



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club
Kreisverband Mannheim**



Radverkehr in Mannheim

Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof Mannheim

**Günter Berkmann, Karlheinz Hauk, Gerd Hüttmann und Heidrun Schneiders
ADFC Mannheim, 2005**

Inhalt:

1.	Zusammenfassung	3
2.	Einleitung	4
3.	Fahrradzählung 2004	5
3.1	Durchführung	5
3.2	Ergebnisse	7
3.3	Vergleich mit anderen Zählungen	10
4.	Schlußfolgerungen	11
4.1	Schlußfolgerungen	11
4.2	Vorschläge	12
5.	Literatur	13
6.	Anhang	14

Anlage

Danksagung:

Die Autoren danken Christel, Elke und Vera Hittinger für die tatkräftige Unterstützung der Schlußkontrollen und die Entfernung der Bänderolen am Ende der Zählung.

Schriftenreihe des ADFC Mannheim: Radverkehr in Mannheim, Nr. 7

Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof Mannheim

15 Seiten, 11 Tabellen, 2 Bilder, 3 Abbildungen

Günter Berkmann, Karlheinz Hauk, Gerd Hüttmann und Heidrun Schneiders:

Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof Mannheim – eine qualifizierte Zählung im Oktober 2004

Hrsg. ADFC Mannheim, 2005

© ADFC Mannheim, 2005

Postfach 100103

68001 Mannheim

eMail: mannheim@adfc-bw.de

<http://www.adfc-bw.de/mannheim>

Info-Telefon (Bandansage): (0621) 1223094

1. Zusammenfassung

Rund um den Hauptbahnhof stehen täglich, je nach Witterung zwischen 560 und 670 Räder, obwohl nur kostenlose 211 Stellplätze an Anlehnbügeln vorhanden sind. Dieses krasse Mißverhältnis ist ursächlich für das oft beklagte Ausmaß an "wildem Parken" an Baumgittern und Geländern.

Die häufig geäußerte Vermutung, die abgestellten Räder seien in der Mehrzahl auf Dauer dort abgestellt und häufig überhaupt nicht mehr fahrbereit, konnte durch eine vom ADFC Mannheim im Oktober 2004 durchgeführte Zählung widerlegt werden: mehr als 60 % der Räder wird täglich benutzt. Lediglich ein Anteil von knapp 10 % der Räder wurde länger als 14 Tage abgestellt.

Die hohe Zahl an abgestellten Fahrrädern ist damit ein Beweis dafür, dass die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln immer mehr Verbreitung findet und damit zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beiträgt.

Vor allem auf der Lindenhofseite ist der Anteil an täglich bewegten Rädern besonders hoch und zudem Abhilfe durch Ausweitung der Fahrradstellplätze auf den angrenzenden Parkplatz möglich. Der ADFC sieht jedoch auch auf der Hauptseite Platz für weitere Stellplätze, etwa entlang der Baumreihe auf der Nord/Ost-Seite des Willi-Brandt-Platzes oder im Bereich der Tiefgaragenrampen.

Das von der Biotopia gGmbH betriebene Fahrradparkhaus nimmt gegen Entgelt schon eine beträchtliche Menge an Rädern auf und hat in der oberen Etage noch Kapazitäten frei.

Ein Beitrag zur vollständigen Auslastung des Fahrradparkhauses könnte eine bessere Präsenz im Straßenbild des Vorplatzes sein – heute weisen nur recht bescheidene Schilder vor und im Bahnhof selbst auf das Parkhaus hin.

Die kundengerechte Ausrichtung der Zufahrt des Parkhauses vom Bahnhofplatz hätte eventuell eine Signalwirkung und würde im Übrigen lediglich eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes bedeuten.

Eine finanziell unterstützte und gut publizierte Werbeaktion, die Neukunden für ein oder zwei Monate das kostenlose Abstellen ermöglicht (und vorhandenen Kunden eine kostenlose Vertragsverlängerung um diesen Zeitraum einräumt), könnte unentschlossene Radfahrende zum Vertragsabschluß bewegen.

Für Kurzparker wäre ein neues Angebot an Stellplätzen vor dem Empfangsgebäude mit 10 Anlehnbügeln (= 20 Stellplätze) sehr attraktiv. Die Nutzung dieser Kurzparkplätze müsste allerdings mit einer Höchstparkdauer von 1-2 Stunden verbunden und entsprechend überwacht sowie ggf. sanktioniert werden.

Die Stadt Mannheim wäre nach Meinung des ADFC Mannheim gut beraten, wenn sie sowohl das entgeltpflichtige und hochwertige Fahrradparken im Parkhaus als auch das kostenlose Abstellen von Rädern im Umfeld des Hauptbahnhofes durch geeignete Maßnahmen weiter unterstützt und nachhaltig fördert, um weitere Menschen für die Nutzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund zu gewinnen.

2. Einleitung

Schon Anfang der 90er Jahre überstieg die Nachfrage nach Fahrradstellplätzen am Mannheimer Hauptbahnhof das Angebot. Eine 1991 durchgeführte Zählung ergab ca. 350 abgestellte Räder bei 250 – 270 Stellplätzen^{1, 2)}. Der Regionalverband Unterer Neckar³⁾ sah damals den Bedarf an Fahrradstellplätzen langfristig bei eher über als unter 1000 Stellplätzen.

