

Anlage X

Fahrradparken und Mobilstationen

Sichere und bequem zugängliche
Fahrradparkplätze sind Grundvoraussetzung
für das Radfahren und Basiselement der
Förderung des Radverkehrs.



Impressum

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

Bildnachweis:

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

Gender-Hinweis:

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

Stand:

Wald, November 2020

Hinweis:

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

Inhaltsübersicht Anlage X Fahrradparken und Mobilstationen

Warum ist Fahrradparken wichtig?	Seite 2
Fahrradparken: Wo und für Wen?	Seite 3
Grundanforderungen für das Fahrradparken	Seite 4
1. Standortwahl	Seite 6
2. Standortgestaltung	Seite 10
2.1 Flächenbedarf	Seite 10
2.2 Beleuchtung	Seite 12
2.3 Witterungsschutz	Seite 13
3. Arten von Radparkanlagen	Seite 14
3.1 Anlehnbügel	Seite 15
3.2 Einstellbügel	Seite 16
3.3 Doppelstockparker	Seite 19
3.4 Radboxen	Seite 20
3.5 Radsammelgaragen	Seite 21
3.6 Fahrradparkhäuser	Seite 22
3.7 Zugangsvarianten	Seite 23
Fahrradparken in der kommunalen Stellplatzsatzung	Seite 24
Checklisten Radparkanlagen	Seite 25
Best Practice Beispiele	Seite 28
Mobilstationen	Seite 35
Grafiken: Vom Abstellbügel zur Mobilstation	Seite 39

Gute Radparkanlagen gehören zur Basisinfrastruktur für alle Radfahrenden!



Radparkanlagen sind wichtig – aber Warum?

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

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

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

Komfortable und sichere Radparkmöglichkeiten (in ausreichender Anzahl) sind ein Kernelement der Radverkehrsförderung.

Bild links: Wild geparkte Fahrräder an einem Bahnhof. Sicheres und komfortables Abstellen ist hier nicht möglich.



Fahrradparken: Wo und für Wen?

Wer im Alltag mit dem Rad fährt, hat immer ein Ziel und dort muss er sein Rad abstellen können. Auch bei einer Freizeittour wird mal Pause gemacht und das Rad abgestellt. Nun sind die Zielpunkte des Radverkehrs sehr individuell und vielfältig. Es bedarf deshalb eines flächendeckenden, dezentralen Angebotes an Radparkmöglichkeiten. Sie sollten deshalb folgende Orte im Fokus haben:

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

Dabei nutzen die Parkmöglichkeiten an diesen Zielpunkten Radfahrende mit verschiedene Bedürfnissen. Wo an einer Stelle nur kurzzeitig geparkt wird (z. B. vor dem Bäcker), verbleibt das Rad an anderen Stellen viele Stunden (z. B. am Bahnhof). Auf diese unterschiedlichen Anforderungen hin müssen Sie die Radparkanlagen konzipieren.

Je nach Zielgruppe sind die Anforderungen variabel. Bei langem Abstellen sind Sicherheit, ausreichende Stellplätze und Wetterschutz Kernfaktoren (Bild 1).

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

An Freizeitzielen sind Einstellbügel sinnvoll (Bild 3).

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

Grundlegende Anforderungen

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

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

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

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

1. Standortwahl

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

Nur eine gut geplante und sinnvolle Möglichkeit zum Fahrradparken wird von Radfahrern genutzt werden.

2. Standortgestaltung

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

3. Art der Radparkanlage / des Abstellbügels

- ✓ Egal mit welchem Rad wir kommen, die Radparkanlage muss für verschiedene Radtypen geeignet sein.
- ✓ Wenn wir das Rad abstellen, möchten wir nicht, dass es davon rollt oder kippt. Wir benötigen für unser Rad einen festen Anlehnpunkt.
- ✓ Und wir möchten unser Rad mit einem Schloss sicher anschließen können, mindestens am Rahmen und einem Reifen.
- ✓ Nutzen wir ein sehr hochwertiges Rad oder besteht die Gefahr von Vandalismus, freuen wir uns über absperrbare Einzelboxen, gesicherte Radparkhäuser, oder kollektiv genutzte Radsammelgaragen mit gesichertem Zugang und Videoüberwachung.

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

1. Standortwahl: Zufahrtswege zur Radparkanlage

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

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

Daneben spielt – wie immer – die Verkehrssicherheit eine Rolle. Im Sichtfeld der Fahrradparkanlage muss diese (sehr) hoch sein. Warum? Sehen die Radfahrenden die Radparkmöglichkeit, denken vielen von ihnen schon an das Parken (z. B. *Wo ist ein freier Platz?*) und achten deswegen nicht mehr mit voller Aufmerksamkeit auf die anderen Verkehrsteilnehmer. Im Idealfall ist deshalb der Nahbereich rund um eine Fahrradparkmöglichkeit frei von Autoverkehr und wenn möglich auch nur von wenigen Fußgängern genutzt.

Positive Beispiele für radgerechte Zufahrtsmöglichkeiten zu Radparkanlagen sehen Sie links und auf der nächsten Seite. Wie man es nicht machen darf, sehen Sie auf der übernächsten Seite.

Bild 1: Die „Bike Box“ mit Radparkanlagen befindet sich unmittelbar neben dem Radweg. Mit Bodenmarkierungen werden die Fahrwege für den Radverkehr eindeutig gekennzeichnet. Kfz-Verkehr gibt es im Nahbereich nicht. Die Fußgänger werden getrennt von den Radfahrenden geführt.

Bild 2: Zufahrt zu einem Fahrradparkhaus. Mit einer eigenen Abbiegespur und deutlichen Bodenmarkierungen werden die Radfahrenden bis unmittelbar an den Eingang geleitet.





Bild 1: Die Zufahrt zur Radparkanlage an einem Bahnhof erfolgt über einen von der Fahrbahn weit abgesetzten Geh- und Radweg. Die Verkehrswege sind frei und sicher. Positiv ist auch die Lage sehr nahe am Bahnsteig.

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

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





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

Bild 2: Die Zufahrtsmöglichkeit zu dieser Radparkanlage ist zwar für Radfahrenden vorhanden. Aber das abgestellte Rad blockiert teilweise die Kfz-Zufahrt zu dahinter liegenden Zielen . . .

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

Bei allen drei Beispielen sind zudem die Radbügel nicht geeignet.



1. Standortwahl: Nähe zum Zielpunkt

Radparkanlagen müssen Sie so nah wie nur irgend möglich am Zielort positionieren. [Weite] Fußwege werden von den meisten Radfahrenden nicht in Kauf genommen. Sie nutzen dann die Parkmöglichkeit nicht und parken ihr Rad lieber „wild“ in der Nähe des Eingangs bzw. des Zielpunktes. Gut erkennbar ist das immer wieder, wenn man sich wild geparkte Räder an Bahnhöfen ansieht, obwohl – etwas weiter entfernt – freie Parkmöglichkeiten vorhanden sind.

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

Durch schlecht positionierte Radparkanlagen, welche deswegen wenig genutzt werden, vergeben Sie die Chance einer Lenkungsfunktion. Sie möchten ja erreichen, dass die Räder in den Radbügeln stehen und nicht irgendwo an Geländern, Hausmauern oder im Eingangsbereich.

Die Beispiele links zeigen Ihnen gut ausgewählte Standorte.

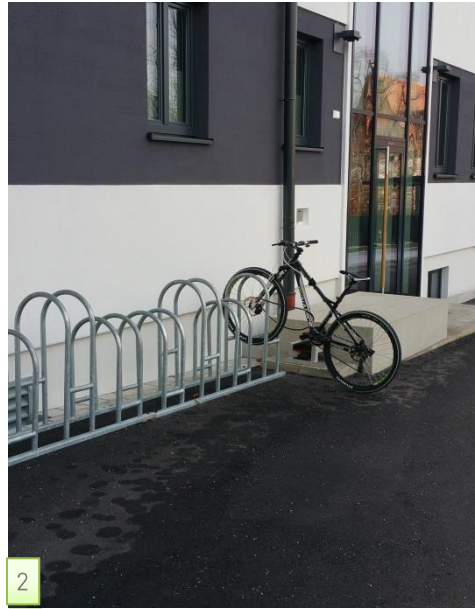


Bild 1: Radparkplatz vor einem Supermarkt. Die Lage unmittelbar am Eingang ist ideal. Das Bild zeigt, dass die Parkmöglichkeit gut angenommen wird.

Bild 2: Auch bei Arbeitgebern ist die Nähe zum Ziel essentiell. Hier sind die Radparkbügel für die Mitarbeiter direkt am Personaleingang. Ca. 20 m entfernt befinden sich weitere, überdachte Parkmöglichkeiten (Der Bügeltyp ist nicht ideal).

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

Bild 4: Fahrradparkplatz direkt am Rastplatz sowie unmittelbar neben dem Radweg.

