

- Entwurf -

(Endredaktion erfolgt nach Gestaltungshandbuch)

Handlungsleitfaden Radabstellanlagen

Zur Herstellung und Erneuerung von Radabstellanlagen in Eberswalde



Stadtentwicklungsamt

J. Renner

April 2019

Begriffe und Abkürzungen	3
Vorwort	4
1 Zusammenfassung	5
2 Fakten zum Radverkehr	6
2.1 Zahlen zum Radverkehr	6
2.2 Bedürfnisse von Radfahrern.....	7
2.3 Radfahrende, eine verkannte Zielgruppe?.....	7
3 Anforderungen an Radabstellanlagen	8
3.1 Der ideale Stellplatz	8
3.2 Der richtige Standort	8
3.3 Überdachung.....	9
3.4 Standfestigkeit und Schutz des Fahrrades beim Abstellen	9
3.5 Diebstahlschutz und Beleuchtung	9
3.6 Barrierefreiheit.....	10
3.7 Aufnahme unterschiedlicher Fahrradformen.....	10
3.8 Mindestmaße	11
3.9 Elektroanschluss	14
3.10 Markierung von Sonderflächen.....	14
3.11 Räumliche Integration	15
3.12 Quantitative Anforderungen.....	15
4 Bauformen von Fahrradstellplätzen	15
5 Typische Standorte von Radabstellanlagen	17
5.1 Wohnort	17
5.2 Arbeitsplatz	18
5.3 Ausbildungsstätten	18
5.4 Einzelhandel.....	19
5.5 Sport- und Freizeiteinrichtungen.....	19
5.6 Gastronomie und Hotels.....	19
5.7 Haltestellen und Bahnhöfe	20
6 Die richtige Unterhaltung von Radabstellanlagen	20
7 Rechtliche Aspekte	21
7.1 Baugesetzbuch	21
7.2 Brandenburgische Bauordnung.....	21
7.3 Sondernutzungssatzung Eberswalde	21
8 Anhang	23
8.1 Mindestmaße Fahrradgroßparkplätze.....	23
8.2 Quantitative Anforderungen an Radabstellanlagen.....	26
8.3 Quellen und weiterführende Literatur	31
8.4 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	32
Impressum	33

Begriffe und Abkürzungen

Abstellanlage

Ist die Gesamtheit der Fahrradstellplätze an einem bestimmten Ort. Sie bestehen außerdem aus Bewegungsflächen und den erforderlichen Zu- und Abfahrtswegen.

ADFC

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub

Fahrradständer

Ist eine am Fahrrad installierte Vorrichtung, um Fahrräder auch ohne einen Fahrradstellplatz abstellen zu können.

Fahrradstellplatz

Ist die technische Vorrichtung, um ein Fahrrad abzustellen.

Lauftrad

Ist der Teil des Fahrrades, der Umgangssprachlich auch nur Rad genannt wird und besteht aus Felge, Speichen, Schlauch und Mantel / Reifen.

Mobilität¹

Ist die Beweglichkeit von Menschen, Waren, Dienstleistungen oder Daten in einem bestimmten Raum. Zur Mobilität gehören auch die Möglichkeiten zur Teilhabe und die Bereitschaft an Bewegung.

Motorisierter Individualverkehr²

Als motorisierter Individualverkehr (MIV) wird die Nutzung von Pkw und Krafträdern im Personenverkehr bezeichnet. Verkehrsmittel des MIV werden von einer

einzelnen Person oder einem beschränkten Personenkreis eingesetzt.

ÖPNV

Öffentlicher Personennahverkehr

Radverkehr

Ist der Teil des Verkehrs, der mit dem Rad bewältigt wird.

Ruhender Radverkehr

Sind die Fahrräder, die zum Parken abgestellt wurden.

Ziel

Im Leitfaden wird oftmals von Zielen gesprochen. Damit sind im Grunde alle Einrichtungen gemeint, die von Radfahrenden angesteuert werden können.

