Berlin Verkehr

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung

# Fahrradparken in Berlin

## Leitfaden
## für die Planung

## Inhalt


| | |
|---|---|
| **Vorwort** | **3** |
| **Radverkehrspolitik für Berlin** | **4** |
| **Fahrradparken in Berlin** | **6** |
| **Anforderungen an Abstellanlegen** | **8** |
| **Bauformen von Fahrradparkanlagen** | **10** |
| **Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anlage von Fahrradabstellplätzen** | **20** |
| **Fahrradparken am Wohnort** | **26** |
| **Fahrradparken am Zielort** | **32** |
| **Lieferadressen für Fahrradständer und Abstellanlagen** | **38** |
| **Service** | **40** |
| **Impressum** | **41** |


*The promotion of cycling forms an important element of transportation planning for Berlin. It is our objective to significantly increase the percentage of overall trips undertaken by bicycle in order to substitute car journeys. This will help to improve environmental conditions as well as the urban qualities of streets and open spaces.*

*Berlin has started a number of initiatives to improve conditions for cycling in the city, including the development of a network of major cycling routes for everyday trips and leisure purposes, financial assistance for the provision of bicycle parking facilities at underground and suburban railway stations, improved regulations for bicycle transport on trains and trams, and a whole programme of measures to improve traffic safety. Recent revisions of the building code and of other regulations have simplified the provision of bicycle parking facilities.*

*To promote the use of the bicycle for everyday trips, good parking facilities are all-important: if the bike has to be carried up a narrow staircase from a remote cellar room before each trip, it may not be used at all. Easily accessible parking stands close to the own front door will, on the other hand, encourage the use of the bicycle for everyday purposes.*

*Good parking facilities at the end of each journey, at public transport stops, at places of work and close to the shops make for relaxed cycling and offer protection from theft. They can also improve the urban environment by a more orderly appearance of public spaces.*

*As a partner in the EU-funded project SpiCycles (Sustainable Planning and Innovation for Bicycles) Berlin takes part in a comprehensive programme focussed on the promotion of cycling, including the exchange of innovative ideas on the European level. The current handbook on the provision of bicycle parking facilities has been prepared within this overall framework.*

*The handbook „Bicycle Parking in Berlin" addresses itself to public and private investors, architects and planners, real estate owners and housing administrators, shop keepers and employers, as well as to public bodies and institutions. In addition, to achieve good solutions for bicycle parking in collaboration with the owners of buildings and other responsible parties may also be of interest for the occupiers of rented housing, for shoppers, employees and users of public spaces and facilities generally.*

*At present, Berlin is experiencing a notable increase of bicycle traffic. The provision of simple and secure bicycle parking in public and private locations, therefore, deserves greater attention and initiative. Addressing themselves to this worthwhile task, public agencies and private property owners can do much to improve the mobility of city dwellers and the quality of urban life.*

*Ingeborg Junge-Reyer*
*Minister for Urban Development*

# Vorwort

**Faltblatt Radverkehrsstrategie für Berlin 2005**

Die Förderung des Radfahrens ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung für Berlin. Das Ziel ist, den Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, deutlich zu erhöhen. Damit soll ein Teil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege ersetzt, die Umwelt entlastet und ein Beitrag zur Aufenthaltsqualität der Straßen und Plätze geleistet werden.

Mit dem Ausbau des Fahrradhauptroutennetzes und des touristischen Wegenetzes, der Förderung von Fahrradabstellanlagen an U- und S-Bahnhöfen, Verbesserungen bei der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Maßnahmen der Verkehrssicherheit hat das Land Berlin eine Reihe von Initiativen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs in Berlin ergriffen.

Mit der Neufassung der Bauordnung und Veränderung von Ausführungsvorschriften, wurden Verfahren für den Bau von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vereinfacht.

Für die Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr ist die Abstellsituation mit entscheidend: Wenn das Rad zum Beispiel umständlich über eine Treppe aus dem Keller geholt werden muss, wird es vielfach erst gar nicht benutzt. Leicht zugängliche Fahrradabstellanlagen am Wohnort können hingegen die Nutzung des Rades für tägliche Wege wesentlich fördern.

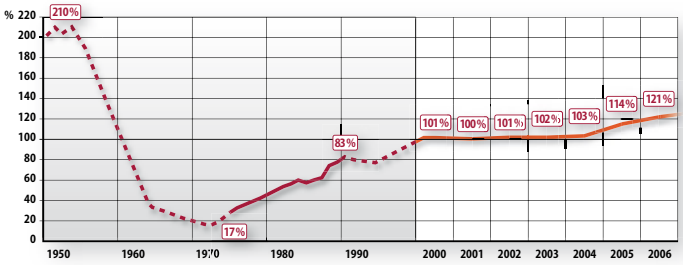
Gute Abstellanlagen an den Zielorten z.B. am Bahnhof, am Arbeitsplatz oder beim Einkauf machen das Radfahren bequemer und bieten zudem mehr Schutz gegen Diebstahl. Schließlich tragen gute Abstellanlagen auch zu einem geordneten Stadtbild und zur Ordnung innerhalb des öffentlichen Raumes bei.
Im Rahmen des Projekts SpiCycles (Sustainable Planning & Innovation for Bicycles) der Europäischen Union beteiligt sich Berlin an weiteren Grundlagenuntersuchungen zur Förderung des Radverkehrs und dem fachlichen Austausch auf europäischer Ebene. In diesem Rahmen konnte auch der vorliegende Leitfaden zu Abstellanlagen für Fahrräder erarbeitet werden.

Der Leitfaden „Fahrradparken in Berlin" wendet sich vor allem an öffentliche und private Bauherren, Investoren und Bauträger, Architekten und Planer, Immobilieneigentümer und -verwaltungen, Einzelhändler und Arbeitgeber, Institutionen und öffentliche Stellen. Aber auch Mietern, Nutzern und Beschäftigten werden Lösungen für das Fahrradparken vorgestellt, die in Zusammenarbeit mit den Trägern der jeweiligen Immobilie realisiert werden können.

Berlin erlebt derzeit eine beachtliche Zunahme des Fahrradverkehrs. Im öffentlichen wie im privaten Raum sollte dem sicheren und bequemen Abstellen von Fahrrädern daher mehr Aufmerksamkeit und Initiative gewidmet werden. Dies ist eine lohnende Aufgabe, mit der öffentliche wie private Träger viel für eine mobile und lebenswerte Stadt tun können.

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung

## Entwicklung des Fahrradverkehrs in Berlin seit 1951




**2001 = 100 %**; 1951–1975, 1990–1999: Schätzung für West-Berlin, 1976–1982: Zählungen in West-Berlin, ab 2000: Zählungen in Gesamt-Berlin; Quelle: SenStadt

**Maßnahmen für den Radverkehr: Wegweisung und Asphaltierung von Nebenfahrbahnen**

## Radverkehrsstrategie für Berlin

Der Senat von Berlin hat Mitte 2003 den Stadtentwicklungsplan Verkehr „mobil2010" als Handlungskonzept und Grundlage für die langfristige strategische Orientierung der Verkehrspolitik in Berlin beschlossen und dem Abgeordnetenhaus vorgelegt. Durch die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs soll die Qualität des Lebensraumes Stadt auf Dauer erhalten und verbessert werden.

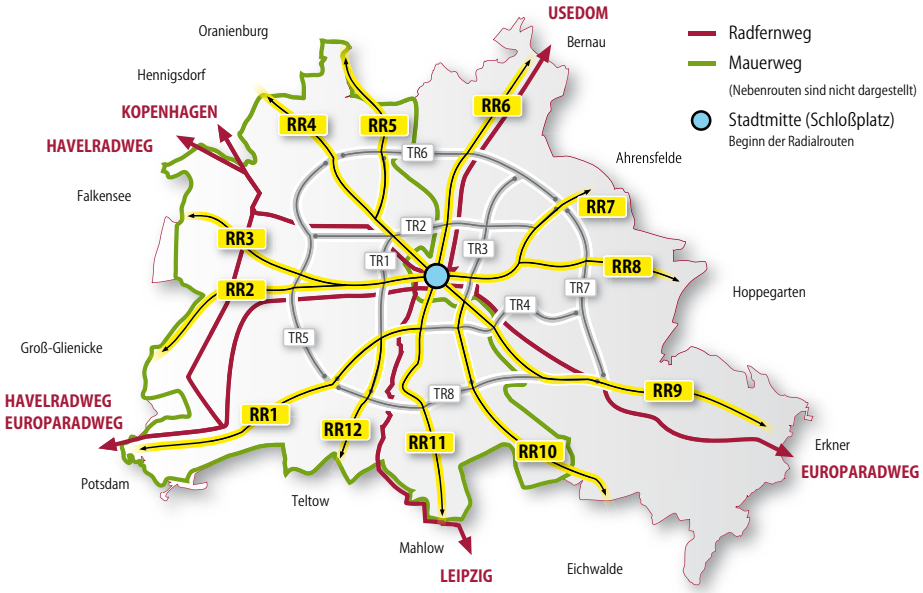
Im Rahmen der Teilstrategie „Förderung des Umweltverbundes" verfolgt der Plan „mobil2010" das Ziel, die Potenziale zur Steigerung des Verkehrs, und hier insbesondere des Fahrradverkehrs, zu nutzen. Als Konkretisierung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung in Berlin hat der Senat 2004 die „Radverkehrsstrategie für Berlin" beschlossen und dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnisnahme vorgelegt. Der Rat der Bürgermeister hat im März 2005 die Radverkehrsstrategie zustimmend zur Kenntnis genommen und beschlossen, dass die Berliner Bezirke so weit wie möglich ihren Beitrag leisten werden, um gemeinsam mit den anderen Beteiligten die Ziele der Radverkehrsstrategie zu erreichen.

## Radverkehr ist ein komplexes System

Die „Radverkehrsstrategie für Berlin" sieht den Radverkehr als komplexes System, das in verschiedensten Bereichen gefördert werden soll. Dazu gehören vor allem gute Straßen und Wege für Radfahrer, eine einfache Orientierung, eine optimale Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, insgesamt sichere Verkehrsbedingungen und nicht zuletzt ausreichende Abstellmöglichkeiten. Hinzu kommen die Themenfelder Mobilitätslernen, Service und Öffentlichkeitsarbeit, die mit für ein insgesamt fahrradfreundliches Klima in Berlin sorgen sollen.

Die Radverkehrsstrategie versucht, die Wahlmöglichkeit der Verkehrsteilnehmer zugunsten des Fahrrades zu beeinflussen. Sie konzentriert sich dabei auf eine Verlagerung vor allem der vielen relativ kurzen Wege, die zurzeit noch mit dem Auto erledigt werden, sowie auf die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln zur Bewältigung größerer Ent-

**Berliner Fahrradroutenhauptnetz**
einschl. Radfernwege und Mauerweg




fernungen. Durch Entlastung der Straßen wird die Lebensqualität in der Stadt erhöht und die Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs erleichtert. Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen lag 1998 in Berlin bei etwa 10 %. Die Radverkehrsstrategie hat das Ziel, den Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2010 um 50 % zu steigern, d.h. von 10 auf 15 %.

### Verbesserung des Fahrradparkens ist ein Baustein einer umfassenden Strategie

Die Verbesserung des Fahrradparkens ist dabei ein Baustein einer umfassenden Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Berlin. Die Radverkehrsstrategie geht davon aus, dass – ergänzend zu den anderen Maßnahmenbereichen – durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort und an den Zielorten ein erhebliches Potenzial für die Fahrradnutzung im Alltag neu erschlossen werden kann: Die schnelle Verfügbarkeit des Fahrrads am Wohnort ist eine sehr wichtige Rahmenbedingung der Verkehrsmittelwahl bei Fahrtantritt. Schlecht zugänglich abgestellte Fahrräder werden seltener genutzt. Schlecht abgestellte Fahrräder am Zielort verringern den Komfort der Fahrradnutzung bei Einkauf, Ausbildung, Arbeit und Freizeit. Für schlecht abgestellte Fahrräder erhöht sich das Risiko von Diebstahl, Beschädigung und Vandalismus.

Hier finden Sie umfassende Informationen zur Radverkehrspolitik für Berlin:

www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr
www.nationaler-radverkehrsplan.de
www.adfc-berlin.de
www.radzeit.de

**Maßnahmen für den Radverkehr: Querungshilfen, Radstreifen, Durchfahrten in Sackgassen, Passieren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Radwege**

Radverkehr der 1950er Jahre

Vorderradhalter bei einem Wohnhaus aus dem Wiederaufbauprogramm

Wachsende Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen in allen Stadtbereichen

**Fahrradparken kein Thema der Nachkriegszeit**

Im Berlin der Nachkriegsjahrzehnte wurde das Parken von Fahrrädern in West- wie Ost-Berlin von dringenderen Themen überlagert, auch wenn die Nutzung des Rades im Alltagsverkehr noch weit verbreitet war und die Motorisierungswelle erst noch bevorstand. Neubauten erhielten einzelne Vorderradklemmen oder Formsteine, in die ein Vorderrad eingestellt werden konnte. Nur bei Schulen oder Schwimmbädern als traditionelle Ziele des Fahrradverkehrs einer Jugend, die noch ohne Auto auskommen muss, blieben weiterhin größere Abstellanlagen für Fahrräder die Regel.

**Umweltbewegung der 1970er Jahre macht Radfahren und Fahrradparken zum Thema**

Erst die erneute Zunahme des Fahrradverkehrs im Umwelt- und Studentenmilieu West-Berlins seit Mitte der 1970er Jahre ließ die Fahrradnutzung wieder verstärkt im Stadtbild erscheinen. Vor allem in den dicht bebauten Altbauquartieren stellt sich seither verstärkt auch die Frage des Abstellens der Räder. Im Rahmen der erhaltenden Stadterneuerung und im Rahmen der Hofbegrünungsprogramme West-Berlins wurde der Einbau von Fahrradständern in Höfen mit gefördert. Auch Straßenumbauten im Rahmen der Verkehrsberuhigung schafften einzelne Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum. In den 1980er Jahren wurde der sog. Kreuzberger Bügel erfunden und im gleichnamigen Bezirk häufiger eingebaut. Strategien der Verkehrsvermeidung und Ziele des Umweltverbundes, d.h. einer kombinierten Nutzung von Rad und Nahverkehr, brachten auch in Berlin die Fragen des Abstellens von Rädern an den U- und S-Bahnhöfen verstärkt in die Diskussion und führten zur Nachrüstung von Haltstellen des Nahverkehrs mit Fahrradständern.

**Seit Mitte der 1990er Jahre deutlich mehr Angebote zum Fahrradparken**

Erst seit etwa Mitte der 1990er Jahre finden sich verschiedenste Aktivitäten, die Fahrradabstellanlagen als Angebot verstärkt in den öffentlichen Raum bringen: Die Umfelder ausgewählter U- und S-Bahnhöfe erhielten Fahrradbügel und zum Teil Überdachungen, verschiedenste Wohnsiedlungen wurden mit Bügeln vor den Eingangsbereichen aufgewertet, und auch am Rand von Fußgängerzonen entstanden Abstellanlagen für Räder, auch um Räder aus den Fußgängerzonen selbst herauszuhalten. Einzelne Wohnungsbaugesellschaften richteten neue Fahrradräume ein oder experimentierten mit dem Angebot von Fahrradboxen. In den Sanierungsgebieten und

später dann in den Gebieten mit Quartiermanagement wurde auch der Einbau von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum oder bei Einrichtungen mit Besucherverkehr gefördert. Für einzelne Geschäftsstraßen wie die Müllerstraße in Wedding oder die Frankfurter Allee in Friedrichshain wurden Aktionen durchgeführt, die zum Einbau von Fahrradbügeln führten und das Einkaufen mit dem Rad ins Bewusstsein brachten. Einzelne Shoppingcenter und Lebensmittelmärkte wurden in den letzten Jahren mit bedarfsgerechten Fahrabstellanlagen ausgerüstet. In einer Sonderaktion wurden 2005 allein in den Sanierungsgebieten Prenzlauer Bergs 1400 Fahrradbügel eingebaut.

**Verbesserungen der rechtlichen Rahmenbedingungen des Fahrradparkens**

Auch auf der rechtlichen Ebene ist ein Wandel zugunsten der Fahrradnutzung zu verzeichnen. 1990 wurde die Stellplatzpflicht für Fahrräder bei Neubauten erstmals in die Berliner Bauordnung aufgenommen; diese Verpflichtung wurde in der Folgezeit aber vielfach eher formal durch einige Vorderradhalter auf Restflächen erfüllt. 2006 trat mit der Änderung der Bauordnung eine Neuregelung in Kraft, die erstmals die Anlage von Fahrradstellplätzen für Neubauten auch im öffentlichen Straßenland vor diesen Gebäuden vorsah. Ebenso wurde nunmehr die Pflicht eingeführt, notwendige Fahrradstellplätze, die weder auf dem Grundstück noch im Gehweg errichtet werden, durch Geldzahlungen abzulösen. Ausführungsbestimmung zum Vollzug dieser Regelungen sind für 2008 vorgesehen.

