

Fahrradparken in Leipzig

Analyse der Situation und daraus abgeleiteter Handlungsbedarf



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

**ADFC Leipzig e.V.
Februar 2009**

Inhalt

	Seite
Inhalt	2
Zusammenfassung	3
Handlungsbedarf	3
1. Standort-Vorschläge	4
2. Förderprogramm für Fahrradbügel	4
3. Werbung auf Abstellanlagen	5
4. Bügel statt Poller	6
5. Bügel für Baumschutz	7
6. Transportable Bügel	8
7. Bewachtes Fahrradparken	9
8. Fahrradparker bei baulichen Anlagen	10
<u>Anlage 1: Fahrradparken Innenstadt</u>	9 S.
<u>Anlage 2: Fahrradparken Hauptbahnhof</u>	3 S.
<u>Anlage 3: Weitere Standort-Vorschläge</u>	
1. Innenstadt	1
2. Zentrumsnähe	4
3. Andere Standorte	5
4. Kultureinrichtungen	6
5. Naherholung	7
6. Weitere Einrichtungen	8
<u>Anlage 4: Auto- oder Fahrrad-Stellplätze?</u>	
Problemlage	1
Planungsansatz	1
Negative Fallbeispiele	2
Fazit	6

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ADFC Leipzig e.V.
Grünwaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel. 03 41-22 54 03 13, Fax 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de, www.adfc-leipzig.de



Titelfoto: Leipziger Anlehnbügel vor dem Ärztehaus am Johannisplatz

Zusammenfassung

Aus einer Analyse des Parkbedarfs für Fahrräder im Leipziger Stadtgebiet werden **Standort-Vorschläge** für neu aufzustellende Abstellanlagen abgeleitet. Schwerpunkte dabei sind die Innenstadt und der Bereich des Hauptbahnhofs. In diesen Bereichen besteht an etwa 50 Stellen deutlicher Bedarf; vielfach ist ein „Parknotstand“ unübersehbar. Für das übrige Stadtgebiet wurden insgesamt um die 70 Vorschläge zusammengestellt, womit nur ein geringer Ausschnitt des tatsächlichen Bedarfs erfasst ist.

Es wird ein umfassendes **Sonderprogramm „Fahrradparker für Leipzig“** vorgeschlagen mit Einbeziehung der Akteure, die von solchen Abstellanlagen an ihren Einrichtungen profitieren. Dafür werden die nötigen Rahmenbedingungen und konkrete Realisierungsschritte genannt.

Handlungsbedarf wird auch beim Thema **Werbung an Abstellanlagen** gesehen. Im Ergebnis der Problemanalyse wird eine Novellierung der Gestaltungssatzung vorgeschlagen mit grundsätzlichem Verbot der Werbung an mobilen Parkern mit Vorderackklemme.

Darüber hinaus wird empfohlen, die formschönen und funktionsgerechten Leipziger Anlehnbügel – **anstelle von Pollern** – verstärkt zum Freihalten von Seitenbereichen im Straßenraum (quasi in Doppelfunktion) einzusetzen, und ebenso für den **Baumschutz** – statt der bisher verwendeten zum Fahrradparken nicht optimal geeigneten Schutzbügel.

Bei Großbaustellen haben sich **transportable Bügel** bewährt, die auch für Großveranstaltungen in ausreichender Zahl bereit gestellt werden sollten. Dabei sollten in Zukunft auch Bemühungen um ein **bewachtes Fahrradparken** unterstützt werden.

Bisher nicht befriedigend gelöst ist die Einrichtung von **Abstellanlagen bei Neubauten** oder wesentlichen Änderungen im Bestand. Neben vorbildhaften Lösungen überwiegen die Fallbeispiele, bei denen der vorhandene Bedarf nicht abgedeckt wurde oder wo keine funktionsgerechten Anlagen aufgestellt wurden.

In einer speziellen Analyse wurde die Bereitstellung von Parkmöglichkeiten beim **Straßenumbau** untersucht. Es zeigt sich, dass in der Regel der fast immer immense Bedarf für das Abstellen von Autos vorrangig bedacht wird, während Fahrradparker oft nur sehr sparsam eingeordnet werden.

Handlungsbedarf

Durch die kaum zu übersehende weitere Zunahme des Radverkehrsaufkommens ist an vielen Stellen im Stadtgebiet ein regelrechter „Notstand“ für das Abstellen von Fahrrädern zu beobachten. Das ist einerseits natürlich erfreulich. Spiegelt es doch den positiven Effekt unserer gemeinsamen Bemühungen für mehr Radverkehr wieder. Andererseits macht das auch den Handlungsbedarf deutlich, um den Bedarf für das sichere Parken von Fahrrädern abzudecken und noch mehr LeipzigerInnen zu animieren, den Großteil ihrer täglichen Wege mit dem stadtverträglichsten Fahrzeug zurückzulegen.

Entsprechende Aktivitäten sind in verschiedenen Handlungsfeldern nötig, die im Folgenden aufgelistet und erläutert werden. Für einige Bereiche wird im wesentlichen nur der Handlungsbedarf formuliert. Zu anderen Themenfeldern werden ganz konkrete Maßnahmen-Vorschläge für die Umsetzung unterbreitet.

1. Standort-Vorschläge

Zu den Untersuchungen über das „Fahrradparken in Leipzig“ gehören als Schwerpunkt Vorschläge für neue Abstellanlagen. Bei der vorgenommenen Analyse wurde besonderes Augenmerk auf die Innenstadt innerhalb des Promenadenrings (Anlage 1) und den Hauptbahnhof (Anlage 2) gelegt. Dort sind die Unterschiede zwischen Angebot und Bedarf besonders augenfällig. Darüber hinaus wurde auch eine größere Anzahl anderer Standorte aufgelistet (Anlage 3). Damit konnten allerdings die Stellen mit erheblichem Bedarf auch nicht annähernd vollständig erfasst werden.

2. Förderprogramm für Fahrradbügel

Seit jeher gibt es Bemühungen seitens des ADFC, Hausbesitzer und Vermieter, Betreiber von Kultureinrichtungen, Geschäften, Gaststätten usw. dafür zu sensibilisieren, etwas für ihre Rad fahrenden Mieter, Besucher oder Kunden zu tun. Vor etwa 10 Jahren hatte der ADFC Leipzig – im Auftrag der Stadt – den Entwurf eines Faltblattes erarbeitet, in dem alles enthalten war, was nötig ist, um nutzergerechte Fahrrad-Parkmöglichkeiten „vor der eigenen Tür“ zu schaffen. Die Unterschiede zwischen Angebot und Bedarf sind inzwischen noch deutlicher zu erkennen.

Leipzig sollte ein **Sonderprogramm „Fahrradparker für Leipzig“** auf den Weg bringen. Entsprechende öffentlichkeitswirksame Aktivitäten zu diesem Thema sind aktuell u. a. aus Kiel, Rostock, Berlin bekannt sowie eine sehr attraktiv gestaltete (großformatige) Broschüre aus der Landeshauptstadt Dresden. Für Leipzig wird folgendes Herangehen vorgeschlagen:

Verfahren:

Es sollte einfach geregelt und transparent für die Interessenten sein. Dies könnte in etwa so aussehen:

- ▶ Interessierte müssen nur ein Antrags-Formular ausfüllen
- ▶ Planung bis Bauausführung in Regie der Stadtverwaltung
- ▶ Bevorratung der Stadt mit einer großen Anzahl Bügel (Kostenminimierung).
- ▶ Antragsteller bekommt „seine“ Fahrradbügel zu einem rabattierten Pauschalpreis (Kostensicherheit)

Realisierung:

- ▶ Es wird ein **Sonderprogramm „Fahrradparker für Leipzig“** aufgelegt, bei dem Interessenten mit Preisnachlässen gelockt werden.
- ▶ Es wird ein **Faltblatt** entwickelt und öffentlichkeitswirksam verbreitet, in dem der Nutzen von attraktiven Fahrrad-Parkmöglichkeiten sowie alle für die Antragsteller relevanten Angaben enthalten sind: Rahmenbedingungen für die Aufstellung, Ablauf der Genehmigung, Parkertyp, Adressen und Ansprechpartner in der Stadtverwaltung, Kosten, Kostenvorteil aus dem Sonderprogramm usw.

- ▶ Mit dem **Antragsteller** ist der genaue Standort bei einem Ortstermin abzustimmen.
- ▶ Für den Erfolg ist eine gute **Öffentlichkeitsarbeit** durch die Verwaltung und den ADFC von großer Bedeutung: Auslage des Faltblattes in den Bürgerämtern, den Zweigstellen der Stadtbibliothek, bei Fahrradhändlern, im ADFC-Laden usw. sowie Werbung im öffentlichen Raum, im Internet und über die Presse. Außerdem könnte das Faltblatt über Vermietervereine gezielt an Hausbesitzer verteilt werden. Die LWB sowie weitere, große und mittlere Wohnungs-Genossenschaften sollten direkt angesprochen werden, ebenso städtische Einrichtungen wie Freibäder, Schwimmhallen, Sporthallen und -plätze
- ▶ Flächendeckend sollten alle Supermärkte und Einkaufszentren direkt auf das Sonderprogramm hingewiesen werden.

