Fahrradparken in der Innenstadt – Baustein für einen stadtverträglichen Einkaufsverkehr

Paul Bickelbacher (Stadt- und Verkehrsplaner SRL, München)

Fahrradparken in der Innenstadt – Baustein für einen stadtverträglichen Einkaufsverkehr

Nach dem Erfolg der Initiative „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ verdient auch der Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad mehr Interesse. Der folgende Beitrag befasst sich mit den Abstellanlagen am Ziel, d.h. im Stadtzentrum und in den Stadtteilzentren. Er basiert im Wesentlichen auf einem Fahrradstellplatzkonzept für die Landeshauptstadt München.

1. Förderung des Radverkehrs

Die Steigerung des Radverkehrs dient dem Ziel, eine stadtverträglichere Mobilität zu gewährleisten. Fehlende oder qualitativ unbefriedigende Abstellanlagen tragen dazu bei, dass Radfahrten unterbleiben oder mit minderwertigen Fahrrädern unternommen werden, die Nachteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit aufweisen. Im Interesse der Förderung des Radverkehrs sollten daher attraktive und zielnahe Fahrradabstellanlagen angeboten werden. Ebenso wie sich mit einem guten Radverkehrsnetz für sich alleine nur ein begrenzter Effekt erzielen lässt, gilt dies für Abstellanlagen, die nicht attraktiv erschlossen sind.

2. Abwägung mit Ansprüchen des Fußverkehrs, der Stadtgestaltung und des Kfz-Verkehrs

Die Schaffung von Fahrradabstellanlagen liegt auch im Interesse des Fußverkehrs und der Stadtgestaltung, mit dessen und deren Ansprüchen die Verbesserung der Fahrradabstellsituation abgewogen werden muss. Gut platzierte und qualitativ befriedigende Fahrradabstellanlagen sind dazu geeignet, das Problem der Behinderung des Fußverkehrs oder der Beeinträchtigung der Stadtgestalt durch „wild“ abgestellte Fahrräder zu mindern.

Stadtbildpflege ist auch Fußgängerförderung und steigert die Attraktivität der Innenstadt insgesamt. Zu vermeiden ist daher die Verunstaltung von Stadträumen zugunsten von monofunktionalem Fahrradparken, d.h. die Nutzung gesamter Plätze ausschließlich zum Fahrradabstellen. Attraktive und denkmalgeschützte städtebauliche Ensembles sollten besonders sorgfältig untersucht werden.

Maßnahmen für den ruhenden Fahrradverkehr sollten vorzugsweise im Zusammenspiel mit wünschenswerten städtebaulichen Umgestaltungen durchgeführt werden. Umgekehrt sollten bei allen Planungen zur Gestaltung des öffentlichen Raums die Belange des Fahrradparkens von vornherein berücksichtigt werden.

In besonders schwierigen Situationen ist eine zufriedenstellende Lösung nur durch die **Umwandlung von Kfz-Stellplätzen** oder mittels der Einrichtung eines **Fahrradparkhauses** bzw. einer automatischen Fahrradabstellanlage zu erzielen.

Auf einem Kfz-Stellplatz finden ca. 6-8 Fahrräder komfortabel Platz. Entsprechend viele potenzielle Kundinnen und Kunden für den Einzelhandel können dort ihr Fahrrad abstellen. Die Umwandlung eines oder mehrerer Kfz-Stellplätze bietet sich insbesondere bei kleineren Konzentrationen des Bedarfs an, beim Beginn von Einkaufspassagen, an einer kleinen Konzentration von Läden oder bei einem Supermarkt oder Discounter mit erhöhtem Bedarf.

Bei im Verhältnis zum Fußgängeraufkommen schmalen Gehsteigen und hohem Bedarf können Kfz-Stellplätze auch zur Deckung des dezentralen Fahrradstellplatzbedarfs herangezogen werden. In günstigen Fällen lässt sich ein Verlust von Stellplätzen für den Kfz-Verkehr vermeiden, wenn je nach Abmessungen im Zusammenhang mit einem Baum oder einer Fußgängerquerung nur ein „halber“ Kfz-Stellplatz für einige senkrecht zur Fahrbahn angeordnete Fahrradstellplätze verwendet werden kann.