**Fahrradverkehr ist heute fester Bestandteil der Verkehrsplanung für Berlin**

Mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr von 2003 und der Radverkehrsstrategie von 2004 wurde die Förderung des Radverkehrs fester Bestandteil der Berliner Verkehrspolitik. Aus Mitteln für den Ausbau der Fahrradrouten können nun auch Abstellanlagen im Umfeld dieser Routen finanziert werden. Seit 1999 wurden allein von der Berliner S-Bahn über 7000 neue Fahrradabstellplätze geschaffen. Bis 2012 sollen auch an Haltestellen der Berliner Verkehrsbetriebe (U-Bahn, Bus, Straßenbahn) über 6000 zusätzliche Fahrradabstellplätze eingerichtet werden. Schon jetzt sind rund 24.000 Einstellplätze für Fahrräder bei U- und S-Bahnhöfen vorhanden.

Probieren Sie mal die Routenplanung für das Fahrrad www.bbbike.de oder www.vmzberlin.de

**Neue Anlehnbügel im Stadterneuerungsbereich Prenzlauer Berg**

Zur Fußballweltmeisterschaft 2006 in Berlin wurde erstmals mit großer Resonanz ein umfassendes Angebot mit bewachten Fahrradstellplätzen beim Olympiastadion und bei öffentlichen Veranstaltungsplätzen erprobt.

Zählungen zeigen, dass die Fahrradnutzung in Berlin stetig zunimmt, ebenso die Mitnahme von Rädern in U- und S-Bahn. Auch der Anteil anspruchsvoller Räder steigt ständig. Dies lässt weiterhin eine stetig wachsende Nachfrage nach guten Abstellanlagen für Fahrräder erwarten.

**Temporärer Fahrradparkplatz zur Fußballweltmeisterschaft 2006 am Großen Stern**

**Fahrradparken am U-Bahnhof in Biesdorf-Süd**

## Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

**Abstellflächen für Fahrräder müssen ausreichend groß sein. „Normalräder" sind hierfür das Maß.**

Ein übliches Fahrrad ist am Lenker gut 60 cm breit, von Reifen zu Reifen etwa 180 cm bis 190 cm lang und etwa 100 cm hoch. Vor allem durch Zubehör vergrößert sich der Platzbedarf: Gepäcktaschen, Körbe und Kindersitze verbreitern das Rad auch im Bereich des Hinterrades (ca. 50 cm), Kindersitze mit Rückenlehnen machen Räder höher (ca. 125 cm). Abstellanlagen werden für die Abmessungen von solchen Normalrädern konzipiert: Aufstellfläche 190 bis 200 cm lang und 50 bis 60 cm breit. Hinzu kommen mindestens 30, besser 50 cm Seitenabstand, um ein Fahrrad in einen Standplatz mit Anlehnbügel einschieben zu können.

Daneben werden Räder mit speziellen Konstruktionen und Maßen immer häufiger, darunter Kinderräder, Liegeräder, Tandems, Lastenräder, Falträder, Dreiräder, Einräder, Anhängräder oder verschiedenste Typen von Anhängern. Abstellanlagen für solche Räder und Anhänger können im öffentlichen Raum wegen der besonderen Anforderungen in der Regel nicht vorgehalten werden.

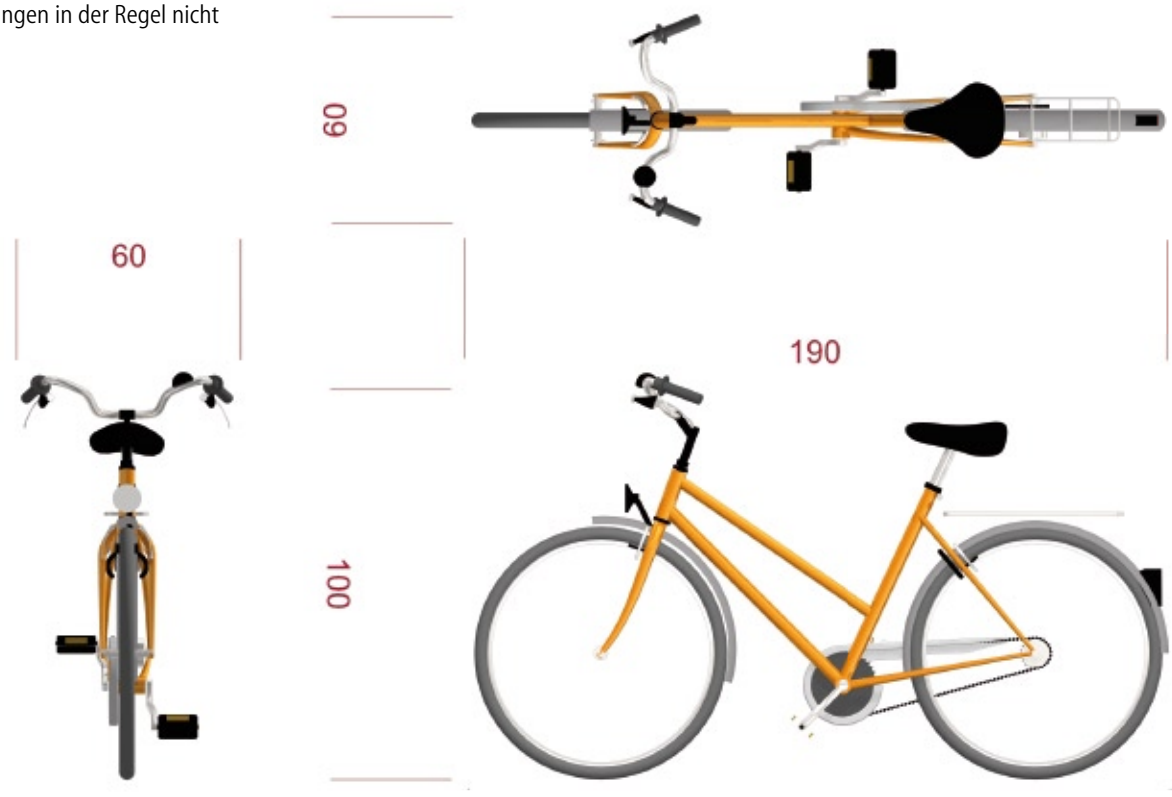
**Abstellanlagen für Fahrräder am Wohnort müssen leicht zugänglich sein.**

Je schneller und bequemer die Fahrradfahrt am Wohnort beginnen kann, desto öfter wird das Rad benutzt.
Ideal wäre ein leicht erreichbarer, aber abgeschlossener Raum nahe der Haustür. Auch Überdachungen im Hof mit direktem Zugang zur Straße sind sehr gut. Weite oder umständliche Wege zum Abstellplatz im Gebäude oder auf dem Grundstück, Kellertreppen oder enge Türen sind für die tägliche Fahrradnutzung nicht zumutbar.

Abschließen, Tor öffnen und losfahren – das wäre das Beste. Türen aufschließen, das Rad abschließen, über Treppen tragen und Türen wieder zuschließen – oft eine zu umständliche Prozedur für Vielfahrer.

**Abstellanlagen für Fahrräder am Zielort müssen so nah wie möglich am Eingang angelegt werden.**

Es gehört zu den spezifischen Vorteilen des Radfahrens, ganz nah an den Zielort gelangen zu können; hier wird dann ein Stellplatz gesucht. Häufig führen schon geringe Distanzen zwischen Fahrradständer und Eingang dazu, dass an sich vorhandene Fahrradabstellanlagen nicht benutzt werden. Fahrradstellplätze müssen leicht auffindbar und zu erreichen sein. Abstellanlagen, die Fahrräder aus dem Sichtfeld an unattraktive Standorte verbannen sollen, werden kaum genutzt und führen so eher zu ungeordnetem Abstellen von Rädern an ungeplanten Standorten.




**Das „Normalrad" als Bezugsmaß für die Planung. Seitlich müssen mindestens 50 cm zusätzlich freigehalten werden, damit eine Person das Fahrrad schieben kann.**

**Fahrradständer müssen dem Rad einen sicheren Stand geben.**

Dies gilt nicht nur für das Abstellen an sich, sondern auch beim Be- und Entladen sowie beim Auf- und Absitzen eines Kindes. Reine Vorderradhalter genügen diesem Anspruch nicht. Angeschlossen an Anlehnbügeln kann das Rad kaum umgestoßen und relativ gut beladen werden. Reine Vorderradhalter entsprechen nicht den Anforderungen der Berliner Bauordnung nach einem sicheren Stand für Fahrräder.

**Fahrradabstellanlagen müssen gut zugänglich sein.**

Fahrradabstellanlagen müssen genügend große Verkehrsflächen umfassen, die ein einfaches und beschädigungsfreies Ein- und Ausparken gewährleisten und ein Verschmutzen der Kleidung des Radfahrers vermeiden. Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer sollen vermieden werden.

**Fahrradabstellanlagen sollten stadtgestalterisch verträglich sein.**

Vor allem einfache Anlehnbügel drängen sich im Straßenbild und auf privaten Freiflächen wenig auf und treten damit kaum in Konkurrenz zu anderen Gestaltungsabsichten. Werbeflächen erhöhen die Präsenz von Fahrradständern. Vor allem Überdachungen und Fahrradboxen lassen Abstellanlagen im Stadtbild besonders präsent werden und erfordern eine besondere gestalterische Planung.

**Fahrräder müssen mit dem Rahmen am Fahrradständer sicher angeschlossen werden können.**

Nur das Anschließen des Fahrradrahmens mit einem guten Schloss bietet einen ausreichend Schutz gegen Diebstahl. Das Anschließen des Vorderrads an Vorderradhaltern bietet hingegen nur einen zu geringen Schutz.

**Fahrradabstellanlagen für längeres Parken sollten wettergeschützt und möglichst vandalismussicher sein.**

Vor allem im Wohnbereich, am Bahnhof und am Arbeitsplatz, also Standorten, an denen das Fahrrad längere Zeit abgestellt werden soll, sollten Abstellanlagen eine Überdachung besitzen. Fahrradboxen können das Rad wirksam vor Beschädigung schützen.

## Übriges Stadtmobiliar als Fahrradparkanlage

Pfosten von Verkehrsschildern und Straßenleuchten, Bäume, Baumschutzbügel, Geländer, Zäune, Tiergartengitter, Poller und viele andere Straßen- und Gebäudeausstattungen dienen als Fahrradständer, ohne dass sie an sich dafür gedacht waren. Wahrscheinlich stellen solche informellen Doppelnutzungen bis heute das größte Angebot an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum Berlins dar. Meist können solche Straßen- und Gebäudeausstattungen problemlos mitbenutzt werden. Gerade junge Bäume sollten aber geschont und es sollte immer darauf geachtet werden, Fußgängerflächen nicht über Gebühr einzuengen. Die Mitnutzung übrigen Stadtmobiliars als Fahrradständer ist meist ein deutliches Zeichen für das Fehlen oder ein zu geringes Angebot an geeigneten Fahrradabstellanlagen.

**Das übrige Stadtmobiliar bietet häufig Gelegenheiten zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern.**

**Vorderradhalter**

Reine Vorderradhalter für Fahrräder sind noch immer weit verbreitet. Sie klemmen nur das Vorderrad ein und bieten dem Rad insgesamt nur einen geringen Halt: Schon ein geringer Anstoß z.B. beim Nutzen des Nachbarständers genügt, um das Rad kippen zu lassen. Dabei bleibt das Vorderrad im Halter und verbiegt oft genug. An Vorderradhaltern ohne Zusatzeinrichtung kann nur das Vorderrad angeschlossen werden. So entsteht nur ein geringer Diebstahlschutz, da das Vorderrad leicht gelöst und das übrige Rad gestohlen werden kann. Einzelne Bauarten von Vorderradhaltern werden daher zusätzlich mit Bügeln und Ketten angeboten, an denen ein Bügelschloss angeschlossen werden kann.

Viele Radfahrer benutzen daher Vorderradhalter nicht mehr oder sie nutzen Werbeständer nur an der Außenseite, d.h. als Anlehnbügel. Vorderradhalter sind preiswert und bislang die einzigen Abstellanlagen, die Konsumenten direkt, z.B. in Baumärkten, kaufen können. Gerade Gruppen von Vorderradhaltern werden auch mit Hoch-/Tiefanordnung angeboten. Sie erlauben, die Einzelhalter enger nebeneinander anzuordnen, da der Platzbedarf benachbarter Fahrradlenker durch die Anordnung in unterschiedlichen Höhen reduziert wird. Die zusätzliche Enge erschwert aber das Ein- und Ausparken und erhöht die Gefahr, dass sich z.B. Bouwdenzüge verhaken oder benachbarte Räder angestoßen werden.

Ganz unzulänglich sind Vorderradhalter auch beim Beladen von Rädern. Sie bieten keine zusätzliche Standsicherheit, sodass Einkäufe nur verstaut oder Kinder nur in den Sitz gesetzt werden können, wenn das Rad mit dem Körper notdürftig gehalten wird – dies ist weder sicher noch komfortabel. Vorderradhalter bieten dem Radfahrer nur geringen Nutzen und sollten daher nicht mehr verwendet werden. Sie werden zudem nicht mehr zur Erfüllung der Stellplatzverpflichtung für Fahrräder nach der Bauordnung akzeptiert.

In Vorderrad-Gabelhalter kann das gesamte Vorderrad samt Gabel eingeführt werden. Sie bieten insofern je nach Bauform einen deutlich verbesserten Halt gegen Umkippen als reine Vorderradhalter, sodass verschiedene Modelle selbst den technischen Kriterien des ADFC genügen. Beim Einschieben in bestimmte Vorderrad-Gabelhalter können sich Vorderräder verhaken oder Anbauten wie Leuchten, Dynamos oder Kabel werden beschädigt.

**Vorderradklemmer sind leider noch häufig verbreitet. Auch viele Einzelhändler bieten nur Abstellmöglichkeiten mit Sub-Standard.**

Einige Modelle der Vorderrad-Gabelhalter fallen durch eine eher komplizierte und damit stadtgestalterisch auffällige Formgebung auf.

Vorderrad-(Gabel-)halter werden Gewerbetreibenden häufig auch als Werbeträger zur Verfügung gestellt. Sie werden vielfach aber nur zum seitlichen Anlehnen und Anschließen von Rädern genutzt. Statt Vorderradhaltern sollten im gewerblichen Bereich daher mobile Anlehnbügel genutzt werden.

So nicht! Vorderradklemmer sind als Fahrradständer nicht geeignet !

Reine Vorderradklemmer sollten nicht mehr verwendet.

Vorderradklemmer entsprechen nicht den Anforderungen der Berliner Bauordnung an Fahrradständer bei Neubauten.

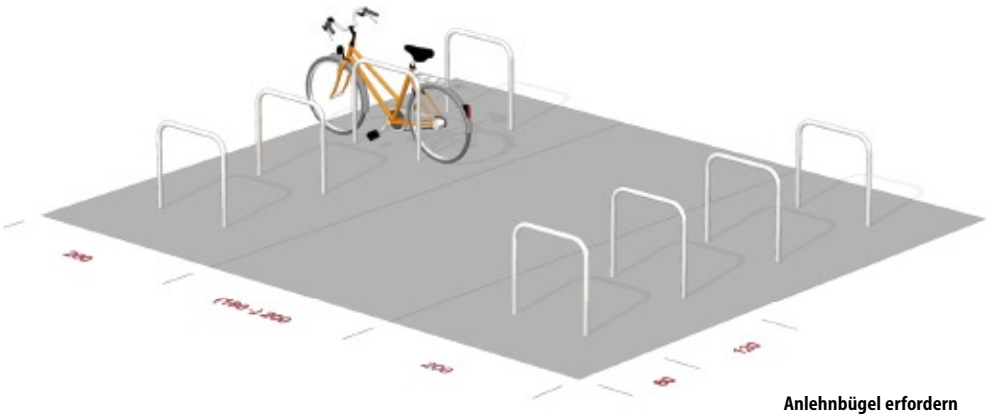
**Nur wenige Modelle von Vorderradhaltern, die auch die Gabel mithalten und ein Anschließen des Rahmens ermöglichen, sind als Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geeignet (links: Rondo/Bike & Ride, unten: Beta Basis XXL/Orion).**

## Anlehnbügel

Anlehnbügel stützen den Fahrradrahmen an mindestens zwei Punkten und bieten so einen guten Halt auch für das Beladen des Rades oder beim Aufsitzen von Kindern. Ein Anlehnbügel bietet in der Regel zwei Fahrrädern einen Standplatz. An Anlehnbügel können Rahmen und Räder sicher angeschlossen werden, sodass auch der Diebstahlschutz gut gewährleistet ist. Auch Anlehnbügel werden in unterschiedlichsten Bauformen angeboten. Sie reichen von einfachen Bügeln, über solche mit Mittelstange in unterschiedlichen Maßen (sog. Kreuzberger Bügel, z. B. 80, 100 oder 120 cm breit) bis zu Design-Produkten aus Edelstahl oder in besonderen Formen. Rohrstärken reichen für gewöhnlich von 4 bis 6 cm Durchmesser.

Massenhaft bewährt haben sich verzinkte Bügel mit Mittelstange, die sowohl großen wie auch kleinen Rädern einen sicheren Stand bieten und daher im öffentlichen Bereich fast ausschließlich Verwendung finden. Einfache Bügel ohne Mittelstange und etwa 4 cm Rohrdurchmesser sind wegen einer zurückhaltenden Formgebung in vielen räumlichen Situationen stadtgestalterisch sehr gut integrierbar; sie sind aber für das Anlehnen und Anschließen von Kinderrädern nur wenig geeignet.

