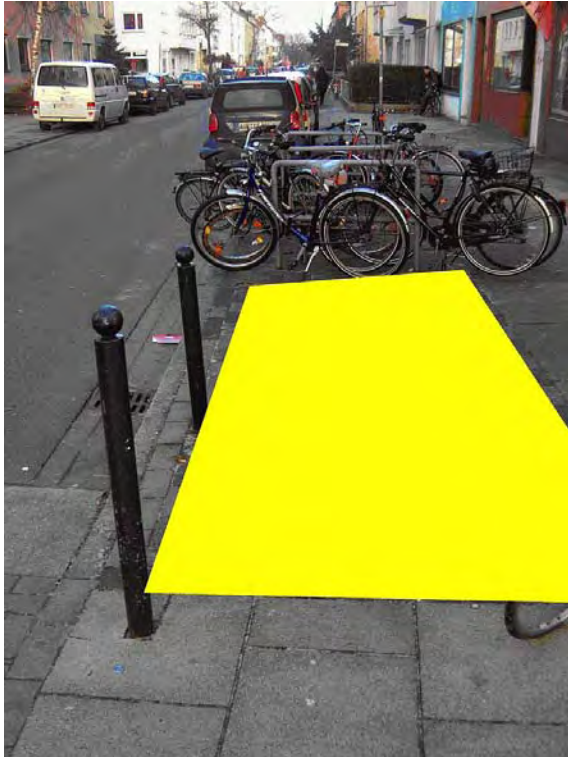
Hemmstraße/Ecke Katrepeler Straße

Potenzial für ca. 6 Stellplätze. Lage im Gehweg auf Restfläche zwischen dem Ende des Parkstreifens und einer Straßeneinmündung.

In Nachbarschaft zu einigen frei abgestellten Fahrrädern, allerdings auch zu gering ausgelasteten Abstellanlagen gelegen.

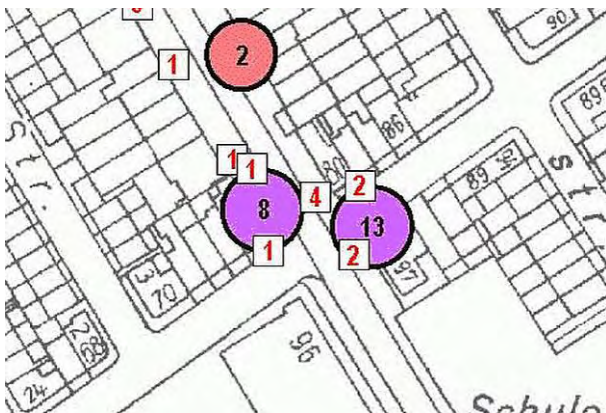


Z05-Findorff – Admiralstraße/Ecke Herbststraße



Admiralstraße/Ecke Herbststraße

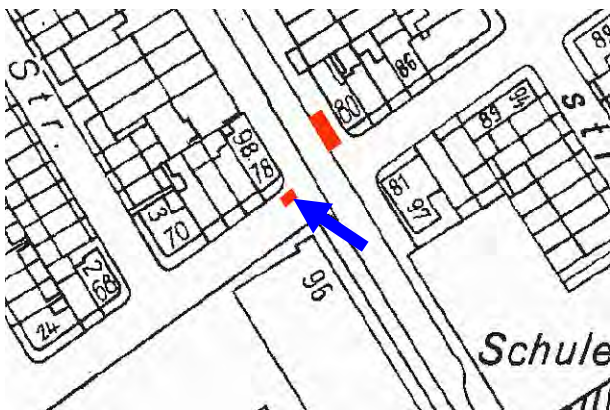
Potenzial für ca. 10 Stellplätze. Lage im Gehweg auf abgepollerter Restfläche, mögliche Erweiterung einer bestehenden Abstellanlage.



In Nachbarschaft zu sehr hoch ausgelasteten Abstellanlagen und einigen frei abgestellten Fahrrädern gelegen.

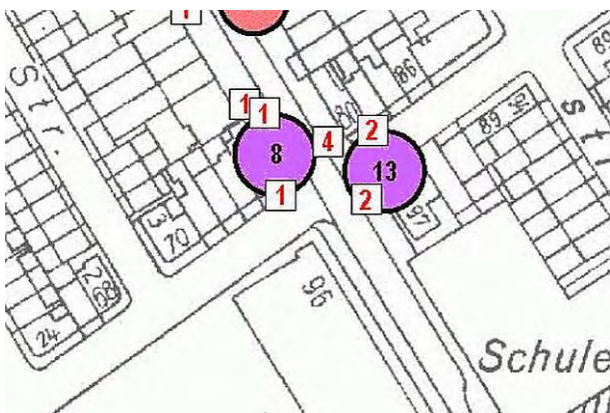


Z05-Findorff – Admiralstraße/Ecke Herbststraße



Admiralstraße/Ecke Herbststraße

Potenzial für ca. 4 Stellplätze. Lage im Gehweg auf abgepollerter Restfläche.

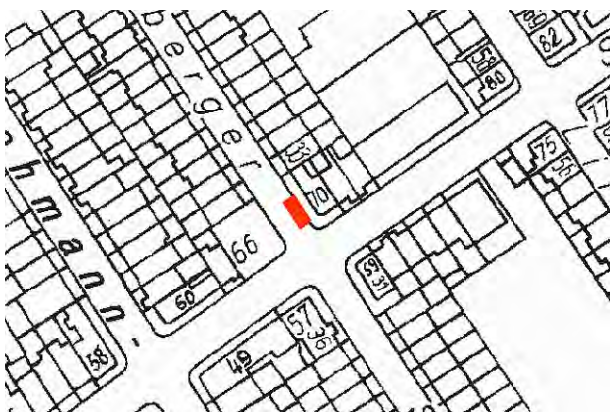
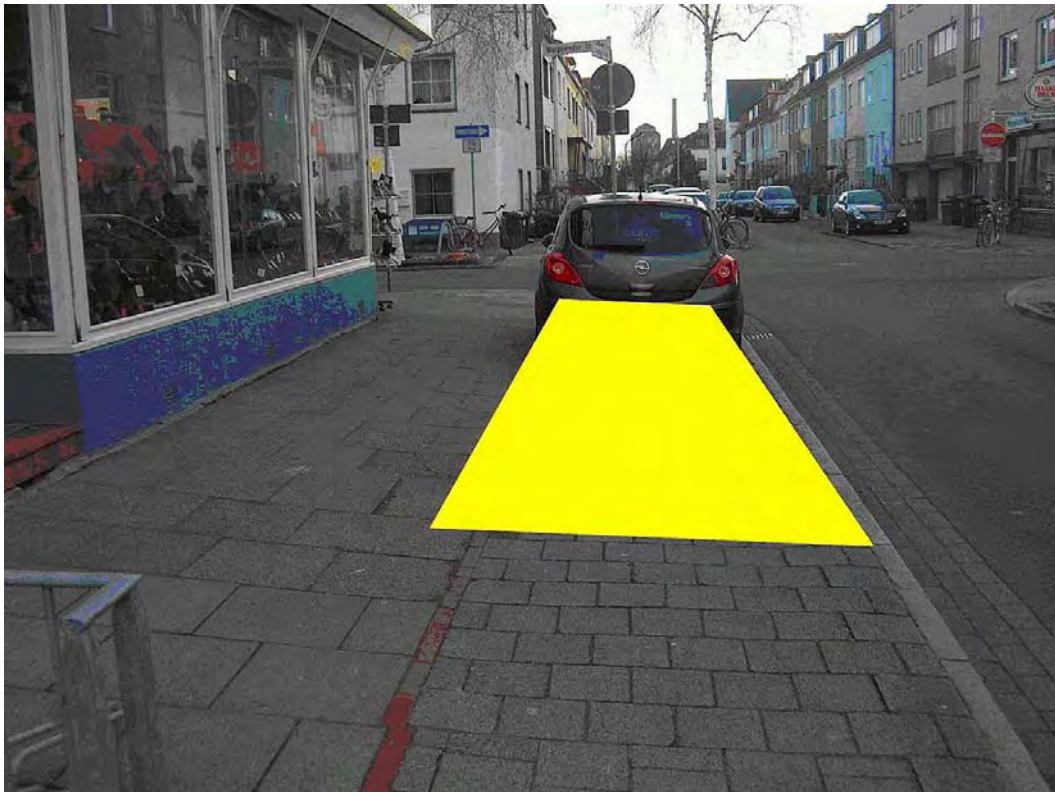


In Nachbarschaft zu sehr hoch ausgelasteten Abstellanlagen und einigen frei abgestellten Fahrrädern gelegen.





Z05-Findorff – Seeberger Straße/Ecke Worpsweder Straße



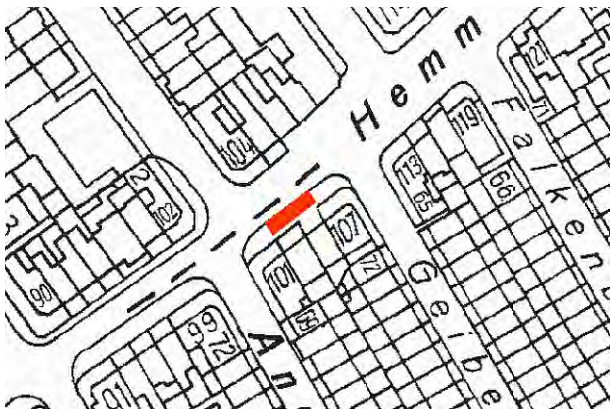
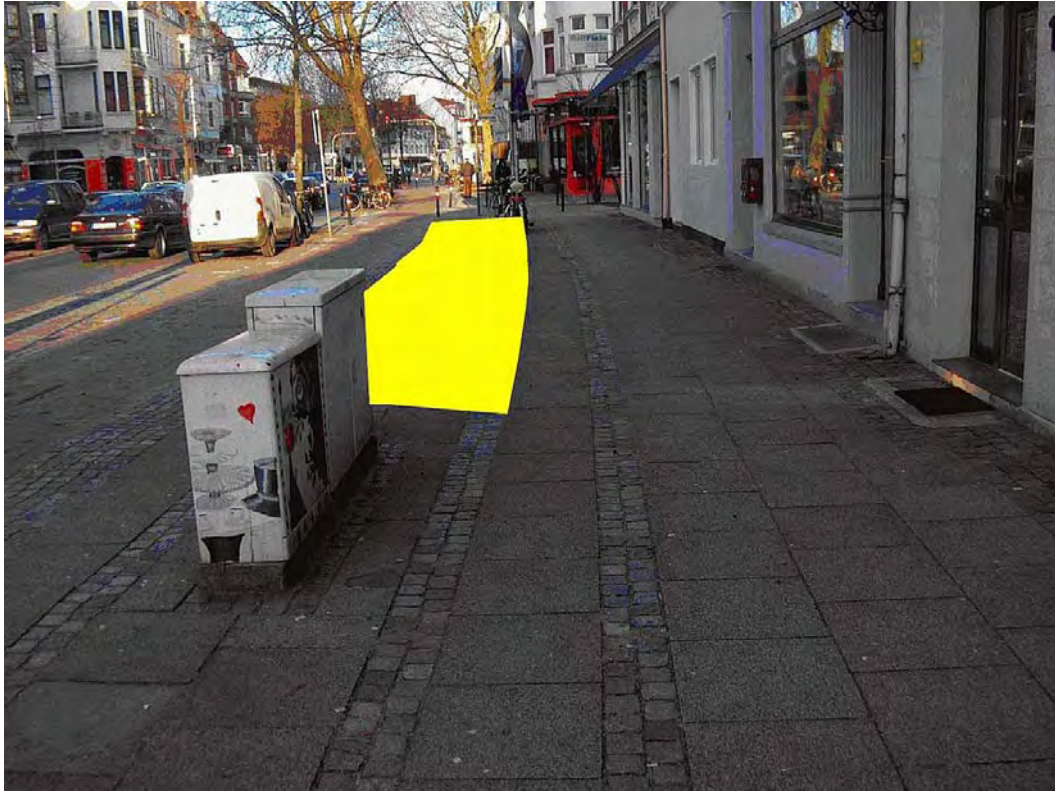
Seeberger Straße/Ecke Worpsweder Straße  
Potenzial für ca. 10 Stellplätze. Lage: An einer Gehwegaufweitung vor einer Straßenkreuzung.



Hoch verdichtetes Wohngebiet mit sehr hohem Parkdruck im öffentlichen Raum. Keine öffentliche Abstellanlagen vorhanden.

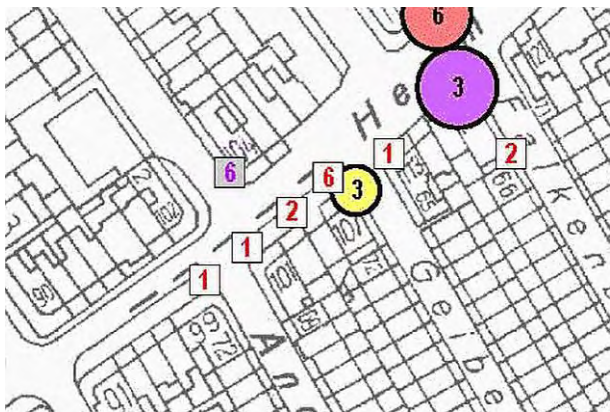


Z05-Findorff – Hemmstraße zw. Geibelstraße und Andreestraße



Hemmstraße zwischen Geibelstraße und Andreestraße

Potenzial für ca. 20 Stellplätze. Lage auf mehr als 4m breitem Gehweg.



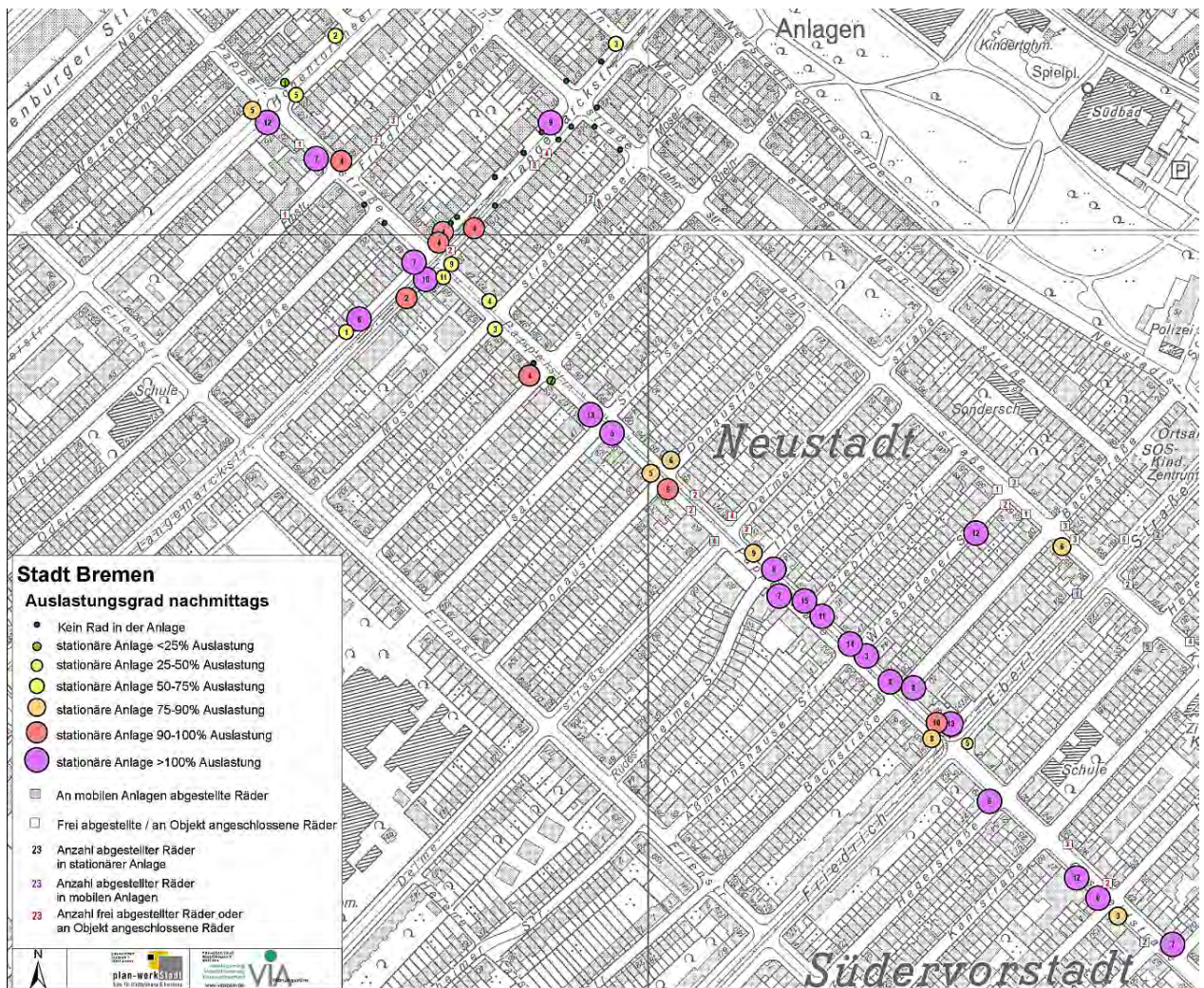
In Nachbarschaft zu vielen frei bzw. mobil abgestellten Fahrrädern, aber auch zu einer gering ausgelasteten Abstellanlage gelegen.



### 3.2.2 Neustadt

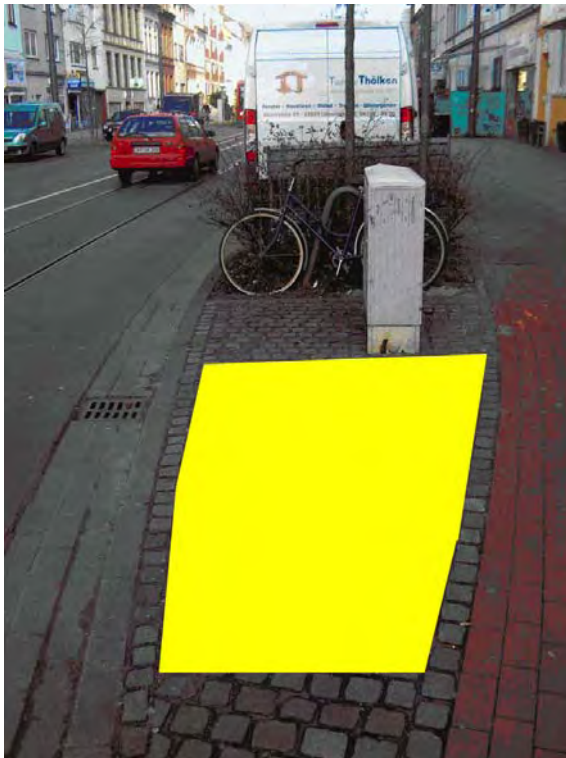
Der wichtigste zentrale Bereich der Neustadt ist die Pappelstraße. Die Anziehungskraft innerhalb des Quartiers und die Versorgungsfunktion sind stark ausgeprägt.

Kennzeichnend für die Abstell-situation ist die hohe Dichte von kleinen Bügelanlagen, die in kurzen Abständen entlang der Pappel- und Gastfeldstraße sowie der Langemarckstraße aufgestellt sind. Dieses dichte Angebot sorgt dafür, dass nirgendwo in Bremen so diszipliniert geparkt wird wie hier, der Anteil ungeordnet abgestellter Fahrräder ist äußerst gering. Dieses Konzept hat aber auch zur Folge, dass die Kapazität der überwiegend sehr kleinen Abstellanlagen häufig nicht ausreicht und insbesondere zwischen Rüdeshheimer und Friedrich-Ebert-Straße eine permanente Überauslastung eintritt.

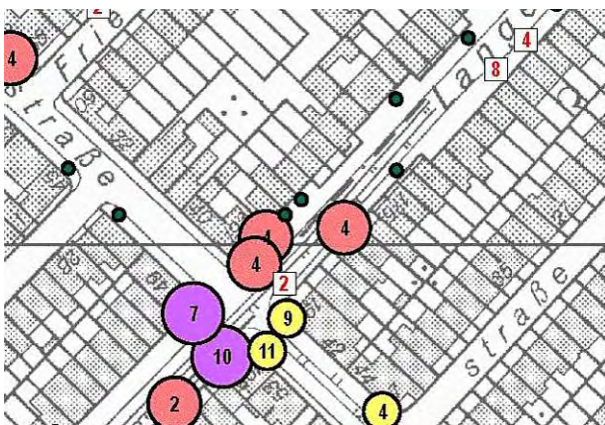




Z09-Neustadt – Langemarckstraße/Ecke Pappelstraße



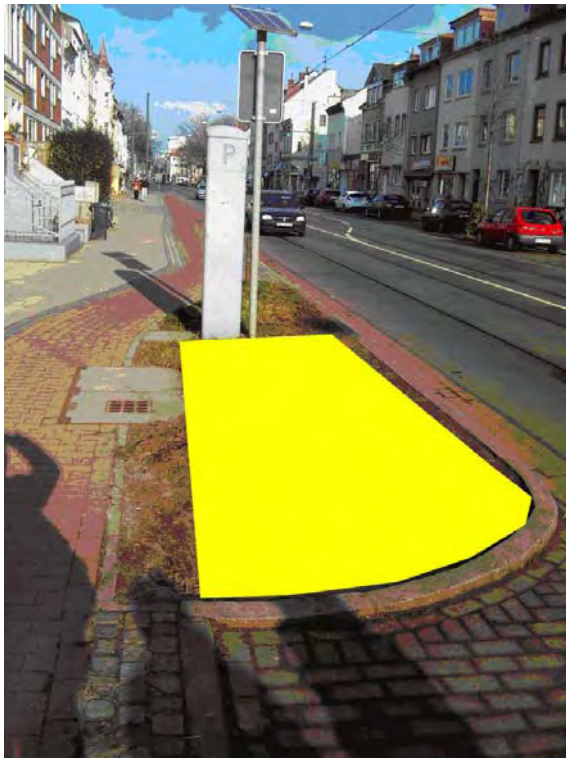
Langemarckstraße/Ecke Pappelstraße  
Potenzial für ca. 4 Stellplätze. Lage auf  
gepflastertem Seitenstreifen.



In Nachbarschaft zu hoch ausgelasteten  
Abstellanlagen gelegen.

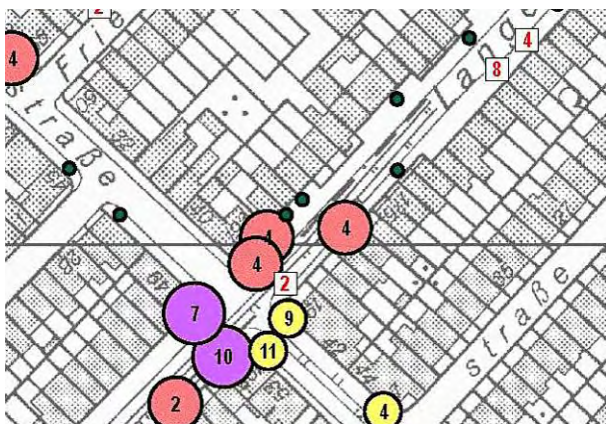


Z09-Neustadt – Pappelstraße 169/Seitenstreifen



Langemarckstraße 169 (Seitenstreifen)

Potenzial für ca. 8 Stellplätze. Lage auf nicht versiegeltem Seitenstreifen neben Parkscheinautomat.



In Nachbarschaft zu hoch ausgelasteten Abstellanlagen gelegen, allerdings auch eine Reihe von wenig angenommenen Anlagen.

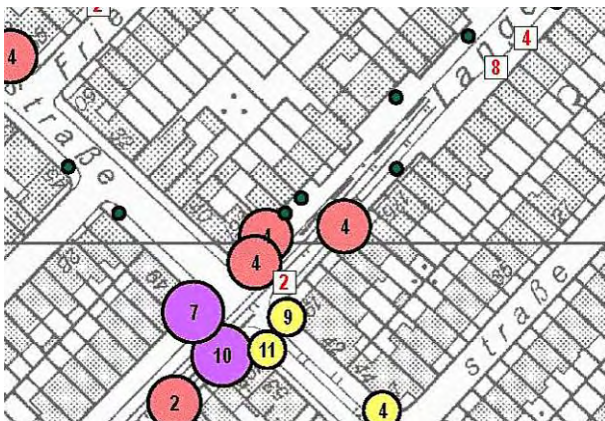


Z09-Neustadt – Langemarckstraße 169/Gehweg



Langemarckstraße 169/Gehsteig

Potenzial für ca. 8 Stellplätze. Lage neben einer bestehenden Abstellanlage auf dem Gehsteig.



In Nachbarschaft zu hoch ausgelasteten Abstellanlagen gelegen, allerdings auch eine Reihe von wenig angenommenen Anlagen.

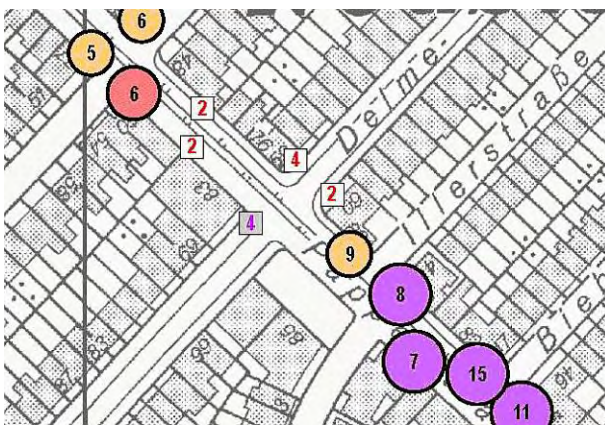


Z09-Neustadt – Pappelstraße/Ecke Delmestraße



Pappelstraße/Ecke Delmestraße

Potenzial für ca. 4-6 Stellplätze. Lage auf dem Gehweg.



In Nachbarschaft zu hoch ausgelasteten Abstellanlagen, in einem mit Abstellanlagen unterversorgten Bereich der Pappelstraße gelegen.

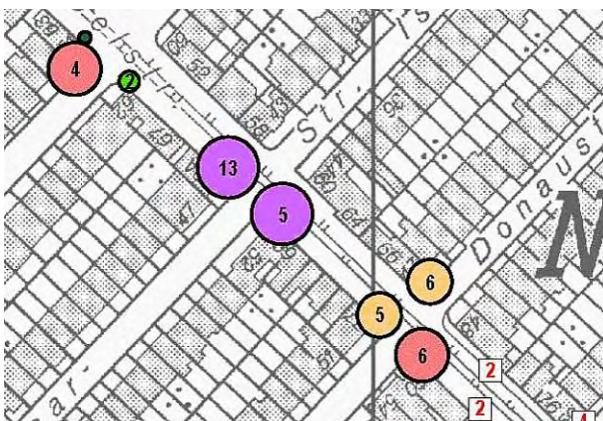


Z09-Neustadt – Pappelstraße/Ecke Isarstraße



Pappelstraße/Ecke Isarstraße

Potenzial für ca. 6 Stellplätze. Lage auf dem Gehweg, Ausbau einer vorhandenen Abstellanlage.

