



Gesamtkonzept Radverkehr

**für die Landeshauptstadt
Dresden**

- Zwischenbericht 4 -

Auftraggeber

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt,
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
PF 120 020
01001 Dresden

Datum

06. Februar 2015

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Leipziger Straße 120
D-01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b
D-30171 Hannover

Tel. (05 11) 220 601 -80
Fax (05 11) 220 601 -990

E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

INHALT

1	ANLASS UND AUFGABE	6
2	ANFORDERUNGEN AN FAHRRADABSTELLANLAGEN	7
3	AUSWAHL DER ZU BETRACHTENDEN FAHRRADABSTELLANLAGEN	12
4	BETRACHTETE FAHRRADABSTELLANLAGEN.....	15
4.1	Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen mit DB-Anschluss.....	15
4.1.1	Cossebaude (DB 1).....	15
4.1.2	Dobritz (DB 2)	16
4.1.3	Dresden-Mitte (DB 3)	17
4.1.4	Dresden-Neustadt (DB 4).....	20
4.1.5	Freiberger Straße (DB 5).....	23
4.1.6	Grenzstraße (DB 6).....	24
4.1.7	Hauptbahnhof (DB 7)	24
4.1.8	Klotzsche (DB 8)	29
4.1.9	Langebrück (DB 9)	29
4.1.10	Niedersedlitz (DB 10)	30
4.1.11	Reick (DB 11).....	31
4.1.12	Strehlen (DB 12).....	32
4.1.13	Weixdorf-Bad (DB 13)	33
4.1.14	Zschachwitz (DB 14)	34
4.2	Bike&Ride-Anlagen an Straßenbahnhaltestellen	35
4.2.1	Albertplatz (S 15).....	35
4.2.2	Altnossener Straße (S 16).....	36
4.2.3	An der Flutrinne (S 17).....	37
4.2.4	Bautzner-/Rothenburger Straße (S 18)	37
4.2.5	Bühlau, Ullersdorfer Platz (S 19).....	38
4.2.6	Coschütz (S 20).....	39
4.2.7	Fetscherplatz (S 21).....	39
4.2.8	Fuchsberg (S 22).....	41
4.2.9	Gompitzer Höhe (S 23)	42
4.2.10	Großer Garten (S 24)	42
4.2.11	Kaditz, P+R-Platz (S 25)	43
4.2.12	Kaditz, Riegelplatz (S 26).....	43
4.2.13	Käthe-Kollwitz-Platz (S 27).....	44
4.2.14	Kleinzschachwitz, Freystraße (S 28)	45
4.2.15	Kleinzschachwitz, Meußlitzer Straße (S 29).....	46
4.2.16	Laubegast, Kronstädter Platz (S 30)	46
4.2.17	Mockritzer Straße (S 31)	47
4.2.18	Mosenstraße (S 32).....	49
4.2.19	Nürnberger Platz (S 33)	50
4.2.20	Pennrich (Gleisschleife) (S 34).....	51
4.2.21	Pirnaischer Platz (S 35).....	51
4.2.22	Postplatz (S 36).....	53
4.2.23	Prohlis (S 37)	58
4.2.24	Querallee (S 38).....	59
4.2.25	Rudolf-Walther-Straße (S 39).....	59
4.2.26	Straßburger Platz (S 40)	60
4.2.27	Walpurgisstraße (S 41)	60
4.2.28	Weixdorf (S 42)	61
4.2.29	Wilder Mann (S 43)	62
4.2.30	Zwinglistraße (S 44).....	63

4.3	Fahrradparken im Bereich der ausgewählten Zentrenpunkte.....	64
4.3.1	Albertplatz/Äußere Neustadt (Z 1).....	64
4.3.2	Altleuben (Z 2).....	65
4.3.3	Borsbergstraße (Z 3).....	66
4.3.4	Cotta (Z 4).....	67
4.3.5	Friedrichstadt	68
4.3.6	Gorbitz (zwischen Merianplatz und Mittelachse)	69
4.3.7	Hauptstraße	70
4.3.8	Hechtviertel	72
4.3.9	Kesselsdorfer Straße.....	73
4.3.10	Klotzsche (Käthe-Kollwitz-Platz)	75
4.3.11	Körnerplatz.....	75
4.3.12	Leipziger Straße/Oschatzer Straße	77
4.3.13	Neumarkt.....	78
4.3.14	Österreicher Straße.....	79
4.3.15	Plauen.....	81
4.3.16	Pohlandplatz	82
4.3.17	Prager Straße.....	83
4.3.18	Schillerplatz.....	84
4.3.19	Trachau	86
4.3.20	Wasaplatz	87
4.4	Zusammenfassung der betrachteten Fahrradabstellanlagen	89
4.4.1	Bike&Ride-Anlagen	89
4.4.2	Zentrenpunkte	90
5	WEITERGEHENDE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUM FAHRRADPARKEN AN STATIONEN UND HALTESTELLEN DES ÖPNV	91
5.1	Weitergehende Angebote zum Fahrradparken	91
5.2	Kategorisierung von Haltestellen	95
5.3	Angestrebte Ausstattungsmerkmale.....	96
6	FAZIT	99
7	VERZEICHNISSE UND QUELLEN	100
8	ANLAGEN	102

ANLAGEN

Anlage 1	Erhebungsbogen
Anlage 2	Übersicht zu den erhobenen Anlagen (Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen mit DB-Anschluss und an Straßenbahnhaltestellen)
Anlage 3	Übersichtsplan zur Verortung der betrachteten Anlagen
Anlage 4	Lagepläne der Bike&Ride-Anlagen an Eisenbahnstationen
Anlage 5	Lagepläne der Bike&Ride-Anlagen an Straßenbahnhaltestellen
Anlage 6	Lagepläne der Zentrenpunkte

1 ANLASS UND AUFGABE

Zur Umsetzung des Stadtratsbeschlusses A 0049/05 lässt die Landeshauptstadt Dresden ein Gesamtkonzept für den Radverkehr in Dresden erarbeiten.

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs zu entwickeln und damit die finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen. Die positive Entwicklung des Modal split bezüglich des Radverkehrs (Steigerung von 6 % im Jahr 1991 auf 16 % im Jahr 2008)¹ soll sich weiter fortsetzen.

Im Herbst 2013 hat die Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung die beiden Büros

- ISUP GmbH Dresden (Federführung) und
- Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz Hannover

mit der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Radverkehr beauftragt. Die Konzepterarbeitung erfolgt in insgesamt 4 Stufen und soll, nach Bestätigung durch den Stadtrat, als Grundlage für weitere Planungen und Investitionen im Rahmen der Radverkehrsförderung dienen.

Der vorliegende Zwischenbericht bezieht sich auf die im Rahmen der Stufe 1 durchgeführte Erfassung und Evaluierung der vorhandenen Bike&Ride-Anlagen, der Betrachtung ausgewählter Zentrenpunkte in Bezug auf Abstellmöglichkeiten für Räder in einem Umfeld vom 300 m sowie auf die im Rahmen der Stufe 3 abgeleiteten Vorschläge zum Handlungsbedarf zum Fahrradparken in der Landeshauptstadt Dresden. Es handelt sich dabei um die Vorlage von Analyseergebnisse zu konkreten Standorten an Haltestellen mit DB-Anschluss und an Straßenbahnhaltestellen. Die in Kapitel 2 vorgestellten Anforderungen verstehen sich als Anregungen für weitere Handlungsansätze.

Aufgabenstellung zur Erfassung und Evaluierung des Fahrradparkens ist es,

- das vorhandene Angebot an Bike&Ride-Anlagen sowie frei abgestellte Fahrräder bis zu einer Distanz von etwa 50 m von der Haltestelle zu erfassen und zu dokumentieren,
- die Abstellanlagen in einem Übersichtsplan darzustellen und tabellarisch die Ergebnisse aufzubereiten,
- die Anforderungen an moderne und attraktive Bike&Ride-Anlagen zusammenzustellen,
- die Situation zum Fahrradparken an ausgewählten Zentrenpunkten zu erfassen und zusammenfassend zu dokumentieren
- einheitliche Ausbaustandards an wichtigen Zielpunkten zu entwickeln,
- Bewertung und Folgerungen in Hinblick auf das Nachfrage-Angebot abzuleiten.

Die Ergebnisse der Analyse zum Fahrradparken fließen abschließend in die weitere Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes für Dresden ein.

¹ Mobilität in Dresden und Umland, SrV 2008 für die Region Dresden, Dresden 2008

2 ANFORDERUNGEN AN FAHRRADABSTELLANLAGEN

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzer:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.
- **Bedienungskomfort**
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstelleinrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.
- **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**
Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Frei abgestellte Fahrräder sind bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und können ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.
- **Leichte Erreichbarkeit**
Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.
- **Soziale Sicherheit**
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahls- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber bzw. der Kommunen sind:

- **Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis**
Vorderradhalter sind preisgünstig. Sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrenden zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.
- **Geringe Unterhaltskosten**
Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.
- **Städtebauliche Verträglichkeit**
Fahrradparker sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.
- **Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von frei abgestellten Fahrrädern**
Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrenden gern angenommen. Sie verhindern damit freies Abstellen und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.
- **Flexibilität**
Abstelllemente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.
- **Geringer Flächenbedarf**
Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Den o.a. Anforderungen werden Rahmenhalter am besten gerecht. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d. h. zwei Räder/Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) aufgestellt werden. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelrohr zum Einsatz kommen.



Abbildung 2.1 Rahmenhalter mit Doppelholm

Für einzelne Standorte - wie z. B. für Bäder oder im Zentrum - empfiehlt es sich, spezielle Fahrradabstellplätze für Fahrräder mit Anhänger vorzusehen, um deren besonderen Platzansprüchen gerecht werden zu können.



Abbildung 2.2 Anhängerparkplatz in Freiburg (Foto: Stadt Freiburg)

An ausgewählten Standorten kann es sich anbieten, Ständer mit besonderem Erscheinungsbild zu etablieren. Dies können städtebaulich sensible Bereiche sein, für die besondere Akzente gesetzt werden sollen. Hier sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt, wie die nachfolgenden Beispiele zeigen.



Abbildung 2.3 Rahmenhalter in Fahrradform (Rathaus Kalletal) bzw. mit Pferdemotiv (Innenstadt Verden, Reiterstadt)

Oft werden Abstellanlagen auch von Einzelhändlern aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, bieten aber für das Abstellen der Fahrräder oft nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele (**Abbildung 2.4**), die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Abbildung 2.4 Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Nicht selten werden Fahrradabstellanlagen an Standorten benötigt, die zu bestimmten Zeiten auch andere Nutzungen übernehmen müssen. Hier empfiehlt es sich die Rahmenhalter nicht dauerhaft zu montieren, sondern durch Verschraubung eine einfache Demontage zu ermöglichen.



Abbildung 2.5 Beispiel für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg)

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie beispielsweise Hinweise zur Planung von Anlagen, zur Bedarfsermittlung bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen, enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

3 AUSWAHL DER ZU BETRACHTENDEN FAHRRADABSTELLANLAGEN

Die zu betrachtenden Bike&Ride-Anlagen wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber ausgewählt.

In der Landeshauptstadt Dresden sind insgesamt 44 Haltestellen des ÖPNV mit Bike&Ride-Anlagen ausgestattet. Diese Anlagen wurden unterteilt nach Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV (14 DB-Haltestellen) und Haltestellen des städtischen Schienenverkehrs (30 Straßenbahnhaltestellen). Hierbei handelt es sich häufig um Endhaltepunkte, Umsteigepunkte oder Haltestellen mit größerem Einzugsbereich.

Darüber hinaus wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber 20 Zentrenpunkte im Stadtgebiet ausgewählt, an denen der Status quo zum Fahrradparken erhoben werden sollte. Dabei wurden die abgestellten Räder im Bereich der Zentrenpunkte und in einem Umkreis von jeweils ca. 300 m erfasst. Es erfolgte eine situative Bestandsaufnahme der vorhandenen Abstellanlagen und der frei abgestellten Fahrräder. Darüber hinaus wurde das städtische Umfeld (wie z. B. Einzelhandel, Uni, touristisch geprägtes Umfeld, Wald/Wiese) sowie die vorherrschenden Nutzergruppen (Studierende, Schüler, Touristen etc.) augenscheinlich erfasst.

In der folgenden Tabellen sind alle erhobenen Örtlichkeiten aufgeführt.