¹ (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, 2019)

² (FIS Forschungsinformationssystem, 2017)

Vorwort

Eberswalde ist wieder eine wachsende Stadt und darüber freue ich mich als Bürgermeister natürlich sehr. Jedoch sehen wir weltweit, dass Wachstum nicht immer nur gut ist und Gutes mit sich bringt. Daher ist es wichtig, die Entwicklung in einem vernünftigen Rahmen geschehen zu lassen. Das heißt sie zu lenken und zu steuern und dort wo es möglich ist, durch Wissensvermittlung das nötige „Knowhow“ zu geben, damit neben der Verwaltung auch andere Akteure einen Entwicklungspfad in eine nachhaltige Zukunft einschlagen.

Jede Entwicklung bringt automatisch Veränderung mit sich. So erhöhen sich in einer wachsenden Stadt zum Beispiel auch die Bedürfnisse der Mobilität. Ein hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere mit PKW, führt nicht nur zu unerwünschten Lärm- und, Schadstoffbelastungen sowie Treibhausgasemissionen, sondern auch zu Stress am Steuer. Diese Auswirkungen bringen ihrerseits ganz unterschiedliche Folgen für Menschen, Tiere und Umwelt mit sich. Wäre es aber nicht schöner, in einer geräuscharmen und sauberen Umgebung zu leben? Eine Umgebung, in der der tägliche Weg zur Arbeit, in die Kita oder Schule nicht mit Frust beladen ist, sondern Spaß macht und einen positiven Beitrag zur Gesundheit leistet?

Ein Bestandteil der nachhaltigen Entwicklung im Bereich Verkehr ist unter anderem die Förderung des Radverkehrs. Einige Maßnahmen konnten in Eberswalde bereits umgesetzt werden. Andere bedürfen weiterhin der Abstimmung, so auch mit dem Landesbetrieb Straßenwesen. Hierbei sind nicht nur sichere Radverkehrsangebote,

sondern auch die Möglichkeit, sein Fahrrad sicher abstellen zu können.

Da nicht nur die Stadt in der Pflicht ist, Radabstellanlagen bedarfsgerecht herzustellen, soll dieser Leitfaden einen Beitrag zur „Knowhow“-Vermittlung leisten und weitere Akteure dazu motivieren, gute und sichere Radabstellanlagen zu errichten. Denn dies birgt 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 gemeinsam einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung unserer Gesellschaft zu leisten.



Unterschrift

Friedhelm Boginski

Bürgermeister

Abstimmung mit Bürgermeistereich steht noch aus

1 Zusammenfassung

Der Radverkehr folgt, genau wie der Fuß- und Kraftverkehr, eigenen Grundsätzen, Maßgaben und Logiken. Um den Radverkehr effektiv zu fördern, sollten diese bei Planungen berücksichtigt werden.

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig.

Öffentliche Radabstellanlagen sollten vor allem an Einzelhandelsstandorten, an öffentlichen Einrichtungen, an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV, an Sozial- und Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen sowie an Bildungseinrichtungen ausreichend vorhanden sein und über eine ansprechende Qualität und Nutzerfreundlichkeit verfügen.

Je einfacher Radfahrenden die Zugänglichkeit zu Ihrem Fahrrad gestaltet wird, desto höher liegt die Wahrscheinlichkeit, dass die Verkehrsmittelwahl auf das Fahrrad fällt.

Um ein attraktives Angebot zu gewährleisten, sind bei der Planung von Radabstellanlagen verschiedene, je nach Zielort variierende Kriterien zu erfüllen. Dazu zählt, dass Radabstellanlagen:

- am richtigen Standort errichtet werden, meist in Eingangsnähe,
- gute Sicherungsmöglichkeiten bieten,
- bei längeren Parkdauern überdacht sind,
- ausreichend beleuchtet und damit mehr vor Diebstahl und Vandalismus geschützt sind,

- unkompliziert erreicht werden können,
- unterschiedliche Fahrradformen aufnehmen können,
- ausreichend Platz zum ein- und ausparken sowie be- und entladen und rangieren bieten,
- aus ihrer Beschaffenheit heraus das Fahrrad beim Abstellen gegen Beschädigungen schützen und ein Ausschlagen des Vorderrades vermeiden.

Die ideale Radabstellanlage besteht aus Einstellbügeln oder Anlehnbügel, in einer dem Standort angemessenen Stückzahl. Bei längeren Aufenthalten sollte der Standort überdacht und beleuchtet sein.



