



Fahrradparken im Wohngebiet

Anforderungen an das Fahrradparken am Wohnort

Bequemes und sicheres Fahrradparken am Wohnort ist eine wichtige Voraussetzung für die Fahrradnutzung. Wer sein Fahrrad erst aus dem Keller oder der Wohnung auf die Straße tragen muss, verzichtet unter Umständen auf das Rad fahren und steigt gleich ins Auto oder in den Bus. Das Wiener Forschungsprojekt „Meine Fahrradgarage“ ermittelte in diesem Zusammenhang, dass rund ein Viertel der Befragten die mangelhafte Abstell-situation am Wohnort als ein Hindernis für die (häufigere) Nutzung des Fahrrades sieht.

Bei fehlenden sicheren Parkmöglichkeiten führt die Furcht vor Diebstahl oder Beschädigungen häufig dazu, dass nur minderwertige Fahrräder benutzt werden; Fahrkomfort und -freude bleiben dann buchstäblich auf der Strecke. Schließlich behindern am Gehweg, an Zäunen und Pfosten geparkte Fahrräder Fußgänger und insbesondere Blinde. Neben einer sicheren Abstellmöglichkeit am Zielort – z.B. am Arbeitsplatz, in der Innenstadt oder am Bahnhof – ist also auch am Ausgangspunkt eines Wegs eine praktikable Lösung beim Fahrradparken von großer Bedeutung.

Am einfachsten ist die Schaffung ansprechender und zweckmäßiger Abstellplätze für Fahrräder in Neubauten. Hier müssen bereits beim Entwurf des Gebäudes die entsprechenden Räumlichkeiten vorgesehen werden. In Einfamilienhäusern mit Gartenschuppen und Garagen ist meist auch Platz für das Fahrrad. Schwieriger wird es

bei dichter, mehrgeschossiger Bebauung. Eine nachträgliche Umwidmung vorhandener Räume ist funktional und gestalterisch oft eine Herausforderung.

Folgende Qualitätskriterien sollen Beachtung finden, damit die Fahrradparkplätze in und am Wohnhaus von den Bewohnerinnen und Bewohnern angenommen und benutzt werden:

- **Ausreichende Zahl und Dimensionierung:** Zwei Stellplätze pro Wohnung sollen mindestens eingeplant werden, darüber hinaus auch ausreichend Stauraum für Zubehör und Anhänger. Besondere Räder wie Tandems, Liege- oder Lastenräder beanspruchen größere Stellflächen. Zur besseren Ausnutzung des Platzangebots kommt der Einbau von mechanischen Vorrichtungen, die das Fahrrad platzsparend in die Senkrechte heben, in Frage. Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder und eine fest installierte Luftpumpe können die Attraktivität der Anlage zusätzlich erhöhen.

Titelbild: Radständer vor einer Wohnhausanlage in Tübingen.

Inhalt

Anforderungen an das Fahrradparken am Wohnort 1

Altbauviertel – wenig Raum und viele Räder 2

Die rechtlichen Rahmenbedingungen 4

Fazit 4

- Einfacher Zugang auf Straßenniveau oder über flache Rampen: Treppen stellen für schwere Räder häufig ein unüberwindbares Hindernis dar. Vor allem Pedelecs und Lastenfahrräder wiegen meist über 20 kg. Der Abstellraum soll möglichst nah am Eingangsbereich des Hauses sein und über eine breite und leicht zu öffnende Tür verfügen. Wichtig ist auch eine ausreichende Beleuchtung, die am besten durch einen Bewegungsmelder aktiviert wird. Dadurch wird das Sicherheitsgefühl der Nutzerinnen und Nutzer gestärkt.
- Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Witterungseinflüssen: Damit auch hochwertige Fahrräder sicher abgestellt werden können, sind ein abschließbarer Raum und zumindest eine Überdachung notwendig. Als Zugangssystem zu einer Gemeinschaftsgarage empfehlen sich elektronische Schlösser mit einem Kartensystem – sie sind flexibler und einfacher zu verwalten als ein herkömmliches Schlüsselsystem. Innerhalb der Anlage sollen Fahrradbügel für einen sicheren Stand der Fahrräder sorgen. Besonders teure Fahrräder können gegebenenfalls in gesonderten Boxen geschützt werden.