Bike&Ride an DB-Haltestellen	
DB 1	Cossebaude
DB 2	Dobritz
DB 3	Dresden-Mitte
DB 4	Dresden-Neustadt
DB 5	Freiberger Straße
DB 6	Grenzstraße
DB 7	Hauptbahnhof
DB 8	Klotzsche
DB 9	Langebrück
DB 10	Niedersedlitz
DB 11	Reick
DB 12	Strehlen
DB 13	Weixdorf-Bad
DB 14	Zschachwitz

Tabelle 3.1 Übersicht Bike&Ride an DB-Haltestellen

Bike&Ride an Straßenbahnhaltestellen	
S 15	Albertplatz
S 16	Altnossener Straße
S 17	An der Flutrinne
S 18	Bautzner/Rothenburger Str.
S 19	Bühlau, Ullersdorfer Platz
S 20	Coschütz
S 21	Fetscherplatz
S 22	Fuchsberg
S 23	Gompitzer Höhe
S 24	Großer Garten
S 25	Kaditz, P+R-Platz
S 26	Kaditz, Riegelplatz
S 27	Käthe-Kollwitz-Platz
S 28	Kleinzschachwitz, Freystraße
S 29	Kleinzschachwitz, Meußlitzer Straße
S 30	Laubegast, Kronstädter Platz
S 31	Mockritzer Straße 6
S 32	Mosenstraße
S 33	Nürnberger Platz
S 34	Pennrich (Gleisschleife)
S 35	Pirnaischer Platz
S 36	Postplatz
S 37	Prohlis
S 38	Querallee
S 39	Rudolf-Walther-Straße
S 40	Straßburger Platz
S 41	Walpurgisstraße
S 42	Weixdorf
S 43	Wilder Mann
S 44	Zwinglistraße

Tabelle 3.2 Übersicht Bike&Ride an Straßenbahnhaltestellen

Fahrradparken im Bereich der Zentrenpunkte	
Z 1	Albertplatz/Äußere Neustadt
Z 2	Altleuben
Z 3	Borsbergstraße
Z 4	Cotta
Z 5	Friedrichstadt
Z 6	Gorbitz (zw. Merianplatz und Mittelachse)
Z 7	Hauptstraße
Z 8	Hechtviertel
Z 9	Kesselsdorfer Straße
Z 10	Klotzsche (Käthe-Kollwitz-Platz)
Z 11	Körnerplatz
Z 12	Leipziger Straße/Oschatzer Straße
Z 13	Neumarkt
Z 14	Österreicher Straße
Z 15	Plauen
Z 16	Pohlandplatz
Z 17	Prager Straße
Z 18	Schillerplatz
Z 19	Trachau
Z 20	Wasaplatz

Tabelle 3.3 Übersicht Fahrradparken an den ausgewählten Zentrenpunkten

Mittels eines Erhebungsbogens (Anlage 1) wurden die abgestimmten Parameter wie Art der Abstellanlage, Anzahl der Abstellplätze, frei abgestellte Fahrräder und defekte Räder (nicht mehr fahrtüchtig) erhoben.

Bei den Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV wurde zusätzlich die Entfernung zum Bahnhofseingang anhand von vier Entfernungsbereichen (≤ 20 m, 21 bis < 40 m, 40 bis < 60 m und ≥ 60 m) erfasst².

In den nachfolgenden Kapiteln werden die einzelnen Anlagen kurz beschrieben und die Ergebnisse dargestellt. Eine tabellarische Übersicht zu den Ergebnissen der betrachteten Bike&Ride-Anlagen und einen Übersichtsplan zur Verortung der betrachteten Anlagen bzw. Lagepläne der einzelnen Anlagen befinden sich in der Anlage zu diesem Bericht (Anlage 2 bis 6).

² Bei der Einteilung der Entfernungsbereiche wurden die durchschnittlich nötigen Wegezeiten sowie die Auslastung aller betrachteten Abstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV berücksichtigt.

4 BETRACHTETE FAHRRADABSTELLANLAGEN

Die Erfassung der abgestellten Räder erfolgte über mehrere repräsentative Werktage bei trockener Witterung und außerhalb der Ferienzeit.

4.1 Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen mit DB-Anschluss

Die bei diesen Anlagen jeweils erhobene Entfernung zum Bahnhofseingang bezieht sich auf die Luftlinien zwischen der Abstellanlage (mittig) und dem nächstgelegenen Eingang der Haltestelle bzw. des Bahnhofes.

4.1.1 Cossebaude (DB 1)

Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen befinden sich jeweils westlich und östlich des Eingangs zum Bahnhof in einem Umfeld mit Wohnnutzung.
- Insgesamt 2 Abstellanlagen, eine mit Anlehnbügel und eine mit Vorderradklemmen
- sieben Plätze befinden sich auf unbefestigtem Untergrund, drei davon sind nicht nutzbar aufgrund eines Snack-Automaten

Cossebaude 1-1



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden
Entfernung zum Bahnhofseingang

Vorderradklemmen
28³
3+0+0

nein
≤ 20 m

Cossebaude 1-2



³ davon sind 3 Vorderradklemmen nicht nutzbar

Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	30
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+0
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Durch die geringe Auslastung ist es nicht notwendig, die Anlage durch neue Abstellplätze zu erweitern.
- Die Vorderradklemmen sollten sukzessiver durch Bügel ersetzt und ggf. überdacht werden.
- Eine Belagserneuerung der unbefestigten Abstellfläche ist wünschenswert.

4.1.2 Dobritz (DB 2)**Kurzbeschreibung:**

- Die Abstellanlage befindet sich westlich vom Bahnhofseingang im Umfeld eines Gewerbegebietes.
- Direkte Anbindung an Straßenbahn- und Bushaltestelle
- Erreichbarkeit über Treppe oder Rampe vom Radweg
- In direkter Nähe der Straßenbahn- und Bushaltestelle wurden Fahrräder frei abgestellt.





Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	24
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	14+0+4
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	21 m bis < 40 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Überdachung sollte gesäubert und repariert werden.
- Eine Kapazitätserweiterung der vorhandenen Anlage ist derzeit nicht nötig, allerdings zeugen die im direkten Umfeld der Haltestelle frei abgestellten Räder von weiterem Bedarf an Abstellplätzen. Ggf. ist die Einrichtung weiterer Abstellplätze in direkter Nähe zu den Haltestellen zu prüfen.

4.1.3 Dresden-Mitte (DB 3)

Kurzbeschreibung:

- Die Anlagen befinden sich an mehreren dezentralen Anlagen im Bahnhofsumfeld
- Insgesamt gibt es 5 Abstellanlagen, vier mit Anlehnbügel und eine mit Vorderradklemmen

Dresden-Mitte 3-1



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	8
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+0
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	21 m bis < 40 m

Dresden-Mitte 3-2

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden
 Entfernung zum Bahnhofseingang

Anlehnbügel
 20
 12+0+0
 nein
 21 m bis < 40 m

Dresden-Mitte 3-3

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden
 Entfernung zum Bahnhofseingang

Anlehnbügel
 10
 3+0+0
 nein
 ≤ 20 m

Dresden-Mitte 3-4

Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	30
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+0
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	21 m bis < 40 m

Dresden-Mitte 3-5



Art der Abstellanlage	Vorderradklemmen
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	10
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	9+0+0
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≤ 20 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Auslastung der weniger komfortablen Vorderradklemmen liegt deutlich über der der anforderungsgerechten Rahmenhalter. Hier spielt sicherlich der Standort (Nähe zum Bahnhofseingang, Überdachung, etc.) eine große Rolle.
- Insgesamt sind im Bereich des Bahnhofs ausreichend Abstellplätze vorhanden.
- Die Vorderradklemmen sollten durch Anlehnbügel ersetzt werden. Die Platzverhältnisse sind dafür gegeben.

4.1.4 Dresden-Neustadt (DB 4)

Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen liegen im nördlichen und südlichen Bereich des Bahnhofs und bestehen sowohl aus Anlagen mit Anlehnbügeln als auch mit Vorderradklemmen. Insgesamt gibt es 6 Abstellanlagen auf bahneigenem (4-1, 4-2, 4-3 und 4-6) bzw. städtischem (4-4 und 4-5) Gelände.
- Das Umfeld ist überwiegend durch Büros und nicht produzierendes Gewerbe, u. a. auch durch Wohnen geprägt.
- Bei der Anlage 1 und 2 sind insgesamt 2 beschädigte Fahrradständer vorzufinden.
- Nordöstlich des Schlesischen Platzes wurde zusätzlich eine neue Fahrradabstellanlage errichtet, die noch nicht Teil dieser Dokumentation ist.

Dresden-Neustadt 4-1



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden
Entfernung zum Bahnhofseingang

Vorderradklemmen
29⁴
17+0+15

nein
40 m bis < 60 m

Dresden-Neustadt 4-2



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden
Entfernung zum Bahnhofseingang

Vorderradklemmen
20⁵
19+8+14

nein
21 m bis < 40 m

⁴ Eine Klemme nicht nutzbar, da ein Bügel fehlt

⁵ Eine Klemme nicht nutzbar, da ein Bügel fehlt

Dresden-Neustadt 4-3

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden
 Entfernung zum Bahnhofseingang

Vorderradklemmen
 5
 5+2+0
 nein
 21 m bis < 40 m

Dresden-Neustadt 4-4

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden
 Entfernung zum Bahnhofseingang

Anlehnbügel
 56
 56+45+0
 nein
 40 m bis < 60 m

Dresden-Neustadt 4-5

Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	86
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	86+64+24
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≥ 60 m

Dresden-Neustadt 4-6



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel, Radhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	32
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	27+0+25
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Das Angebot an Abstellplätzen deckt nicht den Bedarf. Sämtliche Anlagen werden, unabhängig von der Entfernung zum Bahnhofseingang, sehr stark genutzt. Eine Vielzahl von Fahrrädern werden darüber hinaus außerhalb der Anlagen frei abgestellt.
- Eine Erweiterung der Anlagen ist dringend empfohlen. Platzkapazitäten könnten im Bereich der Anlage 4, 5 und 6 liegen.
- Die nicht mehr fahrtüchtigen Fahrräder im Bereich der Anlage 5 sollten entfernt werden.
- Ein sukzessiver Austausch der Vorderradklemmen gegen Anlehnbügel ist zu empfehlen.

4.1.5 Freiburger Straße (DB 5)

Kurzbeschreibung:

- Insgesamt gibt es zwei Abstellanlagen (Anlehnbügel), die jeweils westlich und östlich vom Eingang der DB-Station liegen.
- Das Umfeld ist geprägt von Einzelhandel und Bürogebäuden.
- Die Anlage 1 wird über das Gleisbett der gleichnamigen Straßenbahnhaltestelle erreicht. Die Anlage 2 über die Fahrbahn.

Freiburger Straße 5-1



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

10

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

3+0+0

Überdachung vorhanden

ja

Entfernung zum Bahnhofseingang

21 m bis < 40 m

Freiburger Straße 5-2



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

10

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

6+0+0

Überdachung vorhanden

ja

Entfernung zum Bahnhofseingang

≤ 20 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlagen sind in einem sehr guten Zustand
- Eine Kapazitätserweiterung ist derzeit eher nicht notwendig.

4.1.6 Grenzstraße (DB 6)

Kurzbeschreibung:

- Im Umfeld liegt der Flughafen Dresden.
- Die Abstellanlage liegt auf direktem Weg zum Eingang der DB-Station aus nördlicher Richtung
- Ein frei abgestelltes Fahrrad wurde am Geländer im südlichen Bereich aufgenommen.



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Entfernung zum Bahnhofseingang

Vorderradklemmen

12

1+0+1

ja

≤ 20 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

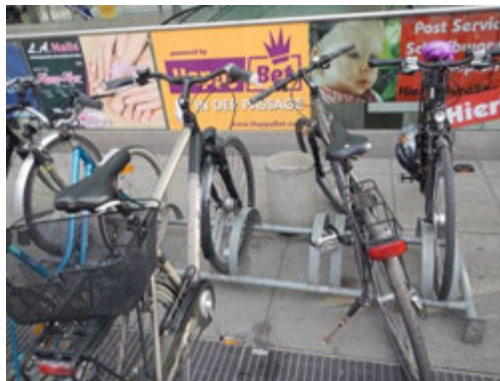
- Empfohlen wird der Austausch der Vorderradklemmen gegen Anlehnbügel.