Ein solches Sonderprogramm ist nicht zum Nulltarif erhältlich. Da aber gemäß Luftreinhalteplan für Leipzig erfreulicherweise 10 % der Tiefbaumittel für Rad und Fuß einzusetzen sind und für 2009 wieder ein eigenständiger Haushaltansatz für Radverkehr vorgesehen ist, kann realistischerweise mit der Einstellung eines angemessenen Finanzvolumens für das erwünschte Sonderprogramm „Fahrradparker für Leipzig“ gerechnet werden. In den Diskussionsprozess zu diesem Vorschlag sollte der ADFC eingebunden werden.

Zu prüfen wäre, ob nur Abstellanlagen im öffentlichen Raum oder auch auf privaten Flächen gefördert werden. Letzteres könnte vielleicht zu einem leicht höheren Preis erfolgen oder eben nur ohne Amtsbetreuung.

3. Werbung auf Abstellanlagen

Die Möglichkeit zur Werbung an den Leipziger Bügeln wäre ein sehr beachtlicher Anreiz für Akteure an den Zielpunkten des Radverkehrs, sich für den Einsatz dieses nutzergerechten, attraktiven Abstelltyps zu engagieren. Dazu müssen allerdings die jetzigen Rahmenbedingungen in Leipzig umgestellt werden.

Aktueller Stand:

Derzeit ist Werbung an Leipziger Bügeln grundsätzlich nicht zulässig. Im Gegensatz dazu können Geschäfte, Gaststätten usw. aber über mobile Fahrradparker auf sich aufmerksam machen. Diese Ständer sind

- stadtgestalterisch problematisch und deshalb eigentlich unerwünscht,
- stellen häufig Stolperstellen und Komfort-Einschränkungen für Fußgänger dar,
- sind in fast allen Fällen vom unangenehmen Typ „Felgenkiller“.

Nach einem Stadtratsbeschluss müssen für solcherart Reklameträger sogar keine Benutzungsgebühren mehr gezahlt werden.

Ein augenfälliges Beispiel dafür, dass die derzeitigen Regelungen änderungsbedürftig sind, findet sich am Museum für Druckkunst in der Nonnenstraße – siehe Foto auf der nächsten Seite. Wenn schon Werbung an Fahrradparkern, dann sollte diese an Leipziger Bügeln zugelassen werden und nicht wie hier, an einem zusätzlich aufgestellten „Felgenkiller“ erfolgen.



Vorschlag:

1. Novellierung der Gestaltungssatzung mit grundsätzlichem Verbot von mit Werbung bestückten mobilen Parkern des Typs „Felgenkiller“ (Vorderradhalterung) – zumindest aber Festlegung deutlicher Hürden für eine Genehmigung bezüglich Lage im Straßenraum, Funktionalität des Ständers, Gebühren usw.
2. Zulassung von (gebührenpflichtiger?) Werbung an den Leipziger Bügeln, wobei das auf eine Fläche beschränkt bleiben sollte, die in Größe und Position in etwa dem rot-weißen Warnbalken in den Bügeln entspricht. – In unserer Landeshauptstadt Dresden ist Werbung an Fahrradbügeln gegen Gebühr möglich.
3. Zulassung von Werbung auch an mobilen so genannten Doppelparkern von Privaten wie z. B. in Berlin.



Solche mobilen Doppelbügel bieten mindestens drei Rädern einen sicheren Stand. In Berlin dürfen solche Parker genehmigungsfrei vor Geschäften aufgestellt und mit einer Eigenwerbung ausgestattet werden – Foto aus „Fahrradparken in Berlin – Leitfaden für die Planung“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, März 2008, 41 S.

4. Bügel statt Poller

Vorschlag:

Wenn eine Freihaltung von Rad- und Gehwegen erforderlich ist, sollte grundsätzlich überprüft werden, ob statt Poller Fahrradbügel in Doppelfunktion aufgestellt werden können.

Begründung:

Bei hohem „Parkdruck“ werden Autos oftmals auf Rad- und Gehwegen abgestellt. Auch die beim Straßenumbau inzwischen zum Standardrepertoire gehörenden schönen Gehwegnasen werden leider oft zum Kfz-Parken missbraucht – siehe z. B. Anlage 4, S. 4, Ziff. 6. Um das Falschparken zu verhindern, werden stellenweise Poller verwendet. Dabei wäre die Freihaltung der Verkehrsflächen dort i. d. R. auch mit Fahrradbügeln möglich.



Fallbeispiele Gottschedstraße (links) und Martin-Luther-Ring in Höhe Nonnenmühl-gasse: Hier könnten längs angeordnete Fahrradbügel einen doppelten Nutzeffekt haben: Schutz gegen Falschparker und gleichzeitig ein attraktives Angebot für das Fahrradparken

5. Bügel für Baumschutz

Vorschlag:

Verbindliche Festlegungen, dass für den Schutz von Straßenbäumen zukünftig Modelle, wie z. B. der Leipziger Anlehnbügel, zu verwenden sind, die in Doppelfunktion optimal nutzbar sind. Abweichungen von dieser Vorgabe müssen gesondert begründet werden.

Begründung:

Straßenbäume müssen oftmals vor parkenden Fahrzeugen geschützt werden. Beispiele in anderen Städten zeigen, dass dafür Einrichtungen verwendet werden können, die auch dem Parken von Fahrräder dienen – siehe die Fotos unten aus Frankfurt am Main, aus Heringsdorf und vom Vorplatz des Erfurter Hauptbahnhofs (v. l.).



In Leipzig werden für den Baumschutz häufig Stahlbügel verwendet, die zwar eine ähnliche Form wie die Fahrradbügel haben, aber für günstige Nutzungsbedingungen zum Fahrradparken einfach zu niedrig sind. Trotzdem werden sie, wenn keine Alternativen vorhanden oder die angebotenen Parkmöglichkeiten besetzt sind, sehr oft als Abstellanlagen genutzt.



Beispiele für die (ursprünglich nicht so gedachte) Nutzung der in Leipzig derzeit verwendeten Baumschutzbügel zum Fahrradparken: Riebeckstraße, Waldstraße, Karl-Liebnecht-Straße, Pfaffendorfer Straße (v. l.)

6. Transportable Bügel

Vorschlag:

Das Verkehrs- und Tiefbauamt – VTA sollte sich einen (nicht zu gering bemessenen) Vorrat an transportablen Fahrradbügel zulegen, der dann an Baustellen (aber auch bei anderem zeitlich eng begrenzten Bedarf, z. B. bei Großveranstaltungen) eingesetzt werden kann.

Begründung:

Auf dem Burgplatz haben sich die dort dringend benötigten mobilen Doppelparker sehr bewährt. Ebenso die Bügel auf dem Markt.

Aktuellen Bedarf für solche mobilen Anlagen gibt es z. B.

- **Hauptbahnhof:** dort zurzeit katastrophale Parkbedingungen für Fahrräder – siehe Anlage 2!



- **Burgplatz, Eingang Petersbogen:** Obwohl hier bereits viele mobile Bügel aufgestellt worden sind, gibt es enormen Bedarf für das geordnete Abstellen der Räder.
- **Markt und weitere Innenstadt-Baustellen**



- **Universitätsstraße**, Städtisches Kaufhaus: Hier ist von der Universität ein Fahrrad-Parkplatz auf der Fahrbahn markiert und entsprechend beschildert worden. Da dieser Standort nicht mit Bügeln ausgestattet wurde, kommt es immer wieder zu dem berüchtigten „Dominoeffekt“.

7. Bewachtes Fahrradparken

Prädestiniert dafür sind **Fahrradstationen** mit den traditionellen Funktionen Aufbewahrung, Verleih, Verkauf und Service. Die mit dem Umbau des Leipziger Hauptbahnhofs (als erste Fahrradstation in unserem Freistaat) entstandene Einrichtung im Parkhaus West „funktioniert“ allerdings überhaupt nicht – sehr zum Leidwesen zahlreicher an einer Nutzung Interessierter. Die Problematik kann im Rahmen dieser Studie nicht weiter vertieft werden. Hier besteht seit Langem Handlungsbedarf.

Von der Wählerversammlung ist kürzlich das Thema **Fahrradparkhaus** in der Innenstadt in die Diskussion gebracht worden. Derartige Parkmöglichkeiten sind aus Großstädten in den Niederlanden bekannt. In der Fahrradstadt Münster gibt es – neben der großen Radstation am Hauptbahnhof – ebenfalls eine solche Einrichtung. Sie bieten neben bewachtem Fahrradparken auch verschiedenen Service rund ums Radfahren, haben als Zielgruppe neben Radtouristen insbesondere auch Besucher von Gaststätten, Theatern usw. Und sie sind deshalb bis in die Nacht hinein geöffnet. Ein kostendeckender Betrieb ist am ehesten erreichbar, wenn dieser mit geförderten Langzeitarbeitslosen o. Ä. durchgeführt werden kann. In der Leipziger Innenstadt sollten zunächst alle möglichen Standorte mit Bügeln ausgerüstet werden – siehe dazu insbesondere Anlage 1.