2.1 Standortgestaltung: Flächenbedarf

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

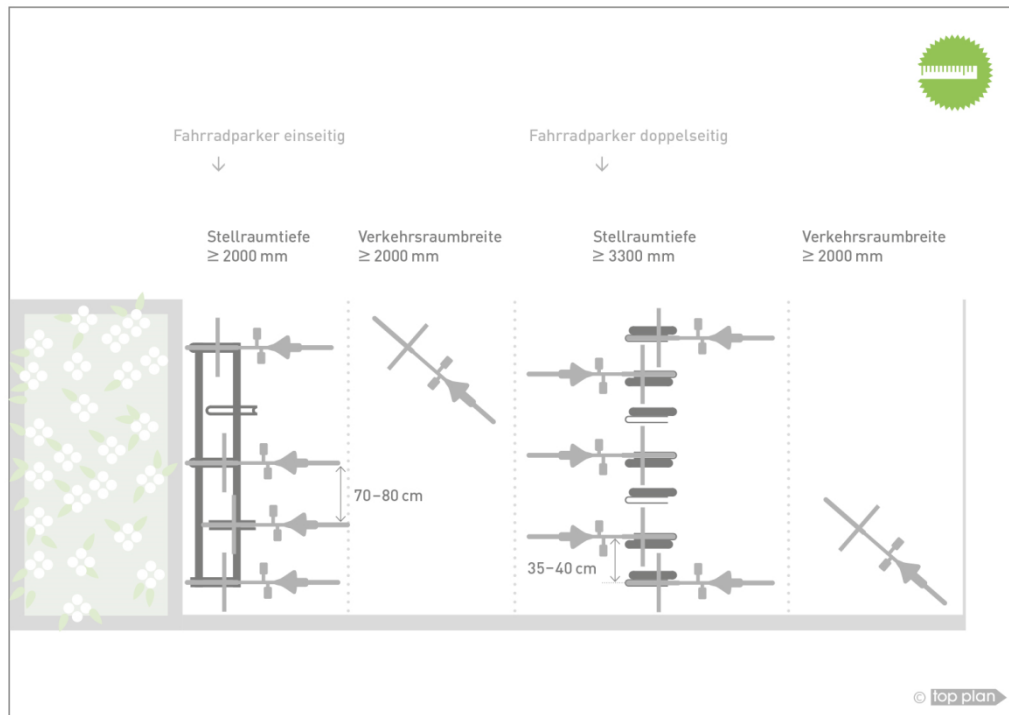
Bei der Auswahl eines Standortes für Radparkanlagen können Sie folgende Richtwerte zugrunde legen:

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

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

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

Bild links: Bemaßung von Radparkplätzen. Die Maße beruhen auf topplan-Empfehlungen, die wir aus unserer täglichen Praxis als sinnvoll erachten. Oft (auch vom ADFC) werden geringere Abstände empfohlen, wobei ein Abstand von 50 cm zwischen den Einstellbügeln das absolute Mindestmaß darstellt.





Die Bilder links zeigen verschiedene Beispiele mit zu geringen Verkehrsflächen und eingeschränkter Zugänglichkeit. Das Bild oben ist ein positives Beispiel.

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

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

In **Bild 3** sind die Radparkbügel zwischen Mauer und Baum gequetscht. Die Nutzung für vier Räder ist nicht möglich und selbst bei zwei Fahrrädern ist der Platz für eine komfortable Nutzung nicht ausreichend. Der rechte Bügel kann aufgrund der Mauer gar nicht genutzt werden.

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

Bild 5 zeigt vorbildliche Radparkmöglichkeiten. Komfortables Ein- und Ausparken ist auf Grund der großen Abstände zwischen den Reihen problemlos möglich. Weitere Informationen zu diesem Radparkhaus finden Sie bei den Best Practice Beispielen.

2.2 Standortgestaltung: Beleuchtung

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

Beleuchtung nicht nur aus Gründen des Komforts, sondern auch wegen der sozialen Sicherheit wichtig. Gibt es eine gute Straßenbeleuchtung kann diese natürlich ausreichen. Ansonsten denken Sie bitte an eine eigene Beleuchtung der Radparkplätze. Auf jeden Fall immer dann, wenn es sich um eine höher frequentierte Anlage handelt, welche bereits in den frühen Morgenstunden oder auch noch am Abend benutzt wird.

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

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

2.3 Standortgestaltung: Witterungsschutz

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

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

Grundvoraussetzung ist eine Überdachung, um die Räder von oben zu schützen. Zusätzlich sollte zumindest eine Verkleidung an der Wetterseite vorhanden sein, denn allein der Schutz von oben reicht bei nassem, windigen Wetter meist nicht aus. Im Idealfall kann das Rad natürlich in einer rundum geschlossenen (Rad)Garage abgestellt werden. Das Dach muss ausreichend dimensioniert sein, um die Räder und die Radler beim Ein- und Ausparken trocken zu halten. Denken Sie also an den Dachüberstand. (Sie werden vielleicht überrascht sein, dass wir solche Selbstverständlichkeiten hier erwähnen – aber auf zu kleine Dächer treffen wir regelmäßig.) Schaffen Sie also Bedingungen bei welchen alle Radfahrenden ihr Rad auch bei Regen und Wind länger parken möchten.

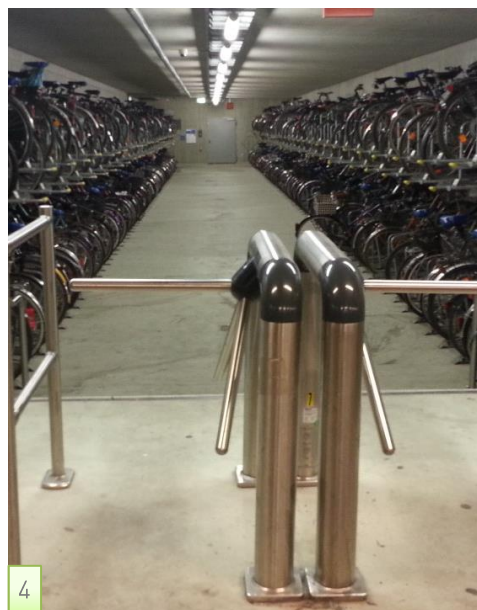
Bild 1: Ein Radparkhaus ist natürlich der ideale Witterungsschutz.

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

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

Bild 4: Die Abstellanlage ist in ihrer Gesamtheit nicht radgerecht. Unter anderem bietet die Überdachung bei Regen kaum Schutz.



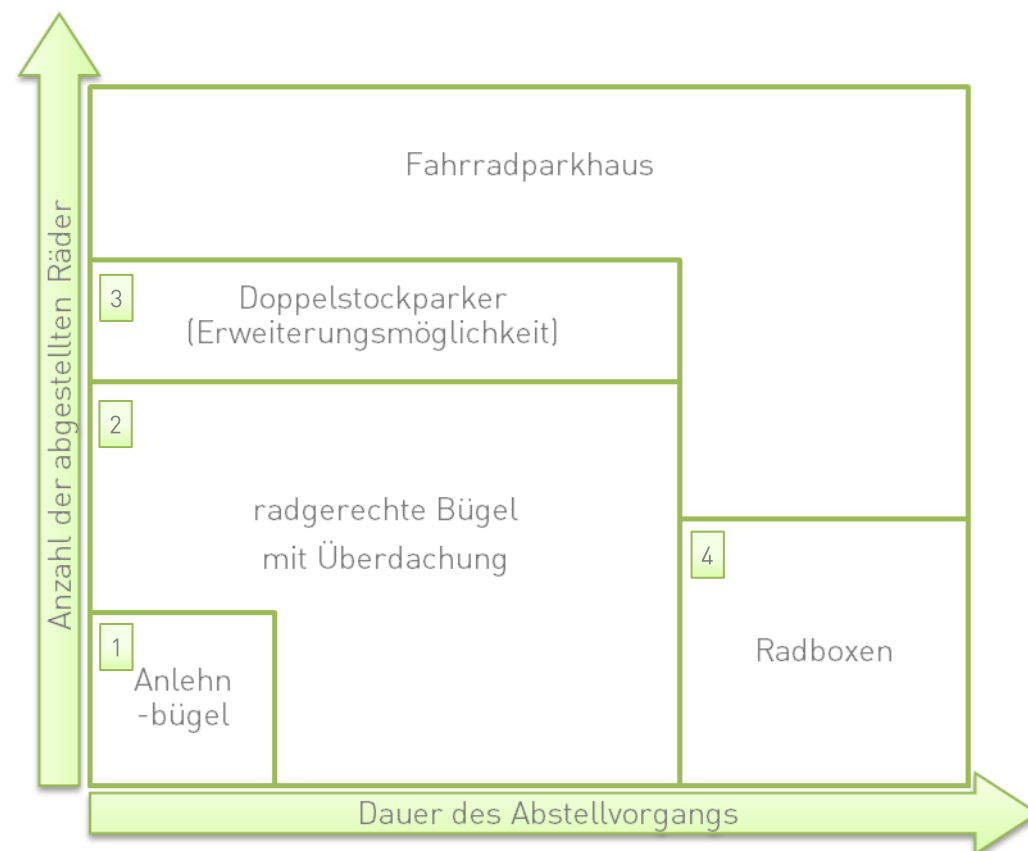


3. Wie wähle ich die richtige Radparkvariante?

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

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

Alle aufgeführten Varianten werden nachfolgend näher betrachtet.