**Anlehnbügel bieten sehr gute Möglichkeiten, das Rad abzustellen und anzuschließen. Sie sind robust, kostengünstig und meist stadtgestalterisch verträglich. Anlehnbügel haben sich daher im öffentlichen Raum Berlins als Standardlösung durchgesetzt.**



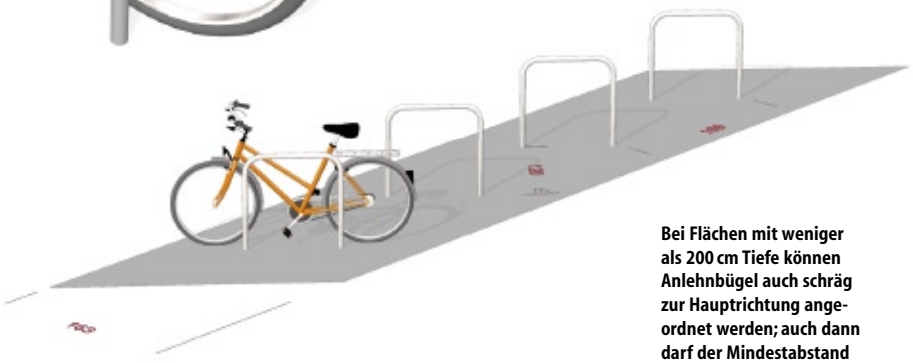
**Anlehnbügel erfordern einen Mindestabstand von 120 cm bei beidseitiger Benutzung, zu anderen Einbauten genügt ein Mindestabstand von 80 cm (einseitige Benutzung).**

Der Abstand zwischen Anlehnbügeln, die für die beidseitige Benutzung vorgesehen sind, sollte 120 cm nicht unterschreiten, zu anderen Einbauten am Ende einer Reihe sollten 80 cm Abstand eingehalten werden..

Anlehnbügel können zu Abstellanlagen unterschiedlichster Größe kombiniert werden. In der Regel kommen dabei Bauformen zum Einsatz, die fest in den Untergrund einbetoniert werden. Es werden aber auch Bauformen angeboten, die im Bodenbereich verbunden sind und auf festen Untergrund aufgeschraubt und so relativ einfach nachträglich installiert werden können, wenn Flächen bereits hergestellt sind. Hierzu gehören auch Anlagen, die schneckenförmig ausgebildet und zu nahezu beliebig langen Anlagen kombiniert werden können.

In der Regel werden Anlehnbügel auf Nebenflächen von Gehwegen (Unterstreifen) oder auf sonstigen Fußgängerflächen senkrecht zur Geh- oder Fahrbahn angeordnet. Bei beengten Verhältnissen können auch kurze Bügel verwendet und schräg abgewinkelt aufgestellt werden, um so die notwendige Aufstelllänge für Normalräder zu erreichen. Auch die Aufstellung einzelner Bügel parallel zur Fahrbahn oder zu Gebäuden kann bei beengten Verhältnissen eine Lösung bieten.

**Anlehnbügel parallel zum Bordstein eingebaut: eine Möglichkeit für enge Gehwege**



**Bei Flächen mit weniger als 200 cm Tiefe können Anlehnbügel auch schräg zur Hauptrichtung angeordnet werden; auch dann darf der Mindestabstand von 120 cm, gemessen in der Senkrechten zwischen den Bügeln, nicht unterschritten werden.**

Anlehnbügel sind nicht teuer.
Anlehnbügel sind einfache, aber gute Fahrradständer.
Sie sind im Handel aber meist nicht erhältlich.
Anlehnbügel (mit 2 Stellplätzen !) gibt es ab 50 €/Stück, mit Mittelholm ab 70 €/Stück.
Eine Liste mit Händlern auch in Berlin finden Sie auf Seite 38.
Anlehnbügel können auch über Internetanbieter bezogen werden.

Angeboten werden auch Anlehnbügel, die das Rad am Vorderrad mit einer zusätzlichen Schlaufe umfassen und so zusätzlichen Halt gegen Umkippen z. B. beim Beladen bieten. Solche Vorderradschlaufen stellen auch sicher, dass angelehnte Fahrräder mindestens zu einer Seite hin eine bestimmte Aufstellfläche einhalten und so z. B. Schaufensterscheiben nicht zu nahe kommen oder Bewegungsflächen nicht verstellen.

Anlehnbügel mit Vorderradschlaufe bieten in der Regel nur Platz für ein Fahrrad und werden entsprechend enger als einfache Bügel aufgestellt. Ein Verhaken von Rädern wie es gelegentlich an beidseitig genutzten Bügeln vorkommt, kann hier ausgeschlossen werden.

Der Abstand zwischen Anlehnbügeln mit Vorderradschlaufe, die nur für einseitige Benutzung vorgesehen sind, sollte 80 cm nicht unterschreiten (50 cm Breite des Rades plus 30 cm Gasse zum Gehen).

**Anlehnbügel mit Vorderradschleife bieten zusätzlichen Halt z. B. beim Beladen des Rades.**

**Die Aufstellfläche ist bei Anlehnbügeln mit Vorderradschleife zu einer Seite hin klar begrenzt, dies kann z. B. vor Fassaden oder an Wegen von Vorteil sein. Wegen der nur einseitigen Benutzung dieser Bügel kann ein Verhaken von Rädern vermieden werden. Es genügen 80 cm Abstand, 100 cm steigern die Bequemlichkeit.**

Nur geringen Halt beim Anlehnen von Rädern bieten Bügel mit kurzem Abstand zwischen den Pfosten, Poller mit Schlaufen zum Anschließen oder Haltebügel, in die der Rahmen an einer Stelle angeklemmt werden kann; sie sollten nur ausnahmsweise und nur bei beengten Verhältnissen verwendet werden.

**Anlehnbügel mit geringem Pfostenabstand wirken gestalterisch zurückhaltend. Sie bieten aber schwer beladenen Rädern oder solchen ohne Mittelstange, sog. Damenräder, wenig Halt zum Anlehnen.**

Anlehnbügel für Fahrräder eignen sich auch als Ersatz für Poller, wenn Flächen von falsch parkenden Pkw freigehalten werden sollen.

**Anlehngeländer für Fahrräder bieten gute Anschließmöglichkeiten und verbessern die Ordnung beim Aufstellen. Sie helfen, Wandflächen zu schützen.**

Noch selten verwendet werden Geländerbügel, die waagerecht entlang von Gebäudefassaden und somit ohne Eingriff in das Straßenpflaster angebracht werden können. Sie bieten sowohl Halt als auch Anschließmöglichkeiten am Gebäude und schützen gleichzeitig Fassaden vor Beschädigung durch Fahrradlenker.

Ebenso selten sind noch mobile Einheiten aus zwei oder drei Bügeln sowie Bügel mit integrierter Werbefläche.

**Anlehnbügel sind auch als mobile Anlage verfügbar.**

Anlehnbügel gibt es auch zum Aufschrauben auf bereits befestigte Flächen. So können gute Abstellanlagen einfach nachgerüstet werden.
(Siehe Seite 12)

**Doppelparker sind leicht zu bedienen und verdoppeln die Abstellkapazität. Abstellräume oder Überdachungen müssen eine entsprechende Raumhöhe besitzen. Doppelparker werden von mehreren Herstellern angeboten.**

## Sonderformen

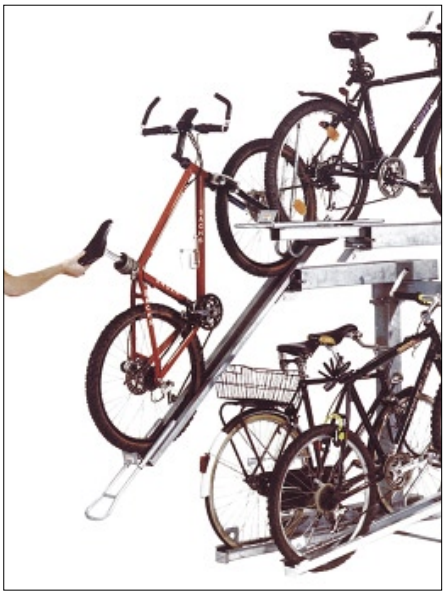
Sonderformen von Fahrradständern erfordern meist ein Ein- oder Hochschieben des Rades. Traditionell z.B. bei Schulen oder Betrieben noch verbreitet sind schräg angeordnete Halteschienen mit Überdachungen, die durch die höhenversetzte Anordnung der Schienen und damit der Fahrradlenker sowohl den seitlichen Platzbedarf als auch durch die Anordnung der Räder in einer Schräge die Tiefe der Aufstellfläche insgesamt gegenüber einer ebenerdigen Anordnung reduzieren. Für die raumsparende Anordnung möglichst vieler Räder z.B. in Kellern oder Fahrradhäusern wird auch die Aufhängung an Vorderrädern angewendet oder es werden mechanische Hilfen zur Aufhängung von Rädern an senkrechten Wänden angeboten. In Fahrradstationen oder in beengten Verhältnissen können mit mechanischen Hilfen, sog. Doppelparkern, Fahrräder in zwei Ebenen geparkt und so die Aufstellkapazität verdoppelt werden.

Zu den Sonderformen zählen auch solche Fahrradständer, die besondere Formen des Anlehnens, z.B. ein Einrasten des Rahmens, erfordern. Nach aller Erfahrung ist bei allen ungewohnten Bauformen mit einer deutlichen Zurückhaltung bei der Nutzung zu rechnen.

Da kraftaufwändige oder nur ungewohnte Einstellvorgänge Radnutzer leicht abschrecken, kommen solche Abstellanlagen vorrangig für das längerfristige Abstellen von Rädern und möglichst einen eingeführten Nutzerkreis in Frage.

## Temporäre Anlagen

Pilotprojekt für temporäre Fahrradabstellanlagen in Berlin waren die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung initiierten mobilen Anlagen zur Fußballweltmeisterschaft 2006. Für die Anlagen kam ein System mit Anlehnbügeln zum Einsatz, die mit Basisstangen verbunden und die in unterschiedlichen Anordnungen, ohne Eingriffe in vorhandene Flächenbefestigungen, zu unterschiedlich großen Anlagen aufgebaut werden können. Hinzu kamen mobile Einfriedungen sowie ein Materialcontainer. Die meisten der Anlagen zur Fußballweltmeisterschaft 2006 wurden auch mit Bewachungsangeboten verbunden.



**Fahrradboxen bieten besonderen Schutz gegen Wetter, Diebstahl und Vandalismus.**

## Fahrradboxen

Fahrradboxen sind kleine Garagen, in der Regel aus Metall, in die ein oder mehrere Räder eingeschoben und die verschlossen werden können. Sie bieten damit einen sehr guten Wetter-, Diebstahl- und Vandalismusschutz. Aufgrund der Abmessungen von Rädern und dem Erfordernis, mindestens ein Rad bequem ein- und ausschieben zu können, ergibt sich für Fahrradboxen ein Flächenbedarf von mindestens 200 mal 100 cm bei einer Höhe von etwa 125 cm. Damit sind die Anlagen wesentlich präsenter als einfache Anlehnbügel, sei es auf privaten Freiflächen oder im öffentlichen Raum und bedürfen einer gesonderten Gestaltung. Dies gilt verstärkt für die höheren Boxen, die Platz für Räder mit Kindersitzen oder zwei Räder übereinander bieten, sowie bei Anlagen in denen mehrere Boxen zu größeren Abstellanlagen zusammengefasst sind.

Fahrradboxen eignen sich besonders für Wohnhöfe ohne Einfriedungen, Höfe von Gewerbebetrieben, die Umnutzung von Stellplätzen in Parkhäusern oder Abstellanlagen an Bahnhöfen. Gruppen von Fahrradboxen können mit Hilfe eines automatisierten Erfassungssystems auch zu personalfreien Abstellanlagen ausgebaut werden.

## Überdachungen

Überdachungen für Fahrradabstellanlagen erhöhen durch ihren Wetterschutz die Bequemlichkeit des Radfahrens. So kann die Fahrt auch bei Regen- und Schneefall mit trockenem Sattel begonnen, Gepäck kann im Trockenen verstaut, Kinder können in Ruhe aufsteigen und Schutzkleidung kann in Ruhe angezogen werden. Vor allem während eines längeren Abstellens der Räder, also zum Beispiel am Wohnort, an Bahnhöfen oder am Arbeitsplatz sind Überdachungen besonders willkommen, während eines kurzen Einkaufs sind sie hingegen vielfach verzichtbar.

Besonders die Doppelnutzung von ohnehin vorhandenen oder erweiterbaren Überdachungen wie Vordächern, Gebäudevorsprüngen, Luftgeschossen oder Durchgängen nahe von Zielen oder Quellen des Radverkehrs ist besonders günstig für das Abstellen von Rädern. Gesondert errichtete Überdachungen für Fahrradabstellanlagen sog. Bike-Ports lassen sich überwiegend auf privaten Grundstücken einrichten, im öffentlichen Raum Berlins fehlt hierzu vielfach der Platz.

Überdachungen erfordern immer einen besonderen Gestaltungsaufwand, da sie Fahrradabstellanlagen im Stadtraum wesentlich präsenter werden lassen. Im Zweifelsfall sollte im öffentlichen Raum, vor allem in Einkaufsbereichen, einer größeren Zahl von Fahrradbügeln der Vorrang vor aufwändigen Dachkonstruktionen gegeben werden. Unmittelbar zielnahe Fahrradbügel werden zudem erfahrungsgemäß allen weiter entfernten, wenn auch überdachten Stellplätzen vorgezogen.

**Überdachte Abstellanlagen steigern vor allem bei längerem Abstellen von Fahrrädern den Komfort: Am Wohnort, am Bahnhof oder am Arbeitsplatz.**

**Überdachungen sind im Stadtbild sehr präsent und müssen daher hohen gestalterischen Anforderungen gerecht werden.**

**Gebäude zum Abstellen von Rädern kommen vor allem für den privaten Grundstücksbereich in Frage. Sie bieten guten Wetter-, Diebstahl- und Vandalismusschutz. Abstellgebäude sind sehr präsent und sollten hohen gestalterischen Anforderungen genügen.**

**Fahrradhäuser werden in Hamburg und Dortmund auch im öffentlichen Straßenraum aufgestellt und bietet einer eingetragenen Nutzergemeinschaft einen sicheren Fahrradabstellplatz. Für Berlin kommen die sog. Hamburger Fahrradhäuschen im öffentlichen Raum wegen der vielfältigen Ansprüche an öffentliche Flächen kaum in Frage.**

## Gebäude zum Abstellen von Fahrrädern

Spezielle Gebäude für das Abstellen von Fahrrädern, etwa neu errichtete Nebengebäude oder durch Umnutzung anderer Nebenanlagen wie Remisen gewonnene Bauten, sind in Berlin noch eher selten zu finden. Sie werden eher dem privaten Wohnumfeld zuzurechnen sein als öffentlichen Zielen. Hinzu kommen gebäudeähnliche Anlagen mit Überdachung und Umzäunungen, die eher in offenen Wohnsiedlungen als in Höfen der Blockrandbebauung Anwendung finden.

Auch solche Abstellanlagen sollten vorrangig mit Anlehnbügeln, die einen sicheren Stand und eine gute Anschließmöglichkeit bieten, ausgerüstet werden. Die Größe der Anlage sollte begrenzt bleiben, um den Nutzerkreis überschaubar zu halten. Schon bei mittelgroßen Anlagen bieten schlüssellose Zugangskontrollsysteme mit Magnetkarten oder Schlössern mit Zahlencodes gegenüber einfachen Türschlössern wesentliche Vorteile, für den Fall, dass einzelne Nutzer ihren Schlüssel verlieren.

Eine besondere, standardisierte Form eines Fahrradabstellgebäudes stellt das sog. Hamburger Fahrradhäuschen dar, das bislang in Hamburg und Dortmund vielfach verwendet und dort auch im öffentlichen Straßenland aufgestellt wurde. Das Hamburger Fahrradhäuschen ist ein zwölfeckiger, kioskartiger Bau aus Stahl mit Holzverkleidung und kleiner Lichtkuppel, der zwölf Rädern Platz bietet. Sie werden Platz sparend an einer Art Karussell aufgehängt, das über eine große Öffnung mit zwei Klapptüren zugänglich ist. Das Fahrradhäuschen kann in der Regel ohne eigenes Fundament auf befestigten Flächen errichtet werden. Das Hamburger Fahrradhäuschen wird von verschiedenen Anbietern zum Preis von etwa 5500 € angeboten.

Für die Errichtung und Nutzung der Hamburger Fahrradhäuschen auf öffentlichem Straßenland sind Gruppen erforderlich, die die Genehmigungen einholen und die Bau- und Unterhaltungskosten tragen. Dabei muss auch die Einfügung in das Stadtbild beurteilt werden. In Berlin sind solche Fahrradhäuschen noch nicht errichtet worden.

„Fahrradhäuschen“ in Hamburg und Dortmund, umfassende Informationen finden Sie hier:

www.vcd-dortmund.de/fahrradhäuser

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele

## Fahrradabstellräume

Fahrradabstellräume in Gebäuden stellen eine besonders komfortable Möglichkeit des Fahrradparkens dar. Entscheidend für die Annahme solcher Räume für die Radnutzung im Alltagsverkehr ist die gute und einfache Zugänglichkeit. Optimal sind daher gesonderte Abstellräume, die unmittelbar dem Hauseingangsbereich zugeordnet sind.

