

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Friedemann Kalmbach (GfK) vom: 23.09.2013 eingegangen: 23.09.2013	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	54. Plenarsitzung Gemeinderat 22.10.2013 2013/0125 27 öffentlich Dez. 6
Fahrradparkplatzkonzept		

1. Wo sollen in Karlsruhe Schwerpunkte für große Fahrradabstellmöglichkeiten gesetzt werden und wie viele soll es geben? Welche konkreten Vorstellungen gibt es von Seiten der Stadtverwaltung betreffs eines Fahrradparkhauses?

In Karlsruhe soll es keine Schwerpunkte für große Fahrradabstellmöglichkeiten geben. Stattdessen wird bei der Konzeptionierung für einzelne Stadtteile oder Projekte auf dezentrale, kleinere Abstellanlagen Wert gelegt. Bzgl. eines Fahrradparkhauses gibt es am Hauptbahnhof die Fahrradstation. Weitere konkrete Überlegungen zum Thema Fahrradparkhaus gibt es bisher nicht. Automatische Parkhäuser für Fahrräder an Orten mit geringer Flächenverfügbarkeit, hohem Radaufkommen und langen Aufenthaltsräumen sind prinzipiell sicherlich von Interesse. Es müssen jedoch Aspekte wie Gestaltung und somit Einpassung in die Umgebung in die Waagschale geworfen werden, was sich innerstädtisch in Karlsruhe als sehr schwierig erweist. Kosten für Fahrradparkhäuser sind erheblich höher als für ebenerdige Radabstellanlagen. So muss bei einem automatischen Parkhaus für ca. 100 Räder mit Kosten zwischen 150.000 und 300.000 Euro gerechnet werden.

Ein weiterer Gesichtspunkt der sich in den letzten Jahren in Städten mit Fahrradstationen oder Fahrradparkhäusern gezeigt hat ist, dass diese Stationen nach einer gewissen Eingewöhnungszeit von denen genutzt werden, die ihr meist hochwertiges Fahrrad sicher und trocken parken möchten, ein Abstellen im öffentlichen Raum im näheren Umfeld auf Dauer jedoch auch in diesen Städten nicht verhindert werden kann. Den Städten sind straßenverkehrsrechtlich die Hände gebunden, da das Abstellen des Fahrrades im öffentlichen Raum eine zulässige Nutzung ist und außerhalb von Fluchtwegen oder Brand-schutzzonen nicht untersagt werden kann. Eine Lösung dieses Problems durch Fahrradparkhäuser würde sich erst dann ergeben, wenn in solchen hochfrequentierten Bereichen ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden wären, die größtenteils unentgeltlich zur Verfügung stehen.

2. Welche Rolle spielen in den strategischen Überlegungen der Verwaltung die Schnittstellen unterschiedlicher Verkehrsmittel, etwa „Park-&-Ride-Plätze“ oder Haltestellen des ÖPNV im Zusammenhang mit Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder? Wie hoch schätzt die Verwaltung die Chance ein, durch diese Maßnahmen mehr Autos aus der Stadt herauszuhalten, weil Pendler sie vor der Stadt parken und mit dem Rad weiterfahren?

Multimodalität und Intermodalität sind im Verkehrsentwicklungsplan verankert. Sowohl seitens der Verkehrsbetriebe wie auch der Stadtverwaltung spielen die Schnittstellen unterschiedlicher Verkehrsmittel auch im Zusammenhang mit den Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder eine große Rolle. Bereits heute gibt es im gesamten Netz des Karlsruher ÖPNV

zahlreiche Bike&Ride-Anlagen in Form von überdachten Fahrradabstellanlagen im Bereich der Haltestellen. Bei Neuplanungen von Linien wird dies verstärkter berücksichtigt. Im Altbestand wird vor allem im Bereich der S-Bahn-Linien ein Augenmerk darauf gelegt, alte Anlagen mit sog. Felgenkillern ohne Überdachung durch moderne Fahrradständer mit Überdachung sukzessive zu ersetzen. Sowohl die Park&Ride-Anlagen der Verkehrsbetriebe im Umland wie auch die Bike&Ride-Anlagen im Karlsruher Stadtgebiet und im Umland sind dezentrale kleinere Anlagen an vielen Haltestellen. Der Erfolg des ÖPNV in Karlsruhe hält bereits heute viele Autos aus der Stadt, wobei hierbei die Pendler nicht mit dem Rad sondern mit dem ÖPNV weiterfahren. Das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad hat in den bisherigen strategischen Überlegungen der Verwaltung keine Rolle gespielt, ist aber möglich, da an vielen Haltestellen in der Region sowohl Park&Ride als auch Bike&Ride angeboten wird.