4.1.7 Hauptbahnhof (DB 7)

Kurzbeschreibung:

- Der Hauptbahnhof liegt zentral zur Grenze des Inneren Rings Dresden.
- Im Bereich des Dresdner Hauptbahnhofs befinden sich insgesamt 14 Fahrradabstellanlagen (z. T. von Einzelhandel aufgestellt).
- Der Großteil der Anlagen mit den meisten Abstellplätzen befindet sich im Bereich der Unterführung (Anlage 8,9,10,11)
- Vorrangig sind Anlehnbügel vorzufinden. Bei den Anlagen der Einzelhändler handelt es sich ausschließlich um Vorderradklemmen (Anlage 2 und 3).
- Insgesamt gibt es 8 defekte Fahrräder (eine bei der Anlage 7, drei bei der Anlage 9 und vier bei der Anlage 11)

Hauptbahnhof 7-1



Art der Abstellanlage	Vorderradklemmen
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	20+4+38
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≤ 20 m

Hauptbahnhof 7-2 und 7-3



Art der Abstellanlage	Vorderradklemmen
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	2+0+0
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Hauptbahnhof 7-4



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	8
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	6+0+10
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	≥ 60 m

Hauptbahnhof 7-5 und 7-6



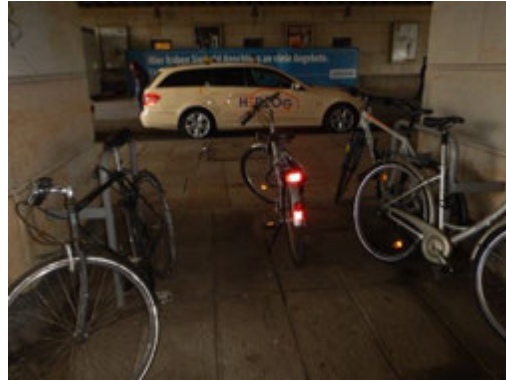
Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	30
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	11+0+0
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≥ 60 m

Hauptbahnhof 7-7



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	22
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	11+0+25
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	≥ 60 m

Hauptbahnhof 7-8 und 7-9



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden
Entfernung zum Bahnhofseingang

Anlehnbügel
46
46+18+0

ja
21 m bis < 40 m

Hauptbahnhof 7-10 und 7-11



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden
Entfernung zum Bahnhofseingang

Anlehnbügel
54
54+7+26

ja
40 m bis < 60 m

Hauptbahnhof 7-12



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	26 ⁶
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	26+6+5
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Hauptbahnhof 7-13



Art der Abstellanlage	Vorderradklemmen
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	22
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	22+6+0
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	≥ 60 m

Hauptbahnhof 7-14



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	18
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	18+2+0
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Auslastung der einzelnen Standorte ist unabhängig von der Entfernung zum Bahnhofseingang bzw. der Qualität der Anlagen recht unterschiedlich.
- Insgesamt besteht im Bereich des Bahnhofes Erweiterungsbedarf bezüglich anforderungsgerechter Fahrradabstellmöglichkeiten. Darüber hinaus sollten die vorhandenen Vorderradklemmen sukzessive entfernt bzw. ausgetauscht werden.
- Eine regelmäßige Entfernung der nicht mehr fahrtüchtigen Räder wird empfohlen.

⁶ Vier Anlehnbügel auf unbefestigter Fläche

4.1.8 Klotzsche (DB 8)

Kurzbeschreibung:

- Die überdachte Abstellanlage mit Rahmenhalter liegt östlich des Zugangs zur DB-Station
- In der Anlage befindet sich ein defektes Rad.



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Entfernung zum Bahnhofseingang

Anlehnbügel

42

42+18+3

ja

≥ 60 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Nachfrage übersteigt deutlich das Angebot. Eine Kapazitätserweiterung wird empfohlen

4.1.9 Langebrück (DB 9)

Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlagen liegen nördlich und südlich der DB-Station.
- Die Anlage im südlichen Bereich befindet sich auf einer unbefestigten Fläche und in Schräglage auf der Zuwegung zum Gleis.
- Zwei beschädigte Fahrradständer

Langebrück 9-1



Art der Abstellanlage	Radhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	32
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	13+0+0
Überdachung vorhanden	nein
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Langebrück 9-2



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	70
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	30+0+0
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≤ 20 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Räder in Anlage 1 können nicht standsicher abgestellt werden. Neben dem Austausch der Radhalter durch anforderungsgerechte Anlehnbügel wird auch die Befestigung des Untergrundes empfohlen.
- Alternativ kann derzeit auch Anlage 2 den Bedarf vollständig decken. Diese wird bereits heute gut genutzt.

4.1.10 Niedersedlitz (DB 10)

Kurzbeschreibung:

- Die zwei Abstellanlagen mit Anlehnbügeln liegen nördlich und südlich des Haltestellenbereichs
- Das Umfeld ist überwiegend durch Wohnen geprägt.
- Insgesamt gibt es drei nicht mehr fahrtüchtige Räder in den Anlagen.

Niedersedlitz 10-1



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	40
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	40+4+3
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Niedersedlitz 10-2



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	27
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	18+0+0
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≤ 20 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Empfohlen wird insgesamt eine Kapazitätserweiterung. Dabei wird angeraten anforderungsgerechte Rahmenhalter einzusetzen.

4.1.11 Reick (DB 11)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist überwiegend durch Gewerbe geprägt
- Insgesamt gibt es zwei Abstellanlagen.
- Es befindet sich ein nicht mehr fahrtüchtiges Rad im Bereich der Abstellanlagen

Reick 11-1



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	11
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	11+0+1
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≤ 20 m

Reick 11-2

Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	18
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	16+0+0
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Beide Anlagen sind sehr gut ausgelastet. Eine Kapazitätserweiterung könnte längerfristig nötig werden.
- Das Entfernen der nicht mehr fahrtüchtigen Räder sollte regelmäßig erfolgen

4.1.12 Strehlen (DB 12)**Kurzbeschreibung:**

- Der Bahnhof liegt in einem reinen Wohngebiet.
- Insgesamt gibt es eine überdachte Abstellanlage mit Vorderradhaltern
- Umgestaltung im Rahmen der Verkehrsbaumaßnahmen „Stadtbahn 2020 - Teilabschnitt 1.4“ geplant



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	18
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	18+2+1
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≤ 20 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Das vorhandene Angebot deckt die Nachfrage nicht ab, eine Kapazitätserweiterung wird empfohlen.

4.1.13 Weixdorf-Bad (DB 13)**Kurzbeschreibung:**

- Der Bahnhof liegt in einem reinen Wohngebiet.
- Insgesamt gibt es eine überdachte Abstellanlage mit Anlehnbügel



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	22
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	1+0+4
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	≤ 20 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand und erscheint insgesamt noch sehr neu.
- Kein Handlungsbedarf

4.1.14 Zschachwitz (DB 14)

Kurzbeschreibung:

- Die Anlage befindet sich in einem Gewerbe- und Wohnumfeld.
- Insgesamt gibt es eine überdachte Anlage mit Vorderradhaltern.



Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	22
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	12+0+1
Überdachung vorhanden	ja
Entfernung zum Bahnhofseingang	40 m bis < 60 m

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Das Angebot ist ausreichend und deckt die Nachfrage vollständig ab.

4.2 Bike&Ride-Anlagen an Straßenbahnhaltestellen

4.2.1 Albertplatz (S 15)

Kurzbeschreibung:

- Der Albertplatz mit den insgesamt 3 Abstellanlagen liegt zentral in der inneren Neustadt
- Alle Anlagen sind mit Anlehnbügel ausgestattet.

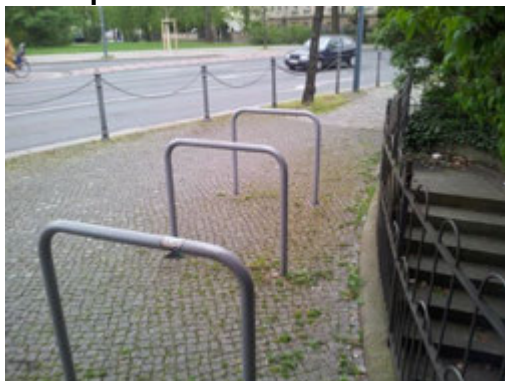
Albertplatz 15-1



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
22
18+0+3
nein

Albertplatz 15-2



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
6
0+0+6
nein

Albertplatz 15-3



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	20
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	20+3+4
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlagen 1 und 3 sind sehr hoch ausgelastet. Bei der Anlage 3 übersteigt die Nachfrage das Angebot. Eine Erweiterung der Abstellanlagen ist hier sinnvoll.
- Die Anlage 2 erfährt keine Akzeptanz, hier wäre ggfls. der Standort zu überdenken.

4.2.2 Altnossener Straße (S 16)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist sowohl durch Gewerbeeinheiten als auch durch Wohnen gekennzeichnet.
- Die Fahrradabstellanlage mit Anlehnbügeln liegt im Bereich einer Mittelinsel im Kreuzungsbereich der Altnossener Straße und Kesselsdorfer Straße.
- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	16
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	3+0+0
Überdachung vorhanden	ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Kein Handlungsbedarf

4.2.3 An der Flutrinne (S 17)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist überwiegend durch Grünfläche geprägt.
- Insgesamt befindet sich dort eine Abstellanlage mit Anlehnbügeln.



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

10

3+0+0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

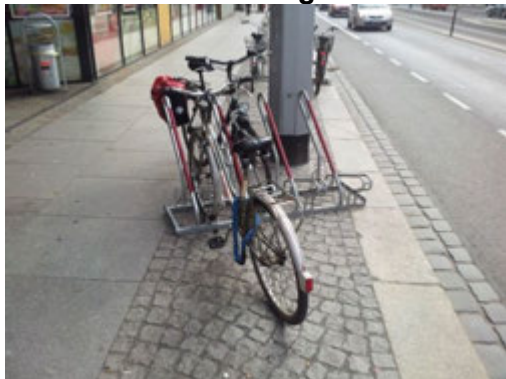
- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.

4.2.4 Bautzner-/Rothenburger Straße (S 18)

Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage befindet sich an einer hoch frequentierten Straße neben einem Parkstreifen.
- Das Umfeld ist durch Einzelhandel geprägt.
- Erfasst wurden zwei Anlagen, eine mit fest installierten Rahmenhalter und eine mit Vorderradklemmen (privat vom anliegenden Supermarkt aufgestellt)

Bautzner-/Rothenburger Straße 18-1



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Vorderradklemmen

8

4+0+1

nein

Bautzner-/Rothenburger Straße 18-2



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	22
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	8+0+1
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlagen sind in einem sehr guten Zustand.
- Die Vorderradklemmen sollten entfernt oder durch Anlehnbügel ersetzt werden. Eine Schrägaufstellung ist auch in diesem Bereich sinnvoll.

4.2.5 Bühlau, Ullersdorfer Platz (S 19)

Kurzbeschreibung:

- Die Anlage mit Anlehnbügel liegt im nördlichen Bereich des Ullersdorfer Platzes an einer Wendeschleife
- Im Umfeld befindet sich überwiegend Wohnbebauung.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	30
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	20+0+3
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand und gut ausgelastet.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.

4.2.6 Coschütz (S 20)

Kurzbeschreibung:

- Die Anlage liegt im Bereich der Wendeschleife.
- Die Umgebung ist weitestgehend durch Wohnbebauung geprägt.



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

6

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

6+0+2

Überdachung vorhanden

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

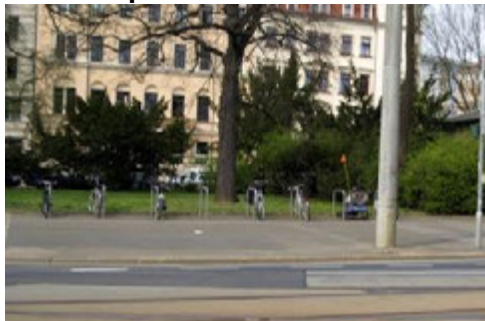
- Die Nachfrage ist größer als das hier vorherrschende Angebot, eine Erweiterung der Abstellanlage ist daher zu empfehlen
- Eine Überdachung wäre zusätzlich empfehlenswert.

4.2.7 Fetscherplatz (S 21)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist ein reines Wohngebiet. Das Erdgeschoss weist vereinzelt Einzelhandelsnutzungen auf.
- Es gibt insgesamt 6 Abstellanlagen. Zwei dieser Anlagen sind mit Anlehnbügeln und vier sind mit Vorderradklemmen ausgestattet
- Bei der Anlage 6 sind zwei nicht mehr fahrtüchtige Räder vorzufinden.