3.1 Arten von Radparkbügeln: Anlehnbügel

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

Die Bügel ermöglichen ein unkompliziertes Abstellen und sicheres Absperren des Rades am Rahmen. Allerdings erfolgt keine Sicherung gegen wegrollen. Da es zahlreiche Modelle am Markt gibt, können die Anlehnbügel immer gut ins Stadtbild integriert werden. Aus Holz können Anlehnmöglichkeiten auch mit einfachen Mitteln kostengünstig durch den Bauhof selbst hergestellt werden (Bild 4). Bitte beachten Sie, dass einige Radfahrende die Sorge haben, dass sie ihr Rad an Metallbügeln verkratzen könnten. Lösungen sind Kombinationen aus Holz und Metall (Bild 1) oder Überzüge mit Gummi oder Neopren (Bild 2). Auch Rundrohre (Bild 6) verringern die Gefahr von Kratzern. Damit die Radfahrenden ihr Rad komfortabel abstellen können, ohne den breiten Lenker an anderen Rädern vorbei manövrieren zu müssen, ist ein ausreichender Abstand zwischen den einzelnen Bügeln notwendig. Wir empfehlen daher einen Abstand von ca. 1,5 m zwischen den Anlehnbügeln. Dies führt allerdings zu einem hohen Platzbedarf im Verhältnis zu der Anzahl der Stellplätze. Daher sind Anlehnbügel meist nur bei einer geringen Anzahl von Stellplätzen sinnvoll. Überall dort, wo man Räder schnell und einfach abstellen möchte.

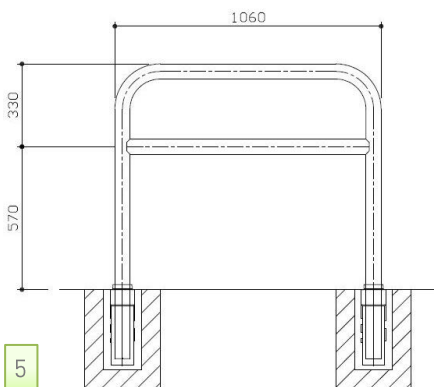


Bild 1: Anlehnbügel aus einer Materialkombination von Holz und Metall

Bild 2: Anlehnbügel mit einem Gummiüberzug zum Kratzschutz der Räder

Bild 3: Anlehnbügel benötigen einen relativ großen Platzbedarf, damit sie komfortabel genutzt werden können.

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

Bild 5 und 6: Wenn Anlehnbügel verwendet werden, empfehlen wir Rundrohre mit zweitem Querholm. Unterschiedlich hohe Räder können dadurch flexibler angelehnt und abgesperrt werden. Das Rundrohr schützt vor Kratzschäden.

3.2 Arten von Radparkmöglichkeiten: Einstellbügel



Einstellbügel sind an Bahnhöfen, Umstiegspunkten zum ÖPNV, Schulen und bei Arbeitgebern zu finden und werden oft für mehrere Stunden, bzw. tageweise genutzt. Radfahrende schätzen die Möglichkeit des sicheren Anschlusses von Rahmen und Vorder- oder Hinterrad und die Eignung der Bügel für viele Radtypen.

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

Auch im Projekt Mobilstationen des Landkreises Bamberg kommen Einstellbügel zur Anwendung. Die Entscheidung ist hierbei auf einseitige Hoch-Tief-Einstellbügel im alternierenden Wechsel gefallen, die ein Optimum an Stellplatzanzahl und Komfort bieten.

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

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

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

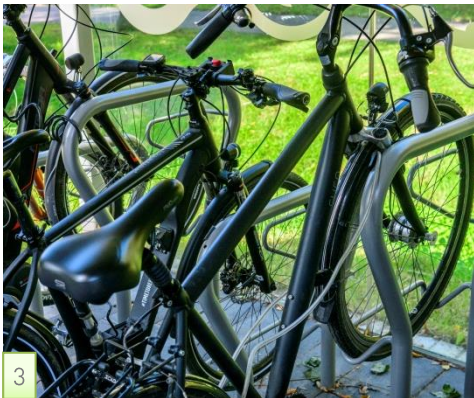


Bild 1: Einstellbügel mit einseitigem Zugang, Tief-Tief-Anordnung und ausreichend Platz zwischen den einzelnen Bügeln – sehr gut.

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

Bild 3: im Detail eine Hoch-Tief-Anordnung der Einstellbügel

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

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

Im Hinblick auf die Zugänglichkeit gibt es zwei Varianten:

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

Auch bei den Einstellpositionen gibt es Unterschiede:

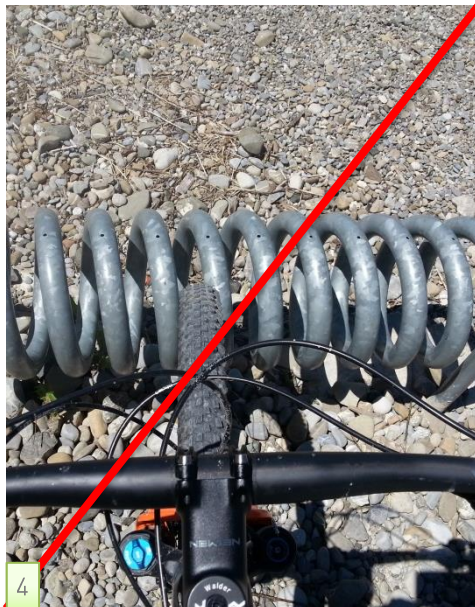
- **Hoch-Tief-Anordnung:** Für diese Variante hat sich der Landkreis Bamberg entschieden. Jedes zweite Rad wird etwas erhöht eingestellt. Dadurch berühren sich die Lenker von zwei benachbarten Rädern weniger. Allerdings wird dadurch der Zwischenraum zwischen zwei Rädern nicht größer, der Einstellvorgang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

topplan Empfehlung für Mindestabstände zwischen den Bügeln:*

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

* Oft (auch vom ADFC) werden geringere Abstände empfohlen, aus der täglichen Praxis könne wir allerdings sagen, dass diese nicht ausreichen, um komfortabel ein- und ausparken und das Rad anzuschließen, ohne an anderen Rädern hängen zu bleiben.

Felgenkiller?
Keine Funktionalität?
So nicht!



Radinfrastruktur ja, aber bitte nicht so:

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

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

Die selbe Problematik haben auch die Abstellspiralen – von welchen Rädern diese komfortabel genutzt werden können, bleibt wohl das Geheimnis der Hersteller (Bild 3).

Bild 1: ungeeignete Vorderradhalter vor einem Verwaltungsgebäude

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

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

Bei keinem dieser Modelle kann das Rad mit dem Rahmen angesperrt werden.

3.3 Arten von Radparkmöglichkeiten: Doppelstockparker

Ist der Bedarf an Radparkplätzen hoch und die Fläche begrenzt, kann der Weg nach oben eine Lösung sein. Wo die Kapazität am Boden endet, kommen Doppelstockparker ins Spiel. Typische Einsatzorte sind zum Beispiel Bahnhöfe, Schulen und bei größeren Arbeitgebern. Doppelstockparker werden von Radfahrenden nur angenommen, wenn sie ihr Rad über mehrere Stunden abstellen. Für einen kurzen Einkaufsstopp macht sich niemand die Mühe sein Rad in die obere Etage zu stellen.

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

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

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



3.4 Radboxen

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

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



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

Bild 3 zeigt eine Reihe Radboxen, die zwar in ausreichender Zahl vorhanden sind, allerdings ist die Nutzung wenig komfortabel.

Bild 4 zeigt eine einfach zu installierende, kleine Radgarage. Dieses Modell kann zum Beispiel auch auf einem bisherigen Autostellplatz aufgestellt werden.



3.5 Radsammelgaragen

Eine Alternative zu Einzelboxen sind Radsammelgaragen. Im Hinblick auf Witterungsschutz und Komfort stehen sie den Einzelboxen in nichts nach. Eine Zugangskontrolle ist in diesem Fall allerdings wichtig und sinnvoll, um auch entsprechende Sicherheit zu bieten. Daher findet man Radsammelgaragen oft, wenn eine kleine, klar definierte Gruppe an Personen Zutritt hat. So zum Beispiel die Mitarbeiter eines (kleineren) Betriebes.