Wird ein Kfz-Stellplatz zu einer Fahrradabstellanlage umgewandelt, können die Fahrradstellplätze auf dem Fahrbahnniveau oder auf dem Gehsteigniveau errichtet werden. Ist ein Radweg vorhanden, sollten sie auf dem Niveau des Radwegs liegen. Sind keine Radwege vorhanden, können die Fahrradabstellflächen auf dem Gehsteigniveau oder aber insbesondere bei einer Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von 30 km/h auf dem Fahrbahnniveau geschaffen werden. Fahrradständer auf Fahrbahnniveau sind in Straßen ohne Radweg für den Radler komfortabler und in der Herstellung günstiger. Außerdem kann damit vermieden werden, dass der Radverkehr auf den letzten Metern zur Abstellanlage den Gehweg nutzt. Einfriedungen und rote Baken sollten aus stadtgestalterischen Gründen vermieden werden. Sinnvoll ist die Lage an Gehwegnasen und Baumschutzbügel.

3. Zentral - Dezentral – Multifunktional

Hinsichtlich Abstellsystem und Form der Abstellorganisation ist für das Fahrradparken in Innenstädten v.a. die Fahrradabstellanlage auf öffentlichen und privaten Flächen relevant. Fahrradbox, Fahrradhäuschen, Fahrradwache, Fahrradparkhaus, Automatische Fahrrad-parkanlage und Fahrrad-Service-Station sind in nur in besonderen Situationen von Bedeutung. Ein Beispiel hierfür wäre die Nutzung des Hohlraums einer nicht mehr benötigten Fußgängerunterführung für eine automatische Fahrradabstellanlage.

Um den bereits und den potenziell fahrradfahrenden Kunden einen bedarfsgerechten Komfort zu bieten, sollten sowohl zentrale als auch dezentrale Abstellmöglichkeiten angeboten werden. Räumliche Beengtheit und Übermöblierung in zentralen Lagen erfordern kreative Ideen im Sinne einer Multifunktionalität von Stadtmöblierung.

- **Zentrale Abstellanlagen**

An den wichtigen Innenstadtzugängen bzw. an den wichtigen Zugängen zu einer Fußgängerzone sollte eine größere Anzahl von Fahrradständern zur Verfügung stehen. So können Kunden die Innenstadt mit dem Fahrrad erreichen und dort Ihre Einkäufe zu Fuß erledigen. Da Fahrräder hier auch längere Zeit stehen, ist sorgfältig auf Diebstahlsicherheit und Witterungsschutz zu achten. Letzterer ist mit der Stadtgestaltung und mit Kostenaspekten abzuwägen. Eine attraktive Gestaltung ist ebenso wichtig wie qualitativ befriedigende Fahrradparker (s. Kap. 4).

Die Abstellanlage sollte gut erreichbar sein, sowohl hinsichtlich ihrer Lage im städtischen Radverkehrsnetz als auch im Hinblick auf die kleinräumige Zuwegung. Komfortable Radrouten mit den Netzelementen Radweg, Rad- und Angebots-/ Schutzstreifen oder aber Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erhöhen die Attraktivität der Zuwegung.

- **Dezentrale Abstellanlagen**

Der dezentrale Bedarf ergibt sich durch Kunden, die gezielt ein Geschäft ansteuern. Der dezentrale Bedarf wird in Geschäftsstraßen z.Zt. häufig auf mobile Geschäftsständer verwiesen, die meist qualitative Mängel aufweisen und den Fußverkehr behindern. Als kurzfristige Maßnahme wird empfohlen, Qualitätsstandards für mobile Fahrradständer festzulegen. Längerfristig sollte ein Teil der mobilen Ständer durch feste Abstellanlagen ersetzt werden. Dies sollte unter finanzieller Beteiligung der Verursacher erfolgen. Bei schmaleren Gehsteigbreiten werden Anlehnbügel (s.u.) als geeignet erachtet, die parallel zur

Fahrbahn angeordnet werden. Bei sehr schmalen Gehsteigen können mittels Handläufen an oder vor Hauswänden dezentrale Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

- **Multifunktionale Möblierung**

Mit der Forderung nach dezentralen Abstellmöglichkeiten hängt die Forderung nach Multifunktionalität eng zusammen, denn im Rahmen dezentral verteilter Abstellmöglichkeiten können Fahrradständer auch andere Funktionen erfüllen.