Fetscherplatz 21-1



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

16

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

7+0+1

Überdachung vorhanden

nein

Fetscherplatz 21-2, 21-3 und 21-4



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Vorderradklemmen
16
6+0+4
nein

Fetscherplatz 21-5



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Vorderradklemmen
12
7+0+1
nein

Fetscherplatz 21-6



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
20
10+0+6
ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Auslastung der Anlagen mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern ist gut bis sehr gut, zum Teil stehen Räder auch neben der Anlage. Eine Kapazitätserweiterung wird an diesen Standorten empfohlen.
- Die Vorderradklemmen entsprechen nicht den Anforderungen an Abstellanlagen. Dass sie trotzdem vereinzelt genutzt werden, spricht für den jeweiligen Standort. Hier sollte ein Austausch gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter erfolgen.
- Eine regelmäßige Entfernung der nicht mehr fahrtüchtigen Räder wird empfohlen.

4.2.8 Fuchsberg (S 22)

Kurzbeschreibung:

- Die Anlage liegt im Einzugsbereich eines Wohngebietes.
- Insgesamt gibt es eine überdachte Abstellanlage mit Vorderradhalter.



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Vorderradhalter
10
3+0+0
ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Kein Handlungsbedarf

4.2.9 Gompitzer Höhe (S 23)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist zum einen durch Wohnbebauung, zum anderen durch ein Gewerbegebiet geprägt.
- Die überdachte Anlage mit Anlehnbügel liegt nördlich der Bahngleise.



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

20

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

4+0+0

Überdachung vorhanden

ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand, die Auslastung eher gering.
- Kein Handlungsbedarf

4.2.10 Großer Garten (S 24)

Kurzbeschreibung:

- Die Anlage mit Vorderradhaltern liegt im nordwestlichen Bereich des Großen Gartens
- Das Umfeld ist durch Gewerbe geprägt.



Art der Abstellanlage

Vorderradhalter

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

24

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

1+0+0

Überdachung vorhanden

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Kein Handlungsbedarf

4.2.11 Kaditz, P+R-Platz (S 25)

Kurzbeschreibung:

- Die überdachte Anlage liegt zwischen dem Elbepark Dresden und einem Wohngebiet. Die Bundesautobahn E40 ist in unmittelbarer Nähe.
- Die Anlage liegt direkt am Radweg.



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

16

0+0+0

ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand.
- Kein Handlungsbedarf

4.2.12 Kaditz, Riegelplatz (S 26)

Kurzbeschreibung:

- Im Umfeld liegen sowohl Gewerbeeinheiten als auch Wohngebiete.
- Die Anlage liegt direkt am Radweg im Bereich einer Wendeschleife.



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

23

15+0+0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist insgesamt recht gut ausgelastet.
- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.

4.2.13 Käthe-Kollwitz-Platz (S 27)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist durch ein reines Wohngebiet gekennzeichnet.
- Die Anlage befindet sich in einem kleinen Häuschen und ist damit überdacht.
- Es gibt einen beschädigten Fahrradständer.



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Vorderradklemmen

12

6+0+2

ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist insgesamt gut ausgelastet. Durch die eng zusammenstehenden Klemmen können nicht alle 12 Abstellplätze genutzt werden.
- Es wird empfohlen die Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter auszutauschen. Um dem beobachteten Bedarf gerecht zu werden, müsste der Unterstand erweitert bzw. Abstellplätze außerhalb eingerichtet werden.

4.2.14 Kleinzschachwitz, Freystraße (S 28)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist ein reines Wohngebiet.
- Insgesamt gibt es zwei Abstellanlagen, jeweils mit Anlehnbügel, im Bereich der Haltestelle.

Kleinzschachwitz, Freystraße 28-1



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
10
10+0+0
nein

Kleinzschachwitz, Freystraße 28-2



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
28
1+0+0
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Obwohl die Anlage 2 deutlich bessere Voraussetzung für die Standsicherheit des Rades bietet, wird Anlage 1, die in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle liegt, deutlich stärker frequentiert. Hier spielt der Standortfaktor eine wesentliche Rolle.
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.15 Kleinzschachwitz, Meußlitzer Straße (S 29)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist überwiegend durch Wohnbebauung geprägt
- Rahmenhalter in Schrägstellung



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

40

10+0+0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.16 Laubegast, Kronstädter Platz (S 30)

Kurzbeschreibung:

- Das Umfeld ist überwiegend durch Wohnbebauung geprägt
- Zwei Anlagen im Bereich der Wendeschleife.
- Die Anlage weist einen leicht beschädigten (verbogenen) Fahrradständer auf.

Laubegast, Kronstädter Platz 30-1



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

10

6+0+1

nein

Laubegast, Kronstädter Platz 30-2



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

10

1+0+0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Austausch des beschädigten Rahmenhalters
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.17 Mockritzer Straße (S 31)

Kurzbeschreibung:

- Insgesamt sechs Standorte mit Anlehnbügeln im Bereich der Haltestelle
- Ein nicht mehr fahrtüchtiges Rad (Anlage 5)
- Ein beschädigter Fahrradständer

Mockritzer Straße 31-1



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

10

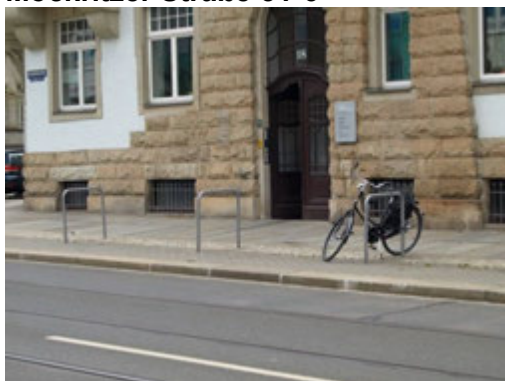
6+0+0

nein

Mockritzer Straße 31-2, 31-3, 31-4 und 31-5

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 20
 14+0+8
 nein

Mockritzer Straße 31-6

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 6
 1+0+0
 nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Standorte sind unterschiedlich stark frequentiert.
- Beschädigte Bügel sollten ersetzt, nicht mehr fahrtüchtige Räder regelmäßig entfernt werden.
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.18 Mosenstraße (S 32)

Kurzbeschreibung:

- Die Haltestelle liegt in einem Wohngebiet.
- Insgesamt gibt es 5 Abstellanlagen, vier mit Anlehnbügel und eine Anlage mit Vorderradhaltern.

Mosenstraße 32-1, 32-2 und 32-3



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Anlehnbügel

22

4+0+0

nein

Mosenstraße 32-4



Art der Abstellanlage

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

Überdachung vorhanden

Vorderradhalter

8

1+0+0

nein

Mosenstraße 33-5



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
12
3+0+0
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Kein weiterer Handlungsbedarf⁷

4.2.19 Nürnberger Platz (S 33)

Kurzbeschreibung:

- Die Haltestelle liegt in einem Wohngebiet mit vereinzelt Gewerbeeinheiten.
- Insgesamt gibt es in diesem Bereich eine Abstellanlage mit Anlehnbügeln.
- Die Anlage liegt auf einer Mittelinsel zwischen zwei Kfz-Fahrstreifen.



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
12
3+0+0
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Kein weiterer Handlungsbedarf

⁷ Zum Zeitpunkt der Erhebung Schienenersatzverkehr wegen Bauarbeiten an den Straßenbahngleisen

4.2.20 Pennrich (Gleisschleife) (S 34)

Kurzbeschreibung:

- Die Anlage liegt im Bereich der Wendeschleife.
- Insgesamt gibt eine überdachte Abstellanlage mit Anlehnbügel.



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

16

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

1+0+0

Überdachung vorhanden

ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem neuwertigen und sehr guten Zustand.
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.21 Pirnaischer Platz (S 35)

Kurzbeschreibung:

- Insgesamt gibt es vier Abstellanlagen mit Anlehnbügel.
- Die Haltestelle liegt zentral in der Altstadt von Dresden.

Pirnaischer Platz 35-1



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

16

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

4+0+0

Überdachung vorhanden

nein

Pirnaischer Platz 35-2

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 76
 33+0+1
 nein

Pirnaischer Platz 35-3

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 10
 0+0+0
 nein

Pirnaischer Platz 35-4

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 10
 2+0+1
 nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlagen sind in einem sehr guten Zustand.
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.22 Postplatz (S 36)

Kurzbeschreibung:

- Im Bereich der Haltestelle Postplatz liegen insgesamt 13 Abstellanlagen. Alle Anlagen sind mit Anlehnbügeln ausgestattet.
- Keine der Abstellanlagen ist überdacht.
- Ein beschädigter Fahrradständer befindet sich bei der Anlage 10.
- Anlage 36-3 sowie 36-13 werden aufgrund anstehender Baumaßnahmen perspektivisch entfallen.

Postplatz 36-1



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
10
2+0+0

nein

Postplatz 36-2



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
10
4+0+0

nein

Postplatz 36-3

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 26
 5+0+1
 nein

Postplatz 36-4

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 14
 6+0+0
 nein

Postplatz 36-5

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 16
 1+0+0
 nein

Postplatz 36-6

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 18
 2+0+0
 nein

Postplatz 36-7

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 6
 1+0+0
 nein

Postplatz 36-8

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 12
 6+1+1
 nein

Postplatz 36-9

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 48
 8+0+0
 nein

Postplatz 36-10

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 28
 7+0+0
 nein

Postplatz 36-11

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 6
 6+0+4
 nein

Postplatz 36-12

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 8
 1+1+0
 nein

Postplatz 36-13

Art der Abstellanlage
 Anzahl der Abstellmöglichkeiten
 Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
 Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
 32
 0+0+1
 nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlagen sind insgesamt eher gering ausgelastet, eine Ausnahme bildet hier die Anlage 11 in unmittelbarem Bereich der Haltestelle
- Inwieweit die Anlagen von ÖPNV-Nutzern oder Besuchern der anliegenden Einrichtungen belegt sind, kann nicht nachvollzogen werden. Insgesamt erscheint eine Kapazitätserweiterung nicht nötig.
- Beschädigte Fahrradständer sollten ersetzt bzw. ausgetauscht werden.

4.2.23 Prohlis (S 37)

Kurzbeschreibung:

- Die Anlage liegt im Bereich der Wendeschleife.
- Insgesamt gibt es zwei überdachte Abstellanlagen mit jeweils Vorderradklemmen.

Prohlis 37-1

Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an
der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Vorderradklemmen
10
1+0+0
ja

Prohlis 37-2

Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an
der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Vorderradklemmen
10
1+0+0
ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Austausch der Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter

4.2.24 Querallee (S 38)

Kurzbeschreibung:

- Die Haltestelle liegt im Bereich eines Wohngebietes, östlich des Dresdner Zoos.
- Insgesamt befindet sich dort eine Abstellanlage mit Anlehnbügeln.
- Bestandteil der Verkehrsbaumaßnahme „Stadtbahn 2020 - Teilabschnitt 1.4“



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

10

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

0+0+0

Überdachung vorhanden

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand.
- Kein Handlungsbedarf

4.2.25 Rudolf-Walther-Straße (S 39)

Kurzbeschreibung:

- Die Haltestelle liegt in einem Gewerbegebiet mit vereinzelter Wohnnutzung
- Insgesamt eine überdachte Abstellanlage mit Anlehnbügeln



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

16

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

0+0+0

Überdachung vorhanden

ja

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand, kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.26 Straßburger Platz (S 40)

Kurzbeschreibung:

- Die Abstellanlage liegt im südlichen Bereich der Haltestelle.
- Insgesamt eine Abstellanlage mit Anlehnbügel.



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

32

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

11+0+0

Überdachung vorhanden

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Anlage ist in einem guten Zustand, kein weiterer Handlungsbedarf.

4.2.27 Walpurgisstraße (S 41)

Kurzbeschreibung:

Insgesamt 2 Abstellanlagen mit Anlehnbügel

Walpurgisstraße 41-1



Art der Abstellanlage

Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

20

Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)

0+0+0

Überdachung vorhanden

nein

Walpurgisstraße 41-2

Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
18
1+0+0

nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Insgesamt sehr geringe Auslastung
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.28 Weixdorf (S 42)**Kurzbeschreibung:**

- Das Umfeld ist durch Wohnnutzungen charakterisiert.
- Die Anlagen liegen im Bereich der Wendeschleife.
- Insgesamt zwei Abstellanlagen mit Anlehnbügeln bzw. Vorderradhaltern.