In verschiedenen Städten gibt es bewachtes Fahrradparken an **Fußballstadien**, wie z. B. in Dortmund. Der eingezäunte Parkplatz (siehe Foto unten) wird dort bei Fußballspielen vom dortigen ADFC im Auftrag der Stadt betrieben.



Bewachtes Parken ist u. a. auch während der Fußball-WM 2006 an verschiedenen Spielorten angeboten worden. In Berlin ist dieses Angebot intensiv professionell beworben worden. Das hat zu einer markanten Zunahme des Radverkehrsanteils beigetragen.

8. Fahrradparker bei baulichen Anlagen

Vorschläge:

1. Bei Neubau-Vorhaben oder wesentlichen Änderungen sollten die geplanten Lösungen für das Fahrradparken in der AG Rad zur Diskussion gestellt werden, bevor dazu Entscheidungen getroffen werden.
2. Für Leipzig ist eine Fahrradparkersatzung nötig, um optimale Parkbedingungen für Fahrräder zu garantieren. Solange es diese Satzung nicht gibt, sollten die modernen Anforderungen an die Einordnung von Fahrrad-Abstellanlagen den Antragstellern von Baugenehmigungen als Faltblatt zur Verfügung gestellt werden.
3. In Bebauungspläne sind Festlegungen zum Fahrradparken aufzunehmen und durch das Bauordnungsamt zu kontrollieren. (Dieser Punkt entspricht der Empfehlung der Gutachter für das 2002 beschlossene Radverkehrskonzept.)

Begründung:

Die in Leipzig praktizierte Verfahrensweise ist für an diesem Thema interessierte Außenstehende nicht transparent. So ist auch eine Bewertung der vorgegebenen **Stellplatzzahl** in der Baugenehmigung im Vergleich mit der dann anzutreffenden Realsituation nicht möglich. Für eine Bewertung sind Aussagen zu folgenden Fragen nötig:

1. Wie viel Stellplätze (jeweils getrennt für Kfz und Fahrräder) resultieren für das genannte Vorhaben aus den Vorgaben gemäß „Richtzahlentabelle für den Stellplatzbedarf und den Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder“?
2. Welche Anzahl an Stellplätzen (wieder jeweils getrennt) ist in der Baugenehmigung festgelegt? Und: Gibt es Vorgaben, wo sie einzurichten sind und für welchen Nutzerkreis die Stellplätze vorzuhalten sind?
3. Wie viel Stellplätze (getrennt) sind tatsächlich gebaut worden und für welchen Nutzerkreis sind sie praktisch nutzbar?

Neben der Anzahl ist die **Qualität** der Fahrrad-Stellplätze von außerordentlicher Bedeutung. Für die Einschätzung sind Angaben erforderlich über zu verwendende Parkertypen und wo die Stellplätze eingeordnet werden, also möglichst nicht

- auf ungeeigneten „Restflächen“ (die so weit entfernt von den Zielpunkten sind, dass sie dann nicht benutzt werden) oder
- an Standorten mit schlechter sozialer Kontrolle (die dann auch überwiegend nicht angenommen werden) oder
- mit schlechter Zugänglichkeit (über Treppen, enge Türen usw.)

Ein weiteres Problem betrifft die Sicherstellung einheitlicher Verfahrensweisen bei **Bauvorhaben unterschiedlicher Bauherren.**



Fallbeispiele, die den Handlungsbedarf illustrieren:

- Sportbad An der Elster in der Antonienstraße,
- Grassimuseum am Johannisplatz,
- Personaleingang der Oper in der Goethestraße (v. l.).

Alle drei Einrichtungen sind aufwändig saniert worden. Am Sportbad gibt es jetzt vorbildliche Parkmöglichkeiten für Räder, im Eingangsbereich des Grassimuseums nur ein paar „Felgenkiller“ und an der Oper weder bedarfs- noch funktionsgerechte Parkmöglichkeiten.

Fahrradparken in Leipzig



ADFC-Studie 2008

Anlage 1:

Fahrradparken Innenstadt

Diese Ausarbeitung war bereits Bestandteil einer Stellungnahme des ADFC zur 1. Lesung „Fortschreibung der Konzeption autoarme Innenstadt“ vom 26.05.08. Das Papier war mit Schreiben vom 02.06.08 an das Verkehrs- und Tiefbauamt – und ebenso an die Stadtratsfraktionen – übermittelt worden. Die Ausführungen in der Anlage zu dieser Stellungnahme werden hier unverändert übernommen.

Zu den in dieser Anlage 1 zusammengestellten Standort-Vorschlägen gibt es aktuelle Ergänzungen im Haupttext. Die in den u. g. „Vorbemerkungen“ unter Punkt 8 (Werbung an Abstellanlagen) und 9 (Transportable Bügel) stehenden Ausführungen erscheinen im Haupttext der jetzigen Studie noch einmal in einer aktualisierten Fassung.

In dieser Zusammenstellung werden Standorte für Fahrrad-Abstellanlagen benannt. In der Innenstadt ist ein ausgeprägter Handlungsbedarf vorhanden. An vielen Stellen ist eine Beschreibung der aktuellen Situation mit dem Begriff „Bedarf“ unzureichend, es herrscht regelrechter „**Fahrrad-Parknotstand**“. Das ist einerseits natürlich sehr erfreulich. Spiegelt es doch den positiven Effekt unserer gemeinsamen Bemühungen für mehr Radverkehr wieder. Andererseits zeigt es aber auch: Es gibt noch ungenutzte Potenziale für bessere Benutzungsbedingungen für das klimaschonende Verkehrsmittel.

Vorbemerkungen:

1. Wegen der überaus **engen Terminstellung** war keine aktuelle Umfrage unter den ADFC-Aktiven und anderen am Thema Interessierten über den realen Bedarf möglich. Die Aufzählung ist somit ganz sicher unvollständig.
2. Die folgende Liste ist jedoch auch so bereits so umfangreich, dass die Verwaltung damit eine **große Auswahl an konkreten Vorschlägen** hat, die Eingang in kurz- und mittelfristige Maßnahmenprogramme finden können.
3. Die beigefügten Fotos sind **Momentaufnahmen**. Ein Großteil ist in der kalten Jahreszeit, also außerhalb der Haupt-Radfahrsaison, aufgenommen worden. Sie dokumentieren so nicht unbedingt den realen Bedarf an der jeweiligen Stelle, sondern illustrieren vor allem den vorhandenen Handlungsbedarf.

4. Ganz wichtig: Wenn tatsächlich eine am vorhandenen oder zu erwartenden Bedarf orientierte Planung für Fahrradparker in der Innenstadt gemacht werden soll, ist eine **flächenhafte Bedarfsermittlung** unter Standardbedingungen unumgänglich.
5. Wegen der (in der Innenstadt fast überall vorhandenen) **Flächenkonkurrenzen** im öffentlichen Raum kann natürlich nicht an jeder der aufgelisteten Stellen der Fahrrad-Parkbedarf (voll) befriedigt werden. Hier muss in jedem Fall eine faire Abwägung der verschiedenen Nutzungsansprüche stattfinden.
6. Wichtig ist bei der Aufstellung der Bügel, dass vom **Regelabstand = 1,20 m** nur in besonderen, konkret zu begründenden Fällen abgewichen werden darf, um den für eine angenehme Benutzung nötigen Abstellkomfort zu gewährleisten.
7. In einer **ADFC-Zuarbeit für die Verwaltung vom 15.02.07** wurden diverse Standort-Vorschläge unterbreitet. Diese werden hier noch einmal aufgelistet, da an den genannten Orten weiterhin Handlungsbedarf besteht.
8. In der o. g. Zuarbeit hatten wir auch Vorschläge zum Problem der **Werbung an Abstellanlagen** gemacht, dass besonders im innenstadtnahen Raum relevant ist. Dazu hatten wir Folgendes ausgeführt:

Die Möglichkeit zur Werbung an den Fahrradbügel wäre ein sehr beachtlicher Anreiz für Antragsteller, sich für nutzergerechte, attraktive Parkmöglichkeiten für Radfahrer zu engagieren. Dazu müssten aber die jetzigen Rahmenbedingungen geändert werden.

Aktueller Stand:

Derzeit ist Werbung an den Leipziger Bügel grundsätzlich nicht zulässig. Geschäfte, Gaststätten usw. können demgegenüber aber auf mobilen Anlagen auf sich aufmerksam machen. Diese Ständer sind

- stadtgestalterisch problematisch – und deshalb eigentlich unerwünscht,
- häufig Stolperstellen und Komfort-Einschränkungen für Fußgänger,
- in fast allen Fällen vom unangenehmen Typ „Felgenkiller“.

Zum Entsetzen des ADFC hat unser Stadtrat vor einiger Zeit sogar beschlossen, dass für solcherart Reklameträger keine Benutzungsgebühren mehr gezahlt werden müssen.