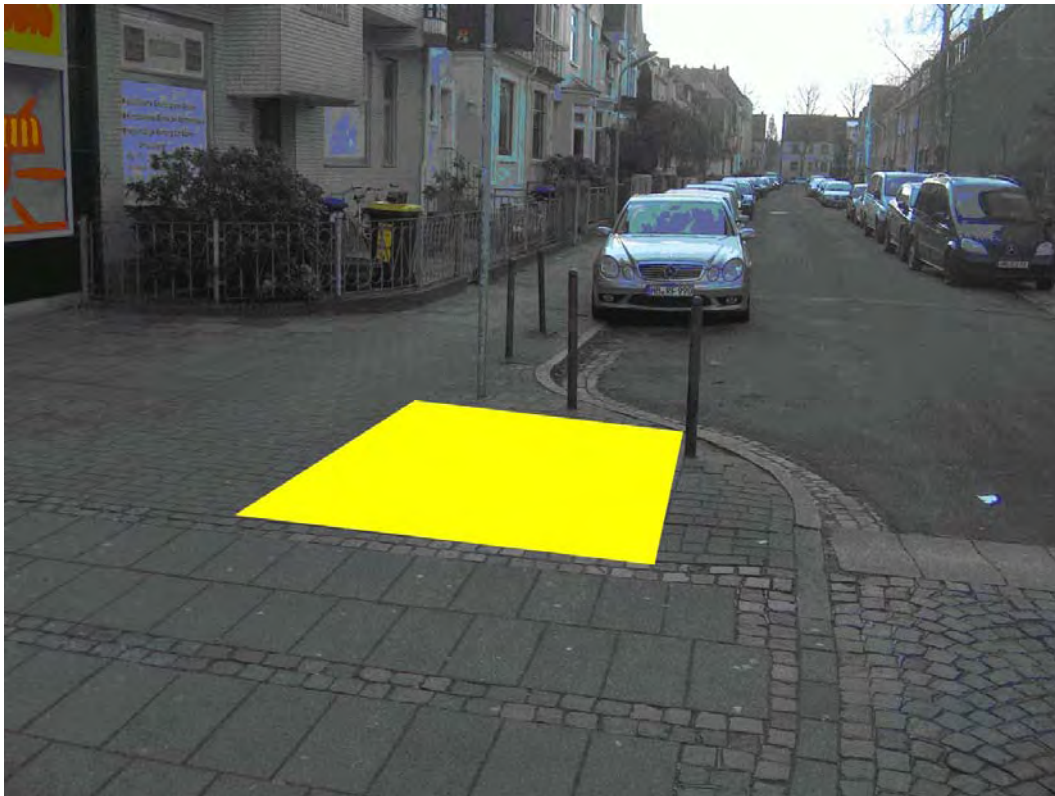


In Nachbarschaft zu hoch ausgelasteten Abstellanlagen, in einem mit Abstellanlagen unterversorgten Bereich der Pappelstraße gelegen.



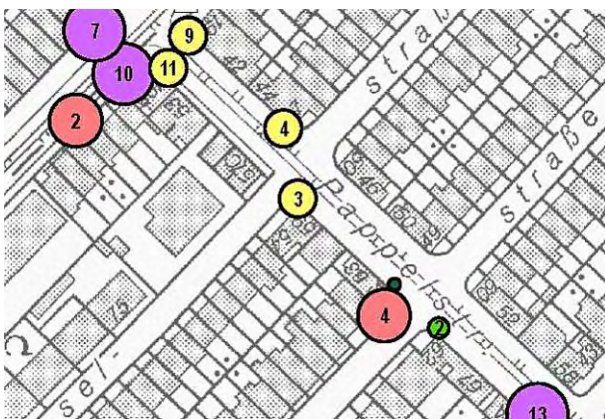


Z09-Neustadt – Pappelstraße/Ecke Moselstraße



Pappelstraße/Ecke Moselstraße

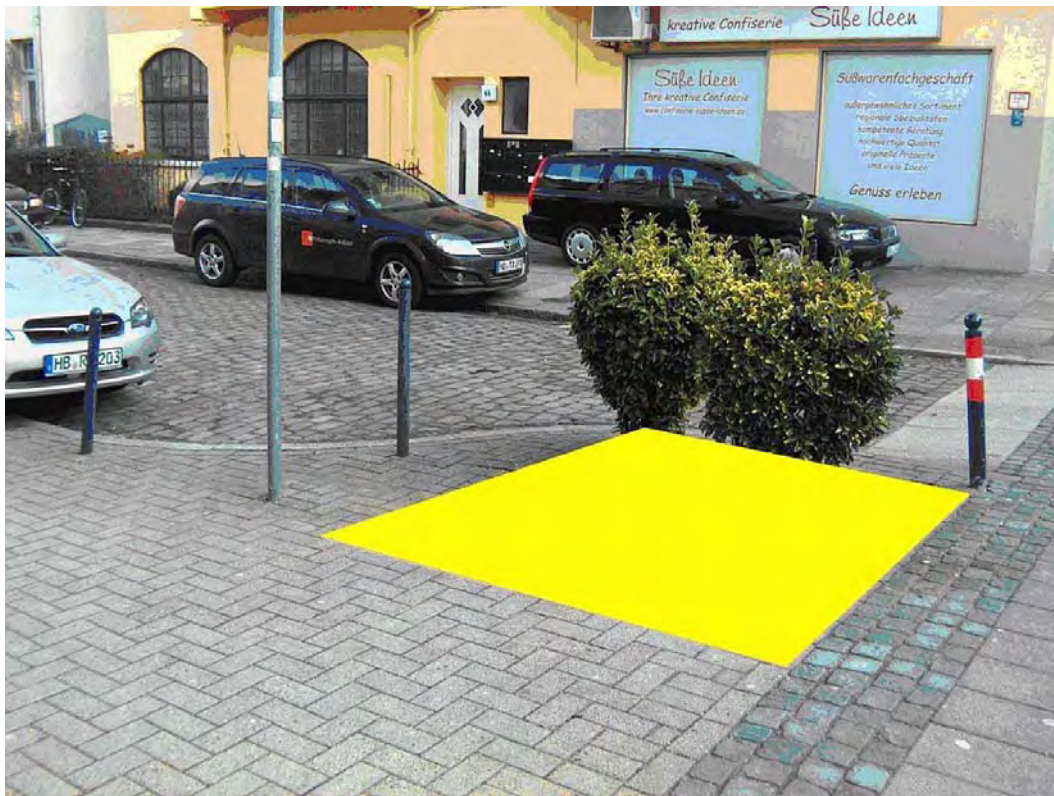
Potenzial für ca. 4 Stellplätze. Lage im Gehweg auf Fahrbahnverengung im Einmündungsbereich, ehemaliger Baumstandort.



In Bereich mit mittlerer Auslastung gelegen.

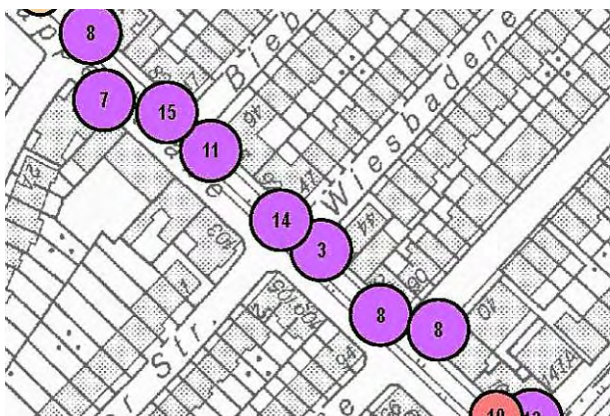


Z09-Neustadt – Pappelstraße/Ecke Wiesbadener Straße



Pappelstraße/Ecke Wiesbadener Straße

Potenzial für ca. 4 Stellplätze. Lage im Gehweg auf Fahrbahnverengung im Einmündungsbereich, ehemaliger Baumstandort.



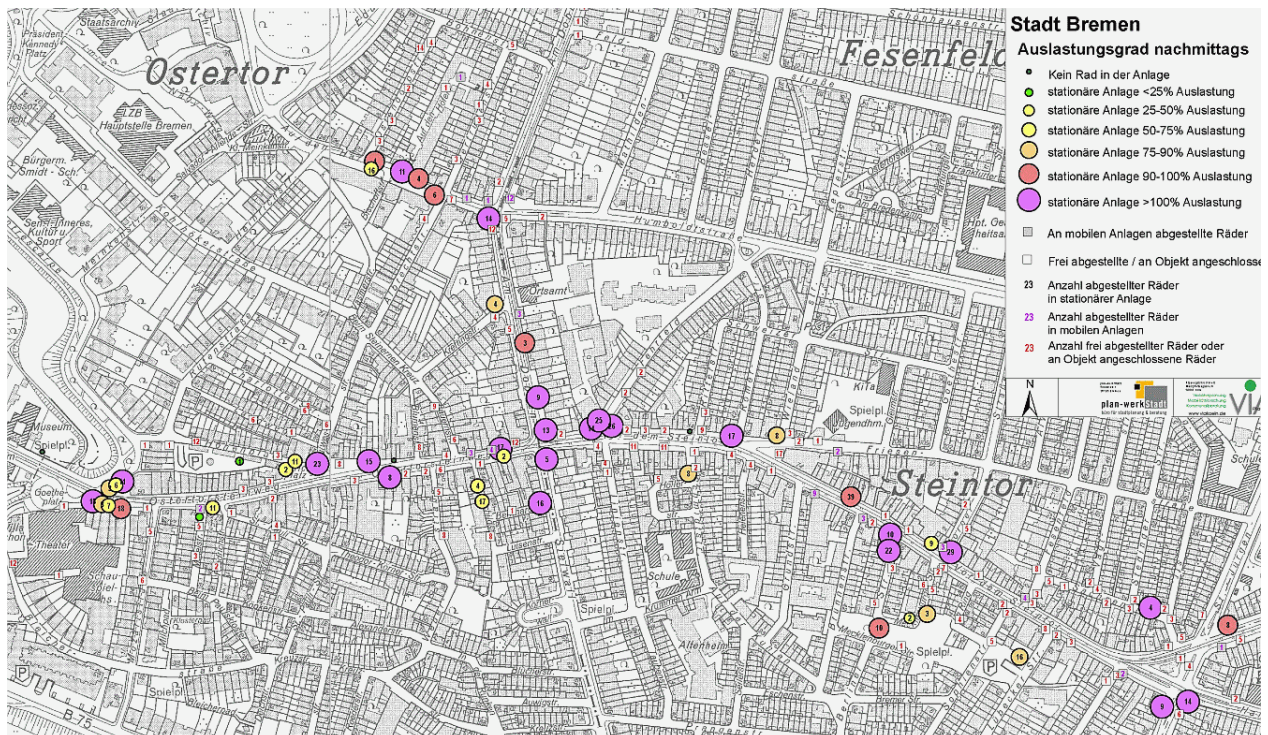
In Nachbarschaft zu hoch ausgelasteten Abstellanlagen gelegen.



### 3.2.3 Ostertor/Steintor

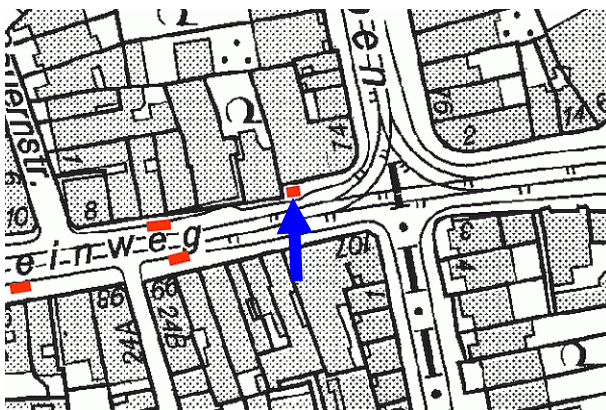
Das Ostertor/Steintor ist das am stärksten verdichtete Quartier ganz Bremens. Die Kleinteiligkeit der Bebauung korreliert mit der Enge der Straßenquerschnitte in den an den zentralen Straßenzug Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor angrenzenden Wohnquartieren. In diesen Wohnquartieren kulminieren die in Kap. 4 angesprochenen Parkprobleme.

Allerdings zeigt sich selbst in diesem hochgradig verdichteten Quartier, dass sich auch entlang des Ostertorsteinwegs und Vor dem Steintor immer noch Flächenpotenziale für das Fahrradparken finden lassen.



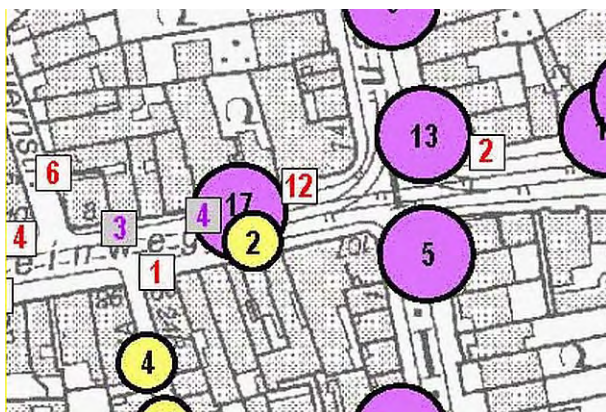


Z11-Ostertor/Steintor – Ostertorsteinweg 1/2



Ostertorsteinweg 1/2

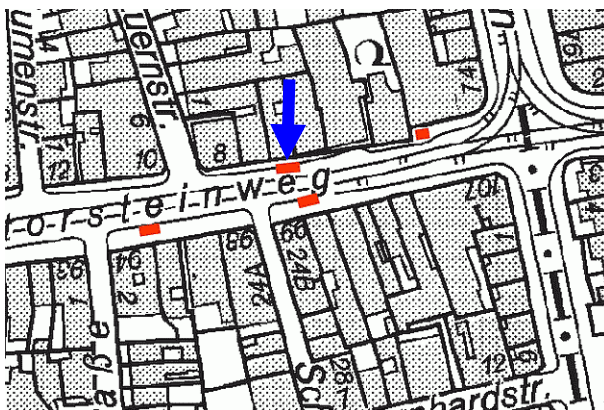
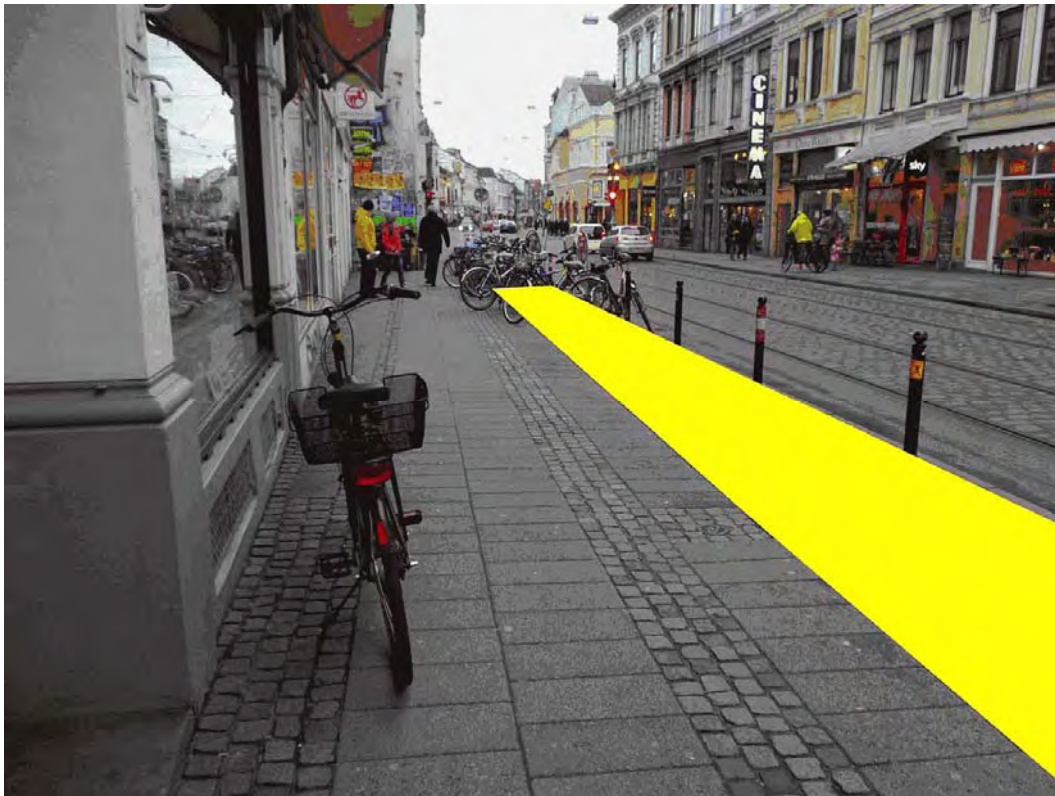
Potenzial für ca. 6-8 Stellplätze. Lage auf breiter Gehwegfläche (ca. 4m). Abstand zu Schaufenster und Schaltkasten (auch aus Gründen der Barrierefreiheit) halten.



In Nachbarschaft zu sehr vielen frei abgestellten Fahrrädern und sehr hoch ausgelasteten stationären Abstellanlagen.

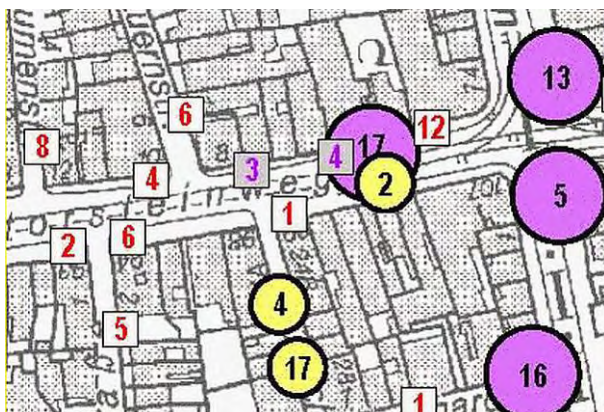


Z11-Ostertor/Steintor – Ostertorsteinweg 4-5



Ostertorsteinweg 4-5

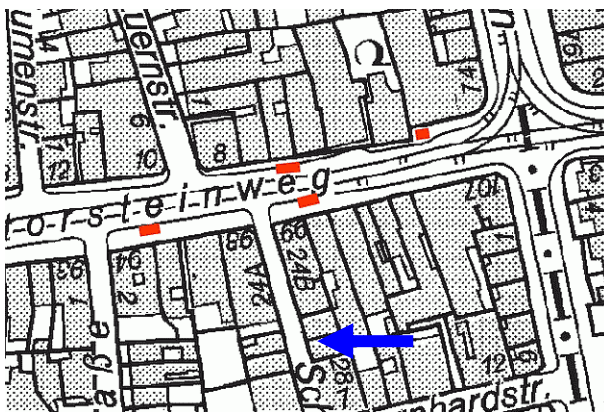
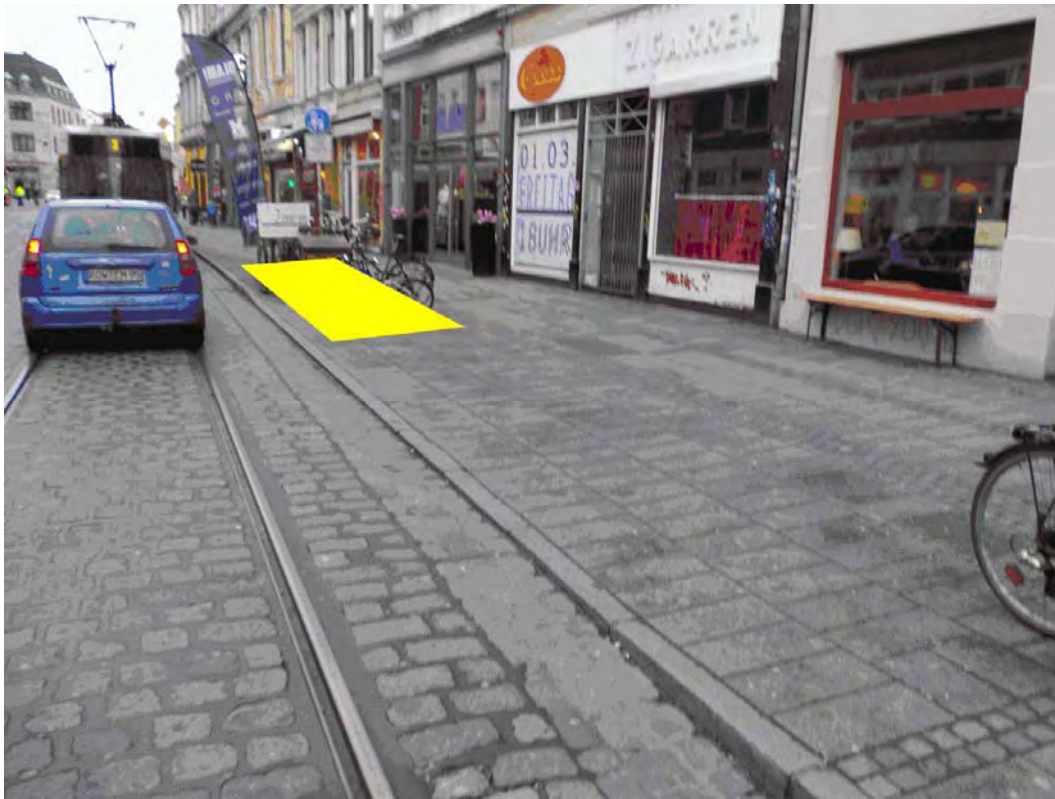
Potenzial für ca. 16-20 Stellplätze. Lage auf breiter Gehwegfläche (knapp 4m). Fortsetzung einer bestehenden Abstellanlage möglich, evtl. mit Schrägaufstellung der Anlehnbügel.



In Nachbarschaft zu sehr vielen frei abgestellten Fahrrädern und sehr hoch ausgelasteter stationärer Abstellanlage gelegen.

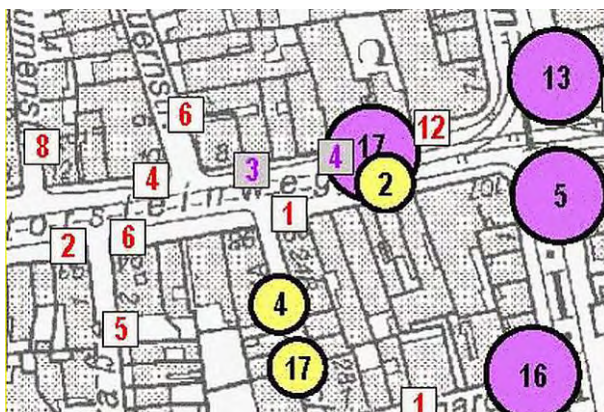


Z11-Ostertor/Steintor – Ostertorsteinweg 100



Ostertorsteinweg 100

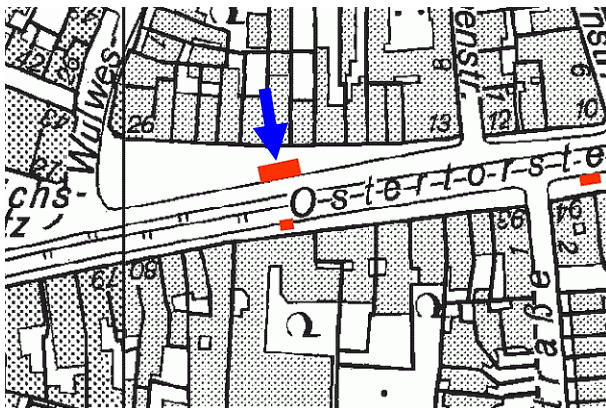
Potenzial für ca. 8-10 Stellplätze. Lage auf breiter Gehwegfläche (ca. 4m). Ersatz einer bestehenden mobilen Abstellanlage.



In Nachbarschaft zu vielen frei bzw. mobil abgestellten Fahrrädern und sehr hoch ausgelasteter stationärer Abstellanlage gelegen.

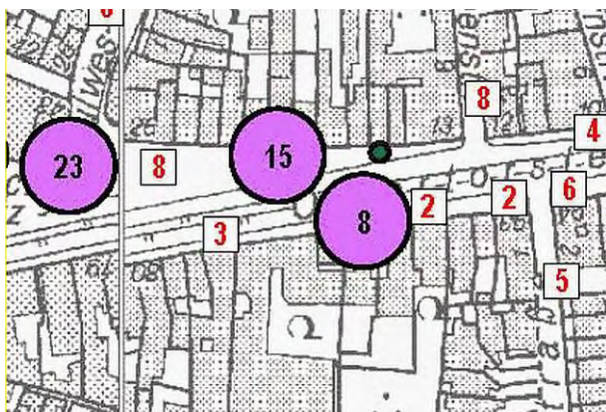


Z11-Ostertor/Steintor – Ostertorsteinweg/Ulrichsplatz



Ostertorsteinweg/Ulrichsplatz

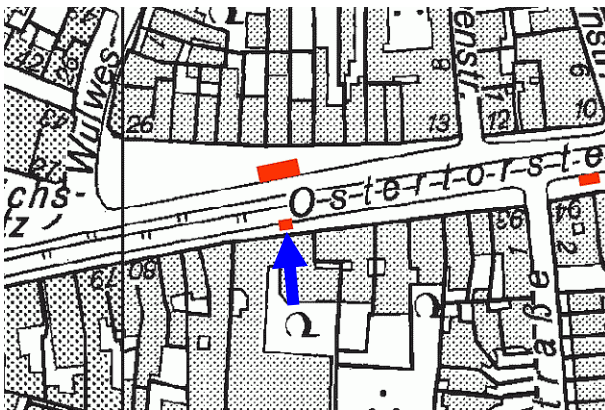
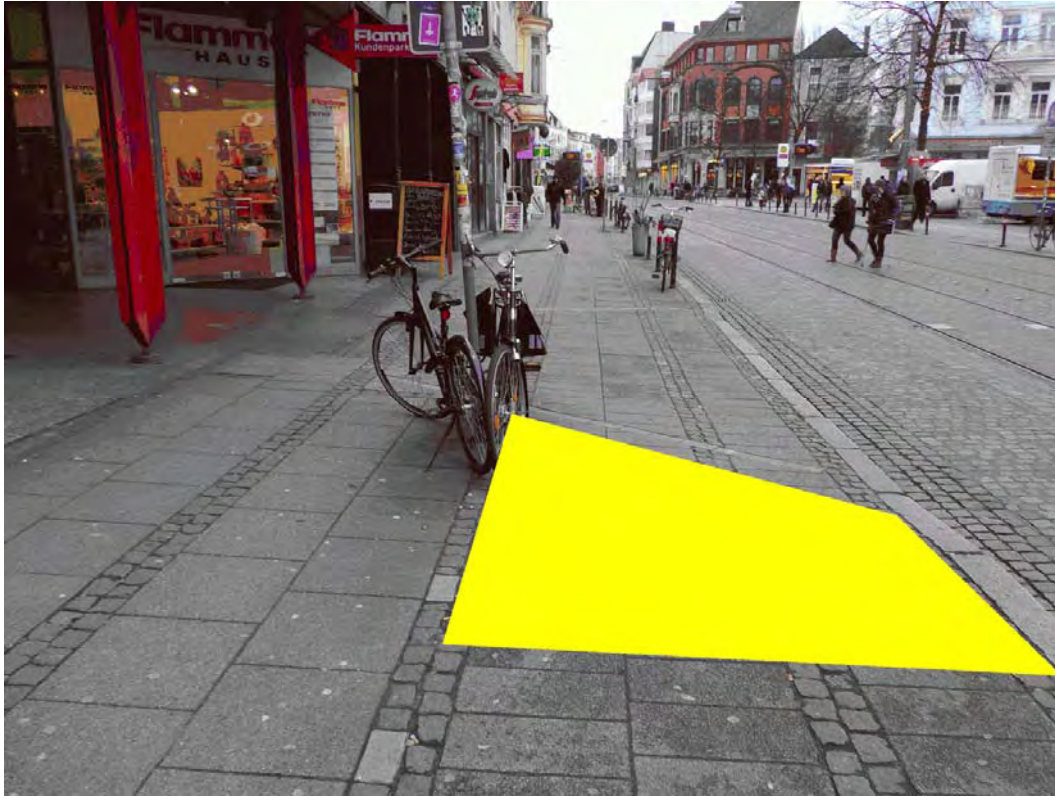
Potenzial für ca. 8-14 Stellplätze. Lage auf breiter Gehwegfläche (mehr als 4m). Fortführung einer bestehenden Abstellanlage möglich.