Weixdorf 42-1

Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
84
31+0+0

ja

Weixdorf 42-2

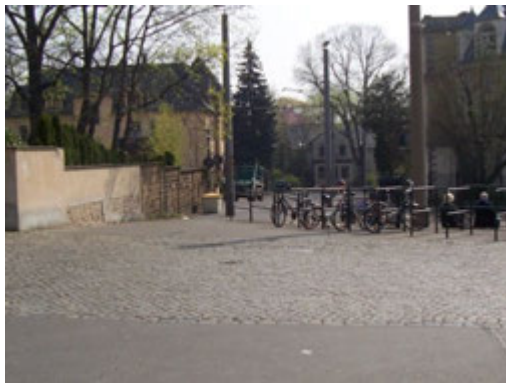
Art der Abstellanlage	Vorderradhalter
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	60
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	0+0+0
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die überdachte Anlage in direkter Nähe zur Haltestelle und mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern ist deutlich stärker ausgelastet als die zweite Anlage im Umfeld der Haltestelle.
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.29 Wilder Mann (S 43)**Kurzbeschreibung:**

- Das Umfeld ist durch Wohnnutzungen charakterisiert.
- Die Abstellanlage liegt im nördlichen Bereich der Wendeschleife.
- Insgesamt eine Abstellanlage mit Anlehnbügel.



Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	14
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)	4+0+0
Überdachung vorhanden	nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Eine Überdachung wäre empfehlenswert.
- Kein weiterer Handlungsbedarf

4.2.30 Zwinglistraße (S 44)

Kurzbeschreibung:

- Insgesamt vier Abstellanlagen, drei Anlagen mit Vorderradklemmen und eine Anlage mit Anlehnbügel.
- Die Entfernung zum Bahnsteig ist jeweils eher umwegig.

Zwinglistraße 1, 2 und 3



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Vorderradhalter
30
10+0+7
nein

Zwinglistraße 4



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung + zusätzliche Räder (direkt an der Anlage) + zusätzliche Räder (außerhalb)
Überdachung vorhanden

Anlehnbügel
10
2+0+0
nein

Bewertung/Handlungsempfehlung

- Die Vorderradklemmen liegen in direkter Nähe zur Haltestelle. Die Auslastung ist eher gering, trotzdem wurden einzelne Räder neben der Anlage abgestellt.
- Empfohlen wird der Austausch der Vorderradklemmen durch anforderungsgerechte Rahmenhalter.

4.3 Fahrradparken im Bereich der ausgewählten Zentrenpunkte

4.3.1 Albertplatz/Äußere Neustadt (Z 1)

Kurzbeschreibung

- Insgesamt viel Radverkehr
- Viele Bars und Kneipen, dennoch in der Straße selbst eher geringe Aufenthaltsfunktion
- Viele Freizeitangebote, Albertplatz und Umgebung Party-Szene, wenige Grünflächen
- Straßenbahn am Albertplatz einer der zentralen Umsteigepunkte in Dresden



Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- mehrere dezentrale Örtlichkeiten mit Anlehnbügeln
- überwiegend geringe bis gute Auslastung
- kein Handlungsbedarf

4.3.2 Altleuben (Z 2)

Kurzbeschreibung

- Einzelhandel, Staatsoperette
- geringe Aufenthaltsfunktion
- eher weniger Radverkehr



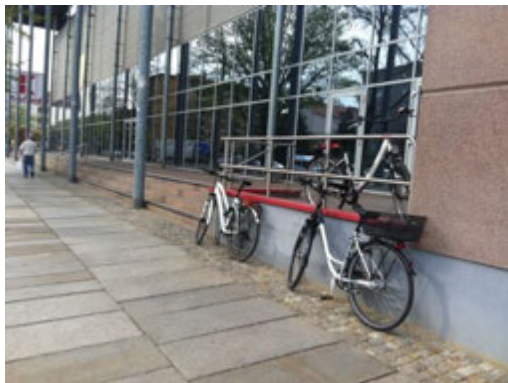
Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- keine anforderungsgerechten Abstellanlagen vorhanden
- mehrere Standorte frei abgestellter Räder
- z. T. Vorderradklemmen (privat) im Wohnumfeld
- Empfohlen wird die Einrichtung dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel

4.3.3 Borsbergstraße (Z 3)

Kurzbeschreibung

- Einzelhandel
- Hohe Aufenthaltsfunktion, besonders im Bereich der Eisdiele und der Einzelhandelskette Kaufland
- belebter Bereich, viele Familien





Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- mehrere Anlagen mit anforderungsgerechten Abstellanlagen vorhanden
- Die vereinzelt vorhandenen Vorderradklemmen sollten sukzessive entfernt werden
- kein weiterer Handlungsbedarf

4.3.4 Cotta (Z 4)

Kurzbeschreibung

- Überwiegend Einzelhandel, zum Teil Wohnbebauung
- Viel Kfz-Verkehr
- Geringe Aufenthaltsfunktionen
- Grünflächen vorhanden, gehören jedoch zu Privatgrundstücken der Einzelhändler



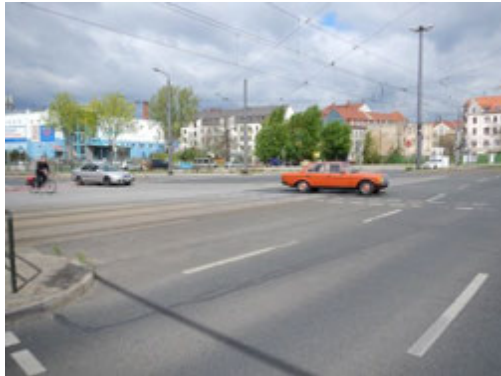
Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- keine anforderungsgerechten Abstellanlagen vorhanden
- mehrere Standorte frei abgestellter Räder
- Empfohlen wird die Einrichtung dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern

4.3.5 Friedrichstadt

Kurzbeschreibung

- Hauptsächlich Wohnfunktion
- Grünflächen in der Nähe vorhanden (Parkanlage), Brachflächen
- Im Zuge der aktuellen Baumaßnahmen „Tor zur Friedrichstadt“ im nahen Umfeld sind zusätzliche Fahrradabstellanlagen eingeplant.



Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Einzelne Anlagen mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern vorhanden
- zahlreiche frei abgestellte Räder
- Empfohlen wird die Einrichtung weiterer dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, die vereinzelt vorhandenen Vorderradklemmen sollten insgesamt entfernt werden

4.3.6 Gorbitz (zwischen Merianplatz und Mittelachse)

Kurzbeschreibung

- Überwiegend Mehrfamilienhäuser, Wohnblöcke
- Großer Platz nahe der Straßenbahnhaltestelle mit Aufenthaltsfunktion
- Wenig Einzelhandel, lediglich Discounter vorhanden
- Fast ausschließlich Wohnnutzung
- Viele Menschen am Platz bzw. auf der Straße



Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Augenscheinlich keine Abstellanlagen vorhanden und keine Fahrräder in der Gegend abgestellt
- Bedarfseinschätzung schwer möglich, ggfls. vereinzelte Angebote mit anforderungsge- rechten Rahmenhaltern einrichten

4.3.7 Hauptstraße

Kurzbeschreibung

- Hohe Aufenthaltsfunktion, viel Einzelhandel
- Sehr viel Radverkehr vorhanden
- Fußgängerzone, für Kfz nur zeitlich begrenzt (Belieferung) befahrbar
- Viele kleinere Gassen, die zu der Hauptstraße führen
- Relativ großer Platz





Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Zahlreiche dezentrale Anlagen mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern
- Abstand zwischen den Rahmenhaltern zum Teil zu gering um eine beidseitige Nutzung zu ermöglichen
- Zahlreiche frei abgestellte Räder im Zuge der Hauptstraße und der einmündenden Straßen
- Es wird empfohlen, die vorhandenen Rahmenhalter, die in zu geringem Abstand eingebaut sind, neu zu verteilen und größere Abstände zu berücksichtigen. Zusätzlich wird die Einrichtung weiterer anforderungsgerechter dezentraler Abstellanlagen im gesamten Bereich der Hauptstraße empfohlen.

4.3.8 Hechtviertel

Kurzbeschreibung

- Gemischtes Funktionen vorhanden (im Bischofsweg und Fritz-Reuter-Straße viel Verkehr, am Bischofsplatz Aufenthaltsfunktion durch Spielplatz, in den Seitenstraßen viele kleinere Geschäfte mit Einzelhandel und Dienstleistern)
- Im Betrachtungszeitraum Baustelle am Bischofsplatz. Hier sind im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum S-Bahn-Haltepunkt Fahrradabstellanlagen vorgesehen.



Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Vereinzelte Anlagen mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern oder mit Vorderradklemmen vorhanden, die Auslastung ist z. T. sehr gering
- Mehrere frei abgestellte Räder lassen auf einen gewissen Bedarf weiterer Anlagen an geeignetem Standort schließen.
- wird die Einrichtung weiterer anforderungsgerechter dezentraler Abstellanlagen im gesamten Bereich der Hauptstraße empfohlen.
- Empfohlen wird die Einrichtung weiterer dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, die vereinzelt vorhandenen Vorderradklemmen sollten insgesamt entfernt werden

4.3.9 Kesselsdorfer Straße

Kurzbeschreibung Standort 1 - Koblenzer Straße bis Löbtauer Straße

- Viel Einzelhandel Z.T. Grünflächen an der Straße vorhanden
- Viel ÖPNV und MIV im Zuge der Kesselsdorfer Str.



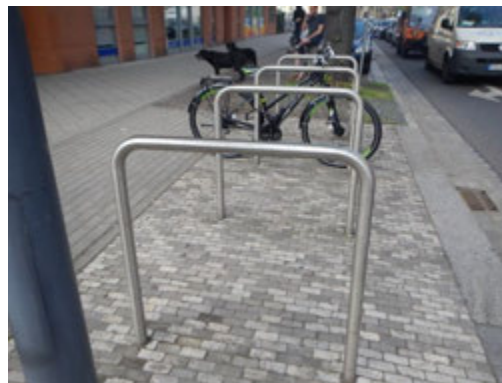
Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Vorhandene Fahrradabstellanlagen werden gut genutzt
- Unterschiedliche Anlagen, z.T. Vorderradklemmen
- Empfohlen wird die Einrichtung weiterer dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel

Kurzbeschreibung Standort 2 - Löbtauer Straße bis R.-Renner-Straße

- Viel Einzelhandel
- Z.T. Grünflächen an der Straße vorhanden
- Viel ÖPNV und MIV in der Kesselsdorfer Str.
- deutlich mehr Radverkehr als an Standort 1





Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Einzelhändler bieten viele Radabstellanlagen an, häufig Vorderradklemmen
- Zahlreiche Radabstellanlagen im Straßenraum vorhanden (überwiegend Rahmenhalter)
- Auslastung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen unterschiedlich
- Empfohlen wird der sukzessive Austausch der Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel

4.3.10 Klotzsche (Käthe-Kollwitz-Platz)

Kurzbeschreibung

- Überwiegend Wohnbebauung
- Vereinzelt Dienstleistungen



Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Fahrradparken im Bereich der Straßenbahnhaltestelle (vgl. Kap. 4.2.13)
- vereinzelt abgestellte Räder auf Privatgrundstücken (meist Vorderradklemmen)
- Bedarfseinschätzung schwer möglich, ggfls. vereinzelte Angebote mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern einrichten

4.3.11 Körnerplatz

Kurzbeschreibung

- Überwiegend Wohnbebauung
- Vereinzelt Einzelhandel und Dienstleistungen





Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Zahlreiche abgestellte Räder
- mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern oder mit Vorderradklemmen
- zahlreiche frei abgestellte Räder
- Empfohlen wird die Einrichtung weiterer dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel

4.3.12 Leipziger Straße/Oschatzer Straße

Kurzbeschreibung

- viel befahrene Straße mit viel Einzelhandel
- Nebenstraßen mit hohem Anteil an Wohnbebauung, Einzelhandel und Dienstleistungen
- Kleiner Platz mit Aufenthaltsfunktion erkennbar



Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

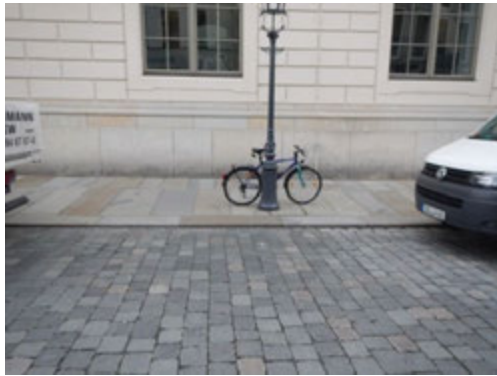
- Zahlreiche abgestellte Räder
- Vereinzelt Radabstellanlagen im Straßenraum vorhanden
- Empfohlen wird die Einrichtung weiterer dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern

4.3.13 Neumarkt

Kurzbeschreibung

- Fußgängerzone, hohe Aufenthaltsfunktion, Stark touristisch geprägt (Frauenkirche)
- Viel Einzelhandel
- Großer Platz, Keine Grünflächen
- Laufender Prüfauftrag für dezentrale Fahrradabstellanlagen vorhanden





Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Mehrere dezentrale Standorte mit Fahrradabstellanlagen, z.T. anforderungsgerechte Rahmenhalter aber auch Vorderradklemmen
- Immer wieder frei abgestellte Räder
- Insgesamt sehr viel abgestellte Räder
- Empfohlen wird die Einrichtung weiterer dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel. Die vorhandenen Vorderradklemmen sollten sukzessive ausgetauscht werden.

