



# Fahrradparken leichtgemacht

*Handlungsleitfaden zur Herstellung und Erneuerung  
von Fahrradstellplätzen in Eberswalde*



<i>Vorwort</i> .....	3	5.3. Schulen und Hochschulen – Quantität und Qualität stehen im Fokus .....	22
1. Häufiger das Rad nehmen – Warum nutzergerechte Fahrradparkplätze so wichtig sind .....	4	5.4. Einzelhandel – Radfahrende bringen Umsatz .....	23
2. Die Radfahrenden – Eine oft unterschätzte Zielgruppe .....	6	5.5. Sport- und Freizeiteinrichtungen – Standorte mit unterschiedlichen Nutzeranforderungen .....	23
2.1. Daten und Fakten zum Radverkehr .....	6	5.6. Restaurants, Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen – Typische Etappenstopps bei Tages- und Urlaubstouren .....	24
2.2. Positive Effekte des Radverkehrs auf die Städte .....	7	5.7. Haltestellen und Bahnhöfe – Fahrrad und ÖPNV ergänzen sich gut .....	24
3. Die ideale Radabstellanlage – Der Nutzer im Mittelpunkt .....	8	6. Erfolgsfaktor Unterhaltung und Pflege .....	25
3.1. Der richtige Standort .....	9	7. Wichtig zu wissen – Die rechtlichen Grundlagen .....	27
3.2. Diebstahlschutz ist unerlässlich .....	9	7.1. Baugesetzbuch .....	27
3.3. Standfestigkeit auch mit Gepäck .....	10	7.2. Brandenburgische Bauordnung .....	27
3.4. Eine Überdachung erhöht die Qualität .....	10	7.3. Sondernutzungssatzung Eberswalde .....	28
3.5. Auch der barrierefreie Zugang ist entscheidend .....	11	8. Natürlich Eberswalde – Der Hauptbahnhof wird zur Mobilitätsdrehscheibe .....	30
3.6. Eignung für alle Fahrradgrößen .....	11	9. Anhang .....	31
3.7. Aufgepasst beim Platzbedarf .....	12	9.1. Begriffe und Definitionen .....	31
3.8. Mit dem E-Bike unterwegs .....	15	9.2. Mindestmaße Fahrradgroßparkplätze .....	32
3.9. Die Anzahl muss stimmen .....	15	9.3. Quantitative Anforderungen an Radabstellanlagen .....	35
4. Das passende System finden – Eine Übersicht der gängigen Bauformen .....	16	9.4. Quellen und weiterführende Literatur .....	38
5. Radabstellanlage erwünscht – Die wichtigsten Standorte aus Nutzersicht .....	20	<i>Impressum</i> .....	39
5.1. Das eigene Zuhause – Ein bequemer Start macht Lust aufs Fahrrad .....	21		
5.2. Der Arbeitsplatz – Das Fahrrad-Gesamtpaket muss stimmen .....	22		

## Vorwort

Eberswalde ist wieder eine wachsende Stadt und ein wichtiges Mittelzentrum mit überregionaler Bedeutung in Nordost-Brandenburg. Darüber freue ich mich als Baudezernentin natürlich sehr. Jedoch sehen wir weltweit, dass Wachstum nicht immer nur Gutes mit sich bringt.

Daher ist es wichtig, die Entwicklung in einem vernünftigen Rahmen geschehen zu lassen, sie zu lenken und zu steuern. Damit es uns – der Stadtpolitik, Verwaltung und allen Akteuren – gemeinsam gelingt, einen nachhaltigen Weg in die Zukunft einzuschlagen, möchten wir an den Stellen, an denen es möglich ist, das nötige „Know-how“ durch Wissensvermittlung geben.

Jede Entwicklung bringt automatisch Veränderung mit sich. So erhöhen sich in einer wachsenden Stadt auch die Mobilitätsbedürfnisse. Das Verkehrsaufkommen nimmt zu, insbesondere mit dem PKW. Zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie Treibhausgasemissionen sind die Folge. Mehr Autos auf der Straße verursachen darüber hinaus einen Zuwachs an Stress – sowohl für den Fahrer am Steuer als auch für Fußgänger und Radfahrende. Die Auswirkungen des Verkehrswachstums auf Menschen, Tiere und die Umwelt sind vielfältig.

Wäre es nicht schöner, in einer geräuscharmen und sauberen Umgebung zu leben? Einer Umgebung, in der der tägliche Weg zur Arbeit, in die Kita oder Schule nicht stresst, sondern Spaß macht und einen positiven Beitrag zur Gesundheit leistet? Der Radverkehr als umweltfreundliche Verkehrsart kann dazu einen Beitrag leisten.

Deshalb ist die Förderung des Radverkehrs ein wichtiger Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik.



Zahlreiche Radabstellanlagen wurden in Eberswalde bereits geschaffen oder sind im Entstehen: In der Friedrich-Ebert-Straße, an mehreren Bushaltestellen und natürlich demnächst im neuen Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Künftig werden darüber hinaus unter anderem das Rathaus und die Grundschule Bruno-H.-Bürgel mit passenden Radabstellanlagen ausgestattet.

Damit Bewohner und Gäste immer öfter aufs Fahrrad steigen, sich sicher fühlen und insgesamt zufrieden sind, bedarf es vieler verschiedener Maßnahmen. Ein wichtiger Aspekt ist dabei, dass das Fahrrad auch unkompliziert, bequem und sicher geparkt werden kann. Und das sowohl am Start- als auch am Zielort eines mit dem Fahrrad zurückgelegten Weges.

Mit dem Leitfaden „Fahrradparken leichtgemacht“ möchten wir einen Beitrag zur „Know-how“-Vermittlung leisten und dazu motivieren, gute und sichere Radabstellanlagen zu errichten. Die Publikation richtet sich an alle Akteure; beispielsweise Planer, Gewerbetreibende, Bildungseinrichtungen oder Haus- und Grundstückseigentümer, die ihrer Zielgruppe die Nutzung des Fahrrads erleichtern möchten. Attraktive, sichere Fahrradabstellanlagen bringen nicht nur für die Allgemeinheit Vorteile, sondern auch für jeden Einzelnen. Seien Sie gespannt auf diesen Leitfaden, lassen Sie sich inspirieren und uns gemeinsam aktiv werden, um miteinander einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung unserer gesamten Stadtgesellschaft zu leisten.

Anne Fellner

Baudezernentin, stellvertretende Bürgermeisterin



# 1. Häufiger das Rad nehmen – *Warum nutzergerechte Fahrradparkplätze so wichtig sind*

Im täglichen städtischen Verkehr wird gelaufen, Fahrrad gefahren, das Auto genutzt oder der Bus genommen. Alle möchten sicher, schnell und ohne Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu ihrem Ziel kommen. Und wer nicht auf den eigenen Füßen unterwegs ist, muss sein Gefährt vor und nach der Nutzung an seinem Start- und Zielort abstellen können.

Da Wege und Straßen oft gemeinsam genutzt werden, ist der Platz beschränkt, Konflikte können leicht entstehen. Oft haben die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer das Nachsehen, müssen sich dem motorisierten Verkehr unterordnen. Doch auch zwischen Radfahrenden und Fußgängern läuft der Verkehr nicht immer reibungslos.

Insbesondere wenn es um das Abstellen der Fahrräder geht, können die Interessen leicht aufeinanderprallen. Frei auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder müssen vom Fußgänger manchmal im Slalom umgangen werden, Fahrradstellplätze vor Geschäften sind nicht immer optimal platziert und an Straßenschildern und Laternen angeschlossene Fahrräder zeigen Handlungsbedarf auf.

Auf der Seite der Radfahrenden kommt Unzufriedenheit auf, wenn es keine ausreichenden Abstell- und Anschlussmöglichkeiten gibt oder es schwierig ist, das Fahrrad am Rahmen anzuschließen.

Je besser es in der städtischen Verkehrsplanung also gelingt, den sehr unterschiedlichen Anforderungen der zahlreichen Nutzergruppen gerecht zu werden, desto zufriedener sind alle Verkehrsteilnehmer!

Damit in Zukunft die Verkehrsmittelwahl noch häufiger auf das Fahrrad fällt, sind eine hohe Nutzerfreundlichkeit, die einfache Zugänglichkeit zum Fahrrad und insgesamt eine ansprechende Qualität der gesamten Fahrradinfrastruktur der Schlüssel zum Erfolg.

## *Im Fokus: Abstellanlagen für Fahrräder*

Funktionierende Rad-Abstellanlagen machen nicht nur die Radfahrenden glücklich. Auch die Fußgänger profitieren, positive Effekte auf das Stadtbild gibt es quasi mit dazu. Fahrradabstellanlagen sind zentraler Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig:

- > an den richtigen Orten
- > in ausreichender Anzahl, dem jeweiligen Standort entsprechend
- > mit nutzergerechter Qualität
- > mit minimalem Konfliktpotenzial gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern



Wie wichtig dieses Thema für die Radfahrenden ist, zeigen die Ergebnisse des „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“ des Sinus-Instituts – einer repräsentativen Befragung gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020. Auf die Frage, welche Wünsche man an die Politik habe, nannten 44 Prozent der Befragten sichere Radabstellanlagen<sup>1</sup>.

Radfahrende sind mit unterschiedlichen Zielen und Zwecken unterwegs und haben häufig auch Rucksäcke oder Gepäcktaschen mit dabei, die nach dem Abstellen des Fahrrads mitgenommen werden müssen. Deshalb ist die Freude groß, wenn das Fahrrad gut und sicher in der Nähe des Ziels geparkt werden kann und das Gepäck nicht unnötig weit zu tragen ist.

Der Leitfaden „Fahrradparken leichtgemacht“ zeigt, welche Anforderungen aus Nutzersicht für das Abstellen von Fahrrädern bestehen und wie man diese planerisch optimal berücksichtigen kann.

In Kapitel 2 wird ein allgemeiner Überblick zum Radverkehr in Deutschland gegeben, in Kapitel 3 stehen dann die Anforderungen der Nutzer an Radabstellanlagen im Mittelpunkt. Kapitel 4 widmet sich den verschiedenen Bauformen von Stellplätzen, während in Kapitel 5 die möglichen Standorte differenziert betrachtet werden. Ungepflegtes Stadtmobiliar macht die Nutzung unattraktiv, daher gibt Kapitel 6 Empfehlungen, wie Radabstellanlagen zu unterhalten sind. Kapitel 7 schließt den Leitfaden mit rechtlichen Aspekten bezüglich der Herstellung von Radabstellanlagen.



▲ Abb. 1: Einstellbügel im Fahrradparkhaus Potsdam

## Kurz und knapp für den ersten Überblick

### Die ideale Radabstellanlage

- > befindet sich am richtigen Standort, meist in Eingangsnähe des Ziels
- > bietet gute Sicherungsmöglichkeiten
- > ist überdacht, wenn der Radfahrer hier üblicherweise länger parkt
- > ist ausreichend beleuchtet und schützt damit besser vor Diebstahl und Vandalismus
- > ist unkompliziert zu erreichen
- > kann unterschiedliche Fahrradformen aufnehmen
- > bietet ausreichend Platz zum Ein- und Ausparken, zum Be- und Entladen und zum Rangieren
- > schützt das Fahrrad aus ihrer Beschaffenheit heraus beim Abstellen gegen Beschädigungen und vermeidet ein Ausschlagen des Vorderrades

### Die wichtigsten Standorte für öffentliche Radabstellanlagen

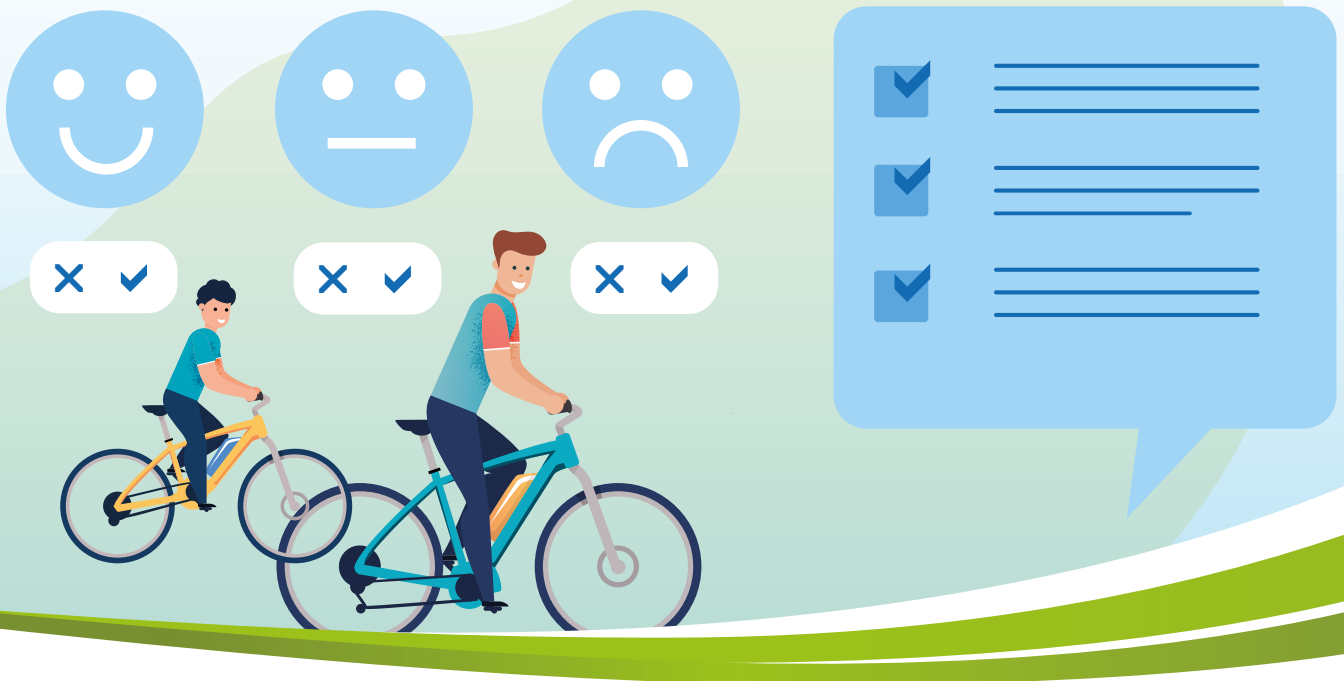
- > Einzelhandelsstandorte
- > Öffentliche Einrichtungen
- > Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV
- > Sozial- und Gesundheitseinrichtungen
- > Standorte für Freizeit und Bildung

### Die zentralen Prämissen für den Planer

- > größte Eignung für Radabstellanlagen mit Einstellbügeln oder Anlehnbügeln
- > Planung einer dem Standort angemessenen Stückzahl
- > Gewährung von mindestens 0,80 Meter und optimal 1,20 Meter Abstand zwischen den Fahrradstellplätzen (je nach Bauform)
- > bei einer Hoch-Tief-Einstellung der Räder: Reduzierung des Abstands auf 0,50 Meter<sup>2</sup> ist möglich
- > bei Zielbereichen, an denen sich der Nutzer üblicherweise länger aufhält: Überdachung und Beleuchtung sind zu empfehlen

<sup>1</sup> SINUS-Institut: „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“, S. 59

<sup>2</sup> Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Bayern



## 2. Die Radfahrenden – Eine oft unterschätzte Zielgruppe

Um attraktive, gut funktionierende Radabstellanlagen errichten zu können, müssen zunächst einmal die Wünsche und Bedürfnisse der Radfahrenden bekannt sein. Für die Planung ist es deshalb sehr hilfreich, Einblick in den „Rad-Alltag“ zu haben und zu erfahren, was Fahrradfreundlichkeit im Verkehr eigentlich ausmacht. Am Anfang des Leitfadens steht deshalb ein kleiner Exkurs zum Radverkehr mit wichtigen Kennzahlen und Hintergrundwissen.