Ebenso kann ein entsprechend angepasstes Straßenmobiliar zusätzlich die Funktion eines Fahrradständers erfüllen – und wird bereits häufig dafür genutzt. Die Multifunktionalität von Straßenmobiliar ist ein Mittel, der Übermöblierung des öffentlichen Raumes entgegenzusteuern. Für eine multifunktionale Nutzung im Zusammenhang mit dem Abstellen von Fahrrädern eignen sich insbesondere

- Baumumgrenzungen
- Sonstige Abgrenzungen, Geländer, Zäune
- Poller
- U-Bahnabgänge
- Sitzbänke.

4. Ständertypen und Abstellkomfort

Die **Anforderungen der Nutzer** an die einzelnen Fahrradparker sind

- die Bequemlichkeit
- die Vermeidung von Verletzungen der Nutzer und von Beschädigungen des Fahrrades
- die Universalität – Fahrräder unterschiedlicher Abmessungen und Lenkerformen sollten abgestellt werden können
- die Stand- bzw. Kippsicherheit und die Vermeidung des Wegrollens, die auch das Beladen von Körben und das sichere Herausnehmen eines Kindes aus einem Kindersitz gewährleisten soll
- die Diebstahlsicherheit – der Rahmen und mindestens ein Laufrad sollte angeschlossen werden können.

Die **Anforderungen der Betreiber** sind:

- geringer Flächenbedarf
- Sicherheit (Vermeidung der Verletzungsgefahr von Nutzern und Passanten)
- leichte Reinigung
- geringe Kosten.

Die gebräuchlichsten Ständertypen sind Vorderradklemmen, „Vorderradbügel“ und Anlehnbügel. Weitere sind Handläufe, Lenkerhalter, Pedalhalter, Doppelstockständer sowie Wand- und Deckenaufhängungen, die Folgenden nicht weiter betrachtet werden.

- **Vorderradklemmen**

Sie sind wegen ihres geringen Flächenbedarfs, der geringen Kosten und aus stadtgestalterischen Gründen am längsten auf dem Markt und sind die am weitesten verbreitete Form von Fahrradständern, obwohl sie den o.g. Anforderungen der Nutzer am wenigsten gerecht werden. Da sie das Fahrrad nur punktuell am Vorderrad halten, gewähren sie keine Kippsicherheit und der Rahmen kann mit den meisten handelsüblichen Schlössern nicht angeschlossen werden.

- **Vorderradbügel/Gabelhalter**

Sie halten zwar auch das Vorderrad, dies jedoch vorne und unten. Zusätzlich findet die Gabel bei Bedarf Halt an einem Bügel, an dem der Rahmen zusammen mit dem Vorderrad angeschlossen werden kann. Vorderradbügel bieten eine weitgehend optimale Stand- und Diebstahlsicherheit.

- **Anlehnbügel**

An Anlehnbügel wird das gesamte Fahrrad angelehnt. Die radschonende Abstellhilfe ist für alle Arten von Rädern geeignet. Der Nutzer kann bequem den Rahmen und ein Laufrad seiner Wahl anschließen. Kippsicherheit und die Vermeidung des Wegrollens sind aber erst nach dem Anschließen gewährleistet. Eine Minimalvariante ist der Säulenparker, ein Poller mit einem Ring, an den der Rahmen angeschlossen werden kann.

Vorderradklemmen sind hinsichtlich Kipp- und Diebstahlsicherheit nicht empfehlenswert. Vorderrad- und Anlehnbügel sind rahmenanschließbar und haben ihre jeweiligen systembedingten Vor- und Nachteile, so dass sie sich gut ergänzen. Anlehnbügel sind gestalterisch neutraler und weisen eine bessere Durchlässigkeit auf. Bei größerer Anzahl oder Dichte erwecken sie jedoch den Eindruck einer Barriere oder eines Geländers. Vorderradbügel lassen sich gut entlang von vorhandenen Barrieren anordnen.