4.3.14 Österreicher Straße

Kurzbeschreibung

- Einzelhandel, in Nebenstraßen Wohnnutzungen





Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Mehrere dezentrale Standorte mit Fahrradabstellanlagen, z.T. anforderungsgerechte Rahmenhalter aber auch sehr viele Vorderradklemmen
- Immer wieder frei abgestellte Räder
- Empfohlen wird die Einrichtung dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel. Die vorhandenen Vorderradklemmen sollten entfernt werden.

4.3.15 Plauen

Kurzbeschreibung

- Viele kleinere Geschäfte mit Einzelhandel und Dienstleistern
- Grünflächen vorhanden (Park am F.-C.-Weiskopf-Platz)
- Aufenthaltsfunktionen erkennbar (durch Park, Kirche, Café)





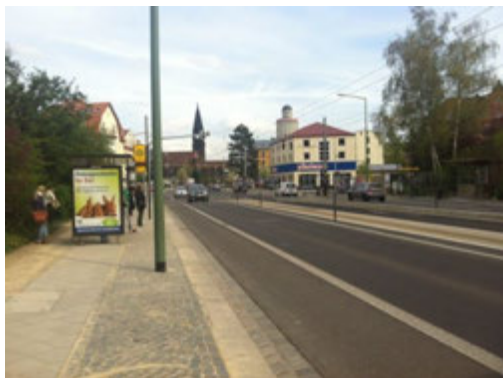
Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Mehrere dezentrale Standorte mit Fahrradabstellanlagen, überwiegend anforderungsgerechte Rahmenhalter
- Immer wieder frei abgestellte Räder
- insgesamt recht viele abgestellte Räder
- Empfohlen wird die Einrichtung dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel. Die vorhandenen Vorderradklemmen sollten entfernt werden.

4.3.16 Pohlandplatz

Kurzbeschreibung

- Einzelhandel
- niedrige Aufenthaltsfunktion





Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Einzelne dezentrale Standorte mit Fahrradabstellanlagen, meist durch private Anlieger und überwiegend Vorderradklemmen
- nur wenige öffentliche Abstellanlagen im Straßenraum, kein Bike&Ride
- Empfohlen wird die Einrichtung dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel. Die vorhandenen Vorderradklemmen sollten entfernt werden.

4.3.17 Prager Straße

Kurzbeschreibung

- Fußgängerzone, hohe Aufenthaltsfunktion mit hoher Passantenanzahl
- Viel Einzelhandel im Erdgeschoss der Gebäude
- Keine Grünanlagen





Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

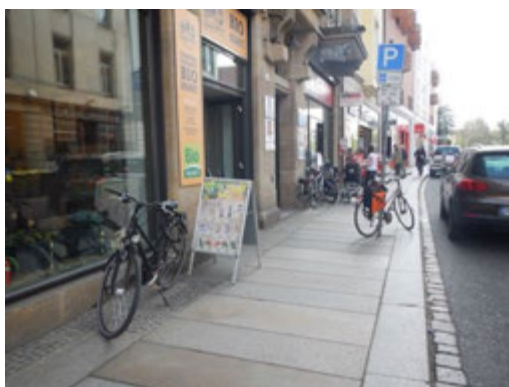
- Bereits zahlreiche Abstellanlagen im Straßenraum vorhanden
- sehr viel Radverkehr und auch abgestellte Räder
- überwiegend anforderungsgerechte Anlagen
- In einzelnen Bereichen wäre eine Kapazitätserweiterung wünschenswert.

4.3.18 Schillerplatz

Kurzbeschreibung

- Einzelhandel, Gastronomie
- für Kfz eingeschränkt befahrbar





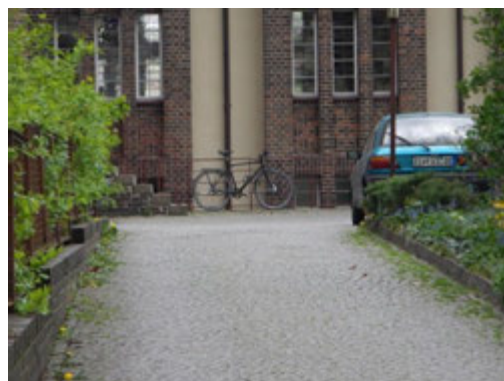
Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- sehr viel Radverkehr und auch abgestellte Räder
- Einzelne Abstellanlagen im Straßenraum vorhanden
- Sehr viele frei abgestellte Räder, häufig auf den Gehwegen (Konflikte mit Fußgängern)
- Empfohlen wird die Einrichtung dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel.

4.3.19 Trachau

Kurzbeschreibung

- Fast ausschließlich Wohnfunktion
- Einige öffentliche Einrichtungen vorhanden (Schule, Kirche, Krankenhaus)
- Viele Grünflächen vorhanden, jedoch privat (Gärten)
- insgesamt wenig Verkehr (keine Straßenbahn, nur Bus, wenig MIV)



Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- vereinzelt frei oder in Vorderradklemmen abgestellte Räder im privaten Bereich
- insgesamt eher weniger Radverkehr zu beobachten
- Bedarfseinschätzung schwer möglich, ggfls. vereinzelte Angebote mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern einrichten

4.3.20 Wasaplatz

Kurzbeschreibung

- Hauptsächlich Einzelhandel und Dienstleistungen
- In den Nebenstraßen hauptsächlich Wohnfunktion und vereinzelt ebenfalls Dienstleistungen
- ÖPNV-Haltestellen



Einschätzung der Situation zum Fahrradparken

- Zahlreiche frei oder in privaten Anlagen (meist Vorderradklemmen) abgestellte Räder
- vorhandene Bügel im Straßenraum eher weniger ausgelastet, ggfls. Standortwahl ungünstig
- Empfohlen wird die Einrichtung dezentraler Abstellanlagen mit Rahmenhaltern, ggfls. in Kooperation mit Wohnungseigentümern bzw. dem Einzelhandel. Die vorhandenen Vorderradklemmen sollten entfernt werden.

4.4 Zusammenfassung der betrachteten Fahrradabstellanlagen

Die erhobenen Daten zu den vorhandenen Bike&Ride-Anlagen und den Zentrenpunkten werden nachfolgend zusammengefasst.

4.4.1 Bike&Ride-Anlagen

Im Stadtgebiet Dresden verfügen insgesamt 44 Haltestellen des ÖPNV über Bike&Ride-Anlagen. Bei einer Vor-Ort-Erhebung wurden die jeweiligen Anlagen nach Art und Anzahl der Abstellmöglichkeiten dokumentiert. Zusätzlich wurden die Zugänglichkeit zum Bahnsteig, das Vorhandensein einer Überdachung sowie die Auslastung der Anlage an einem repräsentativen Werktag erfasst. Auch im Umfeld abgestellte Räder oder nicht mehr fahrtüchtige Räder in der Anlage wurden vermerkt.

Auf Basis dieser Bestandsanalyse wurden die Anlagen abschließend bewertet und entsprechende Handlungsempfehlungen angeführt. Bei den 44 Haltestellen des ÖPNV besteht bei insgesamt 27 Anlagen Handlungsbedarf.

Bike&Ride-Anlagen an DB-Haltepunkte

Die insgesamt 39 betrachteten Bike&Ride-Anlagen an den 14 DB-Haltepunkten verfügen überwiegend über eine Überdachung. Neuere Anlagen sind meist mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern ausgestattet. An 9 Abstellanlagen (5 Haltestellen) müssen die Räder aber auch noch in Vorderradklemmen abgestellt werden.

Die Auslastung der Anlagen zeigte sich sehr unterschiedlich. Während die Abstellkapazitäten in Dresden Mitte, am Hauptbahnhof oder in der Neustadt deutlich aus- oder sogar überlastet waren, wurden andere Anlagen (noch) kaum genutzt.

An 8 Haltestellen gibt es mehr als einen Standort mit Fahrradabstellanlagen. Hier unterschied sich die Auslastung zum Teil sehr stark (z. B. Dobritz), wobei vor allem die Nähe zur Haltestelle oder eine Überdachung ausschlaggebend für den Abstellort der Räder zu sein schien, weniger die Art der Radstände (vgl. Dresden-Mitte).

Bike&Ride-Anlagen an Straßenbahnhaltestellen

Die Bike&Ride-Anlagen im Zuge von Straßenbahnhaltestellen verfügen meist über mehrere Standorte mit anforderungsgerechten Anlehnbügeln, zum Teil auch mit einer Überdachung. Aber auch hier gibt es noch Anlagen, die den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen (z. B. am Käthe-Kollwitz-Platz). Die Auslastung der Anlagen ist auch hier sehr unterschiedlich. Während an den zentralen innerstädtischen Haltestellen (z. B. Albertplatz) oder an Endhaltestellen (z. B. Coschütz) die vorhandenen Anlagen der Nachfrage nur knapp oder nicht mehr nachkommen, werden andere Anlagen kaum genutzt. Die Auslastung wird überwiegend durch den Standort bestimmt. So werden Anlagen nahe der Haltestellen eher genutzt, auch wenn sie über qualitativ ungeeignere Radstände verfügen.

Standorte

An vielen Anlagen wurden auch außerhalb der Anlage zahlreiche abgestellte Räder erfasst. Diese befanden sich meist in direkter Nähe zur Haltestelle. Diese Beobachtung unterstützt nochmals die Wichtigkeit des richtigen Standortes von Abstellanlagen.

Die Bodenverhältnisse der meisten Anlagen waren gut, d. h. der Untergrund war befestigt. Der überwiegende Teil der Anlagen befand sich in einem guten Zustand, manche Anlagen wirkten noch sehr neu. Auf eckige Anlehnbügel (z. B. am Postplatz) sollte zukünftig verzichtet werden, aufgrund einer möglichen Abnutzung des Fahrradlackes und der Biegsamkeit der Bügel.

4.4.2 Zentrenpunkte

Neben den vorhandenen Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen wurden insgesamt 20 innerstädtische Bereiche ausgewählt, die derzeit noch über keine flächendeckenden Fahrradabstellanlagen verfügen. Bei diesen „Zentrenbereichen“ handelt es sich einerseits um Ortsteilzentren, andererseits um stark frequentierte innerstädtische Straßenzüge oder Plätze. Sie wurden jeweils im Zuge einer Begehung bezüglich abgestellter Räder und vorhandener Fahrradabstellplätze in einem Umfeld von 300 m analysiert.

Auf Basis dieser Bestandsanalyse wurde auch hier abschließend der Status Quo bewertet und entsprechende Handlungsempfehlungen angeführt.

Im Bereich der betrachteten Zentrenpunkte wurden zahlreiche dezentral angeordnete Örtlichkeiten mit Abstellanlagen ermittelt, demgegenüber sind aber auch zahlreiche Räder frei im Straßenraum abgestellt.

Im privaten Bereich oder auch beim Einzelhandel werden häufig noch nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen - häufig mit Werbefunktion - aufgestellt. Diese werden vor allem in den zentralen Einkaufsachsen auch gut genutzt.

