

INFRASTRUKTUR / **PARKEN**

ABSTELLEN VON FAHRRÄDERN IN STADTZENTREN

Überblick

Alle Städte, die ernsthaft am Ausbau der Fahrradinfrastruktur interessiert sind, sollten eine Strategie für das Abstellen von Fahrrädern in Stadtzentren entwickeln. Eine Mischung aus gleichmäßig verteilten kleineren Abstellplätzen und großen Fahrradparkmöglichkeiten bietet Radfahrern leichten Zugang zu wichtigen innerstädtischen Zielen. Anhand von Beobachtungen und einer genauen Bedarfsanalyse sollten der passende Ort, die optimale Menge der Abstellplätze und die erforderliche Qualität ermittelt werden. Dadurch werden mehr Radfahrer angezogen, die Qualität des öffentlichen Raums wird verbessert und die Attraktivität von Stadtzentren nimmt zu.

Hintergrund und Ziele

Funktion¹

Gut geplante öffentliche Abstell- und Parkmöglichkeiten für Fahrräder in Stadtzentren geben Radfahrern die Möglichkeit, ihr Fahrrad sicher und bequem in der Nähe verschiedener innerstädtischer Ziele zu parken. Ort, Anzahl und Qualität der angebotenen Möglichkeiten müssen dem tatsächlichen Bedarf der Radfahrer entsprechen.

Dadurch wird außerdem die Diebstahlquote reduziert, Radfahrer können die Region besser erreichen, der Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelwahl) steigt zugunsten des Fahrrads und öffentliche Plätze werden nicht mit Fahrrädern zugestellt.

Anwendungsbereich

Alle Stadtzentren benötigen eine gut geplante Infrastruktur zum Abstellen von Fahrrädern. Dies ist eine der drei grundlegenden Komponenten für eine erfolgreiche Fahrradinfrastruktur: Abstellmöglichkeiten zu Hause, ein gut ausgebautes Radwegenetz und Abstell- oder Parkmöglichkeiten am Ziel.

Dies erscheint nicht auf den ersten Blick selbstverständlich. Schließlich ist ein Fahrrad ein kleines, leichtes Fortbewegungsmittel, das man schnell überall abstellen kann. Man lehnt es einfach an eine Wand oder schließt es an einem Laternenpfahl, einem Straßenschild oder einem Geländer direkt vor dem gewünschten Ziel an.

Bei wenigen Fahrrädern, in kleinen Orten oder in ruhigen Wohngebieten ist ein solch „informelles“ Abstellen noch akzeptabel. Im Zentrum einer großen Stadt führt es jedoch zu zwei Problemen.

- Viele Fahrräder, die einfach herumstehen, erzeugen ein **chaotisches, zugestelltes Stadtbild**. Gehwege werden blockiert und Fußgänger behindert, und das optische Erscheinungsbild der Stadt leidet. In Städten mit einem hohen Radfahreraufkommen hat sich dies inzwischen zu einem wirklichen Problem entwickelt. Aber auch Starter-Städte² mit hohen Zielen für ein Radverkehrsnetz sollten in ihrer Planung den steigenden Bedarf nach Fahrradabstellplätzen berücksichtigen.

¹ Weitere Quellen für dieses Informationsblatt: CROW, 2001: *Leidraad fietsparkeren*; The Danish Cyclist's Federation, 2008: *Bicycle Parking Manual* (Fahradparkhandbuch) (alle Diagramme stammen aus der zuletzt genannten Quelle).

² Die Merkblätter zur Realisierung behandeln Probleme von Städten mit unterschiedlicher „Fahrradreise“. Sie sind sowohl auf bereits führende europäische Fahrradstädte (**Champion-Städte**), als auch auf Fahrrad-Newcomer (**Starter-Städte**) mit sehr geringem Know-how und auf Städte mit mittlerem Erfahrungsstand (**Climber-Städte**) im Bereich Radverkehr zugeschnitten.

- In Städten stellt außerdem der **Fahrraddiebstahl** und der **Vandalismus** ein großes Problem dar. Sorgen wegen eines möglichen Diebstahls oder dem mutwilligen Zerstören von Fahrrädern halten Menschen vom Radfahren ab. Außerdem verwenden Radfahrer alte Fahrräder, die sich in schlechtem Zustand befinden und unbequem, unsicher und nicht sehr attraktiv sind. Umfragen in den Niederlanden haben folgende Ergebnisse gebracht: Von allen Menschen, die niemals mit dem Fahrrad in Stadtzentren fahren, geben 31 % als Grund Angst vor Diebstahl an. Von allen Menschen, die kein eigenes Fahrrad besitzen, geben wiederum 25 % als Grund Angst vor Diebstahl an. Und wenn ein Fahrrad gestohlen wird, fahren 25 % der betroffenen Radfahrer weniger oder gar nicht mehr mit dem Fahrrad in das Stadtzentrum.

Allerdings sollte das Parken von Fahrrädern nicht einfach als ein Problem gesehen werden, das gelöst, oder als Ärgernis, das beseitigt werden muss. Eine solche Sichtweise führt lediglich dazu, dass das Radfahren in Stadtzentren übermäßig reguliert oder ganz aus der Stadt verbannt wird. Ein derart negativer Ansatz ist kontraproduktiv und verhindert ein weiteres Wachsen der Radfahrgemeinschaft.