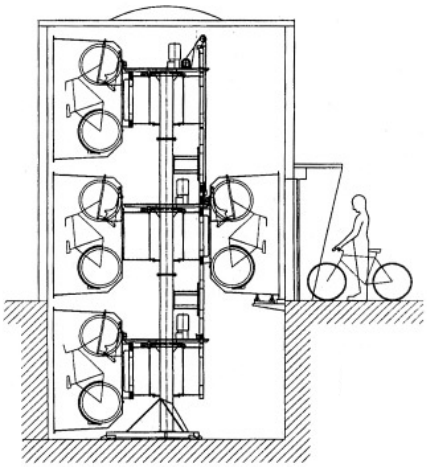
Solche Möglichkeiten sind aber bei der Mehrzahl der bestehenden Berliner Haustypen nicht vorhanden und können nur in bestimmten Fällen, etwa im Zuge der Aufwertung von Zugangsbereichen in Großwohnanlagen, geschaffen werden. Dennoch sollte auch der Leerstand in traditionellen gründerzeitlichen Blockrandbebauungen verstärkt Anlass geben, Möglichkeiten zur Umnutzung von Räumen für das Parken von Fahrrädern zu prüfen. Hierfür kommen z. B. leerstehende Läden oder Gaststätten, Erdgeschosswohnungen an lauten Straßen oder schlecht belichtete Erdgeschosswohnungen in Seitenflügeln in Frage.

Solche Räume müssen nicht nur intern für das Abstellen von Rädern hergerichtet, sondern auch mit ausreichend großen, leicht öffnenden Türen und ggf. mit Rampen nachgerüstet werden. Vielfach kann neben dem Wohnwertgewinn, der im Rahmen des Berliner Mietspiegels berücksichtigt wird, auch die Beseitigung von Leerstand und die Einwerbung wenigstens der Betriebskosten sinnvoll für den Unterhalt einer Immobilie sein. Auch im gewerblichen Sektor sollte die Einrichtung von gut zugänglichen und ausgerüsteten Fahrradabstellräumen im Sinne der Förderung der Fahrradnutzung bei Arbeitswegen verstärkt verfolgt werden.

Bei Neubauten sowohl im Wohn- wie auch im gewerblichen Sektor sind hingegen die Gestaltungsmöglichkeiten weitaus größer, Fahrradabstellräume in günstiger Zuordnung zu den übrigen hausinternen Wegen anzuordnen. Dabei sollten die Neuregelungen der Bauordnung zum Nachweis von Fahrradabstellanlagen nicht als Pflichtübung nur mit einigen Vorderradhaltern abgearbeitet, sondern standardgerechte Fahrradräume oder überdachte Abstellbereiche auch als (wohn-)werterhöhendes Merkmal gesehen und gestalterisch bewältigt werden. Um die Stellplatzkapazität zu erhöhen, kann insbesondere bei neuen oder nachgerüsteten Fahrradabstellräumen der Einsatz von gut funktionierenden, mechanischen Doppelparkern hilfreich sein.
Fahrradräume in Kellern sollten unbedingt über einen möglichst direkten Zugang vom und zum Außenbereich sowie leicht nutzbare Rampen verfügen. Auch dies ist bei den wenigsten Bestandsbauten gegeben, kann aber bei einer Reihe von Gebäuden im Zuge von Erneuerungsarbeiten hergestellt werden. Das Tragen von Rädern über Kellertreppen und das Passieren enger Türen etc. ist für die tägliche Nutzung des Fahrrades nicht zumutbar und wird in der Regel nicht zur Annahme der betreffenden Fahrradabstellräume führen.

Innerhalb von Fahrradabstellräumen sollten vorrangig freistehende Anlehnbügel oder moderne Vorderradgabelhalter sowie ggf. umlaufende Geländerbügel montiert werden, um auch hier ein guten Stand und eine gute Diebstahlsicherung für abgestellte Räder zu gewährleisten. Zusätzlich können für einen bestimmten Nutzerkreis Fahrradboxen zum Schutz besonders wertvoller Räder vorgesehen werden. Übliche Kellerhöhen oder die Geschosshöhen vorhandener Parkhäuser reichen in der Regel nicht für den Einsatz von Doppelstockparkern aus.

**Mechanische Fahrradparksysteme eigenen sich vor allem an Brennpunkten des Bedarfs, zum Beispiel an Bahnhöfen.**



50 % der notwendigen Fahrradabstellplätze müssen bei Neubauten in gesonderten Räumen angeordnet werden. – Fahrradabstellräume sollten den Eingangsbereichen von Gebäuden unmittelbar zugeordnet sein.

**Fahrradabstellräume müssen bei Neubauten frühzeitig in der Planung berücksichtigt werden. Auch bei Bestandsbauten sollten Möglichkeiten geprüft werden, Räume im Erdgeschoss oder im Keller umzunutzen.**

## Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anlage von Fahrradstellplätzen

**Fahrradgeländer an Außenwänden von Gebäuden schaffen zwar keine neuen Stellplätze, aber wenigstens gute Anschließmöglichkeiten für Räder z.B. im Altbaubereich.**

Fahrradabstellplätze werden häufig zu spät im Planungsprozess von Gebäuden berücksichtigt. Sie werden dann auf Restflächen im Freien oder ganz in den öffentlichen Straßenraum verschoben.

Gute Abstellanlagen für Räder sind bei Wohngebäuden in das Gebäude integriert oder werden in gut zugänglichen Nebengebäuden realisiert. Bei Läden gehören Anlehnbügel dicht an den Hauptzugang.

### Fahrradständer für bestehende Gebäude

Bei bestehenden Gebäuden, z.B. Wohn- oder Geschäftshäusern, oder bestehenden Nutzungen, z.B. Läden oder Gaststätten, kann nachträglich die Anlage von Fahrradständern oder Fahrradabstellräumen auf der Grundlage der Bauordnung nicht verlangt werden. Bei Umbauten oder Nutzungsänderungen, zum Beispiel dem Einbau einer Gaststätte oder einer Arztpraxis kommt es darauf an, ob die neue Nutzung mehr Fahrradstellplätze erforderlich macht als die bisher zulässige. Nur für den „Differenzbedarf" müssen dann Fahrradstellplätze angeboten werden. Auch in diesen Fällen werden daher in der Praxis kaum neue Fahrradständer entstehen.

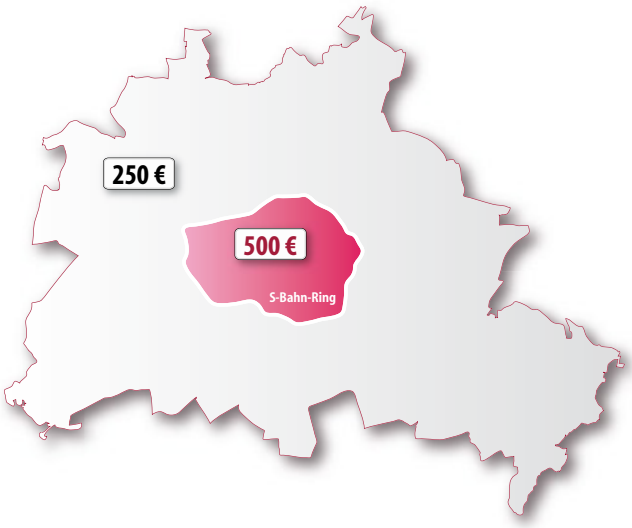
Eigentümer und Verwaltungen können natürlich freiwillig auf den Grundstücken neue Fahrradabstellanlagen errichten; Mieter und Nutzer sollten danach fragen. Dabei sollten nur die sicheren Anlehnbügel zum Einsatz kommen und einfache Vorderradhalter nicht mehr verwendet werden.

Noch kaum verbreitet sind Fahrradgeländer, die an Vorder- oder Rückfassaden von Gebäuden angebracht werden können. Sie schaffen zwar keine neuen Stellplätze, bieten aber gute Anschließmöglichkeiten und eine gewisse Ordnung für abgestellte Räder. Außerdem werden Wände vor Schäden durch Fahrradlenker geschützt.

Fahrradgeländer mit geringer Tiefe (25 cm bei Gehwegen über 3 m Breite) können straßenseitig auch bei Bestandsbauten im Sinne des Anliegergebrauchs von Straßen ohne gesonderte Genehmigung angebracht werden.

Fahrradabstellanlagen im Freien können nach dem Berliner Mietspiegel nicht für Mieterhöhungen herangezogen werden. Nur eigens eingerichtete und abschließbare Fahrradabstellräume gelten als eines von verschiedenen wohnwerterhöhenden Merkmalen bei der Mietberechnung im Rahmen des Mietspiegels.

**Neubauten sind mit einer genügenden Anzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten auszustatten (Richtzahlen siehe Tabelle). Werden vom Bauherrn weder auf dem Grundstück, noch auf der Straße vor dem Gebäude Fahrradbügel installiert, werden 500 € Ablösesumme pro fehlendem Stellplatz innerhalb des S-Bahnrings und 250 € außerhalb des S-Bahnringes fällig. (Neue Verordnung über Ablösebeträge, ab 2008)**




## Fahrradständer für Neubauten

Beim Neubau von Gebäuden müssen gemäß Bauordnung Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und Bauqualität hergestellt werden. Die Berliner Richtzahlen sehen z.B. zwei Abstellmöglichkeiten je Wohnung oder eine Abstellmöglichkeit je 100 m² Ladenfläche vor. Fahrradständer müssen dem Rad einen sicheren Stand geben und das Anschließen des Rahmens ermöglichen. Einfache Vorderradhalter oder solche mit Ketten zum Anschließen sind daher nicht ausreichend, Anlehnbügel („Kreuzberger Bügel") erfüllen dagegen alle Anforderungen, die die Berliner Bauordnung stellt.

Fahrradabstellmöglichkeiten sind in der Regel auf dem Baugrundstück selber, d.h. im Freien oder im Gebäude anzulegen. Wenn dies nicht möglich ist, z.B. bei Blockrandbauten im Innenstadtbereich, können die benötigten Fahrradständer auch im öffentlichen Bereich direkt vor dem Gebäude angelegt werden. Hierzu bedarf es einer gesonderten Genehmigung der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde. Wenn bei Neubauten weder auf dem Grundstück, noch im Straßenland die erforderliche Zahl an Fahrradständern angelegt werden kann, ist pro Fahrradständer ein Ablösebetrag von 500 € bei Lagen innerhalb des S-Bahnrings und von 250 € außerhalb zu zahlen. Mit diesen Mitteln werden die Bezirksämter dann öffentliche Fahrradabstellanlagen einrichten.

**Bauordnung Berlin: Die Herstellung einfacher Vorderradständer ist unzulässig. Fahrradständer müssen so hergestellt werden, dass**

- **sie leicht zugänglich sind,**
- **eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben,**
- **dem Fahrrad ein sicherer Stand durch einen Anlehnbügel gegeben wird und**
- **durch einen Mindestabstand von 80 cm zwischen den Fahrradständern das Abstellen und Anschließen des Fahrrads einschließlich des Rahmens ermöglicht wird.**
- **Mindestens 50 % der erforderlichen Fahrradständer müssen in Abstellräumen nachgewiesen werden.**

**(Neue Ausführungsvorschriften zur Bauordnung, ab 2008)**

Die Anlage von einzelnen Fahrradständern auf privaten Grundstücken, also zum Beispiel im Hof eines Wohnhauses, bedarf nach der Bauordnung Berlin keiner Baugenehmigung. Dies gilt auch für Überdachungen von Fahrradständern bis 30 m² Fläche. Dennoch müssen sowohl die Fahrradständer selbst als auch Überdachungen den allgemeinen Anforderungen der Bauordnung entsprechen, also vor allem standfest und sicher benutzbar sein, und sie dürfen z.B. Verkehrs- und Rettungswege nicht behindern. Nur größere Fahrradabstellanlagen und Überdachungen mit mehr als 30 m² Fläche bedürfen einer gesonderten Baugenehmigung. Einen Sonderfall stellen Gebäude dar, die als Denkmale unter Schutz stehen; hier ist auch für Fahrradständer eine denkmalrechtliche Genehmigung erforderlich.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Gebäude mit Wohnungen | 2 je Wohnung |
| 2. | Studenten-, Arbeitnehmer-, Kinder-, Schüler- und Jugendwohnheime | 1 je 2 Betten |
| 3. | Altenwohnheime | 1 je 10 Betten |
| 4. | Büro- und Verwaltungsnutzung<br>Gebäude > 4000 m² Bürogeschossfläche | 1 je 100 m² Brutto-Grundfläche<br>1 je 200 m² Brutto-Grundfläche |
| 5. | Verkaufsstätten (z.B. Läden, Warenhäuser, Verbrauchermärkte, Geschäftshäuser); Spiel- und Automatenhallen | |
| | a) Läden des täglichen Bedarfs und Fachgeschäfte | 1 je 100 m² Brutto-Grundfläche |
| | b) Großflächiger Einzelhandel | 1 je 150 m² Brutto-Grundfläche |
| 6. | Theater, Konzerthäuser, Kinos, Vortragssäle, Mehrzweckhallen, Kirchen | 1 je 20 Sitzplätze und Stehplätze |
| 7. | Sportstätten örtlich | 1 je 20 Besucher |
| 8. | Sportstätten überörtlich (z.B. Sportstadien) | 1 je 50 Besucher |
| 9. | Gaststätten, Cafés, Restaurants | 1 je 10 Sitzplätze |
| 10. | Beherbergungsstätten (z.B. Hotels, Pensionen, Kurheime) | 1 je 10 Gästezimmer |
| 11. | Jugendherbergen | 1 je 5 Betten |
| 12. | Krankenanstalten | 1 je 20 Betten |
| 13. | Grundschulen | 1 je 5 Schüler |
| 14. | Sonstige allgemeinbildende Schulen | 1 je 3 Schüler |
| 15. | Hoch- und Berufsschulen | 1 je 5 Ausbildungsplätze |
| 16. | Kindergärten, Kindertagesstätten | 1 je Gruppenraum |
| 17. | Tageseinrichtungen | 1 je 100 m² Brutto-Grundfläche |
| 18. | Jugendfreizeitheime | 1 je 3 Besucher |
| 19. | Handwerks- und Industriebetriebe, Verkaufsausstellungs- und Verkaufsflächen | 1 je 200 m² Brutto-Grundfläche |
| 20. | Museen und Ausstellungsgebäude | 1 je 100 m² Ausstellungsfläche |

**Neue Richtzahlen für die erforderliche Zahl von Fahrradabstellmöglichkeiten bei Neubauten (ab 2008)**

## Feste Fahrradständer im Straßenland

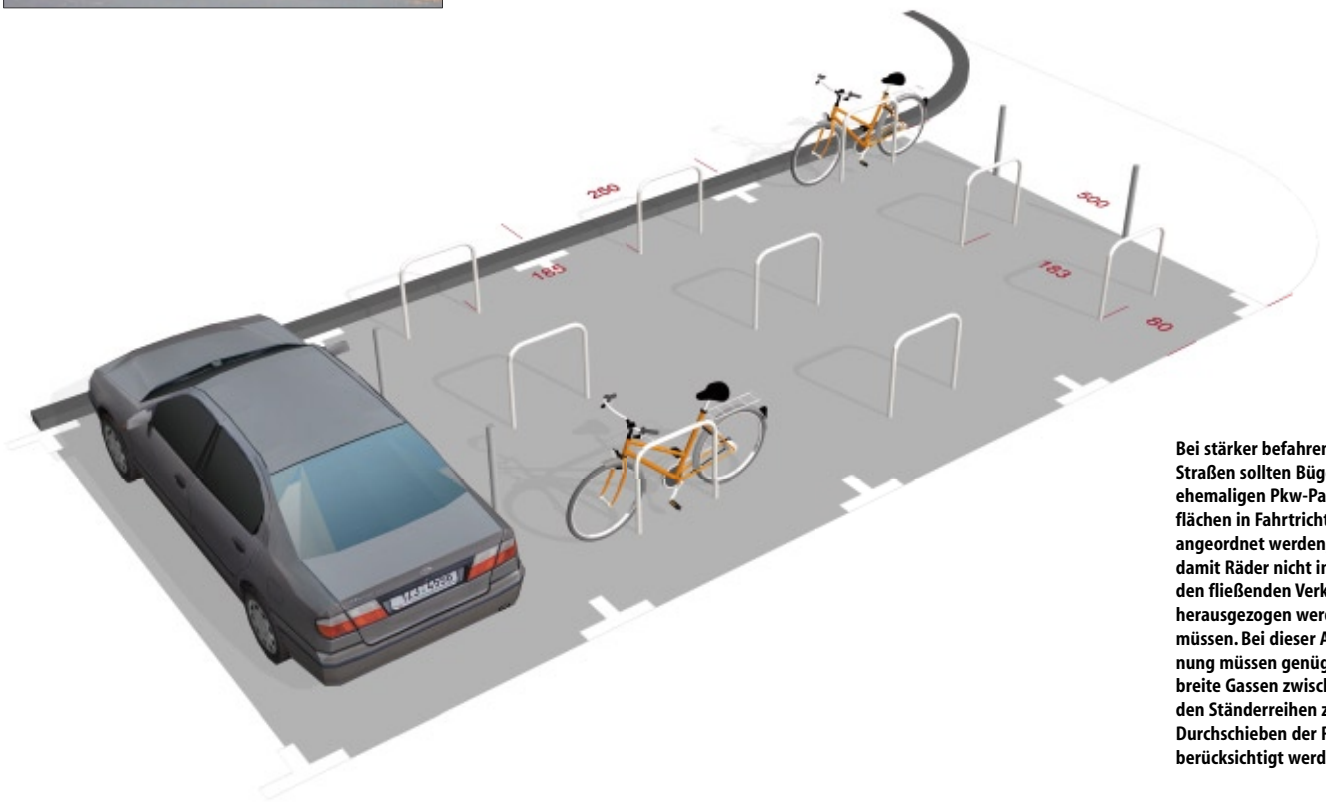
Fest im öffentlichen Straßenraum eingebaute Fahrradabstellanlagen werden grundsätzlich vom Tiefbauamt des jeweiligen Stadtbezirks angelegt. Seit Jahren kommen dabei fast nur noch die sicheren Anlehnbügel zum Einsatz. Für die öffentlichen Abstellanlagen werden Schwerpunkte des Bedarfs wie U-Bahnzugänge, Geschäftsstraßen oder Einrichtungen mit besonderem Besucherverkehr ausgewählt.

