



Radfahrer freuen sich, wenn sie brauchbare Abstellanlagen für ihren Drahtesel vorfinden.

FOTO BSZ

ADFC Bayern gibt praktische Hinweise im Internet

Fahrradparker richtig planen

Der ADFC Bayern will den Radverkehrsanteil in Städten und Gemeinden erhöhen. Darum setzt er sich nachdrücklich für bessere Abstellmöglichkeiten an den Quellen und Zielen des Radverkehrs ein, wobei er darauf achtet, nur die vom ADFC geprüften und empfohlenen Fahrradständer beziehungsweise Fahrradparker vorzuschlagen.

Die wichtigsten Quellen des Radverkehrs sind die Wohnungen der Bürger. Die bayerische Bauordnung erlaubt es den Kommunen, eigene Satzungen zu erlassen, mit denen zum Beispiel die Qualität und die Anzahl von Fahrrad-Abstellplätzen bei Neubauten vorgeschrieben wird. Lei-

der haben die meisten Kommunen (auch München) davon bisher keinen Gebrauch gemacht. Das Ergebnis: Es ist für viele potenzielle Radbenutzer schwierig, an der Wohnung eine Fahrt mit dem Fahrrad zu starten, weil günstig gelegene Abstellmöglichkeiten fehlen.

Deshalb hat der ADFC Bayern sich die Aufgabe gestellt, eine Muster-Abstellplatz-Satzung für eine Kommune zu erarbeiten und diese nach Annahme durch das Kommunalparlament anderen Kommunen zur Nachahmung zu empfehlen.

Bei vielen Supermärkten und Discountern sucht man vergeblich nach guten Fahrradparkern mit

stabilem Stand der eingestellten Fahrräder und 70 cm ausreichendem Seitenabstand. Aber es gibt positive Ausnahmen. Über 40 Filialen eines großen Discounters findet man nun das ADFC-empfohlene Modell Arreta eines Münchner Herstellers, der auch Fördermitglied des ADFC Bayern ist und dem Förderkreis des ADFC-Bundesverbandes angehört. Hinweise, wie man Discountern eventuell zu einer Verbesserung der Fahrrad-Abstellanlagen veranlassen könnte, finden sich im Internet unter: www.adfc-bayern.de/verkehr/abstellanlagen/vorlagen-und-satzungen.html

Praktische Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen

und auch der Kosten dafür findet man im Dokument „Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen“ unter: www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/pdf/Verkehr/By-Abstellanlagen.pdf

Das Dokument enthält Hinweise zu folgenden Themen:

1. Auswahl geeigneter Fahrradständer (Fahrradparker)
2. Weitere technische Angaben und Hinweise, insbesondere für den Betreiber
3. Hinweise zur Finanzierung von Bike+Ride-Anlagen in Bayern
4. Abbildung jeweils einer Variante der ADFC-empfohlenen Fahrrad-Abstellanlagen
5. Platzbedarf von Fahrradabstellanlagen (Reihenanlagen) > BSZ

Wartezeiten an Ampeln verkürzen

Weniger Stau dank neuem Verkehrsleitsystem

Wissenschaftler der TU Dresden und der ETH Zürich haben ein neues Verkehrsleitsystem entwickelt, das die Wartezeiten an Ampeln verkürzt und Staus vermeidet. Das System hilft Zeit und Geld sparen, schont die Umwelt und die Nerven.

Bisherige Lösungsansätze für das Problem von „Verkehrszusammenbrüchen“, wie die zur Rush Hour unvermeidbar verstopften Straßen bei Fachleuten heißen, beruhen seit Anbeginn des Stadtverkehrs auf der Idee, die Verkehrsflüsse mit Ampeln zu steuern. Es ist der Versuch, dem Verkehr eine gewisse Ordnung aufzuzwingen.

Heute regulieren meist zentral gesteuerte Ampelanlagen den Verkehr, die je nach Tageszeit und Verkehrsaufkommen unterschiedlich programmiert sind, um in jeder Verkehrssituation einen kontinuierlichen und unfallfreien Verkehrsfluss zu gewährleisten. Doch wegen der Variabilität der Verkehrsflüsse und Abbiegeraten sowie aufgrund von Baustellen, Unfällen oder Wettereinflüssen sieht die Realität des Stadtverkehrs nie genau so aus, wie von Verkehrsplanern angenommen. Lange Wartezeiten an Ampeln und sich immer weiter ausbreitende Staus sind die Folge.