Daher sollten **Fahrradabstell- und -parkmöglichkeiten als Chance** für Stadtzentren begriffen werden.

- Viele ungeordnet abgestellte Fahrräder sollten nicht als Problem gesehen werden. Vielmehr zeigen sie einen **großen Bedarf** für mehr und bessere Abstellmöglichkeiten.
- Gut organisierte Abstellsysteme für Fahrräder **fördern das Radfahren**. Radfahrer werden ermutigt, wenn sie wissen, dass sie überall gute, ausreichende, hochwertige und sichere Abstellmöglichkeiten für ihr Fahrrad finden. Die hohe Qualität der Angebote ist außerdem ein weithin sichtbares Zeichen dafür, dass das Radfahren ernst genommen wird. Die Erfahrung zeigt immer wieder, dass gute Abstell- und Parkmöglichkeiten zu mehr Bedarf führen.
- Indirekt trägt eine gute Abstellinfrastruktur dazu bei, **die Attraktivität eines Stadt-zentrums zu steigern**. In Kombination mit einem Radwegenetz wird die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad verbessert. Ziel einer allgemeinen Parkpolitik sollte es sein, den Modal Shift zugunsten öffentlicher Transportmittel und Fahrräder zu verschieben. So können freiwerdende Parkplätze sowohl in Parkhäusern als auch auf öffentlichen Plätzen genutzt werden. Zehn Fahrräder benötigen soviel Platz wie ein Auto.
- Radfahrer **tragen deutlich zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Einkaufszone bei**. In den meisten Städten kommen Kunden mit dem Auto. Viele Einzelhändler sind daher der Meinung, dass die Bereitstellung von Parkplätzen Priorität hat und wehren sich dagegen, Platz für Fahrräder abzugeben. Es ist schwer, den wirtschaftlichen Faktor von Radfahrern in genauen Zahlen auszudrücken. Aber Untersuchungen haben gezeigt, dass es falsch wäre, das ökonomische Potential von Radfahrern zu ignorieren. Umfragen haben ergeben, dass Einzelhändler den Anteil von Radfahrern und Fußgängern oft unterschätzen. Außerdem geben Kunden, die mit dem Auto kommen, zwar mehr aus, aber Radfahrer kommen dafür häufiger, da sie in der Nähe wohnen. In einigen Städten haben Umfragen sogar gezeigt, dass Radfahrer tatsächlich pro Besuch durchschnittlich mehr ausgeben als Kunden, die mit dem Auto kommen.

Realisierung

Definition

Das offizielle Abstellen von Fahrrädern in Stadtzentren ist eine gut organisierte und überwachte Maßnahme, bei der Radfahrern öffentlich zugängliche Abstellmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Dazu gehören kostenlose Abstellplätze, nicht überwachte Fahrradständer und überwachte Parkplätze.



Quellen: T. Asperges, F. Boschetti, Dft

Fahrradabstellmöglichkeiten müssen gut geplant sein

Im Allgemeinen sollten **Fahrradabstellplätze in alle Planungen mit einbezogen werden**. Viele Städte müssen in dieser Hinsicht immer noch umdenken. Wenn sich das Radfahren als ernsthafte Alternative zu anderen Fortbewegungsmitteln durchsetzen soll, müssen entsprechende Konzepte bei allen Neubauvorhaben, Stadtentwicklungsprogrammen und Sanierungen integriert werden. Für Autoabstellplätze ist dies bereits der Fall. Es gibt keinen Grund, warum dies nicht auch für das Abstellen von Fahrrädern der Fall sein sollte. Fahrradabstellplätze sollten ganz selbstverständlich Teil der allgemeinen Parkpolitik in Städten sein. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, dass ein abgestelltes Fahrrad nur ein Zehntel des Platzes beansprucht, den ein parkendes Auto benötigt.

Es gibt keine **schnellen Lösungen** und keine Standardmethode für Stadtzentren. Fahrradabstellplätze müssen sorgfältig an die **Bedürfnisse der lokalen Radfahrer angepasst werden**. Ist dies nicht der Fall, werden sie nicht genutzt und sind überflüssig. Stehen zu wenig Plätze zur Verfügung, sind sie am falschen Ort oder vom falschen Typ, sind sie nutzlos. Beide Extreme sollten vermieden werden.