In Nachbarschaft zu sehr hoch ausgelasteten Abstellanlagen bzw. vielen frei abgestellten Fahrrädern gelegen.

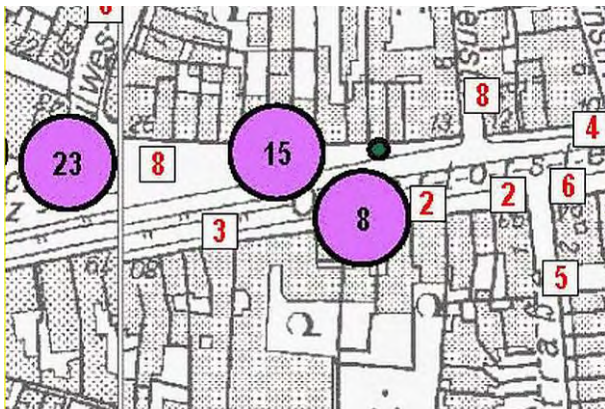


Z11-Ostertor/Steintor – Ostertorsteinweg 84/85



Ostertorsteinweg 84/85

Potenzial für ca. 2-4 Stellplätze. Lage im Gehwegbereich (ca. 4m Breite).

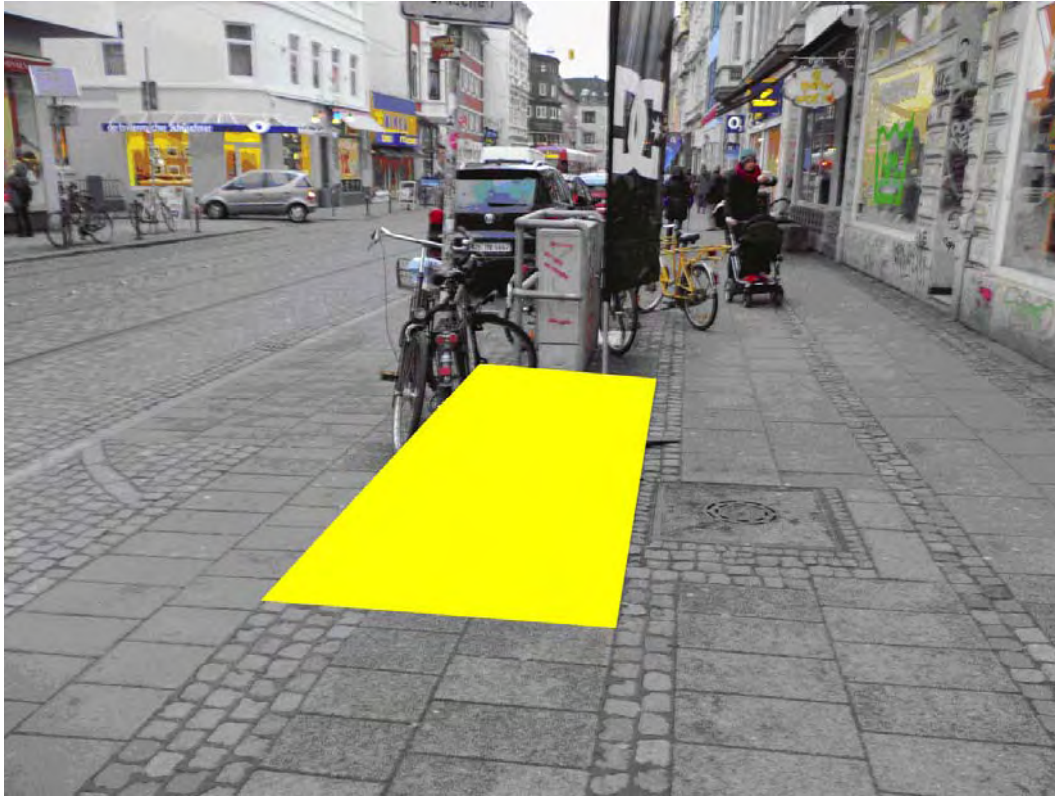


In Nachbarschaft zu regelmäßig überfüllten Abstellanlagen gelegen, einige frei abgestellte Fahrräder.



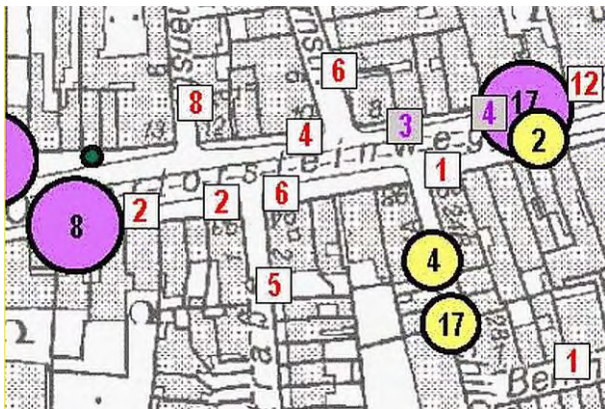


Z11-Ostertor/Steintor – Ostertorsteinweg 94/95



Ostertorsteinweg 94/95

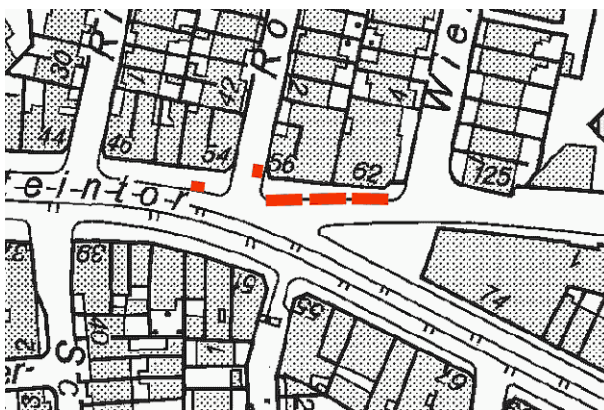
Potenzial für ca. 4-6 Stellplätze. Lage im Gehwegbereich vor einem ohnehin den Lauf behindernden Schaltkasten



In diesem Bereich werden relativ viele Fahrräder frei abgestellt, die nächsten (regelmäßig überfüllten) Abstellanlagen sind ca. 100m weit entfernt.

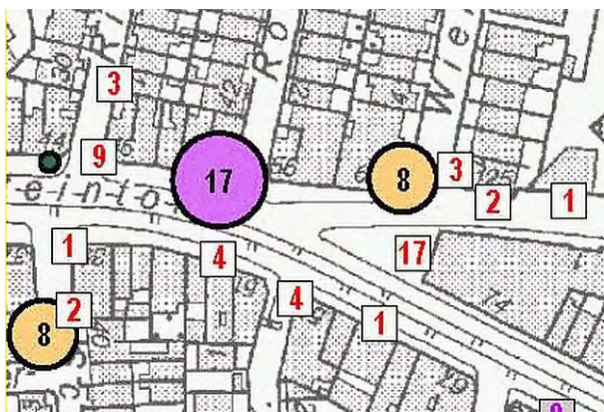


Z11-Ostertor/Steintor – Vor dem Steintor 56 – 60/62 (Ziegenmarkt)



Vor dem Steintor 56 – 60/62 (Ziegenmarkt)

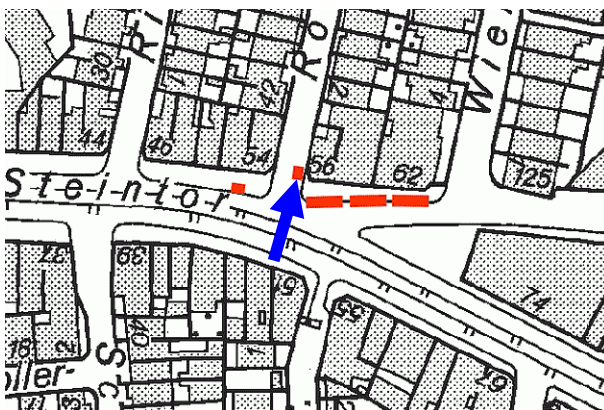
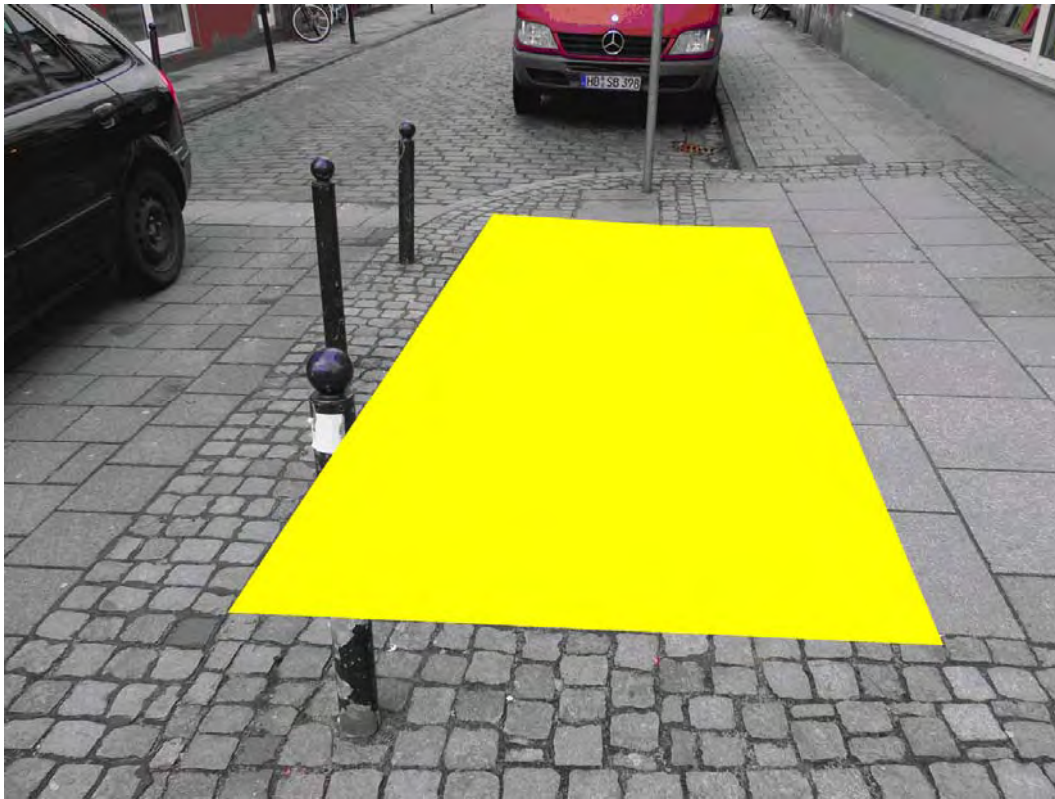
Potenzial für ca. 24 Stellplätze. Lage im Bereich einer Abflusssrinne am Rand der Platzfläche, zwischen Laternenpfählen.



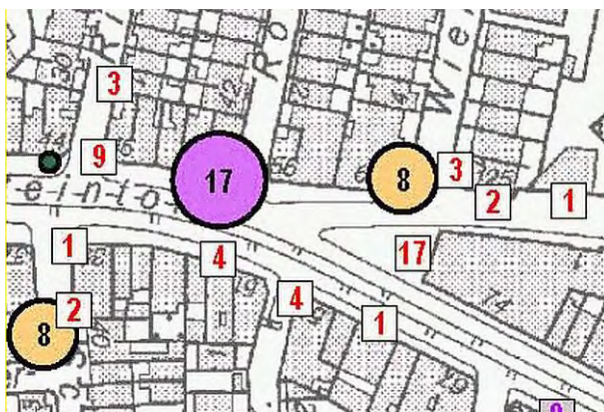
Relativ viele frei abgestellte Fahrräder vor Supermarkteingang. Eine mittel ausgelastete Anlage in der Nachbarschaft.



Z11-Ostertor/Steintor – Vor dem Steintor 56/Ecke Römerstraße



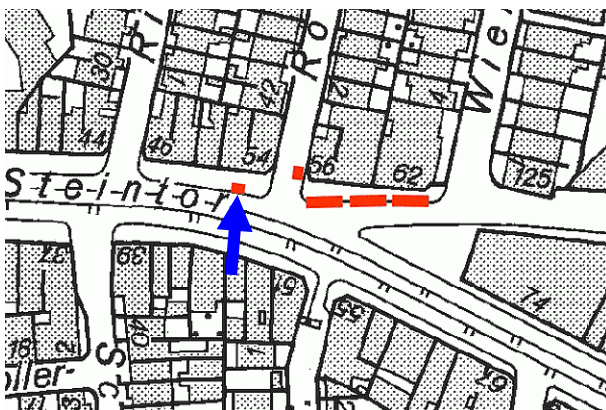
Vor dem Steintor 56/Ecke Römerstraße  
Potenzial für ca. 2-4 Stellplätze. Lage im abgepollerten Gehwegbereich einer Straßeneinmündung.



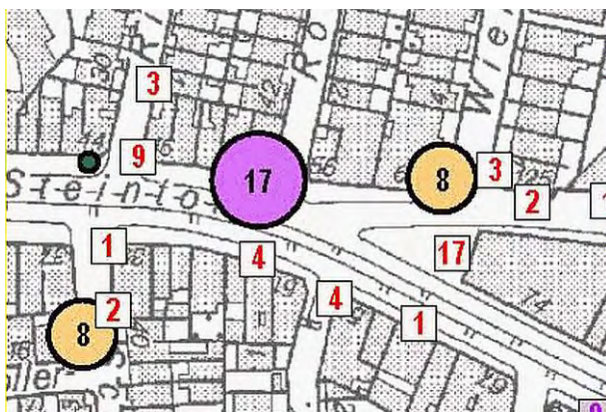
In Nachbarschaft einer überlasteten Abstellanlage gelegen.



Z11-Ostertor/Steintor – Vor dem Steintor 52/Ecke Römerstraße



Vor dem Steintor 52/Ecke Römerstraße  
Potenzial für ca. 2-4 Stellplätze. Lage im Gehwegbereich, Erweiterung einer bereits existierenden Abstellanlage.

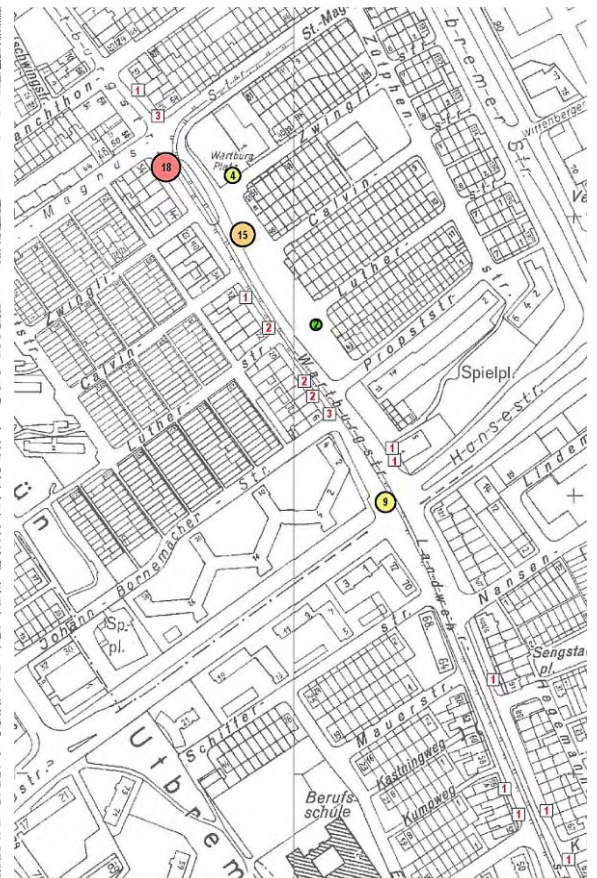
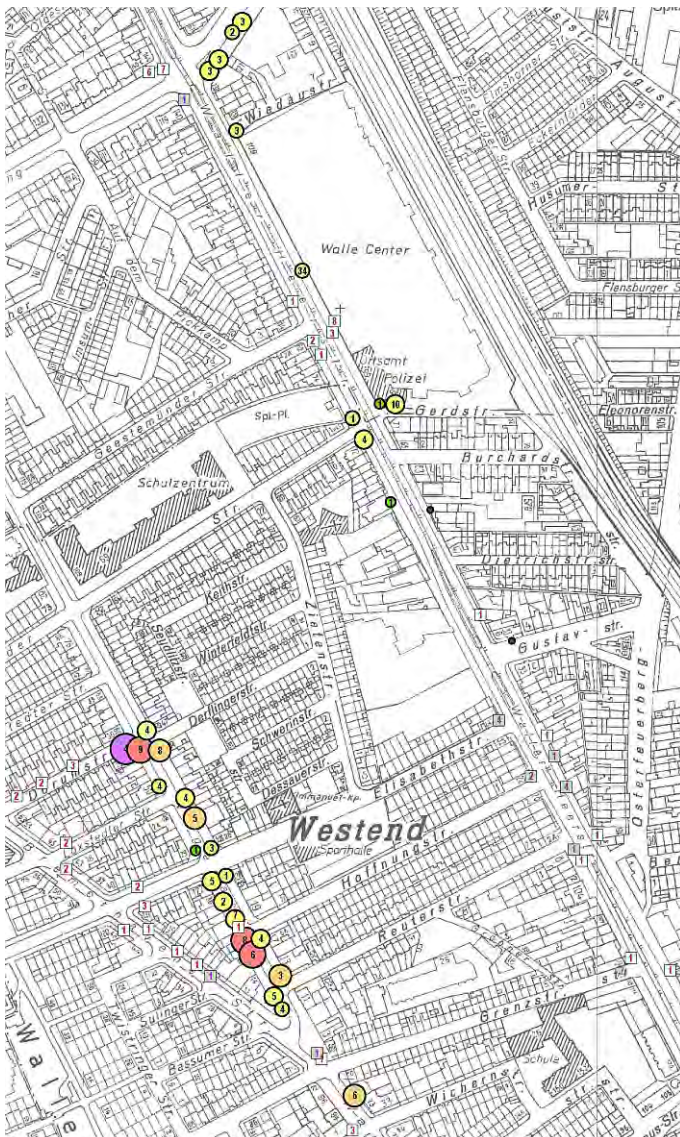


In Nachbarschaft einer regelmäßig überlasteten Abstellanlage gelegen



### 3.2.4 Walle

Der Zentrumsbereich Walles erstreckt sich über zwei Straßenzüge: Zum einen entlang der Landwehrstraße/Wartburgstraße/Vegesacker Straße/Bremerhavener Straße, zum anderen entlang der Waller Heerstraße. Während der traditionelle Waller Zentrenbereich lange im Bereich Wartburgplatz/Vegesacker Straße angesiedelt war, hat es in jüngster durch die Ansiedlung des Walle-Centers Verschiebungen zur Waller Heerstraße gegeben. Für den Bereich des Walle-Centers wurde bei der Erhebung zwar kein erhöhter Handlungsbedarf festgestellt, allerdings berichten Nutzer von einem subjektiv als zu gering wahrgenommenen Parkangebot. Ggf. könnte hier eine Nacherhebung vorgenommen werden. Hinweise für weitere Abstellanlagen werden nachfolgend jedoch nur für den bisher völlig unterversorgten Bereich Bremerhavener Straße gegeben.





Z13-Walle - Bremerhavener Straße/Ecke Elisabethstraße



Bremerhavener Straße/Ecke Elisabethstraße

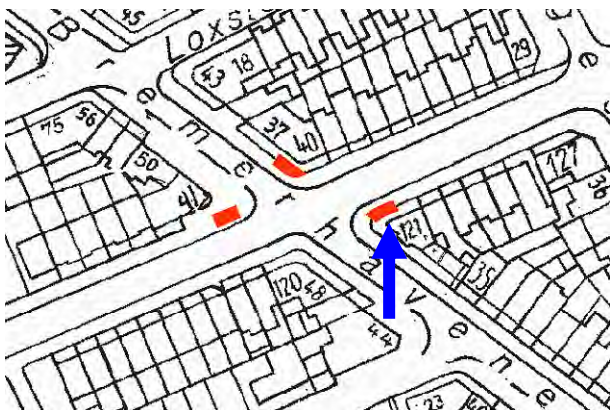
Potenzial für ca. 8-10 Stellplätze. Lage im abgepollerten Gehwegbereich (mehr als 4m breit)



In Nachbarschaft zu vielen frei abgestellten Fahrrädern, keinerlei stationäre Abstellanlagen in der Nähe.

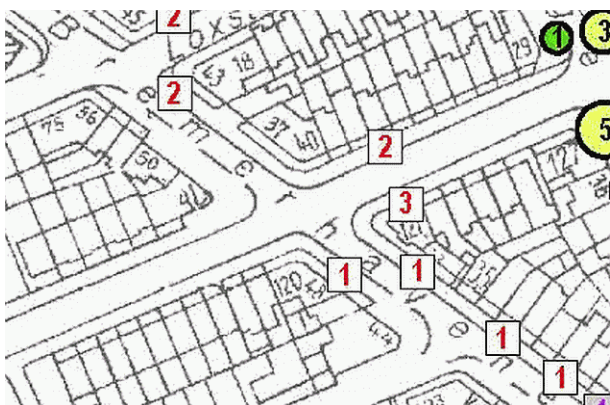


Z13-Walle - Elisabethstraße/Ecke Bremerhavener Straße



Elisabethstraße/Ecke Bremerhavener Straße

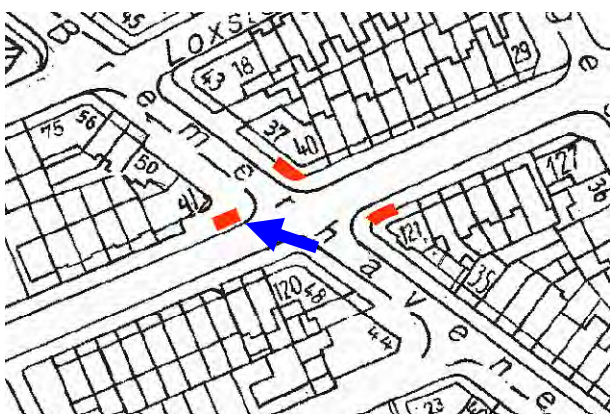
Potenzial für ca. 10-12 Stellplätze. Lage im Gehwegbereich (mehr als 4m breit)



In Nachbarschaft zu vielen frei abgestellten Fahrrädern, keine stationären Abstellanlagen in der Nähe.



Z13-Walle - Elisabethstraße/Ecke Bremerhavener Straße



Elisabethstraße/Ecke Bremerhavener Straße

Potenzial für ca. 10-12 Stellplätze. Lage im Gehwegbereich (mehr als 4m breit)



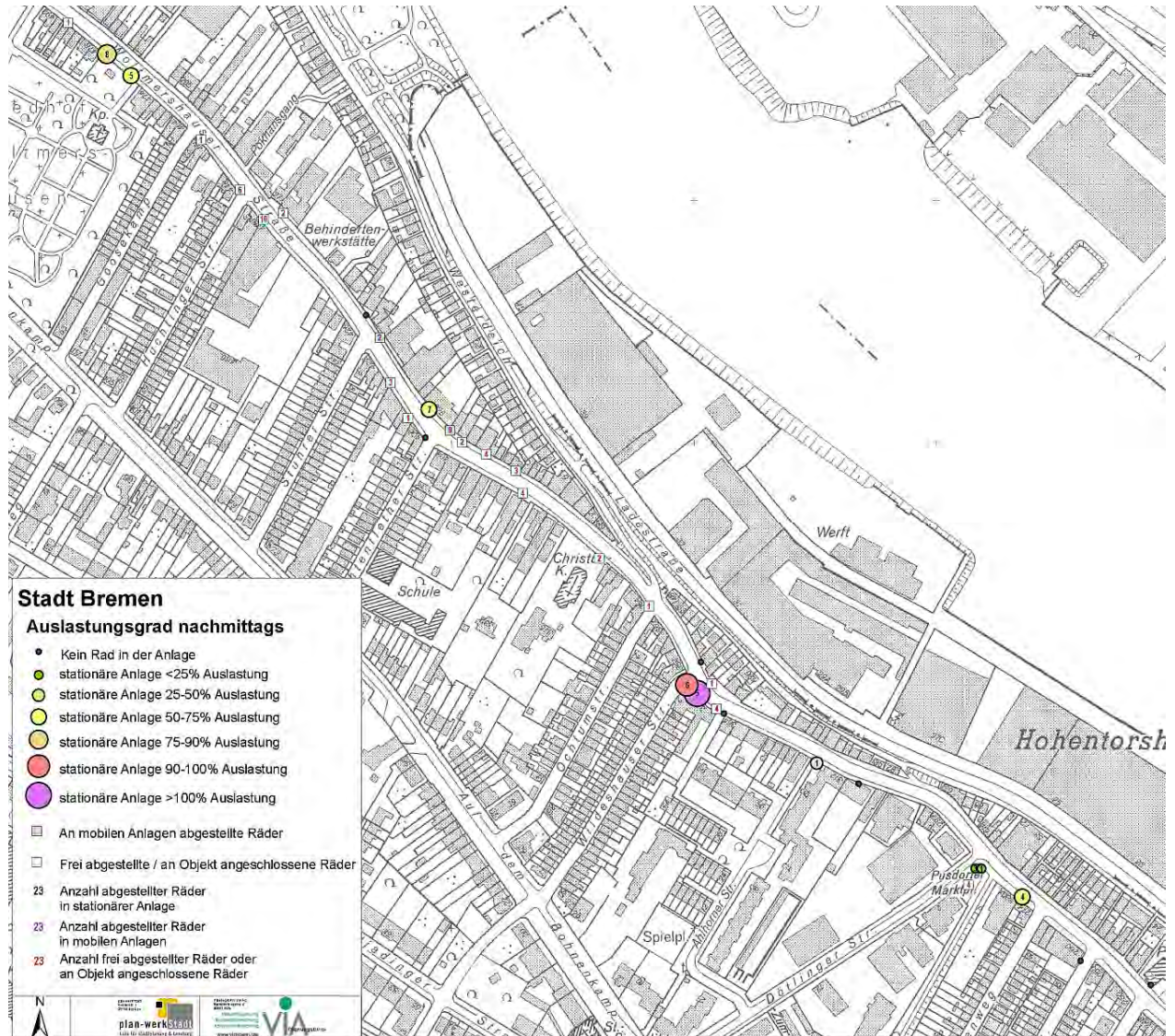
In Nachbarschaft zu vielen frei abgestellten Fahrrädern, keine stationären Abstellanlagen in der Nähe.