System ohne zentralen Supercomputer

Zwei Wissenschaftler haben sich dieses – aus Sicht vieler Autofahrer – sehr drängenden Problems angenommen, dabei jedoch einen völlig neuen Denkansatz verfolgt. Gemeinsam haben Stefan Lämmer vom Institut für Wirtschaft und Verkehr der Technischen Universität (TU) Dresden und Dirk Helbing, inzwischen Professor für Soziologie an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETHZ), ein Verkehrsleitsystem entwickelt, in dem die Verkehrsflüsse die Ampeln steuern, und nicht umgekehrt – wie bisher. „Wir hatten den Ehrgeiz, ein Verkehrsleitsystem zu entwickeln, das ohne einen zentralen Supercomputer auskommen kann und besser funktioniert als gängige Verfahren der Verkehrssteuerung“, sagt Helbing. Fünf Jahre lang haben Helbing und Lämmer gerechnet, Strassennetze modelliert und Theorien in Computersimulationen überprüft. Ihre Ergebnisse haben die Wissen-

schafter nun veröffentlicht. Ende 2010 haben sie für ihr System das Patent erhalten.

Im Verkehrsleitsystem von Lämmer und Helbing misst jede einzelne Ampel mittels Detektoren, die am Beginn und Ende der Strassenabschnitte angebracht sind, die Anzahl und Geschwindigkeit der sich nähernden Fahrzeuge.

Ampeln kommunizieren miteinander

Dank Kommunikation mit den benachbarten Ampeln kann jede Ampel berechnen, wann und wie lange sie auf Grün schalten müsste, um die Fahrzeuge ohne anzuhalten vorbeizulassen. Diese Kommunikation führt automatisch zur Koordination der Verkehrsströme und zu einer neuen Art von grünen Wellen. Zusätzlich versucht die Steuerung, ein „Überlaufen“ der Straßenschnitte zu vermeiden.

Wie Lämmer und Helbing in einer aufwendigen Computersimulation zeigen konnten, die sie für die Stadtmitte von Dresden durchführten, bringt dieses selbstorganisierte und dezentrale Steuerungssystem allen Verkehrsteilnehmern Vorteile, denn es beruht nicht auf einem typischen Verkehrsaufkommen, sondern reagiert flexibel auf die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse. > BSZ



Die Verkehrsflüsse sollen die Ampeln steuern, und nicht umgekehrt – wie bisher. FOTO BSZ

Investitionen mit Zukunft

Schlüsselfertige Parkhäuser

Mit über 3 950 000 Quadratmeter gebauter Stellfläche und einem Knowhow aus 30 Jahren Praxis gehört die Deutsche Industrie- und Parkhausbau GmbH (DIP) aus Bad Honnef zu den größten Parkhausbauern in Deutschland. Insgesamt hat unser Unternehmen mehr als 450 Parkhäuser mit über 175 000 Stellplätzen errichtet.

Auch wenn wir beim Bau bewährte Systemtechnik kostenoptimiert einsetzen, können wir bei jedem Objekt individuelle Anforderungen erfüllen. Mit außergewöhnlicher Architektur und höchster Funktionalität.

Geschickte Architektur mit Zusatznutzen

Geschickte Architektur mit Zusatznutzen gehört zu unseren Stärken. Beispielsweise bei einer weitgehend innenstützenfreie Konstruktion. Oder bei der Minimierung des Bedarfs an Grundflächen unter Beibehaltung oder gar Erweiterung des Stellplatzangebots. Bei Parkhäusern, die sich später einfach erweitern lassen.

Oder bei Objekten, die komplett demontiert und an anderer Stelle in anderer Form wiedererrichtet werden können.

Von Anfang an gilt das Augen-

merk der Wirtschaftlichkeit. Neben dem Aspekt der Kostensicherheit bei der Errichtung sind auch der wirtschaftliche Betrieb der Parkhäuser und ihre Wertbestän-

digkeit ausschlaggebende Faktoren für die Investitionssicherheit. > BSZ

www.parkhausbau.com



In Würzburg an der Schürerstraße hat die DIP beispielsweise 196 Stellplätze auf acht Halbebenen in Split-Level-Bauweise mit einem Treppenhaus in Stahlbeton samt Glasfassade realisiert. FOTO DIP

wsm
QUALITÄT IN METALL

HIER PARKT DAS FAHRRAD
Fahrradparker für jeden Einsatzzweck

Radfahren ist in. Die ausgezeichneten Fahrradparker und -ständer von wsm sind es auch: für den öffentlichen Raum, für Garage und Keller, für Handel und Gewerbe (auch mit Werbetafel). Wir liefern die unterschiedlichsten Systeme, immer bedarfsgenau: standischer, fahrradschonend, platz- und raumsparend, erweiterbar durch Reihenverbindung, elegant im Design und funktionell. Zertifizierte Qualität für überall und jeden Fall.

Mehr Informationen erhalten Sie in unseren ausführlichen Produktkatalogen, auf unserer Homepage oder direkt bei Ihrem Fachhändler.

WSM WALTER SOLBACH METALLBAU GMBH
Postfach 3773, D-51537 Waldbröl
Telefon: +49 (0) 2291 86-201
Telefax: +49 (0) 2291 86-20201

www.wsm.eu