- Eine relativ schnelle Lösung ist die **willkürliche Vermehrung von kleinen Abstellmöglichkeiten neben der Straße**. Ziel ist es dabei, die Anzahl der Abstellplätze neben der Straße schnell zu erhöhen, um das geordnete Parken von Fahrrädern zu fördern. Kleine Anlehnsysteme und Fahrradständer werden überall aufgestellt, wo Platz zur Verfügung steht. Dadurch kann die Menge der Abstellplätze tatsächlich schnell vervielfältigt werden. Diese Lösung erweist sich aber nur als effizient, wenn dabei Qualitätsmerkmale berücksichtigt werden und bei der Wahl der Aufstellorte nicht nur Platzkriterien, sondern auch die Bedürfnisse der Radfahrer berücksichtigt werden. Andernfalls werden einige Fahrradständer gut angenommen, andere sind zu klein und wieder andere werden gar nicht genutzt. Es kann sogar vorkommen, dass Fahrräder nur in einem Ständer abgestellt werden, obwohl direkt daneben noch ein Ständer steht, der aber vom falschen Typ ist oder falsch positioniert wurde.
- Eine andere Lösung ist die **Konzentration in einem großen Indoor-Parkplatz**. Ziel ist es, dass Fahrräder nicht mehr auf der Straße abgestellt werden und die Diebstahlquote gesenkt wird. Der Bau eines überdachten, sicheren (möglicherweise durch Personal überwacht) und oft teuren Parkhauses erscheint auf den ersten Blick eine sehr anspruchsvolle Lösung zu sein. Oft muss eine Gebühr bezahlt werden. Befindet sich diese Anlage an einer

günstigen Stelle in der Nähe eines gefragten Ziels, wird sie von vielen Radfahrern genutzt, vor allem für das mittel- und längerfristige Abstellen von Fahrrädern oder von Besitzern teurer Fahrräder. Aber sie wird nicht von allen Radfahrern angenommen werden und wird vielleicht nicht voll ausgelastet. Vor allem Radfahrer, die nach einer schnellen, kurzfristigen Abstellmöglichkeit suchen, werden die Entfernung zwischen ihrem Ziel und dem gebührenpflichtigen Parkhaus nicht in Kauf nehmen. Eine offensichtliche Überversorgung mit Abstellplätzen wirkt irritierend.

Es wird deutlich, dass eine **effiziente und effektive Mischung verschiedener Angebote** gefordert ist. Dabei muss berücksichtigt werden, dass jedes Stadtzentrum eine **einzigartige Mischung verschiedener Bereiche** ist, die aus Geschäften, Büroräumen, Freizeit-, Kultur- und Bildungseinrichtungen sowie Wohngebieten besteht. Für sich genommen gibt es für jeden dieser Bereiche eigene Indikatoren, um die erforderliche Anzahl und Qualität der Abstellmöglichkeiten zu definieren³. Diese werden dann in diesen Bereichen als Außen- oder Innenlösung umgesetzt. Aber in einem Stadtzentrum treten diese Bereiche zusammen auf, und die meisten Besucher stellen ihre Fahrräder im öffentlichen Raum ab. So entstehen **vielfältige Anforderungen an Fahrradabstellmöglichkeiten**. Normalerweise wird ein Stadtzentrum von vielen Menschen entweder für einen kurzen oder einen längeren Zeitraum besucht.

Städte, die mit dem Aufbau eines Abstellsystems beginnen, werden öffentliche Abstellplätze zunächst an wichtigen Besucherknotenpunkten realisieren. Aber wie wird die benötigte Anzahl und der erforderliche Typ ermittelt? Man kann durch Ausprobieren ans Ziel kommen, wenn die Situation dabei konstant beobachtet und schnell auf den tatsächlichen Bedarf reagiert wird. Effizienter ist es jedoch, zunächst eine fundierte Strategie zu entwickeln.

Aus diesen Gründen werden **gut geplante, umfassende Richtlinien** für das öffentliche Abstellen von Fahrrädern empfohlen.

- Eine **sorgfältige Bedarfsanalyse** ist hierfür unentbehrlich.
- So können **Ort, Menge und Qualität von Fahrradabstellmöglichkeiten** effizient geplant werden.
- **Durch regelmäßige Überprüfung** können Anpassungen vorgenommen werden, sobald sich der Bedarf ändert.
- Fahrradabstellmöglichkeiten lassen sich gut in eine allgemeine **Park- und Mobilitätsstrategie integrieren**. Durch ein ausgewogenes Angebot an Parkmöglichkeiten für Autos und Fahrräder kann der Modal Shift zugunsten von Fahrrädern beeinflusst werden.

Angebot, Nachfrage und erforderliche Maßnahmen abgleichen

Zunächst sollten das **aktuelle Angebot und die Nachfrage analysiert werden**. Da es äußerst wichtig ist, wo die Abstellplätze entstehen sollen, wird empfohlen, **mit Karten zu arbeiten**, und nicht mit Tabellen oder Diagrammen. Auch bei einem geringen Radfahreraufkommen kann es hilfreich sein, zu beobachten, wo Fahrräder abgestellt werden und wo nicht.

Folgende Schritte bieten sich für eine gut durchdachte Planung an. Sie können jederzeit zur Überprüfung wiederholt werden.

