

Fahrradstellplätze

Gut geparkt ist halb gewonnen

Ob in den bestehenden dicht bebauten Vierteln oder im Neubaugebiet: Wer das Fahrrad als nachhaltiges Verkehrsmittel fördern will, muss auch an die parkenden Räder denken. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) gibt praktische Tipps.

> Linus Goericke

Anlehnbügel sind das Minimum, besser noch sind abschließbare und überdachte Abstellmöglichkeiten, breit genug fürs Lastenrad und mit Stromanschluss. Doch wer braucht was an welchem Standort? Ältere Menschen etwa nutzen häufiger Pedelecs als jüngere. Familien mit Kindern hingegen wünschen sich oft größere Fahrradparkplätze, auf denen sie auch Lastenräder bequem abstellen können.

Richtwerte und Mindeststandards

Für Wohnquartiere hat das Bundesverkehrsministerium schon 2017 einen Richtwert geliefert: So ist mit 2,4 Fahr-

rädern pro Haushalt zu rechnen – oder alternativ mit einem Stellplatz pro 30 Quadratmetern Wohnfläche.¹ Als Faustregel wird mit einer Fläche von zwei Quadratmetern pro Fahrradstellplatz gerechnet. Hinzu kommt Rangierfläche, vor allem in größeren Abstellanlagen. Deren Zugänge müssen mindestens 1,20 Meter breit sein.

Außerdem sollte der Standort auch nachts gut beleuchtet werden und in Wohnquartieren nicht weiter als 20 Meter vom Hauseingang entfernt liegen. Wichtig ist, dass die Fahrradparkplätze barrierefrei erreichbar sind, der Weg in den Hof also nicht etwa über mehrere Stufen führt. Eine umfangreiche Checkliste zum Bau von Fahrradabstellanlagen findet sich im Faltblatt „Fahrradparken“ des Verkehrsclubs Deutschland (VCD).²

Im Bestand: Bügel und Boxen gut ins Umfeld integrieren

In Bestandsquartieren ist es kaum möglich, nachträglich großflächig Fahrradabstellanlagen zu installieren – es fehlt schlicht der Platz. Eine Option wäre zumindest, leerstehende Ladenflächen umzuwandeln. Faktisch kommen vor allem – bestenfalls überdachte – Fahrrad-anlehnbügel oder Fahrradboxen infrage.

Diese sollten auch optisch gut ins Quartier passen. Die Wahl des richtigen Außenmaterials ist daher entscheidend. So hat sich etwa die Hamburger Mietergenossenschaft Gartenstadt Farmsen für ein transparent überdachtes Fahrradgaragenmodell aus Kunststoff entschieden. Andere Fahrradboxen wiederum lassen

sich begrünen und können zum ansehnlichen Farbtupfer werden, sind dadurch aber pflegeintensiver.

Beim Neubau: An verschiedene Nutzer*innengruppen denken

Weniger problematisch sieht es bei Neubaugebietprojekten aus: Hier lassen sich Fahrradparkplätze von Anfang an in die Quartiersplanung integrieren. Ideal ist hier ein Fahrradraum innerhalb des Gebäudes, der mit dem Rad über eine Rampe von außen direkt und bequem zu erreichen ist. Dort sind die Räder besonders gut vor Diebstahl und Witterung geschützt. Nicht vergessen: Roller, Kinder- oder Lastenräder brauchen ebenso eine Abstellfläche wie Rollstühle oder Rollatoren. Es sollte zudem Ladepunkte für Pedelecs – und für Elektro-Rollstühle – geben.

Das richtige System finden

In dem Dickicht der unterschiedlichen Parksysteme für Fahrräder die Übersicht zu behalten, ist keine leichte Aufgabe. Was wird wo in meinem Quartier, in meinem Ort gebraucht? Fahrradboxen oder Bügel? Was ist mit den Doppelstocksystemen, die man immer öfter sieht? Bei welchen Herstellern kann ich mich umschauen? Eine gute Orientierungshilfe bietet der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), der regelmäßig Fahrradabstellanlagen anhand der DIN-Norm für stationäre Fahrradparksysteme überprüft.³ Einen Überblick über mögliche finanzielle Förderungen für den Bau von Fahrradabstellanlagen gibt die Förderdatenbank des Bundes.⁴

Portrait

Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität

Das Projekt des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) bringt Wohnungsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsdienstleister zusammen, um gemeinsam intelligente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätskonzepte im Wohnquartier zu verankern.

Zum Angebot gehören Publikationen wie die Faltblätter zum Fahrradparken oder über Stellplatzsätzen ebenso wie ein Newsletter, Workshops sowie der Wohnquartiers-Check.