Abbildung 1 Einstellbügel im Fahrradparkhaus Potsdam

Größere Radabstellanlagen mit mehreren Reihen sollten mindestens mit einer 1,80 Meter breiten Fahrgasse ausgestattet sein. Der Abstand zwischen den Fahrradstellplätzen variiert je nach Bauform der Anlage im zwischen mindestens 0,80 und optimal 1,20 Meter. Bei einer Hoch-Tief-Einstellung der Räder kann der Abstand jedoch auf 0,50 Meter³ reduziert werden.

³ (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Bayern)

2 Fakten zum Radverkehr

Um sich dem Thema Radabstellanlagen zu nähern, soll vorab eine Begriffsbestimmung stattfinden und für ein einheitliches Verständnis sorgen. Außerdem hat nicht jede*r Erfahrungen mit Radfahrenden und weiß, was Fahrradfahren ausmacht. Daher soll in diesem Kapitel ein Exkurs zum Radverkehr Einblicke in den Rad-Alltag ermöglichen, woraus sich wiederum Merkmale für Fahrradfreundlichkeit ableiten lassen, bevor dann in Kapitel 3 Radabstellanlagen im Speziellen behandelt werden. Darauf aufbauend werden in Kapitel 3.12 gängige Bauformen von Fahrradstellplätzen vorgestellt. Kapitel 5 beschreibt typische Standorte von Radabstellanlagen genauer und gibt konkrete Hinweise für die jeweilige Örtlichkeit. Um die Radabstellanlagen in ausreichender Stückzahl zu planen, gibt Kapitel 3.12 eine Einordnung wiederum bezogen auf verschiedene Nutzung am Ziel. 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.

2.1 Zahlen zum Radverkehr Radverkehrsanteil

In Deutschland ist das Fahrrad aktuell ca. 72 Millionen Exemplaren das am häufigsten vorhandene Verkehrsmittel und wird am häufigsten in der Freizeit und für Einkäufe und Erledigungen verwendet⁴.

⁴ (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V., 2018) S. 2

Bundesweit werden jedoch nur rund 11%⁵ der Fahrten mit dem Rad zurückgelegt. Der Radverkehrsanteil in Eberswalde lag 2006 bei 11,5%.⁶

Kosten

Unterschiedliche Verkehrsarten verursachen unterschiedliche Kosten für die Kommunen, denn die dafür notwendige Infrastruktur muss hergestellt und gewartet werden. Dabei schneidet 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.⁷

Auch bei den Herstellungskosten für Stellplätze liegt das Rad deutlich vorne. Ein PKW-Stellplatz kostet bis zu 5.500 €, ein Fahrradstellplatz hingegen rund 100 €.⁸ Damit können mit geringerem Aufwand, deutlich mehr Radstellplätze hergestellt werden.

Für die Nutzer fallen ebenfalls Kosten an: 100 Kilometer mit dem Auto kosten rund 17 €, mit dem Rad hingegen nur 5 €.⁹

Gesundheit

Wer sich viel an der frischen Luft bewegt ist meist gesünder. Im Umkehrschluss: Wer sich wenig bewegt wird leichter krank. Bewegungsarmut erhöht die Wahrscheinlichkeit an verschiedenen Krankheiten zu erkranken: Typ II Diabetes, Darmkrebs, Herzinfarkt. Eine Studie für die Schweiz hat ergeben, dass durch körperliche Aktivitäten jedes Jahr Gesundheitskosten in Höhe von rund

⁵ (infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH, 2018) S. 6

⁶ (Stadt Eberswalde, 2008) S.81

⁷ (Dr. Friedrich, 2017) S. 6

⁸ (Dr. Friedrich, 2017) S. 7

⁹ (Dr. Friedrich, 2017) S. 8

4 Milliarden Franken vermieden werden.¹⁰ Weiterhin haben Radfahrende bis zu 50 % weniger Fehlzeiten auf der Arbeit.¹¹

Umwelt

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

Der Radverkehr benötigt zudem 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 werden¹². Mehr Mobilität mit dem Rad kann also zur höheren Flächenverfügbarkeit für andere Nutzung, wie beispielsweise Grünflächen führen und so den Stadtraum lebenswerter werden lassen.