### 2.1 Daten und Fakten zum Radverkehr

#### *Sehr viele Menschen fahren Rad*

In Deutschland besitzt fast jeder Einwohner ein Fahrrad – Schätzungen gehen derzeit von rund 72 Millionen Exemplaren in den Haushalten aus<sup>3</sup>. Verwendung findet das Fahrrad dabei am häufigsten in der Freizeit und für Einkäufe und Erledigungen.<sup>4</sup>

Laut „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“<sup>5</sup> fahren aktuell 78 Prozent der Menschen in Deutschland Rad, 44 Prozent nutzen das Fahrrad täglich oder mehrmals pro Woche als Verkehrsmittel oder in der Freizeit. Die Studie weist darüber hinaus einen deutlich positiven Trend zur Fahrradnutzung aus – im Vergleich zu 2015 stieg demnach die Nutzung des Fahrrads um sechs Prozentpunkte. Und 41 Prozent der Befragten gaben an, in Zukunft noch häufiger Rad fahren zu wollen.

Bezogen auf die Zahl aller jährlichen Wege werden bundesweit rund 11 Prozent<sup>6</sup> der Fahrten mit dem Rad zurückgelegt. Der Radverkehrsanteil in Eberswalde lag 2006 bei 11,5 Prozent.<sup>7</sup>

#### *Ein Verkehrsmittel mit niedrigen Kosten*

Unterschiedliche Verkehrsarten verursachen unterschiedliche Kosten für die Kommunen, denn die dafür notwendige Infrastruktur muss hergestellt und gewartet werden. Dabei schneidet der Radverkehr sehr positiv ab. Im Vergleich zum PKW mit Kosten in Höhe von 2,13 Cent pro PKW-Kilometer schneidet jeder Fahrradkilometer mit 0,21 Cent deutlich günstiger ab.<sup>8</sup>

<sup>3</sup> Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V., 2018, S. 2

<sup>4</sup> Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V., 2018, S. 2

<sup>5</sup> SINUS-Institut: „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

<sup>6</sup> infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH, 2018) S. 6

<sup>7</sup> Stadt Eberswalde, 2008, S. 81

<sup>8</sup> Dr. Friedrich, 2017, S. 6

Auch bei den Herstellungskosten für Stellplätze liegt das Rad deutlich vorne. Ein PKW-Stellplatz kostet bis zu 5.500 Euro<sup>9</sup>, ein Fahrradstellplatz hingegen nur rund 100 Euro. Damit können mit identischem Aufwand deutlich mehr Radstellplätze hergestellt werden.

Für die Nutzer fallen ebenfalls Kosten an: 100 Kilometer mit dem Auto kosten pro Person rund 17 Euro, mit dem Rad hingegen nur 5 Euro.<sup>10</sup>

### Bewegung nutzt der Gesundheit

Wer sich viel an der frischen Luft bewegt, fördert seine Gesundheit. Im Umkehrschluss bedeutet dies: Wer sich wenig bewegt, hat ein größeres Risiko krank zu werden. Zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass Bewegungsarmut die Wahrscheinlichkeit erhöht, beispielsweise an Typ II Diabetes oder Darmkrebs zu erkranken beziehungsweise einen Herzinfarkt zu erleiden. Eine Studie für die Schweiz hat ergeben, dass durch körperliche Aktivitäten jedes Jahr Gesundheitskosten in Höhe von umgerechnet rund 4 Milliarden Euro vermieden werden.<sup>11</sup>

### Fahrradfahren ist umweltfreundlich

Radfahren schont durch die emissionsfreie Fortbewegung die Umwelt und die natürlichen, in ihrer Menge endlich vorhandenen Ressourcen, da kaum Schadstoffe und Treibhausgase emittiert werden.

## 2.2 Positive Effekte des Radverkehrs auf die Städte

### Geringerer Flächenverbrauch zum Wohl der Stadt

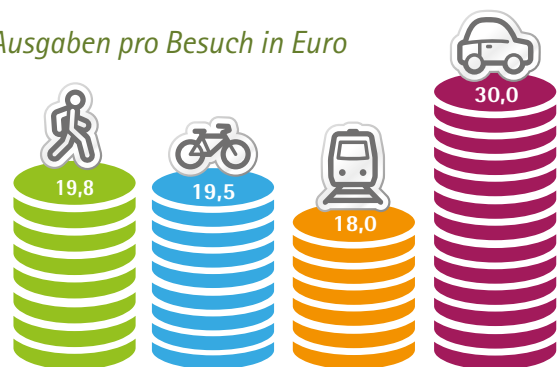
Der Radverkehr benötigt wesentlich weniger Platz als der motorisierte Individualverkehr, denn die Wege sind schmaler und auch die Parkplätze fallen kleiner aus. Auf einem PKW-Stellplatz können bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden<sup>12</sup>. Mehr Mobilität mit dem Rad kann also zur höheren Flächenverfügbarkeit für andere Nutzungen, wie beispielsweise zusätzlichen Grünflächen führen und so den Stadtraum lebenswerter werden lassen.

### Umsatzplus im Einzelhandel durch nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer

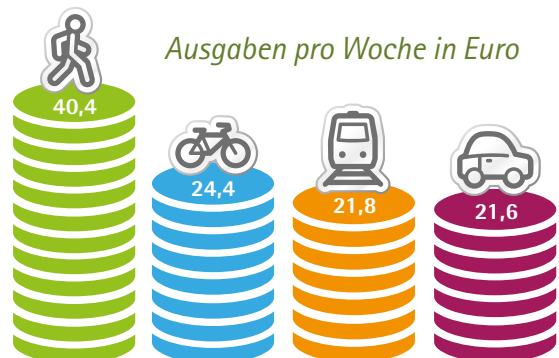
Im Einzelhandel wird oft argumentiert, dass PKW-Stellplätze möglichst direkt vor dem Eingang unverzichtbar sind, um ausreichend Umsatz zu generieren. Kunden, die mit dem Fahrrad zum Einkauf unterwegs sind, finden in dieser Diskussion zumeist nur wenig Beachtung.

Einer Studie aus dem Jahr 2003<sup>13</sup> zufolge ist das aber ein Trugschluss. Autofahrende bringen demnach zwar pro Besuch einen höheren Umsatz, kommen aber in der Regel seltener als Radfahrende. Vergleicht man den Gesamtumsatz beider Zielgruppen für den gleichen Zeitraum, sind es die Radfahrenden, die mehr Geld in den Geschäften lassen. Häufiger kommen übrigens nur zu Fußgehende in die Geschäfte – mit einem nochmals deutlich höheren Umsatz (vgl. Abbildung 2).

### Ausgaben pro Besuch in Euro



### Ausgaben pro Woche in Euro



### Anzahl der Einkaufsbesuche pro Woche

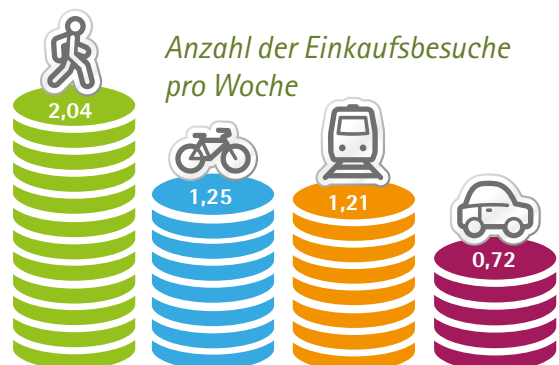


Abb. 2: Kaufverhalten nach Verkehrsmittel  
Quelle: Darstellung nach Brichet & Heran, 2003

<sup>9</sup> Dr. Friedrich, 2017, S. 7

<sup>10</sup> Dr. Friedrich, 2017, S. 8

<sup>11</sup> Dr. Friedrich, 2017, S. 10

<sup>12</sup> Deutsches Institut für Urbanistik, 2014

<sup>13</sup> Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. -  
Wirtschaftliche Argumente für den Radverkehr



## 3. Die ideale Radabstellanlage – *Der Nutzer im Mittelpunkt*

Eine Situation, die in vielen Städten bekannt ist: Eine vorhandene Radabstellanlage ist kaum genutzt, aber nicht weit davon entfernt sind die Fahrräder an Straßenschildern und Zaunanlagen angeschlossen.

Oft sind die Ursachen vielfältig und auf den ersten Blick gar nicht klar zu benennen. Wenn eine Radabstellanlage nicht wie gewünscht von der Zielgruppe angenommen wird, gilt jedoch immer: Die tatsächlichen Bedürfnisse der Radfahrenden an diesem Ort sind bei Planung und Bau nicht ausreichend berücksichtigt worden. Was die Nutzer hier benötigen, war vielleicht nicht bekannt, wurde falsch eingeschätzt oder anderen Sachzwängen untergeordnet.

### *ADFC<sup>14</sup>-Empfehlungen*

Damit es für die Planer einfacher wird und sich Fehler nicht an vielen Standorten wiederholen, hat der ADFC detaillierte Empfehlungen für Radabstellanlagen entwickelt.

Als unabhängiger Verband gibt der ADFC auch praktische Hilfestellungen und prüft Radabstellanlagen unterschiedlicher Bauformen auf Qualität und Nutzerfreundlichkeit. Für gute Produkte wird dabei ein Prüfzeichen vergeben<sup>15</sup>.

### *Worauf es ankommt*

Planung und Umsetzung von Radabstellanlagen sollten sich von der ersten Idee bis zur Bauabnahme konsequent an den tatsächlichen Bedürfnissen der Radfahrenden orientieren.

Die wichtigsten qualitativen Anforderungen sind dabei

- › Wahl des richtigen Standorts
- › standsicheres Abstellen, möglichst überdacht
- › diebstahlsichere Anschließmöglichkeiten
- › Aufnahme von unterschiedlichen Fahrradformen und Arten
- › Barrierefreiheit der Anlage
- › ausreichende Bewegungsflächen für Mensch und Fahrrad

Im Folgenden sind diese einzelnen Aspekte näher erläutert.

<sup>14</sup> Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

<sup>15</sup> [www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle](http://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle)





## 3.1 Der richtige Standort

Voraussetzung Nummer 1 für die Akzeptanz der Radabstellanlage: Sie muss sich genau dort befinden, wo der Radfahrende seine Fahrt unterbrechen oder beenden möchte. Jeder zurückgelegte Weg hat einen Verkehrsanlass – es gilt also herauszufinden, welche potenziellen Ziele die Radfahrenden in der Stadt häufig ansteuern. Hierzu gehören sowohl konkrete Ziele wie eine bestimmte Schule oder eine Freizeiteinrichtung als auch Zielbereiche für viele verschiedene Verkehrsanlässe – beispielsweise eine Fußgängerzone oder ein Umsteigepunkt des ÖPNV.

Sobald die Ziele identifiziert sind, müssen geeignete Standorte für die Anlagen in den jeweiligen Zielbereichen ausgewählt werden.

### Ein optimaler Standort

- ist in Nähe und Sichtweite des jeweiligen Eingangs zum Ziel

---

- ermöglicht eine Sichtbeziehung vom Aufenthaltsort des Nutzers zum Abstellplatz

---

- ist so angeordnet, dass Kraftfahrzeuge, Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert und so Konfliktpunkte ausgeschlossen werden

---

- bietet sich bei räumlich größeren Zielbereichen gut in den Anfangsbereichen von Fußgängerzonen, an Straßenkreuzungen und an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs an

*Merke: Je kürzer die Parkdauer, desto geringer ist im Allgemeinen die akzeptierte Entfernung zum Eingang des Ziels.*



▲ Abb. 3: Radabstellanlage direkt neben dem Rathauseingang

### TIPPS FÜR DEN PLANER

Damit die neue Fahrradabstellanlage andere Verkehrsteilnehmer nicht beeinträchtigt, sollten die folgenden Prämissen bei der Planung beachtet werden:

- ausreichend großer Abstand zum Fahrbahnrand – die Türen haltender oder parkender Fahrzeuge müssen noch vollständig geöffnet werden können
- Berücksichtigung einer Mindestbreite der verbleibenden Gehwegfläche von 1,80 Meter – bei hoher Fußgängerfrequenz auch entsprechend größer

**Gut zu wissen:** Da privat errichtete Abstellanlagen anzeige- bzw. erlaubnispflichtig sind (vgl. Kapitel 7.3), wird jeweils im Einzelfall geprüft, ob die gewünschte Anordnung so realisiert werden kann.

## 3.2 Diebstahlschutz ist unerlässlich

Wer sein Fahrrad parkt, möchte sichergehen, dass es auch bei der Rückkehr noch da ist. Ein guter Diebstahlschutz steht deshalb auf der Prioritätenliste der Anforderungen an Radabstellanlagen ganz oben.

In der Vergangenheit wurden häufig Felgenklemmer (vgl. Abb. 24 Seite 17) errichtet, bei denen das Vorderrad eingeklemmt wurde. Die Erfahrungen zeigen, dass Diebe hier mit nur wenig Mühe das Vorderrad vom Rahmen trennen und das Rad entwenden können. Ein sicheres Abschließen ist damit nicht gewährleistet. Hinzu kommt, dass diese Stellplatzart auch schädigend für das Rad ist.