Als Folge dieser Situation wurden verschiedene Konzepte zum Abstellen von Fahrrädern diskutiert^{1, 2, 4-6)}, die schließlich 1997 zur Einrichtung des ersten Fahrrad-Parkhauses im Land Baden-Württemberg in der ehemaligen DB-Expressguthalle führten. Dieses Parkhaus mit 898 Stellplätzen und einem Fahrradladen wird auch heute noch von der Biotopia gGmbH betrieben und kann als Vorbild für andere Bahnhöfe dienen⁷⁾. Hinsichtlich der Akzeptanz des entgeltpflichtigen Fahrradparkens haben sich in Mannheim die Erfahrungen anderer Städte⁸⁾ bestätigt: nur etwa ein Drittel der Radfahrenden sind bereit, für das bewachte und witterungsgeschützte Abstellen des Fahrrades zu bezahlen. Das Fahrradparkhaus hat daher noch freie Stellplätze zur Verfügung, die sich allerdings in der Mehrzahl in der weniger attraktiven oberen Etage befinden.

Der Hauptbahnhof selbst sowie der Bahnhofsvorplatz wurden renoviert bzw. umgestaltet. Dabei entfielen die überdachten 228 Fahrradstellplätze vor der Bahnpolizei am Gleis 1. In geringerer Zahl und ohne Überdachung wurden zunächst 96 Stellplätze auf der Verkehrsinsel vor der Post („Postinsel“) und später 39 Plätze vor der Post selbst („Postparkplatz“) sowie 52 Plätze an der Ausfahrt der Tiefgarage eingerichtet.

In der letzten Dekade erlebte der Fahrradverkehr in Mannheim eine Renaissance, die auch zu einer starken Zunahme der Zahl an abgestellten Rädern am Hauptbahnhof führte.

Eine hohe Zahl an Radfahrenden finden für ihre Räder keinen Platz an den vorgesehenen Stellplätzen und schließen ihre Fahrzeuge daher an jeder Art von Straßenmöbeln an. In Verbindung mit zum Teil beengten Verkehrswegen für Fußgänger wird dadurch neben einer Beeinträchtigung des Straßenbildes auch eine Behinderung des Fußgängerverkehrs im Bereich des Bahnhofsvorplatzes verursacht.



Bild 1: Hauptgebäude - Geländer

In der öffentlichen Diskussion wird mitunter die Ansicht geäußert, ein hoher Teil – gar die meisten ? – der abgestellten Räder werde überhaupt nicht mehr benutzt. Valide Zahlen um diese Meinung zu bestätigen oder zu widerlegen fehlten. Der ADFC Mannheim führte daher in Ergänzung einer im Frühjahr 2004 durchgeführten Erhebung⁹⁾ der wild abgestellten Räder im Herbst 2004 eine personalintensive, qualifizierte Fahrradzählung unter Ermittlung der Abstellzeit am Hauptbahnhof Mannheim durch.

3. Fahrradzählungen am Hauptbahnhof Mannheim

3.1 Durchführung der Zählung im Herbst 2004

In der Zeit von Montag, 25.10. bis Donnerstag, 28.10.2004 wurden täglich ab ca. 13 Uhr bis ca. 15 Uhr alle abgestellten und fahrbereiten Fahrräder im Bereich des Hauptbahnhofes Mannheim gezählt und am Vorder- bzw. Hinterrad mit einer – je nach Tag verschieden farbigen – Banderole aus Papier versehen (siehe Anlage). Beim Bewegen der Laufräder zerreißt die Banderole.

Alle Fahrräder, die bei folgenden Zählungen noch mit einer Banderole versehen waren, wurden lediglich unter Feststellung der Banderolenfarbe gezählt. Fahrräder ohne Banderole wurden als neu abgestellt angesehen und mit einer neuen Banderole versehen.

Am Freitagabend (29.10.04) wurde eine Schlußzählung ohne Anbringen von neuen Banderolen durchgeführt, die am darauf folgenden Samstag nachmittag wiederholt wurde. Bei dieser Gelegenheit wurden alle Banderolen außer der am Montag angebrachten entfernt und die Stellplätze von liegengebliebenen Banderolen gereinigt.

An zwei Tagen im November (4. und 9. November 2004) wurde in Nachkontrollen festgestellt, wieviele der zu Beginn der Zählung vorgefundenen fahrbereiten Fahrräder noch mit einer Banderole versehen waren – diese stellen offensichtlich den Bodensatz an selten benutzten oder gar aufgegebenen Rädern dar. Die Haltbarkeit der Banderolen ist gut genug, um ein unabsichtliches Entfernen im Beboachtungszeitraum auszuschließen – noch im Februar 2005 fanden sich Räder mit der erstmals angebrachten Banderole.