Altbauviertel – wenig Raum und viele Räder

In den zentrumsnah gelegenen, dicht bebauten Stadtteilen ist die Schaffung von attraktiven Fahrradparkmöglichkeiten besonders dringlich – aber auch besonders schwierig. Hier trifft ein junges, fahrradaffines Milieu auf beengte Raumverhältnisse und eine hohe Nutzungsdichte. Der „klassische“ Fahrradkeller am Ende einer steilen Treppe wird häufig nur als Winterquartier genutzt, da das tägliche Hoch- und Runtertragen zu aufwändig ist. Der Bedarf an Stellplätzen ist groß: Ein typisches Mietshaus mit fünf oder sechs Etagen, Seitenflügel und Quergebäude umfasst häufig mehr als 20 Wohneinheiten. Bei einem entsprechenden Neubau müssten nach den in den Bauordnungen enthaltenen Richtzahlen mindestens 40 Fahrradstellplätze eingerichtet werden. Diese Stellplatzzahl wird nur bei wenigen Altbauhäusern erreicht – doch es gibt Lösungen.

Bevor über Baumaßnahmen nachgedacht wird, ist es wichtig, den tatsächlichen Bedarf an sicheren Fahrradstellplätzen zu kennen. Dabei ist eine Einbeziehung des gesamten Quartiers erfolgversprechender als die Betrachtung einzelner Straßen oder Wohnblocks. Zählungen der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahr-



Problem für Fußgänger: Fahrräder auf dem Gehweg.

räder am Tag und bei Nacht ergeben eine erste Bedarfschätzung. Durch eine anschließende Befragung der Anwohner, aber auch durch eine Untersuchung der örtlichen Fahrrad-Diebstahlsquoten lassen sich Gegenden mit besonders hoher Nachfrage identifizieren. Das belgische Brügge analysierte beispielsweise mit diesen Methoden den Parkplatzbedarf im historischen Stadtkern. Ausgehend von den gewonnenen Erkenntnissen wurden dann möglichst viele Fahrradstellplätze in Laufdistanz (maximal 150 Meter) zu den „Brennpunkten“ geschaffen.

In den Niederlanden hat man schon länger Erfahrung mit dem wohnungsbezogenen Parkraumbedarf von Fahrrädern. Ein Teil der benötigten Plätze wurde in den zentrumsnahen Quartieren in Utrecht in bewirtschafteten Quartiersgaragen oder Fahrradboxen geschaffen. Dafür bieten sich neben kleinflächigen Brachen insbesondere leer stehende Ladenlokale, unter Umständen auch schwierig zu vermietende Erdgeschosswohnungen an.



Quartiersgarage in Bordeaux.
© Ministère du Développement durable, Frankreich

Zum Weiterlesen

AGFS (Hrsg.) (2004): Und wo steht Ihr Fahrrad?
(www.nrvp.de/neuigkeiten/news.php?id=1013)

CERTU (Hrsg.) (2010): Stationnement collectif de vélos.
Fiche Nr. 22. (www.certu.fr)

Danish Cyclists Federation (Hrsg.) (2008):
Bicycle Parking Manual. Kopenhagen.

FGSV (Hrsg.) (2005): Hinweise zum Fahrradparken. Köln.
(Überarbeitung in Vorbereitung für 2011)

Dieses Modell kam unlängst auch im historischen Stadtzentrum von Bordeaux (Frankreich) zum Einsatz. Im Zuge der Renovierung eines Altbaus durch die städtische Wohnbaugesellschaft wurde ein Raum im Erdgeschoß zur öffentlich zugänglichen Quartiersgarage „La Bicycletterie“ umgewandelt. Im Verbund mit der städtischen Parkhausfirma werden die 50 Abstellplätze für zumindest sechs Monate an Radfahrende aus dem Viertel dauervermietet. Auch für private Vermieter ist die Schaffung von Quartiersgaragen attraktiv, da so zumindest die Betriebskosten der sonst leer stehenden Räume durch Nutzerbeiträge erwirtschaftet werden können.