Vorschlag:

1. Novellierung der Gestaltungssatzung mit grundsätzlichem Verbot mobiler Abstellanlagen mit Werbung – zumindest aber Festlegung deutlicher Hürden für eine Genehmigung bezüglich Lage im Straßenraum, Funktionalität des Ständers, Gebühren usw.
 2. Zulassung von Werbung am Leipziger Bügel, wobei das auf eine Fläche beschränkt werden sollte, die in Größe und Position in etwa dem rot-weißen Warnbalken in den Bügel entspricht. (In Dresden ist Werbung an Fahrradbügel gegen Gebühr möglich.)
9. In dem unter Punkt 7 bereits genannten ADFC-Schreiben vom 15.02.07 hatten wir uns auch zum Thema **transportable Bügel** geäußert. Diese mobilen

Abstellanlagen haben sich auf dem Burgplatz und auch auf dem Markt sehr bewährt.

Vorschlag:

Die Stadt sollte sich einen (nicht zu gering bemessenen) Vorrat an transportablen Fahrradbügeln zulegen, der dann an Baustellen (aber auch bei anderem zeitlich eng begrenzten Bedarf, z. B. bei Großveranstaltungen) eingesetzt werden kann.

Aktueller Bedarf dafür ist z. B.

- Hauptbahnhof: dort zurzeit katastrophale Parkbedingungen für Räder!
- Universitätsstraße, vor Städtischem Kaufhaus
- Markt und weitere Innenstadt-Baustellen

10. In der nachfolgenden Auflistung sind die Standorte, für die es (nach unserem Kenntnisstand) **bereits abgestimmte Pläne** gibt, mit *) gekennzeichnet. Für diese Vorschläge ist seitens des ADFC auch die Erwartungshaltung für eine zeitnahe Realisierung besonders ausgeprägt.



- **Schillerstraße:** Hier steht bereits eine erhebliche Anzahl Bügel auf der Fahrbahn vor der Uni-Einrichtung (Foto links). Der Bedarf ist aber viel größer, z. B. an der **Sparkasse** (Foto Mitte). Das Schild „Fahrräder abstellen verboten“ an der **Volksbank** signalisiert das auch (Foto rechts).



- **Neumarkt:** Wild (z. T. neben vorhandenen Anlagen) abgestellte Räder an verschiedenen Stellen, z. B. bei **Karstadt** (Foto links) und an der Ecke **Magazingasse** (Foto Mitte und rechts)



- **Nikolaistraße:** Bedarf an verschiedenen Stellen größer als das Angebot (siehe die Fotos). Auch auf dem **Nikolaikirchhof** gibt es Notwendigkeit zur Nachrüstung



- **Willy-Brandt-Platz:** Wegen des unzureichenden Angebots wurde ersatzweise die Rabatte beparkt und ist inzwischen total ruiniert



- **Burgplatz:** Obwohl hier (Foto links und Mitte), wie auch auf dem **Markt** (Foto rechts), mobile Bügel aufgestellt wurden, wird damit der tatsächliche Bedarf bei weitem nicht abgedeckt.



- **Petersstraße:** Bedarf an verschiedenen Stellen, u. a. **Musikschule** (Foto rechts)



Besonders aber bei **Hugendubel** und der angrenzenden **Grünfläche** nahe dem Markt



Die Parksituation bei **Karstadt** ist bereits seit Längerem in der AG Rad thematisiert worden. Dies ist aktuell das negative **Parade-Beispiel für „Fahrradverschmutzung“**, die durch zielnahe (ergänzt auch durch entfernter liegende) Angebote gemildert werden kann.



Auch der Hinweis an den Säulen des Haupteinganges von Karstadt hilft da wenig



- **Preußergässchen**: Hier ist eine größere Zahl Bügel aufgestellt worden, für die der Bedarf jedoch deutlich größer als das Angebot ist, obwohl sie sich nicht zielnah an den Zugängen von Karstadt befinden.



- **Grimmaische Straße:** Bei **Galeria Kaufhof** existiert – genau wie bei Karstadt – ein besonders ausgeprägter „Notstand“. Ganz unverständlich ist, dass die zahlreichen vormals an der Schaufensterfront vorhandenen Fahrradbügel ohne Ersatz verschwunden sind.

Frage: Was kann unternommen werden, damit dort die neu erzeugte massive „**Fahrradverschmutzung**“ beseitigt (oder zumindest gemildert) wird?



Auch an anderen Stellen in der Grimmaischen Straße, z. B. beim **Lukasbäcker** (Foto links), bei **Lehmans Buchhandlung** (Foto Mitte) oder vor **Auerbachs Keller** (Foto rechts) gibt es mehr Bedarf als Angebote.



- **Naschmarkt:** Die Einordnung unserer schönen Edelstahlbügel dort ist abgelehnt worden.

Frage: Was ist für das Stadtbild verträglicher? Wild deponierte Fahrräder oder welche, die an Leipziger Bügeln geordnet geparkt werden können?



- **Hainstraße:** Trotz verschiedener vorhandener Bügelstandorte besteht Parkbedarf an diversen Stellen, besonders an der Einmündung zum Markt



- **Barfußgässchen:** Das Angebot an **Wünschmanns Haus** im Dittrichring ist nicht zielführend, reicht aber häufig trotzdem nicht aus. An der im rechten Foto abgebildeten Stelle nahe dem Brunnen wären Fahrradparker keine Flächenkonkurrenz zu Freisitzern.



- **Katharinenstraße:** Studentenwerk, **Haus Nr. 15**,: Der Hinweis an der Eingangstür verdeutlicht den immensen Bedarf. Hier sollten Kfz-Stellplätze direkt am Eingang zu Fahrradparkern umgewidmet werden.



- **Thomasgasse**



- **Thomaskirche:** Dass mit der Umgestaltung des Platzes die schönen Fahrradbügel verschwunden sind, zeigt unangenehme Auswirkungen. Auch am Haupteingang (Foto rechts) gibt es zeitweise immensen Parkbedarf.



- **Universitätsstraße:** Der ausgeschilderte Fahrradparkplatz ohne Bügel ist nur als Übergangslösung akzeptierbar, da bei dieser Art des Parkens mitunter der gefürchtete „Dominoeffekt“ auftritt. Auch im angrenzenden **Gewandgässchen** (Foto rechts) gibt es großen Parkbedarf.
- **Ratsfreischulstraße:** die vorhandenen Bügel reichen nicht aus
- **Markgrafenstraße:** Bedarf u. a. vor dem Bürgerbüro
- **Schumachergässchen:** vor den Geschäften usw. sollten – dezentral, also in kleinen Einheiten – Fahrradbügel stehen
- **Salzgässchen:** ebenso
- **„Runde Ecke“:** Hier gibt es seit Längerem schon Bemühungen, das wilde Parken an der Grüneinfassung abzustellen.



- **Große Fleischergasse:** Am Eingang des Passagekinos gibt es zeitweise viele abgestellte Räder. Vielleicht wird das aber beim zurzeit laufenden Umbau schon berücksichtigt.
- **Gewandhaus** Personaleingang *)
- **Gewandhaus** für Besucher *)
- **Oper, Personaleingang** *): jetzt, nach Ende der Sanierung, dringlich



- **Ritterstraße, Strohsack:** die vorhandenen Bügel reichen oft nicht aus



- **Moritzbastei:** Dort gibt es nur drei Fahrradbügel, zeitweise aber viele wild abgestellte Räder. Auch wenn dort die Fahrrad-Tiefgarage nutzbar ist, wird der Bedarf ganz sicher nicht geringer werden.

Fahrradparken in Leipzig



ADFC-Studie 2008

Anlage 2:

Fahrradparken Hauptbahnhof

Am Leipziger Hauptbahnhof ist der Bedarf für das Fahrradparken inzwischen so groß, dass der dringende Handlungsbedarf unübersehbar ist.

Mit dem Umbau des Leipziger Hauptbahnhofs vor über 10 Jahren ist eine Fahrradstation (im Parkhaus West) entstanden. Außerdem wurden im Umfeld des Hauptbahnhofs eine große Anzahl Anlehnbügel aufgestellt. Da es nicht gelungen ist, für die Fahrradstation eine Betreibergesellschaft (bestehend aus dem Fahrradhändler, der DB AG, den Promenaden, der Stadt und dem ADFC) zu installieren, ist diese nie zu einer Einrichtung geworden, die von vielen Radfahrern genutzt werden kann.

Schon seit Langem reichen die Fahrradbügel nicht mehr aus, den vorhandenen Bedarf abzudecken. Inzwischen herrscht echter „Parknotstand“. Insbesondere diejenigen, die das Fahrrad im so genannten Vortransport benutzen, also mit dem Rad zum Bahnhof und danach mit dem Zug weiter fahren, vermissen die fehlenden Anschlussmöglichkeiten für ihr Fahrzeug schmerzlich. Dahingehend hat es beim ADFC inzwischen zahlreiche Anfragen gegeben, was vom Fahrrad-Club dazu unternommen würde.

Außerdem fehlen überdachte Abstellmöglichkeiten. Die Ausstattung der vorhandenen Fahrradbügel mit schlichten Glasdächern sollte aus stadtgestalterischer Sicht kein Problem darstellen.

Zusätzlich sollte das Projekt einer echten Fahrradstation (Fahrradservice, -verkauf, -verleih, -abstellen, -waschen...), wie man sie in zahlreichen Städten in den alten Bundesländern an den Bahnhöfen findet, erneut aufgegriffen werden. Dazu gehört u. a., dass es bewachte, überdachte Fahrradstellplätze gibt, die gegen Gebühr vermietet werden (Fahrradparkhaus). Sichere Abstellmöglichkeiten für Pendler erhöhen den Anteil derer, die mit einem guten, verkehrssicheren Rad zum Bahnhof fahren.