5. Fazit und abschließende Empfehlungen

Fahrradabstellanlagen sind integrativer Bestandteil des Radverkehrssystems. Sie sind in Kombination mit einer komfortablen Zuwegung geeignet die Attraktivität von Innenstädten und Stadtteilzentren als Einkaufsstandorte zu erhöhen. Neben Verbesserungen für den Radverkehr sind mit städtebaulich integrierten Lösungen auch positive Effekte für Fußgänger und die Stadtgestalt zu erzielen. In räumlich beengten Situationen ist hierfür die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen erforderlich.

Zusätzlich zu größeren zentralen Abstellanlagen an den Zugängen zur Innenstadt, die möglichst überdacht sein sollten, gibt es einen Bedarf an dezentral verteilten Fahrradparkern. Da diese häufig nur einem Laden/Geschäft zu gute kommen, ist eine finanzielle Beteiligung des Verursachers legitim. Kurzfristig sollten seitens der Kommune verbindliche Qualitäts- und Gestaltungsstandards für mobile Geschäftsständer festgelegt werden. Mittelfristig ist es wünschenswert, zumindest einen Teil der mobilen Ständer durch attraktive feststehende Fahrradparker zu ersetzen. Sofern der Bedarf nicht auf privaten Flächen gedeckt werden kann, ist eine Private Public Partnership denkbar, bei der die Kommune die Fläche zur Verfügung stellt und den Einbau der Ständer übernimmt. Der Einzelhandel könnte die Hälfte der Baukosten und die Kosten für die Ständer tragen.

Die Kommunen sollten in ihrem Mobiliarkatalog nur hochwertige Ständertypen aufnehmen: Je nach räumlicher Situation und Anzahl der Fahrradparker sind Vorderradbügel oder Anlehnbügel sinnvoll.

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Fahrradparken in der Innenstadt

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Abwägung Fußverkehr, Stadtgestaltung, Kfz-Verkehr

- Städtebaulich integrierte Fahrradabstellanlagen **verbessern** die **Situation für Fußgänger** und die **Stadtgestaltung**
- In beengten Situationen empfiehlt sich die Erstellung von **Abstellanlagen auf Kosten eines Kfz-Stellplatzes** (für 6-8 Fahrräder)
- In Straßen ohne Radwege hat das **Fahrbahnniveau** Vorteile gegenüber dem Gehsteigniveau

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Förderung des Radverkehrs

- Fahrradparken in der Innenstadt ist ein **maßgeblicher Baustein der Radverkehrsförderung**
- Attraktive und möglichst diebstahlsichere Abstellanlagen fördern die **Verkehrssicherheit**
- Für die Fahrt zum Einkaufen mit dem Rad sind neben den Abstellanlagen in der Innenstadt
  - die **Strecke** dort hin und
  - die **Abstellsituation am Wohnstandort** entscheidend

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Fahrradparken und Fußverkehr

stadt+plan

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Fahrradparken und Stadtgestaltung

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Fahrradparken und Kfz-Parken

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Abwägung Fußverkehr, Stadtgestaltung, Kfz-Verkehr

- Städtebaulich integrierte Fahrradabstellanlagen **verbessern** die **Situation für Fußgänger** und die **Stadtgestaltung**
- In beengten Situationen empfiehlt sich die Erstellung von **Abstellanlagen auf Kosten eines Kfz-Stellplatzes** (für 6-8 Fahrräder)
- In Straßen ohne Radwege hat das **Fahrbahnniveau** Vorteile gegenüber dem Gehsteigniveau

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Abstellsysteme und -organisation

- **Fahrradabstellanlage auf öffentlicher oder privater Fläche (zentral/dezentral – mit/ohne Witterungsschutz)**
- Fahrradbox
- Fahrradhäuschen
- Fahrradwache
- Fahrradparkhaus
- Automatische Fahrradparkanlage
- Fahrrad-Service-Station

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Abstellanlagen (Zentral – Dezentral)