Radgaragen sind außerdem ein wichtiger Baustein des Mobilstationen-Konzeptes im Landkreis Bamberg. Sie werden unter anderem fixer Bestandteil der Mobilstationen an Bahnhöfen sein. Nur registrierte Personen werden Zugang haben, zudem sind die Sammelgaragen in weiten Teilen Videoüberwacht. Insbesondere an größeren Haltepunkten des Nahverkehrs sind sie eine sinnvolle Alternative, da die Radparkplätze flexibel genutzt werden und meist zu 150 Prozent vergeben werden können. Neben den Radsammelgaragen sind in den meisten Fällen auch noch überdachte Einstellbügel vorgesehen.

Bild 1 zeigt eine Kombination aus frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten und einer abgesperrten Radgarage. So können die verschiedenen Ansprüche der Nutzergruppen bedient werden.

Bild 2 und 3 zeigen die Entwürfe für die Bamberger Radsammelgaragen im Zuge des Mobilstationen-Projektes. Es werden Videoüberwachte Garagen mit Zugang für registrierte Nutzer. Je nach Standort werden Einstellbügel, oder Doppelstockparker installiert und es sind weitere Service-Angebote, wie Radservicestationen oder Ladeinfrastruktur vorhanden.

3.6 Fahrradparkhäuser

Fahrradparkhäuser ermöglichen die Kombination aller zuvor genannter Modelle und Gestaltungen. Sie sind für längerfristiges Abstellen geeignet und sind bei sehr hoher Radfahrerfrequenz sinnvoll. Beispielsweise an Bahnhöfen in Städten, bei Hochschulen, an großen Schulzentren, bei großen Arbeitgebern oder in verdichteten Wohngebieten mit mehrgeschossigen Häusern.

Auf die Planung und der Ausstattungsdetails kann im Rahmen dieses Handbuches nicht eingegangen werden. Zu unterschiedlich und komplex sind die Rahmenbedingungen und die Anforderungen an den einzelnen Standorten. Ein Kriterium ist aber immer relevant: **die Lage** des Gebäudes. Zum einen ist natürlich ausreichend Platz für eine große Anzahl an Rädern erforderlich. Zum anderen muss auch ein Fahrradparkhaus sehr nah am Start- bzw. Zielpunkt sein. Die Investition nutzt wenig, wenn das Parkhaus von den Radlern nicht angenommen wird, da der Fußweg zum eigentlichen Zielpunkt (z. B. Gebäudeeingang oder Bahngleis) zu weit ist.

Wichtig sind **komfortabler Zugang** zum Parkhaus, **Sicherung und Überwachung**, aber auch regelmäßige **Reinigung und Instandhaltung** der Infrastruktur, um ein gepflegtes Bild zu wahren und die Nutzung des Parkhauses für die Radfahrer attraktiv zu machen.

Abschließbare Spinde und E-Bike-Ladestationen sind sinnvolle **Zusatzinfrastruktur**, ebenso wie Toiletten und Umkleiden. All das sind Servicebestandteile, von denen die Radfahrenden profitieren.

Sehen Sie einen Bedarf und haben eine hohe Zahl an Radfahrenden in Ihrem Wirkungsbereich? Denken Sie doch mal an ein Fahrradparkhaus – damit leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Verkehrswende und zeigen, dass Radverkehr nicht nur Nebensache für Sie ist!

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



Zugangsvarianten

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

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

Für regelmäßig Radpendler (z. B. zum Bahnhof) und Dauernutzer (z. B. Mitarbeiter) ist wichtig, dass Sie sich auf einen freien Platz und sicheres Abstellen verlassen können. Sie benötigen also ein Reservierungs- oder Mietsystem mit langfristigem Zugang. Will man Infrastruktur für spontane Nutzung bereitstellen (z. B. für Touristen und Gelegenheitsradler), ist ein System ohne komplizierte Anmeldeverfahren wichtig. Folgende Varianten sind denkbar:

- **Münzschloss:** Die Nutzung erfolgt über Münzeinwurf. Es gibt Pfand- und Bezahlssysteme. In der Regel wird ein Schlüssel zum öffnen und schließen genutzt.
- **PIN-Code:** Der Zugang erfolgt mit einem PIN. Je nach Art kann der Code frei vergeben, oder z. B. via SMS geschickt werden.
- **SMS-Zugang oder App:** Die Infrastruktur kann mit Hilfe des Handys genutzt werden. Größtenteils sind Registrierungen notwendig und die Nutzer sind auf ein Handy angewiesen.
- **Fingerscan:** Bei Dauernutzung, wie z. B. bei Arbeitgebern ist auch ein Zugang per Fingerscan denkbar, wobei jeder Fingerabdruck einzeln ins System eingepflegt werden muss.
- **RFID-Autorisierung:** Der Zugang erfolgt mit einer Chipkarte, daher ist der Zugang nur für registrierte Nutzer möglich. Das erhöht den Schutz vor Vandalismus und Diebstahl wesentlich, allerdings kann die Anlage nicht spontan genutzt werden.
- **Ticket/Schranke:** Zugang zum Radparkhaus ähnlich wie zu einem Autoparkhaus durch Schranke welche nur mit Ticket öffnet.
- **Schließanlage:** Zugang für Mitarbeiter über die Schließanlage des Gebäudes.

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

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

Generell sehen wir in Bezahlssystemen für Fahrradparken keinen Service am Radler. Wir empfehlen, dass Sie zur Unterstützung nachhaltiger Mobilität alle Radparkplätze und Serviceelemente wie eBike-Ladestationen und Schließfächer kostenlos bereit stellen.

Achtung:

Bei öffentlich zugänglichen Radboxen, Radsammelgaragen und Radparkhäusern wie im Landkreis Bamberg ist darauf zu achten, dass der Zugang mit dem Zugangssystem der Mobilstationen im Landkreis kompatibel ist. Empfohlen wird der Anschluss der entsprechenden Anlagen an das System der Mobilstationen.

Auch für private, abgeschlossene Radparkanlagen kann der Anschluss an das flächendeckende System der Mobilstationen sinnvoll sein. Nutzer können dann sehr komfortabel nicht nur die Radparkanlage in ihrer Siedlung oder ihrer Firma, sondern ebenso die künftigen Radparkhäuser an Bahnhöfen, Bushaltestellen und sogar Pendlerparkplätzen des Landkreises nutzen.

Das System der Bamberger Mobilstationen bietet eine entsprechende Rechteverwaltung, in der die Zugangsmöglichkeiten zu bestimmten Radarkanlagen festgelegt werden können.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Landratsamt Bamberg

Geschäftsbereich 5 – Regionalentwicklung (Mobilität und Verkehr)

Herr Markus Hammrich

mobiltaet@lra-ba.bayern.de

**Setzen Sie ein Zeichen – verankern Sie
Radparkplätze in Ihren Regularien!**



Fahrradparken in der kommunalen Stellplatzsatzung

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

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

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

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

Wichtig: Seien Sie Vorbild und zeigen Sie bei öffentlichen Gebäuden, wie gute Radparkanlagen aussehen. (Auch dann, wenn es dazu keine Stellplatzsatzung gibt.)

Bild links: Unmittelbar vor dem Eingang des Landratsamtes des Landkreises Erlangen-Höchststadt werden zahlreiche radgerechte Bügel angeboten. Ein wirkungsvolles und nützliches Zeichen für gelebte Radverkehrsförderung!



Selbst aktiv sein

Checklisten Radparkanlagen



Checkliste zur Prüfung bestehender Anlagen

Ausstattung

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

Witterungsschutz

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

Beleuchtung

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

Diebstahlschutz

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

Zusatzausstattung

- ☐ eBike-Ladestation
- ☐ Einstellbügel
- ☐ Doppelstockparksystem
- ☐ Felgenkiller
- ☐ Fahrradbox
- ☐ Sonstiges:

Mängel

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

Meine Entwicklungs- und Verbesserungsmaßnahmen:

Datum:

Standort:

Prüfung durchgeführt von:

Checkliste bei Neuplanung

Standortwahl

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

Bedarfsermittlung

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

Modellauswahl

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

Beleuchtung

- ☐ Straßenbeleuchtung ausreichend
- ☐ Beleuchtung wurde eingeplant

Witterungsschutz

- ☐ Eingeplant
- ☐ Nicht notwendig, da nur für Kurzzeitparker

Finanzierung

- ☐ Kosten ermittelt
- ☐ Fördermöglichkeiten prüfen und evtl. Zuschüsse beantragen
- ☐ Laufende Unterhaltskosten berücksichtigt

Unterhalt

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

Öffentlichkeitsarbeit

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

Meine Ideen und Visionen:

Datum:

Standort:

Planung durchgeführt von:



Best Practice Beispiele

Radparkanlagen



Rastplätze in der Radregion Bamberger Land

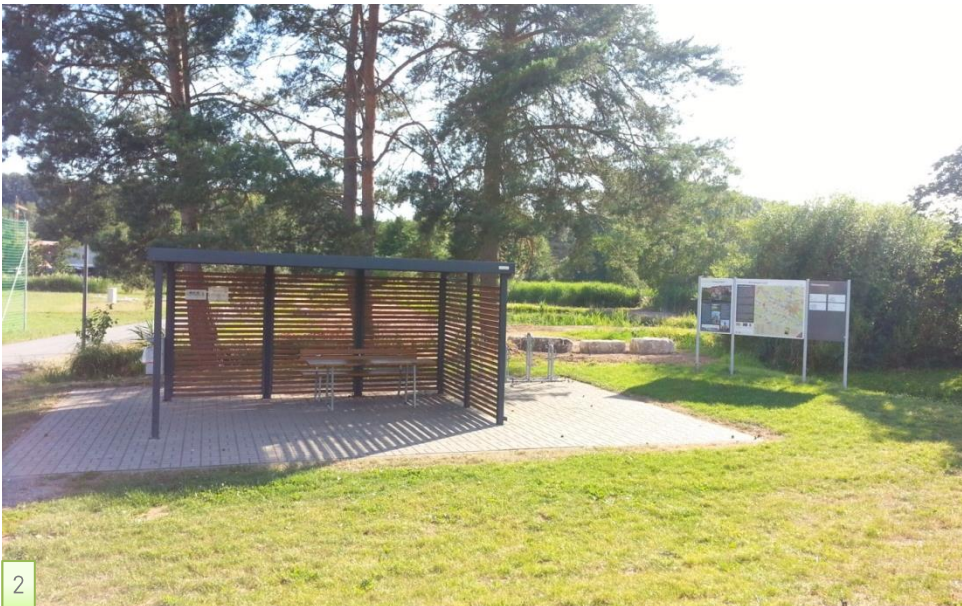
Im Landkreis Bamberg findet man an den Radwegen immer wieder ansprechend gestaltete Rastplätze. Alle sind mit radgerechten Einstellbügeln und überdachten Bank-Tisch-Kombinationen versehen. Auch Papierkörbe und Infotafeln zur Region sind Teil der Grundausstattung. Die Bilder zeigen drei Beispiele, wie diese Rastplätze aussehen. Teilweise wurden sie mit Elementen, wie Trinkwasserbrunnen oder Spielplätzen kombiniert.

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

Bild 1: Rastplatz Gemeinde Schönbrunn im Steigerwald, zwischen Oberneuses und Zettmansdorf

Bild 2: Rastplatz Gemeinde Priesendorf, unmittelbar neben einem Spielplatz

Bild 3: Rastplatz Markt Burgwindheim, am Abzweig Untersteinach



Bike Box Kempten



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

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

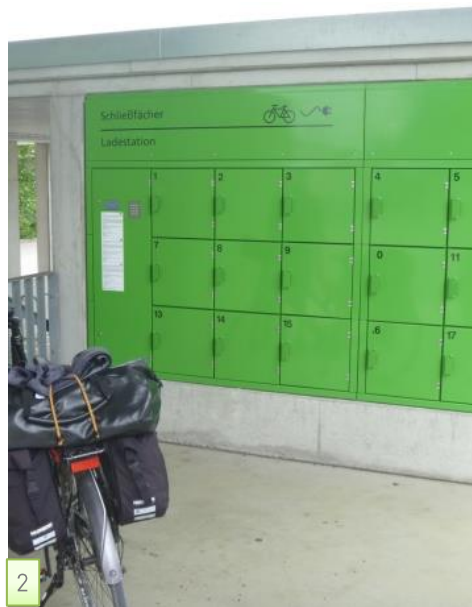
Bild 2: Die gut ausgestattete Reparaturstation schafft Abhilfe bei kleinen Problemen.

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

Bild 4: Für hochwertige Räder und Räder mit Gepäck stehen neben den radgerechten Einstellbügeln Radboxen zur Verfügung. Auch die Boxen sind mit einem Münzpfandsystem zugänglich.

Bild 5: Die gesamte Bike Box wurde ansprechend gestaltet.

Radstation Riedlingen



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

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

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

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

Bild 4: Toiletten ergänzen das Angebot.

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

KliMo-Stationen Lindau



Die Stadt Lindau hat im Zuge des Konzeptes „KliMo“ eine Vielzahl an Radparkstationen an Knotenpunkten zum ÖPNV geschaffen. Die Stationen haben ein gemeinsames Design, wurden aber in ihrer Funktionalität und Ausstattung dem jeweiligen Standort angepasst. So konnte ein System an Radparkmöglichkeiten mit Wiedererkennungswert im gesamten Stadtgebiet geschaffen werden. Alle Stationen sind mit Einstellbügeln ausgestattet. In den meisten Fällen sind Witterungsschutz und Reparaturstation vorhanden.

Bild 1: Eine ausreichende Zahl an Bügeln ist wichtig.

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

Bild 3: An vielen Standorten ist eine Servicestation integriert.

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

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

Radabstellanlagen an Bushaltestellen



Während es an Bahnhöfen mehr oder weniger selbstverständlich ist, dass Radparkanlagen angeboten werden, ist dem an Bushaltestellen nicht so. Wir stellen tatsächlich sehr häufig fest, dass es an Bushaltestellen keine Radparkanlagen gibt. (Ausnahmen sind zentrale, große Busbahnhöfe in Städten.) Die Verknüpfung von ÖPNV (hier Bus) und Rad stellt aber für viele Bürger eine optimale Mobilitätsform dar. Denken wir zum Beispiel an die vielen Schüler, welche in ländlichen Gebieten zuerst zur Bushaltestelle radeln und dann mit dem Bus zur Schule weiter fahren. Und auch in innerstädtischen Gebieten stellt die Verknüpfung von Rad und Bus eine wichtige, auch genutzte, nachhaltige Mobilitätsform dar. Die Fotobeispiele links stammen deshalb alle aus städtischen Räumen. Das Foto oben von einem dörflich strukturierten, stadtnahen Vorort.

Wie ist die Situation an den Bushaltestellen in Ihrer Region?

Fahrradparkhaus Dachau



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

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

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

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

Bild 4: Die Doppelstockparker sorgen für ausreichend Stellplätze.

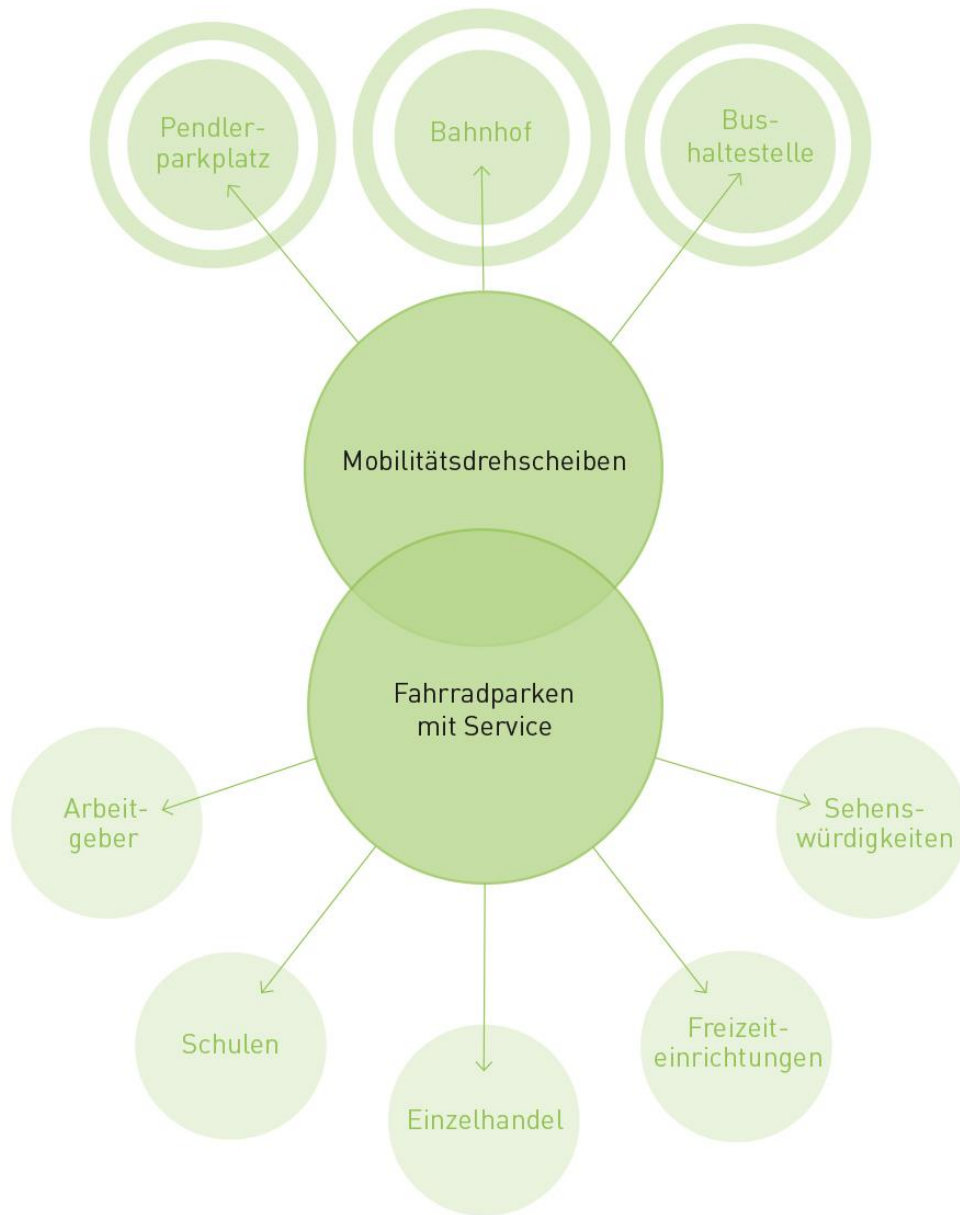
Bild 5: Außenansicht, die An- und Abfahrtswege sind großzügig dimensioniert.