Ausgang Ost: Die vorhandenen Abstellanlagen sind total überfüllt.



Mittelbau: Wo nur irgendein Mast steht, wird er zum Anschließen der Räder benutzt.



Ausgang West: Räder über Räder...



Willy-Brandt-Platz: Auch jenseits des Promenadenrings gibt es „Parknotstand“.

Im folgenden Plan sind Stellen für neue Standorte von Anlehnbügel markiert. Bis auf die gestrichelt eingezeichnete Fläche (derzeit für den Citytunnel benötigt) sind alle Anlagen sofort mit Fahrradbügel bestückbar. Besonders vor dem ehemaligen Hotel Astoria sowie auf der Fläche am Busbahnhof lassen sich schnell sehr viele Bügel unterbringen.



Fazit:

Es muss dringend ein Sofortprogramm zur Linderung des katastrophalen Parknotstandes am Hauptbahnhof aufgelegt werden. Dabei können in großem Umfang Fördergelder eingesetzt werden. Fahrradparker an Bahnhöfen fördern der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig – ZVNL und die Landesdirektion Leipzig – LDL zu 90 %.

Ebenso dringend ist die Schaffung einer „funktionierenden“ Fahrradstation, d. h einer Einrichtung mit den (Standard-)Funktionen Aufbewahrung, Verleih, Verkauf und Service, die Öffnungszeiten von etwa 6 bis 22 Uhr hat.

Fahrradparken in Leipzig



ADFC-Studie 2008

Anlage 3:

Weitere Standort-Vorschläge

Im Lauf der Jahre sind durch die Stadtverwaltung an zahlreichen Stellen in der Stadt Anlehnbügel aufgestellt worden. Diese funktionsgerechten und formschönen Edelstahlbügel sind inzwischen schon stadtbildprägend geworden. Dank der erfreulichen Zunahme des Radverkehrs reicht das Angebot aber an vielen Stellen nicht mehr aus, um die Nachfrage zu befriedigen. Neben den in den Anlagen 1 und 2 im Detail beschriebenen Stellen (in der Innenstadt und am Hauptbahnhof) gibt es natürlich auch im übrigen Stadtgebiet vielfachen Bedarf für weitere Abstellanlagen.

In der folgenden Liste sind entsprechende Standorte zusammengestellt. Dabei werden häufig auch Vorschläge für die benötigte Anzahl an Fahrradbügeln gemacht. Es ist klar, dass im Grunde nur einige Fallbeispiele für mögliche Standorte sind, also nur ein ganz kleiner Ausschnitt von Stellen ist, an denen es Sinn macht – dem Bedarf entsprechend oder als Angebot – Leipziger Bügel aufzustellen. Ebenso klar ist es, dass die Umsetzung der Vorschläge nur schrittweise erfolgen kann – es sei denn, es gelingt, ein **Sonderprogramm „Fahrradparker für Leipzig“** aufzulegen.

In der folgenden Auflistung sind die Standorte, für die es **bereits abgestimmte Pläne** gibt, mit *) gekennzeichnet.

An vielen Stellen mit erheblichem Bedarf für das Fahrradparken sind die Gehwege so schmal, dass Anlehnbügel (zumeist) nur **auf der Fahrbahn** eingeordnet werden können, d. h. anstelle von Kfz-Stellflächen. Diese Standorte sind im Folgenden mit *) gekennzeichnet. Bei der in diesen Fällen erforderlichen Abwägung der konkurrierenden Nutzungsansprüche muss beachtet werden, dass auf einem Kfz-Stellplatz acht Fahrräder anspruchsgerecht geparkt werden können. Anlehnbügel auf der Fahrbahn müssen i. d. R. mit einer Warnbake gesichert werden, da sonst die Gefahr besteht, dass sie von Kfz übersehen und beschädigt werden.

1. Innenstadt

Innerhalb des Promenadenringes sind derzeit insgesamt ca. 630 Fahrrad-Anlehnbügel aufgestellt. Durch die erfreuliche Zunahme des Radverkehrs ist der Parkbedarf aber inzwischen deutlich größer. Detaillierte Aussagen zum Bedarf finden sich in Anlage 1, die eine Analyse mit Stand 5/08 darstellt.

Aktuelle Schwerpunkte sind:

- **Schillerstraße:** günstige Bedingungen für weitere Nachrüstungen seit der Umorganisation zu Kfz-Längsparken. [†]) Längs der Häuserfront könnten auf nahezu der gesamten Länge Fahrradparker aufgestellt werden, womit sich das Falschparken von Kfz an diesem Standort unterbinden ließe. Neben den Fahrradbügeln könnten einige Behindertenparkplätze neu entstehen.
- **Neumarkt, [†])** besonders im Bereich Karstadt, als Angebot und Ersatz für die in der Fußgängerzone Petersstraße bei weitem nicht ausreichenden Parker – ebenso im Bereich Specks Hof – „Notstand“ auch Ecke Magazingasse
- **Petersstraße, Musikschule:** Erweiterung dringend (und machbar) [†])



- **Willy-Brandt-Platz:** Dort sollte gleichzeitig mit der Erweiterung des Angebotes zum Fahrradparken auch die schöne Rabatte (siehe Foto unten) wieder begrünt werden.
- **Ratsfreischulstraße [†])**
Anlagen sind vor allem nahe Burgplatz nötig. Nachdem gemäß Stadtratsbeschluss zur autoarmen Innenstadt Kfz dort nur noch auf einer Seite parken sollen, eröffnen sich sehr gute Möglichkeiten
 - eine bedarfsgerechte Zahl Fahrradbügel auf der Fahrbahn einzuordnen,
 - endlich die zahlreichen, den Gehweg dort völlig unzumutbar einengenden Werbetafeln, wie auch sämtliche andere Möblierung, von dort zu verbannen und – geschickt mit Standorten von Anlehnbügeln abgesichert – auf der Fahrbahn unterzubringen.



- **Burgplatz, Eingang Petersbogen:**

Hier gibt es zwar etliche mobile Fahrradbügel, der Bedarf ist aber viel größer. Mitunter herrschen hier chaotische Zustände und es gibt die gefürchteten Dominoeffekte, wie im Foto oben zu sehen.

So lange die Baugrube weiter existiert, müssten weitere mobile Ständer aufgestellt werden. Vielleicht kann auch der Betreiber des Petersbogen dazu gebracht werden, sich an den Kosten dafür zu beteiligen, denn die dort parkenden Radler sind seine Kunden!



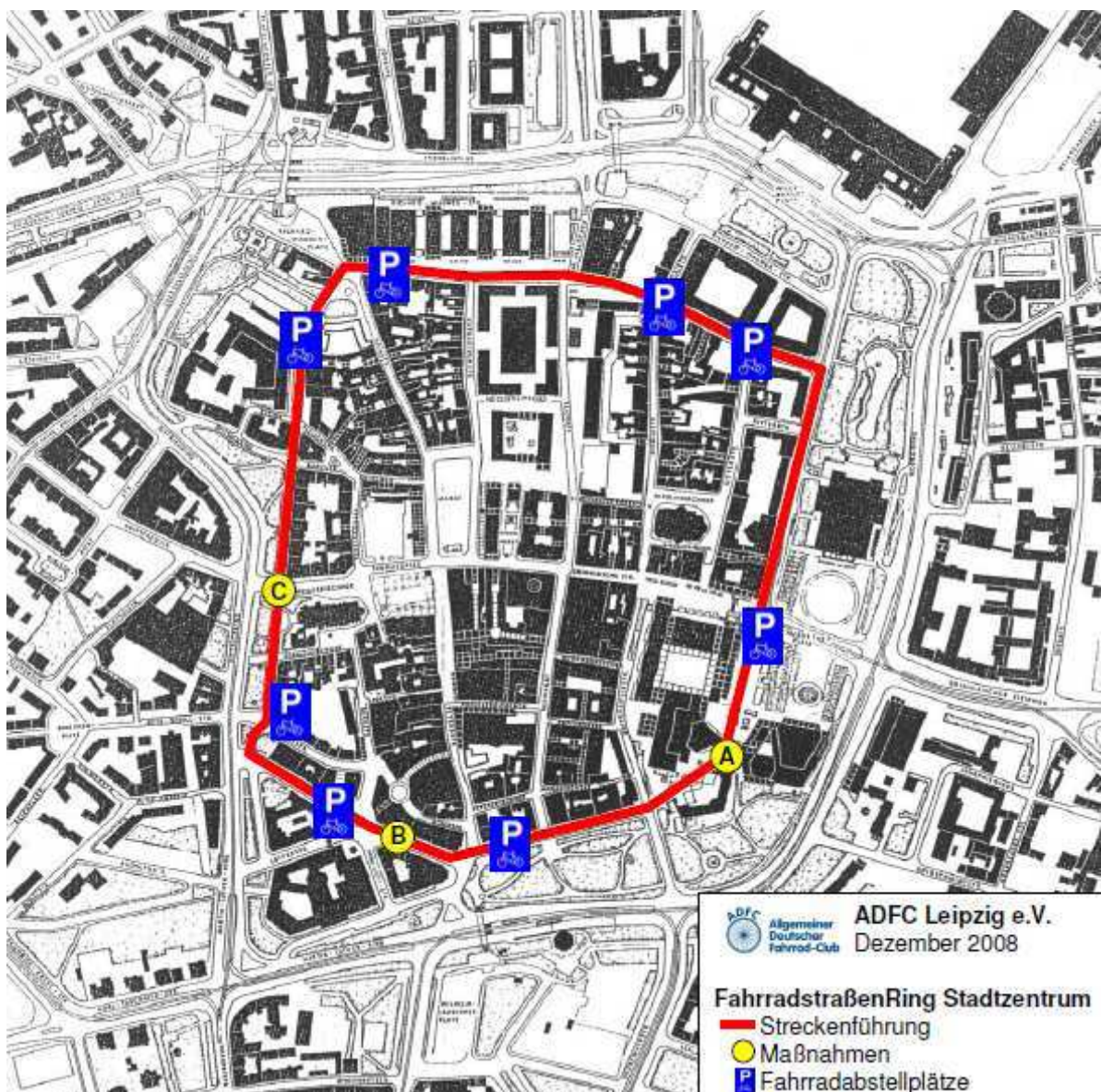
- **Sachsenplatz, Brühl-Center, dort u. a. Verbraucherzentrale Sachsen**