▲ Abb. 4: Anlehnbügel mit gesichertem Rahmen und Vorderrad

### So gehts besser

- › Verwendung von Systemen, die ein gleichzeitiges Anschließen von unterschiedlich großen Rahmen (Kinderfahrrad) und den Laufrädern ermöglichen
- › verschließbare Fahrradboxen wählen, wenn mehrtägige Parkdauern zu erwarten sind, beispielsweise an Hotels oder an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV
- › Zugangskontrollen erhöhen die Sicherheit – diese bieten sich vor allem bei größeren Abstellanlagen und eingeschränktem Nutzerkreis an
- › Licht schreckt Diebe ab – eine gute Beleuchtung bei Dunkelheit trägt immer zum Diebstahlschutz bei und erleichtert den Radfahrenden zudem das Finden, Auf- und Abschließen des Fahrrads

Auch der Standort kann Sicherheit durch soziale Kontrolle bringen – planen Sie ihre Abstellanlagen an den Orten mit größerem Publikumsverkehr.

### 3.3 Standfestigkeit auch mit Gepäck

Radabstellanlagen sollen das Rad nicht nur vor Diebstahl schützen, sondern auch ein standfestes, sicheres Abstellen ermöglichen. Dies umfasst:

- › bei Standorten mit Gefälle: Schutz gegen das Wegrollen des Fahrrads entweder durch Querstreben am Boden oder durch eine zusätzliche Vorderradhalterung
- › Schutz gegen das seitliche Umkippen beim Abstellen – wenn das Fahrrad mit einem Kind oder einseitiger Gepäckbelastung beladen ist
- › Verhinderung des Umschlagens der Lenkung des abgestellten Fahrrades, da dieses insbesondere bei schwererer Beladung sonst leicht umkippen könnte
- › Vermeidung von Beschädigungen von Rahmen, Gabeln Felgen, Leitungen, Schaltungen und Scheibenbremsen



Abb. 5: Durch umgeschlagenen Lenker umgekipptes Fahrrad

### 3.4 Eine Überdachung erhöht die Qualität

Da Alltagsradverkehr auch bei regnerischem Wetter stattfindet, sollten Abstellanlagen mit längerer Aufenthaltswahrscheinlichkeit möglichst überdacht werden. Dies dient dem Komfort und auch dem Schutz der Bauteile an Rädern. Besonders wichtig ist dies für elektrisch unterstützte Räder. Die Abstellanlagen müssen aber nicht zwangsweise gesondert überdacht werden, es bietet sich daher auch der Einbau unter Vordächern von Gebäuden an. Nebenflächen zum Be- und Entladen oder An- und Ablegen von Regenkleidung sollten ebenfalls überdacht sein. Dabei empfiehlt es sich, eine lichte Höhe von mindestens 2,25 Meter einzuhalten.



Abb. 6: Überdachte Abstellanlage mit ungeeigneten Stellplätzen

## 3.5 Auch der barrierefreie Zugang ist entscheidend

Niemand möchte sein Fahrrad über Treppen tragen oder Türen und Tore öffnen, um den Fahrradparkplatz zu erreichen. Müssen erst Hindernisse überwunden werden, wird die Radabstellanlage schnell als unattraktiv wahrgenommen. Bei der Planung auf jeden Fall vermieden werden sollen deshalb:

- > Stufen, Absätze
- > enge oder verwinkelte Gänge und Zufahrten
- > enge und schwer zu öffnende Türen und Tore
- > steile Rampen oder Schieberillen

Manchmal sind Hindernisse aber unvermeidbar. Dann gilt es, den Radfahrenden die Handhabung der Abstellanlage trotzdem so einfach wie möglich zu machen:

- > Ausstattung von Türen mit automatischen Schließsystemen
- > Errichtung von breiten und flachen Rampen
- > Aufbringen von rutschfesten Belegen auf Schieberillen

## 3.6 Eignung für alle Fahrradgrößen

### *Es gibt nicht mehr nur das eine Fahrrad*

Die Zeiten, in denen die meisten Fahrräder ähnlich groß waren, sind spätestens seit dem vermehrten Aufkommen von Lastenrädern vorbei. Diese werden immer häufiger zu einem Ersatz für den PKW und erobern die Städte mit hohem Tempo. Auch Tandems, Liegeräder, Fahrräder mit Anhänger und Dreiräder sind auf den Radwegen unterwegs. Und alle müssen einen geeigneten Abstellplatz finden. Das stellt auch die Planer vor große Herausforderungen. Wie gestalte ich eine Abstellanlage, die sowohl dem niedrigen Liegerad als auch dem mächtigen Lastenrad gerecht wird?

### *Das Lastenrad – ein neuer Verkehrsteilnehmer*

Die meisten Lastenräder weisen eine Breite von 0,86 Metern und eine Länge von bis zu 2,85 Metern auf. Besonders große Modelle kommen auf eine Breite von über 1,00 Meter und eine Länge von über 3,00 Metern, mit Anhänger sogar bis über 4,00 bis 5,00 Meter. Lastenräder haben deshalb einen viel größeren Stellplatzbedarf und zudem einen größeren Wendekreis.

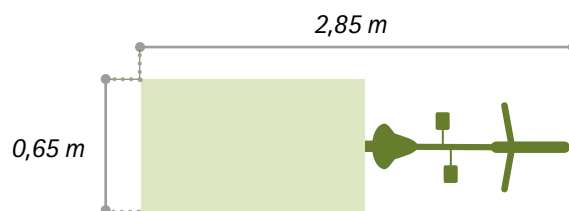


Abb. 7: Ein Lastenrad und seine Breite

### TIPPS FÜR DEN PLANER

- > für Lastenräder deutlich mehr Platz einplanen und diese Stellplätze möglichst am Rand einer Abstellanlage anordnen
- > für Liegeräder darauf achten, dass es ausreichende Anschliebbügel auf niedriger Höhe gibt
- > für Räder mit Anhänger und Tandems besonders lange Plätze mit sehr guten Anstellmöglichkeiten vorsehen
- > für alle breiteren Fahrradformen mit und ohne Anhänger die Bewegungsfläche größer gestalten, damit auch der Radfahrende noch Platz zum Auf- und Absteigen neben seinem Rad hat

Abmessungen	Breite	Länge	Höhe
Fahrrad	0,65	2,00	1,25
Tandem	0,65	2,60	1,25
Liegerad	0,60	2,35	0,85
Dreirad	1,00	2,20	1,25
Anhänger	1,00	1,60	1,10
Fahrrad mit Anhänger	1,65	3,60	
Tandem mit Anhänger	1,65	4,20	
Lastenrad	0,86 -> 1	2,85 -> 3	

Tabelle 1: Maße verschiedener Räder in Meter

<sup>16</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2012, S. 16



▲ Abb. 8: In die Fahrgasse ragender Anhänger

### 3.7 Aufgepasst beim Platzbedarf

Wer kennt das nicht? Eng an eng stehende Fahrräder, miteinander verhakte Lenker, fast unerreichbare Fahrrad-schlösser und kaum Platz zum Ein- und Ausparken. Wenn für Standorte mit einem zu erwartenden großen Aufkommen Fahrradabstellanlagen geplant werden, steht oft die Anforderung möglichst vieler Plätze bei begrenzter Grundstücksfläche im Vordergrund. Das Ergebnis ist fast überall identisch: Die Anlagen werden zugesperrt, viele Nutzer suchen sich Alternativen an Zäunen und Geländern und die Betreiber der Anlagen beklagen den Fahrrad-Wildwuchs.

Am Anfang jeder Planung sollte deshalb unbedingt – auch bei kleinen Anlagen – eine genaue Einschätzung des Platzbedarfs unter Berücksichtigung aller Flächen für das Ein- und Ausparken, Be- und Entladen und das Rangieren für unterschiedliche Fahrradformen auf der Grundlage von Mindestmaßen<sup>17</sup> stehen.

#### Die Mindestmaße beziehen sich auf

- > den Abstand zwischen den einzelnen Radstellplätzen
- > die erforderliche Breite der Fahrgasse bei mehrreihiger Anordnung (Fahrradgroßparkplätze)

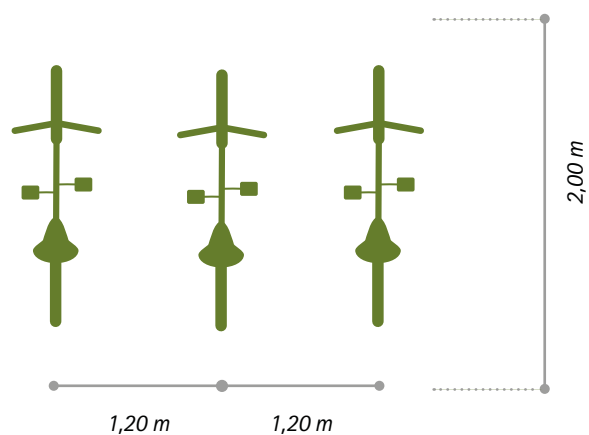
#### und variieren in Abhängigkeit

- > der Art der Aufstellung: Einzel-, Doppel-, Hoch-Tief-Aufstellung, Anlehn- und Anlehn- und Einstellbügel
- > der Anordnung: schräg, senkrecht
- > der Bauart: Anlehn- und Einstellbügel

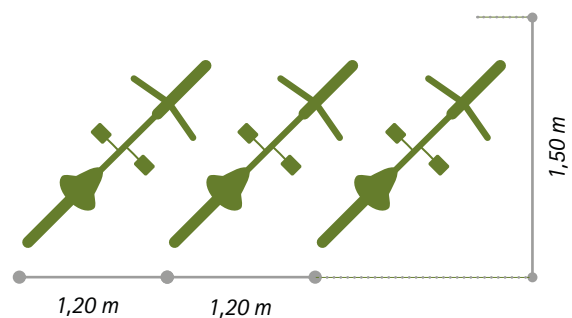
Hinweis: Da Einstellbügel<sup>18</sup> von den Herstellern in der Regel als Systembausatz mit definierten Abständen angeboten werden, beziehen sich die aufgeführten Mindestmaße deshalb vor allem auf die Bauart der Anlehnbügel<sup>19</sup>.

#### Einzelaufstellung – je Bügel ein Fahrrad

- > Mindestabstand zwischen den Bügeln: 1,20 Meter
- > Resultierende Einstelltiefe bei senkrechter Anordnung: 2,00 Meter
- > Resultierende Einstelltiefe bei schräger Anordnung um 45 Grad: 1,50 Meter<sup>20</sup>



▲ Abb. 9: Einzelaufstellung senkrecht



▲ Abb. 10: Einzelaufstellung schräg

<sup>17</sup> Die in diesem Kapitel angegebenen Mindestmaße entsprechen dem aktuellen Wissensstand. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2012) S. 16 ff; außer anders angegeben. Die Abbildungen sind weder maßstabsgetreu noch proportional dargestellt.

<sup>18</sup> S. Kapitel 4 Einstellbügel

<sup>19</sup> S. Kapitel 4 Anlehnbügel

<sup>20</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., 2012 S. 16



## Doppelaufstellung – je Bügel zwei Fahrräder

- > Mindestabstand zwischen den Bügeln: 1,50 Meter
- > Resultierende Einstelltiefe bei senkrechter Anordnung: 2,00 Meter
- > Resultierende Einstelltiefe bei schräger Anordnung um 45 Grad: 1,50 Meter<sup>21</sup>

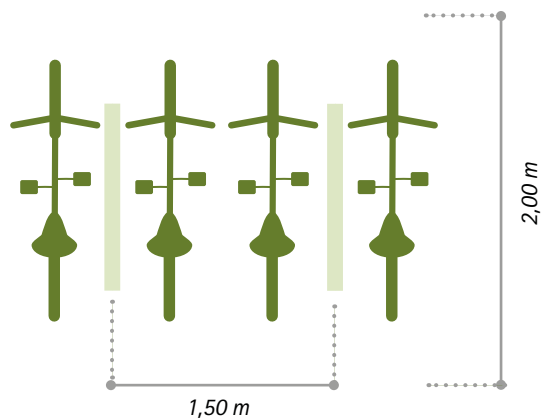


Abb. 11: Doppelaufstellung senkrecht

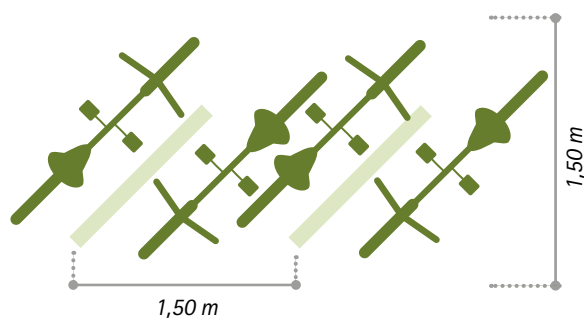


Abb. 12: Doppelaufstellung schräg

## Hoch-Tief-Einstellung – wenn der Platz beengt ist

Bei der Hoch-Tief-Einstellung stehen die Fahrräder versetzt auf unterschiedlichen Höhen und können damit enger zusammenstehen. Diese Bauform ist als Einzel- und Doppelaufstellung möglich. Der ADFC empfiehlt einen Mindestabstand von 0,50 Meter zwischen den Radstellplätzen.

**Zu beachten:** Da die Fahrräder hier dicht an dicht stehen, kann es leicht passieren, dass sich Lenker, Brems- und Schaltzüge verhaken. Dies mindert die Qualität und sollte unbedingt vermieden werden.



Abb. 13: Hoch-Tief-Einstellung im Fahrradparkhaus Potsdam

## Anlehngeänder am Rand des Gehwegs

Manchmal sollen entlang einer Häuserfront Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Wenn der Gehweg für eine Senkrecht- oder Schrägaufstellung zu schmal ist, kann ein Anlehngeänder eine gute Wahl sein.