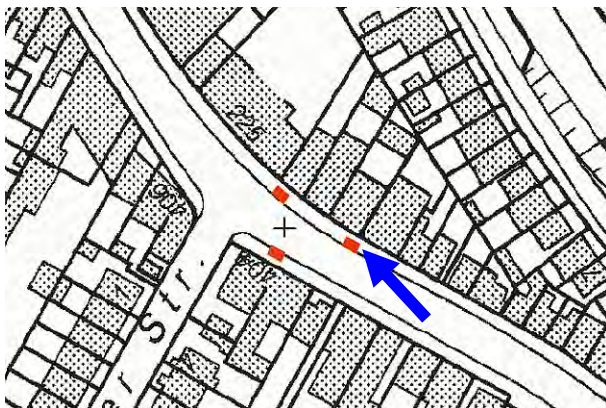
### 3.2.5 Woltmershausen

Auffällig ist in Woltmershausen der hohe Anteil frei abgestellter Fahrräder. Da dieser Effekt nicht auf eine Wohnstraßenursache zurückzuführen ist, deutet dies auf falsch platzierte Abstellanlagen hin. Ein besonderes Ziel parkender Radfahrer ist das Kulturhaus Pusdorf, vor dem immer viele Fahrräder stehen.



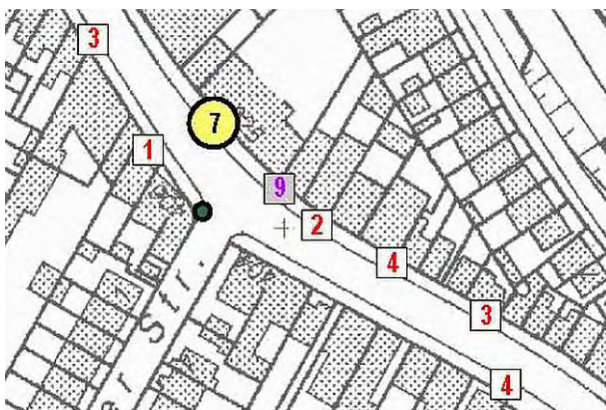


Z14-Woltmershausen – Woltmershauser Straße 217



Woltmershauser Straße 217

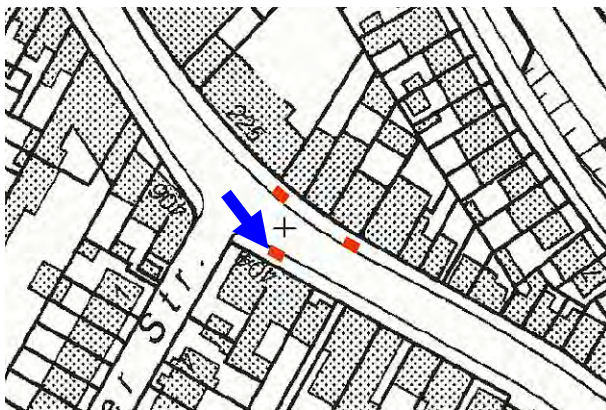
Potenzial für ca. 4-6 Stellplätze. Lage auf Restfläche zwischen Radweg und Fahrbahn.



In Nachbarschaft zu vielen frei bzw. mobil abgestellten Fahrrädern, allerdings auch eine nicht nachgefragte stationäre Abstellanlage (auf der anderen Straßenseite) in der Nähe.

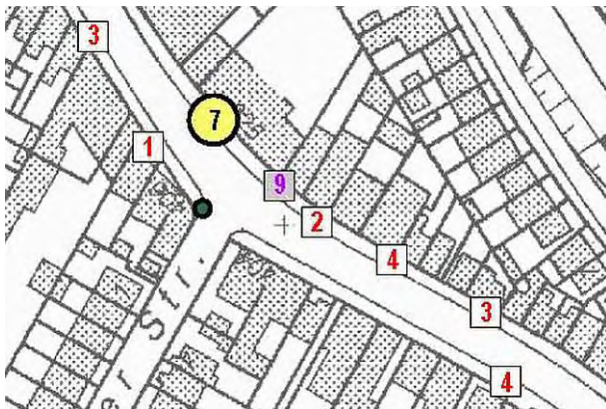


Z14-Woltmershausen – Woltmershauser Straße 404



Woltmershauser Straße 404

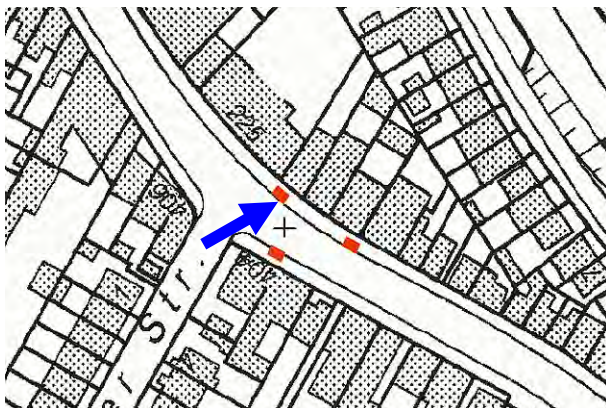
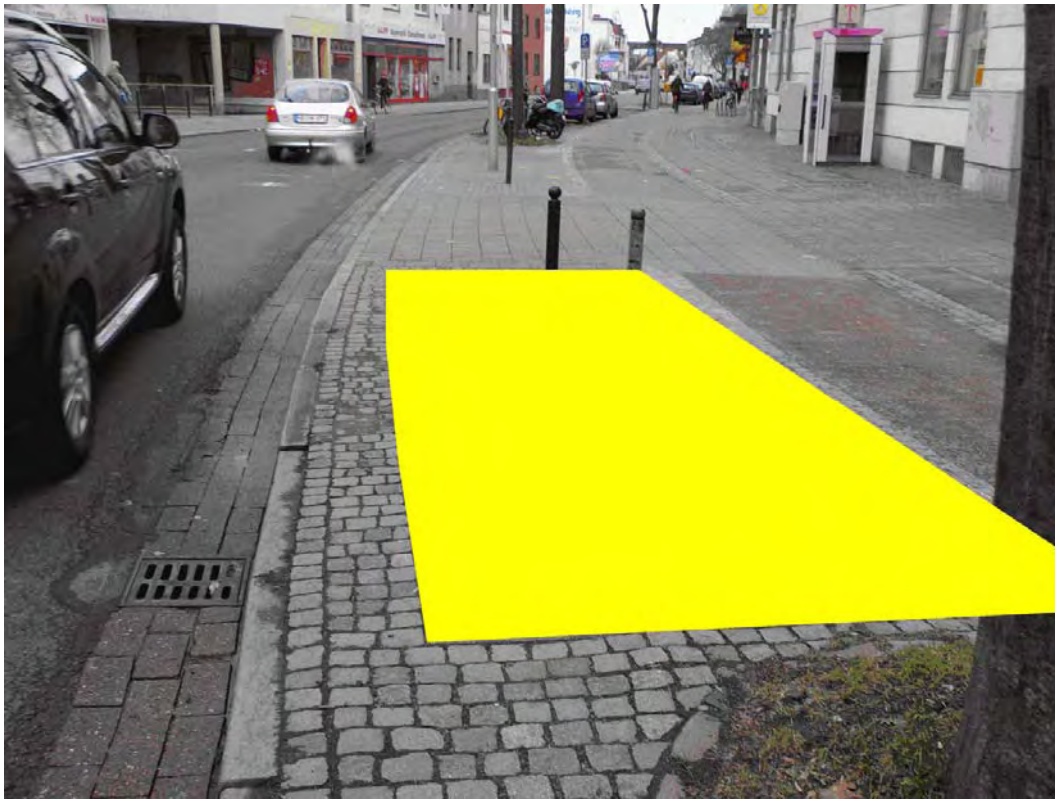
Potenzial für ca. 2-4 Stellplätze. Lage auf Restfläche zwischen Radweg und Fahrbahn.



In Nachbarschaft zu vielen frei bzw. mobil abgestellten Fahrrädern (auf der anderen Straßenseite), allerdings auch eine nicht nachgefragte stationäre Abstellanlage in der Nähe.

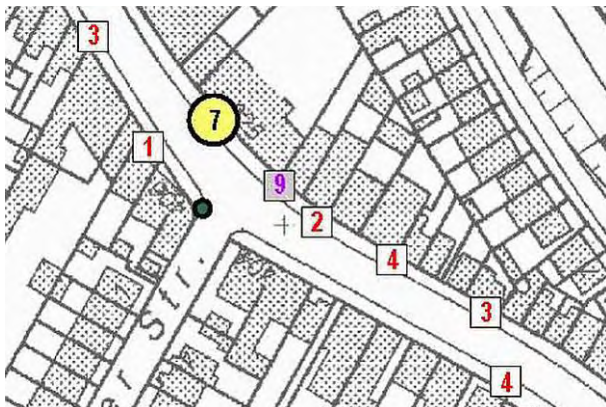


Z14-Woltmershausen – Woltmershauser Straße 223a



Woltmershauser Straße 223a

Potenzial für ca. 8-10 Stellplätze. Lage auf Restfläche zwischen Radweg und Fahrbahn.



In Nachbarschaft zu vielen frei bzw. mobil abgestellten Fahrrädern, allerdings auch eine nur mittel ausgelastete Abstellanlage in der Nähe bzw. eine schlecht nachgefragte auf der anderen Straßenseite.

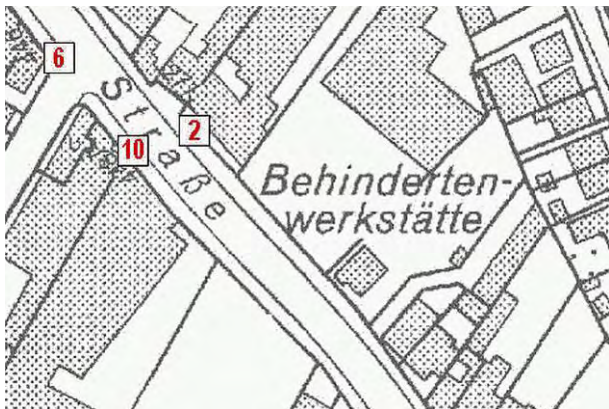


Z14-Woltmershausen – Woltmershauser Straße 257



Woltmershauser Straße 257

Potenzial für ca. 12-16 Stellplätze. Lage auf breiter Gehwegfläche (ca. 4m). Möglicherweise zu geringe Barrierefreiheit aufgrund der Nachbarschaft zum Martinshof.

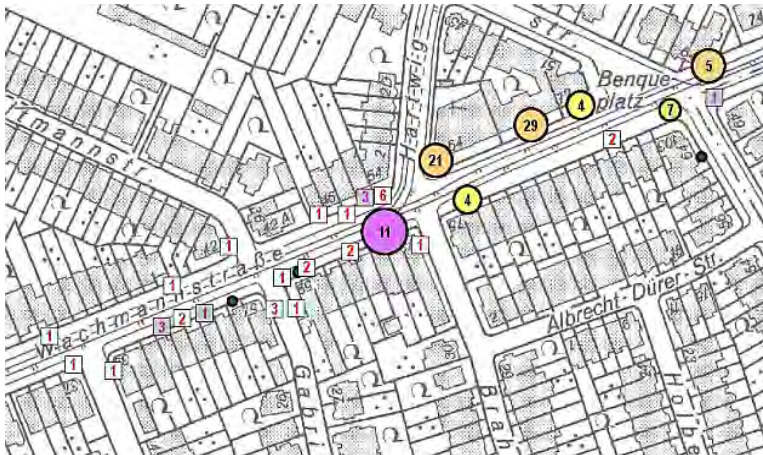


In Nachbarschaft zu vielen frei abgestellten Fahrrädern, allerdings besteht der Bedarf vorrangig auf der anderen Straßenseite (Kulturhaus Pusdorf).



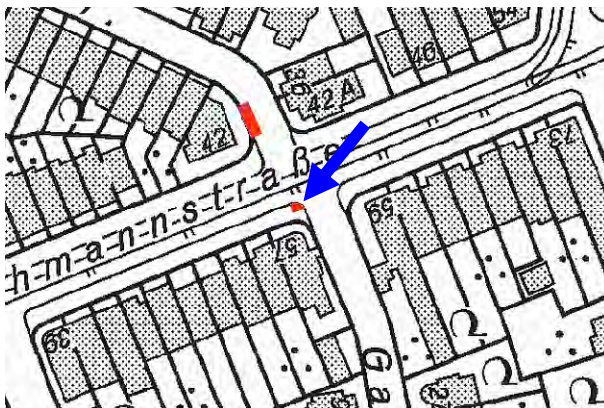
### 3.2.6 Wachmannstraße

Die Wachmannstraße ist ein relativ kleines Nahversorgungszentrum in Schwachhausen, in dem bisher Anlehnbügel nur in einer Hälfte des Einkaufsbereichs vorhanden sind. Im anderen, westlich gelegenen Teil Richtung Stern bleibt es entweder den ansässigen Geschäftsleuten überlassen, Fahrradständer bereit zu stellen, oder die Fahrräder müssen frei abgestellt werden. Da der Straßenzug Teil einer sehr wichtigen Fahrradrouten Richtung Universität ist, werden deshalb auch im bisher untersorgten Bereich Standorte für Anlehnbügel vorgeschlagen.



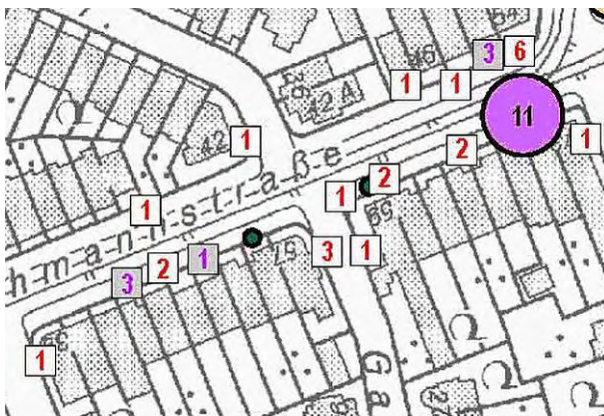


Z29-Wachmannstraße - Wachmannstraße/Ecke Gabriel-Seidl-Straße



Wachmannstraße/Ecke Gabriel-Seidl-Straße

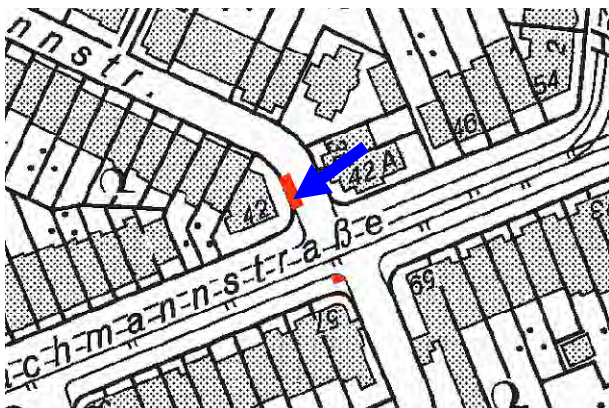
Potenzial für ca. 2 Stellplätze. Lage auf abgepollerter Restfläche zwischen Pflanzbeet und Straßeneinmündung.



In Nachbarschaft zu vielen frei bzw. mobil abgestellten Fahrrädern, aber auch zu sehr gering ausgelasteten Abstellanlagen gelegen.

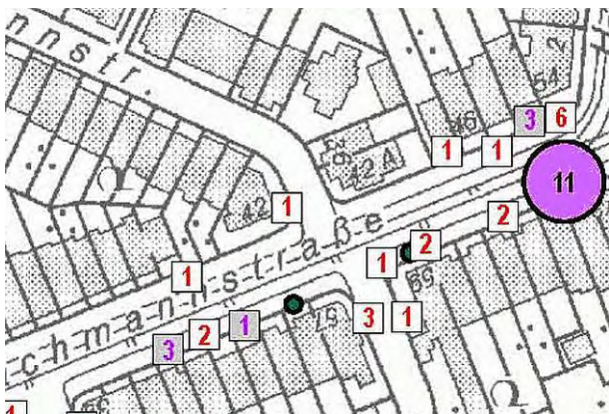


Z29-Wachmannstraße - Wachmannstraße/Ecke Altmannstraße



Wachmannstraße/Ecke Altmannstraße

Potenzial für ca. 8-10 Stellplätze. Lage im Gehwegbereich zwischen Pflanzbeet und Straßenbaum.



In Nachbarschaft zu vielen frei bzw. mobil abgestellten Fahrrädern, aber auch zu sehr gering ausgelasteten Abstellanlagen gelegen.





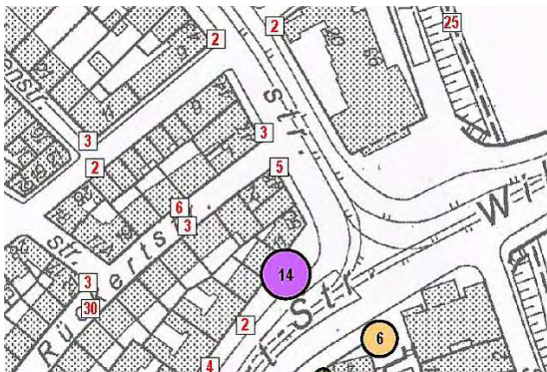
### 3.2.7 Wester-/Osterstraße

Z31-Wester-/Osterstraße – Osterstraße/Ecke Rückerstraße



Osterstraße/Ecke Rückerstraße

Potenzial für ca. 6 Stellplätze. Lage im Gehweg auf Fahrbahnverengung im Einmündungsbereich.



Hoch verdichtetes Wohngebiet mit sehr hohem Parkdruck im öffentlichen Raum. Kaum öffentliche Abstellanlagen vorhanden.

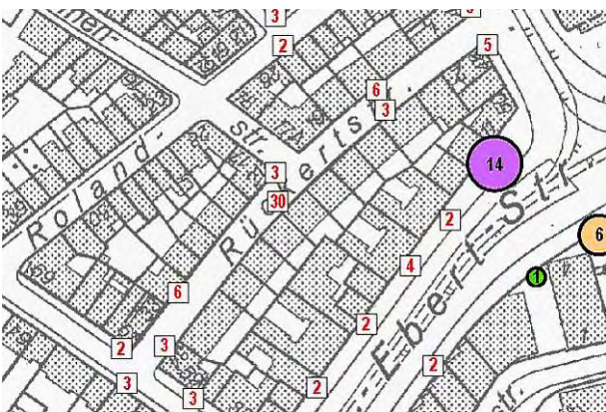


## Z31-Wester-/Osterstraße – Rückertstraße/Ecke Kleine Annenstraße



Vor Rückertstraße 20/Einmündung Kleine Annenstraße

Potenzial für ca. 10-12 Stellplätze. Lage: Auf Fahrbahn abmarkierte Parkverbotsfläche. Prüfung auf Umwidmung in Fahrrad-Abstellanlage empfohlen.



Hoch verdichtetes Wohngebiet mit sehr hohem Parkdruck im öffentlichen Raum. Kaum öffentliche Abstellanlagen vorhanden.



### 3.2.8 Lüssum-Bockhorn

In Lüssum Bockhorn herrscht kein Fahrrad-Parkdruck. Allerdings gibt es auch keine einzige stationäre Abstellanlage. Sämtliche Fahrradständer sind mobile Anlagen, die von Geschäftsinhabern aufgestellt wurden. Auch wenn Lüssum-Bockhorn lediglich als „perspektivisches Nahversorgungszentrum“ eingestuft wird, ist diese Situation ungünstig, vermittelt sie doch den Eindruck, dass die Bereitstellung von Fahrradpark-Infrastruktur im Versorgungsbereich eines sozial benachteiligten Gebietes Privatangelegenheit sei. Aus diesem Grund wird die Aufstellung von Fahrradbügeln an zentraler Stelle (Kreuzungsbereich Schwaneweder Straße/Lüssumer Straße/Kreinsloger vorgeschlagen.

### 3.2.9 Mahndorf

In Mahndorf ist die Situation ähnlich wie in Lüssum: Ein perspektivisches Nahversorgungszentrum verfügt über lediglich 2 Stellplätze in stationären Anlagen. Auch hier sollte aus Gründen der Außenwirkung geprüft werden, ob die Aufstellung einer kleinen Fahrradbügel-Anlage sinnvoll sein könnte.



## 4 Fahrradparken in den innenstadtnahen verdichteten Wohngebieten

Die Tatsache, dass der gründerzeitliche Wohnungsbau in Bremen nicht die in Städten dieser Struktur und Größenordnung üblichen mehrstöckigen Mietskasernen, sondern die spezielle Bebauungsform des relativ niedrigen „Bremer Hauses“ hervorgebracht hat, hat – neben einer Reihe von sehr positiven – auch ein paar negative Folgen gehabt. Aus Sicht des Fahrradparkens gehören zum einen die engen Straßenquerschnitte mit geringen Vorgartentiefen dazu, zum anderen führt die häufige Nutzung des Untergeschosses als Souterrainwohnung zum Fehlen von Kellerräumen. In der Folge stellt der Gehweg (entweder direkt an der Hausfront oder am Vorgartenzaun) häufig die einzig realistische Parkalternative für Fahrräder da. Da auch die Gehwege entsprechend schmal sind, ist die Flächenkonkurrenz und sind die Nutzungskonflikte vorprogrammiert. Insbesondere die Barrierefreiheit ist bei auf dem Gehweg abgestellten Fahrrädern überhaupt nicht mehr gewährleistet. In diesen Quartieren ist demzufolge die Herausforderung am größten, Verbesserungsvorschläge für das Fahrradparken zu machen.

### 4.1 Vorschläge für ein Konzept „Wohnungsnahes Fahrradparken in verdichteten Wohngebieten“

Hinsichtlich der Nachfrage in Wohnungsnahen Gebieten war eine Nachfrageerhebung lediglich in denjenigen zentralen Bereichen möglich, wo sich die Parkzwecke überlagern. Viele verdichtete Wohngebiete in Bremen wurden quantitativ nicht erfasst. Die Nachfrage ist hier von der Baustruktur und –dichte sowie spezifischen Nachfragemustern abhängig. Ein systematisches Abarbeiten der Wohngebiete ist aufgrund dieser Situation und der Ausdehnung der Gebiete wenig zielführend.

In der Regel ist am effektivsten auf die konkreten Anforderungen in den Wohngebieten zu reagieren. Folgende Anforderungen sind dabei zu bearbeiten:

- Offensichtliche Problemlagen, die eine Ordnung des ruhenden Radverkehrs erfordern
- Anträge aus der Bewohnerschaft, die vor Ort zu prüfen sind
- Maßnahmen im Zusammenhang mit Umgestaltungs- und Umbaumaßnahmen.

Ausgehend von diesen Anforderungen ist der Arbeitsablauf zu standardisieren und zu optimieren. Die Botschaft sollte aber sein, zeitnah auf die Anforderungen zu reagieren.

#### 4.1.1 Problemlagen im Straßenraum

Die Problemlagen in Bremer Wohngebieten korrespondieren in den meisten Fällen mit engen Straßenräumen. Diese Straßenräume müssen einer Vielzahl von Anforderungen gerecht werden, die im Konflikt mit dem Parken von Fahrzeugen und dem Abstellen von Fahrrädern stehen. Da Fahrräder im Sinne der StVO zwar Fahrzeuge sind aber nicht geparkt sondern abgestellt werden ergeben daraus Chancen und Risiken zugleich. Der Vorteil ist, dass Fahrräder auf Gehwegen abgestellt werden dürfen, allerdings unter folgenden Maßgaben, die bei der Planung unbedingt zu berücksichtigen sind:

- Die Sichtfelder im Bereich der Knotenpunkte sind frei zu halten.
- Die Bewegungsräume des Fußverkehrs sind unbedingt zu berücksichtigen.
- Die Maßgaben der Barrierefreiheit sind einzuhalten.

Diese Anforderungen sind folgendermaßen zu definieren:



Die Sichtfelder sind freizuhalten, was nicht immer bedeutet, dass auf Abstellanlagen im Bereich von Knotenpunkten verzichtet werden, da kleinere Anlagen und einzelne Fahrradbügel noch nicht als Sichthindernisse zu betrachten sind. Bei größeren kompakten Anlagen ist dagegen Vorsicht geboten. Diese könne durchaus Sichthindernisse darstellen und sind dann im Bereich der freizuhaltenden Sichtfelder nicht mehr zulässig.



Abbildung 4-1 Kleine Anlagen stellen in der Regel keine Sichtbeeinträchtigung dar

Die Bewegungsräume für den Fußgängerverkehr sind in jedem Fall zu gewährleisten. Dabei sind die Maße aus den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen maßgebend. Sind die Maße für den Fußgängerverkehr nicht ausreichend oder werden durch Fahrradabstellanlagen unter das Regelmaß eingeeengt, ist von Abstellanlagen im Gehwegbereich abzusehen.

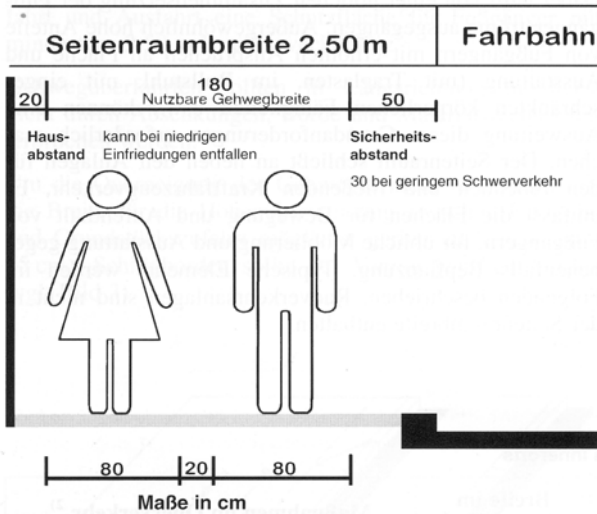


Abbildung 4-2 Aus den Regelbreiten für den Fußverkehr ergibt sich ein Mindestmaß von 2,20 m

Die dritte und zunehmend wichtige Anforderung ist die der Barrierefreiheit im Straßenraum. Während Rollstühle und die zunehmend wichtiger werdenden Rollatoren mit 2,20m Verkehrsraum zurecht kommen, sind blinde Menschen auf eine innere Orientierungslinie angewiesen. Diese stellt in der Regel die Bebauungskante dar. Ist diese durch Fahrräder verstellt, wird die Orientierung schwierig. Daher ist Fahrradparken im Zuge der Bebauung möglichst zu vermeiden.



Abbildung 4-3 Innere Leitlinie zur Orientierung mit dem Langstock



Abbildung 4-4 Abstellen von Fahrrädern an der Hauswand kann zu Problemen für Sehbehinderte Menschen führen

Aus diesen Erkenntnissen ergeben sich für die Auswahl der Standorte folgende Vorgaben.