Folgende Standorte für Fahrräder wurden separat erfasst (siehe Abbildung 1, nächste Seite):

Hauptseite (187 Stellplätze):

Postparkplatz, 39 Stellplätze

Postinsel, 96 Stellplätze

Hauptgebäude (Geländer), 0 Stellplätze

Suezkanal (Geländer), 0 Stellplätze

Baumreihe Willi-Brandt-Platz (Baumgitter), 0 Stellplätze

Ausfahrt Tiefgarage, 52 Stellplätze

Lindenhofseite (24 Stellplätze):

Rampe, 24 Stellplätze

Treppe (Bahninsel), 0 Stellplätze

Gesamtzahl der frei und kostenlos zugänglichen Stellplätze: 211

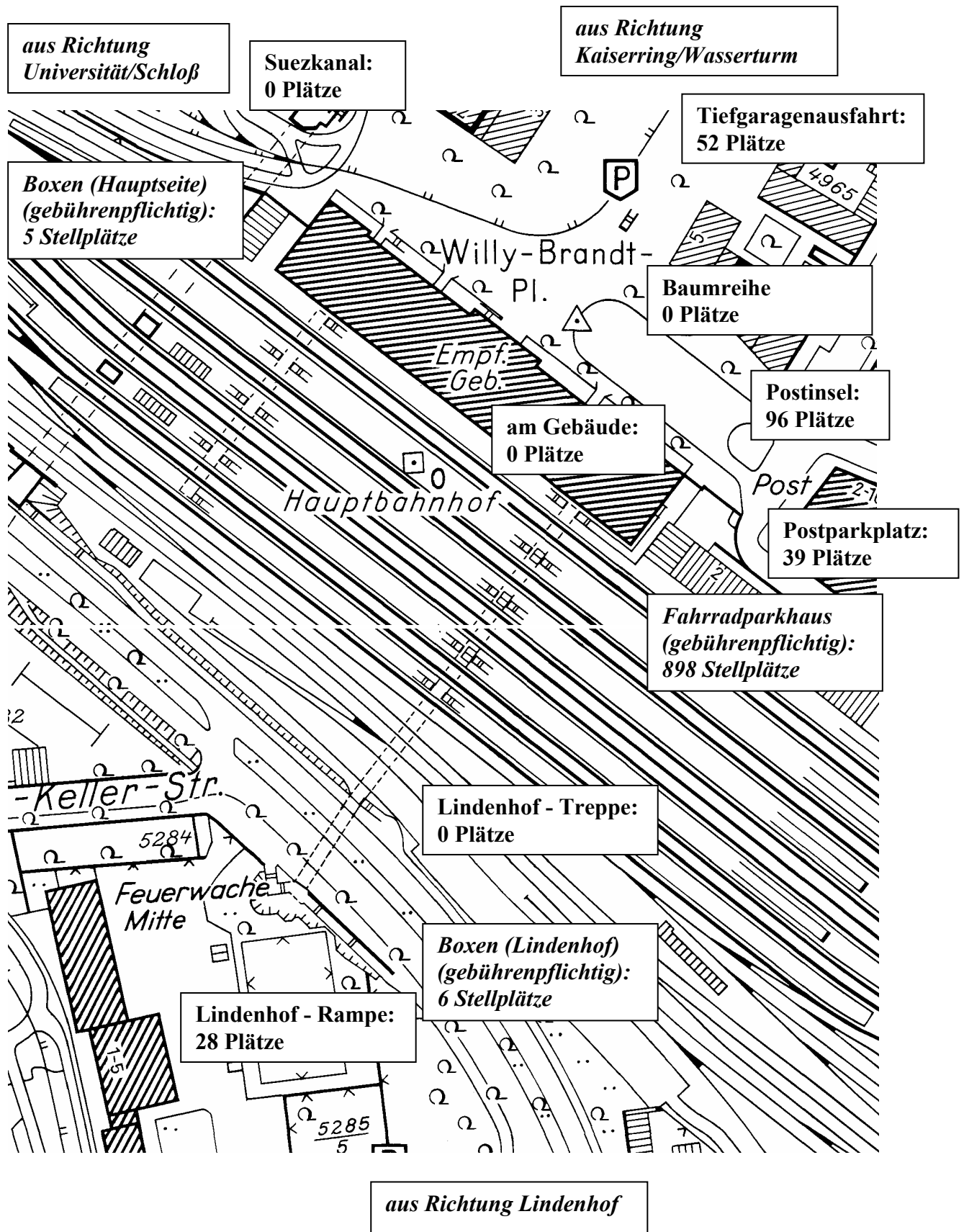


Abb. 1: Hauptbahnhof Mannheim –Angebot an kostenlosen Stellplätzen

Anmerkung: die „Josef-Keller-Straße“ wurde in „Am Victoria-Turm“ umbenannt.

3.2 Ergebnisse der Zählung im Herbst 2004

Am Hauptbahnhof Mannheim wurden im Beobachtungszeitraum zwischen 560 und fast 670 im Freien abgestellte Räder gezählt (siehe Tabelle 1 und Abbildung 2, nächste Seite)

Tabelle 1: Zusammenfassung der Fahrradzählung am Hauptbahnhof Mannheim
(Zählperiode: 25. -28.10.2004, ca. 13 – 15 Uhr)

	Stellplätze	Zahl der abgestellten fahrbereiten Fahrräder			
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag
Lindenhof	24	120	89	125	95
Hauptseite	187	497	505	543	472
Gesamtzahl	211	617	594	668	567

Anmerkung: Die Rohdaten zu dieser Tabelle befinden sich im Anhang. Die Zählung am Freitag erfolgte um 19.30 Uhr und ist deshalb hier nicht aufgeführt.