5 WEITERGEHENDE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUM FAHRRADPARKEN AN STATIONEN UND HALTESTELLEN DES ÖPNV

Die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltestellen mit anforderungsgerechten Abstellanlagen ist ein wichtiger Aspekt bei der Förderung des Radverkehrs in Dresden. Dabei sind nicht nur die Haltestellen zu betrachten, die bereits über Fahrradabstellmöglichkeiten verfügen, sondern alle Haltestellen im Stadtgebiet.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme (vgl. Kap. 4) wurden die vorhandenen Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen erfasst und bewertet. Über die unterschiedlichen Typen an Radabstellanlagen (Anlehnbügel, Vorderradklemmen, mit und ohne Überdachung) hinaus, wurden dabei keine weitergehenden Angebote zum Fahrradparken, wie z. B. Fahrradboxen oder Fahrradsammelgaragen vorgefunden.

Zur Berücksichtigung der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder wird insgesamt empfohlen an ausgewählten, stark frequentierten Bahnhöfen und Haltestellen im Stadtgebiet auch abschließbare bzw. bewachte Anlagen zum Fahrradparken einzurichten. Hierzu zählen neben Fahrradstationen auch zugangsbeschränkte Sammelgaragen oder Fahrradboxen, die die Räder vor allem bei längeren Parkzeiten (z. B. Arbeitstag, Reisetag) gegen Vandalismus und Diebstahl schützen.

In diesem Kapitel werden zunächst verschiedene weitergehende Angebote zum Fahrradparken an Haltestellen aufgezeigt. Die Bahnhöfe und Haltestellen in Dresden werden anschließend nach aufgezeigten Kriterien kategorisiert und entsprechende Ausstattungsmerkmale für die jeweiligen Fahrradabstellanlagen empfohlen.

5.1 Weitergehende Angebote zum Fahrradparken

Nicht nur durch die verstärkte Nutzung höherwertiger Räder - die damit auch zur erhöhten Verkehrssicherheit beitragen - oder von Pedelets steigen die Ansprüche der Radfahrenden bezüglich der Fahrradabstellmöglichkeiten. Wichtig ist eine entsprechenden Standsicherheit bzw. die Sicherung vor Diebstahl und Vandalismus. Darüber hinaus stellen ungünstige Abstellbedingungen für Räder an Wohnungen einen erheblichen Kauf- und Reiseantrittswiderstand dar.

Angebote an Fahrradboxen oder abschließbaren Fahrradsammelgaragen, die über die frei zugänglichen Anschliebmöglichkeiten hinaus gute Möglichkeiten darstellen, Räder sicher und komfortabel zu parken, sind mittlerweile in den deutschen Großstädten zahlreich vorhanden und sollten auch für Dresden geplant werden.

Fahrradboxen

Fahrradboxen sind kleine Garagen, in der Regel aus Metall, in die ein oder mehrere Räder eingeschoben und verschlossen werden können. Ein Flächenbedarf von mindestens 200 mal 100 cm bei einer Höhe von ca. 125 cm wird benötigt.

In individuellen Fahrradboxen können neben dem Rad auch Gepäck, Helm oder weitere Utensilien eingeschlossen werden. Die Boxen an Haltestellen des ÖPNV werden meist längerfristig vermietet und sind mit fest installierten Schlössern ausgestattet.



Abbildung 5.1 Beispiele für Fahrradboxen an Bahnhöfen in Offenburg (links) und Kirchheim unter Teck (rechts)

Fahrradsammelgaragen und -parkhäuser

Die einfachste Form der Fahrradsammelgaragen stellen umfriedete ebenerdige Bereiche mit Überdachung dar, die mit Zugangskontrolle durch Schlüssel oder Chipkarten für einen begrenzten Personenkreis nutzbar sind. Hier können die Räder diebstahlsicher abgestellt werden. Häufig werden Schlüssel bzw. Chipkarten in Kombination mit Dauerkarten des ÖPNV vergeben.



Abbildung 5.2 Beispiele für Fahrradabstellanlagen mit Umfriedung in Leer (links) und Lehrte (rechts)

Bei größeren Fahrradparksystemen werden Teile des Parkvorgangs mit mechanischer oder automatischer Unterstützung abgewickelt. Einsatzmöglichkeiten gibt es im öffentlichen und privaten Bereich u. a. auch an Haltestellen – vergleichbar den Parksystemen für Kfz.

Mit Bezug zu möglichen Einsatzmöglichkeiten in Dresden werden nachstehend zwei Beispiele der Nutzung von öffentlich zugänglichen Gebäuden bzw. attraktive Einzellösungen („Hingucker“) genannt.

Beispielsweise besitzt die Stadt Meckenbeuren seit 2011 eine vollautomatisierte Parkgarage (Bike Tower) mit vier Stockwerken, in denen 72 Fahrräder Platz finden. Bei der patentierten Radaufnahme werden die Räder über eine Sicherheitsschleuse eingelagert und über eine Transportachse in dem zylinderförmigen Gebäude parkiert. Die Anlage mit Pelelec-Ladestationen befindet sich am Bahnhof www.meckenbeuren.de

In Anlehnung an die Optik der Smart-Türme wurde 2013 in Offenburg auf der Ostseite des Hauptbahnhofes ein vollautomatisches Fahrradparkhaus errichtet. Das Parkhaus bietet auf fünf Etagen Platz für 120 Räder, die durch Trennwände voneinander separiert auf Trägerpaletten abgestellt werden. Der Zugang erfolgt über eine Chip-Karte. Durch den vollautomatischen Betrieb ist der Bedarf an Personal vergleichsweise gering. Auf dem Dach des

Radhauses wurde über einen Kooperationspartner darüber hinaus eine Fotovoltaik-Anlage installiert, die zusätzlich regenerativen Strom erzeugt.

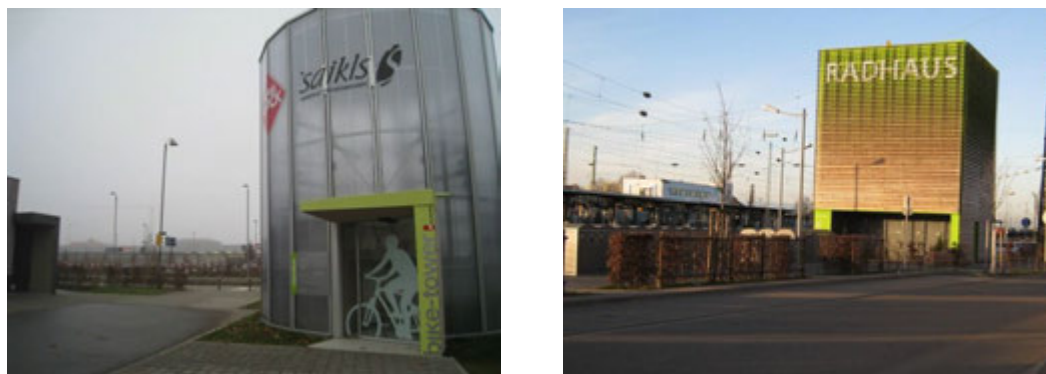


Abbildung 5.3 Beispiel Bike Tower Meckenbeuren (links) und Radhaus Offenburg (rechts)

Auch **Fahrradstationen** werden bereits in zahlreichen deutschen Städten angeboten, in Stuttgart gibt es mittlerweile sogar fünf Fahrradstationen an Stadtteil-Haltestellen des SPNV im Stadtgebiet. Neben dem gesicherten und witterungsgeschützten Fahrradparken werden häufig auch weitere Serviceangebote wie Wartung und Pannenhilfe für Fahrräder, Fahrradvermietung oder weitere fahrradbezogene Dienstleistungen (z. B. Reparatur, Verkauf, Zubehör, Mobilitätsberatung) angeboten.

Die Kapazitäten, der Betrieb oder die angebotenen Serviceleistungen sind dabei sehr unterschiedlich und sollten jeweils auf die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.

Gute Erfahrungen wurden bisher mit gemeinnützigen Gesellschaften als Betreiber von Fahrradstationen, wie etwa in den Stationen Braunschweig, Kiel und Hannover, gemacht. Hier stehen neben dem Fahrradparken v. a. auch sozial- bzw. arbeitsmarktpolitische Ziele im Vordergrund. Für Arbeitslose bieten sie die Chance für einen beruflichen Wiedereinstieg. Auch in Husum wurde z. B. die Fahrradstation 2005 als ein Arbeitsprojekt des Diakonischen Werkes Husum gGmbH ins Leben gerufen. Ergänzend zu den bewachten Abstellanlagen stehen Radfahrern an dieser Fahrradstation weitere Serviceangebote zur Verfügung. Neben einem Reparaturservice und Fahrradverleih wird Radfahrern hier eine Luftstation sowie Kartenmaterialien zur Verfügung gestellt. Diese zusätzlichen Serviceangebote werden von den Kunden der Fahrradstation sehr gut angenommen.

Private Betreiber von Fahrradstationen gibt es darüber hinaus in Münster, Göttingen, Bünde oder Wunstorf. Auch hier werden zusätzlich diverse Serviceleistungen angeboten. Zumeist handelt es sich bei den privaten Betreibern um Fahrradhändler, die die Lagegunst des Bahnhofes für den Fahrrad(teile)verkauf und auch zum Angebot hochwertiger Reparaturen nutzen.



Abbildung 5.4 Beispiele für Fahrradstationen in Stuttgart-Vaihingen (links) und Freiburg (rechts)

Fahrradparken an Wohngebäuden

Neben den Angeboten im Bereich des Bike&Ride sind auch anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen an Wohngebäuden ein wesentlicher Faktor für die Nutzung von Fahrrädern und damit ein wesentlicher Beitrag für die Förderung des Radverkehrs in Dresden.

Dies kommt insbesondere in dicht bebauten Wohngebieten mit Abstellplatzdefiziten auf den Grundstücken in Betracht, wo z. B. Behinderungen für Fußgänger durch auf den Gehwegen abgestellte Fahrräder reduziert werden sollen. Die Unterstützung durch die Stadt Dresden könnte dabei in der Bereitstellung und Montage von Abstellplätzen oder in einer Bezuschussung privater Abstellplätze bestehen.

Lassen sich Abstellplätze bei bestehenden Blockrandbebauungen auf privaten Flächen nicht errichten, sollte der straßenrechtliche Rahmen für ortsangepasste Abstelllösungen im öffentlichen Straßenland geprüft und entsprechend ausgeschöpft werden.

In Städten wie Hamburg oder Nürnberg werden zur Verbesserung des Angebots in verdichteten Altbaugebieten (Mehrfamilienhäuser) auf Antrag von Nutzergemeinschaften bzw. Hauseigentümern geschlossene und überdachte Fahrradhäuschen im öffentlichen Raum oder auf privatem Grund finanziell gefördert. Auf einer Grundfläche von sechs Quadratmetern können zwölf Fahrräder, geschützt vor Diebstahl und Witterung, eingestellt werden. In Hamburg gibt es bereits 300 derartiger Fahrradhäuschen, die überwiegend von Beschäftigten des zweiten Arbeitsmarktes hergestellt werden.



Abbildung 5.5 Fahrradhäuschen Hamburg

Gebäudeeigner können zudem durch Öffentlichkeitsarbeit – zum Beispiel mit Informationsmaterialien oder Wettbewerben – zur Einrichtung von Fahrradabstellplätzen motiviert werden. Diese können z. B. für Interessenten sowie die Wohnungswirtschaft in den relevanten Ämtern ausgelegt oder über das Internet verbreitet werden. Sinnvoll wäre auch die Einrichtung einer zentralen Stelle für die Beratung von Gebäudeeignern.

5.2 Kategorisierung von Haltestellen

Zur Förderung des Radverkehrs in Dresden sollten alle Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet mit einer Mindestausstattung an Fahrradabstellanlagen versehen werden.

Dazu werden die Haltestellen auf Grundlage eines Kriterienkataloges in Kategorien mit angestrebten Ausstattungsmerkmalen bzgl. Bike&Ride eingeteilt. Einbezogen in die Folgerungen zum Handlungsbedarf werden auch die Haltestellen, die derzeit noch keine Bike&Ride-Anlagen haben.

Kriterien der Kategorienbildung:

- Art der Haltestelle (DB-Haltestelle, Haltestelle des SPNV, Straßenbahnhaltestelle, Bushaltestelle, Haltepunkte der Bergbahn oder Fähranleger)
- Lage bzw. Funktion der Haltestelle (Endpunkt, Verknüpfungspunkt ÖPNV, Park&Ride-Standort, Standort im Übergang von Tarifgrenzen, Topografie)

Die Haltestellen des innerstädtischen ÖPNV wurden bereits im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus (2013) in drei Kategorien eingeteilt (vgl. **Tabelle 5.1**). Diese Kategorien wurden in die Einteilung zur Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen integriert und entsprechend angepasst bzw. ergänzt.