Mobilstationen

Radinfrastruktur?

Ja, bitte!

Vom Radparkplatz zur Mobilstation.



Stau? Überfüllte Straßen? Verkehrschaos?

Fahrräder und umweltfreundliche Verkehrsmittel schaffen Entlastung... Für Natur, Mensch und Umwelt, im ländlichen und auch im urbanen Raum.

Mobilstationen verknüpfen individuelle und öffentliche Wege – zu einer klugen, ökonomischen Mobilität.

So entsteht Freiheit für jeden Einzelnen.

Radparkanlagen sind ein erster Schritt hin zu einem neuen Mobilitätsbewusstsein. Arbeitgeber und Schulen profitieren ebenso davon, wie z. B. auch der Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen.

Aber sind wir nur mit dem Rad unterwegs?

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

Pendlerparkplätze, Bahnhöfe und Bushaltestellen sind die Orte, an denen die Reise mit dem Rad vielleicht endet, aber mit dem ÖPNV oder in einer Fahrgemeinschaft weiter geht. Stimmt der Service, sinken die Hemmungen sich mit verschiedenen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Für die Verknüpfung dieser Verkehrsmittel wird die Digitalisierung oft als Allheilmittel gepriesen. Ja, es stimmt, eine App, welche verschiedene Wege zum Ziel bewertet und kombinieren lässt, ist eine wertvolle Unterstützung. Aber sie nützt einem Radfahrenden wenig, wenn er am Umstiegspunkt keinerlei Radinfrastruktur vorfindet. Warum sollte er zum Beispiel zum Pendlerparkplatz radeln, wenn er dort nichts anderes als einen gekiesten Autoparkplatz vorfindet?

Also, wie muss der Service sein, der Ihre Bürger dazu bewegt, mehr das Rad im Alltag zu nutzen?

Werden Sie aktiv und entwickeln Sie Ihre Radparkanlage weiter zu einem Leuchtturmprojekt – zur **Mobilitätsdrehscheibe** bzw. Mobilstation!



Konzept Mobilstationen im Landkreis Bamberg

Noch sind die Bamberger Mobilstationen ein Konzept, allerdings ein Konzept, das aktuell in Umsetzung ist und damit einen Beitrag zur Förderung der landkreisweiten Intermodalität leistet. Der auf der vorhergehenden Seite dargestellte Gedanke der Mobilitätsdrehscheibe als Verknüpfungspunkt wird damit aufgegriffen und zu einem landkreisweiten Konzept ausgebaut.

Mit den Bamberger Mobilstationen wird für die Einwohner im Landkreis Bamberg ein übergreifendes Leitsystem geschaffen. Durch einheitliche Standards bei Optik und Design sind die Stationen deutlich erkennbar, auch wenn sich die Infrastruktur je nach Station unterscheiden kann. Für Einheitlichkeit in der Ausgestaltung sorgt dabei der umfassende Gestaltungsleitfaden mit allen Informationen zum Corporate Design.

Die infrastrukturellen Bestandteile der Mobilstationen sind unter anderem:

- **Stelen** zur Orientierung mit Informationen über den Standort (Lageplan, Umgebung, Verkehrsträger etc.)
- **Radstationen** die als Radsammelgaragen überwachte und gesicherte Fahrradparkplätze für einen festen Nutzerkreis bieten
- **Radparkanlagen** die mit radgerechten Bügeln Abstellflächen für Fahrräder erschließen
- **Schließfächer** mit und ohne eBike-Ladestationen
- **Radservicestationen**
- **eAuto-Ladestationen und Carsharing-Standorte**
- **Wetterschutzte Aufenthaltsstationen** u.a. mit Fahrplänen etc.
- **Wegweiser** mit Hinweisen zu Mobilitätsangeboten im Umkreis

Die Zusammenstellung erfolgt nach dem Baukastenprinzip, um individuellen Bedürfnissen gerecht zu werden. Beispiele für die Ausgestaltung einzelner Standorte sind nachfolgend beschrieben.

Bild 1: Logo „mobil im Landkreis Bamberg“ im Corporate Design

Bild 2: Mit Piktogrammen werden Informationen schnell vermittelt.

	ÖV		Auto			Rad			zu Fuß		Infrastruktur						
Stationstyp	Bahn	Bus	Autoparken	Behindertenstellplatz	Bringen/Abholen	Fahrradparken	Radstation	Radwegintegration	Barrierefreiheit	Fußwegintegration	Markenauftritt	Orientierung	Echtzeitinformation	Aufenthalt	Sicherheit	Elektromobilität	Schließfächer
1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2		■				■		■	■	■	■	■		■		■	
3			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■		■	■

Stationstyp 1: (Bus-) Bahnhof

Stationstyp 2: Bushaltestelle

Stationstyp 3: Pendlerparkplatz

Quelle: Planersocietät (2020)

Zur Differenzierung der Standorte wurden diese in drei Typen eingeteilt:

- Stationstyp 1: (Bus-)Bahnhof
- Stationstyp 2: Bushaltestelle
- Stationstyp 3: Pendlerparkplatz

Für jeden Typ wurden einheitliche Standardausstattungen und optionale Zusatzkomponenten definiert (s. [Tabellen links](#)). Der Landkreis berät die Kommunen im Hinblick auf die Mobilstationen und unterstützt bei Bedarf auch vor Ort.

Einen ausführlichen Einblick in das Projekt erhalten Sie auch im Umsetzungsbericht auf der Website des Landkreises Bamberg, unter:

<https://www.landkreis-bamberg.de/Mobilität-und-ÖPNV/Aktuelles>

Bei Fragen rund um das Projekt Mobilstationen wenden Sie sich bitte an:

Landratsamt Bamberg

Geschäftsbereich 5

Regionalentwicklung – Mobilität und Verkehr

Herr Markus Hammrich

mobiltaet@lra-ba.bayern.de

	Öv			Auto		Rad	Infrastruktur				Dienstleistung			
Stationstyp	Bahn	Bus	Fernbusterminal	Carsharing	Taxizone	Radstation	Echtzeitinformation	Toiletten	Schließfächer	Energiegewinnung	Self-Services	Einzelhandel	Gastronomie	Beratung
1			■	■	■			■		■	■	■	■	■
2			■	■		■	■	■	■	■	■			
3	■	■	■	■						■	■			

Stationstyp 1: (Bus-) Bahnhof

Stationstyp 2: Bushaltestelle

Stationstyp 3: Pendlerparkplatz

Quelle: Planersocietät (2020)

Bild 1: Mobilstationen – einheitliche Grundausstattung nach Einsatzbereich

Bild 2: Mobilstationen – erweiterte Ausstattung nach Bedarf

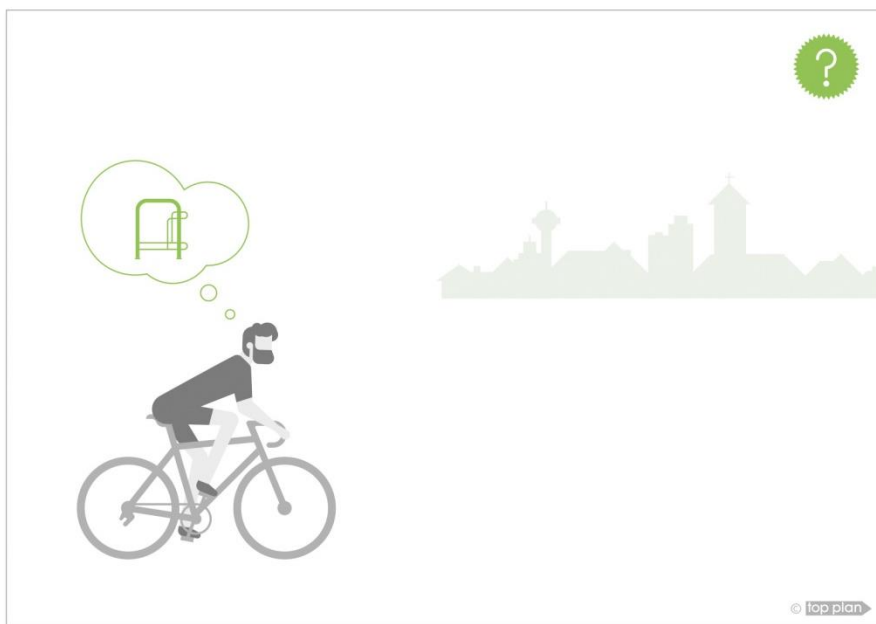
Vom Radparkbügel bis zur Rad-Mobilstation – welche Entwicklungsstufen sind möglich?