> Linus Goericke

intelligentmobil.de

Bauordnungen

Grundsätzlich müssen beim Bau von Fahrradparkplätzen die Landesbauordnungen der Bundesländer beachtet werden. Sie regeln zunächst einmal, ob oder ab welcher Größe der Bau von Abstellanlagen genehmigungspflichtig ist. In Baden-Württemberg, Sachsen oder Schleswig-Holstein geht das ganz ohne Genehmigung; in Hamburg ist sie ab 50 Quadratmetern und in Nordrhein-Westfalen ab 100 Quadratmetern erforderlich. Die Bauordnungen schreiben auch vor, wie viele Fahrradparkplätze pro Wohneinheit oder Ladenfläche zu errichten sind und wie die Anlagen baulich umgesetzt werden sollen.

Beispielhaft ist die Regelung in Hessen: Dort ist im Mai 2020 eine landesweit gültige Fahrradabstellplatzverordnung in Kraft getreten. Sie gibt detailliert vor, wie viele Stellplätze gebaut werden müssen – sowie deren Lage, Größe und sonstige Beschaffenheit.⁵

Stellplatzsatzungen

Kommunen, die ebenfalls eine Fahrradstellplatzverordnung einführen möchten, können sich auch von der Mustersatzung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) Bayern inspirieren lassen.⁶ Immer mehr Kommunen erlauben über diese Satzungen bei Neubauprojekten eine Verringerung der zu errichtenden Pkw-Stellplätze, wenn stattdessen zum Beispiel Fahrradparkanlagen gebaut werden. Da dies kostengünstiger ist als die Errichtung von Pkw-Stellplätzen, lohnt sich für die Bauträger*innen ein genauer Blick in die Stellplatzsatzung auch finanziell.⁷

Stellplatz-Konversion

In vielen Kommunen ist es außerdem möglich, einen Antrag an die örtliche Straßenverkehrsbehörde zu stellen, um Fahrradparkanlagen bauen zu lassen. Gibt es dafür nicht genügend Platz im öffentlichen Raum, können auch Pkw-Stellplätze umfunktioniert werden. Das ist zum Beispiel in Leipzig über ein Formular möglich, das jede*r einreichen kann.⁸ Allerdings erwarten die An-



Grafik: VCD

tragstellenden Kosten von 310 Euro pro Fahrradbügel, vorausgesetzt, dem Antrag wird stattgegeben. In Bremen reicht sogar ein formloser Antrag, und die Stadt kommt selber für die Kosten auf.

Anreize für gutes Fahrradparken

Städte, Kreise und Gemeinden können nicht nur selber Stellplätze bauen, sondern auch Anreize schaffen, dass andere aktiv werden. Wie etwa die Kieler Bügel: Seit 1994 können Wohnungsunternehmen und -eigentümer*innen auf dem Gehweg vor der eigenen Haustür Fahrradbügel aufstellen lassen. Das Stück kostet 93 Euro plus Installationsgebühr. Die Bügel gehören der Stadt. Das hat den Vorteil, dass sie sich um Instandhaltung, Reparaturen und die Entsorgung von angeschlossenen Schrotträdern kümmert.

In Hameln stellt die Stadt seit 2020 stadtweit Einzel- und Sammelfahrradboxen in Wohngebieten auf. Das ist durchaus erschwinglich: Regulär kostet so eine Box monatlich sechs Euro und in den ersten drei Jahren sogar nur drei Euro pro Monat.⁹

- 1) Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias: Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht, Studie im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn/Berlin 2018, Seite 39, mobilitaet-in-deutschland.de
- 2) September 2021, sechs Seiten, PDF auf intelligentmobil.de/fahrradparken
- 3) Tabelle auf [adfc.de: t1p.de/1wd39](http://adfc.de/t1p.de/1wd39)
- 4) foerderdatenbank.de
- 5) Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung) vom 14. Mai 2020 auf hessenrecht.hessen.de: t1p.de/fd31
- 6) Mustersatzung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Landesverband Bayern, für Fahrradstellplätze auf bayern.adfc.de: t1p.de/r7nkt
- 7) April 2021, sechs Seiten, PDF auf intelligentmobil.de/stellplatzsatzung
- 8) Zweiseitige PDF auf der Website der Stadt Leipzig: t1p.de/3mhnl
- 9) fahrradparken-hamelnde.de

> Linus Goericke ist Volontär beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) und gehört zum Projektteam des Bundesweiten Netzwerks Wohnen und Mobilität.