- > Mindestabstand von der Fassade: 0,30 Meter<sup>22</sup>
- > Befestigung entweder im Untergrund oder am Gebäude
- > bei einem Gehweg mit Gefälle: waagerechte Anbringung oder Ergänzung um Querelemente zur Fixierung des Schlosses

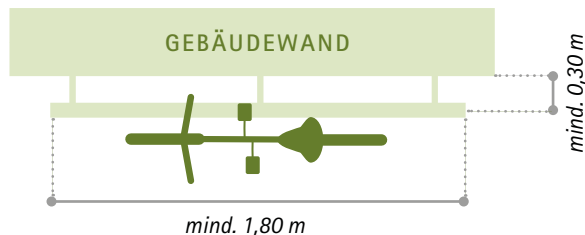


Abb. 14: Anlehngeänder

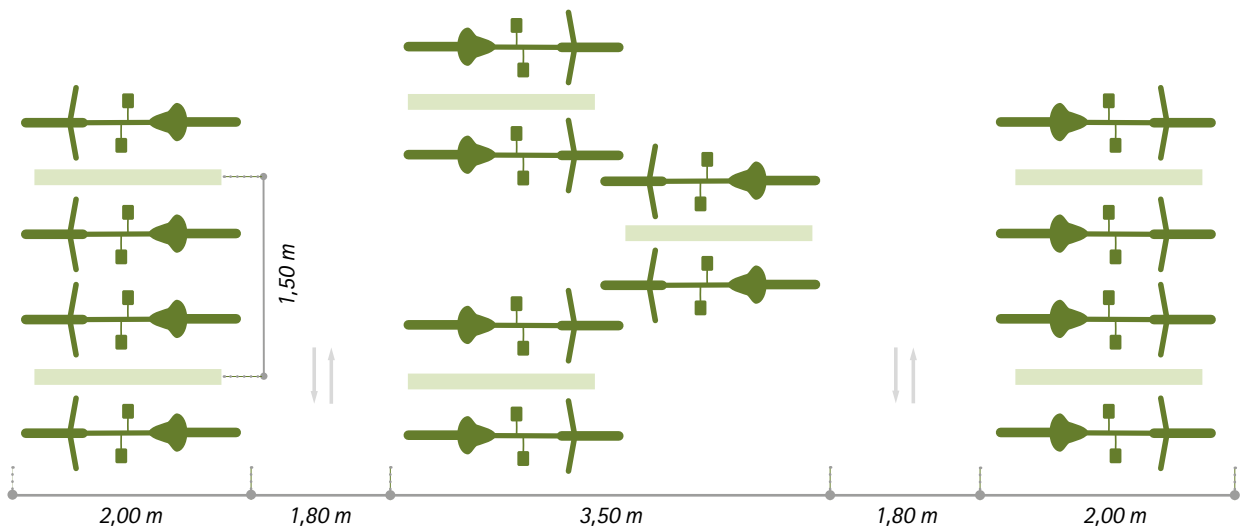
## Mehrreihige Anordnung mit Fahrgassen

Bei Fahrradgroßparkplätzen mit einer sehr hohen Anzahl von Stellplätzen sind die Abstellanlagen je nach Platzverhältnissen durch Fahrgassen voneinander getrennt.

- > Mindestbreite der Fahrgassen bei senkrechter und schräger Aufstellung: 1,80 Meter
- > die verschiedenen Varianten der Fahrradgroßstellplätze mit Maßangaben sind im Anhang 9.2 zu finden

<sup>21</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2012, S. 16

<sup>22</sup> Landeshauptstadt Potsdam, S.6



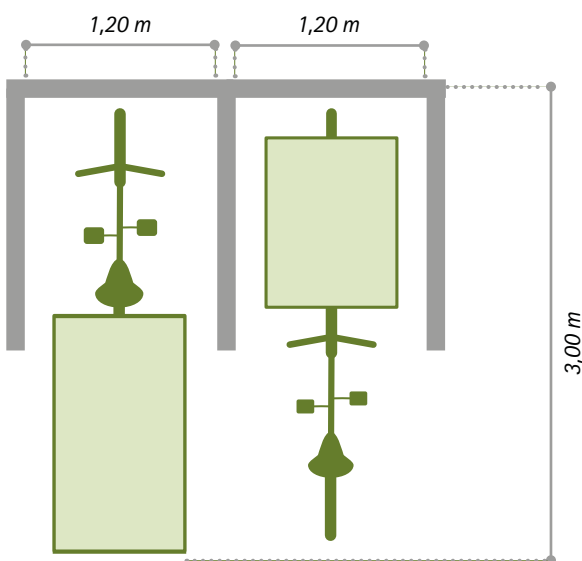
▲ Abb. 15: Fahrradgroßparkplatz mit Doppelaufstellung senkrecht mit Vorderradüberlappung

### Mindestmaße für Lastenräder

Wie eingangs bereits aufgeführt, benötigen Lastenräder eine größere Aufstellfläche. Die Maße variieren je nach Lastenrad und Örtlichkeit. Bei einer Einstelltiefe von 3,00 Metern ist jedoch gewährleistet, dass die meisten Lastenräder problemlos abgestellt werden können.

**Beachte:** In der Planung von Lastenrad-Stellplätzen ist immer zu berücksichtigen, dass die Transportfläche gut zugänglich ist.

- > empfohlene Stellplatzbreite: 1,20 Meter
- > wenn der Stellplatz von allen Seiten gut zugänglich ist: Reduzierung auf 1,00 Meter ist möglich<sup>23</sup>



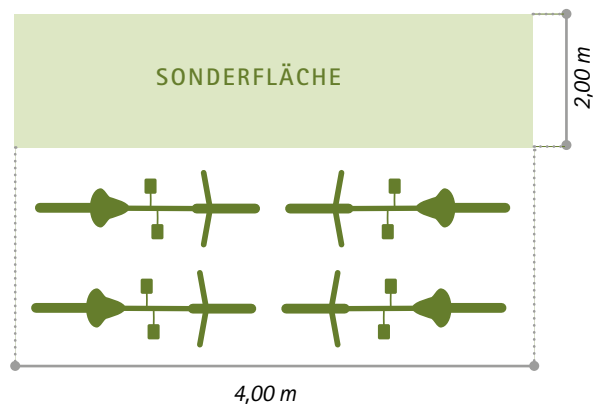
▲ Abb. 16: Lastenradstellplätze

<sup>23</sup> Maße auf Grundlage eigener Ermittlung anhand gängiger Lastenradmodelle.

### Markierung von Sonderflächen

Für Lastenräder und andere besondere Fahrradmodelle ist es manchmal schwierig, den konkreten Platzbedarf zu ermitteln. Wenn genügend Platz vorhanden ist, kann einfach eine Sonderfläche auf dem Boden markiert und mit einem Piktogramm gekennzeichnet werden.

**Beachte:** Die hier angegebenen Maße dienen nur als Richtwert.



▲ Abb. 17: Sonderaufstellfläche

### 3.8 Mit dem E-Bike unterwegs

Die Zahl der elektrisch betriebenen oder unterstützten Fahrräder steigt bundesweit stetig an. Daher sollte bei der Planung von Abstellanlagen geprüft werden, ob der Standort mit Elektrorädern angefahren wird und ein Aufladen angeboten werden sollte. Hierfür gibt es mehrere Möglichkeiten:

- > Laden direkt an den Stellplätzen
- > Aufbau einer gesonderten Ladeinfrastruktur
- > Laden in den Räumen des Zieles

#### „Akku laden? Gern!“ – Ein Praxisbeispiel zum Nachahmen:

Die WITO Barnim hat gemeinsam mit dem Netzwerk „Sonne auf Rädern“ die Kampagne „Akku laden? Gern!“ ins Leben gerufen – mit einem Schild oder Aufkleber bieten Restaurants, Einzelhändler und andere Zielorte den Elektroradfahrenden an, ihren Akku in den eigenen Räumen zu laden.



▲ Abb. 18: Ladestation mit drei Schließfächern am Stadtmuseum in Eberswalde

### 3.9 Die Anzahl muss stimmen

Wie viele Stellplätze an einem Standort tatsächlich benötigt werden, kann nie pauschal eingeschätzt werden. Für eine erste Orientierung eignen sich die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ermittelten detaillierten Richtwerte für die quantitative Planung von Radabstellanlagen in Abhängigkeit unterschiedlicher Zielorte und Nutzergruppen (Anhang 9.3, Tabelle 3). Diese sind im Anhang detailliert dargelegt.



## Akku laden? Gern!



▲ Abb. 19: Logo „Akku laden? Gern!“  
Quelle: Tourismusverband Seenland-Oderspree



## 4. Das passende System finden – Eine Übersicht der gängigen Bauformen

Fahrräder können angelehnt, eingestellt oder sogar aufgehängt werden – die Vielfalt gängiger Fahrradabstell-systeme ist sehr groß und auf den ersten Blick manchmal auch recht unübersichtlich. Je nach Standort, Nutzeranforderungen und räumlichen Prämissen weisen die jeweiligen Systeme unterschiedlich gute Eigenschaften auf.

Im Folgenden werden die beliebtesten und am häufigsten genutzten Modelle mit Ihren Vor- und Nachteilen beschrieben – die Auflistung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### Anlehnbügel

Das Fahrrad wird seitlich an einen Bügel gelehnt, jedoch nicht in eine Halterung eingestellt.

#### + Positiv

- > sicheres Anschließen von Rahmen und Laufrad
- > Umkippen des Rades nur zu einer Seite möglich
- > bei genügend Abstand kein Verhaken mit anderen Rädern

#### - Negativ

- > bei Gefälle kein Wegrollschutz
- > seitliches Umschlagen des Lenkers je nach Bauform möglich



▲ Abb. 20: Anlehnbügel mit Vorderradfixierung in Wiesenburg



▲ Abb. 21: Anlehnbügel an der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde



### *Einstellbügel*

Das Fahrrad wird – zumeist mit dem Vorderrad – in eine Halterung eingestellt.

#### **+ Positiv**

- > sicheres Anschließen von Rahmen und Laufrad
- > Umkippen des Rades nicht möglich
- > bei genügend Abstand kein Verhaken mit anderen Rädern
- > Wegrollschutz bei Gefälle
- > kein seitliches Umschlagen des Lenkers

#### **- Negativ**

- > je nach Modell Beschädigungen von Scheibenbremsen möglich



Abb. 22: Doppelseitige Einstellbügel in Eberswalde

### *Doppelstockparker*

Die Fahrräder werden auf zwei übereinanderliegenden Ebenen eingestellt.

#### **+ Positiv**

- > ca. doppelt so viele Aufnahmemöglichkeiten wie beim Parken in einer Ebene
- > sicheres Anschließen von Rahmen und Laufrad
- > Umkippen des Rades nicht möglich
- > kein Verhaken mit anderen Rädern
- > Wegrollschutz bei Gefälle
- > kein seitliches Umschlagen des Lenkers

#### **- Negativ**

- > je nach Modell Beschädigungen von Scheibenbremsen möglich
- > Radfahrende schätzen die Nutzung teilweise als schwierig ein



Abb. 23: Doppelstockparker in Oranienburg.  
Quelle: Stadt Oranienburg/Sven Dehler



Abb. 24: Schrägstellung des Fahrrades und damit einhergehende Belastung des Vorderrades

### *Bodengebundene Vorderradhalter (Felgenklemmer)*

Das Fahrrad wird mit dem Vorderrad in eine Halterung geklemmt.

#### **+** Positiv

- > kostengünstige Anschaffung
- > wird gut als Fahrradstellplatz erkannt
- > Wegrollschutz bei Gefälle
- > seitliches Umschlagen des Lenkers nicht möglich
- > leichte Bedienung

#### **-** Negativ

- > kein sicheres Anschließen von Rahmen und Laufrad
- > Gefahr des Umkippens des Rades mit möglichen Beschädigungen am Vorderrad (Felgen, Speichen, Felgenbremsen)
- > Verhaken mit anderen Rädern



**▲** Abb. 25: Gestalterisch schöner, aber nicht funktionale Abstellanlage

### *Anlehngeländer*

Das Fahrrad wird an einem am Rand des Gehwegs angebrachten Geländer – auf der Häuser- oder der Straßenseite – angelehnt.

#### **+** Positiv

- > sicheres Anschließen von Rahmen und Laufrad
- > Umkippen des Rades nur zu einer Seite möglich
- > kein Verhaken mit anderen Rädern
- > keine Beschädigung von Felgen, Speichen und Felgenbremsen

#### **-** Negativ

- > bei Gefälle ggf. kein Wegrollschutz
- > seitliches Umschlagen des Lenkers je nach Bauform möglich



**▲** Abb. 26: Anlehngeländer an der Rathauspassage



### Senkrechte Systeme

Das Fahrrad wird vertikal an einer Wandhalterung aufgehängt.

#### + Positiv

- > Nutzung sonst ungeeigneter Flächen
- > Rahmen i. d. R. inkl. Laufrad anschließbar
- > kein Verhaken mit anderen Fahrrädern
- > Wegrollschutz bei Gefälle
- > kein Umschlagen des Lenkers
- > Schutz der Scheibenbremsen

#### - Negativ

- > Radfahrende schätzen die Nutzung teilweise als schwierig ein



▲ Abb. 27: Senkrecht-Parker im Fahrradparkhaus Potsdam.  
Quelle: Landeshauptstadt Potsdam/Torsten von Einem

### Fahrradboxen

Das Fahrrad wird in einer fest installierten Aufbewahrungsbox eingeschlossen.

#### + Positiv

- > hoher Diebstahlschutz
- > keine Beschädigung des Fahrrades beim Einstellen
- > kein Umkippen des Rades und kein Umschlagen des Lenkers

#### - Negativ

- > hohe Anschaffungskosten
- > höherer Platzverbrauch der Fahrradboxen



▲ Abb. 28: Fahrradboxen mit Dachbegrünung im Kurort Rathen.  
Quelle: Stadtverwaltung Pirna/Thomas Freitag



## 5. Radabstellanlage erwünscht – Die wichtigsten Standorte aus Nutzersicht

Der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 geförderte „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“ des SINUS-Instituts liefert eine detaillierte Analyse der Radverkehrsnutzung in Deutschland. Dabei wurde auch die Zufriedenheit beim Thema Fahrradparken abgefragt.