- Legen Sie einen **ausreichend großen Bereich** fest. Schränken Sie das Gebiet nicht zu sehr auf das eigentliche Zentrum ein. Stellen Sie sicher, dass dabei alle relevanten Ziele und abgestellten Fahrräder sowie Möglichkeiten für neue Parkeinrichtungen erfasst werden. Der Bereich sollte besser zu groß als zu klein gewählt werden.
- Teilen Sie den Bereich in **Straßenabschnitte** von maximal 50 m ein. Plätze sind eigene Abschnitte.
- Führen Sie die Zählungen zu **Spitzenzeiten** an einem repräsentativen Tag durch, idealer Weise zwischen Mai und Juni oder September und Oktober. Eine Zählung für das gesamte Gebiet sollte innerhalb einer Stunde abgeschlossen sein. Die Anzahl der benötigten Mitarbeiter hängt entsprechend von der Größe des Gebiets ab.
- Für jeden Abschnitt sollte **das Angebot ermittelt werden**, also Anzahl, Art und Qualität der Abstellmöglichkeiten (Einzelstellplatz, überdacht, überwacht oder automatisch).

³ Siehe die INFRASTRUKTURRICHTLINIEN

- Für jeden Abschnitt sollte **der Bedarf ermittelt werden**, also Anzahl der abgestellten Fahrräder sowie Abstellort. Außerdem sollte festgehalten werden, wie viele Radfahrer ein Radparkhaus nutzen, wie viele Fahrräder auf der Straße, aber in der Nähe von Fahrradständen abgestellt wurden und wie viele Fahrräder alleine und abseits von Abstellmöglichkeiten stehen.
- Für jeden Abschnitt sollten außerdem die Fahrräder gezählt werden, **die dauerhaft abgestellt oder entsorgt wurden** und somit Parkkapazität belegen. Hierfür können zum Beispiel alle abgestellten Fahrräder markiert werden. Bei einem Kontrollgang nach einer Woche wird dann überprüft, welche Fahrräder nicht bewegt wurden. Alternativ kann mit Kreide eine Markierung am Reifen und eine auf dem Boden gemacht werden: Wenn die Kreidemarkierungen nach einer Woche noch übereinstimmen, wurde das Fahrrad nicht bewegt.

Halten Sie die Belegungsrate auf einer Karte oder mehreren Karten fest. Dies geschieht für den gesamten Bereich, für Teilbereiche und für jeden Abschnitt. Berücksichtigen Sie auch die Qualität der Abstellmöglichkeiten: Fahrräder, die neben einem leeren Fahrradstander abgestellt werden, zeigen deutlich, dass die Qualität dieses Fahrradständers zu wünschen übrig lässt.

- Eine Belegungsrate von mehr als 80 % deutet darauf hin, dass zu wenig Stellplätze angeboten werden. 20 % Leerstände sind notwendig, um die Zeit zu reduzieren, die ein Radfahrer für das Suchen eines Stellplatzes benötigt, und um zu berücksichtigen, dass manche Fahrräder angrenzende Stellplätze durch Einkaufstaschen, Zubehörteile usw. blockieren.
- Eine Belegungsrate von weniger als 50% deutet darauf hin, dass zu viele Stellplätze angeboten werden.

Notieren Sie in der Karte **aktuelle und zukünftige Hauptziele**.

- Markieren Sie **Punkte mit großer Anziehungskraft**, beispielsweise Einkaufszonen, Büroviertel, wichtige Verkehrsknotenpunkte sowie Freizeit- und Kulturziele. Dadurch wird die räumliche Verteilung von Nachfrage und Über- oder Unterangebot deutlich.
- Berücksichtigen Sie die Auswirkung von **zukünftigen Entwicklungen** im Stadtzentrum sowie von Entwicklungen in Wohngebieten, die in einer Entfernung liegen, die für Radfahrer zu meistern ist.
- Berücksichtigen Sie die Auswirkung von **wichtigen verkehrstechnischen Änderungen** (Staugebühren, Fußgängerzonen usw.). Wenn in den nächsten Jahren ein großes Radwegenetz ausgebaut werden soll, wird der Bedarf nach entsprechenden Abstellplätzen deutlich steigen.
- Beteiligen Sie **Radfahrer** an der ersten Analyse und auch an den anschließenden Überprüfungen. Ihre Erfahrung ist ein wichtiger Beitrag, um Schwierigkeiten und Gelegenheiten, Wünsche und Möglichkeiten zu erkennen. Radfahrerorganisationen haben oft klare Prioritäten und feste Vorstellungen. Das Einrichten eines Radfahrerausschusses bedeutet zwar mehr Arbeit, dadurch können aber unterschiedliche Gruppen berücksichtigt werden: Kinder, Männer und Frauen unterschiedlichen Alters, Radfahrer, die das Fahrrad für die Fahrt zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit nutzen.

Legen Sie dann die Maßnahmen für einen **Fahrradparkplan** fest und markieren Sie auch diese auf einer Karte.