- An den **Zugängen zur Innenstadt bzw. zu Fußgängerzonen** sind größere zentrale Abstellanlagen sinnvoll. Für sie gelten hohe Anforderungen hinsichtlich Witterungs- und Diebstahlschutz
- Flächenhaft verteilte Fahrradparker decken den **dezentralen Bedarf**
- **Mobile Geschäftsständer** sollten bestimmten Qualitätskriterien genügen und z.T. durch feststehende Parker ersetzt werden
- Es empfiehlt sich eine **Public Private Partnership**

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Zentrale Abstellanlagen

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Dezentrale Abstellanlagen

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Dezentrale Abstellanlagen – Mobile Geschäftsständer

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Dezentrale Abstellanlagen – Beispiel Köln

stadt+plan

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Multifunktionale Möblierung

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Multifunktionale Möblierung

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Multifunktionale Möblierung

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Multifunktionale Möblierung

Für eine **multifunktionale Nutzung** in Kombination mit dem Abstellen von Fahrrädern eignen sich

- Baumumgrenzungen
- Sonstige Abgrenzungen, Geländer, Zäune
- Poller
- U-Bahnabgänge
- Sitzbänke

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Ständertypen und Abstellkomfort

Anforderungen für Fahrradparker

- Diebstahlsicherheit (Rahmen und ein Laufrad sollte angeschlossen werden können)
- Bequemlichkeit
- Stand- und Kippsicherheit (Beladen von Körben und Herausnehmen eines Kindes aus dem Kindersitz)
- Vermeidung von Verletzungen bei Passanten und Nutzern sowie von Beschädigungen am Fahrrad
- Flächenbedarf, Reinigung, Kosten (ergänzende Kriterien der Betreiber)

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Ständertypen und Abstellkomfort

Ständertypen

- **Vorderradhalter bzw. Vorderradklemmen**
- **Gabelhalter bzw. Vorderradbügel**
- **Anlehnen bzw. Anlehnbügel**
- **Handlauf**
- Lenkerhalter
- Pedalhalter
- Doppelstockständer
- Wand- und Deckenaufhängungen