3. Wie steht die Stadtverwaltung zu der Idee, im verdichteten Innenstadtbereich Fahrradhäuschen nach dem Hamburger Vorbild zu errichten?

Der öffentliche Raum obliegt vielen konkurrierenden Nutzungsansprüchen und kann den von Bebauung generierten Bedarf an Fahrradabstellanlagen nicht decken. Seitens der Verwaltung wird bei dem Neubau von Gebäuden explizit darauf geachtet, dass eine entsprechende Anzahl von ebenerdigen und überdachten Fahrradabstellanlagen auf privatem Grund nachgewiesen wird, der von Bewohnern und Besuchern genutzt werden kann. Ob der Bauherr statt einer anderen Lösung, das wie in Hamburg verwendete Fahrradhäuschen aufstellt, ist dem Bauherrn selbst überlassen. Ist im Bereich von Altbaugebieten kein geeigneter Platz auf privatem Grund vorhanden, geht Hamburg den Weg im öffentlichen Grund den Platz für ein solches Fahrradhäuschen zu suchen. Die Verwaltung in Karlsruhe versucht auf Anfrage von Bürgern im öffentlichen Raum in diesen Fällen die Möglichkeit zusätzliche Fahrradabstellanlagen in Form von öffentlichen Fahrradständern auf Kosten der Stadt aufzustellen. Für das Hamburger Fahrradhäuschen gilt im Übrigen die gleiche Problematik wie für größere Fahrradparkhäuser. Aspekte wie die Gestaltung und somit Einpassung in die Umgebung müssen auch hier in die Waagschale geworfen werden und erweisen sich oftmals gerade in den verdichteten Bereichen als schwierig.

4. Wie kann nach Ansicht der Stadt den Problemen beim Abstellen von Fahrrädern mit Anhängern begegnet werden? Welche Möglichkeiten gibt es, eine Gleichstellung mit Kfz anzustreben und somit auf Straßen und öffentlichen Parkplätzen einen Abstellplatz für Fahrradgespanne zu schaffen?

Bisher hat sich die Stadt nicht damit auseinandergesetzt, Fahrradabstellanlagen eigens für Fahrräder mit Anhängern auszuweisen oder ein entsprechendes Konzept zu entwerfen. Prinzipiell ist es im Bereich von Fahrradbügel, die sich auch an vielen Stellen des Stadtgebietes wiederfinden, möglich Fahrradgespanne abzustellen. Bei der Erstellung des Fahrradparkkonzeptes für den Innenstadtbereich oder andere Teilkonzepte wird diese Problematik in Zukunft auf jeden Fall mitberücksichtigt. Bereits heute mussten an manchen Stellen im Stadtgebiet, auf Grund hoher Bürgeranfragen nach Fahrradabstellanlagen, Kfz-Parkplätze Fahrradständern weichen. Hierbei hat es noch kein explizites Augenmerk auf das Abstellen von Fahrradgespannen gegeben. Eine politisch gewollte Gleichstellung von Kfz- und Fahrradgespannabstellplätzen ist der Verwaltung nicht bekannt.

5. Wie sieht das Fahrradparkplatzkonzept der Stadt aus, bis wann wird es fertig gestellt sein und in welchem Zeitraum soll es umgesetzt sein?

Es gibt kein stadtweites Fahrradparkierungskonzept der Stadt Karlsruhe. Konzepte werden objekt- oder stadtteilbezogen erstellt. In diesem Jahr wurde z. B. ein Konzept für den Durlacher Kernbereich erstellt und befindet sich in der Umsetzung. Im Übrigen obliegt der

Bedarf, was Anzahl und Örtlichkeiten für Fahrradabstellanlagen angeht, einem steten Wandel, so dass man nicht wirklich von einer Fertigstellung reden kann. Wie man am Beispiel des Hbf Karlsruhe sieht, wurde hier vor zwei Jahren ein Konzept erstellt und umgesetzt. Es wurden viele zusätzliche Fahrradabstellanlagen geschaffen, der neu entstandene Bedarf wird durch das zwei Jahre alte Konzept jedoch bereits nicht mal mehr im Ansatz gedeckt. So dass in den nächsten Jahren davon auszugehen ist, dass selbst vorhandene Konzepte für Teilbereiche der Stadt Karlsruhe stetig überarbeitet und angepasst werden müssen.