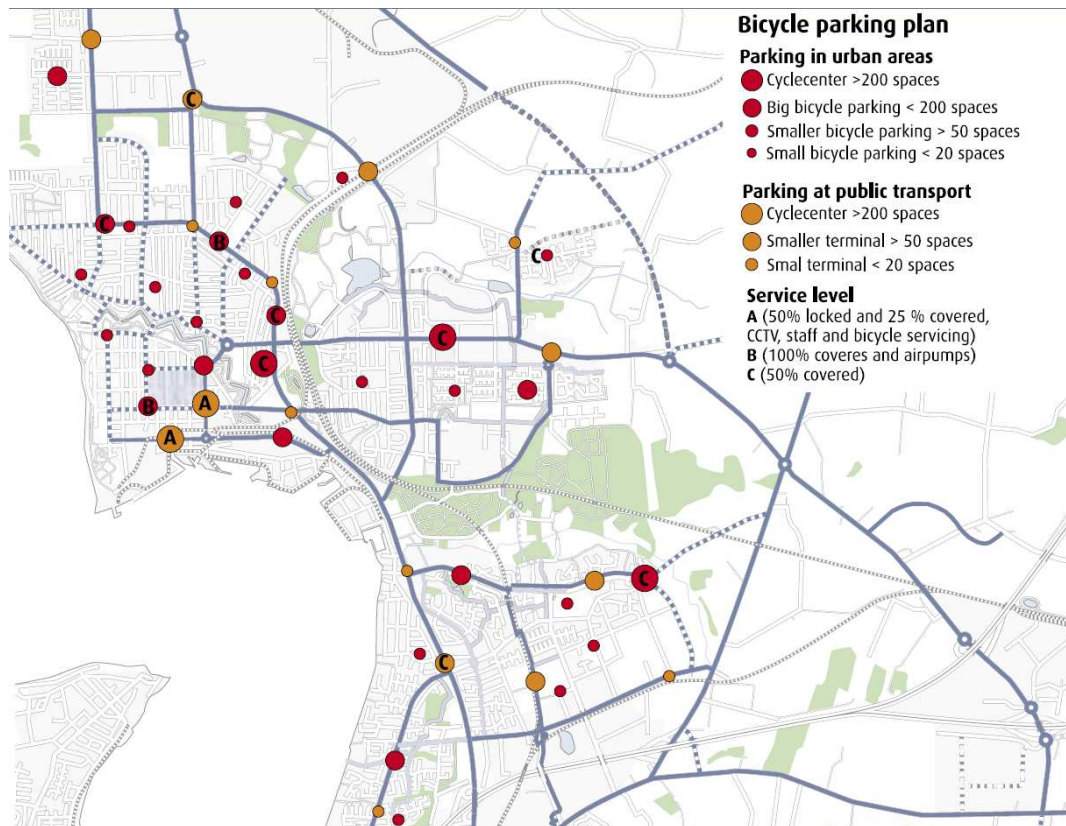
- **Erweitern oder reduzieren** Sie das Angebot in einem Bereich, wenn die Belegungsrate über 80 % oder unter 50 % liegt.
- **Verlagern** Sie das Angebot, wenn einige Abstellmöglichkeiten über- und andere unterbelegt sind.
- **Passen Sie** die Art der Abstellmöglichkeiten an, wenn einige Typen über- oder unterbelegt werden.
- **Berücksichtigen Sie nicht erkannten Bedarf**. Hochwertige Abstellmöglichkeiten steigern die Nachfrage. Daher sollten zum erwarteten Bedarf weitere 25 % hinzugerechnet werden.



-  No rack
-  Rack
-  Covered rack
-  Locked, supervised and covered rack

Example of bicycle parking map of city centre. In a peak period the following is registered: Number of racks divided into 3 standards, ie rack, covered and locked/supervised, and peak load for 4 standards, ie no facilities, rack, covered, locked/supervised bicycle parking. The bold numbers refer to how many of the cycle stands that are used.

Beispiel einer Karte für Fahrradabstellplätze
(Quelle: 2000, Collection of cycle concepts (Sammlung verschiedener Radfahrerkonzepte), DK)



Beispiel eines Plans für Fahrradabstellplätze: Anzahl der Plätze, Zustand und Ort werden dargestellt und in Bezug zu wichtigen Zielen und Haltestellen/Bahnhöfen gestellt
(Quelle: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual (Handbuch für Fahrradabstellplätze), DK)

Steigender Bedarf durch kostenlose überwachte Stellplätze

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder können in drei Kategorien unterteilt werden. Die Tabelle listet die durchschnittliche Anzahl von Nutzern in den Niederlanden auf, wo es meist eine gut geplante Mischung von Parkangeboten gibt.

Nicht überwachte Abstellmöglichkeiten , meist Anlehner oder Ständer auf Straßen oder Plätzen	44%
Kostenloses Abstellen vor Gebäuden	38%
Überwachte Parksyste mit Personal, automatisch oder per Videoüberwachung bzw. als Kombination dieser Möglichkeiten	18%

Das **überwachte Abstellen** bietet den besten Service. Daher kann durch dieses Angebot **erhöhter Bedarf** entstehen. Allerdings sollte dies mit **Vorsicht** gesehen werden. Die Annahme durch die Radfahrer ist nicht planbar. Hier einige Richtlinien basierend auf Erfahrungen in den Niederlanden.