Wenn Sie Vorschläge für die Einrichtung zusätzlicher Abstellanlagen haben, können Sie sich an das zuständige Tiefbauamt wenden.

In besonderen Fällen, wenn ein erheblicher Bedarf an Fahrradabstellanlagen besteht und ausreichende Gehwegflächen nicht zur Verfügung stehen, können auch Parkflächen für Kraftfahrzeuge im Parkstreifen oder auf der Fahrbahn für die Aufstellung von Fahrradbügeln genutzt werden. Dies setzt in der Regel eine Anordnung von begleitenden Maßnahmen der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde voraus. Bislang wurden in Berlin nur wenige solcher Anlagen realisiert.

**Fahrradabstellanlagen im Fahrbahnbereich**

**Fahrradstellplätze auf Senkrechtparkständen**




**Bei stärker befahrenen Straßen sollten Bügel auf ehemaligen Pkw-Parkflächen in Fahrtrichtung angeordnet werden, damit Räder nicht in den fließenden Verkehr herausgezogen werden müssen. Bei dieser Anordnung müssen genügend breite Gassen zwischen den Ständerreihen zum Durchschieben der Räder berücksichtigt werden.**

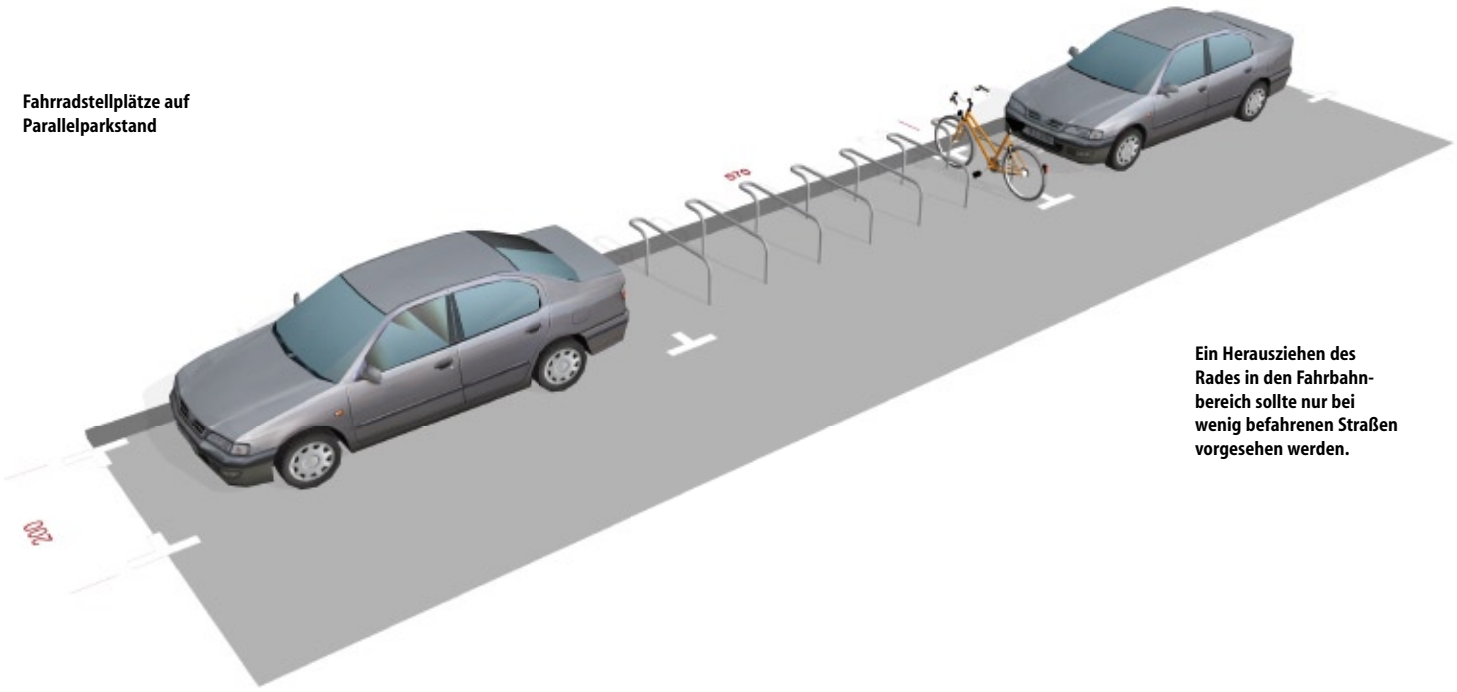
**Fahrradabstellanlagen im Fahrbahnbereich können eingerichtet werden, wenn ein erheblicher Bedarf an Fahrradstellplätzen besteht und ausreichende Gehwegflächen nicht zur Verfügung stehen.**

Bei Neubauten können Fahrradständer, die nicht im Gebäude oder auf dem Grundstück untergebracht werden können, auch im öffentlichen Straßenraum, d. h. in der Regel im Gehwegbereich vor dem Gebäude, errichtet werden. Die Kosten hierfür trägt der Bauherr, der den Einbau beim Bezirksamt beantragen muss. Trotz privater Finanzierung entsteht eine öffentliche Fahrradabstellanlage, die der Allgemeinheit zur Verfügung steht und z. B. nicht für bestimmte Mieter oder Kunden reserviert werden darf.

Für die Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenlandes ist eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich, die das bezirkliche Tiefbau- oder Ordnungsamt erteilt. Die Sondernutzung für diesen Typ der Fahrradständer wird gebührenfrei gestattet. Eine Nutzung des Gehwegbereichs ist nur möglich, wenn übrige Belange der öffentlichen Straßennutzung nicht beeinträchtigt werden, also z. B. keine Behinderungen für Fußgänger, aussteigende Auto-Mitfahrer verursacht werden oder die Nutzung von Hydranten und Ähnlichem nicht eingeschränkt wird.

**Fahrradabstellanlagen im Fahrbahnbereich werden gerade bei engen Gehwegen und erhöhter Nachfrage nach Fahrradstellplätzen immer häufiger erforderlich.**

**Fahrradstellplätze auf Parallelparkstand**



**Ein Herausziehen des Rades in den Fahrbahnbereich sollte nur bei wenig befahrenen Straßen vorgesehen werden.**

**Feine Räder brauchen auch feine Fahrradständer – Vorderradklemmer dienen eher der Werbung, als dem Rad fahrenden Kunden.**

### Mobile Fahrradständer im Straßenland

Mobile Fahrradständer können (ab 2008) im Rahmen des Anliegergebrauchs von Straßen ohne gesonderte Genehmigung und ohne Gebühren etwa vor Läden oder Gaststätten aufgestellt werden. Sie dürfen den Fußgängerverkehr aber nicht behindern. Diese Fahrradständer sind Eigentum des jeweiligen Betreibers und dürfen auch mit einer Eigenwerbung des Betreibers bis zu einer Größe von 0,25 m Höhe und 1,0 m Breite versehen sowie für dessen Kunden reserviert werden. Leider sind in diesem Bereich fast ausschließlich Vorderradhalter verbreitet, die eher der Werbung, als dem Fahrradparken dienen und meist nur ein oder zwei Rädern an den Außenseiten einen sicheren Stand bieten. Erhältlich sind aber auch mobile Anlagen aus zwei verbundenen Anlehnbügeln, die einen sicheren Stand und gute Anschließmöglichkeiten bieten und ebenfalls mit einer Werbefläche versehen werden können. Mobile Fahrradständer müssen außerhalb der Geschäftszeiten von den Gehwegen entfernt werden.

**rechts u. unten: Mobiler Doppelbügel**

**Mobile Doppelbügel bieten mindestens drei Rädern einen sicheren Stand. Sie dürfen ab 2008 genehmigungsfrei vor Geschäften aufgestellt und mit einer Eigenwerbung ausgestattet werden.**

Über die kleinen mobilen Fahrradständer hinaus, sind auch größere Gruppen von mobilen privaten Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenland denkbar, die etwa ein gastronomischer Betrieb seinen Gästen in der Sommerzeit zur Verfügung stellen will. Solche Anlagen bedürfen einer Sondernutzungsgenehmigung der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde, die insbesondere eine bauliche Prüfung durch das jeweilige Tiefbauamt einschließt. Für solche Sondernutzungen des öffentlichen Straßenlandes wird eine Gebühr erhoben; Ansprechpartner finden Sie im Anhang.

## Finanzierung von Fahrradstellplätzen

Kosten für Fahrradständer auf privaten Grundstücken müssen vom jeweiligen Eigentümer oder von Eigentümergemeinschaften getragen werden. Mieter sollten mit dem Eigentümer ihrer Wohnung oder der Wohnungsverwaltung Kontakt aufnehmen, um die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zu besprechen; ein mietvertragliches Recht auf die Errichtung solcher Anlagen besteht in der Regel nicht. Eigentümer von Einzelwohnungen sollten das Thema Fahrradparken mit ihren Miteigentümern beraten und durch entsprechende Beschlüsse die Verwaltung mit der Errichtung von guten Fahrradständern beauftragen.

Fahrradständer im öffentlichen Straßenland werden grundsätzlich von den Bezirksämtern errichtet und im Rahmen der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln finanziert. Bei Straßenneu- oder -umbauten werden Fahrradständer im Zuge der Baumaßnahmen, Fahrradständer in bestehenden Straßen werden im Rahmen der baulichen Unterhaltung finanziert. Im Umfeld von U- und S-Bahnhöfen werden in großem Umfang neue Abstellanlagen von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und anteilig von den Verkehrsunternehmen finanziert.

Je nach Verfügbarkeit von Mitteln übernehmen einzelne Bezirke den Einbau auch kostenfrei. Solche Initiativen wurden z.B. im Rahmen des Geschäftsstraßenmanagements durchgeführt. Auch wenn ortsfeste Fahrradbügel als notwendige Stellplätze zu Neubauvorhaben im öffentlichen Straßenland eingerichtet werden, muss der jeweilige Bauherr die Kosten tragen.

Mobile Fahrradständer vor Läden und Restaurants werden von dem jeweiligen Gewerbetreibenden beschafft, die zeitweise Nutzung des Straßenlandes im Rahmen des Anliegergebrauchs ist kostenfrei.

Finanzielle Fördermöglichkeiten für Fahrradständer und Fahrradabstellanlagen bestehen im Land Berlin nicht. In verschiedensten Fällen war es jedoch möglich, in Gebieten des Quartiersmanagements oder der Stadterneuerung Maßnahmen zu fördern, die zu zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten bei einzelnen Einrichtungen oder in öffentlichen Straßen- und Platzräumen geführt haben. Wenn Ihre Wohnung in entsprechenden Gebieten liegt, lohnt es sich, mit den dortigen Gebietsbeauftragten Kontakt aufzunehmen.

## Fahrradschrott

Ein Teil der öffentlichen Abstellanlagen wird immer wieder von Fahrradschrott blockiert. D.h. Fahrräder werden vergessen oder nicht mehr abgeholt, nachdem sie beschädigt oder Teile von ihnen gestohlen wurden.

Für die Abholung des Fahrradschrotts sind die jeweiligen Betreiber der Anlage zuständig, in der Regel also die bezirklichen Tiefbauämter, die Berliner S-Bahn oder die BVG.

Fahrradschrott blockiert nicht nur an sich vorhandene Fahrradständer, sondern verursacht Kosten und bindet so Mittel, die besser für neue Fahrradbügel verwendet werden könnten. Fahrradschrott beeinträchtigt zudem das Stadtbild.

**Fahrradschrott stört nicht nur das Stadtbild, sondern blockiert auch an sich vorhandene Abstellanlagen für Fahrräder.**

Einzelne Bezirke errichten Anlehnbügel auf Antrag auch, wenn Anwohner, Initiativen oder Gewerbetreibende die Kosten für die Anlage übernehmen. Ein Anlehnbügel kostet dann einschließlich Einbau 150 bis 200 €.

(Adressen siehe Seite 40.)

## Fahrradparken am Wohnort

Gute Abstellanlagen werden für Mieter und Käufer von Wohnungen immer wichtiger. Immobilienverwalter mit Nutzerorientierung können immer gute Lösungen für das Abstellen von Rädern finden, unter Umständen müssen Fachleute für die Planung hinzugezogen werden.

**Fahrradbügel direkt am Eingangsbereich von Wohnbauten. Sie sind relativ kostengünstig einzubauen und bieten einen guten Diebstahlschutz. Zusätzlichen Schutz vor Niederschlägen und Vandalismus bieten aber nur abschließbare Fahrradräume oder -gebäude.**

### Siedlungsgebiete mit offener Bauweise

Die Siedlungsgebiete mit offener Bauweise, Einfamilien-, Villen- und Landhausbereiche, bieten räumlich naturgemäß die besten Voraussetzungen für das Fahrradparken. Auf Grundstücksfreiflächen, in Garagen und Schuppen sowie unter Überdachungen oder in Nebenräumen können Räder abgestellt werden. Kleine Mieteinheiten und eingefriedete Grundstücke führen zu einem überschaubaren Nutzerkreis. Eigentümer können selbst die nötigen Fahrradabstellanlagen schaffen, Eigentümergemeinschaften entsprechende Beschlüsse fassen. Für die Selbsthilfe fehlt aber bislang ein adäquates Angebot des Einzelhandels: Hier sind in der Regel nur Vorderradhalter erhältlich, Anlehnbügel fehlen meist im Angebot.
Zudem ist nicht zu übersehen, dass auch in Berlins Gebieten der offenen Bauweise ein erheblicher Anteil an Mieteinheiten, etwa Einzelhäuser, Mehrfamilienhäuser und kleine Siedlungseinheiten, vorhanden ist. Hier sind die Fahrradnutzer ebenso auf die Investitionen der Gebäudeverwaltungen angewiesen, wie in der Innenstadt. Genügend Fahrradbügel sollten hier Standard werden; nach Möglichkeit sollten zusätzlich Überdachungen, z. B. Bike-Ports, ebenerdige Fahrradräume oder Fahrradboxen angeboten werden.

### Wohnsiedlungen

Anders als die Blockrandbauten der Innenstadt verfügen die Wohnsiedlungen, die seit den 1920er Jahren bis heute in Berlin errichtet wurden, ebenso wie Großsiedlungen in der Regel über hausbezogene Freiflächen, sodass an sich genügend Raum für Fahrradabstellanlagen auf den Grundstücken vorhanden wäre. In Bezug auf das Fahrradparken ergibt sich in diesen Siedlungen jedoch eher das Problem der allgemein zugänglichen Freiräume: Siedlungsgebäude verfügen in der Regel nicht über eingefriedete Grundstücke, sodass Räder auch im hausnahen Bereich nachts ungeschützt sind. In Teilen der Großsiedlungstypen fehlten überhaupt Abstellräume außerhalb der Wohnung.

Eine Reihe von Wohnanlagen wurde bereits mit Fahrradbügeln vor den Hausengängen ausgestattet, sodass mindestens für Besucher eine gute Abstellsituation entsteht. Aber auch solche einfachen Maßnahmen sind in Berlin noch keineswegs durchgängig vorhanden.

Für die Räder der Bewohner sind zusätzlich gut zugängliche Fahrradräume oder überdachte und abschließbare Anlagen im Freien wünschenswert. Fahrradräume im Erdgeschoss und damit gut zugänglich können vor allem in

Gebäudetypen der Großsiedlungssiedlungen, deren Erdgeschosse häufig ohnehin nicht zum Wohnen vorgesehen sind, eingerichtet werden. Fahrradräume in Kellern sollten unbedingt über Rampen verfügen. Deren nachträglicher Einbau ist häufig möglich, erscheint aber nur im Zusammenhang mit anderen Erneuerungsmaßnahmen realistisch.