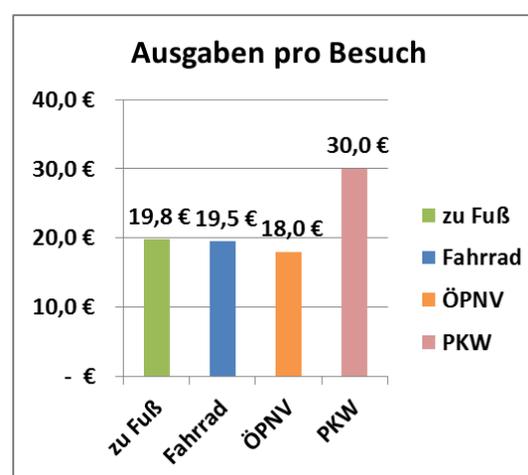
2.2 Bedürfnisse von Radfahrern Radabstellanlagen „vor der Haustür“

Radfahrende haben vor dem Abstellen des Rades einen Weg hinter sich, der mit unterschiedlicher anstrengender körperlicher Ertüchtigung zurückgelegt wurde. Radfahrende sind mit unterschiedlichen Zielen und Zwecken unterwegs. Hierzu zählen Alltagsfahrten, Freizeitfahren und auch Urlaubsreisen. Dabei befördern sie meist auch ihr Gepäck mit dem Rad im Rucksack und in Gepäcktasche und Anhänger. Verlassen sie ihr Rad während des Parkens, muss das Gepäck häufig zum Diebstahlschutz wieder mitgenommen werden. Daher

freuen sich Radfahrende, wenn am Ziel an sie gedacht wurde und das Rad gut und sicher in Zielnähe abgestellt werden kann, um das Gepäck nicht unnötig weit zu tragen. Was genau „gutes und sicheres“ Abstellen bedeutet, ist im Kapitel 3, Anforderungen an Radabstellanlagen nachzulesen.

2.3 Radfahrende, eine verkannte Zielgruppe?

Wenn es um den Umsatz im Einzelhandel geht, hört man oft, dieser brauche ausreichend PKW-Stellplätze, um Kunden zu generieren und diese bringen auch den meisten Umsatz. Einer Studie zufolge, die bereits aus dem Jahr 2003 stammt, ist das aber ein Trugschluss. Autofahrende bringen zwar pro Besuch einen höheren Umsatz, kommen aber in der Regel seltener als Radfahrer und bringen damit weniger Umsatz als Radfahrende. Am häufigsten kommen übrigens Fußgänger*innen in die Geschäfte und bringen auch einen deutlich höheren Umsatz (vgl. Abbildung 2). Radfahrer scheinen also bisher in Eberswalde eine verkannte Zielgruppe zu sein.



¹⁰ (Dr. Friedrich, 2017) S. 10

¹¹ (Dr. Friedrich, 2017) S. 11

¹² (Deutsches Institut für Urbanistik, 2014)

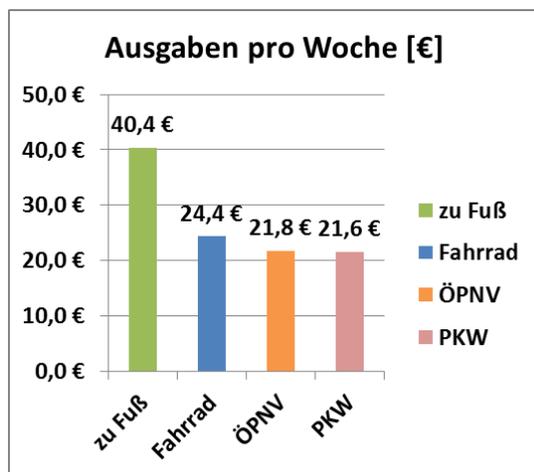
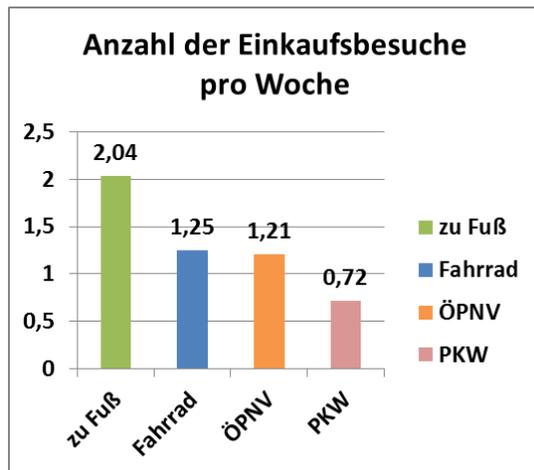