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Ständertyp Vorderradklemme

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Ständertyp Vorderradbügel

Aspekte
- seitlicher Abstand
- Nutzung von vorhandenen Barrieren

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

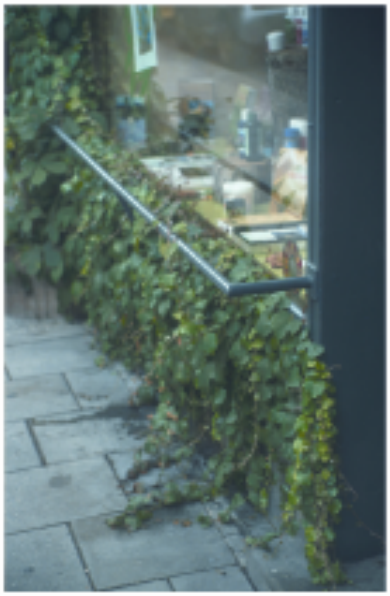
Ständertyp Anlehnbügel

Aspekte
- Funktion – Design
- Durchlässigkeit
- unterschiedliche Radtypen

stadt+plan

FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Ständertyp Handlauf



stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL

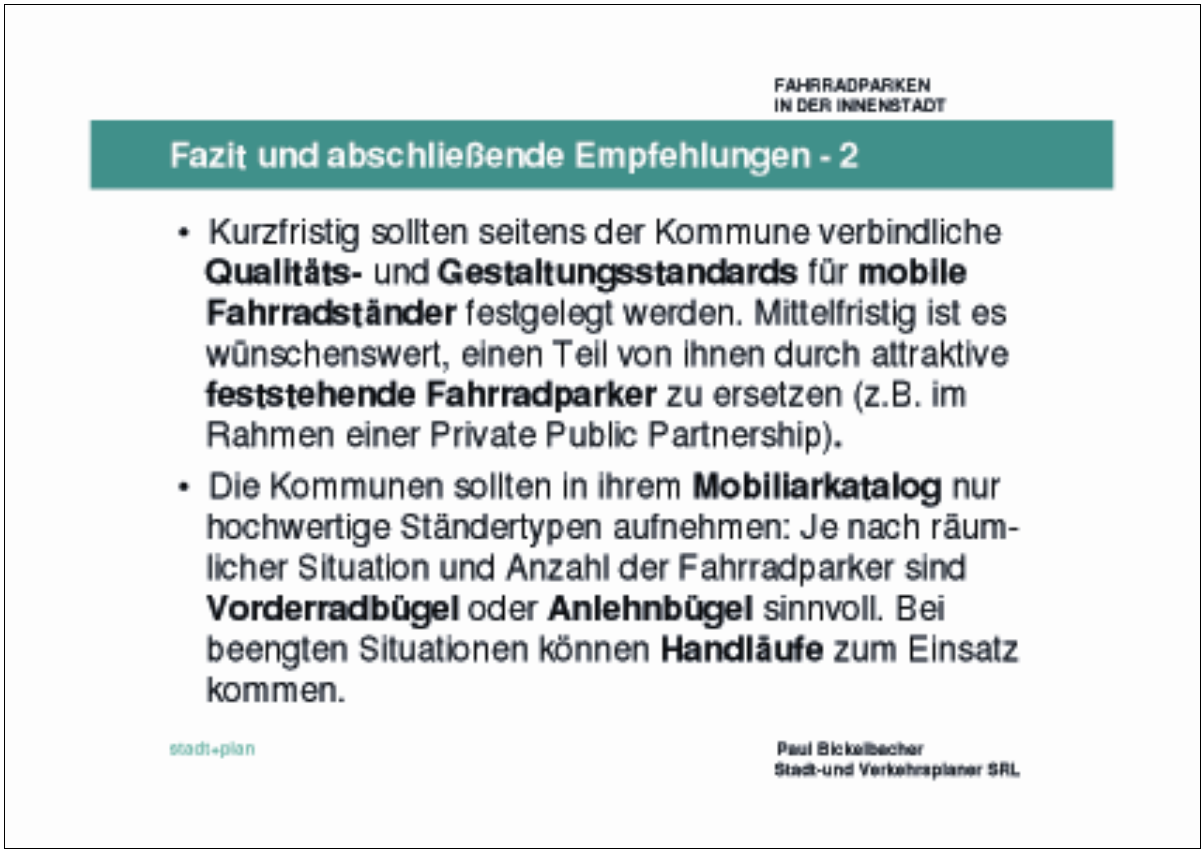
FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT

Fazit und abschließende Empfehlungen

- Fahrradabstellanlagen sind ein maßgeblicher **Baustein des Radverkehrssystems** und in Kombination mit einer komfortablen Zuwegung geeignet, die **Attraktivität von Innenstädten und Stadtteilzentren** zu erhöhen.
- Mit intelligenten Lösungen sind auch **positive Effekte für Fußgänger und die Stadtgestalt** zu erzielen. Hierfür ist in räumlich beengten Situationen die **Umwandlung von Kfz-Stellplätzen** erforderlich.
- Neben größeren **zentralen** (möglichst überdachten) Abstellanlagen gibt es einen Bedarf an **dezentral verteilten** Fahrradparkern. Hierfür kann auch eine **multifunktionale Möblierung** genutzt werden.

stadt+plan

Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL


FAHRRADPARKEN
IN DER INNENSTADT
Fazit und abschließende Empfehlungen - 2
• Kurzfristig sollten seitens der Kommune verbindliche **Qualitäts-** und **Gestaltungsstandards** für **mobile Fahrradständer** festgelegt werden. Mittelfristig ist es wünschenswert, einen Teil von ihnen durch attraktive **feststehende Fahrradparker** zu ersetzen (z.B. im Rahmen einer Private Public Partnership).
• Die Kommunen sollten in ihrem **Mobiliarkatalog** nur hochwertige Ständertypen aufnehmen: Je nach räumlicher Situation und Anzahl der Fahrradparker sind **Vorderradbügel** oder **Anlehnbügel** sinnvoll. Bei beengten Situationen können **Handläufe** zum Einsatz kommen.
stadt+plan
Paul Bickelbacher
Stadt-und Verkehrsplaner SRL