Folgende Kategorien der Stationen und Haltestellen sollten unterschieden werden:

Kategorie	Haltestellen
1 - sehr hoher Bedarf	Hauptbahnhof und Bahnhof Neustadt
2 - höherer Bedarf	Kategorie 1 (VEP): zentraler Verknüpfungspunkt (Fernverkehr mit SPNV/ÖPNV, SPNV mit ÖPNV, übrige Verknüpfungspunkte mit derzeit ≥ 5.000 Umsteigern pro Tag)
3 - mittlerer Bedarf	Kategorie 2 (VEP): wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit derzeit 2.000 bis unter 5.000 Umsteigern pro Tag Kategorie 3 (VEP) - wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt an Straßenbahn-Endästen innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit Verknüpfung zu Busverkehr und Standorte mit P+R) Standorte im Übergang von Tarifgrenzen Standorte im Übergang zu ungünstiger Topografie Haltestellen der Bergbahn und Fähranleger
4 - Grundausrüstung mit Standardelementen	Endhaltestellen Buslinien Haltestellen mit mehr als einer Linie (Bus oder Straßenbahn)
5 - Mindestausstattung	Alle übrigen Haltestellen im Stadtgebiet

Tabelle 5.1 Kategorien zur Ausstattung der Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen

Auch die Erschließungs- bzw. und Taktdichte des ÖPNV sollte bei der Ausgestaltung und Kapazität der Fahrradabstellanlage miteinbezogen werden. Bei Haltestellen mit eher ungünstigem ÖV-Angebot besteht ein entsprechend höherer Bedarf an Fahrradabstellanlagen. Die Haltestelle kann dann in der nächsthöheren Kategorie eingestuft werden.

Unabhängig von der Einteilung in die Kategorien sollte bei einem bereits ermittelten Mehrbedarf an Fahrradabstellanlagen, wie z. B. für die im Zuge der Konzepterarbeitung betrachteten Haltestellen mit Bike&Ride-Anlagen, die Kapazität der Anlage entsprechend angepasst werden. Dabei ist auch ein weiterer Zuwachs des Radverkehrs in Dresden und damit auch der Stellplatznachfrage zu berücksichtigen.

5.3 Angestrebte Ausstattungsmerkmale

Zur Ausstattung der Haltestellen mit anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen werden den fünf Kategorien an Haltestellen folgende Ausstattungsmerkmale zugeordnet:

Generell – Alle Kategorien

- Es sollten nur anforderungsgerechte Anlehnbügel⁸ zur beidseitigen Nutzung in ausreichendem Abstand (ca. 1,5 m)⁹ installiert werden.
- Der Untergrund sollte eben und befestigt sein.
- Die Anlagen sollten in unmittelbarer Nähe zu den Zugangsbereichen der Haltestellen eingerichtet werden.
- Alle Abstellanlagen sollten mit den gleichen Anlehnbügeln ausgestattet werden. Die Anlagen an sich sollten nach einem noch festzulegenden Corporate Design für B&R-Anlagen eingerichtet werden. Größere Anlagen sollten deutlich mit dem B+R-Zeichen gekennzeichnet werden.



Abbildung 5.6 Gute Beispiele für Abstellanlagen an Haltestellen mit Kennzeichnung

Mindestausstattung – Kategorie 5

Alle Haltestellen des ÖPNV sollten mit anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Die Mindestausstattung sollte aus einzelnen (z. B. 2-3) Anlehnbügeln bestehen (Kapazität entsprechend 4-6 Räder). Diese sollten auf einer ebenen und befestigten Fläche in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle eingerichtet werden.



Abbildung 5.7 Beispiel Marklohe, Fahrradabstellanlage an einer Bushaltestelle

⁸ vgl. Gestaltungshandbuch der Stadt Dresden

⁹ vgl. auch FGSV 2012, „Hinweise zum Fahrradparken“

Grundausstattung mit Standardelementen – Kategorie 4

Die Haltestellen der Kategorie 4 sollten über eine höhere Anzahl an Abstellplätzen verfügen. Je nach Flächenkapazität sollten 5-10 Anlehnbügel installiert werden, die ggf. auch gestalterisch in eine Überdachung einbezogen werden können.



Abbildung 5.8 Beispiel Leopoldshöhe, Fahrradabstellanlage in Bushaltestelle integriert

Mittlerer Bedarf – Kategorie 3

An den Haltestellen der Kategorie 3 ist mit einem erhöhten Bedarf an Abstellplätzen zu rechnen. Hier sollten jeweils 10-20 Anlehnbügel installiert werden. Nach Möglichkeit ist auch eine Überdachung anzubringen.



Abbildung 5.9 Beispiel überdachte Bike&Ride-Anlage Bremen

Höherer Bedarf – Kategorie 2

Neben einer höheren Anzahl an Anlehnbügeln (ca. 20-40) sollten weitere Serviceangebote wie Fahrradboxen, Fahrradsammelgaragen bzw. Stellplätze in abgeschlossenen Bereichen zur Verfügung gestellt werden (vgl. Kap. 5.1). Hierzu ist eine konkrete stationsbezogene Bedarfsabschätzung einschließlich der Prüfung der möglichen Standorte vorzunehmen.



Abbildung 5.10 Beispiele Bahnhof Lehrte (links, Fahrradabstellanlage mit integrierter Sammelgarage) und Bahnhof Opladen (rechts, Fahrradabstellanlage mit Fahrradboxen)

Sehr hoher Bedarf – Kategorie 1

In diese Kategorie zählen der Hauptbahnhof sowie der Bahnhof Dresden-Neustadt. In direkter Nähe zu den Eingängen der Bahnhöfe sollten hier überdachte Abstellanlagen mit ausreichend anforderungsgerechten Anlehnbügeln eingerichtet werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit jeweils eine Fahrradstation, evtl. mit weitergehenden Serviceelementen (z. B. Fahrradreparatur, Fahrradverleih), eingerichtet werden kann. Die jeweilige Größe oder die Auswahl der möglichen Serviceangebote bedarf einer detaillierten Potentialabschätzung.



Abbildung 5.11 Beispiel Fahrradstationen in Göttingen (links) und Lüneburg (rechts)

6 FAZIT

Neben der Zusammenstellung der Anforderungen an moderne und attraktive Fahrradabstellanlagen ist vor allem die Erfassung und Evaluierung der in Dresden vorhandenen Bike&Ride-Anlagen und ausgewählte Zentrenpunkte in Bezug auf Abstellmöglichkeiten für Räder Bestandteil dieses Zwischenberichtes.

Dabei wurde auch das Ziel der Stadt Dresden, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr weiter zu steigern, mitberücksichtigt. Damit einhergehend ist auch mit einer Zunahme abgestellter Fahrräder im Straßenraum bzw. an ÖPNV-Haltestellen zu erwarten.

Insgesamt sind Fahrräder im Dresdener Stadtgebiet sehr präsent. Zahlreiche anforderungsgerechte Anlagen zum Abstellen der Räder wurden in den letzten Jahren sowohl an Haltestellen des ÖPNV aber auch innerhalb des Stadtgebietes eingerichtet.

Im Bereich der DB-Haltestellen wurde häufiger Handlungsbedarf festgestellt, während die Bike&Ride-Anlagen an den Straßenbahnhaltestellen meist den heutigen und auch den zukünftigen Anforderungen genügen. Die Situation der Zentrenpunkte ist sehr vielfältig, auch hier wurden Kapazitäts- bzw. Qualitätsverbesserungen empfohlen.

Neben den betrachteten Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen gibt es zahlreiche Haltestellen ohne Bike&Ride-Anlagen. Hier besteht noch erheblicher Handlungsbedarf. Ebenso fehlen weitergehende Angebote wie Fahrradboxen oder Fahrradstationen völlig. Dies wurde z. B. auch beim aktuellen ADAC-Städtetest, einem Vergleich mehrerer deutscher Großstädte, festgestellt.

Insgesamt besteht jedoch noch erheblicher Handlungsbedarf in der Fläche und vor allem an den Nachfrageschwerpunkten, um den wachsenden Bedarf und die Qualitätsanforderungen höherwertiger Räder (z. B. Pedelecs) abzudecken. Vor allem die Einbeziehung von abschließbaren oder bewachten Anlagen in die Angebotspalette ist in Dresden bisher noch nicht erfolgt.

Der zukünftige Bedarf an Abstellanlagen in Dresden kann anhand der ermittelten Daten der betrachteten Abstellanlagen und unter Berücksichtigung der Zunahme des Radverkehrs ermittelt werden. Bei den ÖPNV-Haltestellen, die bisher noch nicht über Fahrradabstellanlagen verfügen ergibt sich der Bedarf nach Zuordnung zu den aufgestellten Kategorien.

Nach Feststellung des Gesamtbedarfes an Fahrradabstellanlagen für Dresden und der jeweiligen Dringlichkeit sollte ein aufeinander abgestimmtes Maßnahmenprogramm (z. B. 5-Jahres-Programm) unter Beteiligung aller Handlungsträger erarbeitet und sukzessive umgesetzt werden.

Es wird empfohlen, ein Corporate Design für städtische Bike&Ride-Anlagen zu entwickeln und alle größeren Anlagen auch entsprechend mit dem Bike&Ride-Zeichen zu kennzeichnen.

7 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

7.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1	Rahmenhalter mit Doppelholm	9
Abbildung 2.2	Anhängerparkplatz in Freiburg (Foto: Stadt Freiburg).....	9
Abbildung 2.3	Rahmenhalter in Fahrradform (Rathaus Kalletal) bzw. mit Pferdemotiv (Innenstadt Verden, Reiterstadt).....	10
Abbildung 2.4	Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion	10
Abbildung 2.5	Beispiel für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg).....	11
Abbildung 5.1	Beispiele für Fahrradboxen an Bahnhöfen in Offenburg (links) und Kirchheim unter Teck (rechts).....	92
Abbildung 5.2	Beispiele für Fahrradabstellanlagen mit Umfriedung in Leer (links) und Lehrte (rechts)	92
Abbildung 5.3	Beispiel Bike Tower Meckenbeuren (links) und Radhaus Offenburg (rechts)	93
Abbildung 5.4	Beispiele für Fahrradstationen in Stuttgart-Vaihingen (links) und Freiburg (rechts)	93
Abbildung 5.5	Fahrradhäuschen Hamburg.....	94
Abbildung 5.6	Gute Beispiele für Abstellanlagen an Haltestellen mit Kennzeichnung	96
Abbildung 5.7	Beispiel Marklohe, Fahrradabstellanlage an einer Bushaltestelle.....	96
Abbildung 5.8	Beispiel Leopoldshöhe, Fahrradabstellanlage in Bushaltestelle integriert.....	97
Abbildung 5.9	Beispiel überdachte Bike&Ride-Anlage Bremen	97
Abbildung 5.10	Beispiele Bahnhof Lehrte (links, Fahrradabstellanlage mit integrierter Sammelgarage) und Bahnhof Opladen (rechts, Fahrradabstellanlage mit Fahrradboxen).....	98
Abbildung 5.11	Beispiel Fahrradstation Stuttgart-Vaihingen.....	98

7.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1	Übersicht Bike&Ride an DB-Haltestellen	12
Tabelle 3.2	Übersicht Bike&Ride an Straßenbahnhaltestellen	13
Tabelle 3.3	Übersicht Fahrradparken an den ausgewählten Zentrenpunkten	14
Tabelle 5.1	Kategorien zur Ausstattung der Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen	95

7.3 Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
EUSKA	Elektronische Unfalltypensteckkarte

7.4 Quellenverzeichnis

1. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
2. Hinweise zum Fahrradparken (2012), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).
3. Dresdner Standard. Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum (2013), Stadt Dresden

7.5 Impressum

Zwischenbericht erstellt durch:

Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Geschäftsführer: Dipl. Ing. Dankmar Alrutz

Bearbeitung: Dipl. Ing. Heike Prahlow
Dipl. Geogr. Stefanie Busek

8 ANLAGEN

Anlage 1

Erhebungsbogen

Anlage 2

Übersicht zu den erhobenen Anlagen (Bike-Ride-Anlagen an Haltestellen mit DB-Anschluss und an Straßenbahnhaltestellen)

Anlage 3

Übersichtsplan zur Verortung der betrachteten Anlage

Anlage 4

Lagepläne der Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen mit DB-Anschluss

Anlage 5

Lagepläne der Bike & Ride-Anlagen an Straßenbahnhaltestellen

Anlage 6

Lagepläne der Zentrenpunkte