

INFRASTRUKTUR / **PARKEN**

## ABSTELLEN VON FAHRRÄDERN IN WOHNGEBIETEN

### Überblick

In Wohngebieten sollten alle Anwohner die Möglichkeit haben, ihr Fahrrad über Nacht diebstahlsicher abzustellen. Dies ist wichtig, um die Nutzung und den Erwerb von Fahrrädern zu unterstützen. Beim Bau neuer Häuser sollten auf freiwilliger Basis oder gesetzlich vorgeschrieben ausreichend Fahrradabstellplätze eingeplant werden. In bestehenden Wohngebieten ohne private Abstellmöglichkeiten sollten sichere Sammelabstellmöglichkeiten in der Nachbarschaft geschaffen werden, für deren Organisation die Anwohner möglicherweise selbst verantwortlich sind. Fahrradtrommeln sind hierfür praktische, bewährte Systeme, die neben der Straße aufgestellt werden können.

### Hintergrund und Ziele

#### Funktion

In Wohngebieten sind Fahrradabstellsysteme notwendig, um Anwohnern die Möglichkeit zu geben, ihre Fahrräder über Nacht sicher abzustellen, vor allem, wenn nicht ausreichend private Abstellplätze zur Verfügung stehen. Dadurch werden der Erwerb und die Nutzung von Fahrrädern gefördert.

#### Anwendungsbereich

**Wohnhäuser müssen über ausreichend Fahrradabstellplätze verfügen.** Dies ist eine der drei grundlegenden Komponenten für eine erfolgreiche Fahrradinfrastruktur: Abstellmöglichkeiten zu Hause, ein gut ausgebautes Radwegenetz und Abstell- oder Parkmöglichkeiten am Ziel.

Bisher lag der Schwerpunkt beim Thema Fahrradparkplätze bei Abstellmöglichkeiten am Ziel. Mehr und mehr wird jedoch deutlich, dass Abstellmöglichkeiten zu Hause genauso wichtig sind.

Das Problem tritt vor allem auf in **dicht besiedelten Wohngebieten**, die überwiegend aus Wohnungen oder kleinen Häusern ohne eigene Garage oder andere Abstellflächen bestehen. Dabei handelt es sich typischerweise um **historische Stadtzentren und Vororte aus dem 19. Jahrhundert**. Allerdings sind auch **neuere Wohngebiete mit kleinen Wohneinheiten oder Häusern** betroffen.

- **Es gibt nicht genug Platz**, um ein Fahrrad **im Haus** unterzubringen, ganz zu schweigen von den Fahrrädern für alle Familienmitglieder. Nur begeisterte Radfahrer werden sich die Mühe machen, ihr Fahrrad die Treppe hinauf zu tragen oder es in engen Fluren, Treppenhäusern, einem Keller oder gar im Wohnzimmer abzustellen.
- Das Abstellen von Fahrrädern **auf der Straße** über Nacht ist **unkomfortabel und riskant**. In den Niederlanden wird von allen gestohlenen Fahrrädern die Hälfte in der Nähe der Wohnung ihrer Besitzer gestohlen. Es ist aufwendig, sein Fahrrad immer abzuschließen. Wenn ein Fahrrad über längere Zeit ungeschützt draußen geparkt wird, rostet es schneller und ist stärker durch Vandalismus gefährdet. Außerdem stellen zu viele auf dem Bürgersteig abgestellte Fahrräder ein Hindernis dar und sind ein optisches Ärgernis.

Eine solche Situation **hält Menschen davon ab, sich ein Fahrrad zu kaufen oder es zu nutzen**, auch wenn es ein exzellentes Radwegenetz und passende Abstellmöglichkeiten an den Zielorten gibt.

In **neuen Wohngebieten** sollte bei der Planung automatisch auf ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geachtet werden.

## Realisierung

### Definition

---

In Wohngebieten wird vor allem eine sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder über Nacht benötigt. Bei Neubauten sollten solche Fahrradabstellangebote von Anfang an in die Planung mit einbezogen werden und im Idealfall gesetzlich vorgeschrieben sein. In bestehenden Wohngebieten ohne private Abstellmöglichkeiten kann die Lösung aus gemeinsam genutzten Abstellsystemen bestehen. Dies kann beispielsweise ein Parksystem für Anwohner in einem eingegrenzten Gebiet oder einem Gebäude sein. Eine Alternative sind außerdem Sammelfahrradboxen, die neben der Straße aufgestellt werden.