- **Dämpfen Sie die Erwartungen** an überwachte Abstellmöglichkeiten. In niederländischen Städten werden überwachte Parkanlagen für Fahrräder nur von 18 % der Radfahrer genutzt. Dies gilt vor allem in Städten mit weniger als 100.000 Einwohnern. In kleineren Städten sind die Entfernungen kleiner und die Stadtzentren werden hauptsächlich von Tagesbesuchern genutzt. Daher liegt der Schwerpunkt hier auf dem kurzfristigen Abstellen von Fahrrädern. Außerdem stellt Fahrraddiebstahl in solchen Städten kein sehr großes Problem dar.
- **Bieten Sie ausreichend nicht überwachte Abstellmöglichkeiten an möglichst vielen Stellen.** Radfahrer, die die Stadt nur kurz besuchen (weniger als eine halbe Stunde), möchten ihr Fahrrad in der Nähe ihres Ziel abstellen, wo sie es im Auge behalten können. Um das unerwünschte Abstellen von Fahrrädern in Einkaufsstraßen zu verhindern, sollten an möglichst vielen Punkten einfache, kleine Abstellsysteme realisiert werden.
- **Führen Sie Befragungen unter Radfahrern durch,** um die Nachfrage nach überwachten Parkmöglichkeiten zu ermitteln. Relevante Fragen sind: Wert des Fahrrads, Alter, wie oft wird das Stadtzentrum besucht, wie lange dauert ein Aufenthalt im Stadtzentrum. Im Allgemeinen werden überwachte Parkangebote eher von Besitzern teurer Fahrräder sowie von älteren Menschen, Gelegenheitsbesuchern und Langzeitbesuchern genutzt. Die Tabelle listet durchschnittliche Zahlen für die Niederlande auf. Die Prozentwerte reflektieren das hohe Radfahreraufkommen in Champion-Städten. Wichtig ist jedoch der relative Unterschied zwischen „Ja“ und „Nein“.

Bevölkerungscharakteristika	Durchschnittliche Nutzung überwachter Abstellmöglichkeiten	
	Ja	Nein
Gutes/neues/teures Fahrrad	18%	0%
Älter als 40 Jahre	21%	12%
Besuch wöchentlich oder öfter	20%	12%
Besuch von mindestens 1 Stunde	20%	8%

- **Richten Sie überwachte Abstellmöglichkeiten in oder am Rand der Haupteinkaufszone ein.** Der gewählte Ort sollte in einem Radius von maximal 150 m um das Zentrum dieses Gebiets liegen. Sorgen Sie für einen komfortablen und attraktiven Fußweg mit Blick auf die Einkaufszone.
- **Nutzen Sie kostenlose überwachte Abstellmöglichkeiten als Magnet.** Dies kann einen großen Effekt haben, nicht nur, weil es sich um ein kostenloses Angebot handelt. Radfahrer sparen außerdem Zeit, weil sie nicht zahlen und sich nicht an- oder abmelden müssen. Dadurch werden mehr Kurzzeitparker angezogen. Um den Effekt noch zu verstärken, könnte das kostenlose überwachte Abstellen von Fahrrädern für Kurzzeitparker in der Nähe wichtiger Ziele wie Kaufhäusern oder der Stadtverwaltung angeboten werden. Das gut dokumentierte Beispiel in Apeldoorn (NL) zeigt, dass durch das kostenlose An-

gebot die Anzahl der Nutzer verdoppelt werden kann. Außerdem waren 20 % der neuen Nutzer zuvor nie mit dem Fahrrad in die Stadt gefahren. In diesem Fall wurde das kostenlose, überwachte Abstellen von Fahrrädern durch Autoparkgebühren finanziert.

- **Das Abstellen von Fahrrädern sollte nur im Notfall verboten werden.** Ein Radfahrverbot oder das Verbot, Fahrräder abzustellen, ist eine restriktive Maßnahme. Radfahrer werden sich nur daran halten, wenn es ihnen logisch erscheint, wenn es hochwertige Alternativen gibt und wenn ein solches Verbot durch entsprechende Kontrollen durchgesetzt wird. Fahrradständer oder für Fahrräder reservierte Bereiche sollten als relativ dichtes Netzwerk angeboten werden, um Kurzzeitparker zu überzeugen. Ein Verbot wirkt in kleineren Bereichen besser.