Auch bei Fahrradräumen sollte eine überschaubare Größe mit begrenztem Nutzerkreis angestrebt werden. Innerhalb der Räume sollten Anlehnbügel und zusätzlich umlaufende Geländer montiert werden, um eine geordnete Aufstellung der Räder und damit eine effektive Raumnutzung sowie ein sicheres Anschließen sicherzustellen. Fahrradräume mit schlecht zugänglichen Rädern z.B. durch ungeordnetes Aufstellen auf dem eigenen Ständer und behindernde Ansammlungen von Beinahe-Schrott führen nicht zur Akzeptanz bei Alltags-Radfahrern. Für Fahrradräume, die einem nicht genau überschaubaren Nutzerkreis zugänglich sind, eignen sich besonders Fahrradboxen, die wesentlich zur Erhöhung der Diebstahl- und Vandalismussicherheit beitragen.

Auch Teile von Parkdecks und Parkhäusern kommen für die Einrichtung von Fahrradräumen in Frage. Solche Bereiche von Parkdecks sollten gut zugänglich und einsehbar sein; sie können z.B. mit Abtrennungen aus Stahl-Gittern sowie geschraubten Bügeln angelegt werden. Ohne gesonderte Abtrennungen kommen benutzungsfertig angebotene, abschließbare Fahrradboxen aus, von denen z.B. fünf bis sechs auf einen ehemaligen Pkw-Stellplatz aufgeschraubt und an einzelne Mieter vergeben werden können.

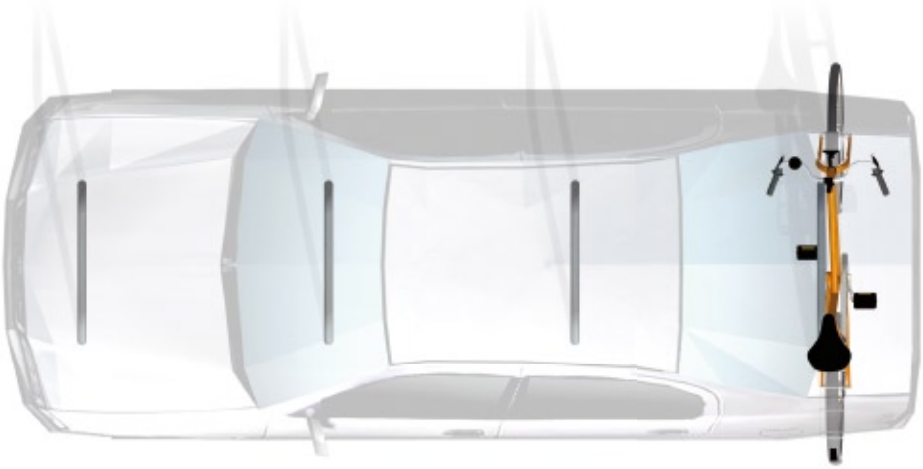
Auch für überdachte Abstellanlagen im Freien werden Fertiglösungen angeboten, die gestalterisch oder durch Begrünung der örtlichen Wohnsiedlung angepasst werden können. Carport-Systeme für Pkw können abgewandelt und für Fahrradabstellanlagen durch Ausrüstung mit Anlehnbügeln umgenutzt werden. Gerade bei der Umgestaltung größerer Siedlungsbereiche sollten aber Fahrradabstellanlagen mit Überdachungen als Gestaltungsaufgabe in das Aufgabenspektrum der beteiligten Planer aufgenommen werden. Auch hier sind eher kleine Einheiten für 10 bis 20 Räder zu bevorzugen, die möglichst eingangsnah zugeordnet und auf einen überschaubaren Nutzerkreis beschränkt werden sollten. Das nutzerunfreundliche „Verbannen" von Rädern in abgelegene Grundstücksbereiche wird hingegen kaum zur Akzeptanz der Anlage führen.

Fahrradräume werden oft so zugestellt, dass Alltagsnutzer abgeschreckt werden. Häufig fehlen fest zugewiesene Stellplätze.

Unordnung in Fahrradräumen lässt sich durch Anlehnbügel (zum Einbetonieren oder Aufschrauben) und umlaufende Geländer gut vermeiden.

**Bei sehr beengten Verhältnissen können Aufhängungen für Räder, die auch mit mechanischen Hebe-Hilfen angeboten werden, in Erwägung gezogen werden.**

**1 Pkw-Stellplatz bietet Raum für 4 Anlehnbügel, d.h. 8 Stellplätze. Zusätzliche Fahrradabstellplätze für Alltagsnutzer lassen sich vielfach durch Aufstellung von Anlehnbügeln oder Fahrradboxen auf Parkplätzen, Parkdecks oder in Eingangsbereichen von Parkhäusern einfach realisieren..**



Gerade nachts wird das Problem in den Innenstadtbereichen besonders deutlich: Räder müssen auf der Straße abgestellt werden und sind Wetter, Diebstählen und Vandalismus ausgesetzt.

## Blockrandbebauungen

In den Gebieten der Berliner Innenstadt mit typischen vier- bis sechsgeschossigen Mietshäusern mit Quergebäuden und Seitenflügeln zeigen sich die Probleme des Fahrradparkens besonders. Hier treffen beengte Außenraumverhältnisse, eine hohe Nutzungsdichte und ein hoher Anteil Rad fahrender Bevölkerung zusammen. Aber auch Blockrandbauten der 1920er und 30er Jahre besitzen zwar an sich ausreichende Hofflächen für Fahrradabstellanlagen, verfügen jedoch häufig über keine oder nur wenige und damit nicht wohnungsnahe Durchfahrten zum Hof.

Ein typisches Mietshaus mit fünf Geschossen, ausgebautem Dachgeschoss, Seitenflügel und Quergebäude umfasst häufig mehr als 20 Wohneinheiten. Nach den Berliner Richtzahlen zur Bauordnung müssten bei einem entsprechenden Neubau 40 Fahrradstellplätze, also mindestens 20 Bügel vorgesehen werden. Eine Stellplatzzahl, die nur wenige Altbauten erreichen und die in bestimmten Quartieren nur die Untergrenze des Bedarfs markiert.

Mit zunehmenden Fahrradbesitz nimmt die Konkurrenz um die Gehwegflächen gerade in den Innenstadtbereichen zu: Straßenmöblierungen, Beschilderungen, Geschäftsauslagen, Außengastronomie, Fahrräder und Mopeds beanspruchen eine begrenzte Fläche.

Höfe nach der Umgestaltung: Fahrradabstellanlagen in die Hofbegrünung integriert

Sehr häufig werden Fahrräder in Höfen an die Standplätze der Müllbehälter verbannt, wenig attraktiv für den Start mit dem Fahrrad.

Ein Teil der Quartiere mit Blockrandbebauung besitzt Vorgartenzonen. Hier kann bei kleineren Gebäuden je ein Fahrradbügel an jeder Seite des Hauszugangs, bei größeren Gebäuden können am Hauszugang gepflasterte Flächen mit mehreren Fahrradbügeln senkrecht zum Hauszugang angelegt werden. Auch durch Fahrradgeländer entlang der Hauswand zu beiden Seiten des Hauszugangs oder durch Einfriedung von Vorgärten und Zugangsbereichen kann eine begrenzte Zahl von Stellplätzen geschaffen werden.

Bei Blockrandgebäuden, die eine Hofdurchfahrt besitzen, sind in jedem Fall Fahrradstellplätze im Hofbereich zu bevorzugen. Hier sollte nach gut zugänglichen Flächen gesucht werden, um Fahrradbügel anzuordnen. Bei beengten Verhältnissen sollte der Einbau von handelsüblichen Doppelparkern für zwei Räder übereinander geprüft werden.
Zusätzliche Überdachungen oder die Nutzung schon vorhandener Nebengebäude schaffen einen wesentlichen Komfortzuwachs für Rad fahrende Bewohner. Dies gilt auch für die Aufstellung von Fahrradboxen, die vor allem Anklang bei Besitzern wertvoller Räder finden werden.

**Notlösung im Altbaubereich: Baumschutzbügel als Fahrradständer**

**Anlehnbügel auf Gehwegvorstreckungen und im Streifen neben dem Gehweg. Nachts auch nur eine Notlösung, wenn auf den Grundstücken keine Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden können.**

**Bei Blockrandbebauungen mit Vorgärten können Anlehnbügel häufig auch nachträglich nahe den Eingangsbereichen angeordnet werden.**

**Hausdurchgänge müssen für die Rettungskräfte gut zugänglich bleiben. Randbereiche oder Durchfahrten in Quergebäuden können dennoch vielfach für das Abstellen von Rädern nutzbar gemacht werden.**

**Aufgeschraubte Anlehnbügel oder Geländer entlang von Wänden wirken dem wilden Abstellen entgegen und steigern den Komfort bei Fahrtantritt.**

Die Nutzung von Fluren und Hofdurchfahrten für das Abstellen von Fahrrädern ist nicht immer unproblematisch. Aufgrund aufwändiger Gestaltungen eignet sich eine Reihe von Fluren und Durchfahrten nicht zum Aufstellen von Rädern. Auch sollte stets darauf geachtet werden, dass Verkehrs- und Fluchtwege für Bewohner und Rettungsdienste nicht verstellt werden und die Brandgefahr nicht erhöht wird. Mit klar gekennzeichneten Flächen, die als Verkehrs- und Fluchtwege nicht benötigt werden, und die mit Fahrradbügeln oder Fahrradgeländern entlang der Wände ausgerüstet sind, können nachvollziehbare Regelungen für alle Bewohner geschaffen werden.

Das Tragen von Rädern über Zugangs- und Kellertreppen ist für die Alltagsnutzung des Rades nicht zumutbar; Kellerräume mit Rampen sind in Berliner Altbauten in der Regel aber nicht vorhanden. Eine Nachrüstung von Gebäuden mit Fahrradkellern und Rampen im Hofbereich etwa im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen sollte jedoch geprüft werden.

Auch eine Nutzung von Räumen im Erdgeschoss von Altbauten sollte erwogen werden. Bei der Bewirtschaftung von Gebäuden mit Leerstand kann schon das Einspielen von Nebenkosten für Teilflächen sinnvoll sein. Leerstehende Läden oder Gaststätten, die aufgrund des Strukturwandels, und Wohnungen, die aufgrund schlechter Belichtung oder lauter Straßen schlecht vermietbar sind, können mit relativ einfachen Maßnahmen zu Fahrradabstellräumen umgebaut werden.

Hierzu gehören genügend breite, weit öffnende Zugangstüren, die z. B. anstelle von Fenstern zum Hof in vorhandene Laibungen eingebaut werden können. Höhenunterschiede können mit Rampen z. B. aus Stahlgitter überwunden werden.

Im Inneren umgenutzer Räume sollten ein feuchtigkeitsunempfindlicher Bodenbelag, aufschraubare Fahrradbügel oder moderne Vorderradgabelhalter und umlaufende Geländer zum Anschließen der Räder vorgesehen werden. Bei größeren Wohnanlagen kann ein Zugangssystem mit Chipkarten oder Zahlencodes sinnvoll sein. In jedem Fall verursachen solche Sammelstellplatzanlagen neben dem Herstellungs- auch einen gewissen Verwaltungsaufwand, der jedoch durch den Schutz häufig wertvoller Räder und damit einer Steigerung des Wohnwerts gerechtfertigt wird.

Besonders problematisch stellt sich die Situation des Fahrradparkens bei Blockrandbauten dar, die weder über Vorgärten noch Hofdurchfahrten oder sehr enge Höfe verfügen. Hier stehen die Räder der Alltagsradfahrer auch nachts auf der Straße. Häufig reichen nicht einmal vorhandene Masten von Straßenleuchten oder Verkehrszeichen für das Anschließen der Räder aus.

Keinen Schutz gegen Vandalismus, jedoch wenigstens verbesserte Möglichkeiten zum Anschließen einer Reihe von Rädern bieten hier Fahrradgeländer, die beiderseits des Hauszugangs an der Erdeschosswand angebracht werden. Solche Geländer schützen auch die Fassaden vor Beschädigungen durch Lenker.

Fahrradbügel im öffentlichen Gehweg vor dem Haus können nur vom bezirklichen Tiefbauamt installiert werden, meist fehlen hierfür die Mittel. Einige Tiefbauämter führen diese Arbeiten durch, wenn Hauseigentümer oder Verwaltungen die Kosten übernehmen. Nachfragen lohnt also (Adressen siehe Seite 40).
Bei schmalen Gehwegen oder Gehwegen mit Pkw-Parkflächen ist in diesem Zusammenhang auch die Inanspruchnahme bisheriger Pkw-Parkplätze für Fahrradbügel zu prüfen.

In Hamburg und Dortmund wurden zur Schaffung individueller und sicherer Fahrradstellplätze gerade in dicht besiedelten Altbauquartieren „Hamburger Fahrradhäuschen", kioskartige Kleingebäude für 12 Räder, auch im öffentlichen Straßenland aufgestellt (Web-Links siehe Seite 40). In Berlin gibt es hierfür noch kein Beispiel. Neben der straßenrechtlichen Genehmigung ist für solche Fahrradhäuschen ein Träger erforderlich, der Finanzierung, Unterhaltung und Vergabe der Stellplätze dauerhaft gewährleisten kann.

**Wohnbereiche als Ziel des Radverkehrs**

Wohnungen sind in der Regel die Quellbereiche des Fahrradverkehrs, aber auch Besucher, die mit dem Rad kommen, benötigen einen Stellplatz. Er sollte einfach zugänglich liegen, am besten im Umfeld der Haustür oder einfach zugänglich im Hof, und wie alle Fahrradständer ein sicheres Anlehnen und Abschließen des Rades ermöglichen. Ideal sind ein bis zwei Anlehnbügel für Besucher direkt vor der Haustür eines Wohnhauses.

**Anlehnbügel oder Geländer an Fassaden in Eingangnähe bieten wenigstens einen sicheren Stand und eine gute Anschließmöglichkeit.**

Der schnellste Weg zum Einkauf mit dem Fahrrad: www.bbbike.de

**Rad fahrende Kunden werden vom Einzelhandel oft vernachlässigt.**

Machen Sie sich als Rad fahrender Kunde bemerkbar – Rad fahrende Kunden werden vom Handel meist nicht beachtet. Ein paar Vorderradklemmer sind häufig der einzige Service für diesen Kundenkreis. Zeigen Sie den Verantwortlichen (Geschäftsführer, Marktleiter) vor Ort, dass das nicht ausreicht. Vielen Verantwortlichen des Handels ist nicht bewusst, wie viele Kunden mit dem Rad kommen und wie wenig deren Ansprüche an Abstellanlagen beachtet werden.

## Einkaufen

Das Fahrrad eignet sich vor allem für kurze Distanzen bis zu fünf Kilometern und damit vor allem für den Einkauf im Nahbereich. Vorrangig werden hier Waren des täglichen und wöchentlichen Bedarfs angeboten. Wegen der polyzentralen Struktur des Berliner Einzelhandels können aber in vielen Bereichen Berlins auch Einkaufsangebote für den langfristigen und höherwertigen Bedarf innerhalb einer Distanz von bis zu fünf Kilometern erreicht werden, sodass auch Teile dieser Angebote für den Fahrradkunden in Frage kommen.
Hinzu kommen komplexere Wegeketten, bei denen mit dem Fahrrad mehrere Ziele, darunter auch Läden, angesteuert werden. So werden etwa Einkäufe häufig im Umfeld eines Bahnhofs auf dem Rückweg von der Arbeit getätigt oder mit Wegen zu Kindereinrichtungen verbunden.

Nach bundesweiten Erhebungen führt jeder fünfte Weg zum Einkauf; das Fahrrad wird hierbei für etwa 9 % aller Einkaufswege benutzt. Im Nahbereich bis zu fünf Kilometern wird dieser Anteil eher höher liegen.

Auch beim Einkauf bietet das Fahrrad spezifische Vorteile. Es ist meist schnell verfügbar, kurze Wege zu Geschäften können direkt und ohne Stau zurückgelegt werden und man erreicht Läden und Dienstleister sehr zielgenau: Das Fahrrad kann meist unmittelbar vor der Tür abgestellt werden, Fußwege entfallen damit fast ganz. Auch Erledigungen in mehreren Geschäften können mit kurzen Zwischenwegen auf dem Rad rasch miteinander verbunden werden. Die Nutzung des Rades ist dabei sehr kostengünstig, Parkgebühren fallen nicht an.

Diesen Vorteilen stehen auch Nachteile gegenüber. Widrige Wetter- und Straßenverhältnisse können gerade im Winter die Fahrradnutzung behindern, eine Reihe von Läden und Einkaufsbereichen in Berlin ist noch nicht komfortabel erreichbar. Vor allem die Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad sind begrenzt; Körbe, Satteltaschen oder auch Anhänger bieten gute Hilfen für kleine und mittlere Einkäufe, für sperrige und schwere Güter ist das Normalrad aber nicht geeignet. Auch Staumöglichkeiten bietet das Rad nicht, sodass schon gekaufte Waren nicht am Rad gelassen werden können.

Fahrradfahrer sind daher Kunden, die weniger auf einmal kaufen, dafür aber Läden und Dienstleister öfter aufsuchen. Sie sind damit

nicht die schlechteren Kunden, sondern stärken mit ihrer häufigeren Nachfrage die ortsbezogene Handels- und Dienstleistungsstruktur, d.h. örtliche Einkaufsstraßen, Nahbereichsläden, Verbrauchermärkte und Discounter. Die Nutzung des Fahrrads zum Einkauf ist bei vielen Kunden kein Ausdruck von mangelnder Kaufkraft, praktische Aspekte sowie umwelt- und verkehrspolitische Ansprüche sind vielmehr ausschlaggebend.

