



ALLTAGSRADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS SCHWEINFURT

FAHRRADPARKEN UND MOBILITÄTSSTATIONEN

Auftraggeber

Landkreis Schweinfurt
Schrammstraße 1
97421 Schweinfurt

Auftragnehmer



topplan
Osteranger 16
D-87616 Wald
© +49 (0)8302 261
info@topplan.de
www.topplan.de

Impressum

Verantwortlich für Inhalte, Bilder und Texte und
Inhaber des Urheberrechts ist topplan, Wald.

Bildnachweis:

Bilder, Texte, Gestaltungen und Grafiken
©topplan, soweit nicht anders genannt

Gender-Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf gleichzeitige Verwendung
der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet.
Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand:

Oktober 2023

Hinweis:

Nachdruck der Inhalte, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigung
auf elektronischen Datenträgern.

Inhaltsübersicht

● Warum ist Fahrradparken wichtig?	Seite 4
● Ausgangssituation im Landkreis Schweinfurt	Seite 5
● Fahrradparken: Wo und für wen?	Seite 6
● Grundanforderungen für das Fahrradparken	Seite 7
— Standortwahl	Seite 9
— Standortgestaltung	Seite 13
● Arten von Radparkanlagen	Seite 17
— Anlehnbügel	Seite 18
— Einstellbügel	Seite 19
— Doppelstockparker	Seite 22
— Radboxen	Seite 23
— Radsammelgaragen	Seite 24
— Fahrradparkhäuser	Seite 25
— Zugangsvarianten	Seite 26
— Parkplätze für Tretroller	Seite 27
● Fahrradparken in der kommunalen Stellplatzsatzung	Seite 28
● Modulsystem für Radabstellanlagen	Seite 29
● Checklisten Radparkanlagen	Seite 31
● Best Practice Beispiele	Seite 34
● Mobilitätsdrehscheiben	Seite 45



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschafts-
fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)

Gute Radabstellanlagen gehören zur Basisinfrastruktur für alle Radfahrenden!



Radabstellanlagen sind wichtig – aber Warum?

Fahrräder sind längst nicht mehr nur günstige Gebrauchsgegenstände. Vielmehr wird das Rad zum besten Freund, Statussymbol und häufig auch zu einer kostenintensiven Investition. Der E-Bike-Boom verstärkt die Nutzung von hochwertigen Rädern. Das Abstellen am Arbeitsplatz, am Bahnhof oder vor Geschäften kann dabei zur Mutprobe werden und immer wieder stellt sich die Frage, ob man es wagen möchte, das Rad an diesen Orten – ohne geeignete Abstellanlagen – zu parken.

Hier sei daran erinnert, dass das Abstellen von Kraftfahrzeugen bei allen Baumaßnahmen im gewerblichen und privaten Bereich berücksichtigt und mit Verordnungen und Gesetzen geregelt ist, während Radabstellanlagen meist nur eine untergeordnete Wertschätzung erfahren. Oft werden bei Hochbauvorhaben Radabstellanlagen nicht oder nur unzureichend realisiert und in Stellplatzsatzungen von Kommunen wird das Rad häufig nicht einmal erwähnt. Auch im öffentlichen Raum werden Parkplätze erstellt, welche sich meist an Autofahrenden orientieren. Das Rad wird – wenn überhaupt – an die Seite „gequetscht“. Folge ist, dass Räder an ungeeigneten Stellen abgestellt und / oder an Straßenmöblierungen angekettet werden müssen.

Zu beobachten ist zudem, dass viele Menschen für die tägliche Fahrt z. B. zum Bahnhof eher minderwertige Fahrräder verwenden, obwohl sie auch hochwertige Räder besitzen. Warum? Sie haben Angst vor Diebstahl und Vandalismus. Es gibt zu wenige sichere Abstellmöglichkeiten.

Komfortable und sichere Radparkmöglichkeiten (in ausreichender Zahl) sind daher ein Kernelement zur Förderung des Radverkehrs.

Bild 1: Wild geparkte Fahrräder an einem Bahnhof – sicheres und komfortables Abstellen ist hier nicht möglich.

Ausgangssituation im Landkreis Schweinfurt

Im Landkreis Schweinfurt gibt es ein breitgefächertes Portfolio an Radparkmöglichkeiten. Teils stehen den Radfahrenden gute Abstellanlagen zur Verfügung. So auch am Bahnhof Poppenhausen, wo gut zugängliche, überdachte und nicht überdachte Anlehnbügel und Schließfächer mit E-Bike-Lademöglichkeiten für Radfahrende vorhanden sind (Bild 1). Auch an weiteren Standorten, wie zum Beispiel Rathäusern, sind gute Abstellanlagen in Eingangsnähe zu finden (Bild 2). Allerdings sind auch Zielpunkte anzutreffen, an denen bisher keine Radparkmöglichkeiten angeboten werden, wie an der Fähre in Wipfeld (Bild 3). Dort sind Lademöglichkeiten, eine Sitzgelegenheit und eine Reparaturstation vorhanden. Alles in allem ein guter Service, nur leider ohne Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Ebenso sind Radparkplätze eingerichtet, die den Bedürfnissen der Radfahrenden nicht gerecht werden – vorrangig auf Grund des verwendeten Bügeltyps oder der Zugänglichkeit. So waren vielerorts noch Vorderradhalter zu finden, die für die Mehrheit der Radtypen nicht gut nutzbar sind. Zudem kann dort nur ein Reifen und nicht der Rahmen angekettet werden. Ein Beispiel ist der Busbahnhof in Gerolzhofen, bei dem mit der vorhandenen Überdachung eigentlich ein guter Service für Radfahrende vorhanden ist, nur leider besteht die eigentliche Abstellanlage aus sogenannten „Felgenkillern“ (Bild 4).

Für den Ausbau der Radabstellanlagen wurden im Landkreis Schweinfurt über 50 Standorte an öffentlichen Zielpunkten abgestimmt und analysiert. Für jede Anlage wurde der Bestand erfasst, bewertet und ein Vorschlag zur Optimierung erarbeitet.

Um nicht nur den Status quo aufzuzeigen, sondern Möglichkeiten zur Weiterentwicklung an die Hand zu geben, folgt ein Handbuch zum Fahrradparken. Es beinhaltet Grundvoraussetzungen, welche bei der Umsetzung beachtet werden sollten, zeigt Musterlösungen und inspiriert mit Best Practice Beispielen.

Nutzen Sie die folgenden Seiten, um das Angebot für Radfahrende im Landkreis Schweinfurt zukünftig bestmöglich zu gestalten.



Fahrradparken: Wo und für wen?

Wer im Alltag mit dem Rad fährt, hat immer ein Ziel und dort muss er sein Rad parken können. Aber auch bei einer Freizeittour wird mal Pause gemacht und das Rad abgestellt. Somit sind die Zielpunkte des Radverkehrs individuell und vielfältig. Es bedarf eines flächendeckenden, dezentralen Angebotes an Radabstellmöglichkeiten. Es sollten daher folgende Orte betrachtet werden:

- Bahnhöfe
- Bushaltestellen
- Schulen
- Rathaus, Behörden, öffentliche Einrichtungen (z. B. Bibliotheken, Veranstaltungsorte, Touristinfos, Friedhöfe, Museen etc.)
- Dorfplatz, Stadtplatz, Fußgängerzone
- Einzelhandel, Praxen etc.
- Gastronomie
- Sportanlagen, Turnhallen
- Freibäder, Badeweiher, Hallenbäder, Freizeiteinrichtungen
- Sehenswürdigkeiten
- letztendlich auch alle Arbeitgeber

Abstellanlagen an diesen Zielpunkten werden von Radfahrenden mit verschiedenen Bedürfnissen genutzt. Wo an einer Stelle nur kurzzeitig geparkt wird (z. B. vor dem Bäcker), verbleibt das Rad an anderen Stellen viele Stunden (z. B. am Bahnhof). Sie müssen also die Radparkanlagen im Hinblick auf diese unterschiedlichen Anforderungen konzipieren.

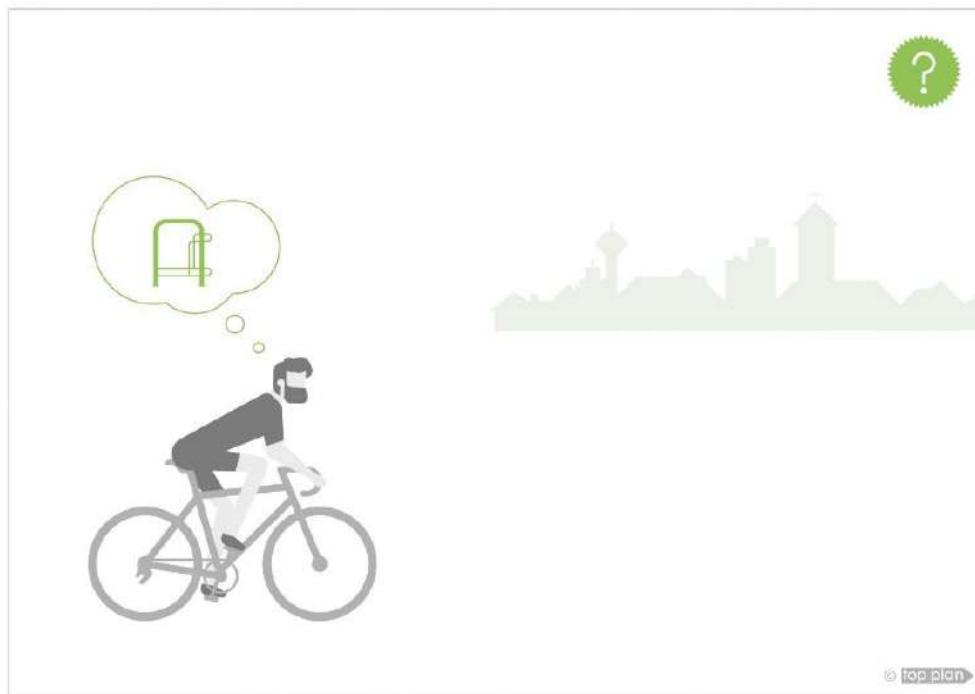
Bild 1: Je nach Zielgruppe sind die Anforderungen variabel. Bei langem Parken sind Sicherheit, ausreichende Stellplätze und Wetterschutz Kernfaktoren.

Bild 2: Ist die Auslastung hoch und der Platz begrenzt, hilft der Weg nach oben.

Bild 3: An Freizeitzielen sind radgerecht gestaltete Einstellbügel sinnvoll.

Bild 4: Sehr sicheres und geschütztes Abstellen ist in Radboxen möglich.





Grundlegende Anforderungen

Um den Bedarf und die Anforderungen der Radfahrenden an jedem Zielpunkt angemessen bedienen zu können, stellen Sie sich im Vorfeld bei jeder Abstellanlage folgende Fragen:

- Wer wird die Abstellanlagen nutzen? Wer ist die Zielgruppe?
- Wie viele Radfahrende gibt es bereits? Wie viele Radfahrende sind zukünftig zu erwarten?
- Können die Radparkplätze bei Bedarf erweitert werden?
- Wie lange werden die Räder in der Regel abgestellt sein?
- Welche Ansprüche stellt die jeweilige Zielgruppe an die Anlage? (z. B. Witterungsschutz, Diebstahlschutz)

Über alle Nutzergruppen und Abstellvarianten hinweg gibt es grundlegende Aspekte, die sich alle Radfahrenden bei Abstellanlagen wünschen bzw. auch erwarten. Wenn Sie diese bei der Konzeption und Optimierung von Radparkplätzen berücksichtigen, werden Radfahrende das Angebot auch tatsächlich nutzen. Versetzen wir uns gemeinsam in die Situation eines Radfahrenden:

Was erwarten wir, wenn wir unser Rad am Zielpunkt abstellen?

Standortwahl

- ✓ Wir wollen die Abstellanlage gut mit dem Rad erreichen und eine immer freie Zufahrtsmöglichkeit haben.
- ✓ Natürlich wollen wir den Radparkplatz verkehrssicher erreichen.

**Nur eine gut geplante und sinnvolle Abstellanlage
wird von den Radfahrenden genutzt werden.**

Standortgestaltung

- ✓ Wir benötigen eine ausreichende Verkehrsfläche, um unser Rad komfortabel ein- und ausparken zu können.
- ✓ Dabei wollen wir nicht „im Dreck stehen“, sondern einen befestigten Untergrund haben.
- ✓ Wenn wir das Rad in den Bügel einstellen, möchten wir nicht an anderen Rädern hängen bleiben oder uns beschmutzen. Die einzelnen Bügel dürfen also nicht zu dicht angeordnet werden.
- ✓ Wenn wir das Rad länger abstellen, wünschen wir uns einen Witterungsschutz.
- ✓ Ein hochwertiges Rad benutzen wir meist nur, wenn wir dieses vor Diebstahl und Vandalismus gesichert abstellen können.
- ✓ Beleuchtung ist in den Abend- und Morgenstunden hilfreich.

Art der Abstellanlage / des Abstellbügels

- ✓ Egal mit welchem Rad wir kommen, die Abstellanlage muss für verschiedene Radtypen geeignet sein.
- ✓ Wenn wir das Rad abstellen, möchten wir nicht, dass es davonrollt oder kippt. Wir benötigen für unser Rad einen festen Anlehnpunkt.
- ✓ Wir möchten unser Rad mit einem Schloss sicher anschließen können, mindestens am Rahmen und einem Reifen.
- ✓ Nutzen wir ein sehr hochwertiges Rad oder besteht die Gefahr von Vandalismus, freuen wir uns über absperrbare Einzelboxen.