Abbildung 2 Kaufverhalten nach Verkehrsmittel. Quelle: eigene Darstellung nach (Briche & Heran, 2003)

3 Anforderungen an Radabstellanlagen

Wer eine Radabstellanlage errichten möchte, sollte sich an den eingangs erwähnten Bedürfnissen von Radfahrern orientieren. Bei Missachtung droht sich das Vorhaben in eine Fehlinvestition zu wandeln.

ADFC Empfehlungen

Der ADFC setzt sich auf unterschiedlichen Ebenen für die Förderung des Radverkehrs ein. Als unabhängiger Verband prüft er Radabstellanlagen unterschiedlicher Bauformen auf Qualität

und Nutzung und vergibt für gute Produkte ein Prüfzeichen.¹³

3.1 Der ideale Stellplatz

Bei dem idealen Stellplatz wurden bei der Planung und Umsetzung möglichst viele Aspekte der folgenden qualitativen Anforderungen berücksichtigt: der richtige Standort wurde gewählt, die Räder stehen überdacht, standsicher und können diebstahlsicher angeschlossen werden, sie sind barrierefrei und nehmen unterschiedliche Formen und Arten von Rädern auf. Außerdem ist die Anlage so errichtet, dass ausreichend Bewegungsfläche zur Verfügung steht.

Im Folgenden sind diese einzelnen Aspekte näher erläutert.

3.2 Der richtige Standort

Radabstellanlagen sollten immer in Nähe eines Ziels gelegen sein. Optimale Standorte sind vor dem jeweiligen Ziel in Nähe und Sichtweite des Eingangs. Die Sichtbeziehung zum Abstellplatz ist zur sozialen Kontrolle wichtig. Im Allgemeinen kann für die Entfernung von zwischen Ziel und Radabstellanlage festgehalten werden: je kürzer die Parkdauer, desto geringer die akzeptierte Entfernung zu den Eingängen. Weitere gute Standorte sind in den Anfangsbereichen von Fußgängerzonen, an Straßenkreuzungen und an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs.

Dabei ist stets darauf zu achten, dass andere Verkehrsarten, wie der motorisierte Verkehr oder der Fußverkehr in ihrem Fluss nicht behindert und so Konfliktpunkte ausgeschlossen werden.

¹³ <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/>



Abbildung 3 Radabstellanlage direkt neben dem Rathauseingang

3.3 Überdachung

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



Abbildung 4 Überdachte Abstellanlage mit ungeeigneten Stellplätzen

3.4 Standfestigkeit und Schutz des Fahrrades beim Abstellen

Radabstellanlagen sollen das Rad nicht nur vor Diebstahl schützen, sondern auch das Fahrrad beim Abstellvorgang an sich. Sind Abstellanlagen an Orten mit Gefälle errichtet, sollte ein Schutz gegen das Wegrollen des Rades eingeplant werden. Dies kann auf unterschiedlich Weise gelöst werden, beispielsweise durch Querstreben am Boden oder durch eine zusätzliche Vorderradhalterung. Ebenfalls sollen Fahrräder beim Abstellen gegen das seitliche Umkippen geschützt sein, besonders wenn sie mit einem Kind oder einseitiger Gepäckbelastung beladen sind. Auch das Umschlagen der Lenkung eines abgestellten Fahrrades soll verhindert werden, da bei schwerer Beladung dieses so leichter umkippen kann. Weiterhin sollen Beschädigungen von Rahmen, Gabeln Felgen, Leitungen, Schaltungen und Scheibenbremsen vermieden werden.