### 4.1.2 Anforderungen an wohnungsnahes Parken

Fahrradparken in Wohngebieten ist in erster Linie Parken im Straßenraum in kleinen dezentralen Anlagen von 2 bis 10 Stellplätzen. In besonders aufkommensstarken Bereichen werden auch Anlagen mit bis zu 20 Stellplätzen erforderlich sein. Zur Planung dieser Anlagen ist eine sehr intensive Aufnahme der Situation vor Ort erforderlich. Einzelne Städte, z.B. Köln, die das Thema Fahrradabstellanlagen ganz vorn auf die Agenda gestellt haben, arbeiten mit speziellen Planungsteams. Die Teams gehen den Anforderungen, in der Mehrzahl Anträge aus der Bevölkerung oder von Firmen, nach. Dabei wird die räumliche Situation vor Ort gesichtet, die Anzahl der funktionsfähigen Räder und Fahrradleichen erfasst und das Konfliktpotenzial beschrieben. In komplexen Fällen, insbesondere bei offenkundigem Konfliktpotenzial kann auch eine mehrmalige Begehung erforderlich werden.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht immer zielführend alle Anträge und Anforderungen „der Reihe nach“ abzuarbeiten. Eine Prioritätensetzung ist dann sinnvoll. Diese sollte die nach folgenden Parametern erfolgen:

- Auslastung (evtl.) vorhandener Abstellanlagen
- Anzahl frei abgestellter Fahrräder



- Einschränkung der Bewegungsräume für Fußgänger
- Beeinträchtigung barrierefreier Führung (z.B. Hauswandparken)

Bei ausgelasteten Abstellanlagen, zahlreichen frei abgestellten Fahrrädern und Einschränkungen für den Fußgängerverkehr sowie Beeinträchtigungen für Sehbehinderte ist der größte Handlungsbedarf gegeben.

In anderen Fällen, z.B. bei Sanierungsmaßnahmen und Straßenraumumgestaltungen werden bereits von vorn herein entsprechende Standorte eingeplant.

Die quantitative Bemessung der Anlagen ist in der Regel orientiert sich an der aktuellen Nachfrage und einer „Zuwachsreserve“ von +30%. Dieser pauschale Ansatz ist der Tatsache geschuldet, dass in Wohngebieten keine Potentialberechnungen möglich sind.

Vor dem Hintergrund der in Abschnitt 4.1.1 beschriebenen Problemlagen werden die möglichen Standorte systematisch auf ihre Flächenpotenziale untersucht.

### 4.1.3 Grundformen der Standorte

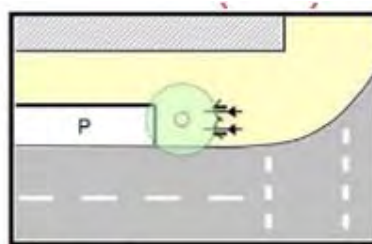
Bei der Planung des Fahrradparkens im Straßenraum ergeben sich folgende Grundformen von Standorten:

- Fahrradparken im Gehwegbereich in Mehrzweckstreifen
- Fahrradparken als „Pollerersatz“
- Fahrradparken im Einmündungs- und Eckbereich
- Fahrradparken bei Nutzungswechsel (z.B. bei Ein- und Ausfahrten)
- Fahrradparken auf umgewidmeten Kfz-Stellplätzen
- Fahrradparken auf der Fahrbahn

Bei der Planung vor Ort werden potenzielle Standorte entsprechend dieser Reihenfolge geprüft, so dass zunächst die Möglichkeiten im Gehweg und Einmündungsbereich untersucht werden.



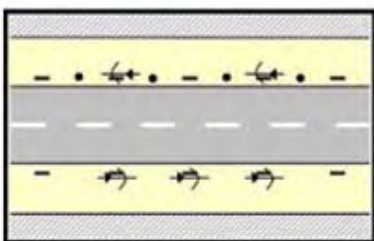
Fahrradparken im Gehwegbereich



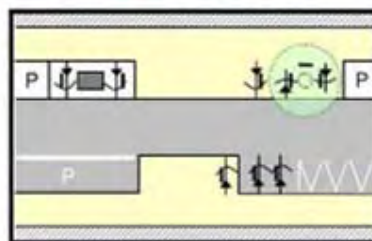
Fahrradparken im Einmündungs-/Eckbereich



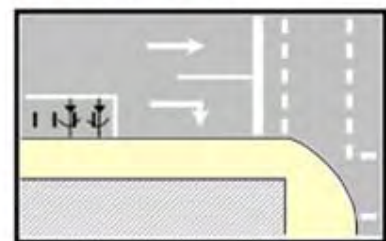
Fahrradparken statt Kfz-Stellplätze



Fahrradparken statt Poller



Fahrradparken bei Ein-/ Ausfahrten bzw. Nutzungswechsel



Fahrradparken auf der Fahrbahn



Abbildung 4-5 Grundformen des Fahrradparkens in beengten Straßenräumen (Quelle: Stadt Köln)

Wie bereits in den Abschnitten 4.1.1 und 4.1.2 erläutert, kann Fahrradparken im Gehwegbereich nur dann angeordnet werden, wenn der Bewegungsraum für Fußgänger gewährleistet ist. Dies schränkt die Standortfindung erheblich ein. Idealerweise sind Fahrradabstellplätze vor allem in Mehrzweckstreifen, z.B. zwischen Baumstandorten einzurichten, wie es in Bremen bisher schon üblich ist.

Punktuell können Fahrradbügel eingesetzt werden, um als „Pollerersatz“ das Parken auf Gehwegen zu unterbinden. Diese Lösung ist natürlich auch nur dort praktikabel, wo Laufwege des Fußgängerverkehrs nicht beeinträchtigt werden.

Im Zusammenhang mit den Sichtfeldern wurde bereits thematisiert, dass in den Eckausrundungen häufig Potenziale für neue Fahrradstellplätze zu finden sind. Auch unter Beachtung der Sichtfelder sind hier beachtliche Potenziale zu mobilisieren.



Abbildung 4-6 Fahrradparken in Einmündungsbereichen

Eine zweite wichtige Gruppe von Potenzialflächen sind die sogenannten „Nutzungswechsel“ dazu zählen in der Hauptsache Übergangflächen zwischen Parkstreifen und Baumscheiben, Baumscheiben und Ausfahrten, Ausfahrten und Parkstreifen etc. Diese Übergangflächen ermöglichen die Anlage von Gruppen von einem bis drei Bügeln, also zwei bis sechs Stellplätzen.

In einigen Quartieren reichen diese Potenzialflächen aus. In den stark vom Kfz- und Fahrradparken beanspruchten Wohngebieten werden zusätzliche Potenzialflächen in Parkstreifen oder auf der Fahrbahn mobilisiert werden müssen. Acht bis zehn Fahrrad-Stellplätze können auf einem Kfz-Stellplatz eingerichtet werden.

Sollen Fahrradstellflächen im Bereich der Fahrbahn geschaffen werden, wird die betreffende Fläche durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Z StVO 295) abgegrenzt. Dies bedarf der Anordnung durch die





Verkehrsbehörde. Weitere Anordnungen, z.B. der Abstellanlagen, sind nicht erforderlich.



Abbildung 4-7 Fahrradparken auf Fahrbahnniveau in Bremen

Bis Ende der 1990er Jahre wurden Fahrrad-Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum auf Antrag von Anwohnern dort, wo es einen nachgewiesenen Bedarf und eine unproblematische Realisierungschance gab, auch zu Lasten von PKW-Stellplätzen genehmigt. Seinerzeit gab es sogar eine private Förderung durch ein Bremer Veranstaltungsmagazin.



Beispiel Fesenfeld (errichtet: 1990er Jahre)

Nachdem es nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts jahrelange Praxis war, Fahrrad-Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, die zu Lasten von PKW-Stellplätzen gingen, auch auf Antrag von Anliegern nicht zu genehmigen, scheint sich inzwischen eine Trendwende abzuzeichnen. Für das Jahr 2012 sind zwei Anlagen dokumentiert, die auf Initiative von Anwohnern durch Umwandlung von PKW-Stellflächen entstanden sind und in Absprache mit dem Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt vom Amt für Straßen und Verkehr umgesetzt wurden.

Prangenstraße/Ecke Brokstraße (errichtet: 2012)



Wernerstraße (errichtet: 2012)



Weitere Abstellanlagen sollen im Zusammenhang mit sog. „Mobilpüktchen“ entstehen. Hier werden Car-sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum für 2 bis 3 Fahrzeuge in Verbindung mit Fahrrad-Anlehnbügel realisiert. Folgende Standorte werden zur Zeit geprüft:

- Charlottenstraße/Wulwesstraße
- Feldstraße/Wernerstraße
- Schmidtstraße/Hollerstraße
- Gleimstraße/Schweizer Straße oder Römerstraße/Schweizer Straße
- Keppelerstraße/Im Bredenkamp
- zwischen den Kreuzungsbereichen „In der Runken/Blücherstraße“ und „In der Runken/Auwigstraße“

#### 4.1.4 Erfolgskontrolle und kontinuierliche Wartung

Mit der Aufstellung von Abstellanlagen ist es, insbesondere in Wohngebieten nicht getan. Zum einen ist eine Nachher-Untersuchung sinnvoll, um zum einen den Erfolg der Maßnahme zu überprüfen und eine mögliche Nachrüstung bei gestiegenem Bedarf in Angriff zu nehmen. Zum anderen ist eine regelmäßige, möglichst jährliche Begehung erforderlich, um Fahrradleichen zu entfernen. Leider sind gerade in Wohngebieten Fahrradleichen (Schrottfahrräder) nicht selten, da z.B. Bewohner, die wegziehen ihr altes Fahrrad einfach zurücklassen. Damit wächst mit dem zunehmenden Angebot an Fahrradstellplätzen auch die Aufgabe



hinsichtlich der Wartung. Zu diesem Zweck ist es erforderlich die Brennpunkte des Fahrradparkens in den Wohngebieten zu kennen und zu beobachten.



Abbildung 4-8 Regelmäßige Entfernung der Fahrradleichen erforderlich (Quelle Stadt Köln)

Die Rechtslage ist bei Fahrrädern zwar anders als bei Kfz und erfordert einen etwas höheren Auswand. Trotzdem ist es möglich auch Schrottfahrräder aus dem Straßenraum zu entfernen. Bei Kfz reicht es aus, dass sie kein amtliches Kennzeichen tragen, diese als Gebrauchsgegenstände zu klassifizieren, die im Straßenraum nicht abgestellt werden dürfen. Die Abholung erfolgt dann nach Anbringen eines Warnhinweises und nach Einhaltung einer Wartefrist. Bei Fahrrädern ist dies durchaus ähnlich. Durch die Anbringung eines Warnhinweises an Fahrrädern, die offensichtlich nicht mehr fahrtauglich sind, wird der Eigentümer aufgefordert sein Rad zu entfernen. Ist das Fahrrad dann drei bis vier Wochen nicht bewegt und bis dahin auch nicht entfernt worden, kann die Entfernung durch den Ordnungsdienst erfolgen. Wichtig ist die fotografische Dokumentation der entfernten Fahrräder, damit unberechtigte Schadensersatzforderungen abgewehrt werden können. Die Rechtgrundlage dafür bilden die Straßenverkehrsordnung und das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz. Nach einer weiteren Aufbewahrungszeit kann dann die Verwertung der Schrotträder erfolgen.




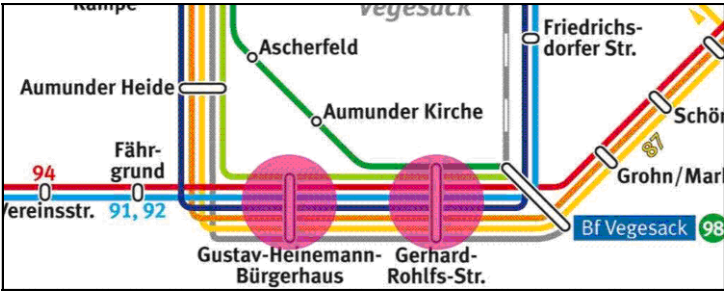
### 5 Bike and Ride

Das Fahrrad wird – gerade bei sehr weiten Wegen zwischen Quell- und Zielort – auch als Zubringerfahrzeug zu den Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs genutzt. Die Attraktivität des Fahrradparkens im nahen Umfeld der Haltestellen stellt dabei – neben vielen anderen handlungsleitenden Faktoren - ein weiteres Kriterium dar, das über die Akzeptanz des Umweltverbunds entscheidet.

#### 5.1 Situationsanalyse

Der Auftrag erstreckte sich auf die Analyse und Bewertung der nicht an Bahnhöfen gelegenen Bike&Ride-Anlagen in der Stadt Bremen. Als Grundlage diente die auf der Homepage der BSAG (Freizeit und Touristik -> Bike&Ride) geführte Liste „Mit dem Fahrrad unterwegs“. Hier werden sowohl vollwertige Bike&Ride-Stationen (Anlehnbügel, Überdachung) als auch haltestellennahe öffentliche Fahrradabstellplätze genannt. Für sämtliche gelisteten Anlagen wurde – ebenso wie für die Abstellanlagen in den Zentrenbereichen (vgl. Kap. 2 und 3) - eine Ortsbegehung und jeweils eine Zählung an einem Morgen- und einem Nachmittagszeitpunkt durchgeführt. Zusätzlich wurden sämtliche B&R-Anlagen auch bei Dunkelheit aufgesucht, um die Beleuchtungssituation realistisch einschätzen zu können.

Nachfolgend werden die Untersuchungsergebnisse für sämtliche B&R-Anlagen systematisch dargestellt und dort, wo aus gutachterlicher Sicht Nachbesserungsbedarf besteht, dieser benannt. Dieser Nachbesserungsbedarf kann entweder in der Verbesserung der Standards liegen (z.B Überdachung, Beleuchtung, Pflasterung), in der kritischen Überprüfung des Standorts bei zu geringer Auslastung oder in der Erweiterung des Angebots bei sehr hoher Auslastung (Fahrradboxen, E-Bike-Stationen).

<p><b>BR01 Gerhard-Rohlf's-Straße</b></p> 	 <p>87 Schönebeck - Grohn - Vegesack – Beckedorf        90 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Aumund - Blumenthal – Neuenkirchen        91/92 Gröpelingen - Burg - Lesum(91) - Vegesack - Blumenthal - Lüssum(91) – Rönnebeck        94/95 Gröpelingen(94)/Marßel(95) - Burg - Vegesack - Blumenthal - Bockhorn(95) - Schwanewede(94)        98/99 Vegesack - Hammersbeck - Vegesack</p> <p>23 Stellplätze (Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit)        nicht überdacht        unterhalb der Bäume mäßige, sonst gute Beleuchtung</p>
---	---

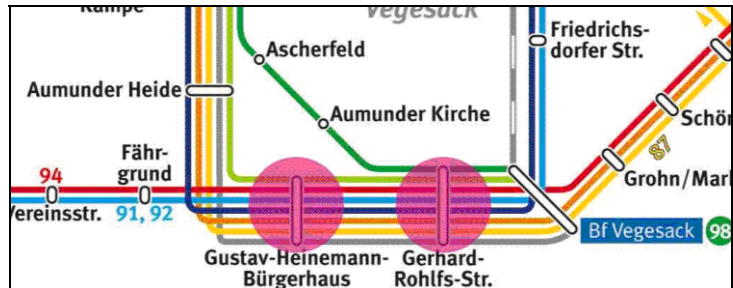


guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 30,4 %, nachmittags 21,7 %

Empfehlungen: Verbesserung der Beleuchtungssituation unter den Bäumen, Prüfung auf Möglichkeiten zur Überdachung.

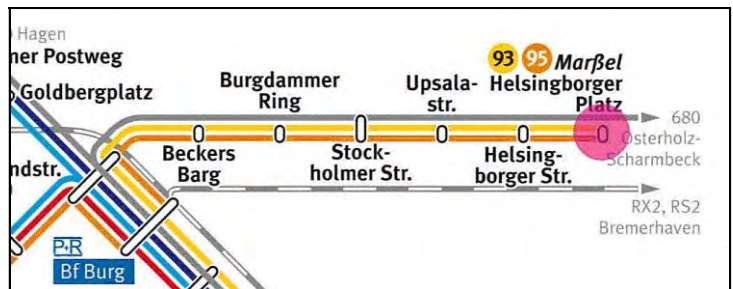
**BR02 Gustav-Heinemann-Bürgerhaus**



- 87 Schönebeck - Grohn - Vegesack – Beckedorf
- 90 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Aumund - Blumenthal – Neuenkirchen
- 91/92 Gröpelingen - Burg - Lesum(91) - Vegesack - Blumenthal - Lüssum(91) – Rönnebeck
- 94/95 Gröpelingen(94)/Marßel(95) - Burg - Vegesack - Blumenthal - Bockhorn(95) - Schwanewede(94)
- 98/99 Vegesack - Hammersbeck - Vegesack

War zum Zeitpunkt der Gutachtenbearbeitung noch Baustelle, sämtliche Anlehnbügel waren demontiert. Keine Einschätzung möglich.

**BR03 Helsingborger Platz**



- 93 Gröpelingen – Burg - Marßel
- 94/95 Gröpelingen(94)/Marßel(95) - Burg - Vegesack - Blumenthal - Bockhorn(95) - Schwanewede(94)
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal - Neuenkirchen

8 Stellplätze (Anlehnbügel)

voll überdacht

Beleuchtung in gutem Zustand

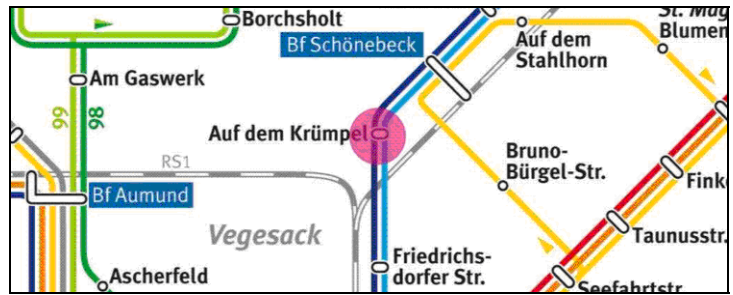
Mäßiger Gesamtzustand

Auslastung morgens 25,0 %, nachmittags 37,5 %

Empfehlungen: Ehemals vorhandenen 5. Bügel neu errichten, Pflege-/Reinigungsintervalle verkürzen



**BR04 Auf dem Krümpel (früher Schafgegend)**



- 90 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Aumund - Blumenthal - Neuenkirchen
- 91/92 Gröpelingen - Burg - Lesum(91) - Vegesack - Blumenthal - Lüssum(91) - Rönnebeck
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal - Neuenkirchen
- N61 Hauptbahnhof - Vegesack - Schwanewede - Hagen

18 Stellplätze (Anlehnbügel)  
 voll überdacht  
 mäßige Beleuchtung  
 guter Gesamtzustand  
 Auslastung morgens 16,7 %, nachmittags **5,6 %**  
 Empfehlungen: Verbesserung der Beleuchtungssituation.

**BR05 Burgdammer Postweg**



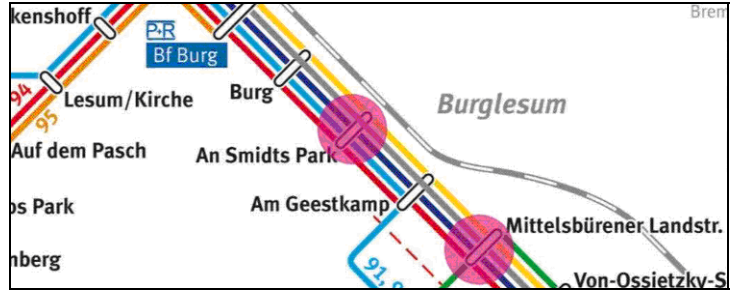
- 90 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Aumund - Blumenthal - Neuenkirchen
- 91/92 Gröpelingen - Burg - Lesum(91) - Vegesack - Blumenthal - Lüssum(91) - Rönnebeck
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal - Neuenkirchen

10 Stellplätze (Vorderradhalter ohne Rahmenanschlussmöglichkeit)  
 nicht überdacht  
 schlechte Beleuchtung  
 schlechter Gesamtzustand  
 Auslastung morgens **0,0 %**, nachmittags 30,0 %  
 Empfehlungen: Genauere Bedarfsermittlung notwendig. Mögliche Optionen:  
 - Ausbau dieses Standorts zur Attraktivitätssteigerung (Anlehnbügel, Überdachung, Beleuchtung)



- Abbau dieses Standorts wg. fehlender Nachfrage im Umfeld und Ausbau der Abstellanlagen am Goldbergplatz mit Überdachung

**BR06 An Smidts Park**



- 90 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Aumund - Blumenthal - Neuenkirchen
- 91/92 Gröpelingen - Burg - Lesum(91) - Vegesack - Blumenthal - Lüssum(91) - Rönnebeck
- 93 Gröpelingen - Burg – Marßel
- 94 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Blumenthal - Bockhorn – Schwanewede
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal - Neuenkirchen

8 Stellplätze (Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit)

nicht überdacht

gute Beleuchtung

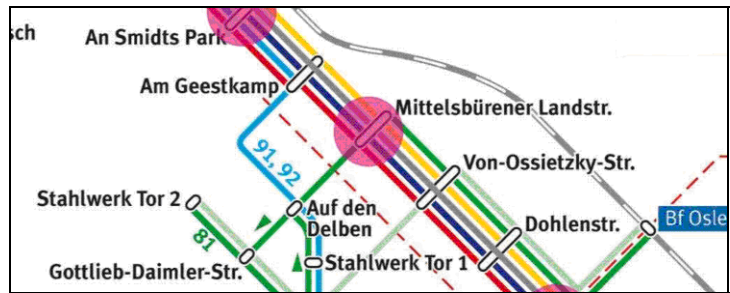
schlechter Gesamtzustand

Auslastung morgens 62,5 %, nachmittags 62, 5% (1 Schrottrrad)

Empfehlungen: Ersatz durch Anlehnbügel, Pflasterung des Untergrunds, ggf. Überdachung (in diesem Fall entsprechende Beleuchtung realisieren)



BR07 Mittelsbürener Landstraße



- 81 Gröpelingen - Bf Oslebshausen - Bremer Industriepark – Industriehäfen
- 90 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Aumund - Blumenthal - Neuenkirchen
- 93 Gröpelingen - Burg – Marßel
- 94 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Blumenthal - Bockhorn – Schwanewede
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal – Neuenkirchen

44 Stellplätze in 2 benachbarten Anlagen (Anlehnbügel)

nicht überdacht

gute Beleuchtung

mäßiger Gesamtzustand

Auslastung morgens **2,3 %**, nachmittags **0,0%**

Empfehlungen:

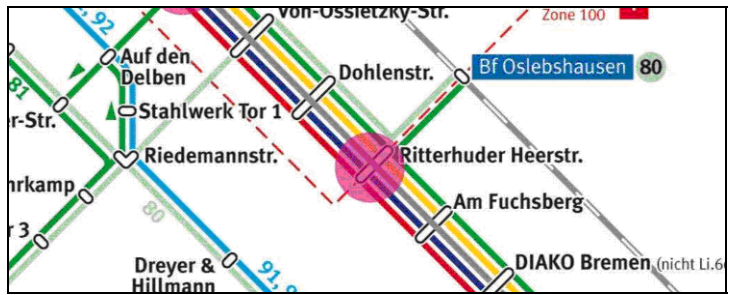
Genauere Bedarfsermittlung notwendig. Mögliche Optionen:

- qualitative Verbesserung dieses Standorts zur Attraktivitätssteigerung (Überdachung)
- Abbau dieses Standorts wg. fehlender Nachfrage im Umfeld





BR08 Ritterhuder Heerstraße



- 81 Gröpelingen - Bf Oslebshausen - Bremer Industriepark – Industriehäfen
- 90 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Aumund - Blumenthal - Neuenkirchen
- 93 Gröpelingen - Burg – Marßel
- 94 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Blumenthal - Bockhorn – Schwanewede
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal – Neuenkirchen

16 Stellplätze (Anlehnbügel)

nicht überdacht

mäßige Beleuchtung

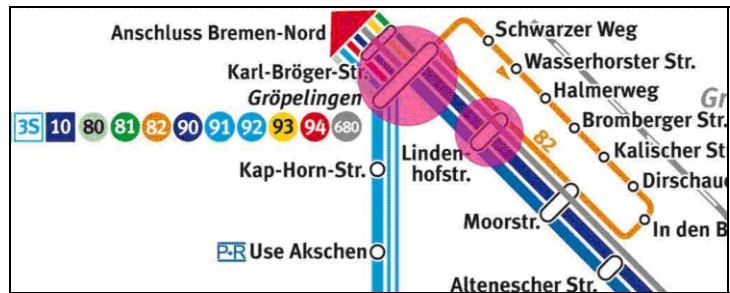
guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 62,5 %, nachmittags 50,0%

Empfehlungen: Beleuchtung verbessern. Überdachung herrichten (Möglichkeiten zur Überdachung sind gegeben).



BR09 Gröpelingen



- 2 Gröpelingen - Am Brill - Domsheide – Sebaldsbrück
- 3 Gröpelingen - Am Brill - Domsheide – Weserwehr
- 3s Gröpelingen - (ohne Halt bis "Hansator") - Am Brill – Domsheide
- 10 Gröpelingen - Hauptbahnhof – Sebaldsbrück
- 81 Gröpelingen - Bf Oslebshausen - Bremer Industriepark – Industriehäfen
- 82 Ringverkehr Gröpelingen
- 90 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Aumund - Blumenthal - Neuenkirchen
- 91/92 Gröpelingen - Burg - Lesum(91) - Vegesack - Blumenthal - Lüssum(91) - Rönnebeck
- 93 Gröpelingen - Burg – Marßel
- 94 Gröpelingen - Burg - Vegesack - Blumenthal - Bockhorn – Schwanewede
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal - Neuenkirchen
- N10 Gröpelingen - Hauptbahnhof - Sebaldsbrück

134 Stellplätze (Anlehnbügel)

84 überdacht, 50 nicht überdacht

gute Beleuchtung

guter Gesamtzustand

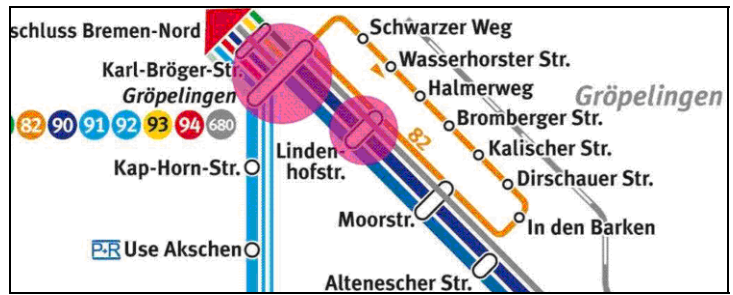
Auslastung überdachte Stellplätze: morgens 76,5 %, nachmittags 63,1 %

Auslastung nicht überdachte Stellplätze: morgens 62,0 %, nachmittags 56,0%

Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf. Aufgrund eines großen Einzugsbereichs möglicherweise für Fahrradboxen geeignet.