Von diesen Rädern wurden zwischen 320 und 400 Räder auch Ende Oktober bei zum Teil schlechtem Wetter täglich bewegt (siehe Tabelle 2)

Tabelle 2: Fahrrad-Tagesparker am Hauptbahnhof Mannheim
(Zählperiode: 25. -30.10.2004)

Tagesparker	Stellplätze	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag
- Lindenhof	24	105	70	109	83
- Hauptseite	187	295	252	297	243
- Gesamt	211	400	322	406	326
Alle Räder		617	594	668	567

Daraus ergibt sich: die Mehrzahl der abgestellten Räder ist täglich in Gebrauch. Schon die Nachfrage an täglich neu benötigten Stellplätzen für Tagesparker übersteigt das Angebot von insgesamt 211 verfügbaren Stellplätzen deutlich.

Die höchste Zahl an Rädern, die am Nachmittag des Vortages noch nicht gesehen wurden – also neu abgestellt wurden - betrug 446.

Besonders bemerkenswert ist die hohe Zahl an Tagesparkern auf der Lindenhofseite des Hauptbahnhofes. Hier werden praktisch alle Räder, die nicht als aufgegeben angesehen werden müssen, täglich bewegt. Zwischen 70 (bei wirklich schlechtem Wetter am Dienstag, siehe Tabelle 3) und über 100 Radfahrende teilen sich täglich ganze 24 reguläre Stellplätze !

Tabelle 3: Wetter während der Zählung am Hauptbahnhof Mannheim
(Zählperiode: 25. -29.10.2004)

	Vorhersage	Tatsächlich
Montag, 26.10.04	Bedeckt mit Schauern, 17 – 20 °C	Trocken, warm
Dienstag, 27.10.04	Stark bedeckt, teilweise anhaltend und ergiebiger Regen, 13 – 14 °C	Häufig starker Regen, naßkalt
Mittwoch, 27.10.04	Abwechselnd Sonne/Wolken, weitgehend trocken, ca. 15 °C	überwiegend trocken, windig, schön
Donnerstag, 28.10.04	Meist bewölkt, gelegentlich Regen. 14 – 15 °C	Vormittags Regen, danach trocken
Freitag, 29.10.04	Meist bewölkt, zeitweise Regen. 14 – 17 °C	Morgens Nieselregen, mild. Mittags/Abends trocken.