Abbildung 5 Durch umgeschlagenen Lenker umgekipptes Fahrrad

3.5 Diebstahlschutz und Beleuchtung

Diebstahlschutz ist für viele Radfahrende ein wichtiges Thema, wenn sie ihr Rad abstellen. In der Vergangenheit wurden häufig Felgenklemmer (vgl. Abbildung 23 Seite 16) errichtet, bei denen das Vorderrad eingeklemmt wurde. Diese Art

und Weise ist nicht nur schädigend für das Rad, auch ein sicheres Abschließen ist dadurch nicht zu 100 Prozent gewährleistet. Denn meist konnte nur das Vorderrad angeschlossen werden und mit wenig Mühe konnten Vorderrad vom Rahmen getrennt und das Rad entwendet werden.



Abbildung 6 Anlehnbügel mit gesichertem Rahmen und Vorderrad

Heute werden Radabstellanlagen empfohlen, die ein gleichzeitiges Anschließen von unterschiedlich großen Rahmen (Kinderfahrrad) und den Laufrädern ermöglichen. Wenn mehrtägige Parkdauern zu erwarten sind, beispielsweise an Hotels und anderen Herbergen oder an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Personenverkehr können auch verschließbare Fahrradboxen sinnvoll sein. Bei größeren Abstellanlagen und eingeschränktem Nutzerkreis kann eine Zugangskontrolle die Sicherheit der abgestellten Räder weiter erhöhen.

Eine weitere Erhöhung des Diebstahlschutzes ist die Anordnung der Abstellanlagen an Orten mit hoher sozialer Kontrolle durch hohen Publikumsverkehr.

Die Beleuchtung von Radabstellanlagen trägt weiterhin zum Diebstahlschutz bei, unterstützt die Radfahrenden aber auch bei Dunkelheit bei der Suche nach einem Stellplatz oder beim wieder Auffinden des abgestellten Rades und den nötigen

Vorgängen beim Ankommen und Weiterfahren.

3.6 Barrierefreiheit

Je einfacher und bequemer der Zugang zu einer Abstellanlage, desto häufiger wird sie genutzt. Sollten jedoch erst Hindernisse überwunden werden müssen, wird die Lage unattraktiv und der Standort weniger gut angenommen. Barrieren die vermieden werden sollen sind

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

Unvermeidbare Hindernisse sollten so fahrradfreundlich wie möglich gestaltet werden. Daher sollten

- Türen mit automatischen Schließsystemen ausgestattet werden,
- breite und flache Rampen errichtet werden,
- Schieberillen mit rutschfestem Belag versehen werden.

3.7 Aufnahme unterschiedlicher Fahrradformen

Die Zeiten in denen es nur wenige verschiedene Fahrradformen gab, sind spätestens seit dem vermehrten Aufkommen von Lastenrädern vorbei. Daher sind bei der Errichtung von Abstellanlagen, je nach Ziel, unterschiedliche Fahrradformen zu berücksichtigen. Lastenräder beispielsweise haben einen größeren Stellplatzbedarf und zudem einen größeren Wendekreis. Deshalb muss für sie deutlich mehr Platz eingeplant werden. Gut geeignete Flächen für Lastenräder sind

daher am Rand einer Abstellanlage. Lastenräder weisen mitunter eine Breite von 0,86 Meter und eine Länge von bis zu 2,85 Meter. Besonders große Modelle weisen eine Breite von über 1,00 Metern und eine Länge von über 3,00 Meter, mit Anhänger sogar bis über 4,00 bis 5,00 Meter auf.

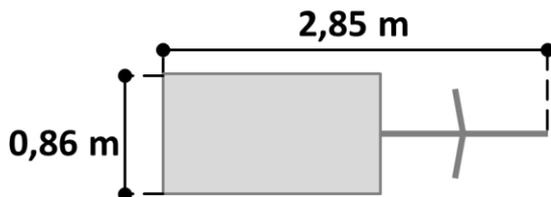


Abbildung 7 Ein Lastenrad und seine Breite

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht zu den Maßen von verschiedenen Fahrradtypen. Ein Stellplatz für ein Fahrrad mit Anhänger benötigt daher eine Länge von bis zu 3,60 Meter, als Tandem sogar bis zu 4,20 Meter.