Innenhöfe eignen sich, wenn Wohnhäuser über große Toreinfahrten verfügen. Dabei soll auf Diebstahls- und Witterungsschutz, auf eine Zugangskontrolle und eine ansprechende Ausstattung der Stellplätze geachtet werden. Mieter sollen ihre Hauseigentümer ermuntern, entsprechende Fahrradgemeinschaftsgaragen zu errichten. Alternativ lassen sich auch Autogaragen umwidmen oder Stellflächen in Tiefgaragen anmieten. Flache Rampen erleichtern die Zufahrt zum Stellplatz, im Boden verankerte Anlehnbügel erhöhen die Standsicherheit. Mit mechanischen Parkhilfen kann die Kapazität der Räume erhöht werden.

Die monatlichen Mietkosten der Garagen für die Nutzerinnen und Nutzer betragen meist deutlich weniger als 50 Euro. Laut einer aktuellen Erhebung des Projekts „Meine Fahrradgarage“ in Wien ist die ermittelte Zahlungsbereitschaft für einen Fahrradabstellplatz beim Großteil der Befragten mit maximal zehn Euro im Monat sehr begrenzt.

Durch ein innovatives Tarif- und Betriebsmodell kann die niederländische Stadt Utrecht ihre „Buurtstallingen“ (Quartiers-Gemeinschaftsgaragen) für einen Jahrespreis von 35 Euro anbieten. Dieser günstige Preis ist durch eine Quersubventionierung mit Gebühren von Autofahrern möglich – die städtische Utrechter Parkhausgesellschaft betreibt ähnlich wie in Bordeaux im öffentlichen Interesse sowohl Pkw- als auch Fahrradgaragen.

Wenn für größere Quartiersgaragen kein Platz oder nur eine geringe Nachfrage besteht, empfiehlt sich die Aufstellung von kleineren Einheiten, sogenannten „Fahrradtrommeln“ oder -boxen. Sie bieten Platz für fünf bis acht Fahrräder und nehmen meist nur die Fläche eines Autoparkplatzes ein. Sie sind im Vergleich zu Gemein-

schaftsgaragen teurer und kommen weniger Nutzern zugute – sind aber in dicht bebauten und nachgefragten Vierteln oft die einzige Möglichkeit für eine sichere Fahrrad-Unterbringung. In Deutschland haben Hamburg und Dortmund positive Erfahrungen mit kleinen Gemeinschaftsgaragen gesammelt. In Hamburg wurden beispielsweise mehr als 300 der dort „Fahrradhäuschen“ genannten Garagen errichtet, meist im öffentlichen Straßenraum und oft aufgrund privater Initiativen. Anschaffung und Aufbau der für zwölf Fahrräder ausgelegten Parkhäuschen kosten zwischen 5.000 und 7.000 Euro, eine öffentliche Förderung ist deshalb fast immer notwendig.

Viele Kommunen zögern beim Thema Fahrradhäuschen aber aufgrund von Bedenken hinsichtlich des Stadtbildes und der Stadtmöblierung. Innovative Gestaltung und multifunktionale Lösungen sind daher gefragt. Zahlreiche neue Ideen wurden im französischen Design-Wettbewerb „Abrite mon vélo“ (ins Deutsche ungefähr mit „Stell mein Rad ab“ zu übersetzen) gesammelt. Als Sieger ging der Entwurf von Franck Dardé hervor.



Designvorschlag für eine Fahrradbox im öffentlichen Raum.
© Franck Dardé

Ein besonderes Stellplatzproblem bringen zweiachsige Fahrräder wie z.B. Lasten- oder Bäckerräder mit sich. Ein erstes Experiment mit einer Gemeinschaftsgarage für vier Lastenräder in Form eines Autos auf einem Pkw-Stellplatz findet sich in Kopenhagen (siehe nächste Seite). Auch hier überrascht die Gestaltung, und thematisiert die Verwendung des öffentlichen Raums.