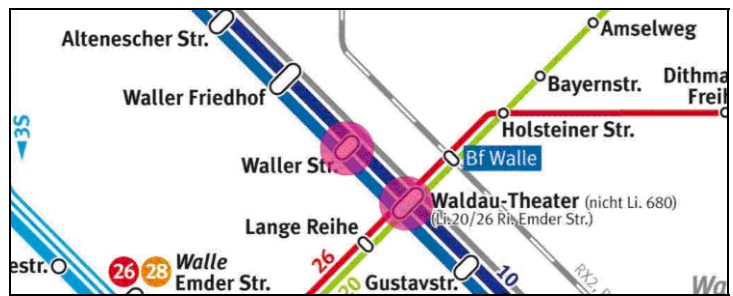
BR10 Lindenhof



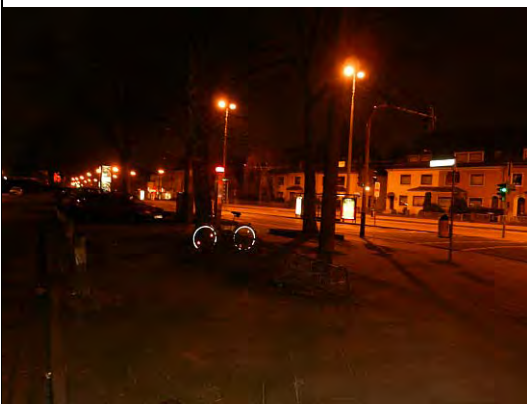
- 2 Gröpelingen – Domsheide - Am Brill – Sebaldsbrück
- 10 Gröpelingen – Hauptbahnhof – Sebaldsbrück
- 82 Ringverkehr Gröpelingen
- N10 Gröpelingen – Hauptbahnhof – Sebaldsbrück

52 Stellplätze in 6 Anlagen (Anlehnbügel)  
 nicht überdacht  
 gute Beleuchtung  
 guter Gesamtzustand  
 Auslastung morgens 53,8 %, nachmittags 53,8 %  
 Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf

BR11 Waller Straße



- 2 Gröpelingen – Domsheide - Am Brill – Sebaldsbrück
- 10 Gröpelingen – Hauptbahnhof – Sebaldsbrück
- N10 Gröpelingen – Hauptbahnhof – Sebaldsbrück



40 Stellplätze (Vorderradhalter ohne Rahmenanschlussmöglichkeit)  
 nicht überdacht



gute Beleuchtung  
 mäßiger Gesamtzustand  
 Auslastung morgens 10,0 %, nachmittags 5,0 %  
 Empfehlungen: Austausch der Vorderrad- gegen Anlehnbügel sowie Überdachung der Anlage. Bei Überdachung entsprechende Beleuchtung realisieren.

**BR12 Waldau-Theater**



- 2 Gröpelingen – Domsheide - Am Brill – Sebaldsbrück
- 10 Gröpelingen – Hauptbahnhof – Sebaldsbrück
- 20 Hohweg - Bf Walle - Überseestadt – Hauptbahnhof
- 26 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof – Walle
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal - Neuenkirchen
- N10 Gröpelingen – Hauptbahnhof – Sebaldsbrück

12 Stellplätze in 2 Anlagen (Anlehnbügel)  
 nicht überdacht  
 gute Beleuchtung  
 guter Gesamtzustand  
 Auslastung morgens 41,7 %, nachmittags 50,0 %  
 Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf

**BR13 Hermann-Ritter-Straße**



Verlagerung der früher diesen Standort anfahrenen Buslinie, Haltestelle aufgegeben, B&R-Station überflüssig

10 Stellplätze in 2 Anlagen (Anlehnbügel)  
 Auslastung morgens **0,0 %**, nachmittags **0,0 %**  
 Empfehlung: Abbau der Bügel und Verwendung an anderer Stelle



**BR14 Norderländer Straße**



- 1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof - Osterholz/Weserpark
- 8 Huchting - Am Brill – Domsheide
- 52 Huchting - Flughafen – Kattenturm
- N1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof - Osterholz/Weserpark

56 Stellplätze (Anlehnbügel)

Voll (doppelt) überdacht

Mäßige Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 33,9 %, nachmittags 44,6 %

Empfehlungen: Verbesserung der Beleuchtungssituation. Überdachung auf Abbaumöglichkeit und Verwendung an anderer Stelle prüfen, da eine Überdachung bereits durch die Straßenbrücke gewährleistet ist.

Aufgrund eines großen Einzugsbereichs möglicherweise für Fahrradboxen geeignet.

**BR15 Bardenflethstraße**



- 1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof - Osterholz/Weserpark
- 8 Huchting - Am Brill – Domsheide
- 52 Huchting - Flughafen – Kattenturm
- N1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof - Osterholz/Weserpark

17 Stellplätze in 2 Anlagen - 6 Stellplätze (Anlehnbügel) und 11 Stellplätze (Vorderradhalter ohne Rahmenanschlussmöglichkeit)

6 überdacht, 11 nicht überdacht,

6 gute Beleuchtung, 11 mäßige Beleuchtung

6 guter Gesamtzustand, 11 schlechter Gesamtzustand

Auslastung überdachte Stellplätze: morgens 100,0 %, nachmittags 50,0 %

Auslastung nicht überdachte Stellplätze: morgens **0,0 %**, nachmittags **0,0%**



Empfehlungen: Austausch der Anlage 2 (11 Vorderradhalter) gegen Anlehnbügel mit Überdachung und Beleuchtung.

**BR16 Friedhof Huchting**



- 55 Huchting - Stuhr – Brinkum
- 57 Kirchhuchting - Sodenmatt – Kirchhuchting
- 58 Kirchhuchting - Mittelshuchting – Kirchhuchting
- N6 Kirchhuchting - Sodenmatt - Mittelshuchting - Kirchhuchting

20 Stellplätze (Anlehnbügel) u. 3 Fahrradboxen

Voll überdacht

Gute Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung Stellplätze: morgens **130,0 %**, nachmittags 60,0%

Auslastung Fahrradboxen: morgens 66,6 %, nachmittags 66,6%

Empfehlungen: Erweiterung der Stellplatzanlage mit Anlehnbügel und Überdachung. Platz für 1-2 weitere Überdachungen rechts von der Anlage vorhanden. Erweiterung mit Überdachung seitlich der Fahrradboxen schlecht möglich.

**BR17 Roland Center**



- 1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof -



- Osterholz/Weserpark
- 8 Huchting - Am Brill – Domsheide
- 52 Huchting - Flughafen – Kattenturm
- 55 Huchting - Stuhr – Brinkum
- 57 Kirchhuchting - Sodenmatt – Kirchhuchting
- 58 Kirchhuchting - Mittelshuchting – Kirchhuchting
- 806 Kirchhuchting - Sodenmatt - Mittelshuchting - Kirchhuchting
- N1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof – Osterholz/Weserpark
- N6 Kirchhuchting - Sodenmatt - Mittelshuchting - Kirchhuchting

74 Stellplätze (Anlehnbügel)

Voll überdacht

Gute Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 89,2 %, nachmittags 62,2 %

Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf

**BR18 Bürgerpark**



- 8E Domsheide - Hauptbahnhof - Am Stern - Kulenkampffallee (Schienenersatzverkehr)
- 26 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof – Walle
- 27 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Weidedamm III
- N3 Rablinghausen - Domsheide - Hauptbahnhof - Universität – Kuhkamp
- N7 Hauptbahnhof - Gröpelingen - Marßel - Vegesack - Blumenthal - Neuenkirchen
- N9 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord

104 Stellplätze (Anlehnbügel)

Nicht überdacht

Gute Beleuchtung

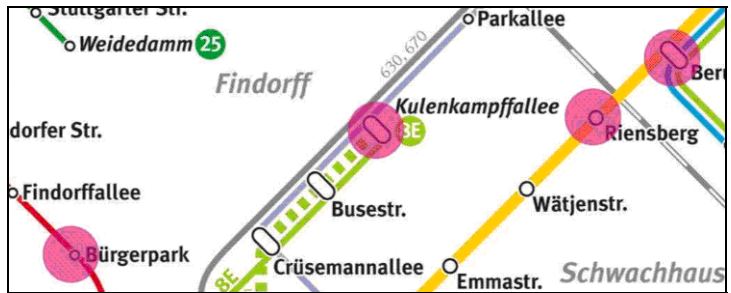
Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 21,2 %, nachmittags 24,0 %

Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf



**BR19 Kulenkampffallee**



- 8E Domsheide - Hauptbahnhof - Am Stern - Kulenkampffallee (Schienenersatzverkehr)
- 22 Kattenturm - Kirchbachstraße - Universität/Lehe
- 408 Domsheide - Hauptbahnhof - Am Stern - Kulenkampffallee (Schienenersatzverkehr)

20 Stellplätze (Anlehnbügel)

Voll überdacht

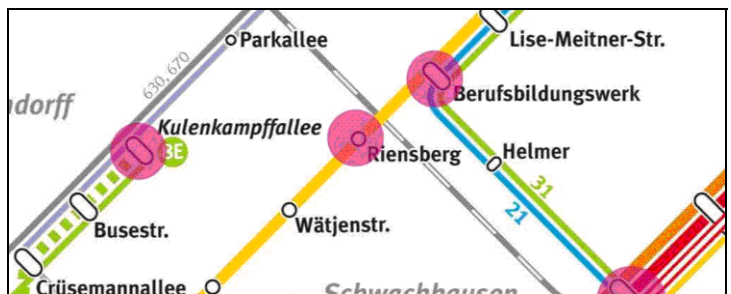
Mäßige Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 20,0 %, nachmittags 40,0 %

Empfehlungen: Verbesserung der Beleuchtung, da nachts sehr dunkel. Anbringung von Beleuchtung unter der Überdachung oder Aufstellen einer Laterne.

**BR20 Riensberg**



- 6 Flughafen - Domsheide - Hauptbahnhof - Riensberg - Universität

40 Stellplätze (Anlehnbügel)

Voll überdacht

Gute Beleuchtung

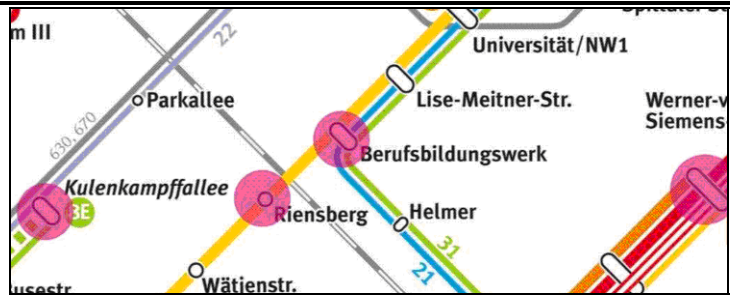
Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 20,0 %, nachmittags 22,5 %

Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf.

**BR21 Berufsbildungswerk**





- 6 Flughafen - Domsheide - Hauptbahnhof - Riensberg - Universität
- 21 Mercedes-Benz - Sebaldsbrück - Horn - Universität - Leher Feld
- 31 Borgfeld-Ost - Universität - Horn - Nedderland - Horn - Universität - Borgfeld-Ost
- N3 Rablinghausen - Domsheide - Hauptbahnhof - Universität - Kuhkamp

20 Stellplätze (Anlehnbügel)

Voll überdacht

Mäßige Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 60,0 %, nachmittags 45,0 %

Empfehlungen: Verbesserung der Beleuchtung durch Anbringen von Lichtquellen an der Überdachung oder Aufstellen einer Laterne.

**BR22 Am Stern**



- 6 Flughafen - Domsheide - Hauptbahnhof - Riensberg - Universität
- 8E Domsheide - Hauptbahnhof - Am Stern - Kulenkampffallee (Schienenersatzverkehr)
- 24 Rablinghausen - Domsheide - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord
- N9 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord

42 Stellplätze (Vorderradhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit)

Nicht überdacht

Gute Beleuchtung

Mäßiger Gesamtzustand

Auslastung morgens 26,2 %, nachmittags 50,0 %

Empfehlungen: Austausch der Vorderradhalter gegen Anlehnbügel, Möglichkeit zur Überdachung ist



ebenfalls gegeben. Bei Überdachung entsprechende Beleuchtung realisieren.

**BR23 Borgfeld**



- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 4S Borgfeld - Kirchbachstraße (weiter als Li. 4 Hauptbahnhof - Domsheide - Arsten)
- 30 Borgfeld – Falkenberg
- 804 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- N67 Borgfeld - Falkenberg - Worpswede

156 Stellplätze (Anlehnbügel) in 3 Anlagen

80 + 20 überdacht, 56 nicht überdacht

Gute Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung insg.: morgens 73,1 %, nachmittags 45,5 %

80 überdacht: morgens 60,0 %, nachmittags 37,5 %

20 überdacht: morgens **165,0 %**, nachmittags **135,0 %**

56 nicht überdacht: morgens 58,9 %, nachmittags 25,0 %

Empfehlungen: Attraktivitätssteigerung der nicht überdachten Anlage 3 durch Überdachung zur Entlastung der benachbarten Anlagen. Aufgrund eines großen Einzugsbereichs möglicherweise für Fahrradboxen geeignet.

**BR24 Am Lehester Deich**



- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 4s Borgfeld - Kirchbachstraße (weiter als Li. 4 Hauptbahnhof - Domsheide - Arsten)
- 31 Borgfeld-Ost - Universität - Horn - Nedderland - Horn - Universität - Borgfeld-Ost
- N4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Borgfeld

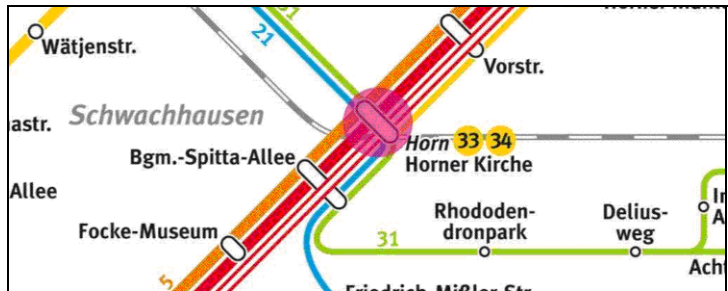
90 Stellplätze (Anlehnbügel) in 2 Anlagen

70 tw. überdacht (Anlage 1), 20 nicht überdacht (Anlage 2)



Gute Beleuchtung  
 Guter Gesamtzustand  
 Anlage 1 - 70 tw. überdacht: morgens **120,0 %**, nachmittags 54,3 %  
 Anlage 2 - 20 nicht überdacht: morgens 75,0 %, nachmittags 50,0 %  
 Empfehlungen: Erweiterung der Anlage 1 in Richtung Lilienthaler Heerstraße und Überdachung der Anlage (70 Stellplätze) möglich, Pflasterung des Untergrunds der Anlage 2 (20 Stellplätze). Aufgrund eines großen Einzugsbereichs möglicherweise für Fahrradboxen geeignet.

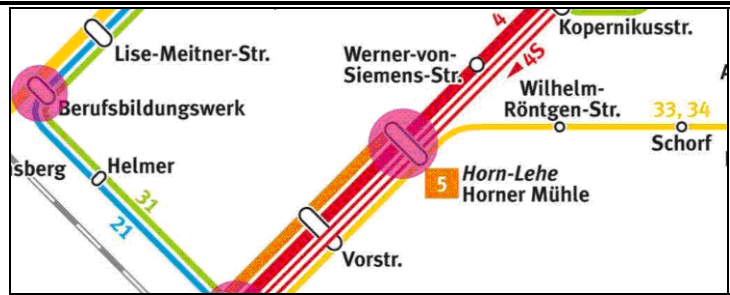
**BR25 Horner Kirche**



- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 4S Borgfeld - Kirchbachstraße (weiter als Li. 4 Hauptbahnhof - Domsheide - Arsten)
- 5 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Horn-Lehe
- 21 Mercedes-Benz - Sebaldsbrück - Horn - Universität - Leher Feld
- 31 Borgfeld-Ost - Universität - Horn - Nedderland - Horn - Universität - Borgfeld-Ost
- 33 Horn - Bf Oberneuland – Sebaldsbrück
- 34 Horn - Bf Oberneuland – Sebaldsbrück
- N4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Borgfeld

8 Stellplätze (Anlehnbügel)  
 Nicht überdacht  
 Gute Beleuchtung  
 Guter Gesamtzustand  
 Hohe Auslastung  
 Empfehlungen: Möglichkeiten zur Erweiterung prüfen (1. links und rechts des Friedhofseingangs mit nicht überdachten Anlehnbügel, 2. auf Lestra-Grundstück anstelle der jetzt im Einmündungsbereich Berckstraße aufgestellten mobilen Fahrradständer durch überdachte Anlehnbügel). Durch Nachtransport zur Uni ggf. geeignet für Fahrradboxen.

**BR26 Horner Mühle**



- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 4S Borgfeld - Kirchbachstraße (weiter als Li. 4 Hauptbahnhof - Domsheide - Arsten)
- 5 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Horn-Lehe
- 33 Horn - Bf Oberneuland – Sebaldsbrück
- 34 Horn - Bf Oberneuland – Sebaldsbrück
- N3 Rablinghausen - Domsheide - Hauptbahnhof - Universität – Kuhkamp
- N4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Borgfeld

76 Stellplätze (Anlehnbügel) in 3 Anlagen

28 überdacht, 16 + 32 nicht überdacht

Gute Beleuchtung

Guter (28 Stellpl.) bzw. mäßiger (16 + 32 Stellpl.) Gesamtzustand

Auslastung insg.: morgens **111,8 %**, nachmittags 85,5 %

28 überdacht: morgens **132,1 %**, nachmittags **92,9 %**

16 nicht überdacht: morgens **143,8 %**, nachmittags 87,5 %

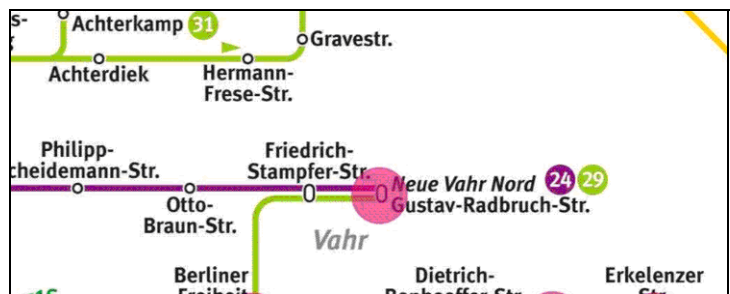
32 nicht überdacht: morgens 78,1 %, nachmittags 78,1 %

Empfehlungen:

Möglichkeiten zum Kapazitätsausbau der Anlage 1 (28 Stellplätze) prüfen

Pflasterung des Untergrunds der Anlage 2 (16 Stellplätze) Erweiterung, Überdachung und Pflasterung des Untergrunds der Anlage 3 (32 Stellplätze)

**BR27 Gustav-Radbruch-Straße**



- 24 Rablinghausen - Domsheide - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord
- 29 Kattenturm - Bf. Hemelingen - Mercedes-Benz – Neue Vahr Nord
- 809 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord

Straße hieß vorher Paul-Singer-Straße



16 Stellplätze (Anlehnbügel)

Überdacht

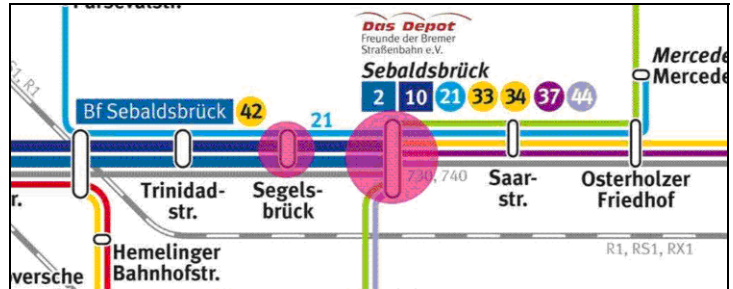
Mäßige Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens ###%, nachmittags ###%

Empfehlungen: Verbesserung der Beleuchtung durch Anbringen von Lichtquellen an der Überdachung oder Aufstellen einer Laterne.

**BR28 Sebaldsbrück**



- 2 Gröpelingen – Domsheide - Am Brill – Sebaldsbrück
- 10 Gröpelingen –Hauptbahnhof– Sebaldsbrück
- 21 Mercedes-Benz - Sebaldsbrück - Horn - Universität - Leher Feld
- 29 Kattenturm - Bf Hemelingen - Mercedes-Benz - Neue Vahr Nord
- 33/34 Horn – Bf. Oberneuland – Sebaldsbrück
- 37 Sebaldsbrück - Osterholz – Kuhkamp
- 40/41 Weserwehr - Bf Mahndorf - Osterholz/Weserpark
- 42 Gewerbepark Hansalinie - Bf Sebaldsbrück
- 44 Sebaldsbrück – Mahndorf
- 810 Gröpelingen - Hauptbahnhof – Sebaldsbrück
- N5 Domsheide – Hauptbahnhof – Sebaldsbrück - Mahndorf – Osterholz/Weserpark
- N10 Gröpelingen – Hauptbahnhof - Sebaldsbrück

68 Stellplätze (Anlehnbügel)

48 überdacht, 20 nicht überdacht

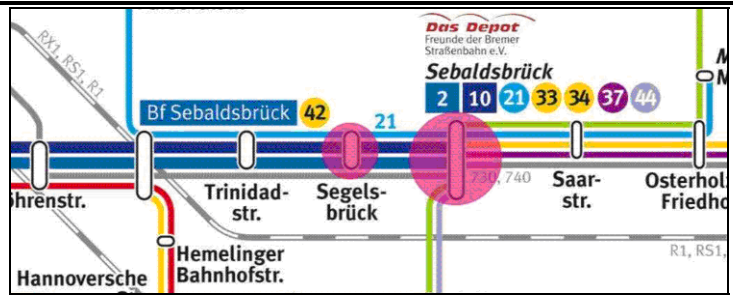
Gute Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 29,4 %, nachmittags 19,1 %

Empfehlungen: Keine Handlungsempfehlung.

**BR29 Segelsbrück**



- 2 Gröpelingen – Domsheide - Am Brill – Sebaldsbrück
- 10 Gröpelingen –Hauptbahnhof– Sebaldsbrück
- 21 Mercedes-Benz - Sebaldsbrück - Horn - Universität - Leher Feld
- N10 Gröpelingen – Hauptbahnhof - Sebaldsbrück

20 Stellplätze (Anlehnbügel)

Voll überdacht

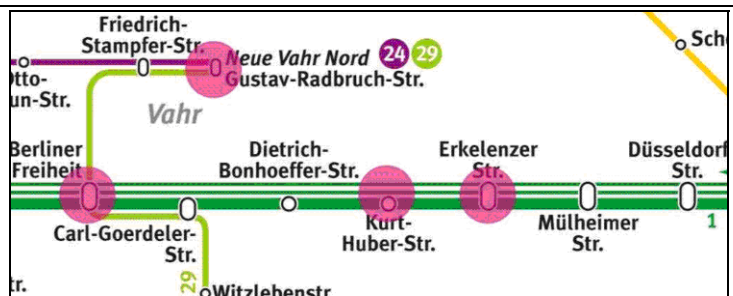
Mäßige Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 50,0 %, nachmittags 40,0 %

Empfehlungen: Verbesserung der Beleuchtung durch Anbringen von Lichtquellen an der Überdachung oder Aufstellen einer Laterne.

**BR30 Kurt-Huber-Straße**



- 1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof - Osterholz/Weserpark
- N1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof - Osterholz/Weserpark

20 Stellplätze (Anlehnbügel)

Voll überdacht

Mäßige Beleuchtung

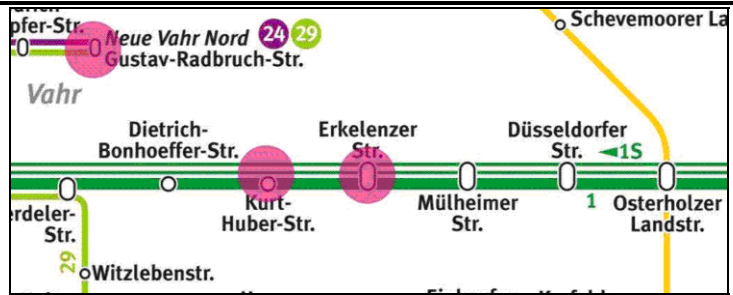
Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 10,0 %, nachmittags **0,0 %**

Empfehlungen: Sehr dunkel. Es befindet sich zwar eine große Laterne neben der Anlage, die Beleuchtung wird jedoch stark durch die Überdachung eingeschränkt. Verbesserung der Beleuchtung durch Anbringen von Lichtquellen unter der Überdachung.

**BR31 Erkelenzer Straße**





- 1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof - Osterholz/Weserpark
- 1S Osterholz - Kirchbachstraße (weiter als Li. 4E Hbf - Domsheide)
- N1 Huchting - Am Brill - Hauptbahnhof - Osterholz/Weserpark

12 Stellplätze (Anlehnbügel)

Nicht überdacht

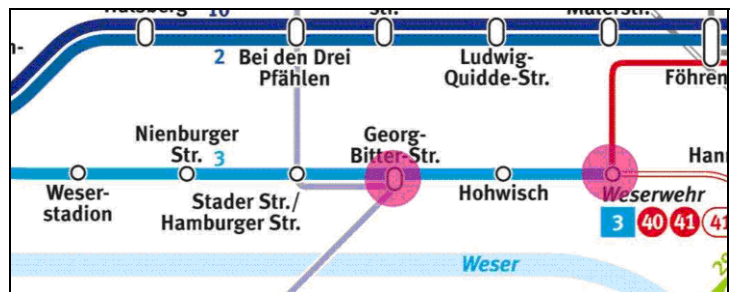
Gute Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 0,0 %, nachmittags 0,0 %

Empfehlungen: Überdachung zur Steigerung der Akzeptanz prüfen. Bei Überdachung entsprechende Beleuchtung realisieren.

BR32 Georg-Bitter-Straße



- 3 Gröpelingen - Am Brill - Domsheide – Weserwehr
- 22 Kattenturm - Kirchbachstraße - Universität/Lehe

16 Stellplätze (Anlehnbügel)

Nicht überdacht

Mäßige Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

Auslastung morgens 37,5 %, nachmittags 31,3 %

Empfehlungen: Überdachung wünschenswert, aber angesichts der Nähe zur Wohnbebauung nicht realisierbar. Darüber hinaus kein Handlungsbedarf.

BR33 Weserwehr



- 3 Gröpelingen - Am Brill - Domsheide – Weserwehr
- 40/41 Weserwehr - Bf Mahndorf - Osterholz/Weserpark
- 41s Weserwehr - Bf Mahndorf
- 42 Gewerbepark Hansalinie - Bf Sebaldsbrück

14 Stellplätze (Anlehnbügel)

Voll überdacht

Mäßige Beleuchtung

Guter Gesamtzustand

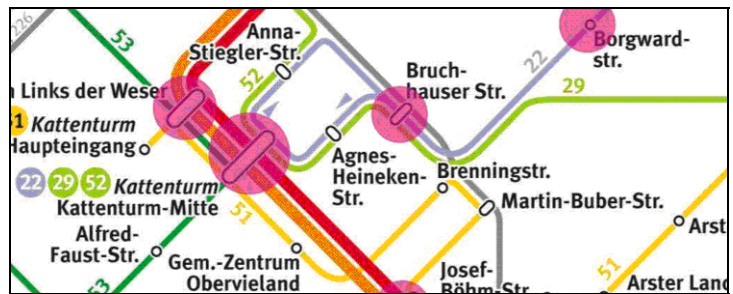
Auslastung morgens 28,6 %, nachmittags 14,3 %

Empfehlungen: Beleuchtung durch Anbringen von Lichtquelle am Gebäude oder an der Überdachung verbessern.