Die Einzelhandelsstruktur Berlins mit vielen kleinen und mittleren Einkaufsstraßen, einer Reihe von Nahbereichsläden sowie traditionellen Ortsteil- und Bezirkszentren kommt der Nutzung mit dem Fahrrad sehr entgegen. Aber auch die meisten größeren Einkaufszentren mit stadtweiter Bedeutung und regionalem Einzugsbereich sowie die Shoppingcenter dienen in Teilen auch der Nahversorgung der umliegenden Stadtbereiche.

Dennoch werden Fahrradfahrer als Kunden vom Einzelhandeln bislang kaum beachtet. Gute Fahrradständer setzten sich nur langsam durch und die gute Erreichbarkeit vieler Geschäfte mit dem Rad spielt in der Werbung und Kundenansprache keine Rolle. Zwar ist kaum anzunehmen, dass die Berücksichtigung der Rad fahrenden Kunden eine signifikante Änderung im Marktgeschehen nach sich ziehen wird. Immerhin unterbleibt aber die spezifische Ansprache etwa jedes zehnten Kunden. Dies ist umso verwunderlicher, als gerade beim mittelständischen und nahbereichsbezogenen Einzelhandel die örtliche Bindung der Kunden im stadtweiten Wettbewerb des Handels ein besonderes Ziel sein dürfte. Aus der Sicht des Handels entlastet schließlich der Umstieg von Kunden auf das Rad zudem die Stellplatzsituation für andere Pkw-nutzende Kunden.
Auch ein separates Stellplatzangebot für Beschäftigte des Handels findet sich noch selten. Dabei sind gute Fahrradabstellmöglichkeiten eine vergleichbar günstige Investition und fallen z.B. bei der Erneuerung von Läden oder Außenanlagen finanziell kaum ins Gewicht. Ein Lieferservice für größere Einkäufe oder sperrige Waren dient besonders auch den Rad fahrenden Kunden.

Noch kaum bedacht werden temporäre Angebote zum Fahrradparken, wenn Sonderaktionen des Handels wie besondere Shopping-Zeiten, Wochen- und Weihnachtsmärkte oder Straßenfeste, durchgeführt werden und mit den Rad fahrenden Kunden ein spezifischer Interessentenkreis im örtlichen Einzugsbereich gesondert angesprochen werden könnte.

Rad fahrende Kunden kaufen weniger auf einmal, Sie kommen dafür häufiger in Ihr Geschäft.
In der Nahbereichsversorgung können Rad fahrende Kunden leicht 10 bis 20 % der Kundschaft ausmachen.
Selbst bei Shopping-Centern oder Fachgeschäften sind die Kundenanteile der Radfahrer erstaunlich hoch.

Gute Abstellanlagen mit Anlehnbügeln kosten wenig, tragen aber viel zum Einkaufskomfort der Rad fahrenden Kunden bei.

Schlenkernde Einkaufstaschen am Lenker sind gefährlich.

Körbe für den Gepäckträger und Taschen, die einfach an den Gepäckträger angeklickt werden, führt jeder gute Fahrradladen. Fragen Sie nach einem „Hundekorb“, der ist besonders groß und fasst zwei Taschen oder einen Kasten Getränke.
Anhänger oder Lastenfahrräder sind besondere Anschaffungen – haben Sie schon mal überlegt, solche Einkaufstransporter zusammen mit Nachbarn anzuschaffen?

Mehr zum Thema beim BUND e.V.: www.einkaufen-mit-dem-Rad.de

**Noch wenige gute Abstellanlagen im Einzelhandelsbereich zeigen, dass mit geringem Aufwand viel für die Rad fahrende Kundschaft getan werden kann.**

Der schnellste Weg zum Bahnhof mit dem Fahrrad: www.bbbike.de

**Mit dem Fahrrad zum Bahnhof oder zur Haltestelle. Oder das Fahrrad mitnehmen. In Berlin bestehen schon jetzt sehr gute Voraussetzungen für Mobilität ohne Auto.**

In den Berliner S-Bahnen, U-Bahnen und den Straßenbahnen können Fahrräder rund um die Uhr in den gekennzeichneten Wagen mitgenommen werden. Damit erweitert sich der Aktionsradius des Rades im Alltags- und im Ausflugsverkehr erheblich. Für das Fahrrad gibt es Einzelfahrscheine und (übertragbare) Monatskarten, bei den meisten persönlichen Monatskarten ist die Fahrradmitnahme eingeschlossen.
Weitere Informationen:
www.bvg.de: (Tickets&Tarife/Tarifübersicht/für Fahrräder)
www.s-bahn-berlin.de/aboundtickets/fahrradmitnahme.htm
ww.vvbonline.de

**Verkehrsverbund**

Im Verbund mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann der Aktionsradius des Fahrrads wesentlich erweitert werden. Dabei kann das Rad in U-, S- oder Regionalbahnen mitgenommen und am Zielort weiterbenutzt werden; die Bedingungen für die Fahrradmitnahme in Berliner U- und S-Bahnen wurden in den letzten Jahren deutlich verbessert. Auch die reine Anfahrt zu U-, S- und Regionalbahnhöfen sowie zu Haltestellen der Straßenbahnbahnen und Busse ist weit verbreitet und nimmt stetig zu. Hieraus ergibt sich an diesen Haltepunkten des Nahverkehrs ein erheblicher Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Gerade für das Abstellen von Rädern während längerer Abwesenheit ist ein sicheres Abstellen und Abschließen unbedingt erforderlich. Wenn Anlagen an Bahnhöfen auch mit Überdachungen versehen sind, erhöht das den Komfort der Fahrradnutzung erheblich.

2007 gab es an den U- und S-Bahnhöfen in Berlin und dem Umland schon etwa 24.000 Fahrradstellplätze. Größere und z.T. überdachte Anlagen finden sich vor allem in den Außenbezirken mit hohem Pendleraufkommen in die Innenstadt. Allein die S-Bahn Berlin hat zwischen 1999 und Ende 2006 rund 7300 neue Fahrradstellplätze im Umfeld von Bahnhöfen geschaffen.

Auch die Berliner U-Bahnhöfe wurden schon in den letzten Jahren mit Fahrradbügeln im Straßenland nachgerüstet. Für die kommenden Jahre bis 2012 planen die Berliner Verkehrsbetriebe ein Investitionsprogramm für weitere 6300 Fahrradstellplätze. Dabei sollen auch Bus- und Straßenbahnhaltestellen mit Fahrradständern ausgerüstet werden. Sowohl die Anlagen der S- wie künftig auch der U-Bahn werden maßgeblich aus Mitteln der Radverkehrsförderung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung finanziert.

Auch im Bereich des Hauptbahnhofs hat sich schnell ein erheblicher Stellplatzbedarf für Räder eingestellt. Nachdem ein geplantes Fahrradparkhaus zunächst nicht realisiert wird, wurden im Straßenraum nördlich des Hauptgebäudes zahlreiche Fahrradbügel installiert.

Die Fahrradstellplätze im Umfeld der Berliner Nahverkehrshaltepunkte wurden fast ausschließlich als konventionelle Anlagen, vorrangig mit Anlehnbügeln, z.T. überdacht, ausgeführt; Fahrradparkhäuser oder -stationen bestehen im Berliner Raum bislang noch nicht. Bei zunehmender Beliebtheit des Fahrrads im Verkehrsverbund zeigen sich

gerade an innerstädtischen Bahnhöfen sowohl Engpässe bei Abstell- und Anschließmöglichkeiten, als auch Engpässe bei verfügbaren, zugangsnahen Flächen für Fahrradständer. Es ist daher absehbar, dass an Brennpunkten des Bedarfs künftig auch in Berlin besondere bauliche Lösungen für das Abstellen von Rädern sinnvoll und erforderlich werden.

### Öffentliche Einrichtungen

Die Ausstattung der öffentlichen Einrichtungen Berlins mit Fahrradabstellmöglichkeiten ist so unterschiedlich, wie die Einrichtungen vielfältig sind. Viele Rathäuser und Verwaltungsdienststellen wurden in den letzten zwanzig Jahren mit Fahrradbügeln ausgestattet, dennoch fehlen noch vielerorts gute Fahrradständer oder die vorhandenen Anlagen reichen nicht aus.

Vor allem bei Schulen, Hochschulen und Einrichtungen der Erwachsenenbildung und des Sports ist im vergangenen Jahrzehnt eine deutliche Zunahme der Fahrradnutzung zu verzeichnen, häufig ohne dass entsprechende Fahrradbügel nachgerüstet wurden. Fahrradabstellmöglichkeiten, die vielerorts dezentral oder an umwegig zugänglichen Standorten, z. B. auf der Gebäuderückseite oder irgendwo auf dem Grundstück, abseits des Hauptzugangs, angeordnet wurden, werden häufig nicht angenommen. Ungeordnete Ansammlungen von Rädern im Straßenland nahe den Hauptzugängen sind dann vielfach die Folge. Hier sind Abstellkonzepte erforderlich, die die Bedürfnisse der Fahrradnutzer nach eingangsnahen Anlagen ernst nehmen.

Gerade Einrichtungen mit örtlichem Besucher- oder Kundenkreis wie Bürger- oder Servicebüros, Beratungsstellen oder Arbeitsagenturen sollten auf gute, eingangsnahe Fahrradabstellmöglichkeiten achten. Von den Immobilien- und Marketingverantwortlichen für Gebäude und Einrichtungen mit Besucherverkehr muss im Sinne der Kundenorientierung eine erhöhte Sensibilität für gute Fahrradabstellmöglichkeiten erwartet werden. Aber auch Beschäftigte im Kunden- und Servicebereich sollten innerhalb ihrer Arbeitsorganisation gute Fahrradabstellmöglichkeiten einfordern.

**Einrichtungen mit Besucherverkehr brauchen Anlehnbügel in ausreichender Zahl.**

Tun Sie was für Ihre Rad fahrenden Besucher – werden in Ihrer Einrichtung die Rad fahrenden Besucher ernst genommen? Gibt es genug Fahrradbügel beim Haupteingang? Wer ist für die Ausstattung des Gebäudes verantwortlich? Fordern Sie gute Abstellanlagen für Mitarbeiter und Besucher.

Vielen Immobilienverantwortlichen ist nicht bewusst, wie viele Mitarbeiter und Besucher mit dem Rad kommen und wie wenig deren Ansprüche an Abstellanlagen beachtet werden.

## Freizeit

Radfahren als Freizeitbeschäftigung hat Konjunktur und wird vielfach beworben. Als Verkehrsmittel zu vielen Freizeitzielen in der Stadt wird das Fahrrad aber offenbar unterschätzt. Zwar verfügen z.B. die Freibäder der Stadt traditionell über große und in den Sommermonaten stark ausgelastete Fahrradabstellanlagen. Doch schon bei vielen Hallenbädern, Sporthallen und Sportplätzen ist das Angebot auf wenige Fahrradständer begrenzt oder die Fahrradabstellanlagen sind an wenig nutzerfreundliche Standorte verbannt. Häufig gilt dies auch für den privaten Sport-Sektor: Sport-, Fitness- und Tanzstudios, Squash- und Tennisanlagen setzen auf Bewegung, sind aber vielfach nicht auf Fahrradnutzer eingestellt, der Bedarf an Fahrradabstellanlagen muss hier mit sonstigem Straßenmobiliar abgedeckt werden. Selbst in vielen Grünanlagen mit Liegewiesen, Aussichtspunkten und Spielplätzen als Zielen des Radverkehrs fehlen Abstellanlagen.

Auch der Kultursektor mit einer Vielzahl von Veranstaltungsorten, Kinos, Theatern, Museen, Galerien, Ausstellungen etc., bietet den Rad fahrenden Besuchern nur selten angemessene Parkmöglichkeiten, ebensowenig der Kneipen-, Club- und Gastronomiesektor. Die gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und komfortable Abstellanlagen für Räder bleiben als Werbebotschaft weitgehend ungenutzt.

Auch temporäre Veranstaltungsorte wie Zirkus, Straßen- oder Sportfeste, Eislaufbahnen oder Trödelmärkte könnten dem Rad fahrenden Publikum mit temporären Abstellanlagen nahe den Zugangsbereichen ein zusätzliches Anziehungsmerkmal bieten.

Die Angebote zum temporären Fahrradparken bei der Fußballweltmeisterschaft 2006 haben gezeigt, dass durch eine geschickte Kombination von Abstellangeboten für Räder mit Service und Bewachung sowie Marketing und Wegweisung ein attraktives Angebot entwickelt werden kann, dass die Fahrradnutzung wesentlich fördert und nicht zuletzt andere Verkehrsträger ebenso wie die Umwelt entlastet. Solche Konzeptionen sollten Modell für andere Großveranstaltungen werden.

Der schönste Weg zum Badesee mit dem Fahrrad: www.bbbike.de

**Freizeit und Stadttourismus mit dem Fahrrad sind in – gute Abstellanlagen für Räder an den Zielorten des Freizeitverkehrs sind noch eher selten.**

**links: Überdachungen oder Abstellräume für Fahrräder am Arbeitsplatz machen die Fahrradnutzung wesentlich komfortabler.**

Immer mehr Beschäftigte kommen mit dem Rad zur Arbeit. Am Arbeitsplatz wird das Rad für längere Zeit abgestellt. Gerade hier sind daher Fahrradräume oder Überdachungen und Fahrradständer mit guten Anschließmöglichkeiten besonders wichtig. Gute Abstellanlagen für die Räder der Mitarbeiter und Besucher sind in der Regel nicht teuer. (Anbieter finden Sie auf der Seite 38 des Heftes.) Betriebe mit Kundenverkehr sollten für Mitarbeiter und Kunden gesonderte Abstellmöglichkeiten schaffen.

## Arbeiten

Bundesweit werden etwa 9 % aller Arbeitswege mit dem Fahrrad angetreten. Mit den in Realisierung befindlichen Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur, einem weiter verbesserten Verbund mit dem Nahverkehr, besonderer Berücksichtigung der Radfahrer am Arbeitsplatz und einem insgesamt fahrradfreundlichen Klima erscheint gerade in Berlin eine deutliche Steigerung der Arbeitswege mit dem Fahrrad möglich.

Traditionell besitzen auch hier vor allem große Industriebetriebe umfangreiche Fahrradabstellanlagen, hinzu kommt der Ausbildungssektor, der wegen seines fahrradorientierten Nutzerkreises häufig schon über gute Möglichkeiten zum Fahrradparken verfügt.

Der schnellste Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad: www.bbbike.de

In vielen anderen gewerblichen Bereichen ist das Angebot von Fahrradständern speziell für Beschäftigte hingegen äußerst begrenzt. Häufig wurden die Anforderungen der Bauordnung ohne besondere Berücksichtigung der spezifischen Ansprüche von Radfahrern abgearbeitet, ein paar billige Vorderradhalter sollen reichen. Es wird meist übersehen, dass praktisch alle Arbeitsstätten – Handel, Büros, Verwaltungen, Gastronomie, Gesundheitssektor, kulturelle Einrichtungen – auch das Ziel Rad fahrender Beschäftigter sind.

Selbst an vielen gewerblichen Standorten oder bei Nutzungen, die gemeinhin zunächst nicht mit dem Radfahren in Verbindung gebracht werden, wie Gewerbehöfe für die jungen Branchen oder Verwaltungen mit eher formellem Dress-Code, besteht eine rege Nachfrage nach Fahrradständern. So hat sich zum Beispiel das Berliner Regierungsviertel mit sehr vielen Beschäftigten zu einem Zentrum des Radverkehrs mit kurzen, zeitsparenden Wegen entwickelt.

Gerade bei publikumsintensiven Nutzungen sollten Beschäftigte nicht auf das allgemeine Angebot an Fahrradständern verwiesen werden: Am Arbeitsplatz sollte ein sicheres Abstellen und Anschließen des Rades, dazu möglichst auf nicht allgemein zugänglichen Flächen, ermöglicht werden. Überdachungen, Fahrradboxen oder gesonderte Fahrradräume in der Nähe von Personaleingängen schaffen ein besonders fahrradfreundliches Klima. Auch hier gilt: Gute Fahrradabstellanlagen im Betrieb sind mit vergleichsweise geringem Aufwand herzustellen.

## Lieferadressen für Fahrradständer und Abstellanlagen

Fahrradständer und Abstellanlagen werden meist über den Fachhandel oder von den Herstellern direkt vertrieben. Dem privaten Kunden werden im Einzelhandel meist nur simple Vorderradklemmer angeboten.

Bei den aufgelisteten Anbietern in Berlin, in Internetshops sowie bei einigen überregional tätigen Fachanbietern können auch private Kunden Anlehnbügel kaufen. Die Normaltypen der Anlehnbügel (z.B.„Kreuzberger Bügel“) können in Berlin in der Regel direkt mitgenommen werden und standardgerechte mobile Bügel („mobile Doppelbügel“) kurzfristig bestellt werden.

Noch immer führt der Einzelhandel fast nur Vorderradklemmer. Vorderradklemmer sind für das Abstellen von Rädern weitgehend ungeeignet. Bei den Berliner Anbietern sind Anlehnbügel meist vorrätig und können gleich mitgenommen oder geliefert werden.