Die Anforderungen werden im Folgenden detaillierter dargestellt. Für positive Inspiration dürfen wir Ihnen die Best-Practice-Beispiele am Ende dieses Handbuchs empfehlen.

Standortwahl: Zufahrtswege zur Radabstellanlage

Ein wichtiges Kriterium ist eine radgerechte Zufahrtsmöglichkeit. Sie müssen sicherstellen, dass bis direkt zur Abstellanlage flüssig und sicher geradelt werden kann. Kein Radfahrender möchte über steile Rampen, hohe Bordsteine oder enge, verwinkelte Wege zur Abstellanlage radeln. Schiebestrecken sind ebenfalls keine Option. Hinzu kommt, dass die Radfahrenden die Möglichkeiten zum Fahrradparken und die Zufahrt dorthin während der Anfahrt ohne Probleme erkennen müssen. Die beste Abstellmöglichkeit nutzt nichts, wenn die Radfahrenden sie nicht wahrnehmen.

Bevor Sie also über die konkrete Ausgestaltung der Radparkanlage nachdenken, müssen Sie die Anbindung an das Straßennetz im Sinne der Radfahrenden sichern.

Daneben spielt – wie immer – die Verkehrssicherheit eine Rolle. Im Sichtfeld der Fahrradabstellanlage muss diese (sehr) hoch sein. Warum? Sehen die Radfahrenden die Abstellmöglichkeit, denken viele von ihnen schon an das Parken (z. B. *Wo ist ein freier Platz?*) und achten deswegen nicht mehr mit voller Aufmerksamkeit auf die anderen Verkehrsteilnehmer. Im Idealfall ist deshalb der Nahbereich rund um eine Fahrradparkanlage frei von Autoverkehr und wenn möglich auch nur von wenigen zu Fuß Gehenden genutzt. Positive Beispiele für radgerechte Zufahrtsmöglichkeiten zu Radabstellanlagen sehen Sie links und auf der nächsten Seite. Wie man es nicht machen sollte, sehen Sie auf der übernächsten Seite.

Bild 1: Radparkanlage an einer Bushaltestelle. Die Bodenmarkierungen zeigen deutlich, wo mit Radverkehr zu rechnen ist. Die Anlage befindet sich direkt bei einer Fahrradstraße – hier wurde der Radverkehr bei den Planungen bedacht.

Bild 2: Die „Bike Box“ mit Abstellanlagen befindet sich unmittelbar am Radweg. Mit Bodenmarkierungen werden die Fahrwege für den Radverkehr eindeutig gekennzeichnet. Kfz-Verkehr gibt es im Nahbereich nicht. Zu Fuß Gehende werden getrennt von Radfahrenden geführt.

Bild 3: Zufahrt zu einem Fahrradparkhaus. Mit einer eigenen Abbiegespur und deutlichen Bodenmarkierungen werden die Radfahrenden bis unmittelbar an den Eingang geleitet.





Bild 1: Die Zufahrt zur Radabstellanlage an einem Bahnhof erfolgt über einen Radweg. Dieser ist sowohl vom Gehweg als auch von der Fahrbahn getrennt. Die Verkehrswege sind großzügig dimensioniert, frei und sicher. Positiv ist zudem die Lage sehr nahe am Bahnsteig.

Bild 2: Auf dem Foto ist die Zufahrt zu einer Abstellanlage an einem Bahnhof zu sehen. Die Radler werden mit Markierungen bis unmittelbar zum Abstellpunkt geführt.

Bild 3: In diesem Parkhaus wurde auch an die Radfahrenden gedacht. Für sie gibt es eine eigene Fahrspur. Die Zufahrt ist ohne Hindernisse möglich, da die Radspur rechts an der Schranke vorbei führt. Direkt danach folgen die Parkmöglichkeiten für Radfahrende.





1

Hier drei Beispiele zu sehr eingeschränkter Zugänglichkeit bzw. falscher Positionierung von Radabstellanlagen:

Bild 1: Diese Abstellanlage an einem Bahnhof ist im Grunde eine Insel, die ringsum von Grünflächen umgeben ist. Es existiert keine Zufahrt. Gerade bei nasser Witterung sehr ärgerlich.

Bild 2: Die Abstellanlage ist für Radfahrende kaum auffindbar, da sie hinter dem Schild und der Sitzgelegenheit versteckt ist. Hinzu kommt, dass ein einzelnes abgestelltes Rad den Platz für alle weiteren Fahrräder blockieren würde.

Bild 3: Sobald die Parkplätze vor diesem Supermarkt belegt sind – und das sind sie, da es die nächsten Parkplätze zum Eingang sind – kann die Radparkanlage nicht mehr erreicht werden. Hinzu kommt, dass ein abgestelltes Rad die komplette Fläche zwischen Radbügel und Autostellplatz beansprucht, also andere Radfahrende oder zu Fuß Gehende dann nicht mehr passieren können.

Bei allen drei Beispielen sind zudem die Radbügel nicht geeignet.



2



3

Standortwahl: Nähe zum Zielpunkt

Positionieren Sie die Radabstellanlagen so nah wie nur irgend möglich am Zielort. (Weite) Fußwege werden von den meisten Radfahrenden nicht in Kauf genommen. Sie nutzen dann die Abstellanlage nicht und parken ihr Rad lieber „wild“ in der Nähe des Eingangs bzw. des Zielpunktes. Dies wird in der Praxis, zum Beispiel an Bahnhöfen und Einkaufsmärkten, deutlich. Man findet häufig wild geparkte Räder, obwohl – etwas weiter entfernt – freie Abstellmöglichkeiten vorhanden wären.

Ist die Anfahrt zum Ziel nur von einer Seite möglich, empfiehlt es sich, die Abstellanlage vor dem eigentlichen Ziel – nicht danach – zu positionieren. Radfahrende fahren nur ungern am Zielpunkt, zum Beispiel einem Eingang, vorbei. Viel eher stellen sie ihr Rad „wild“ direkt am Eingang ab.

Durch schlecht positionierte Radabstellanlagen vergeben Sie die Chance einer Lenkungsfunction. Sie möchten ja erreichen, dass die Räder in den Radbügeln stehen und nicht irgendwo an Geländern, Hausmauern oder im Eingangsbereich.

Die Beispiele links zeigen Ihnen gut gewählte Standorte.

Bild 1: Radparkplatz vor einem Supermarkt. Die Lage unmittelbar am Eingang ist ideal. Das Bild zeigt, dass die Abstellmöglichkeit gut angenommen wird.

Bild 2: Auch bei Arbeitgebern ist die Nähe zum Ziel essenziell. Hier sind die Abstellbügel für die Mitarbeitenden direkt am Personaleingang angebracht. Ca. 20 Meter entfernt befinden sich weitere überdachte Parkmöglichkeiten. (Der Bügeltyp ist allerdings nicht ideal.)

Bild 3: Die Abstellanlage für die Bushaltestelle ist direkt hinter dem überdachten Wartebereich angeordnet.

Bild 4: Die Bügel sind in unmittelbarer Nähe des Eingangs zum Rathaus.



Standortgestaltung: Flächenbedarf

Wir wissen nun, dass für die grundsätzliche Wahl des Standortes die Anbindung an das Straßennetz, die Zufahrtswege und die Lage im Verhältnis zum Zielpunkt von Bedeutung sind. Auch bei der Ausgestaltung des eigentlichen Fahrradparkplatzes sind ausreichende Verkehrsflächen elementar. Die Radfahrenden müssen ihr Rad bequem ein- und ausparken können und genügend Platz zum eigentlichen Abstellen vorfinden. Es ist ärgerlich und unpraktisch, sich zwischen einer Vielzahl an Rädern durchzuschlängeln. Dabei riskiert man, in Bremszügen oder Pedalen hängen zu bleiben oder sich Kleidung an fremden Rädern zu beschmutzen.

Bei der Auswahl eines Standortes für Radabstellanlagen können Sie folgende Richtwerte zugrunde legen:

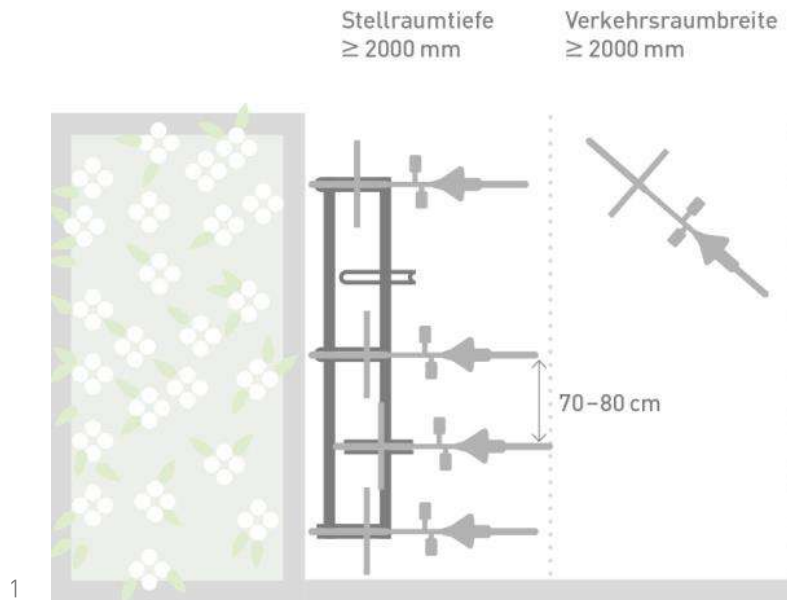
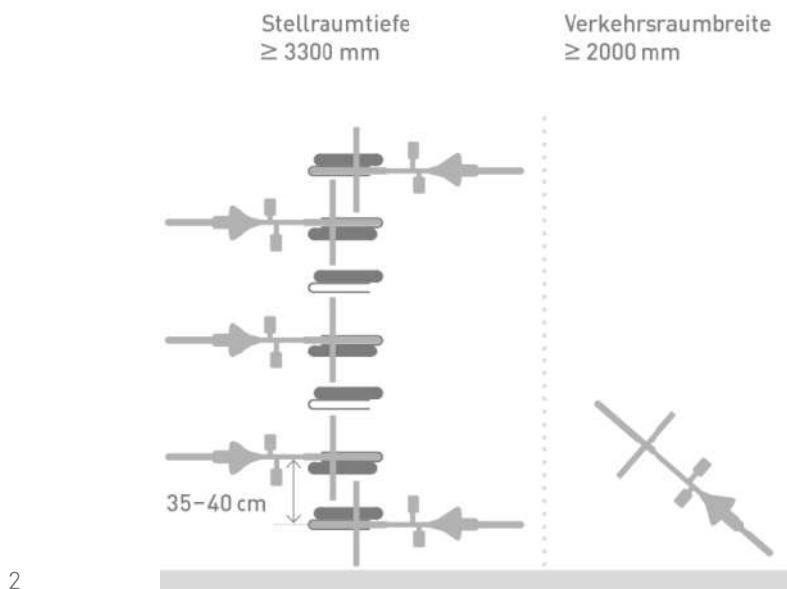
- Platzbedarf für einreihige, rechtwinklige Stellfläche: min. 2,0 m
- Platzbedarf doppelseitige, rechtwinklige Stellfläche: min. 3,3 m
- Für Radanhänger ca. 1,6 bis 1,8 m hinzufügen. Zudem müssen dann die Abstände zwischen den Rädern größer sein, da die Anhänger breiter als ein Rad sind (und die Kinder aussteigen müssen). Es empfiehlt sich, für diese Räder separate Flächen zu schaffen – beispielsweise am Rand der Abstellanlage.

Zu diesen Werten muss ergänzend eine Freifläche von ca. 2,0 m Breite zur Verfügung stehen. Diese Verkehrsfläche muss frei bleiben, um Ein- und Ausparken, also das Rangieren der Räder zu ermöglichen.

Ideal ist, wenn Sie bei der Standortauswahl schon zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten im Auge haben. Rechnen Sie mit einer kontinuierlichen Zunahme des Radverkehrs und somit des Bedarfs an Abstellanlagen.

Abbildung 1: Bemaßung von einseitigen Radparkplätzen

Abbildung 2: Bemaßung von zweiseitigen Radparkplätzen





1



2



5

Die Bilder links zeigen Beispiele mit zu geringen Verkehrsflächen und eingeschränkter Zugänglichkeit. Oben ein positives Beispiel.

Auf **Bild 1** ist zu sehen, dass der Findling und die Holzschwellen die Zugänglichkeit behindern. Hinzu kommt, dass die Aufstelltiefe teilweise zu gering ist und Räder dadurch in den Verkehrsraum ragen.

Bild 2 zeigt einen Radparkplatz vor dem Eingang einer Bank. Aufgrund des Bordsteins und der unmittelbar angrenzenden Fahrbahn ist die Lage nicht geeignet. Die Radfahrenden müssen bereits auf der Fahrbahn absteigen.

In **Bild 3** sind die Abstellbügel zwischen Bank und Treppe gequetscht. Die Nutzung für fünf Räder ist nicht möglich. Der rechte Bügel kann aufgrund der Pflanze nur sehr eingeschränkt genutzt werden.

Bild 4 zeigt das komplette Chaos vor einem Freibad. Aber die Anzahl der Radfahrenden war faszinierend!

Bild 5 zeigt eine gelungene Radabstellanlage an einem Bahnhof. Die Zufahrt ist über einen Geh- und Radweg möglich. Es steht ausreichend Verkehrsfläche für das Ein- und Ausparken zur Verfügung. Die Fahrradparkplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig. Und auch eine Erweiterung wäre möglich.