**BR34 Schweizer Eck**

Anlage auf ehemaliger Wendeschleife wurde im Zuge der Verlängerung der Linie 1 aufgegeben. Die Nachnutzung der Wendeschleifenfläche befindet sich noch in der Planung, entsprechend ist momentan noch keine Neuerrichtung möglich.

**BR35 Bruchhauser Straße**



- 22 Kattenturm - Kirchbachstraße - Universität/Lehe
- 29 Kattenturm - Bf Hemelingen - Mercedes-Benz - Neue Vahr Nord

16 Stellplätze (Anlehnbügel)

Nicht überdacht

Gute Beleuchtung

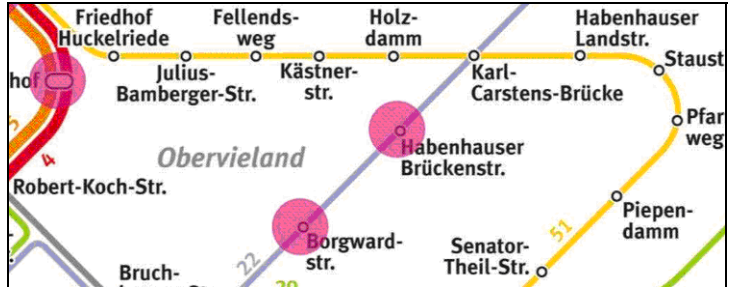
Guter Gesamtzustand





Auslastung morgens 43,8 %, nachmittags 50,0 %  
Empfehlungen: Keine Handlungsempfehlung.

**BR36 Habenhauser Brückenstraße**



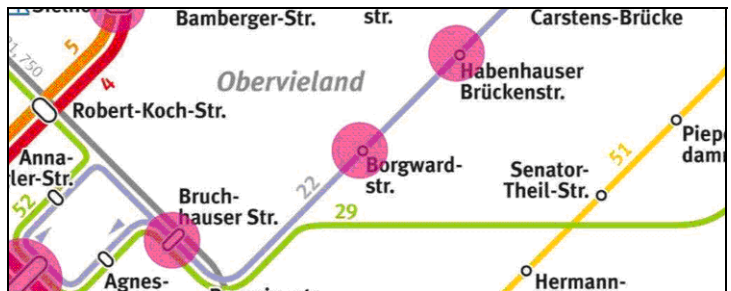
22 Kattenturm - Kirchbachstraße - Universität/Lehe  
N9 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord

Keine ersichtliche B+R-Anlage vorhanden.

Auslastung morgens **0,0 %**, nachmittags 16,7 %

Empfehlungen: Neuerrichtung mit erkennbarem Charakter als B+R-Anlage, ggf. mit Überdachung und entsprechender Beleuchtung.

**BR37 Borgwardstraße**



22 Kattenturm - Kirchbachstraße - Universität/Lehe

10 Stellplätze (Anlehnbügel)

Nicht überdacht

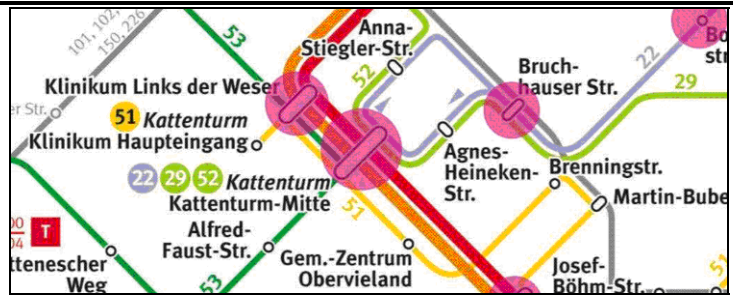
Gute Beleuchtung

Mäßiger Gesamtzustand

Auslastung morgens 50,0 %, nachmittags 60,0 % (inkl. 1 Schrottrrad)

Empfehlungen: Untergrund pflastern, Überdachung herstellen. Bei Überdachung entsprechende Beleuchtung realisieren.

**BR38 Kattenturm Mitte**



- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 5 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Horn-Lehe
- 22 Kattenturm - Kirchbachstraße - Universität/Lehe
- 29 Kattenturm - Bf Hemelingen - Mercedes-Benz - Neue Vahr Nord
- 51 Huckelriede - Habenhausen – Kattenturm
- 52 Huchting - Flughafen – Kattenturm
- 53 Huckelriede - Brinkum-Nord
- N4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Borgfeld
- N9 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord

48 Stellplätze (Anlehnbügel)  
 Voll überdacht  
 Gute Beleuchtung  
 Guter Gesamtzustand  
 Auslastung morgens 25,0 %, nachmittags 20,8 %  
 Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf.

**BR39 Klinikum Links der Weser**

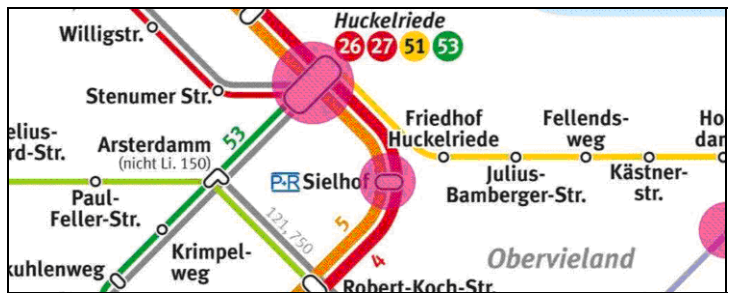


- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 5 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Horn-Lehe
- 22 Kattenturm - Kirchbachstraße - Universität/Lehe
- 29 Kattenturm - Bf Hemelingen - Mercedes-Benz - Neue Vahr Nord
- 51 Huckelriede - Habenhausen – Kattenturm
- 52 Huchting - Flughafen – Kattenturm
- 53 Huckelriede - Brinkum-Nord
- N4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Borgfeld
- N9 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord



34 Stellplätze (Anlehnbügel) in 2 Anlagen  
 Nicht überdacht  
 Gute (18 Stellpl.) bzw. mäßige (16 Stellpl.) Beleuchtung  
 Guter Gesamtzustand  
 Auslastung:  
 morgens 72,2 %, nachmittags 44,4 % (18 Stellpl.)  
 morgens 44,4 %, nachmittags 31,3 % (16 Stellpl.)  
 Empfehlungen: Für Anlage 1 (18 Stellpl.) Überdachung mit Lichtquelle erstellen, für Anlage 2 (16 Stellplätze) Beleuchtung durch Aufstellen einer Laterne verbessern

**BR40 Sielhof**



- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 5 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Horn-Lehe
- N4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Borgfeld

120 Stellplätze (Anlehnbügel) in 2 Anlagen  
 70 überdacht (im Parkhaus), 3 Fahrradboxen (vierte Fahrradbox wurde aufgestellt)  
 Gute (70 Stellpl.)  
 Guter Gesamtzustand  
 Auslastung:  
 morgens 20,0 %, nachmittags 15,7 % (70 Stellpl.)  
 Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf.

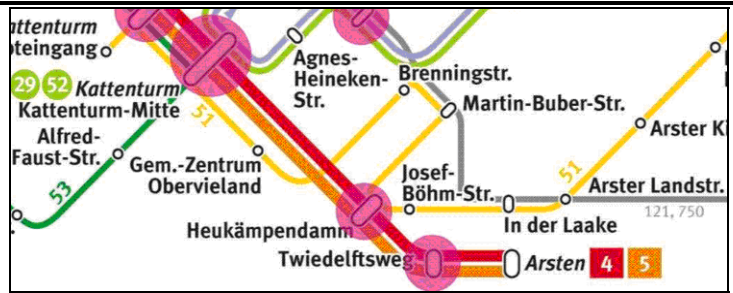
**BR41 Huckelriede**

Fertigstellung der Baustelle abwarten



War zum Zeitpunkt der Gutachtenbearbeitung noch Baustelle, sämtliche Anlehnbügel waren demontiert

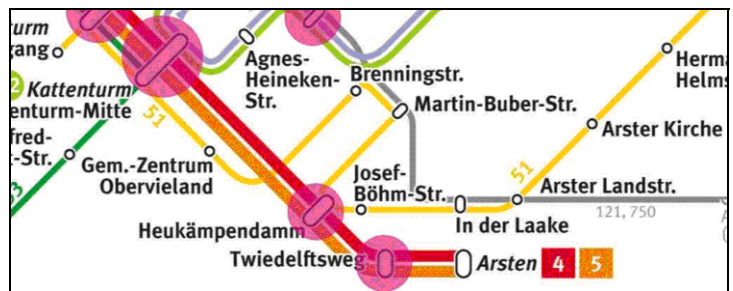
**BR42 Heukämpendamm**



- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 5 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Horn-Lehe
- 26 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof – Walle
- 27 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Weidedamm III
- 51 Huckelriede - Habenhausen – Kattenturm
- 53 Huckelriede - Brinkum-Nord
- N4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Borgfeld
- N9 Huckelriede - Am Brill - Hauptbahnhof - Neue Vahr Nord

Gute Beleuchtung  
 36 Stellplätze (Anlehnbügel) in 3 Anlagen  
 24 überdacht (in Unterführung), 12 nicht überdacht  
 Guter Gesamtzustand  
 Auslastung:  
 morgens 66,6 %, nachmittags 20,8 % (überdacht)  
 morgens 41,7 %, nachmittags 41,7 %  
 Empfehlungen: Kein Handlungsbedarf

BR43 Twiedelftsweg



- 4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof – Borgfeld
- 5 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Horn-Lehe
- N4 Arsten - Domsheide - Hauptbahnhof - Borgfeld

20 Stellplätze (Anlehnbügel)  
 Voll überdacht  
 Mäßige Beleuchtung  
 Guter Gesamtzustand  
 Auslastung: morgens **135,0 %**, nachmittags **95,0 %**  
 Empfehlungen: Erweiterung der Anlage um 10 bis 12 Stellplätze mit Überdachung, sowie Verbesserung der



Beleuchtung durch Anbringen von Lichtquellen an der Überdachung. Aufgrund eines großen Einzugsbereichs möglicherweise für Fahrradboxen geeignet.

Darüber hinaus bestehen für weitere Haltestellen Pläne, dort B+R-Anlagen einzurichten:

Haltestelle	Geplante Maßnahme
BR 03 – Gustav-Heinemann-Bürgerhaus	
BR 41 - Huckelriede	
Schweizer Eck*	Aufstellung von 16 Anlehnbügel (ohne Überdachung)
Engadiner Straße*	Aufstellung von 16 Anlehnbügel (ohne Überdachung)
Neuwieder Straße*	Aufstellung von 31 Anlehnbügel (ohne Überdachung)
Teneverstraße*	Noch unbekannt
Weserpark/Thalenhorststraße*	Aufstellung von 45 Anlehnbügel (ohne Überdachung)
Nußhorn*	Aufstellung von ca. 5-10 Anlehnbügel (ohne Überdachung)
Bahnhof Mahndorf*	Aufstellung von 78 Anlehnbügel (ohne Überdachung)

\*: Planungsstand 24.05.2011

### 5.1.1 Typen von Abstellanlagen

Bike+Ride-Anlagen sind in Bremen bereits eine Selbstverständlichkeit. Viele Anlagen sind in die Jahre gekommen. Trotzdem entsprechen sie in vielen Bereichen den Grundanforderungen an B+R-Anlagen:

- Näher zum Gleis / Haltestelle
- Rahmenanschließmöglichkeit als Basis des Diebstahlschutzes
- Erweiterter Diebstahlschutz (Anschließmöglichkeit, Zugangskontrolle etc.)
- Wetterschutz
- Unterbringung von Zubehörteilen, Aufbewahrung von Gepäck, Lademöglichkeiten etc.

Die folgenden Kapitel geben einen Überblick über Bike+Ride-Abstellanlagen. Hauptaugenmerk liegt hierbei zum Einen auf den Kosten und zum Anderen auf dem Handling der unterschiedlichen Anlagentypen.

Folgende 4 Grundtypen von Abstellanlagen sollen hierbei näher betrachtet werden:

- Sammelschließenanlagen
- Fahrradboxen
- Automatisierte Fahrradparksysteme
- Fahrrad-Servicestation

#### 5.1.1.1 Fahrrad-Anlehnbügel mit Überdachung

Fahrradbügel sind die klassischste Variante von Fahrradabstellanlagen. Diebstahlsichere Fahrradhalter stellen das Basisprogramm für jeden Standort dar. Der große Vorteil von Fahrradbügeln ergibt sich aus den geringen Anschaffungskosten dieses Anlagentyps, der flexiblen Einsatzmöglichkeit, dem geringen



Wartungsbedarf und der weitgehenden Diebstahlsicherheit des Fahrradrahmens. Ein wesentlicher Nachteil von Fahrradbügeln ist der fehlende Schutz gegenüber dem Diebstahl von Fahrradteilen und Vandalismus. Für Bike+Ride-Anlagen sind sie in der Regel nicht ausreichend, da eine Überdachung gefordert wird.



Abb. 1: Beispiel für Fahrrad-Anlehnbügel als Grundangebot (Ritterhuder Heerstraße)

Sofern Fahrradabstellanlagen für überwiegend langfristige oder dauerhafte Parkvorgänge nicht innerhalb von Gebäuden untergebracht werden können, sollte eine Überdachung vorgesehen werden, um die Funktionstüchtigkeit und den Benutzungskomfort der abgestellten Fahrräder zu erhalten“ (FGSV 2012, S. 18). Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass an eine Überdachung höhere gestalterische Ansprüche gestellt werden müssen, um diese in das stadträumliche Umfeld einzugliedern. Der größte Vorteil von Fahrradüberdachungen ergibt sich aus dem optimalen Witterungsschutz bei geringem Flächenbedarf. Fahrradüberdachung sollten zudem mit diebstahlsicheren Fahrradbügeln ausgestattet werden. Ein weiterer Vorteil von Fahrradüberdachungen ist dadurch gegeben, dass es keiner Bewirtschaftung bedarf.



Abb. 2: Beispiel für eine Fahrradüberdachung (Bremen, Haltestelle Helsingborger-Platz)

### 5.1.1.2 Sammelschließanlagen

Fahrradkäfige stellen eine abschließbare Sammelanlage dar. Fahrradkäfige können (ähnlich wie Fahrradboxen, s. u.) nur dort betrieben werden, wo der Nutzerkreis eingrenzbar ist. Diese eingezäunten und abschließbaren Abstellanlagen bieten einen guten Schutz gegen Diebstahl und Vandalismus. Ein Nachteil dieses Anlagentyps ergibt sich aus dem erforderlichen Bewirtschaftungsaufwand, da ein Stellplatz im Fahrradkäfig vermietet werden muss.



Abb. 3: Beispiel für eine Kombination von Sammelschließanlage und Fahrradparken

### 5.1.1.3 Fahrradbox

Die Fahrradbox stellt – unter den hier genannten Typen von Abstellanlagen - den sichersten Aufbewahrungsort für ein Fahrrad dar. Grundsätzlich wird der Begriff Fahrradbox folgendermaßen definiert: „Die Fahrradbox ist ein schließfachähnliches Behältnis für ein oder zwei Fahrräder, die darin wettergeschützt und weitgehend diebstahlsicher untergebracht werden können“ (FGSV 2012, S. 21). Auch dieser Anlagentyp sollte nur da betrieben werden, wo der Nutzerkreis eingrenzbare ist. Der große Vorteil einer Fahrradbox ist, dass das Fahrrad vollständig von der Box aufgenommen wird, sodass hierdurch eine höchstmögliche Sicherheit gegenüber Diebstahl und Vandalismus in Kombination mit einem optimalen Witterungsschutz gegeben ist. Zudem besteht die Möglichkeit, Ausrüstung und Gepäck sicher zu verstauen. Die Anschaffungskosten, der Bewirtschaftungs- und Wartungsaufwand ist bei diesem Anlagentyp jedoch vergleichsweise hoch. Die Wartung der Fahrradboxen umfasst die Instandhaltung der Schließanlage, die Kontrolle gegen Zweckentfremdung, die Säuberung der Anlage und eventuelle Reparaturarbeiten bei Beschädigung. Einzelne Anbieter von Fahrradboxen bieten allerdings komplette Wartungsverträge an, so dass die Kommunen hiervon entlastet werden können.



Abb. 4: Beispiel für Fahrradboxen in Bremen-Burg (Quelle: zvpn, 2012)

Das gewünschte Betriebsmodell von Fahrradboxen sollte so früh wie möglich bei der Planung dieses Anlagentyps berücksichtigt werden. Dabei gilt es darauf zu achten, ob das Bewirtschaftungskonzept auf die gelegentliche Nutzung oder die Dauernutzung ausgerichtet werden soll. Je nachdem bieten sich für die Fahrradbox, aber auch für den Fahrradkäfig, unterschiedliche Schließsysteme an (s. Kap. 6.3 Schließsysteme).



### 5.1.1.4 Automatische Fahrradparksysteme

Automatische Parksysteme waren in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts in der Diskussion. Einige wenige Modellvorhaben, wie z.B. in Innsbruck (mittlerweile demontiert), wurden realisiert. Mittlerweile ist die Euphorie gegenüber automatischen Anlagen wieder etwas verfliegen. Das zurzeit bekannteste Modellvorhaben ist der Bike-Tower in Meckenbeuren bei Friedrichshafen.

Folgende Nachteile sind bei automatischen Anlagen festzuhalten:

- Relativ lange Annahme und Ausgabezeiten
- Hohe Kosten je Stellplatz
- Störanfälligkeit, wegen noch immer nicht ausgereifter Technik
- Misstrauen der Nutzer (Kriege ich mein Fahrrad abends wieder?)

Der größte Vorteil des automatischen Fahrradparkens ist der geringe Platzbedarf durch die Stapelbarkeit der Fahrräder. Durch die geringe Verbreitung dieser Anlagen sind auch nach 15 Jahren „Testphase“ noch keine wirklich marktgängigen Systeme auf dem Markt. Daher wird für die Anwendungsfälle in Bremen auch kein automatisches System empfohlen.

### 5.1.1.5 Fahrradservice-Stationen

Fahrradservicestationen bieten neben dem reinen Parken Informationen und Dienstleistungen an. Das bekannte Bremer Beispiel ist die Fahrradstation am Hauptbahnhof. Selbst an diesem Herausragenden Standort ist die Nachfrage noch nicht zufriedenstellend aber entwicklungsfähig. Kleinere Standorte haben es dagegen schwer, so dass eine personelle Besetzung kaum zu leisten ist. Hier ist die kleine Fahrradstation in Bremen-Vegesack das beste Beispiel. Fahrradservicestationen sind überall dort bedeutend, wo Personen von außerhalb, seien es Touristen oder geschäftsreisende anzutreffen sind. Die Nachfrage nach Serviceleistungen ist an den reinen Pendlerstandorten sehr gering. Hier spielt das Fahrradparken die Hauptrolle. Daher sind für die hier untersuchten Bike+Ride-Standorte keine Fahrrad-Service-Stationen zu empfehlen.

## 5.2 Handlungsprogramm Bike+Ride

Das Maßnahmenprogramm zur Optimierung der B+R Anlagen konzentriert sich auf zwei Handlungsfelder:

- Optimierung schwächer frequentierter Standorte durch Überdachung und in einigen Fällen auch durch bessere Beleuchtung und neue Fahrradbügel
- Ergänzung der Anlagen durch neue Qualitäten, insbesondere abschließbare Anlagen.

Bei den Haltestellen, die eine Erweiterung durch Anlagen neuer Qualität sind mindestens 50 abgestellte Fahrräder und oder ein großes Einzugsgebiet festzustellen. Erst ab dieser Nachfrage lohnt sich der Betrieb von Fahrradboxen oder abschließbaren Sammelanlagen. Im Bereich der Bremer Straßenbahnen sind dies folgende Stationen:

- BR 25 Horner Kirche mit einer Nachfrage ca. 100 Fahrrädern
- BR 23 Borgfeld mit einer Nachfrage von über 100 Fahrrädern
- BR 24 Am Lehester Deich mit einer Nachfrage von ca. 100 Fahrrädern
- BR 09 Gröpelingen mit über 100 Fahrrädern
- BR 14 Norderländer Straße mit aktuell ca. 30 Fahrrädern Nachfrage





- BR 43 Twiedelftsweg mit aktuell ca. 30 Fahrrädern

Am Standorten „Friedhof Huchting“ und „Sielhof“ sind bereits jeweils 3 Fahrradboxen vorhanden.

Ausgehend von dieser Analyse lassen sich vier Großstandorte von 100 oder mehr Stellplätzen fest machen.

An den Standorten wird von einer Nachfrage nach abschließbaren Anlagen von ca. 30 bis maximal 40% ausgegangen. Dieser Wert ergibt sich aus den bisherigen Erfahrungen mit entsprechenden Angeboten. Die Mehrheit der B+R-Nutzer (60% und mehr) ist also weder bereit eine Gebühr zu entrichten noch den Umstand des Fahrradeinschließens auf sich zu nehmen. Also liegt bei den vier Standorten mit großer Aktueller Nachfrage das Potenzial bei 30 bis 40 Abstellplätzen. Dies sind bereits Größenordnungen an denen Sammelschließanlagen den Fahrradboxen überlegen sind.

Dies soll ein Beispiel verdeutlichen:

- 40 Stellplätze in Boxen benötigen eine Fläche von  $80\text{m}^2$  zuzüglich einer annähernd gleich großen Verkehrsfläche vor den Anlagen was  $160\text{m}^2$  entspricht. Diese kann ggf. je nach den örtlichen Verhältnissen als Zuwegung genutzt werden.
- 40 Stellplätze in Sammelschließanlagen benötigen bei etwa  $100\text{m}^2$  einschließlich der Verkehrsflächen. In Sammelschließanlagen kann durch die doppelstöckige Anordnung eine deutlich bessere Raumausnutzung erreicht werden.

Insgesamt stellen also bei größerer Nachfrage nach abschließbaren Anlagen Sammelschließanlagen die praktikablere Lösung dar. Dabei kann es durchaus Sinn machen ein differenziertes Angebot aus Boxen und Sammelschließanlagen bereit zu stellen. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang, ein Angebot aus einem Guss zur Verfügung zu stellen. Dazu zählt:

- Alle Stellplätze werden aus einer Hand angeboten
- Die unterschiedlichen Typen, wie Sammelschließanlage werden mit einem System (Schließ- und Zugangssystem) bewirtschaftet.
- Es wird ein Tarifsysteem mit differenzierten Preisen für Sammelschließanlagen (z.B. 60€ im Jahr) und Boxen (80-90€ im Jahr) angeboten.

Boxen verfügen über besondere Potenziale im Nachtransport und beim Einsatz von Pedelec. Hier können Ladestationen integriert werden und zwar individuell, je nach Bedarf und Fahrzeugtyp. Auch kann Fahrradkleidung in der Box zurückgelassen werden. Auch können diese Boxen im Zusammenhang mit Leasingrädern im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements angeboten werden. Trotz der höheren Kosten sollte also nicht auf Boxen verzichtet werden, da sie eine gute Plattform für innovative Mobilitätsangebote darstellen.

Insgesamt wird an den ausgewählten Standorten ein Bedarf von 40 bis 60 Fahrradboxen gesehen.

Dagegen bietet die Sammelschließanlage ein unkompliziertes Grundangebot, dass kaum mehr Zeit erfordert als das Abstellen in einer normalen Abstellanlage. Es ist schon auf Grund der Kosten (vgl. Abschnitt 6) das quantitativ größere Angebot.

Für die ausbaufähigen Standorte wird von einem Bedarf von 120 Stellplätzen in Sammelschließanlagen ausgegangen.



## 6 Fahrradabstellsysteme: Kostenvergleich und Marktübersicht

Im folgenden Kapitel soll eine Übersicht über die unterschiedlichen Fahrradabstellsysteme gegeben werden. Hierbei liegt das Hauptaugenmerk auf dem Anschaffungskosten des jeweiligen Systems im Bezug auf den Preis pro Stellplatz.

### 6.1.1 Kosten für Anlehnbügel

Zwischen 40 € und 1.200 € liegen die Kosten bei Fahrrad-Anlehnbügel. Hier bewegen sich die Preise, je nachdem, ob man sich für einen einzelnen Bügel (z. B. „Bremer-Bügel“ für rd. 200 €) oder für einen Fahrradständer (z. B. Modell „MEANDRE“ für rd. 1.200 €) entscheidet, weit auseinander.

Für Bremen ist weiter von der Verwendung des Fahrradbügels auszugehen. In der Regel werden die Bremer Bügel in bestehende Straßenoberflächen eingebaut. Da ein Bügel mit Montage 200€ kostet ist je Stellplatz ohne Überdachung von 100€ auszugehen.

Dieser Standard wird in den Wohngebieten, dem Stadtzentrum und den Ortsteilzentren umgesetzt. Der Anlehnbügel stellt den Großteil der neu zu schaffenden Abstellanlagen dar.

### 6.1.2 Kosten für überdachte Abstellplätze

Je nach Modell und Ausstattung können die Kosten für Fahrradüberdachungen zwischen 300 € – 7.000 € liegen. Im Folgenden sollen exemplarisch für zwei Modelle aus dem gehobenen Mittel-Preissegment die Kosten pro Stellplatz ermittelt werden.

Beispiel 1: Fahrradüberdachung der Firma BikeSafe (Quelle: <http://www.bikesafe.de/product/12>)



Abb. 4:  
Beispielmodell 1 für Überdachung (30 Stellplätze)

Rechnung:

$$5.000 \text{ € (Fahrradüberdachung)} + 3.000 \text{ € (15 Bremer-Bügel)} = 8.000 \text{ €}$$

→ Ca. 266 € pro Stellplatz

Beispiel 2: Fahrradüberdachung der Firma Gronard (Quelle: <http://www.gronard.de>)





Abb. 5:  
Beispielmodell 2 für Überdachung (30 Stellplätze)

Rechnung:

6.325 € (Fahrradüberdachung) + 3.000 € (15 Bremer-Bügel) = 9.325 €  
→ Ca. 310 € pro Stellplatz

Ein Stellplatz mit Überdachung kann also mit ca. 300 € kalkuliert werden. Bei entsprechender Befestigung des Untergrundes sind auch Preise von über 400 € je Stellplatz realistisch. Die Mehrwertsteuer ist entsprechend dazu zu rechnen.



## 6.2 Abschließbare Anlagen

### 6.2.1 Sammelschließanlagen

Je nach Modell und Ausstattung können auch bei diesem Anlagentyp die Anschaffungskosten weit auseinandergehen. Die Preise von Fahrradkäfigen liegen zwischen 10.000 € – 26.000 €. Im Folgenden sollen ebenfalls exemplarisch für ein Modell aus dem mittleren Preissegment, einmal mit einem klassischen Steckschlosssystem (s. Rechnung 1) und einmal mit einem berührungsfreien Chipkartensystem (s. Rechnung 2) ausgerüstet, die Kosten pro Stellplatz ermittelt werden.

Beispiel: Fahrradkäfig der Firma BikeSafe (Quelle: <http://www.bikesafe.de/product/13>)



Abb. 5:  
Beispielmodell für Fahrradkäfig (40 Stellplätze)

Rechnung 1:

10.400 € (Fahrradkäfig mit Steckschlosssystem) + 4.000 € (20 Bremer-Bügel) = 14.400 €  
→ Ca. 360 € pro Stellplatz

Rechnung 2:

11.100 € (Fahrradkäfig mit Chipkartensystem) + 4.000 € (20 Bremer-Bügel) = 15.100 €  
→ Ca. 378 € pro Stellplatz

Die Höhe der Endkosten richtet sich zudem nach dem baulichen Aufwand, der zur Errichtung der Anlage notwendig wird (z. B. Erstellen eines Fundamentes, Verlegung von Elektroanschlüssen etc.), so dass durchaus Kosten von 500€ bis 700€ je Stellplatz realistisch sind.