- **Grimmaische Straße, Galeria Kaufhof – hier befanden sich früher Anlehnbügel!**



- **Dittrichring 24, Runde Ecke**
- **Fahrradstraßenring:** Seitens des ADFC ist vorgeschlagen worden, an diversen Stellen des erwünschten Radlerringes, Abstellanlagen aufzustellen, um den Druck für das Radfahren in den Fußgängerzonen abzumildern – siehe dazu den u. g. Innenstadtplan.



2. Zentrumsnähe

- **Hauptbahnhof:** Unsere konkreten Vorschläge für die Nachrüstung weiterer Fahrradbügel – siehe Anlage 2!
 - Westliche **Seeburgstraße:** [†]) Bedarf für 20 Bügel
 - **Stephanstraße**, Max-Planck-Institut: Bedarf wesentlich größer als Angebot
 - **Stephanstraße**, Institut für Biochemie: [†]) bisher kein Angebot am Eingang
 - **Leplaystraße**, Turnhalle: [†]) Bei der jetzt anlaufenden Sanierung müssen entsprechende Maßnahmen eingeordnet werden – mindestens 10 Bügel
 - **Rudolphstraße:** 5 Bügel
 - **Brüderstraße**, Talstraße – Nürnberger Straße
 - **Härtelstraße:** [†]) auch hier Häuser mit vielen Rädern an der Hauswand
 - **Ernst-Schneller-Straße:** [†]) erheblicher Bedarf an der Gaststätte
 - **Otto-Schill-Straße**, Kaufhalle Norma: dort jetzt nur „Felgenkiller“
 - **Käthe-Kollwitz-Straße**, Medica-Klinik: mindestens 15 – 20 Bügel erforderlich, zurzeit dort nur „Felgenkiller“
 - **Davidstraße 5** und ebenso Nr. 14: [†]) dort ständig um die 10 Räder an der Hauswand
 - **Lessingstraße 17:** [†]) dort ständig um die 10 Räder an der Hauswand
 - **Lessingstraße**, Jugendclub Villa: [†]) der Parkbedarf ist nicht abgedeckt
 - **Nikischplatz/Thomasiusstraße:** [†]) Zahlreiche Räder an Masten, Bäumen und vor allem an den Hauswänden, da bisher überhaupt kein Angebot existiert
 - **Simsonplatz**, Bundesverwaltungsgericht: Dort gibt es bis jetzt für Besucher nichts. Nötig: mindestens 10 Bügel für Besucher, z. B. bei öffentlichen Veranstaltungen!
- AG Rad am 22.02.05
Simsonplatz
Auf dem Platz vor dem Bundesverwaltungsgericht fehlen Fahrradabstellmöglichkeiten. Der Fahrradbeauftragte wird mit der Klärung der Unterbringung von Fahrradbügeln beauftragt. Die Anzahl hat sich am durch das Bundesverwaltungsgericht erzeugten Bedarf zu orientieren.
- AG Rad am 08.03.05
Bundesverwaltungsgericht – Fahrradparker
AfV hat in der Baugenehmigung nachgeprüft, dass Fahrradparkplätze am Bundesverwaltungsgericht nicht gefordert wurden. Es sind nur 120 Pkw-Stellplätze gefordert. Da ADFC und Fahrradbeauftragter einen Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten am Bundesverwaltungsgericht sehen, sollten diese im öffentlichen Verkehrsraum in räumlicher Nähe zur Auffahrt städteplanerisch eingeordnet werden.- **Goedelerring**, vor Ringmessehaus: Angebot unzureichend, deshalb stehen Räder zeitweise am Geländer
- **Nordstraße**, Techniker Krankenkasse + Deutsche Rentenversicherung: [†]) Einrichtungen mit erheblichem Publikumsverkehr, aber nur einem Bügel für Fahrräder

- **Querstraße/Dorrienstraße:** [†]) Das bestehende Angebot reicht häufig nicht aus
- **Inselstraße 22:** Das schöne Angebot an dieser Stelle, die regelmäßig im Krimi „Soko Leipzig“ zu sehen ist, reicht häufig nicht aus

3. Andere Standorte

- **August-Bebel-Straße/ Kurt-Eisner-Straße:** [†]) Dort ständig 10 – 20 Räder am Zaun oder in Felgenkillern
- **Berhard-Göring-Straße,** Amtsgericht: dort jetzt nur „Felgenkiller“
- **Karl-Liebknecht-Straße:** dort sind vorbildlich an vielen Stellen, d. h. dezentral, Bügel aufgestellt worden. Inzwischen ist der Bedarf aber weiter so angewachsen, dass praktisch in der ganzen Straße nachgerüstet werden muss.
- **Körnerplatz** sowie zahlreiche Straßen mit Blockrandbebauung (und damit hoher Bevölkerungsdichte) in der **Südvorstadt und in Connewitz**
- **Deutscher Platz 5,** Biocity: keine Fahrradparker für Besucher
- **Deutscher Platz 6,** Max-Planck-Institut: keine Fahrradparker für Besucher
- **Brockhausstraße:** dort generell besonderer „Notstand“ – hier könnte mit Anlehnbügel das Parken von Kfz auf dem Fußweg zukünftig verhindert werden
- **Holbeinstraße** und zahlreiche andere Straßen im Wohnquartier **Schleußig:** Probleme wie in der Brockhausstraße
- **Industriestraße,** SW-Ende am Auwald-Zugang: 5 Bügel
- **Forststraße 16, 24 und 26:** : [†]) dort ständig um die 10 Räder an der Hauswand – siehe Anlage 4, S. 3!



- **Zschochersche Straße,** Elsterpassage: 5 – 10 Bügel. [†]) Das ist seit vielen Jahren ein – allgemein bekannter und anerkannter – „Notstand“, dem leider auch beim Umbau der Haltestelle vor dem Haupteingang nicht abgeholfen worden ist.
- **Walter-Heinze-Straße,** Rückwärtiger Zugang zur Elsterpassage: [†]) 5 Bügel. Auch dort ist der seit Langem bestehende Bedarf beim Totalumbau der Straße nicht beseitigt worden.

- **Zschochersche Straße/Rudolph-Sack-Straße**, Sparkasse: [†]) dort jetzt nur „Felgenkiller“
- **Adler**, Rewe-Supermarkt: 3 – 5 Bügel

4. Kultureinrichtungen

- **Augustusplatz, Gewandhaus**: für Besucher ^{*}) und am Personaleingang ^{*}), nötig auch an der Gewandhauskasse und am Abo-Servicebüro
- **Goethestraße**, Personaleingang **Oper** ^{*}): Bei der aufwändigen Sanierung ist dieser dringende Nachholbedarf für ordentliche Parker offenbar vergessen worden
- **Karl-Heine-Straße, Schaubühne Lindenfels**: die wenigen Bügel reichen nie aus, oft herrscht Parknotstand
- **Karl-Heine-Straße, Cineding**: Bügel ebenfalls nicht ausreichend
- **Karl-Liebknecht-Straße, Nato**: Bügel nicht ausreichend
- **Josephstraße 27, RAD-Haus Lindenau**: 20 Bügel
- **Johannisplatz, Grassimuseum**: Am Haupteingang zurzeit nur „Felgenkiller“. Nach Abschluss der aufwändigen Sanierung ist die Nachrüstung vernünftiger Parkmöglichkeiten für Räder überfällig.