3



4



Standortgestaltung: Beleuchtung

Der beste Abstellbügel nutzt wenig, wenn man ihn hinter einer Hausecke in einer unbeleuchteten Nische platziert. Beleuchtung ist von Oktober bis März, also rund ein halbes Jahr, ein wichtiges Thema. Denn, wenn es früh dämmt und man als Radfahrender im Kalten lange stochern muss, um im Dunkeln das Schloss zu öffnen, dann ist das unangenehm und ärgerlich.

Doch Beleuchtung ist nicht nur aus Gründen des Komforts, sondern auch wegen der sozialen Sicherheit wichtig. Gibt es gute Straßenbeleuchtung kann diese natürlich ausreichen. Ansonsten denken Sie bitte an eine eigene Beleuchtung für die Radparkplätze. Insbesondere wenn es sich um eine höher frequentierte Anlage handelt, welche bereits in den frühen Morgenstunden oder auch noch am Abend genutzt wird, ist genügend Licht enorm wichtig.

Als Beispiel seien hier Turnhallen genannt, in welchen man sich vor allem in den Wintermonaten abends zum Sporteln trifft. Bei vielen Freizeitzielen, welche vorwiegend untertags im Sommer von Radfahrenden besucht werden, spielt die Beleuchtung hingegen kaum eine Rolle.

Eine interessante Option für Beleuchtung stellen Solarleuchten dar. Die Akkutechnik hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, so dass Solarleuchten durchaus geeignet sind, wenn mal kein Stromanschluss vorhanden ist. Mit Bewegungsmeldern kann bei allen Leuchten der Stromverbrauch auf die tatsächliche Nutzungszeit reduziert werden. Aber bitte achten Sie darauf, dass die Leuchtzeit so eingestellt ist, dass man sein Rad auch wirklich parken und be- oder entladen kann, bevor die Beleuchtung wieder ausgeht.

Bild 1: In diesem Fall steht die Solarleuchte am Geh- und Radweg, aber auch bei Radparkanlagen ist dieses System denkbar. Großer Vorteil: Es müssen keine Leitungen verlegt werden.

Standortgestaltung: Witterungsschutz

Alle Radfahrenden freuen sich, wenn Sie dem Witterungsschutz bei der Planung und Optimierung von Radabstellanlagen eine große Bedeutung beimessen. Sind Rad und Sattel nach einem langen Tag nass, weil das Rad im Regen stehen musste, ist der Verdruss groß und der eine oder andere Radler entscheidet sich am nächsten Tag doch lieber wieder für das Auto.

Der Witterungsschutz ist immer essenziell, wenn das Rad länger als nur ein paar Minuten abgestellt wird. Das ist zum Beispiel bei Arbeitgebern, Schulen, Bahnhöfen, Bushaltestellen, Sportanlagen und Veranstaltungsorten der Fall.

Grundvoraussetzung ist eine Überdachung, um die Räder von oben zu schützen. Zusätzlich sollte zumindest eine Verkleidung an der Wetterseite vorhanden sein, denn allein der Schutz von oben reicht bei nassem, windigem Wetter meist nicht aus. Im Idealfall kann das Rad natürlich auch in einer rundum geschlossenen (Rad-)Garage geparkt werden. Auf jeden Fall muss das Dach ausreichend dimensioniert sein, um Räder und Radler beim Ein- und Ausparken trocken zu halten – denken Sie also an den Dachüberstand. (Sie werden vielleicht überrascht sein, dass wir solche Selbstverständlichkeiten hier erwähnen – aber auf zu kleine Dächer treffen wir regelmäßig).

Schaffen Sie also Bedingungen, bei welchen alle Radfahrenden ihr Rad auch bei Regen und Wind länger abstellen möchten.

Bild 1: Ein Radparkhaus ist natürlich der ideale Witterungsschutz.

Bild 2: Die Abstellanlage ist an einer Bushaltestelle. Dank der Überdachung und der seitlichen Verkleidung ist es möglich, das Rad den ganzen Tag zu parken, ohne dass man sich um Wetterumschwünge sorgen müsste.

Bild 3: Bei dieser grundsätzlich guten Radparkanlage würde ein Witterungsschutz an der Wetterseite (hinter den Bügeln) den Komfort noch erhöhen.

Bild 4: Die Überdachung am Bahnhof Eßleben ist sinnvoll. Leider ist die Anlage insgesamt nicht gepflegt. Auch die vorhandenen Bügel sind nicht radgerecht.



1



2



3



4



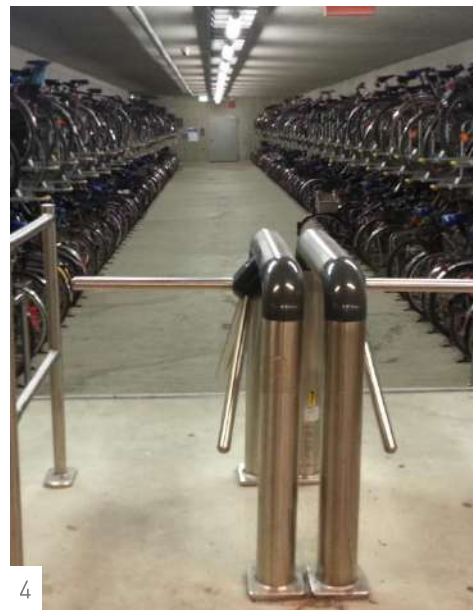
1



2



3



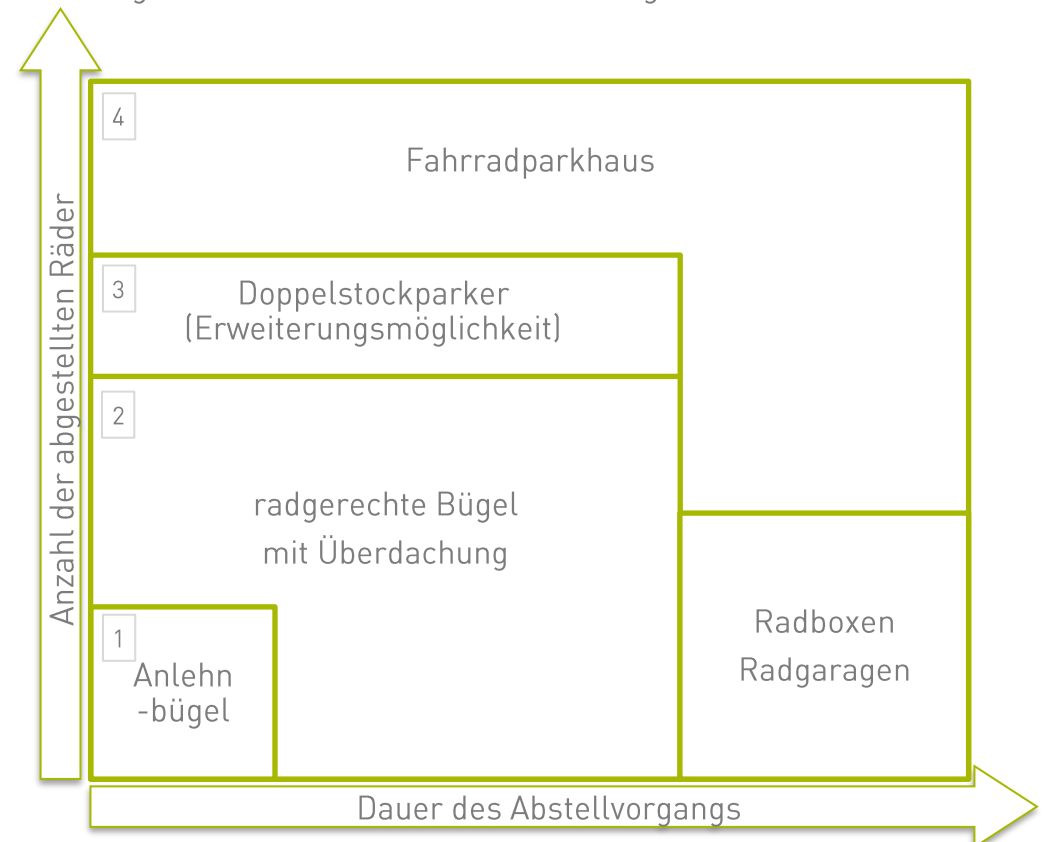
4

Wie wähle ich die richtige Abstellvariante?

Auch unter Beachtung der grundlegenden Anforderungen zu Standortwahl und Standortgestaltung bleiben eine Vielzahl an Fahrradparkmöglichkeiten, die für bestimmte Situationen geeignet sind.

Die folgende Matrix gibt einen kurzen Überblick über beliebte Varianten und zeigt, inwiefern Abstelldauer und Anzahl der Nutzer die Eignung beeinflussen. Weitere Gesichtspunkte wie Kosten der Abstellanlage oder Wert der abgestellten Räder bleiben in dieser schematischen Darstellung außen vor.

Alle aufgeführten Varianten werden nachfolgend näher betrachtet.



Arten von Abstellbügeln: Anlehnbügel

Anlehnbügel sind die einfachste Form der Radabstellmöglichkeit. Radfahrende, die nur kurz in die Apotheke oder zum Bäcker müssen, schätzen sie ebenso wie Freizeitradler an einem schön gelegenen Rastplatz.

Die Bügel ermöglichen unkompliziertes Abstellen und sicheres Absperren des Fahrrades am Rahmen. Allerdings erfolgt keine Sicherung gegen Wegrollen. Da es zahlreiche Modelle am Markt gibt, können die Anlehnbügel immer gut ins Ortsbild integriert werden. Bitte beachten Sie, dass einige Radfahrende die Sorge haben, dass sie ihr Rad an Metallbügeln verkratzen könnten. Lösungen sind Kombinationen aus Holz und Metall (Bild 1) oder Überzüge mit Gummi oder Neopren (Bild 2). Auch Rundrohre (Bilder 5 und 6) verringern die Gefahr von Kratzern. Damit die Radfahrenden ihr Rad komfortabel abstellen können, ohne den breiten Lenker an anderen Rädern vorbei manövrieren zu müssen, ist ausreichend Platz zwischen den einzelnen Bügeln notwendig. Wir empfehlen daher einen Abstand von ca. 1,5 m zwischen den Anlehnbügeln. Dies führt allerdings zu einem hohen Platzbedarf im Verhältnis zu der Anzahl der Stellplätze. Daher sind Anlehnbügel meist nur bei einer geringen Anzahl von Stellplätzen sinnvoll. Im Grunde eignen sie sich aber überall dort, wo man Räder schnell und einfach abstellen möchte.

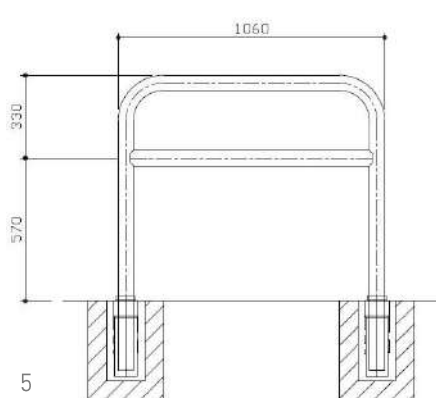


Bild 1: Anlehnbügel aus einer Materialkombination von Holz und Metall

Bild 2: Anlehnbügel mit einem Gummiüberzug zum Kratzschutz der Räder

Bild 3: Anlehnbügel benötigen einen relativ großen Platzbedarf, damit sie komfortabel genutzt werden können. Im Verhältnis zum Flächenbedarf sind daher relativ wenig Stellplätze möglich.

Bild 4: Aus Holz können Anlehnbügel mit einfachen Mitteln erstellt werden. Für den Einsatz z. B. an einem Badeweiher durchaus ausreichend.

Abbildung 5 und Bild 6: Wir empfehlen Anlehnbügel aus Rundrohren und mit einem zweiten Querholm. Unterschiedlich hohe Räder können dadurch flexibler angelehnt und abgesperrt werden. Das Rundrohr schützt vor Kratzschäden.

Arten von Abstellbügeln: Einstellbügel



Einstellbügel sind an Bahnhöfen, Bushaltestellen, Schulen und Sportanlagen eine kostengünstige Möglichkeit. Radfahrende schätzen an diesen Bügeln, dass ein unkompliziertes Abstellen und ein sicherer Anschluss von Rahmen und Vorderrad möglich sind. Die meisten Modelle sind für unterschiedliche Radtypen geeignet.

Radgerechte Einstellbügel sichern das Fahrrad gegen Wegrollen und stabilisieren es in der Hoch- und in der Längsachse. Ideal ist, wenn zusätzliche Ösen mit angebracht sind, die den komfortablen Anschluss des Rahmens ermöglichen. Die Einstellbügel sind flexibel einsetzbar, benötigen wenig Platz und sind kostengünstig. Sie eignen sich daher für Anlagen mit einer großen Anzahl an Abstellplätzen. Aber auch bei geringem Abstellbedarf sind sie sinnvoll einsetzbar. Damit gehören die Einstellbügel in Bezug auf Funktionalität, Einsatzmöglichkeiten und Preis-Leistungs-Verhältnis zu den Spitzenreitern.

Wir sehen bei unseren Projekten immer wieder, dass die Einstellbügel zu dicht nebeneinander angeordnet sind – das ist ärgerlich für die Radfahrenden. Bei zu geringen Abständen zwischen den Bügeln ist es kaum möglich, sein Rad zu parken, ohne das nebenstehende Rad zu berühren oder an den Pedalen hängen zu bleiben. Das ist nicht nur unkomfortabel, sondern kann auch zu verschmutzter Kleidung oder kleinen Beschädigungen des Rades (z. B. an Kabeln) führen.

Radgerechte Einstellbügel sind flexibel einsetzbar und können verschiedene Ausgestaltungen haben. Die **Bilder 1 und 2** zeigen einfache Modelle, die jeweils die Möglichkeit bieten, Rahmen und einen Reifen anzuschließen. Sie sind sowohl im Alltag (**Bild 1, Bahnhof**) als auch in der Freizeit (**Bild 2, Rastplatz**) einsetzbar.