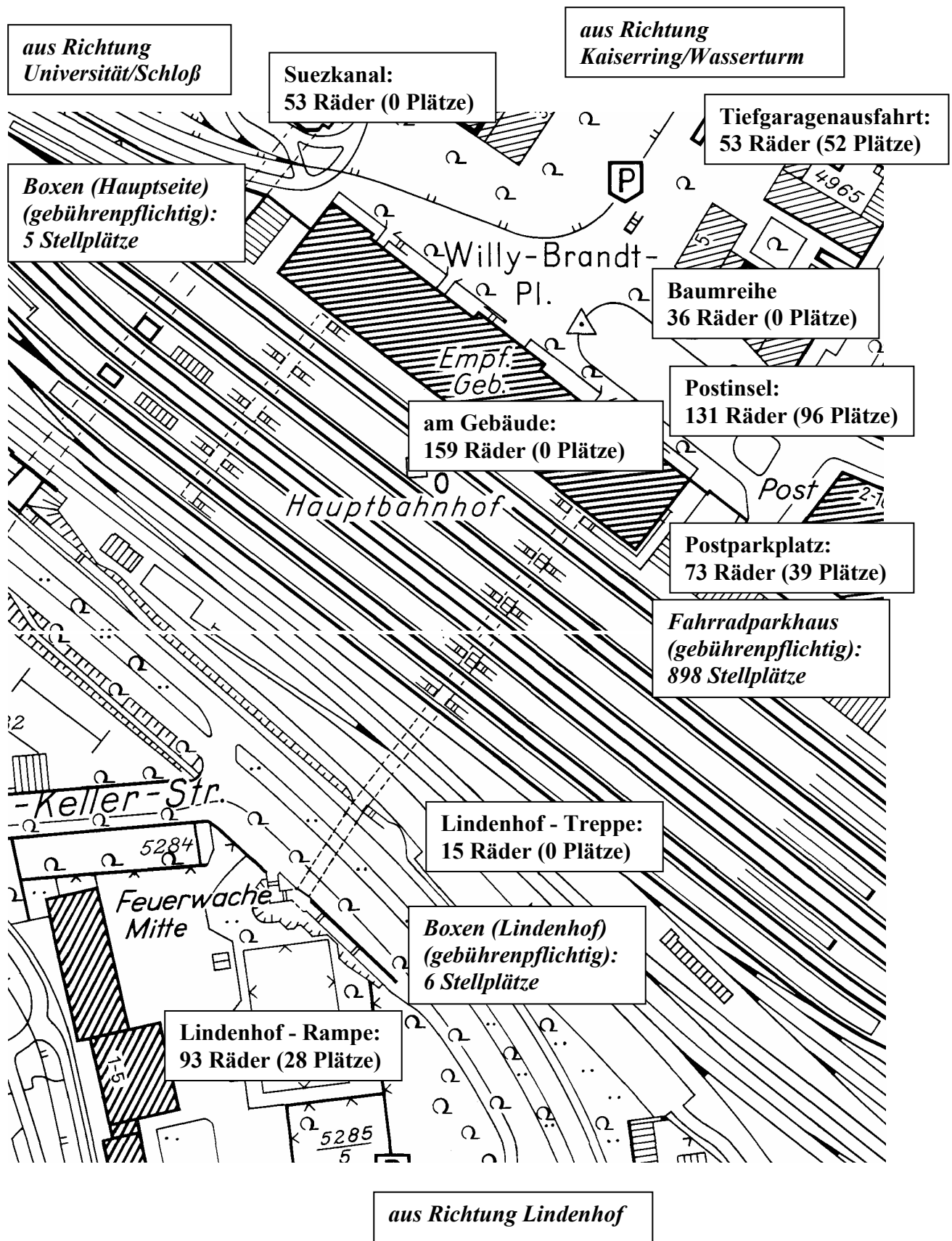


Abb. 2: Hauptbahnhof Mannheim –Auslastung der Stellplätze (Mittelwerte)
Anmerkung: die „Josef-Keller-Straße“ wurde in „Am Victoria-Turm“ umbenannt.

Weitere bis zu 50 Räder wurden jeweils nach zwei Tagen, bis 40 Räder nach drei Tagen und weitere bis zu 30 Räder nach vier Tagen nicht mehr registriert (siehe Tabelle 4a). Auch diese Räder werden damit regelmäßig genutzt und belegen ihren Stellplatz nicht übermäßig lange.

Tabelle 4a: Fahrrad-Parkdauer am Hauptbahnhof Mannheim

(Zählperiode: 25. -30.10.2004)

Parkdauer	Stellplätze	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag
max. 1 Tag	211	400	322	406	326
max. 2 Tage		50	24	15	5
max 3 Tage		41	13	2	n.a.
max 4 Tage		30	0	n.a.	n.a.
max 5 Tage		4	n.a.	n.a.	n.a.

Anmerkung zur Tabelle: die fehlenden Angaben für die Tage Dienstag bis Donnerstag sind durch das Ende der Zählung am Samstag bedingt.

92 der am Montag vorgefundenen Räder wurden bis Samstagmittag nicht bewegt. Diese Zahl sank auf 65 in der Woche darauf und auf 57 zwei Wochen später (siehe Tabelle 4b und Abb. 3). Damit beträgt der Anteil an selten benutzten oder gar aufgegebenen Rädern etwa 10 % der insgesamt gezählten fahrbereiten Räder. Die Zahl an nicht fahrbereiten Rädern war mit weniger als 5 % gering.

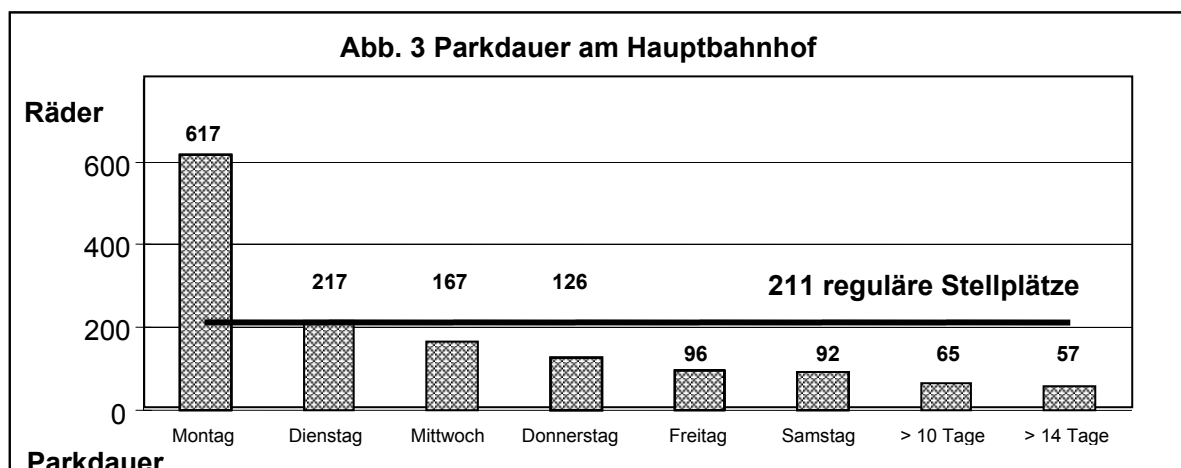
Tabelle 4b: Fahrrad-Parkdauer am Hauptbahnhof Mannheim

(Zählperiode: 25. -30.10., 4.+9.11.2004)

Parkdauer	Stellplätze	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag
> 2 Tage		167	31	25	39
> 3 Tage		126	18	23	n.a.
> 4 Tage		96	18	n.a.	n.a.
> 5 Tage		92	n.a.	n.a.	n.a.
> 10 Tage		65	n.a.	n.a.	n.a.
> 14 Tage		57	n.a.	n.a.	n.a.