### Zufriedenheit mit Abstellsituation

Bitte bewerten Sie die Abstellsituation an folgenden Standorten anhand von Schulnoten

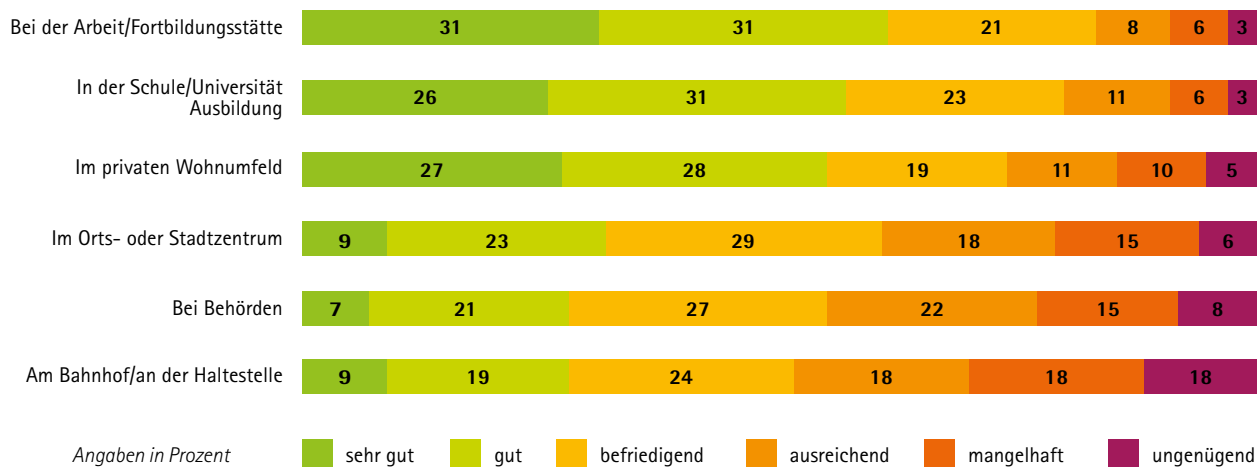


Abb. 29: Fahrrad-Monitor 2019 – Zufriedenheit mit Abstellsituation



## 5.1 Das eigene Zuhause – Ein bequemer Start macht Lust aufs Fahrrad

Das Fahrrad im schwer zugänglichen Keller oder vor dem Haus am Laternenpfahl angeschlossen – insbesondere in den Städten haben sehr viele Radfahrende oft nur unzureichende Möglichkeiten, ihr Fahrrad bequem, sicher und geschützt im Haus oder in der Nähe der Wohnung abzustellen. Je größer die Hürden sind, desto seltener wird in der Konsequenz das Rad im Alltag genutzt.

Das heißt jedoch im Umkehrschluss: Mit ausreichend vielen, qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen in den Wohngebieten wird die Akzeptanz des Fahrrads als tägliches Verkehrsmittel schnell steigen.

Laut „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“ schätzen 26 Prozent der Befragten die Abstellsituation im privaten Umfeld nur ausreichend bis ungenügend ein<sup>24</sup>, mehr als die Hälfte der Befragten ist dagegen zufrieden.

In Abhängigkeit der verschiedenen Wohnformen und Wohnbereiche bieten sich die folgenden Maßnahmen an.

### *Wohngebiete mit Ein- und Zweifamilienhäusern*

Hier geht es nur selten um die Schaffung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum. Die Flächen für die Abstellanlagen befinden sich üblicherweise direkt auf den privaten Grundstücken. Trotzdem sollten Eigentümer und Bauherren auch hier die Anforderungen des Fahrradparkens von Anfang an mit in ihre Planungen einbeziehen.

#### TIPPS FÜR BAUHERREN

- > Abschätzung des quantitativen Bedarfs
- > sofern das Grundstück groß genug ist: Planung einer überdachten Radabstellanlage im Außenbereich mit gut erreichbarem Zugang zur Straße
- > bei Unterbringung der Fahrräder im Haus: auf stufenlosen Zugang und feststellbare Türen achten



### *Wohngebiete mit mehrgeschossiger Bauweise*

In der Regel sollte im Bereich von (Groß-)Wohnsiedlungen ausreichend Platz für Radabstellanlagen vorhanden sein. Geeignet sind haus- oder aufgangsbezogene Freiflächen, Höfe oder Vorgärten. Um Vandalismus vorzubeugen, sind abgeschlossene und überdachte Lösungen oder Fahrradräume im Erdgeschoss die erste Wahl. Auch innerhalb geschlossener Räume gelten die übrigen Qualitätsanforderungen für Radabstellanlagen. Sollten diese im Keller errichtet werden, sind Schiebehilfen zu empfehlen. Sofern ein Ausgang auf Kellerniveau möglich ist, kann auch eine Rampe realisiert werden. Als weiteres Angebot kann der Abstellraum auch mit einer kleinen Servicestation, die gesicherte Werkzeuge und eine fest montierte Luftpumpe enthält, ausgestattet sein. Strom zum Laden von E-Bikes sollte ebenfalls zur Verfügung gestellt werden.



▲ Abb. 30: Felgenklemmer im Leibnizviertel

### *Altbauviertel und Blockrandbebauung*

In diesen zumeist dicht bebauten Bereichen ist die Errichtung von Radabstellanlagen oft schwierig, da eine hohe Flächenkonkurrenz herrscht. Daher sollte platzsparend geplant werden und Wandhalterungen bzw. Doppelstock-Parker (innen-)hofseitig Verwendung finden. Sofern kein weiterer Platz verfügbar ist, kann auch die Umwidmung von PKW-Stellplätzen eine Lösung sein. Immerhin finden auf einem PKW-Stellplatz bis zu zehn Fahrräder Platz.

<sup>24</sup> SINUS-Institut „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“, S. 118

## 5.2 Der Arbeitsplatz – Das Fahrrad-Gesamtpaket muss stimmen

Umweltbewusst unterwegs sein und mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren – ein Thema, das bei Arbeitnehmern und Arbeitgebern an Bedeutung gewinnt. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass Bewegung sowohl die Gesundheit als auch die Konzentrationsfähigkeit fördert.

Laut „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“<sup>25</sup> nutzen 12 Prozent der Berufstätigen ihr Fahrrad für diesen Zweck täglich, 22 Prozent mehrmals in der Woche und weitere 17 Prozent immerhin noch ein paar Mal im Monat.

Bezogen auf berufstätige Radfahrende, die derzeit noch nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren, wünschen sich 34 Prozent sichere Fahrradabstellplätze als Anreiz für eine zukünftige Nutzung. In puncto Zufriedenheit wird die Abstell-situation am Arbeitsplatz von den Befragten übrigens besser als in Bezug auf alle anderen Standorte bewertet (62 Prozent sehr gut und gut, nur 17 Prozent mangelhaft und ungenügend)<sup>26</sup>.

Geeignete Radabstellanlagen können also ganz entscheidend den Umstieg aufs Fahrrad unterstützen und damit umweltbewusste Mobilität fördern. Weitere Anreize im Verantwortungsbereich der Arbeitgeber wären nach der SINUS-Studie auch die Schaffung von Umkleide-, Wasch- und Duschkmöglichkeiten in den Firmen<sup>27</sup>.



▲ Abb. 31: Radabstellanlage beim Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg

## 5.3 Schulen und Hochschulen – Quantität und Qualität stehen im Fokus

Dass Schüler und Studenten sehr häufig das Fahrrad für den Weg zu ihrer Bildungsstätte nutzen, ist weitreichend bekannt. Fahrradabstellmöglichkeiten sind hier deshalb schon häufig vorhanden. In Bezug auf Qualität und Quantität sollte im Einzelfall geprüft werden, ob diese den heutigen Anforderungen entsprechen. Ausreichend viele und qualitativ hochwertige Radabstellplätze an Bildungseinrichtungen ermöglichen einer hohen Anzahl von Personen eine umweltfreundliche Anreise. Als Nebeneffekt wird auch die Eigenständigkeit junger Menschen gestärkt, wenn diese den Schulweg mit dem Rad zurücklegen und die Anzahl der vielfach diskutierten Elterntaxis reduziert.

Besonderes Augenmerk muss außerdem auf verkehrssichere Zufahrtswege gelegt werden, um in An- und Abfahrtszeiten Unfälle zu vermeiden.



▲ Abb. 32: Anlehnbügel am HNEE-Waldcampus

<sup>25</sup> SINUS-Institut „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“, S. 112

<sup>26</sup> SINUS-Institut „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“, S. 118

<sup>27</sup> SINUS-Institut „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“, S. 133

## 5.4 Einzelhandel – Radfahrende bringen Umsatz

Wie bereits auf Seite 7 dargestellt, wird die wirtschaftliche Bedeutung der Radfahrenden für den Einzelhandel oft unterschätzt. Mit dem Fahrrad lassen sich kurze Wege zu Nahversorgern schnell, kostengünstig und zielgenau zurücklegen. Da auch die Transportmöglichkeiten begrenzt sind, geht diese Zielgruppe relativ häufig einkaufen und tätigt damit insgesamt einen vergleichsweise hohen Umsatz im Einzelhandel.

Deshalb sollte es für Einzelhändler von Interesse sein, in ihrem direkten oder näheren Umfeld angemessene Radabstellanlagen aufzubauen und ggf. weiteren Bedürfnissen der Radfahrenden gerecht zu werden (siehe Kapitel 3). Ein weiterer Pluspunkt ist, dass Radstellplätze deutlich günstiger herzustellen sind und weniger Platz als PKW-Parkplätze benötigen. Auf der für einen PKW erforderlichen Parkfläche können bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden.

### TIPP

Achten Sie bei der Planung auf ausreichend Platz zwischen den Abstellanlagen, da die Räder ggf. mit Körben, Gepäcktaschen oder Anhängern ausgestattet sind. Auch Lastenräder sollten bedacht werden.



Abb. 33: Radabstellanlage neben dem Eingang eines Einzelhandelsunternehmens

## 5.5 Sport- und Freizeiteinrichtungen – Standorte mit unterschiedlichen Nutzeranforderungen

Den Weg zum Sport mit dem PKW zu beginnen, wirkt widersprüchlich. Sind am Ziel ausreichend angemessene Stellplätze vorhanden, steigt auch hier die Motivation das Fahrrad zu nutzen. Ähnlich wie die Schulen und Hochschulen haben sich schon zahlreiche Sport- und Freizeiteinrichtungen auf die radfahrende Zielgruppe eingestellt – auch hier sollte der Fokus verstärkt auf der Umsetzung von Qualitätsstandards und Bereitstellung der Parkmöglichkeiten in ausreichender Anzahl liegen.

### TIPPS FÜR DEN PLANER

- > Einrichtungen, die nur bei schönem Wetter besucht werden, benötigen keine überdachten Radabstellanlagen.
- > Wird die Einrichtung häufig von Familien besucht, sollten Stellplätze für Räder mit Anhänger oder Lastenräder geplant werden.



Abb. 34: Anlehnbügel am Baff



## 5.6 Restaurants, Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen – Typische Etappenstopps bei Tages- und Urlaubstouren

Das Fahrrad wird nicht nur im Alltagsverkehr, sondern auch zu vielen Freizeitzielen genutzt. Radfahren im Urlaub liegt seit vielen Jahren stark im Trend.

Ob Etappenstopp am Restaurant oder abendliches Ankommen an der Unterkunft – nicht nur der Radfahrende, sondern auch sein Gefährt will sicher und geschützt untergebracht sein.



### TIPPS FÜR GASTRONOMISCHE EINRICHTUNGEN

- > Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe, möglichst mit Sichtkontakt
- > Überdachung einplanen – ganz wichtig für Schlechtwetter-Stops

### TIPPS FÜR BEHERBERGUNGSBETRIEBE

Abschließbare Abstellanlagen – möglichst in geschlossenen Räumen

- > Platz für Fahrräder mit Anhänger einplanen
- > Lademöglichkeiten für mehrere E-Bikes vorsehen
- > Serviceleistungen ergänzen: Reparaturservice oder Material, Werkzeug zum Ausleihen, Reinigungsmittel



Abb. 35: Felgenklemmer beim Wilden Eber

## 5.7 Haltestellen und Bahnhöfe – Fahrrad und ÖPNV ergänzen sich gut

Mit dem Rad zum Bahnhof und dann weiter mit dem ÖPNV – beide Verkehrsmittel gehören eng zusammen, sind Teil des Umweltverbunds und sollten gemeinsam gedacht werden. Radabstellanlagen an Haltestellen erweitern das jeweilige Einzugsgebiet um bis zu fünf Kilometer. Denn dies ist die Distanz, die laut Umweltbundesamt mit dem Fahrrad durchschnittlich schneller als mit dem Auto zurückgelegt werden kann, inklusive der Zu- und Abgangszeit zum Verkehrsmittel<sup>28</sup>. Für die Kombination von Haltestellen mit Abstellanlagen sind besonders Endhaltestellen, größere Umsteigepunkte und Bahnhöfe geeignet.

Dieser Bereich liegt allerdings in der Verantwortung der öffentlichen Hand. Mit dem Vorhaben am Eberswalder Hauptbahnhof, ein Fahrradparkhaus zu errichten, kommt die Stadt Eberswalde unter anderem diesen Aspekten nach.



Abb. 36: Fahrradparken am Bahnhof Eberswalde

<sup>28</sup> Umweltbundesamt: Radverkehr – [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens)





## 6. Erfolgsfaktor Unterhaltung und Pflege

Damit Radabstellanlagen auch langfristig vom Nutzer angenommen werden und gleichzeitig das Stadtbild positiv aufwerten, sollten sie sich stets in einwandfreiem Zustand befinden.

### Häufige Probleme sind:

- › Viele Radabstellanlagen haben durch ihre Bauweise eine Windfangwirkung und sind deshalb stärkeren Verunreinigungen ausgesetzt.
- › Besonders Scherben bedeuten für Radfahrende eine enormes Frustrationspotenzial.
- › Herumliegender Müll wirkt unansehnlich und mindert das Erscheinungsbild der Abstellanlage.
- › Gut frequentierte Radabstellanlagen sind vielen Beanspruchungen durch die tägliche Nutzung ausgesetzt.
- › Vandalismus macht leider auch vor Radabstellanlagen nicht Halt.

Für alle Eigentümer und Betreiber heißt es deshalb:

- › Planen Sie die regelmäßige Reinigung ein – wenn es geht in einem festen Rhythmus.
- › Denken Sie daran, Ihre Anlage turnusmäßig auf Funktionalität zu überprüfen.
- › Kontrollieren Sie auch, ob die Fahrradabstellanlagen gemäß ihrem Zweck genutzt werden. Andere Nutzungen sollten unterbunden werden.
- › Und wenn Sie gerade eine Neubeschaffung ins Auge fassen: Achten Sie auf eine Gewährleistung der Ersatzteillieferung von 10 Jahren, um ggf. auftretende Schäden beheben zu können.

### *Die Problematik zurückgelassener Fahrräder*

Es bleibt leider nicht aus, dass einmal im öffentlichen Raum abgestellte Fahrräder nicht wieder abgeholt werden. Diese „Fahrradleichen“ werden im Laufe der Zeit aller abnehmbaren Bauteile beraubt, stören damit das Erscheinungsbild und – als gravierendste Folge – verringern die Anzahl der verfügbaren Stellplätze. Tritt solch ein Fall auf, kann das Rad nicht ohne Weiteres entfernt werden.

Für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum gilt:

- Das Ordnungsamt der Stadtverwaltung muss das Fahrrad markieren und den Eigentümer damit informieren, dass das Fahrrad spätestens nach Ablauf einer Frist von vier Wochen entfernt wird.

---

- Privatpersonen sind auf öffentlichen Flächen nicht berechtigt, Räder zu entfernen. Hier sollte auch zur eigenen Sicherheit das Ordnungsamt kontaktiert werden, um dieses Prozedere einzuleiten.