- **Gottschedstraße, Skala** ^{*}) [†])

5. Naherholung

Die folgenden, mit allen Akteuren abgestimmten Pläne warten seit Langem auf ihre Realisierung:

- **Cospudener See** ^{*})
- **Kulkwitzer See** ^{*})

Weitere Vorschläge:

- **Clara-Zetkin-Park:** z. B. am Glashaushaus und an der Parkbühne. An der neu gebauten Gaststätte am Musikpavillon gibt es bisher noch kein Angebot zum Fahrradparken
- **Pferderennbahn Scheibenhof:** 10 Bügel
- **Schwimmbädern, Freibädern, Turnhallen und Sportplätzen** sollten – soweit dies noch nicht geschehen ist – grundsätzlich mit mindestens 2-5 Fahrradbügeln (je nach verfügbarem Platz, ggf. auch mehr) ausgestattet werden

6. Weitere Einrichtungen

• Bürgerämter der Stadt

Hier sollte generell überprüft werden, inwieweit der aktuelle Bedarf mit dem Angebot zusammenpasst.

In der **Markgrafenstraße** ist beispielsweise die derzeitige Zahl der Leipziger Bügel nicht ausreichend.



Am **Rathaus Plagwitz** in der **Alten Straße** [†]) existiert zurzeit gar kein Angebot, um das Fahrrad sicher abzustellen. Für diesen Standort gibt es eine Planskizze für die Einordnung von Bügeln im Straßenraum, die – als Musterbeispiel – schon in der 1995 vom ADFC Sachsen herausgegebenen Broschüre „Wohin mit dem Fahrrad?“ (dort S. 41) enthalten ist.

- **Schulen**, insbesondere an den Gymnasien, aber auch an Grundschulen
Hierzu hat das Amt für Umweltschutz schon vor längerer Zeit eine sehr gründliche und umfassende Untersuchung vorgelegt, die – soweit wir wissen – bisher nur in Ansätzen umgesetzt worden ist.

• Hochschuleinrichtungen

Dort gibt es diverse „Notstände“, von denen jetzt nur einige beispielhaft genannt werden können:

- **Beethovenstraße, Albertina + GWZ:** trotz großer Nachrüstung auf der Fahrbahn ist der Bedarf immer noch größer als das Angebot



- **Petersteinweg/Straße des 17. Juni/Münzgasse: ⁺**
katastrophale Zustände vor der Mensa Petersteinweg; auch nach Fertigstellung der neuen Mensa am Park wird die Mensa weiterhin gut frequentiert werden. Hier fehlen unzählige Anlehnbügel – auf der freien Fläche zwischen den 3 Straßen (gleichzeitig Schutz vor Falschparkern auf dieser Fläche) ebenso wie direkt vor der Mensa im Straßenraum der Straße des 17. Juni und im vorderen Teil der Münzgasse
- **Dittrichring, Musikhochschule:** Dort gibt es eine größere Anzahl Bügel, die leider unzureichend angenommen werden, da sie zu weit vom Eingang aufgestellt wurden. Zielnäher stehen diverse „Felgenkiller“ ungeordnet als „Stolperfallen“ herum.
- **Karl-Liebknecht-Straße, HTWK:** jede Menge Notstand
- **Karl-Heine-Straße, Pädagogische Fakultät**
- **Otto-Schill-Straße: Theologische Fakultät:** Trotz der beträchtlichen Nachrüstung an Lurgensteins Steg wird der Bedarf nicht abgedeckt
- **Täubchenweg, Musikinstrumentenmuseum:** Dem Angebot von 21 Bügeln steht zeitweise ein Bedarf für 80 Räder gegenüber
- **Stephanstraße/Brüderstraße ⁺**

• Carsharing-Stationen

Aktuell gibt es 39 Carsharing-Stationen im Stadtgebiet. Dort sollten – jeweils unmittelbar an den Zufahrten – mindestens 3 Bügel stehen. An den **fett gedruckten** Standorten ist der Bedarf dafür besonders ausgeprägt.

Allee-Center	Offenburger Straße 15 04209 Leipzig
Adler	Windorfer Straße 4 04229 Leipzig
Alfred-Kästner-Straße	Ecke Arthur-Hoffmann-Straße 04275 Leipzig
Autocenter Reudnitz	Breite Straße 2 04317 Leipzig
Bornaische Straße	Ecke Ecksteinstraße 04277 Leipzig

Brandvorwerkstraße	Brandvorwerkstraße 52-54 04275 Leipzig
Coppiplatz	Max-Metzger-Straße 2 04157 Leipzig
Elsterstraße	Ecke Zentralstraße 04109 Leipzig
Elsterwerk	Holbeinstraße 28 a 04229 Leipzig
Eutritzscher Zentrum	Delitzscher Straße 45 04129 Leipzig
Friedrich-List-Platz	Rosa-Luxemburg-Straße 48 04315 Leipzig
Gießstraße	Parkhaus Weißenfelser Straße 04229 Leipzig
Grassstraße	Ecke Haydnstraße 04107 Leipzig
Gohliser Straße	Gohliser Straße 27 04155 Leipzig
Grünwaldstraße	Ecke Windmühlenstraße 04103 Leipzig
Harkortstraße	Straße des 17. Juni 1 04107 Leipzig
Haus der Demokratie	Bernhard-Göring-Straße 152 04277 Leipzig
Johannisplatz	Ecke Salomonstraße 04109 Leipzig
Kohlgartenstraße	Kohlgartenstraße 24 04315 Leipzig
Kochstraße	Kochstraße 42 04275 Leipzig
Klingerweg	Ecke Nonnenweg 04229 Leipzig
Lessingstraße	Lessingstraße 6 04109 Leipzig
Leipzig Hauptbahnhof (DB Carsharing)	Westseite 04105 Leipzig
Lindenauer Markt	Lindenauer Markt 21 04177 Leipzig
Lindenthaler Straße	Ecke Georg-Schumann-Straße 04155 Leipzig
Möckernsche Straße	Möckernsche Straße 12 04155 Leipzig

Nonnenstraße	Aldi-Parkplatz 04229 Leipzig
Oststraße	Ecke Holsteinstraße 04317 Leipzig
Paunsdorf	Konsum Waldzieststraße 04329 Leipzig
Permoserstraße	UFZ 04347 Leipzig
Rödelstraße	Könneritzstraße 99 04229 Leipzig
Sebastian-Bach-Straße	Ecke Marschnerstraße 04109 Leipzig
Simildenstraße	Biomare 04277 Leipzig
Schnorrstraße	Schnorrstraße 36 04229 Leipzig
S-Bahnhof Stötteritz	Stummel Güntzstraße 04299 Leipzig
Volkshaus	Karl-Liebknecht-Straße 34 04107 Leipzig
Waldplatz	Jahnallee 48 04105 Leipzig
Westplatz	Friedrich-Ebert-Straße 04109 Leipzig
Zschochersche Straße	Zschochersche Straße 42 04177 Leipzig

Fahrradparken in Leipzig



ADFC-Studie 2008

Anlage 4:

Auto- oder Fahrrad-Stellplätze?

Problemlage

Beim Straßenumbau gibt es zur der Einordnung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder naturgemäß Flächenkonkurrenzen. Leipziger Planungspraxis ist es, möglichst viel vom vorhandenen oder erwarteten Parkbedarf abzudecken. Teilweise wird dabei ein vergleichsweise ausgewogenes Verhältnis von Auto- und Fahrrad-Stellplätzen erreicht, wie z. B. vorbildlich (aber den Bedarf schon nicht mehr abdeckend) in der Karl-Liebknecht-Straße oder (mit Abstrichen) in der Eisenbahnstraße, der Waldstraße und der Kneipenmeile Gottschedstraße. In der Regel wird aber vorrangig der immense Bedarf für das Abstellen von Autos bedacht. Fahrrad-Abstellanlagen werden oft nur sehr sparsam eingeordnet.

Dieser Ansatz muss im Interesse einer nachhaltigen Stadtverkehrsentwicklung zu Gunsten des Radverkehrs verändert werden.

Planungsansatz

Aus der Verkehrswissenschaft ist bekannt, dass die Verkehrsmittelwahl maßgeblich vom so genannten Fahrtantrittswiderstand beeinflusst wird, d. h. davon, wie zielnah und bequem die Stellplätze der Fahrzeuge erreichbar sind. Moderne Radverkehrsplanung soll im Interesse einer nachhaltigen Stadtverkehrsgestaltung Angebotsplanung sein – das ist unstrittig. Und deshalb müsste das Planungsziel (unabhängig davon, ob das im Einzelfall auch mal nicht sinnvoll ist oder auch gar nicht geht) schon sein, nicht nur vor Kinos, Geschäften, Gaststätten usw. Fahrradbügel aufzustellen, sondern prinzipiell auch an möglichst vielen anderen Zielpunkten des Radverkehrs – insbesondere auch an Wohngebäuden, da dort besonders viele Quellen und Ziele des Radverkehrs liegen.

Ein weiterer Aspekt: Viele Bügel im Straßenraum animieren zur Fahrradnutzung, gerade auch für die kurzen Wege zum Bäcker oder Frisör usw. Und sie sind Werbung pur fürs Radfahren.

Dass die Bewohner nachts ihre Räder gern einschließen (= **Langzeitparker**) ist bekannt. Ebenso bekannt ist es, dass die Bedingungen dafür innerhalb sehr vieler Grundstücke so ungünstig sind, dass die Räder auch über Nacht auf der Straße stehen bleiben (müssen). Und da sind natürlich Bügel zum Anschließen der Räder vor dem Haus „Gold wert“.