### Bewertung der Anforderungen und des Bedarfs in bestehenden Wohngebieten

---

Bei Wohngebieten mit kleineren Häusern und Mehrfamilienhäusern gibt es zwei Hauptprobleme: Meist steht im Haus nicht ausreichend Platz zur Verfügung und auf der Straße ist das Diebstahlrisiko über Nacht sehr hoch. Das Problem kann in diesem Fall natürlich nicht auf der Grundlage der einzelnen Häuser gelöst werden. Hier ist eine **gebietsweite Lösung** gefordert.

**Folgende Gebiete** sind für einen solchen Ansatz geeignet:

- Wohngebiete, die vorwiegend aus Mehrfamilienhäusern oder Häusern ohne eigene Abstellräume bestehen
- Wohngebiete, in denen über Nacht sehr viele Fahrräder auf der Straße abgestellt werden
- Wohngebiete mit einer überdurchschnittlich hohen Fahrraddiebstahlquote

Um den Bedarf einzuschätzen, müssen folgende **Daten** ermittelt werden:

- Anzahl der Fahrräder pro Anwohner/Haus
- Verfügbare Abstellmöglichkeiten pro Haus
- Relative Fahrraddiebstahlquote (Diebstahlstatistiken weisen grundsätzlich zu niedrige Zahlen aus, da viele Diebstähle nicht gemeldet werden. Der Vergleich relativer Diebstahlquoten zwischen verschiedenen Gebieten oder Straßen ist jedoch ein wichtiger Indikator.)
- Die Anzahl der über Nacht abgestellten Fahrräder (auf der Straße und in den Häusern)
- Die Wünsche der Bewohner (über eine Umfrage). Fahrradbesitzer können gefragt werden, ob sie andere Abstell-/Parkmöglichkeiten für ihre Fahrräder wünschen und nutzen würden. Bewohner, die kein Fahrrad besitzen, könnten gefragt werden, ob sie sich ein Fahrrad kaufen würden, wenn es Abstellmöglichkeiten gäbe.

Mit diesen Daten kann der **Bedarf, die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze und der ideale Ort für ein Abstellsystem** ermittelt werden. Zusätzliche Abstellplätze sind in folgenden Situationen oder bei einer Kombination mehrerer dieser Situationen zu empfehlen:

- Hohe Diebstahlquote und nicht ausreichende Abstellmöglichkeiten in den Häusern
- Viele auf der Straße abgestellte Fahrräder und nicht ausreichende Abstellmöglichkeiten in den Häusern (auch bei niedriger Diebstahlquote)
- Wenige Fahrräder pro Haushalt und wenig Abstellplätze in den Häusern, aber hohe Diebstahlquote und wenn Anwohner Bedarf melden
- Bewohner melden ausdrücklich Bedarf nach zusätzlichen Abstellmöglichkeiten, weitere Abstellmöglichkeiten fördern die Nutzung von Fahrrädern

### Abstellmöglichkeiten für Anwohner

---

Von der öffentlichen Verwaltung können **Abstellmöglichkeiten für Anwohner** angeboten und verwaltet werden. Das können Gebäude, Räume oder begrenzte Bereiche sein, die ausschließlich zum Abstellen von Fahrrädern genutzt werden.

- Beschränken Sie den Zugang** auf eine bestimmte Anwohnergruppe. Jeder Anwohner verfügt über einen eigenen Abstellplatz, zu dem er mit einem Schlüssel oder einer Smart-Card jederzeit Zugang hat.

- Ermitteln Sie das mögliche **Platzangebot** für Abstellplätze. Neue Abstellplätze können auf öffentlichen Plätzen oder freien Grundstücken zwischen Gebäuden errichtet werden. In diesem Fall werden allerdings Grundstücke benötigt, die schnell gefunden werden müssen und oft teuer sind. Oft gibt es aber die Möglichkeit, Räumlichkeiten wie ungenutzte Lager Räume oder Kellerräume in großen öffentlichen oder privaten Gebäuden umzufunktionieren. Als weitere Alternative kann ein eingezäunter Garten überdacht, ein Teil einer Tiefgarage für Fahrräder reserviert oder eine Garage für das Abstellen von Fahrrädern umfunktioniert werden.
- Es kann auch sinnvoll sein, eine kleine **gemeinsame Werkstatt** zum Reparieren der Fahrräder einzurichten.
- **Die Laufentfernung** für die Nutzer sollte maximal 150 m betragen. Ein guter Platz liegt für möglichst viele mögliche Nutzer innerhalb dieser Distanz. Diese Werte beruhen auf Erfahrungen in den Niederlanden (siehe Tabelle unten) und können in anderen Ländern möglicherweise abweichen.