Planungs- und Umsetzungsempfehlungen

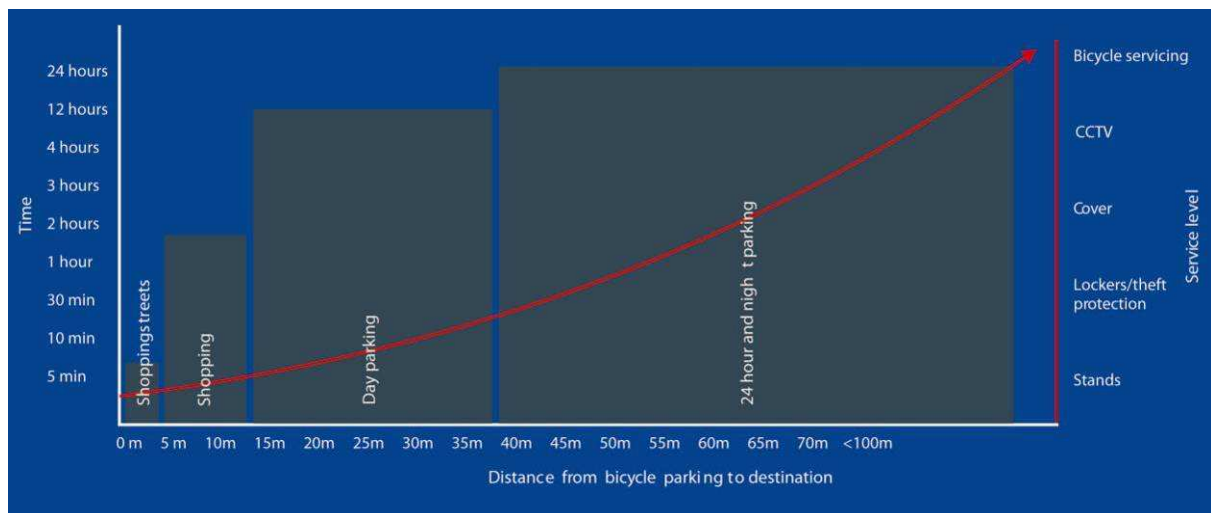
Abstellmöglichkeiten an der Straße müssen sich in bestehende oder neue Stadtstrukturen einfügen. Daher muss bei der **Planung** auf eine Kombination von **Effizienz** und **hochwertigem Stadtdesign** geachtet werden. Abstellmöglichkeiten werden nur genutzt, wenn sie für den Radfahrer komfortabel, attraktiv, sicher und gut sichtbar sind. Gleichzeitig ist die harmonische Integration von Fahrradabstellsystemen in den öffentlichen Raum eine Herausforderung und Gelegenheit für Stadtplaner. Hier einige Richtlinien:

- Das Parkangebot sollte am **natürlichen Zugangsweg** der Radfahrer liegen. Idealerweise sollte der Ablauf folgendermaßen aussehen: Der Radfahrer fährt in Richtung seines Ziels. In der Nähe dieses Ziel sieht er ein deutlich markiertes Parkangebot, das leicht zugänglich ist. Er stellt sein Fahrrad ab, schließt es an und geht zu Fuß weiter. Folgendes Szenario sollte hingegen auf jeden Fall vermieden werden: Der Radfahrer erreicht sein Ziel mit dem Fahrrad. Pfeile führen ihn über Umwege zu einer versteckten Fahrradtiefgarage, von wo aus er zu Fuß zu dem Punkt zurückkehren muss, an dem er angekommen ist. In diesem Fall wird der Radfahrer sein Fahrrad wahrscheinlich einfach an der Straße abstellen. Wenn es mehrere Zufahrten gibt, konzentrieren Sie sich auf den am meisten genutzten Weg oder richten Sie an jeder Zufahrt ein Angebot ein. Als einfache Faustregel gilt: Orte, an denen viele Fahrräder spontan abgestellt werden, bieten sich für offizielle Abstellmöglichkeiten an.
- Legen Sie die **Entfernung zum Ziel basierend auf Funktion, Zeit und Service fest.** Je länger der Aufenthalt, desto größer ist der Fußweg, den ein Radfahrer in Kauf nehmen wird. Auf der einen Seite gibt es den Radfahrer, der sein Fahrrad nur 5 Minuten abstellen möchte. Er wird auch einen einfachen Ständer benutzen, wenn dieser sich weniger als 15 m von seinem Ziel entfernt befindet. Auf der anderen Seite gibt es den Tagesparker, der vor allem Sicherheit wünscht und auch einen Fußweg von bis zu 100 m bis zu seinem Ziel in Kauf nimmt. Das folgende Diagramm aus dem Danish Parking Manual stellt dies dar.
- Das Fahrradabstellangebot sollte sich an einem **gut sichtbaren Ort** befinden. Außerdem sind eine gute Beleuchtung und hohe soziale Kontrolle wichtig. So ist es einfach zu finden und bietet guten Schutz gegen Überfälle und Diebstähle. Im Idealfall sollte eine Beschilderung nicht notwendig sein. Ist die Abstellmöglichkeit überdacht oder befindet sie sich unterirdisch, müssen Ein- und Ausgänge gut sichtbar sein. Sie sollten einladend und breit genug angelegt sein, so dass sie von zwei Radfahrern gleichzeitig genutzt werden können (min. 2 m). Gleichzeitig sollte ein Abstellsystem jedoch das Gebiet nicht dominieren und sich optisch ideal integrieren. Dies ist eine stadtplanerische Herausforderung.
- Sorgen Sie für eine **klare Markierung der Abstellfläche.** Dies kann durch Markierungslinien, unterschiedliches Oberflächenmaterial oder Stadtmöblierung wie Poller oder eine niedrige Mauer geschehen. Die Markierung ist ein starker Anreiz, Fahrräder genau dort und nirgendwo anders abzustellen. Ein leichter Zugang sowie eine diskrete Anpassung an die Umgebung sind wichtig. In Fußgängerzonen können Fahrradständer strukturierende Funktionen übernehmen.
- Es lassen sich auch **spezielle Angebote und Services** integrieren, beispielsweise Druckluft, Trinkwasser, Ablagemöglichkeiten für Helme und Zubehör, Toiletten oder eine Reparaturwerkstatt. Das ist vor allem in relativ großen Fahrradparks sinnvoll. Wenn das Parkangebot relativ weit vom Ziel entfernt liegt, können solche Extraangebote dazu führen, dass die Abstellmöglichkeit von mehr Radfahrern genutzt wird.