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

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

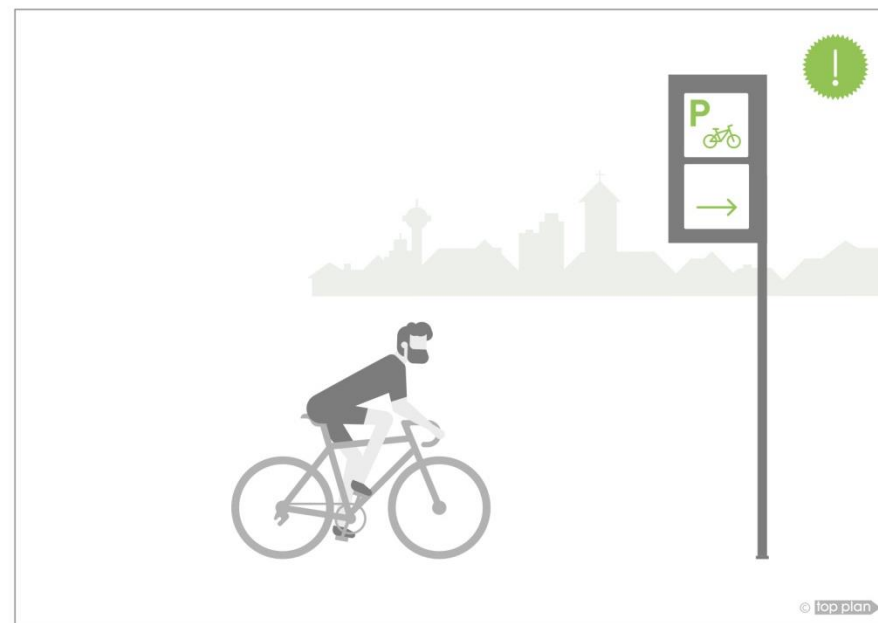
Sicher finden Sie eine Vielzahl der Elemente auch im Projekt Mobilstationen des Landkreises Bamberg.

Nichts...



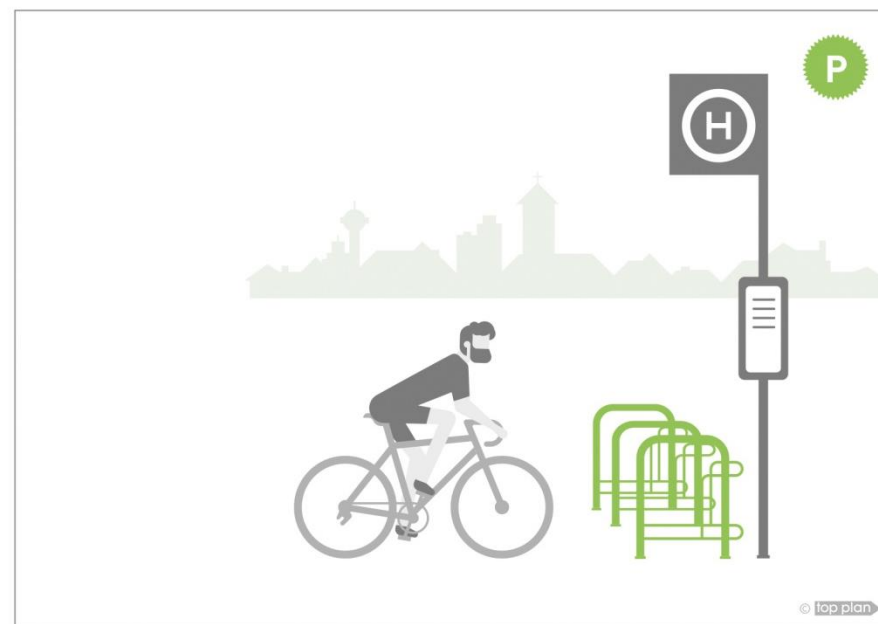
Wo stell' ich mein Fahrrad ab?

Hinweisschild

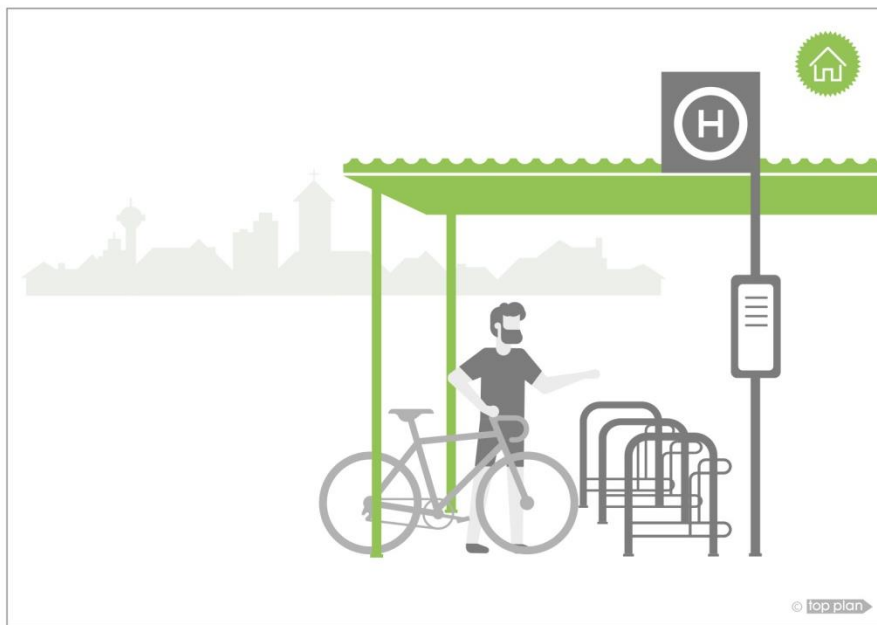


Aaah, Wegweiser für Fahrradparken – hier gibt's eine Abstellmöglichkeit!