Die **Bilder 3 und 4** zeigen eine Variante mit beidseitiger Einstellmöglichkeit. Auch hier können Rahmen und Reifen gesichert werden. Aufgrund der beidseitigen Nutzungsmöglichkeit wird der vorhandene Platz ideal genutzt.



Bild 1: Einstellbügel mit einseitigem Zugang, Tief-Tief-Anordnung und ausreichend Platz zwischen den einzelnen Bügeln – sehr gut.

Bild 2: Einstellbügel mit zweiseitigem Zugang und Hoch-Tief-Anordnung. Die Bügel sind sehr dicht angeordnet.

Bild 3: Detailaufnahme einer Hoch-Tief-Anordnung bei Einstellbügeln

Bild 4: Die Bügel mit Hoch-Tief-Anordnung sind an dieser Anlage mit einem Abstand von ca. 55 cm angeordnet. Sie sehen deutlich, dass dieser Abstand zu gering für das Ein- und Ausparken ist – schon Kinder streifen am Nachbarrad, erwachsene Nutzer werden hier noch mehr Schwierigkeiten haben.

Wir möchten Ihnen empfehlen, dass bei der Ausgestaltung der Radabstellanlagen der Komfort für die Radfahrenden den Vorzug vor einer maximalen Anzahl an Stellplätzen bekommt. Es nutzt Ihnen wenig, wenn Sie zwar viele Stellplätze anbieten, jeder zweite aber kaum genutzt wird. Der Abstand darf allerdings auch nicht zu groß werden, da ansonsten die Gefahr von wild geparkten Rädern in den Zwischenräumen steigt.

Im Hinblick auf die Zugänglichkeit gibt es zwei Varianten, die auch die Abbildung auf Seite 13 grafisch darstellt:

- **Einseitiger Zugang:** Alle Räder werden von derselben Seite abgestellt. Hier beträgt der Platzbedarf in der Tiefe mindestens 2,0 m.
- **Beidseitiger Zugang:** Räder können von zwei Seiten abgestellt werden. In der Tiefe sind hier mindestens 3,3 m erforderlich. Die Abstände zwischen den einzelnen Bügeln können gegenüber dem einseitigen Parken dafür nahezu halbiert werden, da nur jeder zweite Bügel von derselben Seite genutzt wird.

Auch bei den Einstellpositionen gibt es Unterschiede:

- **Hoch-Tief-Anordnung:** Jedes zweite Rad wird etwas erhöht eingestellt. Dadurch berühren sich die Lenker von zwei benachbarten Rädern weniger. Allerdings wird dadurch der Zwischenraum zwischen zwei Rädern nicht größer, der Einstellvorgang ist also bei zu enger Anordnung ebenfalls unkomfortabel, da man das Nachbarrad berührt.
- **Tief-Tief-Anordnung:** Sind alle Räder auf gleicher Höhe angeordnet, ist etwas mehr Abstand nötig. Dafür muss das Vorderrad nicht angehoben werden.

Mindestabstände zwischen den Bügeln:

- **einseitig:** Hoch-Tief min. 70 cm / Tief-Tief min. 80 cm
- **beidseitig:** Hoch-Tief und Tief-Tief min. 35 bis 40 cm

Felgenkiller?
Keine Funktionalität?
So nicht!



Radinfrastruktur ja, aber bitte nicht so:

Bitte verwechseln Sie die soeben vorgestellten Einstellbügel nicht mit reinen Vorderradhaltern. Diese sind ungeeignet!

Leider finden die sogenannten „Felgenkiller“ auch heute noch vielerorts Verwendung. Bei dieser Variante kann nur das Vorderrad in ein enges, niedriges Metallgestell eingeschoben werden (Bild 1 und 2). Je nach Breite der Einstellmöglichkeit führt das zu Problemen: Bei breiten Reifen ist zu wenig Platz, bei schmalen Reifen kippt das Rad, was zu Beschädigungen der Speichen führen kann, vor allem bei schweren E-Bikes – daher auch die Bezeichnung „Felgenkiller“. Und – ein wesentlicher Punkt – das Rad kann nicht am Rahmen angeschlossen werden. So haben Diebe leichtes Spiel.

Eine ähnliche Problematik bringen „Spiralen“ mit sich – von welchen Rädern diese komfortabel genutzt werden können, bleibt wohl das Geheimnis der Hersteller (Bild 3).

Bild 1: Ungeeignete Vorderradhalter vor einem Feuerwehrgebäude

Bild 2: Ungeeignete Vorderradhalter an einem Badeweiher, aufgestellt in einer abfallenden Wiese. Meist liegen die Räder daher wild verstreut in der Wiese.

Bild 3: Auch die „Spiralform“ ist für nahezu alle Räder ungeeignet.

Bei keinem der Modelle kann das Rad mit dem Rahmen angeschlossen werden.

Arten von Abstellbügel: Doppelstockparker



Ist der Bedarf an Radparkplätzen hoch und die Fläche begrenzt, kann der Weg nach oben eine Lösung sein. Mit Doppelstockparkern kann die Kapazität erheblich vergrößert werden. Typische Einsatzorte sind zum Beispiel Bahnhöfe und Schulen. Doppelstockparker werden von Radfahrenden nur angenommen, wenn sie ihr Rad über mehrere Stunden abstellen. Für einen kurzen Einkaufsstopp macht sich niemand die Mühe sein Rad in die obere Etage zu stellen.

Bei Modellen mit integrierten Gasdruckdämpfern ist auch die Nutzung der zweiten Etage ohne Schwerstarbeit möglich. Allerdings ist eine zuverlässige Wartung der Anlage besonders wichtig. Verschmutzungen, z. B. durch Laub oder nicht geölte Lager, können die Nutzbarkeit der Schiebevorrichtung erheblich beeinträchtigen. Wir empfehlen daher bei Doppelstockparkern immer einen Witterungsschutz von oben und an der Rückseite, besser an allen drei Seiten. Achten Sie bei der Ausstattung darauf, dass neben der Führungsschiene sowohl vorne als auch auf die komplette Länge des Rades ein Bügel vorhanden ist. Dadurch wird Wegrollen nach vorne und seitliches Kippen verhindert. Vor allem in der oberen Etage ist dies sehr wichtig. Und – nicht zu vergessen – die einzelnen Abstellplätze brauchen einen ausreichend dimensionierten Rückrollschutz. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich das Rad beim Ein- und Ausparken in der oberen Etage verselbstständigt. Zudem benötigt die Anlage zwei Griffe, damit das Rad mit Unterstützung beider Hände nach oben geschoben werden kann.

Die **Bilder 1 bis 3** zeigen eine vorbildliche Doppelstockparkanlage. Folgende Elemente sind vorhanden: Überdachung, Führungsschiene zum Einstellen des Rades mit Bügeln vorne und seitlich zur Fixierung des Rades, Rückrollschutz, zwei Griffe, um das Rad nach oben zu heben, leicht laufende Mechanik.

Bild 4 zeigt ein eher ungeeignetes Modell (in Kombination mit einer Radbox). Das Rad steht unsicher und kann nur mit größerer Mühe nach oben gehievt werden.

Radboxen

Ein immer größer werdender Anteil der Radfahrenden besitzt ein hochwertiges Fahrrad. Durch den Boom der E-Bikes wird diese Entwicklung beschleunigt. Mit dem Wert des Rades steigt aber auch die Sorge über das unbeaufsichtigte Parken dieser Räder. Die Angst vor Vandalismus und Diebstahl ist groß. Abhilfe können abschließbare Fahrradboxen schaffen. Neben dem hohen Diebstahlschutz bieten die Radboxen gleichzeitig einen hervorragenden Witterungsschutz.

Im Handel werden häufig halbhoh Boxen angeboten (Bild 3). Diese sind leider wenig komfortabel, müssen die Radfahrenden ihr Rad doch gebückt hinein manövrieren und auch irgendwie wieder herausziehen. Besser geeignet sind die in Bild 1 und Bild 2 abgebildeten Anlagen. Sie bieten einen einfachen Zugang und ermöglichen aufrechtes Stehen. Achten Sie also darauf, dass die Radboxen bequem nutzbar sind und genug Raum für ein Fahrrad, inklusive Satteltaschen, bieten. Folgende Maße können Sie für Einzelboxen als Richtwerte ansetzen: Breite mindestens 1,0 m, Höhe ca. 2,0 m und Tiefe mindestens 2,2 m. Ablagemöglichkeiten und Haken für Helme und Kleidung sind sinnvolle Ergänzungen, die viele Radfahrende erfreuen und nur wenig Geld und Platz kosten. Im Idealfall steht auch noch eine kostenlose Lademöglichkeit bereit.



1



2



3

Bild 1 und 2 zeigen komfortable Einzelboxen. Sie sind gut zugänglich, ausreichend breit und hoch und bieten die Möglichkeit, einen Akku zu laden.

Bild 3 zeigt eine Reihe Radboxen, die zwar in ausreichender Zahl vorhanden sind, allerdings ist der Nutzungskomfort eingeschränkt, da sie eine geringe Höhe haben. In die obere Reihe dürfen gemäß Info vor Ort keine E-Bikes gestellt werden.

Fahrradgaragen

Eine Alternative zu Einzelboxen sind Radsammelgaragen, in denen mehrere Fahrräder abgestellt werden können. Im Hinblick auf Witterungsschutz und Komfort stehen sie den Einzelboxen in nichts nach. Eine Zugangsbeschränkung ist allerdings sehr wichtig. Um den Eigentümern der Räder ein Sicherheitsgefühl vermitteln zu können, sollten diese wissen, wer die Sammelgarage nutzt.

Die Fahrradgaragen eignen sich sehr gut, wenn eine kleine, klar definierte Gruppe an Personen Zutritt hat. So zum Beispiel die Mitarbeiter eines (kleineren) Betriebes.

Werden die Radgaragen im öffentlichen Raum eingesetzt, sollte es eine namentliche Registrierung der Nutzer geben. Geeignet sind die Sammelgaragen zum Beispiel an ÖPNV-Haltestellen für Pendler, welche regelmäßig mit dem Rad kommen und daher auch bereit sind, sich zu registrieren.



Bild 1 zeigt eine Kombination aus frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten und einer abgesperrten Radgarage vor einem Betrieb mit Publikumsverkehr. Die Mitarbeitenden können die Radgarage nutzen, Kunden die frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten.

Bild 2 zeigt eine Fahrradgarage an einer ÖPNV-Haltestelle. Der Zutritt ist nach vorheriger, namentlicher Registrierung möglich.

Fahrradparkhäuser

Fahrradparkhäuser ermöglichen die Kombination aller zuvor genannter Modelle und Gestaltungen. Sie sind für längerfristiges Abstellen geeignet und bei sehr hoher Radfrequenz sinnvoll, beispielsweise an Bahnhöfen in Städten, an Schulzentren und bei großen Arbeitgebern.

Auf die Planung und Ausstattungsdetails wird im Rahmen dieses Leitfadens nicht näher eingegangen. Zu unterschiedlich und komplex sind die Rahmenbedingungen und die Anforderungen an den einzelnen Standorten.

Ein Kriterium ist aber immer relevant: **die Lage** des Gebäudes. Zum einen ist natürlich ausreichend Platz für eine große Anzahl an Rädern erforderlich. Zum anderen muss auch ein Fahrradparkhaus sehr nah am Zielpunkt sein. Die Investition nutzt wenig, wenn das Parkhaus von den Radlern nicht angenommen wird, da der Fußweg zum eigentlichen Zielpunkt (z. B. Gebäudeeingang oder Bahngleis) zu weit entfernt ist.

Wichtig ist auch die regelmäßige **Reinigung und Instandhaltung** der Infrastruktur, um ein gepflegtes Bild zu wahren und die Nutzung des Parkhauses für Radfahrende attraktiv zu machen.

Zusatzinfrastruktur wie Toiletten, Umkleiden oder abschließbare Spinde sind sinnvolle Ergänzungen, von denen die Radfahrenden profitieren.

Sehen Sie einen erhöhten Bedarf und haben eine hohe Zahl an Radfahrenden in Ihrem Wirkungsbereich? Dann könnte ein Fahrradparkhaus interessant für Sie sein – damit leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Verkehrswende und heben den Stellenwert des Radverkehrs hervor!

Egal, ob ein eigenes Gebäude gebaut wird (**Bild 1**) oder das Fahrradparkhaus in bestehende Strukturen integriert wird (**Bild 2**) – ein großer Pluspunkt in der Radinfrastruktur ist garantiert!



Zugangsvarianten

Insbesondere bei Radboxen, Radgaragen und Fahrradparkhäusern, aber auch bei Schließfächern stellt sich in der Praxis die Frage: **Wie wird der Zugang geregelt?**

Dürfen und können alle Radfahrenden die Anlage flexibel nutzen? Oder wird einer bestimmten Personengruppe Vorrang eingeräumt, damit für sie auch sicher der gewünschte Abstellplatz frei ist?