Gemeente Utrecht (Hrsg.) (2010): Inspiratieboek fietsparkeren. (www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/dolte_Utrecht_fietsP_inspiratieboekje_lr.pdf)

Meine Fahrradgarage (2011): Projekthomepage (www.meinefahrradgarage.at)

Velokonferenz Schweiz (Hrsg.) (2008): Handbuch Veloparkierung. (www.nrvp.de/neuigkeiten/news.php?id=2414)

Bildrechte

Wie angegeben, alle weiteren Jörg Thiemann-Linden



Bereits jeder vierte Haushalt in der Innenstadt von Kopenhagen besitzt ein Bäcker- oder Lastenfahrrad.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen

Die meisten Länder bzw. Bundesländer gehen in ihren Bauordnungen nicht gesondert auf den Bau von Fahrradparkanlagen ein. Spezifische Anforderungen an Gestaltung und Konstruktion der Abstellflächen finden sich in den Satzungen der Kommunen oder regionalen Regelungen. So hat beispielsweise der Schweizer Kanton Bern in seiner Bauordnung die Mindestzahl der bei Neubauten einzurichtenden Abstellplätze verbindlich festgelegt (zwei bis drei Stellplätze je Wohnung, abhängig von der Wohnfläche), diese müssen zur Hälfte überdacht und schnell und sicher erreichbar sein. Generell empfiehlt es sich, in den Baugesetzen möglichst detaillierte Ansprüche zu beschreiben, um eine hohe Qualität der Anlagen sicherzustellen.

In Deutschland sind die Bauordnungen von Berlin und Nordrhein-Westfalen dafür richtungweisend. So formuliert die Bauordnung für Berlin sehr präzise Anzahl und Ausführung der Fahrradabstellplätze. Eine weitere Besonderheit der Berliner Bauordnung ist der Verzicht auf die sonst übliche Pflicht zur Errichtung von Auto-Stellplätzen beim Wohnungsbau. Ähnlich detailliert schreibt die Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen die Anzahl der Stellplätze vor. Für die Berechnung der benötigten Parkflächen sollen hier neben Richtzahlen auch lokale Besonderheiten, wie die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr oder die örtliche Altersstruktur, berücksichtigt werden. Auch Gemeindebausatzungen können Vorschriften für die Nachrüstung bestehender Bauten enthalten, „soweit die Sicherheit oder Ordnung



Experimentelle Box für vier Lastenfahrräder in Kopenhagen.

des öffentlichen Verkehrs oder die Beseitigung städtebaulicher Missstände dies erfordert“.

Einige Landesbauordnungen erlauben die Entrichtung von Ausgleichszahlungen, wenn Fahrradstellflächen nicht errichtet werden. Die eingenommenen Gelder werden dann von den Kommunen für die Errichtung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum genutzt. Einen ganz anderen Weg wählte die Metropole New York. Dort wurden Parkhausbetreiber gesetzlich verpflichtet, jeden zehnten Autostellplatz zum Fahrradparkplatz umzuwidmen.

Fazit

Fahrradparken in Wohnhäusern ist nicht allein eine Angelegenheit des Bauherrn und des Vermieters. Es gibt ein hohes öffentliches Interesse, dass die Fahrt mit dem Rad an der Wohnung auf einfache Weise beginnen und enden kann, dass hochwertige Fahrräder zuhause diebstahl- und wettergeschützt stehen. Hierfür gibt es teilweise Regelungen im Baurecht, aber auch ermutigende Projekte im Bestand für mehrgeschossige Wohngebiete sowie Finanzierungsmodelle für Gemeinschaftsgaragen im öffentlichen Straßenraum wie auf Privatgrund.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mehr zum Thema Fahrradparken finden Sie in den Ausgaben FoR I-1 Innenstadtparken
FoR I-2 Bahnhofsparken

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: www.nrvp.de/transferstelle

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: J. Thiemann-Linden, S. Korn, W. Aichinger
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de