Maximale Laufentfernung zu Anwohnerabstellplätzen	Akzeptabel für
75 m	46%
150 m	32%
Mehr als 150 m	21%

- Sorgen Sie für eine zuverlässige **Finanzierung und Verwaltung**. In den Niederlanden liegen die Jahresgebühren zwischen 35 € und 90 €. Im Allgemeinen sollten sie unter 50 € bleiben. Die Zahlungsbereitschaft ist unterschiedlich und kann von den potentiellen Nutzern per Umfrage im Voraus ermittelt werden. Normalerweise trägt sich ein Abstellsystem für Anwohner nicht ohne öffentliche Unterstützung. Möglicherweise stellen Anwohner Raum oder Platz günstig zur Verfügung. Durch zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Mopeds und Motorräder kann die Rentabilität verbessert werden. Da Abstellmöglichkeiten für sie rar sind, sind ihre Besitzer oft bereit, höhere Mieten zu bezahlen. Zu den wichtigsten Verwaltungsaufgaben gehört die Registrierung der Nutzer, das Einsammeln der Mieten/Gebühren und die Wartung (keine permanente Überwachung). Personen, die mit der Verwaltung betraut werden, sollten in der Nähe wohnen und in Notfällen immer erreichbar sein. Es sollte ein Vertrag mit jedem Nutzer abgeschlossen werden.
- Das Angebot sollte **sich an der Nachfrage orientieren**. Anstatt die Errichtung von Anwohnerstellplätze selbst zu übernehmen, können Behörden alle Schritte vorbereiten und Anwohner dann einladen, eigene Vorschläge zu machen. Diese Vorgehensweise bietet zwei Vorteile: Man erhält einen Eindruck vom tatsächlichen Bedarf und Anwohner können sich aktiv an der Suche nach geeigneten Orten machen.



Anwohnerstellplätze auf der Straße und im Gebäude (Quellen: F. Boschetti, T. Asperges)

### Fahrradtrommeln an der Straße

Wenn sich der Bedarf über einen größeren Bereich erstreckt oder es keine Möglichkeit für ein gemeinsames Abstellsystem gibt, können auch mehrere kleinere Sammelfahrradboxen aufgestellt werden. **Fahrradtrommeln** sind Sammelboxen, die speziell für Anwohnerstellplätze entwickelt wurden.

- In ihnen können 5 bis 8 Fahrräder abgestellt werden und sie passen auf einen Standardabstellplatz für Autos. Sie sind kleiner als normale Anwohnerabstellplätze, können dafür aber an verschiedenen Stellen aufgestellt werden. So wird die durchschnittliche Laufentfernung verringert. In niederländischen Städten stehen in den verschiedenen Wohngebieten hunderte von Fahrradtrommeln verteilt.
- Die Verfahren von Bau- und Aufstellgenehmigungen sollten optimiert werden, um Pläne so schnell wie möglich umsetzen zu können.
- Nachteilig ist, dass ein solches System für nur wenige Nutzer relativ teuer sein kann. Die Preisgestaltung kann behördlich kontrolliert werden.
- Anfangs kann es ästhetische Einwände gegen Fahrradtrommeln geben. Wenn sie allerdings anstelle eines parkenden Autos aufgestellt werden, ist die visuelle Wirkung akzeptabel. Außerdem gibt es leichte, transparente Ausführungen.<sup>1</sup>



Eine Fahrradtrommel auf einem Parkstreifen in einem Wohngebiet mit einer durch Poller geschützten Zufahrt Utrecht, NL<sup>2</sup>



Fahradtrommel in transparentem, leichtem Design<sup>3</sup>

### Fahrradabstellmöglichkeiten in Neubauten

Im Allgemeinen sollten **Fahrradabstellplätze in alle Planungen mit einbezogen werden**. Wenn sich das Radfahren als ernsthafte Alternative zu anderen Fortbewegungsmitteln durchsetzen soll, müssen entsprechende Konzepte in alle Neubauvorhaben, Stadtentwicklungsprogramme und Sanierungen integriert werden. Für Autoabstellplätze ist dies bereits der Fall. Es gibt keinen Grund, warum dies nicht auch für das Abstellen von Fahrrädern gelten sollte.