Für regelmäßige Radpendler (z. B. zum Bahnhof) und Dauernutzer (z. B. Mitarbeiter) ist es wichtig, dass sie sich auf einen freien Platz und das sichere Abstellen verlassen können. Sie benötigen also ein Reservierungs- oder Mietsystem mit langfristiger Zugangsmöglichkeit. Will man die Infrastruktur für die spontane und gelegentliche Nutzung zur Verfügung stellen (z. B. für Touristen und Gelegenheitsradler), ist ein System ohne kompliziertes Anmeldeverfahren wichtig. Nachfolgende Varianten sind denkbar:

- **Münzschloss:** Die Nutzung erfolgt über Münzeinwurf. Es gibt Pfand- und Bezahlssysteme. In der Regel wird ein Schlüssel zum Öffnen und Schließen genutzt.
- **PIN-Code:** Der Zugang erfolgt mit Hilfe eines PIN-Codes. Je nach Variante kann die PIN frei vergeben werden oder z. B. via SMS an den Nutzer geschickt werden.
- **SMS-Zugang oder App:** Die Infrastruktur kann mit Hilfe des Handys genutzt werden. Größtenteils sind Registrierungen notwendig und die Nutzer sind auf ein Smartphone angewiesen.
- **Fingerscan:** Bei Dauernutzung, wie beispielsweise bei Firmen, ist auch ein Zugang per Fingerscan denkbar, wobei jeder Fingerabdruck einzeln ins System eingepflegt werden muss.
- **RFID-Autorisierung:** Der Zugang erfolgt mit einer Chipkarte, daher ist der Zugang nur für registrierte Nutzer möglich. Das erhöht den Schutz vor Vandalismus und Diebstahl wesentlich, allerdings kann die Anlage nicht spontan genutzt werden.

- **Ticket / Schranke:** Zugang zum Radparkhaus vergleichbar, wie zu einem Autoparkhaus durch eine Schranke, welche sich nur mit Ticket öffnet.
- **Schließanlage:** Zugang für Mitarbeiter über die Schließanlage des Gebäudes.

Generell sehen wir in Bezahlssystemen für das Fahrradparken keinen Service am Radfahrenden. Wir möchten Ihnen empfehlen, dass Sie zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität alle Radparkplätze und Serviceelemente wie E-Bike-Ladestationen und Schließfächer kostenlos zur Verfügung stellen.

Für **Dauernutzer** sind grundsätzlich alle Varianten eine Option, wobei Fingerscan und PIN den Vorteil bieten, dass kein Schlüssel und keine Karte notwendig werden, die eventuell vergessen werden könnten.

Für **Spontan- und Einmalnutzer** hat sich vor allem das Münzschloss bewährt. Ein solches System ist dem Großteil der Bevölkerung aus Schwimmbädern, Einkaufszentren etc. geläufig. Es ist intuitiv bedienbar und kaum störanfällig.





Bild: Im Stadtbild – gerade auf Schulwegen – häufig zu sehen: Radfahrende und Kinder bzw. Jugendliche mit Rollern nutzen die gleichen Wege. Am Zielort fehlen dann häufig Rollerstellplätze.

Parkplätze für Tretroller

Nicht direkt Fahrradparken, aber dennoch eng damit verwandt, ist das Thema des Abstellens von Tretrollern und Scootern.

Bei Schülern und Kindergartenkindern sind Tretroller (Scooter) ein beliebtes Fortbewegungsmittel. Ein Teil der Kinder und Jugendlichen kommt mit Tretrollern zur Schule oder auch schon in den Kindergarten. Die Roller werden dann aber häufig ungeordnet abgestellt oder liegen „wild umher“. Das ist für alle ärgerlich. Jedoch kann diesem Problem sehr gut abgeholfen werden. Am Markt sind spezielle Rollerständer zum Parken der Roller erhältlich. Diese fixieren die Roller meist an der Verbindungsstange zwischen Lenker und Vorderrad. Gleichzeitig ermöglichen sie ein Anschließen der Roller.

Schaffen Sie an allen Schulen und Kindergärten Rollerstellplätze.

Es lohnt sich auf jeden Fall, wenn Sie in eine radgerechte Mobilität für die junge Generation investieren! Sie leisten damit einen Beitrag zur Vermeidung von Eltern-Taxis und fördern die eigenständige Mobilität, die Gesundheit und auch die motorische Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

Ein weiteres hilfreiches Mittel, um dem Thema des Fahrradparkens mehr Präsenz in Ihrem Landkreis zu verleihen, zeigt die folgende Seite.

**Setzen Sie ein Zeichen:
Verankern Sie Radparkplätze in Ihren Regularien!**



Fahrradparken in der kommunalen Stellplatzsatzung

In kommunalen Stellplatzsatzungen ist es üblich, dass Kfz-Parkplätze für die unterschiedlichsten Bauvorhaben geregelt werden. Die Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen kommt hingegen selten bis gar nicht vor. Dabei wäre die Verankerung des Radverkehrs in kommunalen Regularien ein wirkungsvolles Mittel für die Radverkehrsförderung in der Gemeinde.

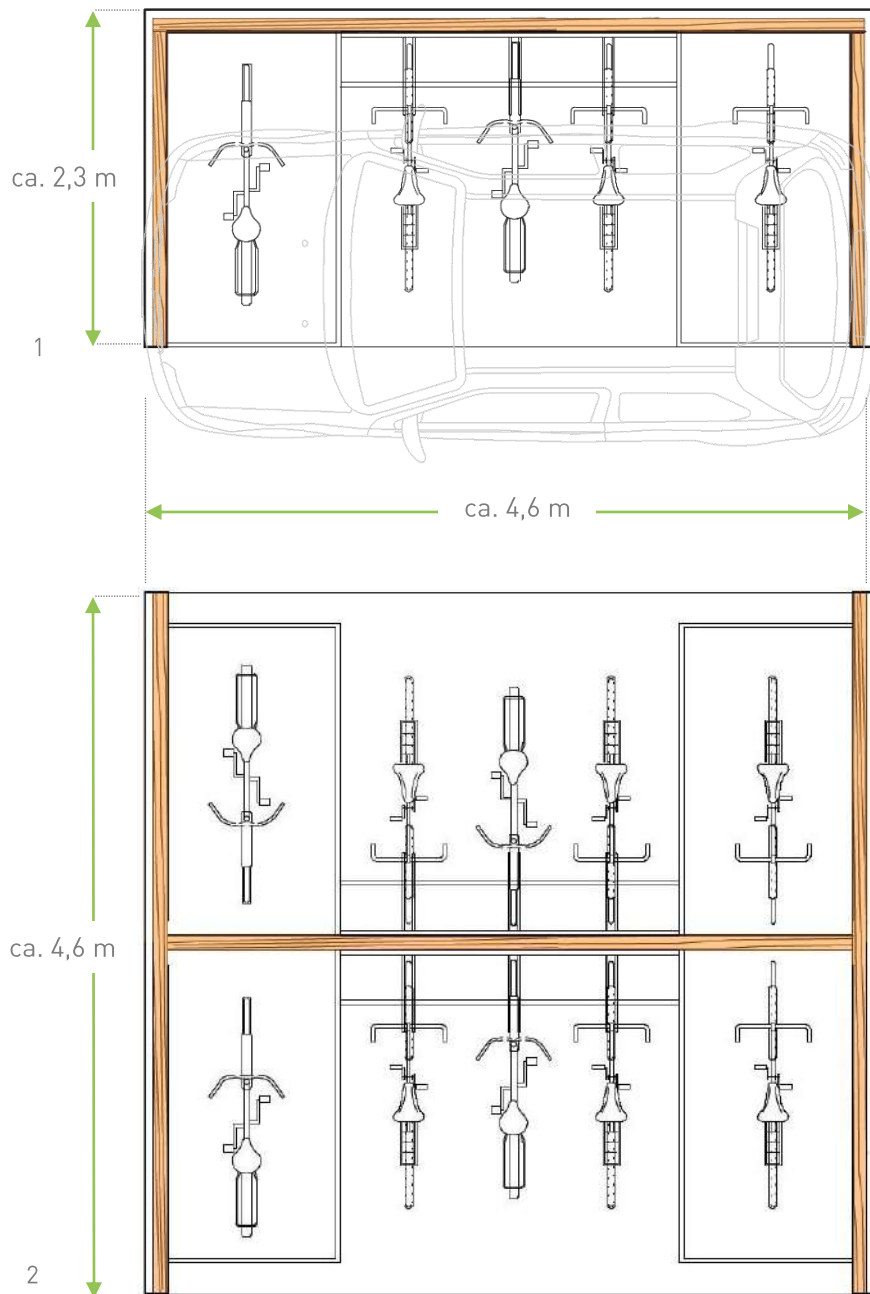
Neben den klassischen Standorten in öffentlicher Hand wie Schulen, Kindergärten und Rathäusern sollten auch bei Zielen wie Einzelhandel, Gastronomie, Unternehmensstandorten und Wohnbauprojekten Standards für Radabstellanlagen eingeführt und gefordert werden.

Sinnvolle und radgerechte Anforderungen müssen hierbei klar definiert und auch kommuniziert werden, denn nicht jeder kennt sich mit der Thematik des Fahrradparkens aus. Je besser die Kommunikation ist, desto eher werden die Richtlinien auch für gut empfunden und umgesetzt.

Definieren Sie klare Mindestanforderungen, wie beispielsweise bei Neubauten die Umsetzung von mindestens zwei radgerechten Abstellbügeln pro Wohneinheit. Neben der reinen Anzahl kann auch die Ausgestaltung der Abstellmöglichkeiten und deren Lage in der Stellplatzsatzung geregelt werden. So ist denkbar, einfache Vorderradhalter („Felgenkiller“) explizit zu verbieten, was z. B. die Stadt Leipzig in ihrer Stellplatzsatzung bereits getan hat.

Wichtig: Seien Sie Vorbild und zeigen Sie bei öffentlichen Gebäuden, wie gute Abstellanlagen aussehen. Nur wenn Sie mit gutem Beispiel voran gehen, wird auch Ihre Stellplatzsatzung für das Fahrradparken akzeptiert werden.

Bild 1: Unmittelbar vor dem Eingang des Rathauses Euerbach werden radgerechte Bügel angeboten. Ein wirkungsvolles und nützliches Zeichen für gelebte Radverkehrsförderung in der Gemeinde!



Modulsystem für Radabstellanlagen

Die Ausgestaltung von Radparkanlagen ist – wie die bisherigen Ausführungen zeigen – von zahlreichen Faktoren, wie zum Beispiel der Zielgruppe und dem Standort, abhängig. Versuchen wir diese Anforderungen auf möglichst wenige Kriterien zu verdichten, bleiben in unseren Augen drei wesentliche Faktoren übrig:

- Witterungsschutz
- kurzeitiges, schnelles Abstellen mit Absperren des Rades am Rahmen
- langes, vor Diebstahl und Vandalismus gesichertes Abstellen.

Um auf diese häufig wiederkehrenden Anforderungen flexibel reagieren zu können, haben wir eine Art Modulsystem entwickelt. Auf dieses kann bei Neuplanungen zurückgegriffen werden. Die Idee ist, Standards bei der Art der Abstellbügel, der Ausgestaltung der Radboxen und der Dimensionierung der Anlage einzuführen.

Die Einzelobjekte können dann frei kombiniert werden, um den Gegebenheiten vor Ort gerecht zu werden. Basiselemente sind:

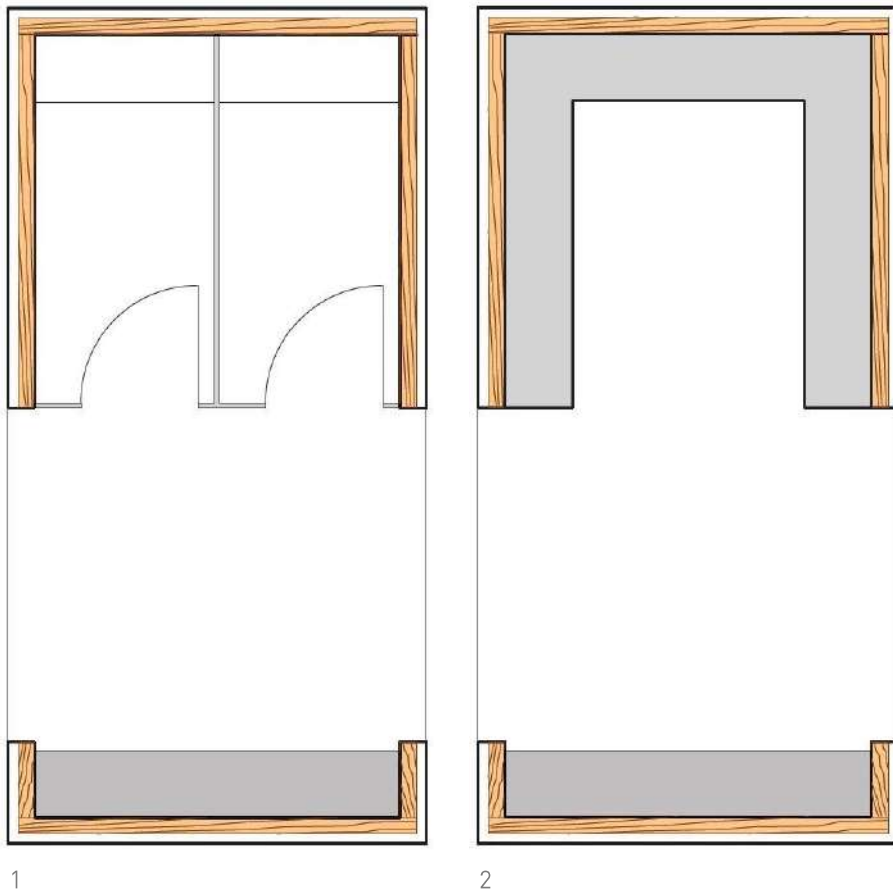
- ein überdachter an drei Seiten geschlossener Radcarport
- radgerechte Einstellbügel
- Radboxen (optional)

Die in den Skizzen links dargestellten Module sind hinsichtlich ihrer Größe auf die Abmessungen von Autoparkplätzen abgestimmt. Die Module könnten flexibel auf einem oder zwei Autostellplätzen aufgestellt werden. Diese Flächen sind meist schon vorhanden, sehr gut befestigt und ebenso gut zugänglich. Aus einem Autostellplatz können so fünf hochwertige Radparkplätze entstehen.