Anmerkung zur Tabelle: die fehlenden Angaben für die Tage Dienstag bis Donnerstag sind durch das Ende der Zählung am Samstag bedingt.

40 dieser auf Dauer abgestellten 57 Räder blockieren reguläre Stellplätze – davon allein 19 den Stellplatz „Postinsel“. Das Entfernen dieser Räder mag aus ästhetischen Gründen gewünscht bzw. zur besseren Nutzung der Stellplätze auch angeraten sein – das Problem der fehlenden Stellplätze an sich wird dadurch jedoch nicht gelöst.



3.3 Vergleich mit anderen Zählungen

Weitere, dem ADFC bekannte oder vom ADFC durchgeführte Zählungen bestätigen die erhobenen Daten.

Anfang der 90er Jahre wurden zwischen 330 und 390 Räder am Hauptbahnhof abgestellt^{1, 2)}, und zum Großteil täglich benutzt²⁾. Heute werden selbst in Ferienzeiten über 500 Räder und in Spitzenzeiten fast 700 Räder gezählt (siehe Tabelle 5). Zu diesen Rädern kommen noch 300 - 400 gegen Entgelt abgestellten Räder im Fahrradparkhaus⁷⁾ bzw. den Fahrradboxen hinzu.

Tabelle 5: Vergleich mit anderen Fahrradzählung am Hauptbahnhof Mannheim

	1.-5.7.91 Quelle: 2)	6.3.03, 13.00	20.8.04, 13.15	20.8.04, 18:30	25.-28.10.04 Mittags	29.10.04, 19.00	4.11.04, 6:50	9.11.04, Mittags
Lindenhof	75	n.g.	94	61	89 - 125	38	45	131
Hauptseite	260 - 313	318	434	396	472 - 543	239	314	547
Gesamt	335 - 388	n.g.	528	457	567 - 668	277	359	678

Auf der Hauptseite werden etwa 250 Räder ausserhalb der vorgehenden Stellplätze abgestellt^{9), 10)}. Die Qualität dieser „wild genutzten“ Stellplätze ist für die Radfahrenden durchaus höher als die drangvolle Enge in den zum Teil völlig überlasteten vorhandenen Abstellanlagen. Am Beispiel der Postinsel wird dies besonders deutlich (Bild 2):



Bild 2: Drangvolle Enge: 3 Räder für 2 Plätze auf der Postinsel

4. Schlußfolgerungen und Vorschläge

4.1 Schlußfolgerungen

Die Zahl der abgestellten Räder hat sich seit Anfang der 90er Jahre von etwa 350 auf 1000 – 1100 verdreifacht. Damit hat sich die Prognose des Regionalverbandes Unterer Neckar von einem Bedarf an eher über als unter 1.000 Stellplätzen erfüllt.

Ein beträchtlicher Teil dieser Räder wird heute gegen Entgelt im Fahrradparkhaus, betrieben von der Biotopia gGmbH, abgestellt. Dabei übersteigt die heute dort abgestellte Zahl an Rädern die Zahl an Rädern, die früher auf der Hauptseite kostenlos abgestellt wurde. Die sehr attraktiven Stellplätze mit direktem Gleiszugang im Erdgeschoß des Parkhauses sind damit ausgelastet, freie Stellplätze befinden sich in der oberen Etage.

Betrachtet man nur die kostenlos im Bahnhofsumfeld abgestellten Räder, so hat sich die Zahl von ca. 350 auf 560 – 670 fast verdoppelt, während die Zahl der Stellplätze von damals ca. 260 auf heute 211 reduziert wurde. Es ist daher nicht verwunderlich, dass das vorhandene Angebot bei weitem nicht ausreicht und die Radfahrenden die Räder an jedweder Art von Straßenmöbel anschließen, um einen Diebstahl ihres Fahrzeuges zu verhindern. Besucher der Post oder des Bahnhofs, die etwa nur eine Fahrkarte erwerben wollen, finden in aller Regel, wenn überhaupt, nur einen irregulären Abstellplatz.

Ein hoher Teil der abgestellten Räder wird täglich bewegt. Bei einem Bedarf von 400 Stellplätzen für diese Räder können die vorhandenen 211 Stellplätze nur die Hälfte der täglich neu geparkten Räder aufnehmen.

Die Zahl an längerfristig abgestellten oder ganz aufgegebenen Rädern ist mit ca. 50 eher gering. Auch wenn die Entfernung dieser Räder aus ästhetischen Gründen gewünscht oder zur besseren Nutzung der vorhandenen Plätze ratsam ist, wird eine solche Maßnahme alleine das Problem des unzureichenden Angebotes nicht beheben.

Die Stadt Mannheim wird um Maßnahmen zur vollständigen Auslastung des Fahrradparkhauses und darüber hinaus um eine Ausweitung der Kapazität an kostenlosen Stellplätzen nicht herum kommen.

Nach Meinung des ADFC Mannheim ist der erfreuliche Zuwachs an Radfahrenden, die am Hauptbahnhof in die Bahn umsteigen, ein Zeichen für die wachsende Akzeptanz der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine weitere Förderung dieser häufig auch als „Umweltverbund“ bezeichneten Verkehrsmittelwahl trägt zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei und ist damit eine Investition in die Zukunft.