▲ Abb. 37: Fahrradleiche am Bahnhof Eberswalde



▲ Abb. 38: Unsachgemäße Nutzung einer Radabstellanlage



## 7. Wichtig zu wissen – *Die rechtlichen Grundlagen*

Das Aufbauen von Radabstellanlagen unterliegt rechtlichen Regularien, besonders wenn diese im öffentlichen Raum errichtet werden sollen.

**Pflichtlektüre für den Planer:**

- > Baugesetzbuch

---

- > Brandenburgische Bauordnung

---

- > Sondernutzungssatzung der Stadt Eberswalde

### 7.1 Baugesetzbuch

Auf Grundlage des Baugesetzbuchs können Bebauungspläne erstellt werden. Diese Pläne formulieren für den jeweiligen Geltungsbereich Anforderungen für die bauliche Entwicklung. Darin können auch Anforderungen an die Errichtung von Radabstellanlagen enthalten sein.

### 7.2 Brandenburgische Bauordnung

Auf Grundlage der Landesbauordnung können Gemeinden örtliche Bauvorschriften über notwendige Abstellplätze für Fahrräder erlassen. Solche Vorschriften existieren in Eberswalde nicht. Dennoch regelt die Brandenburgische Bauordnung verschiedene Aspekte zum Thema Fahrradparken direkt. So sind bei der Errichtung und umfassenden Modernisierungen von Gebäuden nach § 48 unter Umständen Radabstellanlagen zu errichten. Der mit der Brandenburgischen Bauordnung vertraute Planer muss dies berücksichtigen.

#### HINWEIS

Sie haben Interesse, Radabstellanlagen im öffentlichen Raum zu schaffen? Dann wenden Sie sich vorerst zur Abstimmung an das Tiefbauamt unter 03334 64652 oder [svbstadt@eberswalde.de](mailto:svbstadt@eberswalde.de).



## 7.3 Sondernutzungssatzung Eberswalde<sup>29</sup>

Die Sondernutzungssatzung gilt für die Nutzung des öffentlichen Raumes und damit auch für Radabstellanlagen, die auf öffentliche Straßen, Wegen und Plätzen in der Stadt Eberswalde einschließlich der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen errichtet werden sollen. Generell wird zwischen erlaubnispflichtigen und anzeigepflichtigen Sondernutzungen unterschieden.

### Radabstellanlagen mit Werbung sind nach § 3 (1) b) erlaubnispflichtig.

- › Der Erlaubnisantrag ist schriftlich inklusive Lageplan mindestens 14 Tage vor der Errichtung der Fahrradabstellanlage mit Angaben zu Antragsteller, Art, Umfang, Dauer und Ort der Sondernutzung zu stellen.
- › Die Inanspruchnahme der öffentlichen Straßen für Sondernutzung ist nicht zulässig, bevor die Erlaubnis erteilt wird.
- › Für Fahrradständer mit Werbung werden außerdem Sondernutzungsgebühren erhoben. Die Höhe der Gebühren richtet sich nach der Größe der Abstellanlage und der beantragten Dauer der Errichtung. Da Radabstellanlagen dauerhaft stehen bleiben, findet meistens der jährliche Betrag Anwendung.
- › Zusätzlich wird für erlaubnispflichtige Radabstellanlagen eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 25 Euro erhoben.

jährlich €/m <sup>2</sup>	wöchentlich €/m <sup>2</sup>	täglich €/m <sup>2</sup>	Mindest- gebühr in €
51,00	5,00	0,50	10,00

▲ Tabelle 2: Verwaltungsgebühr



▲ Abb. 39: Gebührenpflichtige Sondernutzung

### Radabstellanlagen ohne Werbung hingegen sind nach § 8 nur anzeigepflichtig.

- › Die Errichtung der Fahrradabstellanlage muss ebenfalls mindestens 14 Tage vorher schriftlich inklusive Lageplan angezeigt werden.
- › Die Anzeige muss Angaben zu Antragsteller, Art, Dauer, Umfang und Ort der Sondernutzung enthalten.



▲ Abb. 40: Nicht gebührenpflichtige Sondernutzung

<sup>29</sup> Stadt Eberswalde, 2019



### *Weitere Auflagen für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum*

Unabhängig davon, ob die Radabstellanlagen mit oder ohne Werbung errichtet werden sollen, ist zu beachten:

#### Radabstellanlagen im öffentlichen Raum

- > müssen den geltenden gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik entsprechen
- > dürfen niemanden gefährden, schädigen oder belästigen
- > müssen in ordnungsgemäßem und sauberem Zustand sein
- > dürfen Hydranten, Brandschutzanlagen, Wasserabzugsrinnen und Kanalschächte nicht verdecken
- > sind so zu errichten, dass dabei keine Beschädigung des Straßenkörpers entsteht

### *Wenn die Erlaubnis erlöscht oder widerrufen wird*

Der Antragsteller muss die Radabstellanlage nach Erlöschen oder Widerruf der Erlaubnis restlos entfernen und den früheren Zustand wieder herstellen.

Die Sondernutzungssatzung der Stadt Eberswalde ist hier abrufbar:

[www.eberswalde.de/start/rathaus-ortsrecht/ortsrecht-satzungen](http://www.eberswalde.de/start/rathaus-ortsrecht/ortsrecht-satzungen)





Abb. 41: Fahrradparkhaus Eberswalde  
Quelle: Gruppe Planwerk

## 8. Natürlich Eberswalde – *Der Hauptbahnhof wird zur Mobilitätsdrehscheibe*

In Kombination sind sie unschlagbar – wenn es um Umweltfreundlichkeit geht, liegen die Synergien zwischen Fahrrad und ÖPNV ganz klar auf der Hand. Da für uns in Eberswalde die Umwelt und damit einhergehend die Förderung nachhaltiger Mobilität im Fokus stehen, errichten wir am Hauptbahnhof bis 2021 ein attraktives, sicheres Fahrradparkhaus. Dieses soll erheblich zu einer Entspannung des Fahrradparkens im Bahnhofsumfeld beitragen und sich als „sicherer Hafen“ für Räder jeglicher Art etablieren.

Selbstverständlich ist bereits bei der Auswahl der Baustoffe und der eingesetzten Technologien Umweltfreundlichkeit angesagt – das Parkhaus wird komplett in Holzbauweise errichtet. Nur wenige Bauteile, wie die Treppen- und Rampenanlage werden mit Beton hergestellt. Beleuchtet wird der Innenraum durch sparsame LED-Technologie. Der dafür nötige Strom kommt von einer Photovoltaikanlage auf dem Dach, die zur reinen Eigenstromnutzung ausgelegt ist. Um den Diebstahlschutz generell sicher zu stellen, wird das Fahrradparkhaus in offener Bauweise errichtet und zudem videoüberwacht.

Das wird das Fahrradparkhaus bieten:

- › Abstellmöglichkeiten für bis zu 600 Fahrräder auf zwei Ebenen, mit einer innenliegenden Rampe verbunden
- › Platz für das gesamte Spektrum unterschiedlicher Fahrräder – vom Lastenrad über Räder mit Anhänger bis hin zum Tandem
- › Lademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Räder
- › Fahrradboxen für das diebstahlsichere Abstellen wertvolle Räder

Auch die Hochschule für nachhaltige Entwicklung und die Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH werden dieses Angebot nutzen und für ihre Angehörigen gesonderte Abstellflächen im Fahrradparkhaus herrichten.

Außerdem wird die Mobilitätsdrehscheibe Eberswalde Hauptbahnhof künftig um noch zwei Bestandteile erweitert. Die Kreiswerke Barnim werden eine Fahrradverleihstation errichten und auch das in Eberswalde bereits eingeführte Car-Sharing „BARshare“ erhält eine neue Station am Bahnhof.

# 9. Anhang

## 9.1 Begriffe und Definitionen

### Abstellanlage

Gesamte bauliche Einheit zum Abstellen von Fahrrädern an einem Ort, bestehend aus Fahrradstellplätzen, Bewegungsflächen, Zu- und Abfahrtswegen und ggf. Überdachung

### ADFC

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V., setzt sich als verkehrspolitischer Verein für die Förderung des Fahrradverkehrs ein.

### Fahrradständer

Fest am Fahrrad installierte Vorrichtung zum freien Abstellen des Fahrrads

### Fahrradstellplatz

Bauliche Anlage, die das Abstellen und Anschließen des Fahrrads ohne Nutzung des eigenen Fahrradständers ermöglicht

### Fahrradgroßparkplatz

Abstellanlage mit einer hohen Anzahl von Stellplätzen, sodass die Fahrradstellplätze je nach Platzverhältnissen durch Fahrgassen voneinander getrennt sind. Errichtung in der Regel an Verkehrsknotenpunkten mit hoher Frequenz wie Bahnhöfen oder Freizeiteinrichtungen und Schulen

### Individualverkehr

Verkehrsmittel, die von einer einzelnen Person oder einem beschränkten Personenkreis zur Beförderung von Personen eingesetzt sowie zeitlich und räumlich flexibel genutzt werden

- > motorisierter Individualverkehr (MIV): PKW, Krafträder, Wohnmobile
- > nichtmotorisierter Individualverkehr: Fußverkehr, Radverkehr (inkl. Pedelecs), Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter, Segways, u. a.)

### Laufräder

Vorder- und Hinterrad des Fahrrads, bestehend aus Felge, Speichen, Schlauch und Mantel/Reifen

### Mobilität

Beweglichkeit von Menschen, Waren, Dienstleistungen oder Daten in einem bestimmten Raum

Der Wunsch nach einer Ortsveränderung – das Mobilitätsbedürfnis – ergibt sich immer aus anderen Bedürfnissen, die in der räumlichen Trennung nachgefragter Aktivitäten begründet sind (zum Beispiel Wohnen, Arbeiten, Bildung, gesellschaftliche Teilnahme)

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Verkehrsmittel des Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrs, die der öffentlichen Grundversorgung zur Beförderung von Personen im Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und sonstigem alltäglichen Verkehr dienen

### Quelle/Quellbereich

Die Quelle oder der Quellbereich ist der aus dem Verkehrsanlass resultierende Startort einer Person während einer Ortsveränderung (zum Beispiel die Wohnung, der Arbeitsort oder die Schule)

### Radverkehr

Teil des nichtmotorisierten Individualverkehrs, der mit dem Fahrrad bewältigt wird

### Ruhender Radverkehr

Alle Fahrräder, die im öffentlichen Raum zum Parken abgestellt wurden

### Verkehr

Zielgerichtete Ortsveränderung von Personen, Gütern, Nachrichten unter Verwendung von Energie und Information – Verkehr ist damit ein Instrument zur Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses

### Verkehrsanlass

Der Verkehrsanlass beschreibt das Bedürfnis, das dem Mobilitätsbedürfnis zugrunde liegt (zum Beispiel das Bedürfnis zum Arbeitsort zu kommen)

### Ziel/Zielbereich

Das Ziel oder der Zielbereich ist der aus dem Verkehrsanlass resultierende Zielort einer Person während einer Ortsveränderung (zum Beispiel der Arbeitsort, der Supermarkt oder die Schule)



## 9.2 Mindestmaße Fahrradgroßparkplätze

### Legende

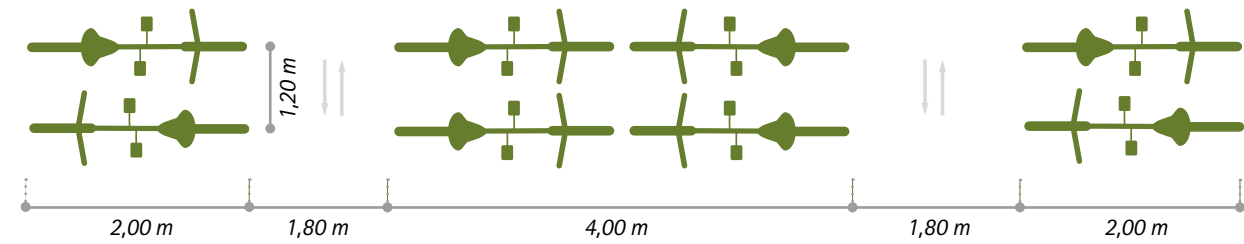
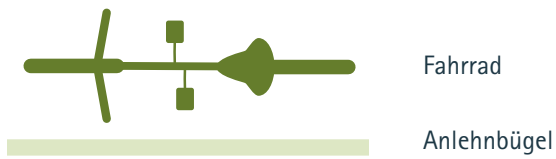