Bei Wegeketten, die die Bewohner selbst per Rad absolvieren, für Besucher der Bewohner und ebenso für Kunden in Geschäften, für Besucher und Beschäftigte in Praxen, Büros usw. sind komfortable Abstellanlagen am Zielpunkt wichtig (= **Kurzzeitparker**). Solcher Bedarf ist schon in DDR-Zeiten bedacht worden, indem vielfach direkt an den Eingängen vor den Plattenbauten Abstellmöglichkeiten geschaffen wurden, leider aber fast ausschließlich als „Felgenkiller“ – siehe das Beispielfoto unten aus der Gottschedstraße.



Negative Fallbeispiele

Im Folgenden werden einige Beispiele für das Missverhältnis zwischen bereit gestellten Auto- und Fahrrad-Stellplätzen beim Straßenumbau beschrieben.

1. Delitzscher Straße

Beim Totalumbau in den 90er Jahren waren keine Fahrradparker geplant gewesen. Erst nach mehrfachem Protest des ADFC sind dann nachträglich Leipziger Bügel aufgestellt worden. Das ging dann aber nicht immer an den Stellen, wo besonderer Bedarf existiert, und auch die Anzahl der jetzt vorhandenen Parkmöglichkeiten für Fahrräder ist insgesamt nicht optimal.

2. Kirschbergstraße

Dort wurde – auch bereits Mitte der 90er Jahre – ein großer Wohnblock entlang der Straße gebaut mit entsprechender Umgestaltung des anliegenden öffentlichen Raums. Wo nur irgend möglich sind dabei Parkbuchten für Kfz entstanden. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gibt es keine.



3. Forststraße

Diese ist auf etwa 200 m Länge komplett umgebaut worden. Überall wurden Auto-Stellplätze eingeordnet, aber nur ein einziger Anlehnbügel und zwar an der Einmündung Weißenfelser Straße. An mehreren Stellen ist der Fahrrad-Parkbedarf vor den Häusern unübersehbar.



4. Lützner Straße

Beim Umbau zwischen Zschocherscher Straße und Odermannstraße sind schöne Radfahrstreifen entstanden. Kfz-Stellplätze wurden in Parkbuchten mit der Zielstellung einer maximalen Abdeckung des Kfz-Parkbedarfs eingeordnet. Mit dem Ergebnis, dass bei den verbleibenden Breiten der Gehwege der Komfort für das Zufußgehen abschnittsweise erheblich eingeschränkt ist.

Fahrrad-Parker gibt es ausschließlich vor dem Goetz-Haus – siehe Foto unten.



Dieses Missverhältnis ist auch in der AG Rad aktenkundig gemacht worden:

AG Rad am 22.08.06

Innere Lützner Straße (Zschochersche Straße bis Odermannstraße)

Der ADFC stellt fest, dass an der Odermannstraße die Radverkehrsanlage der Lützner Straße weitergeführt werden muss.

Darüber hinaus sind 40 Stellplätze gebaut worden, bei denen der verbleibende Gehweg sehr schmal ist, aber nur 3 Fahrradbügel. Zu diesem Missverhältnis bittet der ADFC um eine Grundsatzdiskussion.

5. William-Zipperer-Straße

Auch hier sind – zusammen mit dem Bau von Parkbuchten und Gehwegnasen sowie Baumpflanzungen – Radfahr-Markierungen aufgebracht worden. Und natürlich ist der Kfz-Parkbedarf, soweit möglich, befriedigt worden. Leipziger Bügel befinden sich auf verschiedenen Gehwegnasen an Straßeneinmündungen. Auf der Strecke hätten Fahrradbügel – wegen des hier existierenden Entwässerungsproblems – in den Parkbuchten (dann aber mit Bake gesichert) eingeordnet werden können. Zielnahe Parkmöglichkeiten gibt es dort somit zurzeit nur für Kfz.

Wie seitens VTA informiert wurde, haben einzelne Bürger ihr Unverständnis darüber geäußert, warum überhaupt Fahrradbügel dort aufgestellt worden seien. Dieser Aspekt hätte im Rahmen der Anwohner-Information über die Umgestaltung des Straßenraumes ausführlicher erläutert werden müssen.



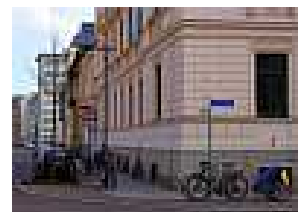
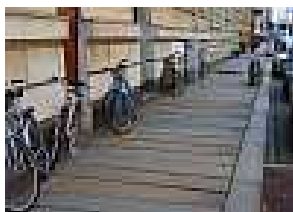
6. Gustav-Adolf-Straße

Da dort ein ausgeprägter Kfz-Parkbedarf existiert, sind bei der Umgestaltung der Straße Stellplätze für mehr als 100 Kfz entstanden. Für Fahrräder wurden nur an zwei Straßenkreuzungen Anlehnbügel (insgesamt 11 Stück) eingeordnet.

Besser wäre eine Platzierung der Bügel derart gewesen, dass das auf dem Bild unten gezeigte Falschparken auf den schönen Gehwegnasen möglichst verhindert wird.



Das Fehlen von Fahrradparkern in der Gustav-Adolf-Straße dort, wo es Bedarf gibt, führt natürlich dazu, dass die Räder wild – und schlecht gesichert – am Baum, am Mast oder an der Hauswand deponiert werden.



7. Leibnizstraße

In dem reichlich 100 m langen Abschnitt, der zusammen mit der Gustav-Adolf-Straße umgebaut wurde, gibt es nur Auto-Stellplätze.

8. Elsterstraße

Bei der Umgestaltung des Abschnittes Käthe-Kollwitz-Straße – Waldplatz wurden beidseitig auf voller Länge Parkbuchten oder Parkstreifen eingeordnet. Fahrradbügel (3 Stück) gibt es nur beim Aldi.

9. Ranstädter Steinweg

Dieser Straßenabschnitt wurde erst kürzlich vollständig umgebaut. Auf der südlichen Straßenseite stehen Bügel nur an zwei Stellen, an denen es aber kaum einen Bedarf gibt. Auf der Nordseite, wo sich zahlreiche Geschäfte befinden, sind etwa 30 Kfz-Stellplätze in Parkbuchten gebaut worden, Fahrrad-Stellplätze jedoch ausschließlich an der Einmündung Jacobstraße – siehe Foto unten.



10. Johannisplatz

In der Prager Straße ist landwärts nach der Nürnberger Straße – so weit irgend möglich – Vorsorge für den ruhenden Kfz-Verkehr getroffen worden. Die mehrfach erhobene Forderung, dort – nachträglich – auch Fahrradbügel aufzustellen, ist durch die Straßenverkehrsbehörde abgelehnt worden.

Die weiter unten zitierten Sicherheitsbedenken gegen die Umwidmung eines Kfz-Stellplatzes für Fahrräder sind nicht nachvollziehbar. Einer erhöhten Gefährdung – wenn es sie dort tatsächlich gäbe – wären nicht nur die dort ihr Rad Parkenden ausgesetzt, sondern – und das sogar in noch stärkerem Maße – die aus den Autos auf der Fahrerseite Aussteigenden. Außerdem gibt es dort zwischen Parkbucht und Kfz-Fahrbahn einen Radfahrstreifen, der die Funktion eines Sicherheitsstreifens zum Fahrverkehr erfüllt.



Fazit

Beim Umbau des Straßenraumes gibt es in Leipzig teilweise kein ausgewogenes, an den Zielen einer nachhaltigen Stadtverkehrsentwicklung orientiertes Verhältnis zwischen Auto- und Fahrrad-Stellplätzen. Die nachträgliche Einordnung von Fahrrad-Abstellplätzen gestaltet sich fast immer außerordentlich schwierig:

- Die erforderlichen Flächen sind i. d. R. bereits für andere Nutzungen blockiert.
- Es steht kein Geld für das Aufstellen von Fahrradbügeln zur Verfügung, wenn diese nicht bereits bei den Planungen für die Straßenumgestaltung „bilanziert“ worden sind.
- Noch schwieriger ist die Finanzierung für einen mitunter erforderlichen angepassten Umbau für die Fahrrad-Parkplätze.

Wegen des beschriebenen teilweise krassen Missverhältnisses zwischen Kfz- und Fahrradstellplätzen muss ein planerisches Umdenken zu Gunsten des Radverkehrs erfolgen. Sehr wichtig sind dabei auch Überlegungen, in welcher Weise den jeweiligen Anwohnern seitens der Stadtverwaltung vermittelt wird, warum und in welchem Umfang etwas für den Parkbedarf auch für Fahrräder getan werden soll.

In die anstehenden Diskussionen, in deren Ergebnis es konkrete Festlegungen zu den generellen Planungszielen und deren Umsetzung geben sollte, muss der ADFC, als Interessenvertreter der Nutzer, eingebunden werden. Ebenso in die Überlegungen dazu, wie die bestehenden Defizite, insbesondere auch bei den beschriebenen Fallbeispielen, abgebaut werden können.