4.2 Vorschläge

Ein Beitrag zur vollständigen Auslastung des Fahrradparkhauses könnte eine bessere Präsenz des Parkhauses im Straßenbild des Vorplatzes sein – heute weisen nur recht bescheidene Schilder vor und im Bahnhof selbst auf das Parkhaus hin.

Die kundengerechte Ausrichtung der Zufahrt zum Parkhaus vom Bahnhofplatz hätte eventuell eine Signalwirkung und würde im Übrigen lediglich eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes darstellen.

Eine finanziell unterstützte und gut publizierte Werbeaktion, die Neukunden für ein oder zwei Monate das kostenlose Abstellen ermöglicht (und vorhandenen Kunden eine kostenlose Vertragsverlängerung um diesen Zeitraum einräumt), könnte unentschlossene Radfahrende zum Vertragsabschluß bewegen.

Für Radfahrende, die ihr Fahrrad auf der Lindenhofseite abstellen, ist die Nutzung des Fahrradparkhauses aufgrund der weiten Zufahrt nicht attraktiv. Der Durchstich des ehemaligen Posttunnels bis auf die Lindenhofseite und die Nutzung als Fahrrad- und Fußgängertunnel würde nicht nur diesem Kreis der Verkehrsteilnehmer deutliche Vorteile bieten. Da sich die Deutsche Bahn AG derzeit selbst der Nutzung des vorhandenen Tunnels als Unterführung für ihre Kunden verschließt, ist diese Option, wenn überhaupt, nur langfristig gegeben.

Der Anteil an Tagesparkern ist auf der Lindenhofseite ausserordentlich hoch. Die Stadt Mannheim muss der Nachfrage an Stellplätzen auf dieser Seite kurzfristig ein attraktives Angebot machen, wenn es ihr mit der Förderung der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln ernst ist.

Auf der Hauptseite stellt das Tolerieren des Abstellens an Geländern und Baumgittern die billigste Maßnahme dar, soweit dies nicht mit Behinderungen oder gar Gefährdungen von Fußgängern verbunden ist. Die heute angebrachten Verbotstafeln müssten dazu zumindest entfernt und am besten durch Hinweisschilder über das „richtige Parken“ ersetzt werden.

Als geringfügige bauliche Maßnahme bietet sich das Schließen der Lücke bei den Stellplätzen im Bereich der Tiefgaragenausfahrt (östlich der Straßenbahngleise) an. Das Tolerieren des Abstellens an Geländern und diese geringe Erweiterung der Kapazität würde, zusammen mit einer vollständigen Auslastung des Parkhauses den heutigen Bedarf an Stellplätzen decken.

Soweit der Bereich der Tiefgarageneinfahrt (westlich der Straßenbahngleise) nicht anderweitig genutzt werden soll, besteht dort die Möglichkeit zur Erweiterung des Stellplatzangebotes durch zusätzliche Anlehnbügel.

Für Kurzparker wäre ein neues Angebot an Stellplätzen vor dem Empfangsgebäude mit 10 Anlehnbügel (= 20 Stellplätze) sehr attraktiv. Die Nutzung dieser Kurzparkplätze müsste allerdings mit einer Höchstparkdauer von 1-2 Stunden verbunden und entsprechend überwacht und sanktioniert werden.

5. Literatur:

- 1) Christel Hittinger und Gerd Hüttmann: Fahrradstation Mannheim - Konzept im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Mannheim Hauptbahnhof, Hrsg: ADFC Mannheim, 1991
- 2) Sebastian Lentz: Kurzzusammenfassung der Ergebnisse des Geländepraktikums „Radverkehrsplanung Mannheim“ im SS 1991, Hrsg: Geographisches Institut der Universität Mannheim, 1991

Im Rahmen dieses Praktikums wurden auch insgesamt 183 Radfahrende zur Situation am Hauptbahnhof und ihrer Nutzungshäufigkeit befragt. Knapp 60 % gaben an, ihr Rad ständig, d.h. das ganze Jahr über und auch bei schlechtem Wetter zu benutzen.
siehe dazu auch: ÖPNV-Fahrziel-Befragungen des Stadtplanungsamtes der Stadt Mannheim im April und Juni 1996, nicht veröffentlicht.
- 3) Schreiben des Regionalverbandes Unterer Neckar an das Stadtplanungsamt der Stadt Mannheim vom 7.12.1990. Siehe auch:
Ausbau von Pkw und Fahrradabstellanlagen im Raumordnungsverband Rhein-Neckar, Heft 8, Mannheim, 1989, S141ff
- 4) Christel Hittinger und Gerd Hüttmann:
Fakten und Argumente zur kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln, Hrsg: ADFC Bezirksverein Rhein-Neckar e.V., Mannheim, 1990
- 5) Christel Hittinger, Gerd Hüttmann und Klaus Kemmet:
Fahrradboxen am Bahnhof – eine Chance für „Bike & Ride“ ?, Hrsg: ADFC Mannheim und Stadtplanungsamt Stadt Mannheim, 1992
- 6) Roland Hirsch:
Stellungnahme zur baulichen Ausführung der Fahrradstation am Hauptbahnhof Mannheim, Hrsg: ADFC Mannheim, 1995
- 7) Heiko Zintgraf: „Nachhaltige Mobilität: Anforderungen an ein zukunftsfähiges Verkehrssystem in der Stadt unter besonderer Berücksichtigung des Radfahrverkehrs – Untersucht am Beispiel der Stadt Mannheim.“, S. 84ff.
Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Mannheim, 2004.
- 8) Thomas Froitzheim: Fahrradstationen an Bahnhöfen,
Schriftenreihe des ADFC Nordrhein-Westfalen e.V., Band 2,
Hrsg: ADFC Nordrhein-Westfalen e.V., Düsseldorf, 1990.
- 9) Heiko Zintgraf, S. 88ff