Bild 1: Beispielmodul für einseitiges Fahrradparken

Bild 2: Beispielmodul für zweiseitiges Fahrradparken

**Gute Radparkplätze sind ein
leicht umsetzbarer Basisfaktor
der Radverkehrsförderung!**



Die Module sind unter anderem auch für Standorte mit Publikumsverkehr interessant, an welchen Besucher ihr Rad kurzzeitig abstellen, gleichzeitig die Mitarbeitenden ihr Rad aber den ganzen Arbeitstag geschützt parken wollen.

Für größere Anlagen sind ergänzend Umkleide- und Garderobenmodule möglich (siehe Skizzen).

Detailliert geplante Module sind für viele Entscheidungsträger und Radverantwortliche in Gemeinden und auch in Betrieben interessant. Dort gibt es oft nicht die personellen oder fachlichen Kapazitäten, um sich intensiv mit Radabstellanlagen auseinanderzusetzen. Stellt man Ihnen aber (zum Beispiel von Seiten des Landkreises) eine Art Katalog mit ausgesuchten Produkten und Modulen zur Verfügung, aus welchem nur noch ausgewählt werden muss, ist dies eine große Hilfestellung. Zugleich kann so eine Corporate Identity geschaffen werden, da alle auf das gleiche Design zurück greifen. Eine große Chance, um in einem Landkreis oder einer Stadt die Radparkplätze öffentlichkeitswirksam zu präsentieren.

Wir möchten Sie anregen, einen Blick auf Ihre öffentlichen Parkplätze zu werfen. Seien es Schulen, das Landratsamt, das Rathaus, Sporthallen, ...

Wie ist das Angebot für die Radfahrenden bei Ihnen vor Ort?

Bild 1: Eine Garderobe mit Umkleidekabine kann eine sinnvolle Ergänzung sein.

Bild 2: Ebenso nützlich ist aber auch ein witterungsgeschützter Raum mit Spinden bzw. Schließfächern.



Selbst aktiv sein

Checklisten Radabstellanlagen



Checkliste zur Prüfung bestehender Anlagen

Ausstattung

- ☐ Anlehnbügel
- ☐ Einstellbügel
- ☐ Doppelstockparksystem
- ☐ Fahrradbox
- ☐ Sonstiges:
- ☐ *Felgenkiller*

Witterungsschutz

- ☐ Baulich vollständig geschützt
- ☐ Überdacht
- ☐ Überdacht mit Witterungsschutz an Wetterseite
- ☐ Nicht notwendig, da nur für Kurzzeitparker
- ☐ *Kein Witterungsschutz vorhanden, aber benötigt*

Beleuchtung

- ☐ Eigene Beleuchtung vorhanden
- ☐ Durch Straßenbeleuchtung gut abgedeckt
- ☐ *Beleuchtung nicht ausreichend*

Diebstahlschutz

- ☐ Zugangsüberwachung
- ☐ Vollständig abschließbarer Einzelplatz
- ☐ Rahmen und ein Reifen können angeschlossen werden
- ☐ Nur Rahmen kann angeschlossen werden
- ☐ Nur Reifen kann angeschlossen werden
- ☐ *Keine Anschlussmöglichkeit*

Zusatzausstattung

- ☐ E-Bike-Ladestation
- ☐ Einstellbügel
- ☐ Doppelstockparksystem
- ☐ Felgenkiller
- ☐ Fahrradbox
- ☐ Sonstiges:

Mängel

- ☐ E-Bike-Ladestation
- ☐ Verschmutzung
- ☐ Baulicher Mangel
- ☐ Erschwerte Zugänglichkeit
- ☐ Beschädigung / Vandalismus
- ☐ Nicht geeignet
- ☐ Sonstiger Mangel:

Meine Entwicklungs- und Verbesserungsmaßnahmen:

Datum:

Standort:

Erfassung von:

Checkliste bei Neuplanung

Standortwahl

- ☐ Verkehrssicherheit gegeben
- ☐ Nähe zum Zielort
- ☐ Zu- und Abfahrtswege sind frei
- ☐ Fahrend erreichbar
- ☐ Untergrund ist befestigt
- ☐ Soziale Sicherheit beachtet

Bedarfsermittlung

- ☐ Betrachtung der bisherigen Situation
- ☐ Zählung „wild“ abgestellter Räder
- ☐ Vorgabe durch Stellplatzsatzung
- ☐ Abschätzung zukünftiger Bedarf an Abstellanlagen

Modellauswahl

- ☐ Zielgruppe bestimmt
- ☐ Nutzungsdauer analysiert
- ☐ Bedarfsermittlung mit in Betracht gezogen

Beleuchtung

- ☐ Beleuchtung wurde eingeplant
- ☐ Straßenbeleuchtung ausreichend

Witterungsschutz

- ☐ Witterungsschutz wurde eingeplant
- ☐ Nicht notwendig, da nur für Kurzzeitparker

Finanzierung

- ☐ Kosten ermittelt
- ☐ Fördermöglichkeiten geprüft und evtl. Zuschüsse beantragt
- ☐ Laufende Unterhaltskosten berücksichtigt

Unterhalt

- ☐ Pflege durch die Kommune
- ☐ Unterhalt durch externen Dienstleister
- ☐ Regelmäßige Qualitätskontrolle etabliert

Öffentlichkeitsarbeit

- ☐ Information von Bürgern und Presse
- ☐ Ggf. einpflegen der Anlage in Bürgerportal und Online-Auftritt

Meine Ideen und Visionen:

Datum:

Standort:

Notiz von:



Best Practice Beispiele

Radabstellanlagen



Fahrradparken im Landkreis Schweinfurt



1



2



5



3



4

Während der Bestandsanalyse der Radparkanlagen im Landkreis Schweinfurt gab es immer wieder gute Ideen und interessante Ansätze zu sehen. Die fünf Bilder auf dieser Seite sollen stellvertretend dafür stehen; die nachfolgenden Seiten zeigen weitere gute Ansätze, die uns im Arbeitsalltag begegnen sind.

Bild 1: Manchmal reichen schon radgerechte Bügel, um gute Parkmöglichkeiten zu schaffen – wie in diesem Beispiel.

Bild 2: Die Anlehnbügel integrieren sich optisch gut in das Ortsbild. Mittlerweile sind so viele Typen an Bügeln auf dem Markt, so dass keine Wünsche hinsichtlich Form und Farbe offen bleiben. Achtung: Schöner als eckige Metallbügel sind Bügel, die einen Schutz vor Kratzern am Rahmen bieten, z. B. aus Rundrohr.

Bild 3: Überdachte, gut zugängliche Anlehnbügel. Das ist Service für Radfahrende.

Bild 4: Hier wurden Anlehnbügel, Lademöglichkeiten und eine Servicestation kombiniert. Der Standort befindet sich unmittelbar am Bahnsteig.

Bild 5: Am Ortsrand ist ein überdachter Rastplatz mit Anlehnbügeln, der zu einer Pause einlädt.

Fahrradparken an (kleinen) Freizeitzielen

Auch die Freizeitradler möchten ihr Rad abstellen. Sei es an einem Rastplatz, einer Kneippanlage oder am Spielplatz. Sowohl Einheimische als auch Gäste steuern diese Ziele regelmäßig mit dem Rad an. Zu beachten ist, dass die Radfahrenden hier ihre Räder sehr unkompliziert, in unmittelbarer Nähe des Zielpunktes abstellen können. Bewährt haben sich Anlehnbügel, da diese für verschiedene Radtypen und Radgrößen geeignet sind.



Bild 1 zeigt Anlehnbügel an einer Kneippanlage.

Bild 2 zeigt einen vorbildlichen Rastplatz mit Bank-Tisch-Kombination, Infotafeln, Radservicestation und vier Anlehnbügeln.

Bild 3 zeigt Anlehnbügel an einem kleinen Rastplatz direkt am Radweg.



Rastplätze in der Radregion Bamberger Land

Im Landkreis Bamberg findet man an den Radwegen immer wieder ansprechend gestaltete Rastplätze. Alle sind mit radgerechten Einstellbügeln und überdachten Bank-Tisch-Kombinationen versehen. Auch Papierkörbe und Infotafeln zur Region sind Teil der Grundausstattung.

Die Bilder zeigen drei Beispiele, wie diese Rastplätze aussehen. Teilweise wurden sie mit weiteren Elementen, wie Trinkwasserbrunnen oder Spielplätzen kombiniert.

Die Beispiele zeigen, dass mit radgerecht ausgestatteten Rastplätzen ein echter Mehrwert geschaffen werden kann. Insbesondere **Bild 3** macht allerdings deutlich, dass die Infrastruktur auch regelmäßig in Stand gehalten und z. B. von Bewuchs befreit werden muss. Die Nutzung der Radparkplätze ist in diesem Beispiel nur noch eingeschränkt möglich.



1



2



3

Parkplätze für Lastenräder und Räder mit Anhänger

Radfahrende mit Kinderanhängern sind in den vergangenen Jahren mehr und mehr zu einem „Normalfall“ geworden. Und auch die Zahl der Lastenräder, vor allem in Städten, steigt. Dieser Trend wird mit dem Boom der E-Bikes sicherlich anhalten. Leider treffen Radfahrende mit Anhänger oder Lastenrad immer noch auf zahlreiche Schwierigkeiten und Hindernisse. Seien es zu enge Kurvenradien, Umlaufschranken oder das Fehlen von geeigneten Stellplätzen.

Hier geht die Gemeinde Gröbenzell mit gutem Beispiel voran. Sie möchte die Nutzung von Lastenrädern und die Mitnahme von Kinderanhängern fördern. Dazu wurden 2020 erste Stellplätze speziell für diese Radtypen im Zentrum geschaffen. Zwei Kfz-Stellplätze wurden zu vier großen Radparkplätzen umgestaltet. Diese sind mit dem Verkehrszeichen „Parkplatz“ und dem Zusatzzeichen „Lastenfahrrad“ ausgewiesen. Die Stellplätze selbst sind mit blauer Grundfläche und weißen Piktogrammen auffällig gekennzeichnet.

Durch die Lage in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften zeigt sich der Stellenwert, den die Gemeinde dem Radverkehr beimisst. Hier macht der Einkauf mit dem Rad Spaß und das Schleppen zu weit entfernten Radparkplätzen entfällt.



Bild 1 und 2: Fahrradparkplätze für Lastenräder und Räder mit Anhänger im Zentrum von Gröbenzell, in direkter Nähe zum Einzelhandel

Bike Box Kempten



1



2



5

Die Bike Box in Kempten befindet sich am Rande der Altstadt und Fußgängerzone. Sie liegt an einem stark frequentierten Knotenpunkt des Alltags- und Freizeitradverkehrs und kann ideal mit dem Rad angefahren werden. Das Design ist sehr ansprechend. Die Anlage bietet abschließbare Radboxen, radgerechte Abstellbügel, Schließfächer und eine Reparaturstation mit Luftpumpe.

Bild 1: Die Zufahrtswege sind gleich von drei Richtungen vorbildlich.

Bild 2: Die gut ausgestattete Reparaturstation schafft Abhilfe bei kleinen Problemen.

Bild 3: Alle Spinde sind mit Akku-Ladeinfrastruktur ausgestattet und bieten Platz für Helme und Taschen. Sie sind mit einem Münzpfandsystem verriegelbar.

Bild 4: Für hochwertige Räder und Räder mit Gepäck stehen neben den radgerechten Einstellbügel Radboxen zur Verfügung, auch diese sind mit einem Münzpfandsystem zugänglich.

Bild 5: Die gesamte Bike Box wurde ansprechend gestaltet.



3



4

Radstation Riedlingen



1



2



3



4



5

Die Radstation in Riedlingen bietet vielfältige Radinfrastruktur-Elemente. Radgerechte Einstellbügel, abschließbare Einzelboxen mit Lademöglichkeit, Schließfächer und Toiletten sind im Portfolio enthalten. Die Radstation liegt direkt am Donauradweg, am Rande der Altstadt. Unmittelbar an der Radstation befindet sich eine Bushaltestelle und ein größerer Parkplatz.

Bild 1: Die abschließbaren Boxen sind breit genug, dass auch Räder mit Gepäck komfortabel abgestellt werden können. Besonders gut ist, dass man die Boxen aufrecht stehend betreten und verlassen kann – das ist Komfort für Radler!

Bild 2: Die Schließfächer sind mit einem kostenlosen PIN-Schließsystem ausgestattet. Jedes Fach hat einen Elektroanschluss.

Bild 3: In den Radboxen sind Ablage- und Lademöglichkeiten installiert.

Bild 4: Toiletten ergänzen das Angebot.

Bild 5: Die Kombination aus Einstellbügeln und Boxen gibt den Radfahrenden Wahlfreiheit. Wer nur kurz abstellen möchte, kann die Bügel nutzen. Bei längerem Parken sind die massiven Radboxen eine sichere Wahl. Der Witterungsschutz der gesamten Anlage ist sehr gut.

KliMo-Stationen Lindau



1



2



3



4



5

Die Stadt Lindau hat im Zuge des Konzeptes „KliMo“ eine Vielzahl an Abstellstationen an Knotenpunkten zum ÖPNV geschaffen. Die Stationen haben ein gemeinsames Design, wurden aber in ihrer Funktionalität und Ausstattung dem jeweiligen Standort angepasst.

So konnte ein System an Abstellmöglichkeiten mit Wiedererkennungswert im gesamten Stadtgebiet geschaffen werden. Alle Stationen sind mit Einstellbügeln ausgestattet. In den meisten Fällen sind Witterungsschutz und Reparaturstation vorhanden.