Wer das Einbetonieren von Bügeln scheut, kann kleinere oder größere Gruppen freistehender Bügel bestellen. Auch einzelne andere Konstruktionen sind als gute Abstellanlagen getestet.

**Billige Vorderradklemmer sind rausgeworfenes Geld.**

## Fahrradbügel Lieferantenliste

| Anbieter | Straße, Nummer | PLZ | Ort | Telefon | Telefax |
|---|---|---|---|---|---|
| **BERLIN** | | | | | |
| ABEX Blechbearbeitungs GmbH | Kiehlufer 81-83 | 12059 | Berlin | 030 612 20 20 | 030 612 20 28 |
| DrittWerk | Reichenberger Straße 142 | 10967 | Berlin | 030 692 71 44 | 030 694 17 00 |
| Rosler Fahrradständer, C. Krischker | Elsenstraße 52 | 12059 | Berlin | 030 681 30 00 | 030 687 50 00 |
| Rotec für Orion Stadtmöbl. GmbH | Werner-Voss-Damm 58 | 12101 | Berlin | 030 78 90 39-0 | 030 78 90 39 90 |
| **INTERNET-SHOPS** | | | | | |
| Stein Handelsges. mbH-Onlineshop | Ehesdorfer Weg 156D | 21075 | Hamburg | 040 702918-0 | |
| **ÜBERREGIONALE ANBIETER** | | | | | |
| Bike and Ride Fahrradparksystem | Rigastraße 9 | 23560 | Lübeck | 0451 50 28 20 | 0451 502 82 16 |
| Dambach Corporate Design | A.-Dambach-Straße | 76568 | Gaggenau | 07225 644 95 | 07225 644 11 |
| Dambach Werke GmbH | E. -Diekhoff-Straße 54-60 | 16816 | Neuruppin | 03391 82 21 45 | 03391 82 21 48 |
| Eisen-Jäger Kiel GmbH | Hamburger Chaussee 192 | 24113 | Kiel | 0431 64 92 30 | 0431 649 23 49 |
| Erlau Eisen- und Drahtwerke AG | Erlau 16 | 73431 | Erlen | 07361 59 51 | |
| Falco GmbH | Waldstraße 39 | 57258 | Freudenberg | 2734 43 37 77 | 2734 43 37 78 |
| GRONARD Stahlb. GmbH | Bayerwaldstraße 23 | 81737 | M. - Perlach | 089 670 10 15 | 089 637 61 71 |
| Hahne & Lückel GmbH | An der Silberkuhle 13 | 58239 | Schwerte-Geisecke | 02304 94 28 40 | 02304 942 84 29 |
| Johannes Teeken KG | Kiefernring 32 | 29451 | Dannenberg | 05861 84 40 | 05861 86 40 |
| Josta-Technik | Schuckertstraße 18 | 48153 | Münster | 0251 783 47 | 0251 78 73 78 |
| Glawion Metallbau GmbH | H.-Hertz-Straße 1 | 16225 | Eberswald | 03334 277 70 | |
| Kaiser+Kraft GmbH | Presselstr. 12 | 70191 | Stuttgart | 0180 531 49 49 | 0711 34 65 61 00 |
| Komm-Bau GmbH | Wilhelmstr. 7 | 34260 | Kaufungen | 05605 80 07 21 | 05605 80 07 40 |
| Langer Blechwaren u. Stahlb. GmbH | Innerstetal 9 | 38685 | Langelsheim | 05326 50 20 | 05326 50 22 98 |
| L. Michow & Sohn | Wandsbeker Allee 19 | 22041 | Hamburg | 040 68 94 29 20 | 040 68 77 38 |
| Orion Stadtmöblierung GmbH | Andreas-Schubert-Str. 11 | 01844 | Neustadt i. S. | 03596 585 60 | 03596 58 56 54 |
| Rasti GmbH Stadtdesign | An der Mühle 21 | 49733 | Haren | 05934 70 35 0 | 05934 70 35 10 |
| Siroli Gewerbeausrüstung GmbH | Gerlachstraße 10 | 14480 | Potsdam | 0331 704 62 72 | 0331 704 62 73 |
| Weisstalwerk GmbH 6 Co. KG | Postfach 2140 | 57228 | Wilnsdorf | 0271 39 82 0 | 0271 39 82 20 |
| Heinz West Verkehrseinrichtungen | Kruppstraße 6 | 59227 | Ahlen | 02382 735 38 | 02382 623 62 |
| Ziegler Metallbearbeitung GmbH | Neue Schichtstraße 6 | 09366 | Niederdorf./St. | 037296 146 36 | 037296 146 41 |

Sollten Sie als Anbieter von Fahrradabstellanlagen hier fehlen, wenden Sie sich bitte an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung oder den ADFC (Adressen siehe Seite 40).

| | E-Mail | Website |
|---|---|---|
| | keine | www.abex-berlin.de |
| | metallbau@drittwerk.de | www.drittwerk.de |
| | rosler@arcor.de | www.fahrradstaender-rosler.de |
| | info@rotec-berlin.de | www.rotec.info |
| | info@stein-hgs.de | www.absperrtechnik24.de<br>www.fahrradstaender24.de<br>www.fahrradstaender.net |
| | info@bikeandride.de | www.bikeandride.de |
| | info@dw.dambach.de | www.dambach.de |
| | info@neu-dambach.de | keine |
| | sz@eisen-jaeger.de | www.union-freiraum.de |
| | presse@erlau.com | www.erlau.de |
| | info@falcogmbh.de | www.falcogmbh.de |
| | info@gronard.de | www.gronard.de |
| | info@hahne-lueckel.de | www.hahne-lueckel.de |
| | Johannes@Teeken.de | www.teeken.de |
| | josta@josta.de | www.josta.de |
| | glawion@htb.de | www.metallbau-glawion.de |
| | service@kaiserkraft.de | www.kaiserkraft.de |
| | info@komm-bau.de | www.kommune-niederkaufungen.de/kommbau |
| | info@langer-georg.de | www.langer-georg.de |
| | lm@michow.com | www.michow.com |
| | info@orion-bausysteme.de | www.orion-bausysteme.de |
| | info@rasti-gmbh.de | www.rasti-stadtdesign.de |
| | liedtke@siroli.de | www.siroli.de |
| | info@weisstalwerk.de | www.weisstalwerk.de |
| | info@west-produkte.de | www.westprodukte.de |
| | info@ziegler-metall.de | www.ziegler-metall.de |

**Aktualisierungen der Liste finden Sie im Internet:**

**www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr**

**http://www.adfc-berlin.de/home/service/abstellanlagen (download als pdf)**

**Wollen Sie als Anbieter aufgeführt werden, schicken Sie bitte Ihre Angaben an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.**

Auch Anlehnbügel werden von vielen Anbietern mit Farbbeschichtungen nach RAL angeboten. Bei intensivem Gebrauch der Fahrradständer sind solche Beschichtungen schon nach wenigen Jahren schadhaft und die Gesamtanlage wirkt vernachlässigt. Nutzen Sie daher eher verzinkte Bügel oder solche aus Edelstahl.

**Senatsverwaltung für Stadtentwicklung**

Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
Referat VII A, Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung, Radverkehrsstrategie, Telefon: 90 25-16 50
Referat VII B, Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen; übergeordnete Radrouten
Telefon: 90 25-12 87
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/index.shtml
Der Fahrradbeauftragte des Berliner Senats
Fahrradbeauftragter@senstadt.berlin.de
Telefon: 0177 543 40 51

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

zuständig für den Nationalen Radverkehrsplan
Referat SW 24, Radverkehr
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin,
Telefon: 20 08-62 42
www.nationaler-radverkehrsplan.de

**Bezirksämter**
Fahrradständer im öffentlichen Straßenland; zuständige Stellen für Straßen und Tiefbau:

**Mitte**: Karl-Marx-Allee 31, 10178 Berlin,
Telefon: 20 09-228 23
strassen-gruenflaechenamt@ba-mitte.berlin.de
www.berlin.de/ba-mitte/org/sga/sga_index.html

**Friedrichshain-Kreuzberg**: Hallesches Ufer 80, 10963 Berlin, Telefon: 902 98-80 40
dagmar.stephan@ba-fk.berlin.de
www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/verwaltung/org/tiefbauamt/index.html

**Pankow**: Darßer Straße 203,13088 Berlin,
Telefon: 902 95-85 32
tiefbauamt@ba-pankow.berlin.de
www.berlin.de/ba-pankow/verwaltung/tiefbau/index.html

**Charlottenburg-Wilmersdorf**: Fehrbelliner Platz 4, 10707 Berlin, Telefon: 90 29-144 20
cw720101@ba-cw.berlin.de
www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/org/tiefbau

**Spandau**: Carl-Schurz-Straße 2/6, 13597 Berlin,
Telefon: 33 03-27 21,
tiefbau@ba-spandau.berlin.de
www.berlin.de/ba-spandau/verwaltung/abt/bpu/tiefbau.html

**Steglitz-Zehlendorf**: Kirchstraße 1/3, 14163 Berlin, Telefon: 902 99-52 64
tiefbauamt@stegl-zehl.berlin.de
www.berlin.de/ba-steglitz-zehlendorf/verwaltung/bauen/tief_index.html

**Tempelhof-Schöneberg**: Tempelhofer Damm 165, 12099 Berlin, Telefon: 75 60-63 11
fb-tiefbau@ba-temp.berlin.de
www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/organisationseinheit/tiefbau/index.html

**Neukölln**: Karl-Marx-Straße 84,12040 Berlin,
Telefon: 68 09 -21 81
Christiane.Schulz@BA-NKN.Berlin.de
www.berlin.de/ba-neukoelln/verwaltung/tiefbauamt.html

**Treptow-Köpenick**: 12526 Berlin,
Dahmestraße 33, Telefon: 61 72 -55 01
dr.houssein.abo-bakr@ba-tk.berlin.de
www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/organisationseinheiten/tief/index.html

**Marzahn-Hellersdorf**: Schkopauer Ring 2,
12681 Berlin, Telefon: 902 93 -75 01
marzahn-hellersdorf@berlin.de
www.berlin.de/ba-marzahn-hellersdorf/verwaltung/bauen/tiefbau.html

**Lichtenberg**: Mellenseestraße 34, 10319 Berlin, Telefon: 902 96 -65 20
simone.gansekow@libg.berlin.de
www.berlin.de/ba-lichtenberg/verwaltung/stadt/bauen/start.html

**Reinickendorf**: Teichstraße 65, 13407 Berlin,
Telefon: 902 94-22 64
garten-strassenbauamt-rdf@t-online.de
www.bauen-in-reinickendorf.de/ansprechpartner/ansprechpartner_gsa.htm

**Verbände**

**ADFC**, Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club Berlin e.V., Brunnenstraße 28, 10119 Berlin,
Telefon: 448 47 24, www.adfc-berlin.de

**BUND,** Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland, LV Berlin, Crellestraße 35, 10827 Berlin, Telefon: 78 79 00-0, kontakt@bund-berlin.de

**VCD**, Verkehrsclub Deutschland , LV Berlin
Yorckstraße 48, 10965 Berlin, Telefon: 446 36 64,
www.vcd-berlin.de

**Arbeitskreis Verkehr** und Umwelt Umkehr e.V., Exerzierstraße 20, 13357 Berlin,
Telefon: 492 74 73, www.mobilogisch.de

**Weitere Links**

Vom ADFC geprüfte Fahrradständer:
http://www.adfc.de/1852_1
(Technische Richtlinie 6102_0101)

Lieferantenliste Fahrradständer:
http://www.adfc-berlin.de/home/service/abstellanlagen (download als pdf)

Bauordnung für Berlin:
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/bauen.shtml#gesetze

Routenplaner für Radfahrer:
www.bbike.de

**Herausgeber**
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Kommunikation, Württembergische Straße 6,
10707 Berlin

**Auftraggeber**
Senatsverwaltung für Stadtenwicklung
Referat VII A, Am Köllnischen Platz 3,
10179 Berlin
hermann.bluemel@senstadt.berlin.de
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr

**Konzept/Redaktion**
Spath + Nagel,
Büro für Städtebau und Stadtforschung
Neue Kantstraße 4, 14057 Berlin
email@spathnagel.de, www.spathnagel.de

**Layout/Grafik**
Schein Berlin, Agentur für mediale Wirklichkeit
Kastanienalle 79, 10435 Berlin
kontakt@schein-berlin.de, www.schein-berlin.de

**Druck**
MEDIALIS Offsetdruck GmbH
Heidelberger Straße 65/66, 12435 Berlin
fromm@medialis.org, www.medialis.org

Berlin, März 2008

**Abbildungen**

Bike & Ride, Lübeck: 9 (unten Mitte u. rechts), 11 (Rondo), 17 (linke Spalte oben, Mitte unten, rechts oben), 34 (unten links)
Freie u. Hansestadt Hamburg, Baubehörde : 18 (unten)
Josta, Münster: 18 (oben u. 2. Reihe links, 19 (Mitte unten)
Landesarchiv Berlin, Fotoarchiv: 6 (oben)
Orion, Neustadt/Sachsen: 11 (Beta Basis XXL), 16 (unten, links und rechts), 18 (2. Reihe rechts)
SenStadt VII B: 2, 3, 4, 5, 20 (oben), 27 (oben), 30 (unten), 31 (rechts oben), 34 (oben), 35 (oben), 36 (1. Reihe, 2. Reihe, 4. Reihe links), 37 (oben), 40
Spath + Nagel: Titel, 4 (Grafik), 5 (Plan), 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 (linke Spalte 1 u. 2), 17 (rechte Spalte unten), 19 (rechte Spalte), 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 (Grafik), 28 (Reihe 1, 2, 3 links), 29, 30 (links Reihe 1 und 3), 31, 32, 33, 34 (Mitte rechts, unten rechts), 35, 36, 37, 38, 39
S.T.E.R.N GmbH, Berlin: 15 (2. Reihe links), 27 (Mitte), 28 (Reihe 3 rechts), 30 (rechts Reihe 1 bis 3)
Veloconcept, Berlin: 7 (Mitte), 16 (rechte Spalte oben)
Ziegler, Nebelschütz: 18 (3. Reihe)

Diese Broschüre wurde gefördert im Programm Intelligent Energy Europe der Europäischen Kommission im Rahmen des Projekts SPICYCLES

Die 2004 vom Berliner Senat beschlossene >Radverkehrsstrategie für Berlin< sieht den Radverkehr als komplexes System. Die Verbesserung des Fahrradparkens ist dabei ein Baustein in einer umfassenden Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Berlin.
Die Radverkehrsstrategie geht davon aus, dass – ergänzend zu den anderen Maßnahmenbereichen – durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort und an den Zielorten ein erhebliches Potenzial für die Fahrradnutzung im Alltag neu erschlossen werden kann: Die schnelle Verfügbarkeit des Fahrrads am Wohnort ist eine sehr wichtige Rahmenbedingung der Verkehrsmittelwahl bei Fahrtantritt. Schlecht zugänglich abgestellte Fahrräder werden seltener genutzt.
Gut abgestellte Fahrräder am Zielort erhöhen den Komfort der Fahrradnutzung bei Einkauf, Ausbildung, Arbeit und Freizeit. Für gut abgestellte Fahrräder verringert sich das Risiko von Diebstahl, Beschädigung und Vandalismus.
Die vorliegende Broschüre gibt eine Übersicht über die räumlich-technischen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen und erläutert Vor- und Nachteile unterschiedlicher Typen von Fahrradständern. Sie fasst die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Anlage von Fahrradabstellanlagen (Berliner Bauordnung, Straßengesetz, Ausführungsbestimmungen) zusammen und erörtert die Chancen und Defizite für das Fahrradparken an unterschiedlichen Ziel- und Quellorten des Radverkehrs (z.B. Wohnen, Einkaufen, Nahverkehr).
Eine Reihe praktischer Hinweise, weiterführender Links, Adressen zuständiger Stellen in Berlin sowie Herstelleradressen bilden den Serviceteil.

*The Berlin Cycling Strategy, approved by the Senate of Berlin in 2004, treats bicycle traffic as a complex system. One component of this comprehensive strategy for the promotion of cycling in Berlin is the improvement of bicycle parking.*
*The Cycling Strategy assumes that the improvement of parking facilities for bicycles both at the origins and the destinations of potential cycling trips can contribute – in combination with other measures – to a considerable increase in bicycle usage for everyday mobility. Easy access to the bicycle at the place of residence can be decisive when choosing the means of transportation for a specific journey. If access is difficult, the bicycle is less likely to be used. Good parking facilities at the destination of potential cycling trips will increase the convenience of bicycle usage for shopping, educational, work and leisure purposes. In addition, the risk of theft, damage and vandalism will be reduced.*
*This brochure contains an overview of the technical and space requirements of different types of bicycle parking facilities and compares their respective advantages and disadvantages. It summarizes the legal requirements relating to the provision of bicycle stands (building regulations, road legislation) and discusses the chances and the deficits concerning bicycle parking in different types of origin and destination areas (e.g. housing, shopping, public transport).*
*The service part of the brochure includes a number of practical suggestions and links leading to further information in the web, as well as addresses of manufacturers and of relevant public authorities in Berlin.*