6. Anhang

Tabelle A1

Datum/Uhrzeit	25.10.04/12.30 - 14.45		Nachkontrolle	
		Montag	4.11.2005	9.11.2005
Standort	Stellplätze	Mo (weiß)	Mo (weiß)	Mo (weiß)
Lindenhof - Rampe	24	104	0	0
Lindenhof - Treppe	0	16	3	2
Postparkplatz	39	68	9	9
Postinsel	96	124	23	19
Hauptgebäude	0	168	12	11
Suezkanal	0	55	3	3
Baumreihe	0	39	1	1
Tiefgarage	52	43	14	12
Lindenhofseite	24	120	3	2
Hauptseite	187	497	62	55
Gesamt	211	617	65	57

Tabelle A7

Tabelle A2

Datum/ Uhrzeit	Dienstag, 26.10.04/13.00-14.45		
Standort	Stellplätze	Di (blau)	Weiß (ex Mo)
Lindenhof - Rampe	24	68	7
Lindenhof - Treppe	0	6	8
Postparkplatz	39	56	18
Postinsel	96	72	60
Hauptgebäude	0	82	70
Suezkanal	0	38	18
Baumreihe	0	27	10
Ausfahrt Tiefgarage	52	28	26
Lindenhofseite	24	74	15
Hauptseite	187	303	202
Gesamt	211	377	217

Tabelle A3

Datum/Uhrzeit	Mittwoch, 27.10.04/13.00-15.00			
Standort	Stellplätze	Mi (grün)	blau (ex Di)	weiß (ex Mo)
Lindenhof - Rampe	24	102	2	4
Lindenhof - Treppe	0	10	2	5
Postparkplatz	39	55	6	17
Postinsel	96	75	16	49
Hauptgebäude	0	112	13	51
Suezkanal	0	25	10	15
Baumreihe	0	35	2	6
Ausfahrt Tiefgarage	52	32	4	20
Lindenhofseite	24	112	4	9
Hauptseite	187	334	51	158
Gesamt	211	446	55	167

Tabelle A4

Datum/Uhrzeit		Donnerstag 28.10.04/13.00-14.30			
Standort	Stellplätze	Do (rot)	grün (ex Mi)	blau (ex Di)	weiß (ex Mo)
Lindenhof - Rampe	24	80	2	0	1
Lindenhof - Treppe	0	6	1	1	4
Postparkplatz	39	50	4	4	14
Postinsel	96	70	9	10	39
Hauptgebäude	0	83	14	7	36
Suezkanal	0	32	5	4	8
Baumreihe	0	19	0	2	4
Ausfahrt Tiefgarage	52	30	5	3	20
Lindenhofseite	24	86	3	1	5
Hauptseite	187	284	37	30	121
Gesamt	211	370	40	31	126

Tabelle A5

Datum/Uhrzeit		Freitag, 29.10.04/19.00-19.30				
Standort	Stellplätze	Ohne	Rot (ex Do)	grün (ex Mi)	blau (ex Di)	weiß (ex Mo)
Lindenhof - Rampe	24	33	3	2	0	1
Lindenhof - Treppe	0	5	0	0	0	4
Postparkplatz	39	26	1	3	2	11
Postinsel	96	76	13	6	5	27
Hauptgebäude	0	71	11	10	6	26
Suezkanal	0	38	11	2	4	7
Baumreihe	0	3	1	0	1	3
Ausfahrt Tiefgarage	52	25	4	2	0	17
Lindenhofseite	24	38	3	2	0	5
Hauptseite	187	239	41	23	18	91
Gesamt	211	277	44	25	18	96

Tabelle A6

Datum/Uhrzeit		Samstag, 30.10.04/14 -15 Uhr				
Standort	Stellplätze	Ohne	rot (ex Do)	grün (ex Mi)	blau (ex Di)	weiß (ex Mo)
Lindenhof - Rampe	24	31	2	2	0	1
Lindenhof - Treppe	0	7	0	0	0	4
Postparkplatz	39	27	1	3	2	11
Postinsel	96	69	12	6	5	25
Hauptgebäude	0	91	10	9	6	26
Suezkanal	0	38	10	1	4	6
Baumreihe	0	6	1	0	1	3
Ausfahrt Tiefgarage	52	35	3	2	0	16
Lindenhofseite	24	38	2	2	0	5
Hauptseite	187	266	37	21	18	87
Gesamt	211	304	39	23	18	92