Bild 1: Eine ausreichende Zahl an Abstellbügeln ist wichtig.

Bild 2: Alle im Projekt installierten Bügel sind radgerecht gestaltet.

Bild 3: An vielen Standorten ist eine Servicestation integriert.

Bild 4: Die Stationen sind an wichtigen Knotenpunkten und den Endhaltestellen der Stadtbuslinien aufgestellt.

Bild 5: Auf kleinem Raum wird hier ein Verknüpfungspunkt zwischen Rad und ÖPNV geschaffen.

Radabstellanlagen an Bushaltestellen



1



2



5



3



4

Während es an Bahnhöfen mehr oder weniger selbstverständlich ist, dass Radabstellanlagen angeboten werden, ist das bei Bushaltestellen nicht so. Wir stellen tatsächlich sehr häufig fest, dass es an Bushaltestellen keine Radabstellanlagen gibt (Ausnahmen sind zentrale, große Busbahnhöfe in Städten). Die Verknüpfung von ÖPNV (hier Bus) und Rad stellt aber für viele Bürgerinnen und Bürger eine optimale Mobilitätsform dar.

Denken wir zum Beispiel an die vielen Schülerinnen und Schüler, welche in ländlichen Gebieten oder Gemeindeteilen zuerst zur Bushaltestelle radeln und dann mit dem Bus zur Schule weiter fahren. Und auch in innerstädtischen Gebieten stellt die Verknüpfung von Rad und Bus eine wichtige und auch genutzte Mobilitätsform dar. Die Fotobeispiele links stammen deshalb alle aus dem städtischen Raum. Das Foto oben ist aus einem dörflich strukturierten, stadtnahen Gemeindeteil.

Fahrradparkhaus Dachau



2017 wurde am Dachauer Bahnhof ein Fahrradparkhaus mit über 1.000 Stellplätzen eröffnet. Modern ausgestattet, lichtdurchflutet und kameraüberwacht bietet es Komfort auf zwei Stockwerken. Dank der Photovoltaikanlage wird auf dem Dach umweltfreundlich Strom gewonnen und die Bepflanzung kann mit gesammeltem Regenwasser bewässert werden – ganz im Sinne einer nachhaltigen Bauweise. Toiletten ergänzen das Angebot.

Bild 1: Im Außenbereich stehen überdachte, radgerechte Abstellbügel bereit.

Bild 2: Die Auffahrt in die zweite Etage ist mit einer Rampe möglich. Die Steigung ist so gewählt, dass man sie mit dem Rad bewältigen kann. Alle Zufahrtswege im Radparkhaus sind breit genug, auch bei Gegenverkehr.

Bild 3: Im öffentlich zugänglichen Radparkhaus befindet sich auch ein abgesperrter Bereich, welcher nur mit einem Fingerabdrucksensor zugänglich ist.

Bild 4: Die Doppelstockparker sorgen für ausreichend Stellplätze.

Bild 5: Außenansicht, die An- und Abfahrtswege sind großzügig dimensioniert.

Fahrradparken im Landratsamt Erlangen-Höchstadt

Im Landratsamt Erlangen-Höchstadt wurden die Belange der Radfahrenden bedacht. Alle Radparkanlagen liegen zentral am Eingang des Gebäudes, bzw. in der Tiefgarage am Ausgang zum Landratsamt, um kurze Wege zu sichern.

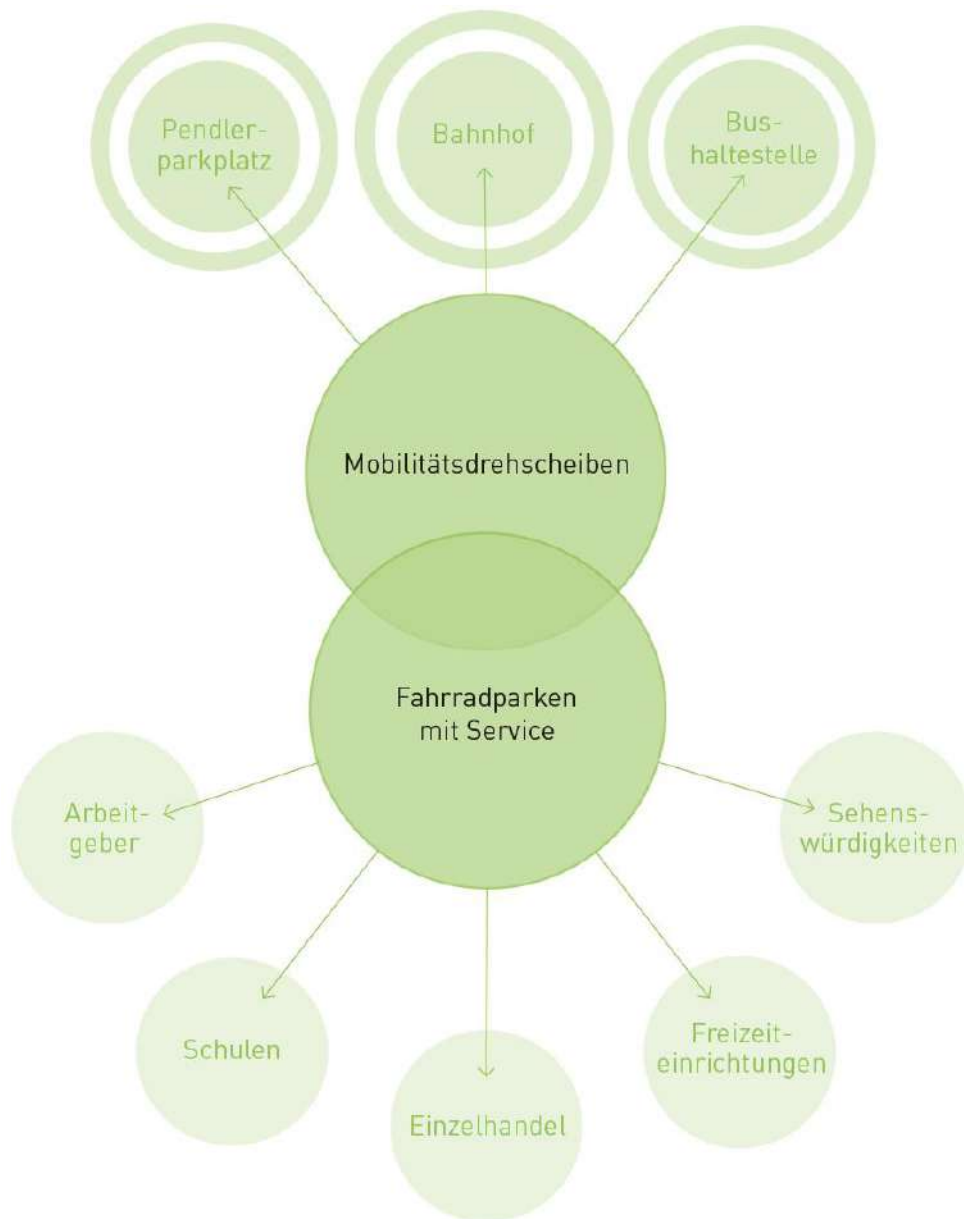
So finden Kunden und Besucher radgerechte Abstellanlagen unmittelbar am Eingang des Landratsamtes (Bild 1).

Mitarbeitende, die ihr Rad den ganzen Tag abstellen möchten, haben komfortable und überdachte Fahrradparkmöglichkeiten in der Tiefgarage zur Verfügung (Bild 2).

Neben den Abstellmöglichkeiten sind zudem moderne Duschen, Umkleiden und Spinde für Mitarbeitende, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, vorhanden (Bild 3).



Stau? Überfüllte Straßen? Verkehrschaos?



Die vorherigen Seiten zeigen: Fahrradparken ist ein zentrales Element der Förderung des Radverkehrs und gute Radparkanlagen sind ein erster Schritt hin zu einem neuen Mobilitätsbewusstsein. Arbeitgeber und Schulen profitieren ebenso davon, wie z. B. auch Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen.

Aber sind wir nur mit dem Rad unterwegs?

Denkt man diesen Ansatz konsequent weiter, kommt man zur Erkenntnis, dass eine Art der Fortbewegung in vielen Fällen nicht ausreicht. Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern wird wichtig – Intermodalität ist das Stichwort!

Pendlerparkplätze, Bahnhöfe und Bushaltestellen sind Orte, an denen die Reise mit dem Rad vielleicht endet, aber mit dem ÖPNV oder in einer Fahrgemeinschaft weiter gehen kann. Stimmt der Service, sinken die Hemmungen, sich mit verschiedenen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Für die Verknüpfung dieser Verkehrsmittel wird die Digitalisierung oft als Allheilmittel gepriesen. Ja, es stimmt, eine App, welche verschiedene Wege zum Ziel bewertet und kombiniert, ist eine wertvolle Unterstützung. Aber sie nutzt Radfahrenden wenig, wenn sie am Umstiegspunkt keinerlei Radinfrastruktur vorfinden. Warum sollten sie z. B. zum Pendlerparkplatz radeln, wenn dort nichts anderes als ein gekiester Autoparkplatz ist? Und wer nutzt sein teures E-Bike für die morgendliche Fahrt zum Bahnhof, wenn den ganzen Tag die Angst vorherrscht, ob das Rad wohl am Abend noch da ist?

Also, wie muss der Service sein, damit die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Schweinfurt das Rad in Kombination mit Bus und Bahn noch besser nutzen?

Das Stichwort lautet: Mobilitätsdrehscheiben!

Sie verknüpfen individuelle und öffentliche Wege – zu einer klugen, ökonomischen Mobilität. So entsteht Freiheit für jeden Einzelnen.

Das Thema der intermodalen Mobilität wurde bereits 2019 im Mobilitätskonzept des Landkreises Schweinfurt berücksichtigt. Schon damals gab es rund ums Thema Radverkehr und ÖPNV zwei zentrale Themen:

- Die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme:

Hier war neben der Möglichkeit des Radtransports im ÖPNV vor allem eine einheitliche und verlässliche Regelung gewünscht.

- Radparkmöglichkeiten an frequentierten Haltestellen:

Schon damals wurden unterschiedlich ausgestaltete Abstellmöglichkeiten an zentralen Haltepunkten in den Gemeinden vorgeschlagen. Zudem war ein stationsbezogenes Bike-Sharing-Konzept für die Stadt Schweinfurt im Gespräch, ggf. ergänzt um Stationen an wichtigen Haltestellen im Landkreis.

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist häufig ein schwieriges Thema. Denn Busse beispielsweise haben nur eine begrenzte Fläche. Radanhänger lohnen sich oft nicht und wenn Rollstuhlfahrende oder Kinderwagen die Busse nutzen möchten, ist in vielen Fällen einfach nicht genug Platz vorhanden. Die Radfahrenden haben dann das Nachsehen. In der Freizeit kann man vielleicht Wartezeiten in Kauf nehmen, bei der morgendlichen Fahrt ins Büro ist die Lage anders.

Immer mehr Pendelnde nutzen daher die Möglichkeit, ein Rad am Start- und eines am Zielpunkt abzustellen. So kann der ÖPNV genutzt werden und die letzte Meile mit dem Rad bewältigt werden. Dies führt allerdings direkt zum nächsten Punkt: Für eben diese Zielgruppe der Pendelnden sind radgerechte und sichere Abstellmöglichkeiten unerlässlich. Auch die Möglichkeit von Bike-Sharing kann in diesem Zusammenhang interessant sein. Dies ist allerdings eher für stärker frequentierte Zielpunkte interessant, so z. B. das Stadtgebiet Schweinfurt, ggf. ergänzt um die unmittelbar angrenzenden Gemeinden. In den ländlicheren Bereichen wird sich ein Sharing Angebot vermutlich eher nicht rechnen.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist aktuell im Gange. Vor allem, wenn es um die Themen der Haltestellengestaltung geht und in diesem Zusammenhang auch des Fahrradparkens geht, ist eine Kooperation mit der Radverkehrsbeauftragten in jedem Fall sinnvoll. So können alle Bedürfnisse der Nutzenden des Umweltverbundes bestmöglich berücksichtigt werden.

Wie eine gut ausgebaute Mobilitätsdrehscheibe aussehen kann, zeigt das Beispiel der Radstation Riedlingen. Dort sind radgerechte Einstellbügel, Einzelboxen mit Lademöglichkeit, Schließfächer und Toiletten auf einer überdachten Fläche kombiniert. So findet jeder das passende Angebot. Unmittelbar an der Radstation befindet sich eine Bushaltestelle und ein größerer Parkplatz. Das Bild gibt einen kleinen Einblick:



Je nach Standort muss es nicht immer die überdachte Komplettlösung sein. Verschiedene Situationen erfordern auch verschiedene Gestaltungen. Das zeigt auch die nachfolgende Bilderserie.