Abb. 42: Einzelaufstellung senkrecht ohne Vorderradüberlappung

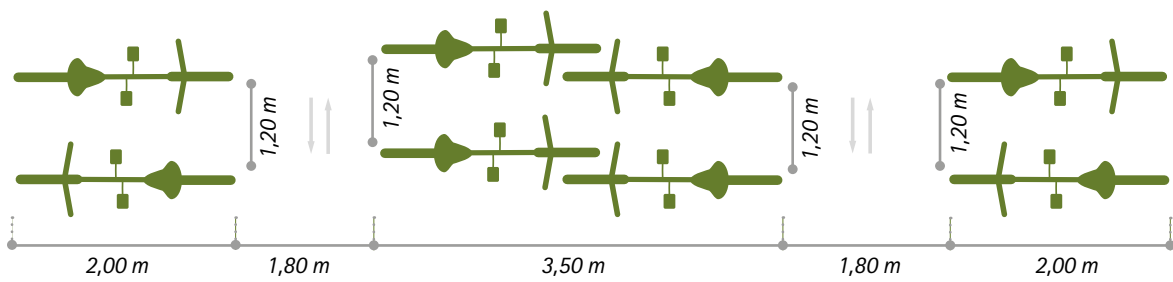


Abb. 43: Einzelaufstellung senkrecht mit Vorderradüberlappung

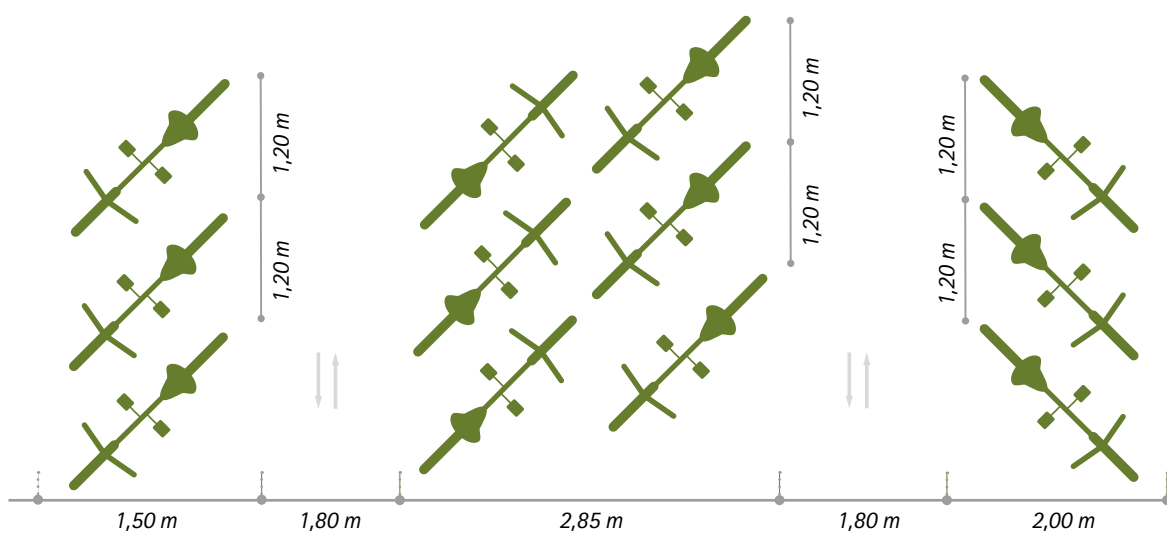
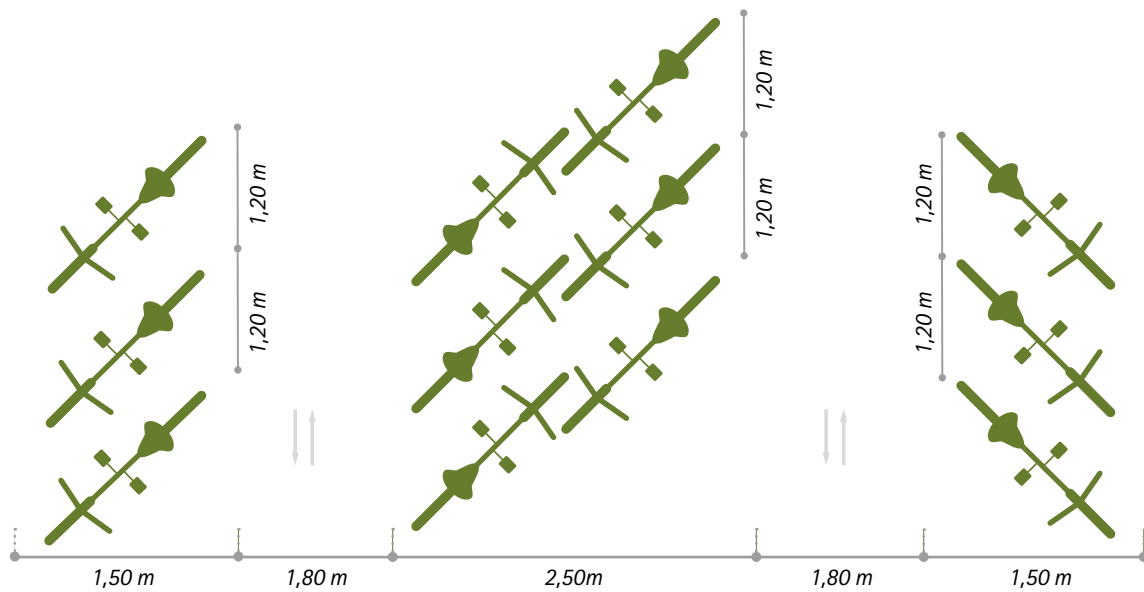
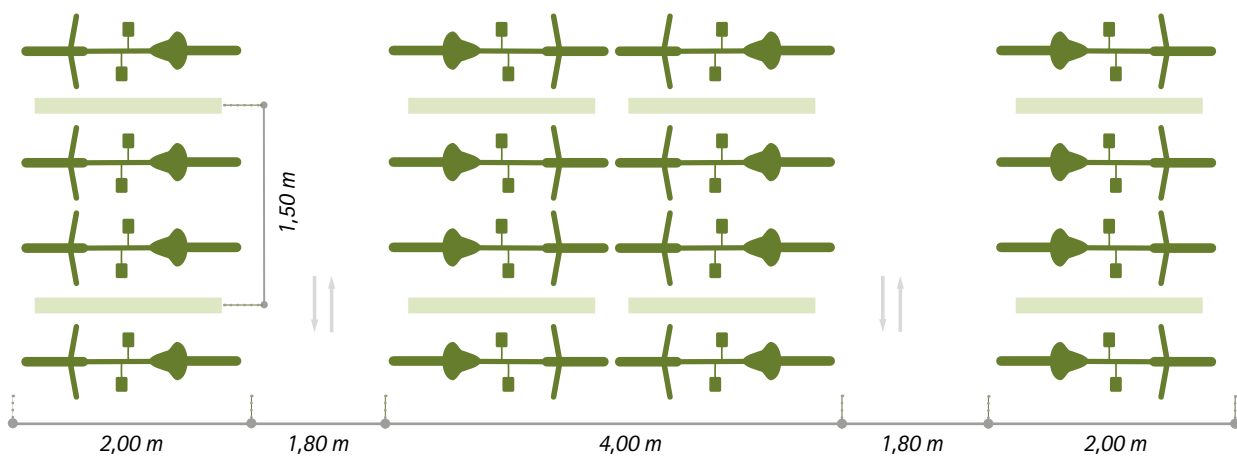


Abb. 44: Einzelaufstellung schräg ohne Vorderradüberlappung

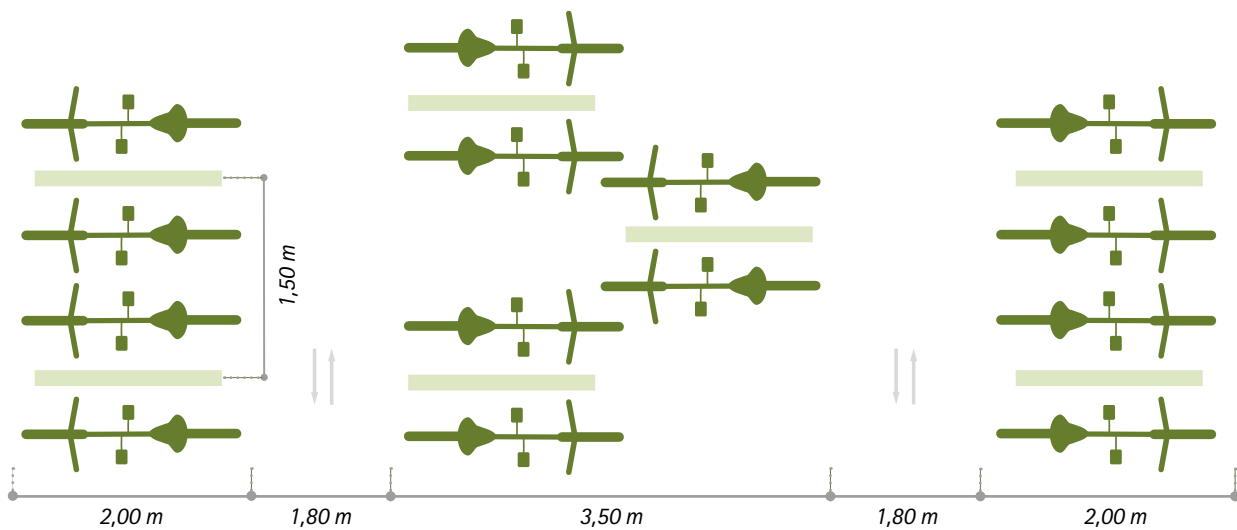




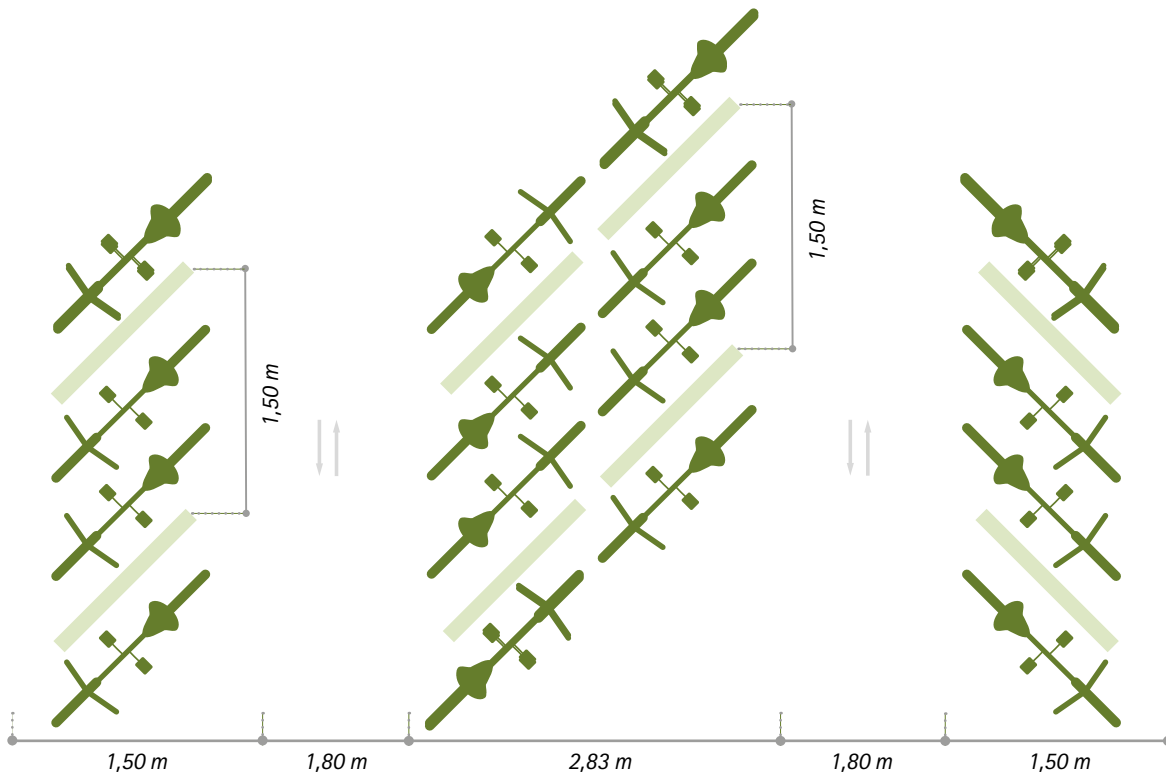
▲ Abb. 45: Einzelaufstellung schräg mit Vorderradüberlappung



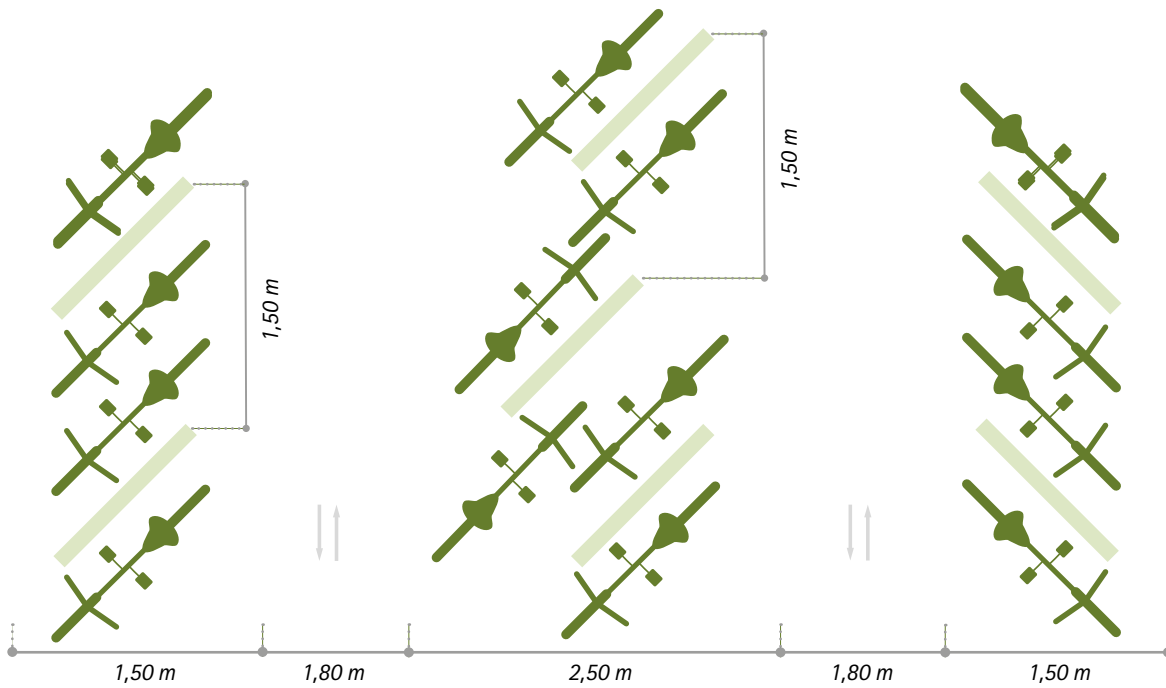
▲ Abb. 46: Doppelaufstellung senkrecht ohne Vorderradüberlappung



▲ Abb. 47: Doppelaufstellung senkrecht mit Vorderradüberlappung



▲ Abb. 48: Doppelaufstellung schräg ohne Vorderradüberlappung



▲ Abb. 49: Doppelaufstellung schräg mit Vorderradüberlappung

## 9.3 Quantitative Anforderungen an Radabstellanlagen

### 1 WOHNNUTZUNG

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen								
				Bewohner			Kunden/Besucher			Mitarbeiter*		
Radverkehrsanteil	10%	20%	Kennwert	10%	20%	Kennwert	10%	20%	Kennwert	10%	20%	Kennwert
	1 Stellplatz je			1 Stellplatz je			1 Stellplatz je			1 Stellplatz je		
Wohngebäude mit mehr als zwei Wohneinheiten	40	35	m <sup>2</sup> Wohnfläche	44		m <sup>2</sup> Wohnfläche	440	220	m <sup>2</sup> Wohnfläche			
Altenwohnungen	8	4	Wohnungen	10	5	Wohnungen	50	25	Wohnungen			
Altenwohnheime	10		Betten	25		Betten	20	10	Betten	100	50	Betten
Wochenend- und Ferienwohnanlagen mit mehr als zwei Wohnungen	1		Wohnung	1		Wohnung						
Kinder- und Jugendwohnheime	2		Betten	2		Betten						
Studentenwohnheime	2		Betten	2		Betten						
Sonstige Wohnheime	4	2	Betten	4	2	Betten						