Der preisliche Unterschied zwischen den unterschiedlichen Schließsystemen ob Steckschloss- oder Chipkartensystem ist im Verhältnis zur Gesamtinvestition eher gering. Allerdings sind bei Sammelschließanlagen unbedingt Chipkartensysteme vorzusehen. Schlüssel für Steckschlösser lassen sich einfach nachmachen und werden häufig nach Ablauf der Mietzeit nicht mehr zurückgegeben. So schwindet mit der Zeit die Kontrolle über den Kreis der Zugangsberechtigten.

Bei den Sammelschließanlagen ist zu beachten, dass die Größe der Einheiten auf 40 Fahrräder begrenzt ist. Grund dafür ist die zu hohe Anonymität bei größeren Anlagen. Mit jedem zusätzlichen Nutzer wächst auch die Gefahr des Missbrauchs.



## 6.2.2 Fahrradboxen

Zwischen 600 € und 3.600 € je Einheit liegen die Kosten für Fahrradboxen. Es ist zu beachten, dass die günstigeren Modelle aufgrund der niedrigeren Stahlwandstärke auch anfälliger gegen Aufbruch und Diebstahl sind. Fahrradboxen befinden sich bei vielen unterschiedlichen Anbietern im Sortiment. Es ist dabei durchaus empfehlenswert zu einem bestimmten Produkt Vergleichsangeboten bei den unterschiedlichen Anbietern zu erfragen. Die Höhe der Endkosten richtet sich zudem nach dem baulichen Aufwand, der zur Errichtung der Anlage notwendig wird (z. B. Erstellen eines Fundamentes, Verlegung von Elektroanschlüssen etc.). Im Folgenden sollen ebenfalls exemplarisch für ein Modell aus dem mittleren Preissegment die Kosten pro Stellplatz ermittelt werden.

Einige Anbieter bieten zudem alternative Schließsysteme auf Anfrage an. Dies können zum Einen Kassierschlösser sein, die sich u. a. für den Kurzzeitparker und/oder Touristen anbieten, oder ein berührungsfreies Chipkartensystem (hier sei u. a. die Firma Ziegler genannt, die bei dieser Systemart sicherlich eine Vorreiterrolle übernimmt).

Auch im Falle der Fahrradboxen gilt: Der preisliche Unterschied zwischen den unterschiedlichen Schließsystemen, ob Steckschloss- oder Chipkartensystem, erscheint derzeit marginal.

Grundsätzlich sollte es beim Errichten von neuen Anlagen darum gehen, neue Qualitäten - v. a. im Bereich der abschließbaren Anlagen - zu erzielen. Dies kann zum Einen durch die Wahl eines für den jeweiligen Standort passenden Anlagentyps und zum Anderen auch durch die Wahl eines sinnvollen Schließsystems erfolgen.

## 6.2.3 Empfehlung

Stellt man die Knoten von Sammelschließanlagen und Boxen gegeneinander, so wird schnell der 2 bis 3 fache Kostensatz erreicht. Fahrradboxen sind also deutlich kostenintensiver. Bieten allerdings auch einen höheren Komfort. Die Empfehlungen hinsichtlich typischer Einsatzbereiche wurden bereits im Abschnitt 5.2 gegeben. Die mengenmäßig große Nachfrage wird durch Sammelschließanlagen zu befriedigen sein. Dies ist die finanziell überschaubarere Option. Das Boxenangebot soll dann das Segment hochwertige Pedelecs und Leasinggradsysteme bedienen.

## 6.3 Schließ- und Managementsystem

Die Bewirtschaftung von abschließbaren Stellplätzen erfordert das Management eines Schließsystems bzw. der Zugangsberechtigung. Dies stellt eine Daueraufgabe dar und erfordert ständige Präsenz und stellt auch einen Kostenfaktor dar.

Folgende Tabelle<sup>1</sup> soll einen Überblick über die verschiedenen Schließsysteme und einen Anhaltspunkt für ihre Eignung für gelegentliche oder Dauernutzung geben. Für die gelegentliche Nutzung und für die Dauernutzung bieten sich unterschiedliche Schließsysteme, die entweder kostenlos oder kostenpflichtig angeboten werden können, an.

<sup>1</sup> Merkblatt „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2012



		Zentrale Verwaltung oder zentrales Kontrollgerät für mehrere Boxen mit Ausgabe von Dauerkarten und Einzelparkscheinen (z. B. Chipkarten)	Pfand-(Münz) Schlösser	Kassier-(Münz) Schlösser	Pfand-schlüssel	Systeme mit nutzeigenen Vorhängeschlössern bzw. Schlüsseln
Öffentlich nutzbare Boxen	Dauernutzung ohne Reservierung	+	-	-	-	-
	Dauernutzung mit Reservierung	+	-	-	+	-
	Gelegentliche Nutzung mit oder ohne Reservierung	+	o	o	-	-
Private Boxen an Wohngebäuden		nicht relevant				+

+ gut geeignet  
 o bedingt geeignet  
 - nicht geeignet

Tabelle 6-1 Schließsysteme und Eignung für gelegentliche oder Dauernutzung (Quelle: „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV, S. 22)

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Schließsysteme exemplarisch illustriert:

a) Beispiel für ein Zylinderschlosssystem



Abbildung 6-1

b) Beispiel für Kassierschlosssystem



Abbildung 6-2



c) Beispiel für ein Pfandschlosssystem



Abbildung 6-3

d) Beispiel für ein Chipkartensystem



Abbildung 6-4

Mit Ausnahmen des Segmentes Fahrradtourismus, wo derzeit nur Münzkassier-Schlösser in Frage kommen, ist das Chip-Karten System mit einheitlicher, zentraler Verwaltung das Mittel der Wahl.

Dafür gibt es einige wesentliche Argumente:

- Begrenzbare Gültigkeitsdauer für verschiedene Nutzergruppen
- Sperrbar bei Verlust
- Kombinierbar mit anderen Leistungen (z.B. Fahrkarte)



Neuere Bewirtschaftungssysteme, wie z.B. das sog. ISIGO-Managementsystem ermöglichen es dem jeweiligen Betreiber, die Bewirtschaftung zu vereinfachen und die Nutzung der abschließbaren Anlage zu überwachen.

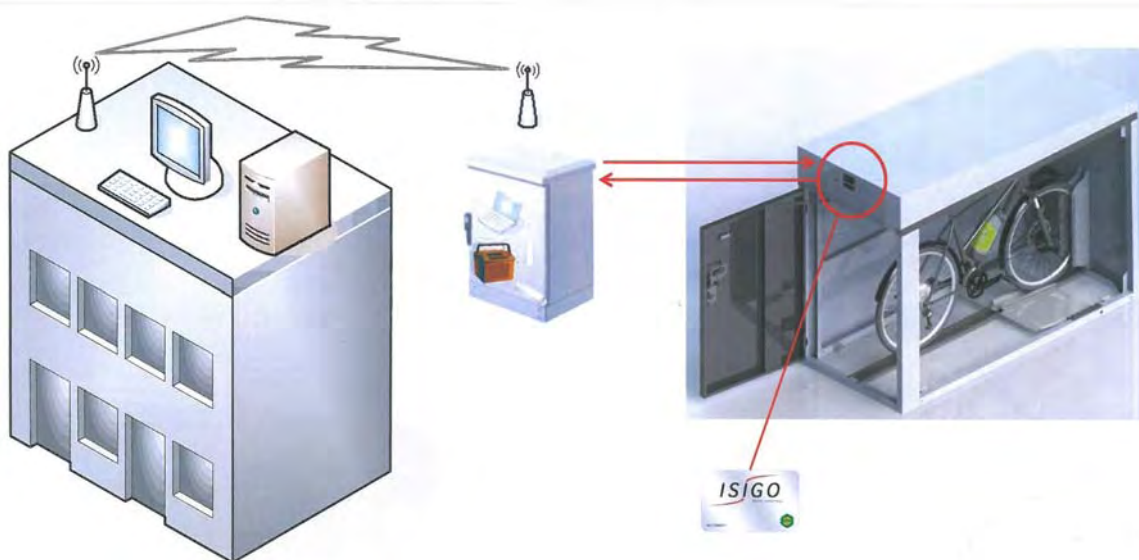


Abbildung 6-5 Schaubild der Anlagensteuerung mithilfe des ISIGO-Mangementsystems

Neben den derzeit üblichen Chip-Karten wird über diese Schließsysteme hinaus derzeit ein neues Schließsystem entwickelt, dass den berührungsfreien Zugang zur abschließbaren Anlage mit Hilfe des Mobiltelefons ermöglichen soll.



Abbildung 6-6



Abbildung 6-7

Dieses sogenannte NFC-System wird derzeit entwickelt und ist zurzeit (Februar 2013), zumindest im Bereich Fahrradabstellanlagen, noch nicht im Handel. Dies würde z.B. ermöglichen Boxen für Dauernutzer und Gelegenheitsnutzer mit dem gleichen System zu bewirtschaften. Es ist deshalb darauf zu achten, dass ein eingesetztes Chipkartensystem, um auf die NFC-Technologie umgerüstet zu werden.





		Zentrale Verwaltung oder zentrales Kontrollgerät für mehrere Boxen mit Ausgabe von Dauerkarten und Einzelparkscheinen (z. B. Chipkarten)	Pfand-(Münz) Schlösser	Kassier-(Münz) Schlösser	Pfand-schlüssel	Systeme mit nutzeigenen Vorhängeschlössern bzw. Schlüsseln
Öffentlich nutzbare Boxen	Dauernutzung ohne Reservierung	+	-	-	-	-
	Dauernutzung mit Reservierung	+	-	-	+	-
	Gelegentliche Nutzung mit oder ohne Reservierung	+	o	o	-	-
Private Boxen an Wohngebäuden		nicht relevant				+

+ gut geeignet  
o bedingt geeignet  
- nicht geeignet

Tabelle 6-1: Schließsysteme und Eignung für gelegentliche oder Dauernutzung (Quelle: „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV, S. 22)

Mit Ausnahmen des Segmentes Fahrradtourismus, wo derzeit nur Münzkassier-Schlösser in Frage kommen, ist das Chip-Karten System mit einheitlicher, zentraler Verwaltung das Mittel der Wahl.

Dafür gibt es einige wesentliche Argumente:

- Begrenzbare Gültigkeitsdauer für verschiedene Nutzergruppen
- Sperrbar bei Verlust
- Kombinierbar mit anderen Leistungen (z.B. Fahrkarte)

Neuere Bewirtschaftungssysteme, wie z.B. das sog. ISIGO-Managementsystem (Fa. Ziegler) ermöglichen es dem jeweiligen Betreiber, die Bewirtschaftung zu vereinfachen und die Nutzung der abschließbaren Anlage zu überwachen.

Neben den derzeit üblichen Chip-Karten Derzeit wird über diese Schließsysteme hinaus derzeit ein neues Schließsystem entwickelt, dass den berührungsfreien Zugang zur abschließbaren Anlage mit Hilfe des Mobiltelefons ermöglichen soll. Dieses sogenannte NFC-System wird derzeit entwickelt und ist zurzeit (Februar 2013) noch nicht im Handel. Es würde z.B. ermöglichen Boxen für Dauernutzer und Gelegenheitsnutzer mit dem gleichen System zu bewirtschaften.



## 7 Anhang

Tabelle 1: Herstellerliste von Fahrradabstellanlagen

Institution	Ort	Telefon	E-Mail	Internet	ADFC-Empfehlung
alteag Metallbausysteme AG	3072 Ostermundigen	0041 - 031 930 80 40	info@alteag.ch	www.alteag.ch/de	
ARCQU DESIGN	88085 Langenargen	07543 - 96696-0	info@arcqu.de	www.arcqu.de	
ARMADA Outdoor	NL-5692 DH Son en Breugel	00 31 - 499 - 49 12 20	info@armada-outdoor.nl	www.armada- outdoor.nl	
ARMADA Outdoor TBI technik	5657 ES Eindhoven	00 31 - 40 256 19 11	info@armada-outdoor.nl	www.armada- outdoor.nl	
Bike & Ride Fahrradparksysteme GmbH	23569 Lübeck	04 51 - 50 282-0	info@bikeandride.de	www.bikeandride.de	ja
Cervotec KG	48159 Münster	0251 - 618 999 42	info@cervotec.de	www.cervotec.de	
Cycle-Works Ltd	Winchester SO22 4PN (GB)	0044 - (0) 23 9281 5555	info@velo-safe.com	velo-safe.com/de	



Institution	Ort	Telefon	E-Mail	Internet	ADFC-Empfehlung
Erlau AG	73431 Aalen	0 73 61 - 595 - 3225	theresia.pruessing@erlau.com	www.erlau.com/de/home.html	
Falco GmbH	40549 Düsseldorf	03222 - 1090114	info@falco GmbH.de	www.falco GmbH.de	
Gebrüder Grönniger / Rasti GmbH	49733 Haren	0 59 34 - 93 44 - 0	info@rasti.de	www.rasti.eu	ja
GRONARD Metallbau & Stadtmobiliar GmbH	81737 München	089 - 670 10 15	adlmueLLer@gronard.de	www.gronard.de	ja
Hahne & Lückel GmbH	58239 Schwerte-Geisecke	02304 - 942 84 - 0	verkauf@hahne-lueckel.de	www.hahne-lueckel.de	
Hering-Bau GmbH & Co. KG	57299 Burbach-Holzhausen	02736 - 27-0		www.heringinternational.com/de	
HFK Metalltechnik	77731 Willstätt	07854 - 96560	info@hfk-metalltechnik.de	www.hfk-metalltechnik.com	
Hohrenk Systemtechnik GmbH	38162 Cremlingen	05306 - 92 90-0	Info@Hohrenk.de	www.hohrenk.de/index.htm	



Institution	Ort	Telefon	E-Mail	Internet	ADFC-Empfehlung
Hugo Knödler GmbH	71384 Weinstadt	07151 - 99516-0	info@hugo-knoedler.de	www.hugo-knoedler.de/index.htm	
Humer & Partner OG	4560 Micheldorf	0043 - 07582 60912	office@fritz-humer.at	www.fritz-humer.at	
Jehlen & CO Industriebedarf GmbH	29227 Celle	05141 - 88 58 0		www.jehlen-werkzeuge.de/	
JOSTA GmbH	48153 Münster	0251 - 78 34 7	josta@josta.de	www.josta.de	
Karius Feinstahlbau GmbH	67593 Westhofen	06244 - 881		www.karius-feinstahlbau.de	
Lappset GmbH	41748 Viersen	02162 - 501 98 16	euroform@lappset.com	www.euroform-w.it	
LockTec GmbH	96369 Weißenbrunn	09261 - 6075 90	info@locktec.com	www.locktec.com	
MABEG Kreuschner GmbH & Co. KG	59494 Soest	0 29 21 - 78 06 - 128	daniel.timmermann@mabeg.eu	www.mabeg.de	



Institution	Ort	Telefon	E-Mail	Internet	ADFC-Empfehlung
Metallbau Bruno Vöth GmbH	90441 Nürnberg	0911 - 62 98 33			
ORANGE Werbetechnik und Eventmanagement UG	06567 Bad Frankenhausen	034671 - 55750 - 0	info@fahrradstaender-onlineshop.de	www.fahrradstaender-onlineshop.de	
ORGASYSTEMS GmbH	42929 Wermelskirchen	02196 - 88 53 0 - 0	info@ORGASYSTEMS-gmbh.de	www.ORGASYSTEMS-gmbh.de	
Orion Bausysteme GmbH	64584 Biebesheim	0 62 58 - 802 41	franz.frey@orion-bausysteme.de	www.orion-bausysteme.de	ja
Resorti GbR	48653 Coesfeld	02546 - 93045-0	mail@resorti.de	www.resorti.de	
Stahl- u. Metallbau GesmbH	4020 Linz	0732 - 783638-0	vertrieb@innovametall.at	www.innovametall.at	
Stöhr GmbH Metalltechnologie	75203 Königsbach-Stein	0 72 32 - 30 64-0	mgrix@webarkaden.de	www.stoehr-gmbh.de	
Team Tejbrant GmbH	145 13 Teltow	03328 - 303 770	rainer.ulbrich@teamtejbrant.de	www.teamtejbrant.de	



Institution	Ort	Telefon	E-Mail	Internet	ADFC-Empfehlung
TEXBAU AG	4658 Däniken	0041 - 062 291 10 70	info@texbau.ch	www.texbau.ch	
TopTech GmbH	5084 Grossgmain	0043 - 6247 - 202420	Gabi.Staufner@toptech.co.at	www.toptech.co.at	
Unternehmensgruppe Langer - Blechwarenfabrik und Stahlbau GmbH	38685 Langelshiem	05326 - 502-0	info@langer-georg.de	www.langer-georg.de	
Veksö Stadtraumgestaltung GmbH	24976 Handewitt	0461 - 13025	jd@vekso.com	www.veksoe.com	
Velocasa W. Pilling Kesselfabrik GmbH & Co.KG	58762 Altena	02352 - 20 15 25	velocasa@t-online.de	www.velocasa.de	
Velomat TBS Unternehmenslogistik	A-6010 Innsbruck	0043 - 512 - 58 66 25			
Velopa AG	8957 Spreitenbach	0041 - 056 417 94 00	marketing@velopa.ch	www.velopa.ch	ja
VelopA GmbH	47269 Duisburg	0203 - 7129 9716	nbrambor@velopa.de	www.velopa.de	



Institution	Ort	Telefon	E-Mail	Internet	ADFC-Empfehlung
Vivicum	40476 Düsseldorf	0211 - 493 0 110	vivicum@vivicum.de	www.vivicum.de	
Walter Solbach Metallbau (wsm)	51545 Waldbröhl	02291 - 86-220	rita.freyer@wsm.eu	www.wsm.eu	ja
WEISSTALWERK Stahlleichtbau GmbH & Co. KG	57234 Wilnsdorf	02 71 - 39 82-24	info@weisstalwerk.de	www.weisstalwerk.de	
ZIEGLER Metallverarbeitung AG Vertriebsbüro Bonn	53840 Troisdorf	0 22 41 - 95 81 20	info@ziegler-metall.de	www.ziegler-metall.de	ja
Zimmermann GmbH	57074 Siegen	0271 - 31 38 9-0	info@zimmermann- stadtmoeblierung.de	www.zimmermann- stadtmoeblierung.de/de	
Zufor GmbH	90443 Nürnberg	0911 - 277 865 3 - 0	info@zufor.de	www.zufor.de	
Langer – Blechfabrik und Stahlbau GmbH	38685 Langelsheim	05326 - 502-0	info@langer-georg.de	www.langer-georg.de	ja
Johannes Teeken GmbH	29451 Dannenberg	05861 - 8440	johannes@teeken.de	www.teeken.de	ja



**Tabelle 2: Fahrradboxen: Modelle und Hersteller**

Firma	Internet	Produkte	Schließmechanismus	Kosten in €	ADFC-Qualitätssiegel	alternativer Schließmechanismus
ZIEGLER Metallverarbeitung AG	www.ziegler-metall.de	Fahrradbox: Fahrradgarage SINGLETON	Schwenkhebelschloss und Schließzylinder, inkl. Dreipunktverriegelung	636		
ORGASYSTEMS GmbH	www.ORGASYSTEMS-gmbh.de	Fahrradbox: Bikebox 1	Serienmäßig mit Einhebel-Zylinderschloss	715	ja	
ORGASYSTEMS GmbH	www.ORGASYSTEMS-gmbh.de	Fahrradbox: Bikebox 3	Serienmäßig mit Einhebelgriff-Zylinderschloss. Optional mit Münz-Pfandschloss oder auch mit Kassierschloss lieferbar	715	ja	ja
ORANGE Werbetechnik und Eventmanagement UG	www.fahrradstaender-onlineshop.de	Fahrradbox: Bikebox 1	Serienmäßig mit Einhebel-Zylinderschloss	729	ja	
ORANGE Werbetechnik und Eventmanagement UG	www.fahrradstaender-onlineshop.de	Fahrradbox: Bikebox 3	Serienmäßig mit Einhebelgriff-Zylinderschloss. Optional mit Münz-Pfandschloss oder auch mit Kassierschloss lieferbar	729	ja	ja





Firma	Internet	Produkte	Schließmechanismus	Kosten in €	ADFC-Qualitätssiegel	alternativer Schließmechanismus
Vivicum	<a href="http://www.vivicum.de">www.vivicum.de</a>	Fahrradbox: Fahrradgarage Bike Box 1	serienmäßig mit Einhebelgriff-Zylinderschloss	737	ja	
Vivicum	<a href="http://www.vivicum.de">www.vivicum.de</a>	Fahrradbox: Fahrradgarage Bikebox 3 UNO	Serienmäßig mit Einhebelgriff-Zylinderschloss. Optional mit Münz-Pfandschloss oder auch mit Kassierschloss lieferbar	737	ja	ja
GRONARD Metallbau & Stadtmobiliar GmbH	<a href="http://www.gronard.de">www.gronard.de</a>	Fahrradüberdachung: 02.28 TYP ARETUS FAHRRADBOX; Anbaueinheit (Reihenbox); ADFC Prüf-Nr. Q 1104	Schließsystem wählbar zwischen Vorhänge- oder Einsteckschloss für Profilzylinder (Einzelzylinder mit 3 Schlüsseln) gegen Aufpreis; Alternative Schließsysteme auf Anfrage	752	ja	ja
Gebrüder Grönniger	<a href="http://www.rasti.eu">www.rasti.eu</a>	Fahrradgarage: SAN CARLOS: Grundfeld U6550	Serienmäßig mit Einhebel-Zylinderschloss (Pfandschlösser auf Anfrage lieferbar)	895		ja
Falco GmbH	<a href="http://www.falcogmbh.de">www.falcogmbh.de</a>	FalcoSafe Fahrradtresor: Basisfahrradtresor 01.801.000	Verschluss für bauseitiges Hängeschloss	947		



Firma	Internet	Produkte	Schließmechanismus	Kosten in €	ADFC-Qualitätssiegel	alternativer Schließmechanismus
Vivicum	<a href="http://www.vivicum.de">www.vivicum.de</a>	Fahrradbox: Fahrradgarage U65	serienmäßig mit Einhebelgriff-Zylinderschloss	1022		
GRONARD Metallbau & Stadtmobiliar GmbH	<a href="http://www.gronard.de">www.gronard.de</a>	Fahrradüberdachung: 02.28 TYP ARETUS FAHRRADBOX; Grundeinheit Ü06501 (Einzelbox); ADFC Prüf-Nr. Q 1104	Schließsystem wählbar zwischen Vorhangschloss oder Einsteckschloss für Profizylinder (Einzelzylinder mit 3 Schlüsseln) gegen Aufpreis; Alternative Schließsysteme auf Anfrage	1163	ja	ja
Vivicum	<a href="http://www.vivicum.de">www.vivicum.de</a>	Fahrradbox: Fahrradgarage FAB	Die Flügeltür mit Dreipunkt- Sicherungs-Verriegelung kann wahlweise verschlossen werden durch: Vorhängeschloß (Standard), Schließzylinder, Kassierschloß oder Pfandschloß	1182		ja
Cycle-Works Ltd	<a href="http://www.velo-safe.com/de">www.velo-safe.com/de</a>	Velo-Safe Box Grundeinheit	Standardversion mit intergriertem Zylinderschloss und 3 Schlüsseln (Generalschlüssel erhältlich)	1237		
Cycle-Works Ltd	<a href="http://www.velo-safe.com/de">www.velo-safe.com/de</a>	Velo-Safe Box Grundeinheit	ABLOY EXEC Sicherheitsschloss (Generalschlüssel erhältlich)	1237		



Firma	Internet	Produkte	Schließmechanismus	Kosten in €	ADFC-Qualitätssiegel	alternativer Schließmechanismus
Cycle-Works Ltd	<a href="http://www.velo-safe.com/de">www.velo-safe.com/de</a>	Velo-Safe Box Grundeinheit	Euro-Zylinder mit 3 Schlüsseln (Generalschlüssel erhältlich)	1237		
Cycle-Works Ltd	<a href="http://www.velo-safe.com/de">www.velo-safe.com/de</a>	Velo-Safe Box Grundeinheit	Vorrichtung für Vorhängeschloss, mit Generalschlüssel	1237		
Cycle-Works Ltd	<a href="http://www.velo-safe.com/de">www.velo-safe.com/de</a>	Velo-Safe Box Grundeinheit	Zahlenschloss	1237		ja
Cycle-Works Ltd	<a href="http://www.velo-safe.com/de">www.velo-safe.com/de</a>	Velo-Safe Box Grundeinheit	Elektronischer Zugang und Smard Card	1237		ja
ZIEGLER Metallverarbeitung AG	<a href="http://www.ziegler-metall.de">www.ziegler-metall.de</a>	Fahrradbox: Fahrradgarage VELO-SAFE	Zylinderschloss	1237		



Firma	Internet	Produkte	Schließmechanismus	Kosten in €	ADFC-Qualitätssiegel	alternativer Schließmechanismus
ORGASYSTEMS GmbH	<a href="http://www.ORGASYSTEMS-gmbh.de">www.ORGASYSTEMS-gmbh.de</a>	Fahrradbox: Bikebox 3 DUO (Doppelgarage)	Serienmäßig mit Einhebelgriff-Zylinderschloss. Optional mit Münz-Pfandschloss oder auch mit Kassierschloss lieferbar	1277	ja	ja
ORANGE Werbetechnik und Eventmanagement UG	<a href="http://www.fahrradstaender-onlineshop.de">www.fahrradstaender-onlineshop.de</a>	Fahrradbox: Bikebox 3 DUO (Doppelgarage)	Serienmäßig mit Einhebelgriff-Zylinderschloss. Optional mit Münz-Pfandschloss oder auch mit Kassierschloss lieferbar	1301	ja	ja
Vivicum	<a href="http://www.vivicum.de">www.vivicum.de</a>	Fahrradgarage: Bikebox 3 DUO	Serienmäßig mit Einhebelgriff-Zylinderschloss. Optional mit Münz-Pfandschloss oder auch mit Kassierschloss lieferbar	1315	ja	ja
Cervotec KG	<a href="http://www.cervotec.de/">www.cervotec.de/</a>	Fahrradgarage: CERVOKID: KID 400 ST	abschließbare Schwenktüren (manuell)	1540		



Firma	Internet	Produkte	Schließmechanismus	Kosten in €	ADFC- Qualitätssiegel	alternativer Schließmechanismus
ZIEGLER Metallverarbeitung AG	<a href="http://www.ziegler-metall.de">www.ziegler-metall.de</a>	Fahrradbox: Fahrradgarage SAFESTORE	k.A.	2357		
ZIEGLER Metallverarbeitung AG	<a href="http://www.ziegler-metall.de">www.ziegler-metall.de</a>	Fahrradbox VERDEN	Vorhängeschloss	3581		
Velopa AG	<a href="http://www.velopa.ch/">www.velopa.ch/</a>	Fahrradbox: BikeSafe	Schließzylinder	3614		