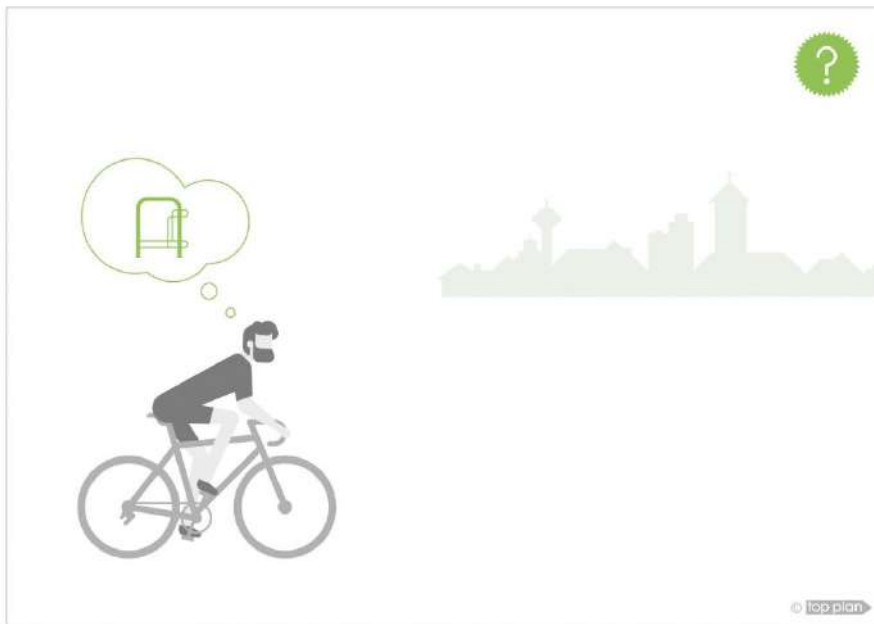
Vom Abstellbügel bis zur Rad-Mobilitätsstation: Welche Entwicklungsstufen sind möglich?

Um diese Fragestellung Schritt für Schritt zu beleuchten, haben wir uns viel Mühe gegeben und die nachfolgende Bildergeschichte mit Details aus der Planungspraxis entwickelt.

Gleichzeitig stellen die einzelnen Skizzen eine Art Baukastensystem dar. Je nach den Anforderungen am Zielort können Sie das geeignete Modul für Ihre Fahrradparkplätze oder Ihre Mobilitätsstation auswählen.

An dieser Stelle bleibt uns nur zu sagen: Packen Sie es an. Lassen Sie sich inspirieren!

Nichts...



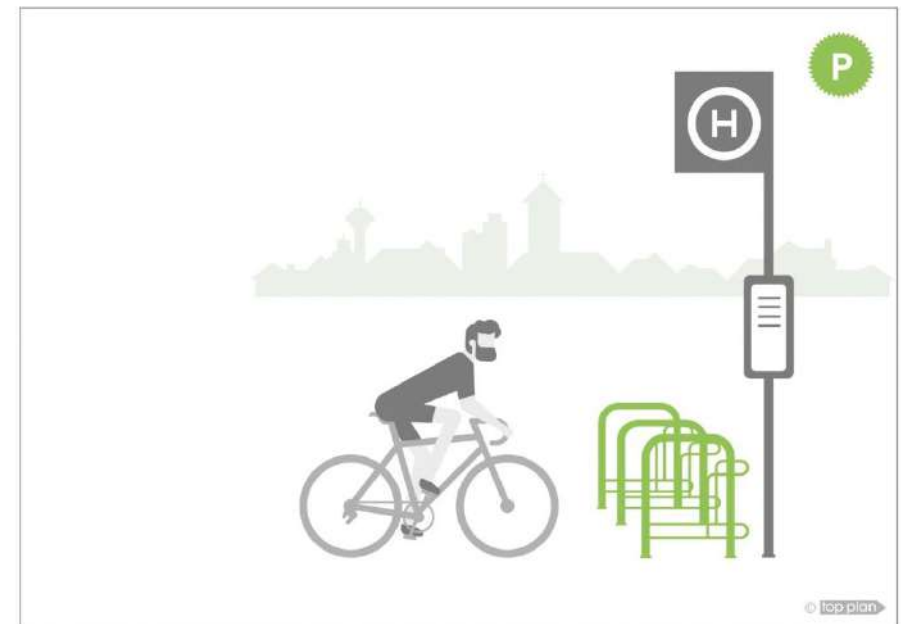
Wo stell' ich mein Fahrrad ab?

Hinweisschild

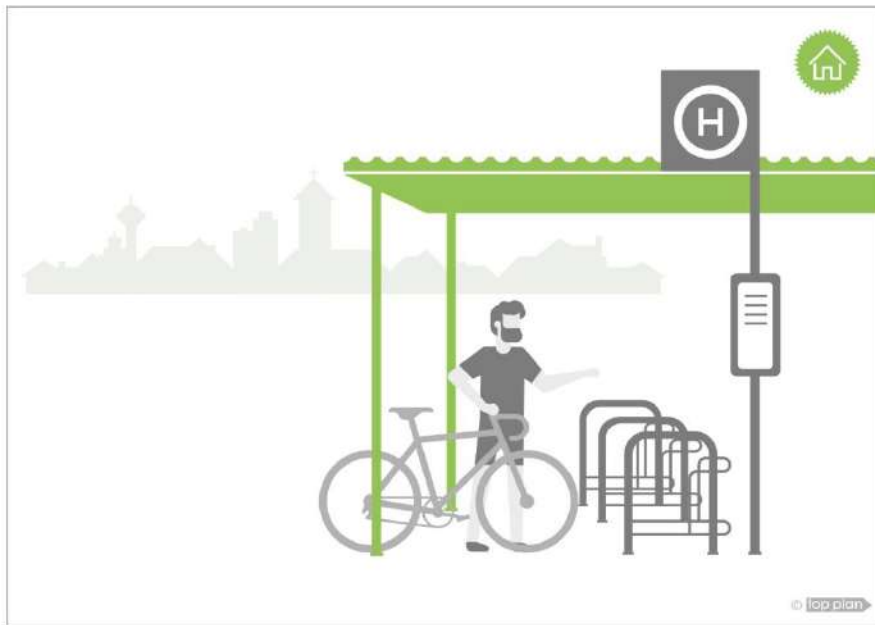


Aaah, Wegweiser für Fahrradparken – hier gibt's eine Abstellmöglichkeit!

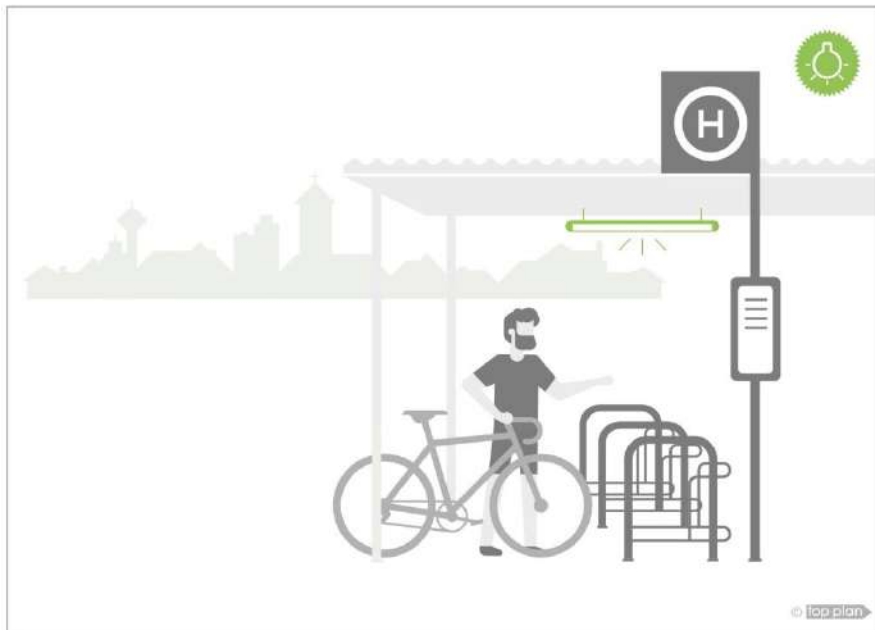
Bügel



Ein Anfang: radgerechte Abstellbügel



Schutz von oben! Kein nasser Sattel, kein nasser Po



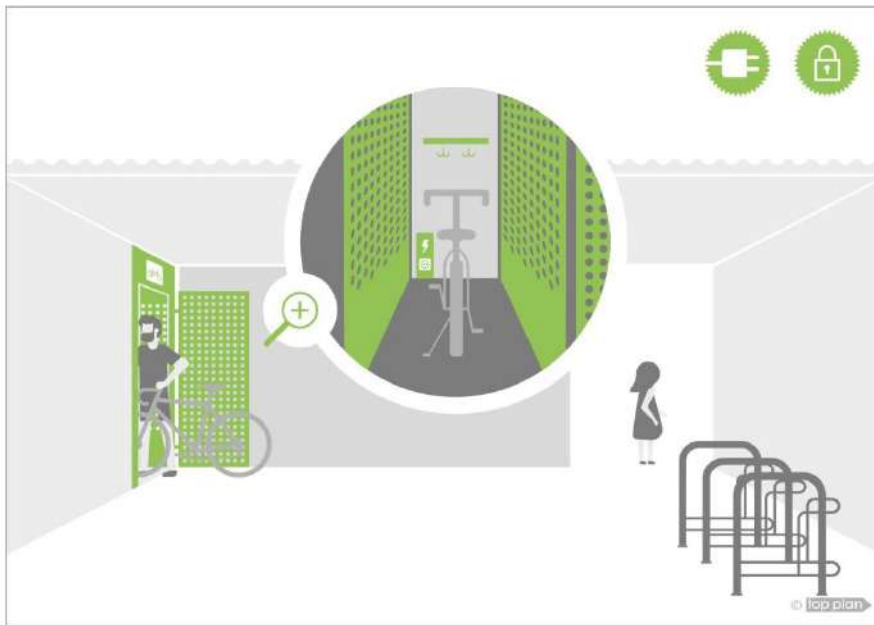
Es werde Licht... kein Tappen im Dunkeln: Schloss bequem öffnen, mich sortieren



Regen, Wind, Gewitter – Rad und Radler sind froh, „mehr“ um sich zu haben



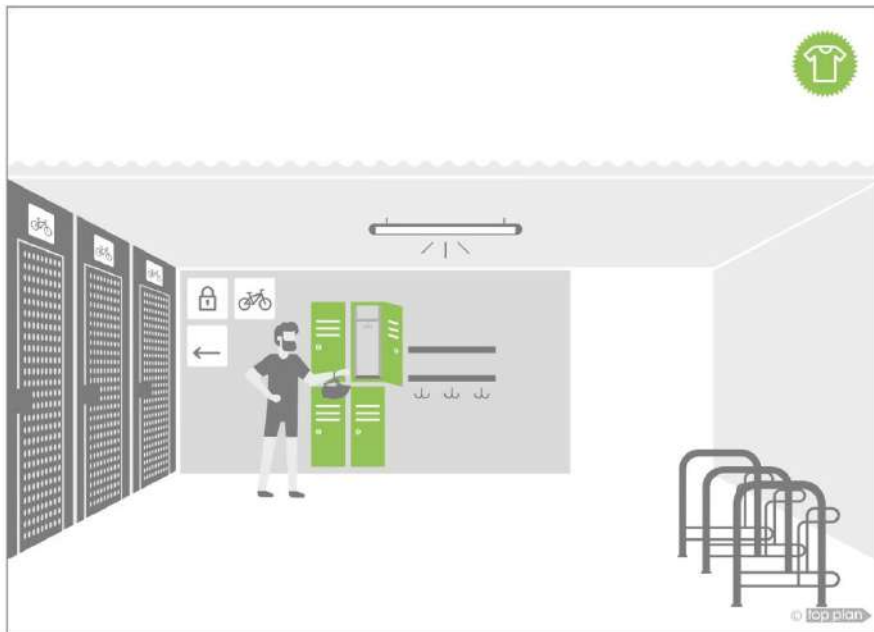
Häng' hin oder leg' ab! Weiter ohne störende Utensilien



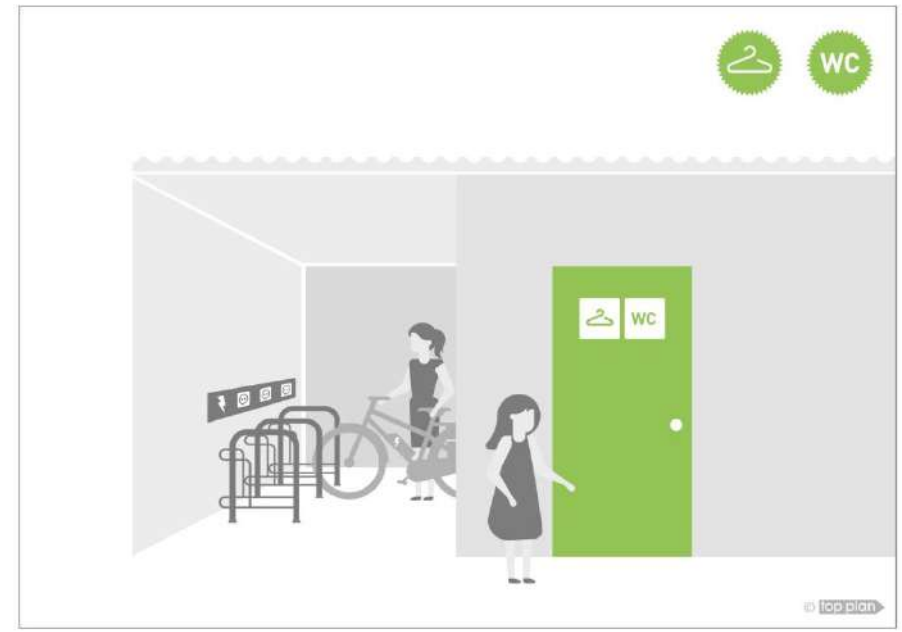
Schutz auch für „Luxusräder“, Gepäck einstellen und den Akku wieder aufladen!



Akku leer? Mehr Strom: parken – aufladen lassen – weiter fahren.



Radbekleidung? Wechselschuhe? Schwere Taschen? → Spinde!



Das große Plus: WC und Umkleide



Rundum an alles gedacht: Versorgung für Mensch & Rad

Mobilitätsstation – ein Herz für Radfahrer



Rad gut versorgt, jetzt können wir schlau und entspannt weiter.

Wege entstehen dadurch, dass man sie geht!

Franz Kafka