### 2 BÜRONUTZUNG

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
				Kunden/Besucher			Mitarbeiter*		
Radverkehrsanteil	10%	20%	Kennwert	10%	20%	Kennwert	10%	20%	Kennwert
	1 Stellplatz je			1 Stellplatz je			1 Stellplatz je		
Büronutzung ohne Publikumsverkehr	220	110	m <sup>2</sup> Nutzfläche				220	110	m <sup>2</sup> Nutzfläche
	min. 1 Abstellplatz je Einheit						min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Büronutzung mit überwiegenden Verwaltungs- und teilweise Publikumsfunktionen	180	90	m <sup>2</sup> Nutzfläche	1000		m <sup>2</sup> Nutzfläche	220	110	m <sup>2</sup> Nutzfläche
	min. 3 Abstellplätze je Einheit			min. 3 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Büroartige Dienstleistungsnutzung mit dominierenden kundenorientierten Funktionen	70		m <sup>2</sup> Nutzfläche	70		m <sup>2</sup> Nutzfläche	220	110	m <sup>2</sup> Nutzfläche
	min. 3 Abstellplätze je Einheit			min. 3 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		

### 3 EINZELHANDELSNUTZUNG

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
				Kunden/Besucher			Mitarbeiter*		
Radverkehrsanteil	10%	20%	Kennwert	10%	20%	Kennwert	10%	20%	Kennwert
	1 Stellplatz je			1 Stellplatz je			1 Stellplatz je		
Ladenartige Einzelhandelsbetriebe des periodischen Bedarfs	25		m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	40		m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	50		m <sup>2</sup> Verkaufsfläche
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Einzelhandelsbetriebe des aperiodischen Bedarfs	50		m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	100		m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	100		m <sup>2</sup> Verkaufsfläche
	min. 3 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit					
Einzelhandelsmärkte unter 1.200 m <sup>2</sup> Nutzfläche	100	50	m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	130	65	m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	300		m <sup>2</sup> Verkaufsfläche
	min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit					
Großflächige Einzelhandelsbetriebe	140	70	m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	160	80	m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	1000	500	m <sup>2</sup> Verkaufsfläche
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		

\* Gleichzeitig anwesend

## 4 KULTURELLE UND RELIGIÖSE NUTZUNGEN

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
	Kunden/Besucher		Kennwert	Kunden/Besucher		Kennwert	Mitarbeiter*		Kennwert
10 %	20 %	1 Stellplatz je		10 %	20 %		1 Stellplatz je	10 %	
Radverkehrsanteil									
	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert
Kinos	9	4,5	Besucherplätze	10	5	Besucherplätze	800	400	Besucherplätze
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Theater, Bühnen	8	4	Besucherplätze	10	5	Besucherplätze	35	17,5	Besucherplätze
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Museen, Ausstellungen	220	100	m <sup>2</sup> Ausstellungsfläche	250	125	m <sup>2</sup> Ausstellungsfläche	1000	500	m <sup>2</sup> Ausstellungsfläche
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Bibliothek	Der Gesamtbedarf ergibt sich aus der Summe des Bedarfs für Besucher und Mitarbeiter.			10	5	gleichzeitig anwesende Besucher	10	5	gleichzeitig anwesende Mitarbeiter
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Kirchen und sonstige religiöse Versammlungsorte	40	20	Besucherplätze	44	22	Besucherplätze	400	200	Besucherplätze
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		

## 5 SPORTSTÄTTEN

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
	Kunden/Besucher		Kennwert	Kunden/Besucher		Kennwert	Mitarbeiter*		Kennwert
10 %	20 %	1 Stellplatz je		10 %	20 %		1 Stellplatz je	10 %	
Radverkehrsanteil									
	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert
Sportplätze, Trainingsplätze	250		m <sup>2</sup> Sportfläche	250		m <sup>2</sup> Sportfläche			
Spiel- und Sporthallen	100	50	m <sup>2</sup> Hallenfläche	100	50	m <sup>2</sup> Hallenfläche			
Freibäder	100		m <sup>2</sup> Grundstücksfläche	110		m <sup>2</sup> Grundstücksfläche	1000		m <sup>2</sup> Grundstücksfläche
Hallenbäder	10	5	Kleiderablagen	11	5,5	Kleiderablagen	100	50	Kleiderablagen
Zuschauerplätze in Sportstätten	10		Zuschauerplätze	10		Zuschauerplätze			
Kegel-, Bowlingbahnen	2	1	Bahnen	2,5	1,3	Bahnen	10	5	Bahnen
Thermen, Spaßbäder	9	4,5	Kleiderablagen	10	5	Kleiderablagen	220	110	Kleiderablagen
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Fitnessstudios	9	4,5	Geräte	10	8		150	75	Geräte
	min. 2 Abstellplätze je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		

## 6 GASTRONOMIE UND BEHERBERGUNGSBETRIEBE

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
	Kunden/Besucher		Kennwert	Kunden/Besucher		Kennwert	Mitarbeiter*		Kennwert
10 %	20 %	1 Stellplatz je		10 %	20 %		1 Stellplatz je	10 %	
Radverkehrsanteil									
	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert
Hotels, Pensionen	13	7	Betten	12	6	Betten	100		Betten
Gaststätten	9	4,5	Besucherplätze	10	5	Besucherplätze	150	75	Besucherplätze
Vereinsheime, Biergärten	30		m <sup>2</sup> Gastraum/ Freisitzfläche	33		m <sup>2</sup> Gastraum/ Freisitzfläche	300		m <sup>2</sup> Gastraum/ Freisitzfläche
Spiel- und Automatenhallen	80	40	m <sup>2</sup> Nutzfläche	100	50	m <sup>2</sup> Nutzfläche	400	200	m <sup>2</sup> Nutzfläche
Jugendherbergen	10		Betten	11		Betten	100		Betten



## 7 SCHULEN UND JUGENDEINRICHTUNGEN OHNE REGELMÄSSIG HÖHEREM RADVERKEHRSANTEIL

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
				Kunden/Besucher			Mitarbeiter*		
Radverkehrsanteil	10%	20%		10%	20%		10%	20%	
	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert
Berufsschulen	250		m <sup>2</sup> Sportfläche	10	5	Schüler	100	50	Mitarbeiter

## 8 SCHULEN, AUSBILDUNGSSTÄTTEN UND JUGENDEINRICHTUNGEN MIT REGELMÄSSIG HÖHEREM RADVERKEHRSANTEIL

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
				Kunden/Besucher			Mitarbeiter*		
Radverkehrsanteil	10%	20%		10%	20%		10%	20%	
	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert
Kindergärten und Kindertagesstätten	0,2	0,1	Gruppen	0,2	0,1	Gruppen	4	2	Gruppen
Grundschulen	5	3,3	Schüler	5,6	3,7	Schüler	100	50	Schüler
Weiterführende allgemeinbildende Schule	5	3,3	Schüler	5,6	3,7	Schüler	100	50	Schüler
Hochschulen	5	3,3	Studenten	5,6	3,7	Studenten	100	50	Studenten
Jugendfreizeitheim	5	3,3	Angebotsplätze	5,6	3,7	Angebotsplätze	50		Angebotsplätze

## 9 GEWERBENUTZUNG

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
				Kunden/Besucher			Mitarbeiter*		
Radverkehrsanteil	10%	20%		10%	20%		10%	20%	
	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert
Handwerks- und Industriebetriebe	450	225	m <sup>2</sup> Nutzfläche	5000	2500	m <sup>2</sup> Nutzfläche	500	250	m <sup>2</sup> Nutzfläche
	min. 1 Abstellplatz je Einheit						min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Handwerks- und Industriebetriebe				7500	3750	m <sup>2</sup> Nutzfläche	750	375	m <sup>2</sup> Nutzfläche
							min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Kraftfahrzeugbetriebe							10	5	Mitarbeiter

## 10 VERSCHIEDENES

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen					
				Kunden/Besucher			Mitarbeiter*		
Radverkehrsanteil	10%	20%		10%	20%		10%	20%	
	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert	1 Stellplatz je		Kennwert
Krankenanstalten, Pflegeheime	30		Betten	50		Betten	75		Betten
Kleingartenanlagen, Friedhöfe	2000	1000	m <sup>2</sup> Grundstücksfläche	2500	1250	m <sup>2</sup> Grundstücksfläche	10000	5000	m <sup>2</sup> Grundstücksfläche

\*Gleichzeitig anwesend

## 9.4 Quellen und weiterführende Literatur

### **Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Bayern.**

(kein Datum). Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen. Abgerufen am 7. März 2019 von  
➤ [www.adfc-bayern.de/fileadmin/user\\_upload/images/01\\_Menue\\_links/Service\\_Dienstleistungen/Abstellanlagen/ADFC\\_BY\\_Hinweise\\_Planung\\_Abstellanlagen\\_2018\\_12\\_web.pdf](http://www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/images/01_Menue_links/Service_Dienstleistungen/Abstellanlagen/ADFC_BY_Hinweise_Planung_Abstellanlagen_2018_12_web.pdf)

### **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.**

Erschienen 2018. Wirtschaftliche Argumente für den Radverkehr. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel.

**Brichet, M., & Heran, F.** Erschienen 2003. Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés. (F. f. Bicyclette, Hrsg.) Strasbourg et Lille.

### **Deutsches Institut für Urbanistik.**

Erschienen 2014. Difu-Berichte 4/2014 - Radverkehr in Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten. Abgerufen am 5. März 2019 von  
➤ <https://difu.de/publikationen/difu-berichte-42014/radverkehr-in-deutschland-zahlen-daten-fakten.html>

**Dr. Friedrich, A.** Erschienen 2017. Vorfahrt für den Radverkehr - Wie man Politik, Verwaltung und Bürger mitnimmt.

### **FIS Forschungsinformationssystem.**

Erschienen 2017. Motorisierter Individualverkehr. Abgerufen am 29. März 2019 von  
➤ [www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/25653/](http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/25653/)

### **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.**

Erschienen 2005. Empfehlungen für Anlagen des ruhende Verkehrs. Köln: FGSV Verlag GmbH.

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.** Erschienen 2012. Hinweise zum Fahrrad-parken. Köln: FGSV Verlag GmbH.

### **infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH.**

Erschienen Juni 2018. Mobilität in Deutschland 2017. Kurzreport. Bonn.

### **Landeshauptstadt Potsdam.**

(kein Datum). Mobil in Potsdam/Fahrradparken. Abgerufen am 21. Januar 2019  
➤ [www.mobil-potsdam.de/de/fahrrad/fahrradparken/](http://www.mobil-potsdam.de/de/fahrrad/fahrradparken/)

### **Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung.**

Erschienen 2019. Was bedeutet Mobilität? Das Erklärstück Nr. 4. (M. f. Landesplanung, Herausgeber) Abgerufen am 15. Januar 2019 von  
➤ <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/707906>

### **SINUS Markt- und Sozialforschung.**

Erschienen 30. September 2019. Fahrrad-Monitor Deutschland 2019. Abgerufen am 03. April 2020 von Ergebnissen einer repräsentativen Online-Befragung:  
➤ [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile)

### **Stadt Eberswalde.**

Erschienen 2008. Verkehrsentwicklungsplan. Teil A - Analyse.

**Stadt Eberswalde.** Erschienen 2019. Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Stadt Eberswalde (Sondernutzungssatzung).

# Impressum

## Herausgeber

Stadt Eberswalde  
Breite Straße 41-44 · 16225 Eberswalde  
Telefon 03334 64-610 · Fax 03334 64-619  
stadtverwaltung@eberswalde.de  
www.eberswalde.de

## Inhalt

Stadt Eberswalde  
Stadtentwicklungsamt  
Breite Straße 39 · 16225 Eberswalde  
Telefon 03334 64-610 · Fax 03334 64-619  
stadtentwicklungsamt@eberswalde.de

## Gestaltung & Infografiken

FISCHUNDBLUME DESIGN  
Yvonne Berthold & Katrin Hellmann GbR  
Kastanienallee 79 · 10435 Berlin  
www.fischundblume.de

## Redaktionelle Endbearbeitung

tourismuskontor . Heike Helmers  
www.tourismus-kontor.de

## Druck

dieUmweltDruckerei GmbH  
www.dieumweltdruckerei.de  
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.

**Stand** Juni 2020

## Bildnachweis

Seite 1 Titel: fischundblume/istockphoto.de  
Seite 2 Klima-Bündnis  
Seite 3 Stadt Eberswalde/Ulrich Wessolek  
Seite 4 fischundblume/istockphoto.de  
Seite 5 Stadt Eberswalde/Jacob Renner  
Seite 6-8 fischundblume/istockphoto.de  
Seite 9-10 Stadt Eberswalde/Jacob Renner  
Seite 11 fischundblume  
Seite 12/13 Stadt Eberswalde/Jacob Renner (Abb. 8, 13),  
fischundblume (Abb. 9, 10, 11, 12, 14)  
Seite 14 fischundblume  
Seite 15 Stadt Eberswalde/Jacob Renner (Abb. 18),  
Tourismusverband Seenland-Oderspree  
(Abb. 19)  
Seite 16 fischundblume (oben)/istockphoto.de,  
Stadt Eberswalde/Jacob Renner (Abb. 20, 21)  
Seite 17 Stadt Eberswalde/Jacob Renner (Abb. 22, 24)  
Stadt Oranienburg/Sven Dehler ( Abb. 23)  
Seite 18 Stadt Eberswalde/Jacob Renner  
Seite 19 Landeshauptstadt Potsdam/Torsten von  
Einem (Abb. 27), Stadtverwaltung Pirna/  
Thomas Freitag (Abb. 28)  
Seite 20 fischundblume (oben)/istockphoto.de,  
SINUS-Institut/Fahrrad-Monitor  
Deutschland 2019 (Abb. 29)  
Seite 21-24 Stadt Eberswalde/Jacob Renner  
Seite 25 fischundblume/istockphoto.de  
Seite 26 Stadt Eberswalde/Jacob Renner  
Seite 27 fischundblume/istockphoto.de  
Seite 28 Stadt Eberswalde/Jacob Renner  
Seite 29 Klima-Bündnis  
Seite 30 Gruppe Planwerk  
Seite 32-34 fischundblume  
Seite 40 fischundblume/istockphoto.de

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
INITIATIVE



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Stadt Eberswalde  
Stadtentwicklungsamt  
Breite Straße 39 · 16225 Eberswalde  
Telefon 03334 64-610 · Fax 03334 64-619  
stadtentwicklungsamt@eberswalde.de

[www.eberswalde.de](http://www.eberswalde.de)