Bei der Planung von Neubauten sollte **pro Bewohner Platz für ein Fahrrad eingeplant werden**.

- Fahrradabstellplätze sollten Teil der **Bauvorschriften** für Neubauten werden. Dabei muss mindestens sicher gestellt werden, dass ausreichend Fahrradabstellplätze für alle Bewohner zur Verfügung stehen. Die mindestens erforderlichen Stellplätze können konkret angegeben werden, beispielsweise die Anzahl von Stellplätzen oder der erforderliche Platz im Verhältnis zu der Anzahl von Gebäuden oder bebauter Fläche (z. B. 1 pro Gebäude + 1 pro Schlafzimmer).
- Bieten Sie **Einzel- oder Sammelabstellplätze** für jedes Gebäude. Sammelabstellplätze sind in Mehrfamilienhäusern praktikabler. Sie können beispielsweise ebenerdig oder als überdachter Raum vor dem Gebäude angelegt werden.
- Sorgen Sie für **soziale Kontrolle** als Schutz gegen Übergriffe. Alle Abstellplätze in Gebäuden sollten ebenerdig liegen, leicht zugänglich und gut einsehbar sein. Sie sollten in der Nähe des Gebäudeeingangs liegen, um die soziale Kontrolle zu gewährleisten. Außerdem sollten sie sich in der Nähe der Treppe oder des Aufzugs befinden, um kurze Wege zu garantieren. Teilen Sie Sammelabstellplätze in mehrere Bereiche ein (ca. 12 Fahrräder), damit die Nutzer sich gegenseitig kennen und Unbefugte leicht identifiziert werden können. Vermeiden Sie schmale, versteckte Zugänge hinter dem Gebäude.

<sup>1</sup> Siehe auch Informationsblatt zu FAHRRADABSTELLSYSTEMEN UND STÄNDERN

<sup>2</sup> Quellen: <http://static.panoramio.com/photos/original/15084198.jpg>

<sup>3</sup> <http://groenerik.files.wordpress.com/2009/03/fietstrommel.jpg>

- Legen Sie **Besucherabstellplätze** an der Straße an, die von Beginn an in die Planung einbezogen werden.

Immer mehr Städte engagieren sich für nachhaltige Siedlungsentwicklung. Zu derartigen Konzept gehört auch das **Wohnen mit weniger Autos**. Solche Gebäude sind zumindest teilweise Bewohnern ohne Autos vorbehalten. Diese haben dafür Zugang zu verschiedenen alternativen Mobilitätslösungen, darunter der öffentliche Nahverkehr, Car-Sharing-Programme und natürlich die Nutzung von Fahrrädern.



Sichere und gut sichtbare Außen-Fahrradabstellplätze für Wohnungen in Portsmouth, GB  
Quelle: Cycling England, Tony Russell



Die BikeCity in Wien kümmert sich besonders um Radfahrer.  
Quelle: Fietsberaad

## Weitere Aspekte

### Stärken

#### Fahrradabstellplätze für Anwohner

- Sichere Abstellmöglichkeit über Nacht für Anwohner
- Fördert den Erwerb und die Nutzung von Fahrrädern
- Anwohner nutzen gemeinsame Einrichtungen

### Schwächen

#### Fahrradabstellplätze für Anwohner

- Erfordert Zeit und Mühe bei der Planung und Durchführung: Erwerb von Gebäuden, Wartung, Planungsgenehmigung
- Kann Widerstand hervorrufen, da Parkplätze für Autos reduziert werden oder weil es ästhetische Einwände gibt (vor allem bei Fahrradtrommeln)

### Alternative Optionen

Die einzige Alternative ist das chaotische und ungesicherte Abstellen von Fahrrädern an der Straße und eine reduzierte Nutzung von Fahrrädern. Öffentliche Fahrräder können für den gelegentlichen Einsatz eine Alternative sein. Sie sind aber nicht so komfortabel und teurer als eigene Fahrräder.

### Danksagung

Dieses „Merkblatt zur Realisierung“ wurde mit finanzieller Unterstützung des Programms Intelligente Energie – Europa erstellt. Wir danken außerdem der Accell Group für ihren finanziellen Beitrag zur Übersetzung des Dokuments vom Englischen ins Deutsche.