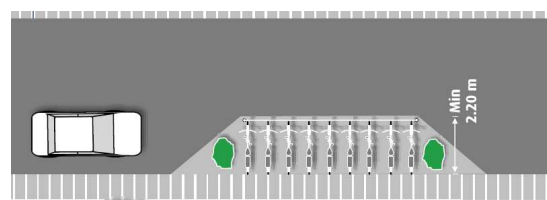
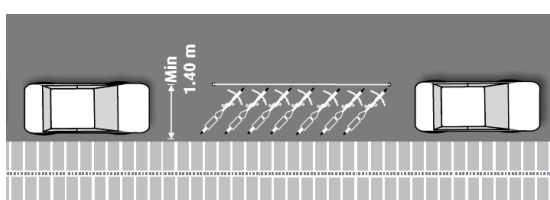
- In Straßen können **Parkplätze in Fahrradabstellzonen** umgewandelt werden. Auf einer normalen Straße mit einem Parkstreifen können leicht ein oder zwei Parkbuchten für das Abstellen von acht bis zwanzig Fahrräder genutzt werden, sofern diese schräg geparkt werden. Solche Abstellplätze sind sowohl von der Straße als auch vom Bürgersteig aus leicht zu erreichen und der Bürgersteig wird nicht blockiert. Beim schrägen Parken ist eine Tiefe von 1,4 m ausreichend. Beim rechtwinkligen Parken sind 2,2 m erforderlich.
- In verkehrsberuhigten Straßen können **erweiterte Bürgersteige zum Abstellen von Fahrrädern** genutzt werden. Solche Bürgersteigerweiterungen dienen der Verkehrsberuhigung, da sie die Fahrbahn vor allem an Straßenecken verengen. Hier entstehen Gelegenheiten für Fahrradabstellzonen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass Fußgänger und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen nicht behindert werden.
- Abstellmöglichkeiten für **Langzeitparker sollten ebenerdig liegen und überdacht sein**.
- Fahrradabstellangebote bieten Chancen für ein ausgefallenes **Stadt- und Objektdesign**: Anlehner oder Ständer mit einem besonderen Design oder optisch auffallend gestaltete Eingänge können zu Orientierungspunkten werden. Vorrangig sollte das Design jedoch funktional und einfach bleiben. Bei einer ausgefallenen Stadtmöblierung sollten auch die Fahrradabstellmöglichkeiten berücksichtigt werden, um diese optisch zu integrieren und auf ihre Präsenz hinzuweisen.



Parken am natürlichen Zugangsweg (Quelle: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual (Handbuch für Fahrradabstellplätze), DK)



Akzeptable Entfernung zwischen Fahrrad und verschiedenen Zielen (Quelle: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual (Handbuch für Fahrradabstellplätze), DK)



Parkplatz, der in einen Fahrradabstellplatz umgewandelt wurde (Quelle: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual (Handbuch für Fahrradabstellplätze), DK)



Bildquelle: D. Dufour

Fahrradabstellplatz auf einer Bürgersteigerweiterung. (Quelle: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual (Handbuch für Fahrradabstellplätze), DK)



Bildquelle: D. Dufour

 Bicycle stands which can be combined with matching street furniture also reinforce the positive image of the bicycle parking facility.



Photo: Vekso

The Black Diamond in Copenhagen
At the Black Diamond in Copenhagen, Vekso's model SHL hoop stand is used.

In addition to the bicycle stands, the area is equipped with, for example, benches, litter bins and plinths in the same design.

The area around the Black Diamond has an air of stylish luxury about it and helps encourage a good bicycle parking culture.



Photo: Vekso



Photo: Vekso

Design der Abstellmöglichkeiten wurde in das Design der Stadtmöblierung integriert (Quelle: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual (Handbuch für Fahrradabstellplätze), DK)

Weitere Aspekte

Stärken

Gut geplante Fahrradabstellplätze im Stadtzentrum

- Ziehen mehr Radfahrer an und sind eine wertvolle Ergänzung zur Radfahrerinfrastruktur
- Verbessern die Qualität öffentlicher Räume, da Fahrräder nicht mehr ungeordnet abgestellt werden und Fahrradständer in ansprechendem Design gestaltet werden können
- Heben die Attraktivität des Stadtzentrums

Schwächen

Eine gute Planung der Abstellmöglichkeiten in Stadtzentren erfordert Beobachtung, Analyse, strategische Planung und Durchführung. Dafür ist ausreichende politische Unterstützung erforderlich.

Alternative Optionen

Ein generelles Radfahrverbot in Stadtzentren oder das Verbot, Fahrräder im Zentrum abzustellen, erfordert strenge Kontrollen und reduziert die Nutzung des Fahrrads als Fortbewegungsmittel.

Danksagung

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