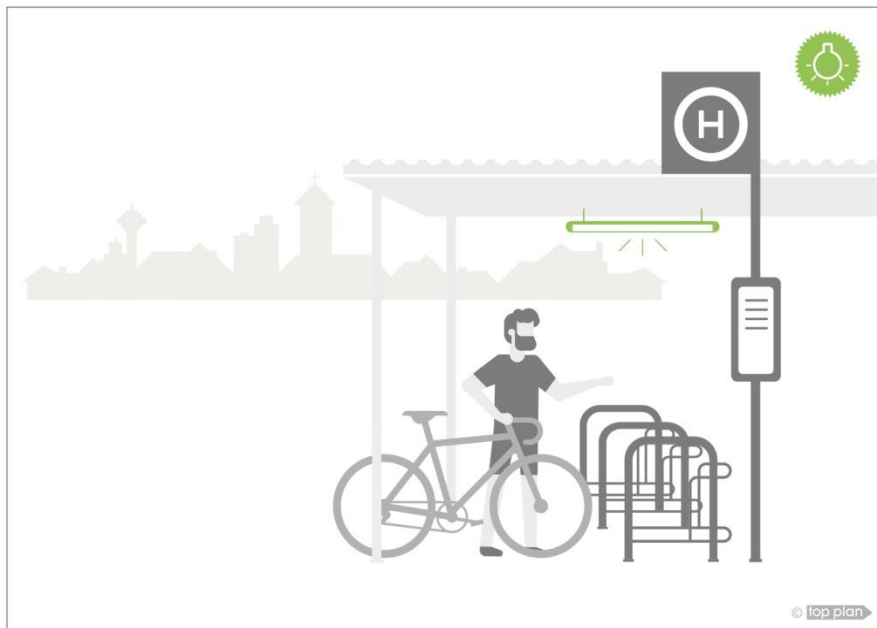
Bügel



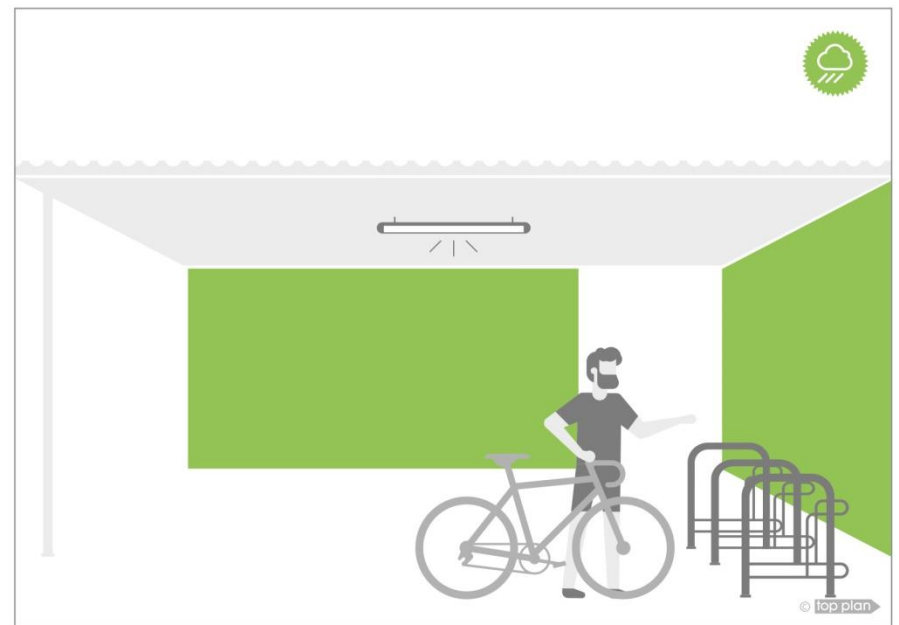
Ein Anfang: radgerechte Abstellbügel



Schutz von oben! Kein nasser Sattel, kein nasser Po



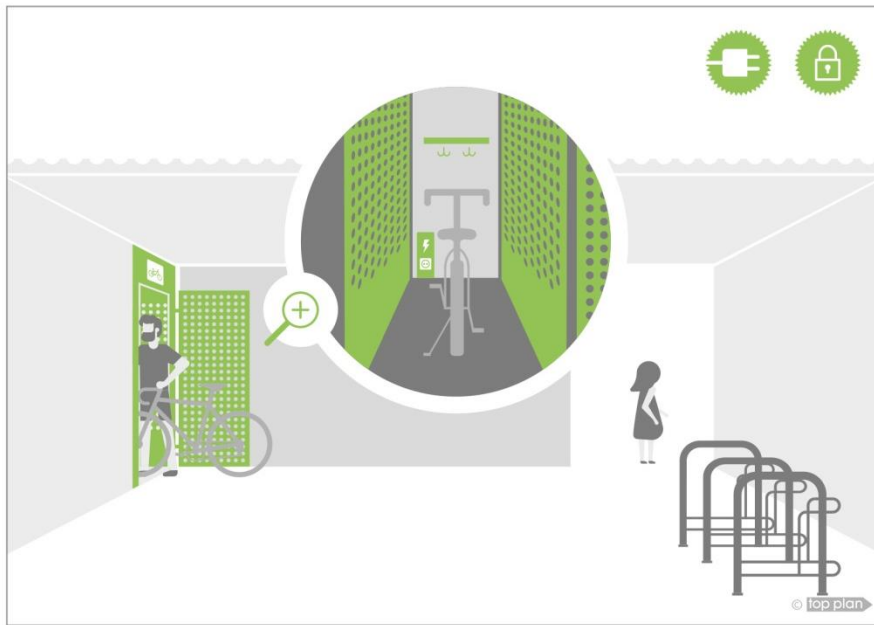
Es werde Licht... kein Tappen im Dunkeln: Schloss bequem öffnen, mich sortieren



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



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



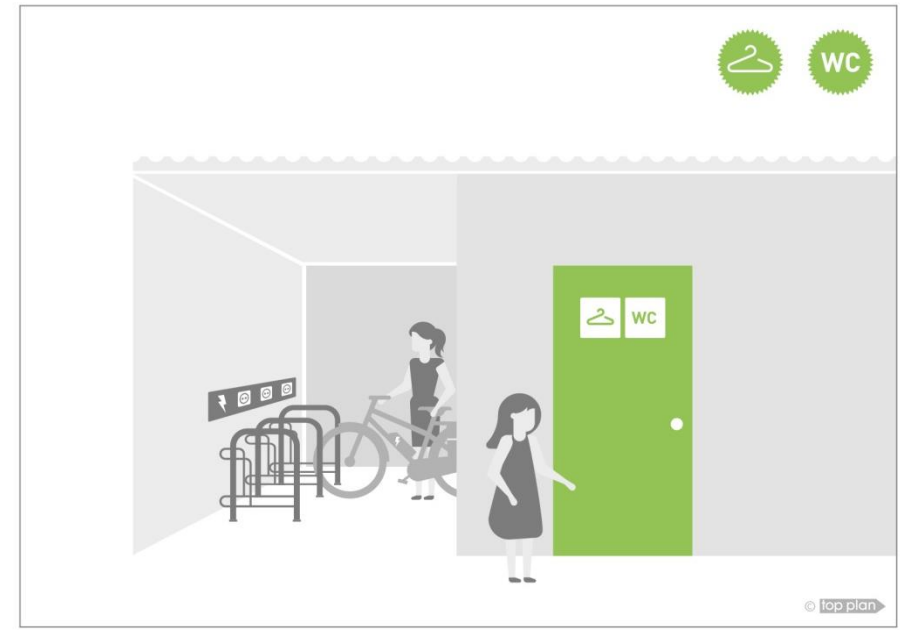
Schutz auch für „Luxusräder“, Gepäck einstellen und den Akku wieder aufladen!



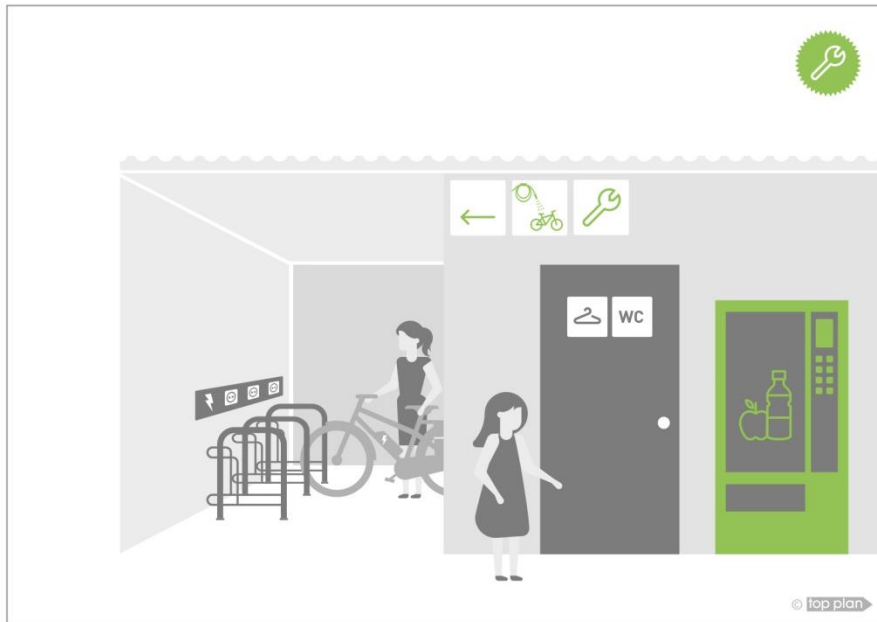
Akku leer? Mehr Strom: parken – aufladen lassen – weiter fahren



Radbekleidung? Wechselschuhe? Schwere Taschen? → Spinde!

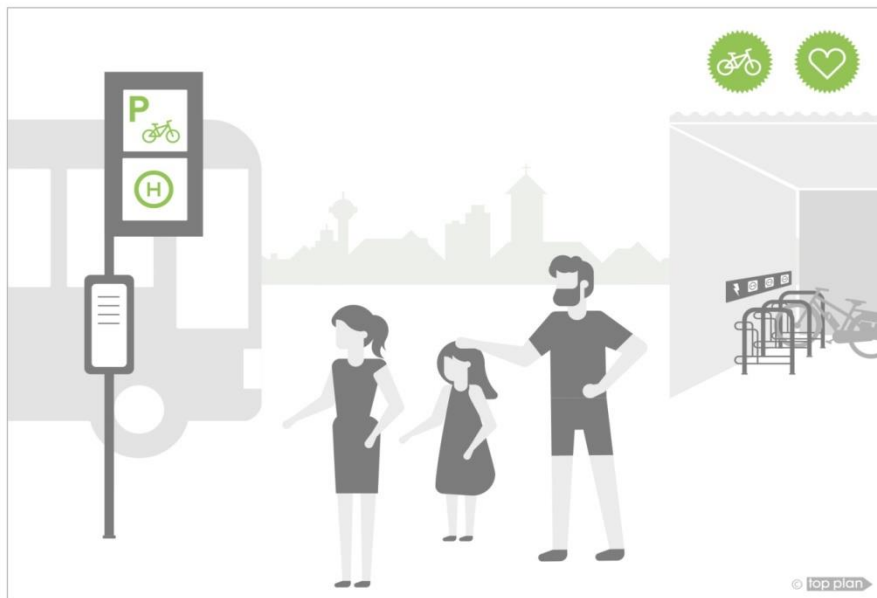


Das große Plus: WC und Umkleide



Rundum an alles gedacht: Versorgung für Mensch & Rad

Mobilitätsstation – ein Herz für Radfahrer



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

Wege entstehen dadurch, dass man sie geht!

Franz Kafka