Tabelle 1 Maße verschiedener Räder in Meter ¹⁴

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



Abbildung 8 In die Fahrgasse ragender Anhänger

¹⁴ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V, 2012) S. 16

3.8 Mindestmaße¹⁵

Damit Radfahrende beim Aufsuchen und Verlassen der Radabstellanlage ausreichend Raum zum Rangieren haben, sollten Mindestmaße eingehalten werden. Diese beziehen sich einerseits auf den Abstand zwischen den einzelnen Radstellplätzen und die Breite der Fahrgasse bei mehrreihiger Anordnung von Radabstellanlagen (Fahrradgroßparkplätze). Außerdem variieren die Maße je nach Art der Abstellanlage: Einzel- oder Doppelaufstellung, schräg oder senkrecht. Da die Mindestmaße auch nach Bauart der Stellplätze variieren, soll folgend auf die Maße bei Anlehnbügel (vgl. Abbildung 19 Seite 15) eingegangen werden, da diese die besten Einstellbedingungen aufweisen.

Einstellbügel (vgl. Abbildung 21 Seite 16) bieten sogar noch bessere Einstelleigenschaften. Da diese von den Herstellern als Systembausatz mit definierten Abständen angeboten werden, wird an dieser Stelle auf die Angabe von Mindestmaßen verzichtet.

Einzelaufstellung

Sollen die Fahrräder einzeln aufgestellt werden, so ist auf einen Mindestabstand zwischen den Fahrrädern von 1,20 Meter zu achten. Dabei entsteht entsprechend der Fahrradlänge eine Einstelltiefe von 2,00 Meter. Bei geringeren Platzverhältnissen können die Fahrradstellplätze um 45 Grad schräg

¹⁵ 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.

aufgestellt werden, damit reduziert sich die Einstelltiefe auf 1,50 Meter.¹⁶

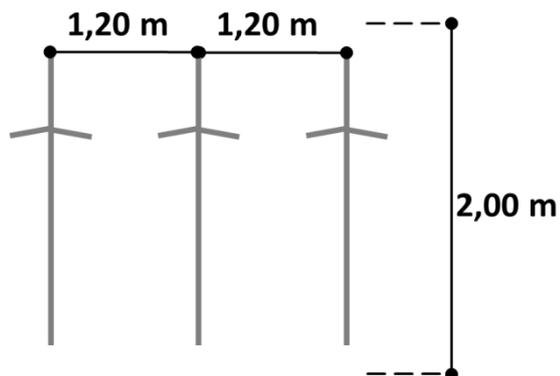


Abbildung 9 Einzelaufstellung senkrecht

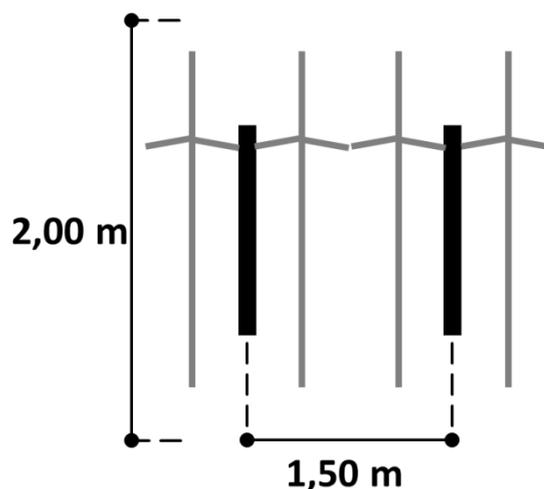


Abbildung 11 Doppelaufstellung senkrecht

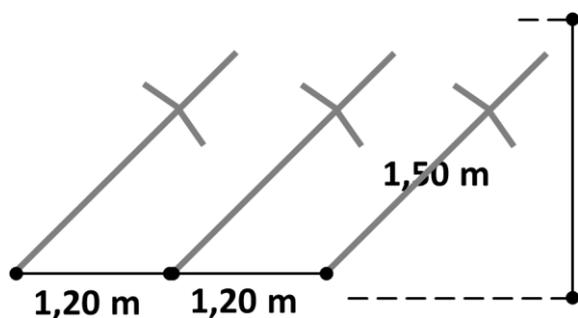


Abbildung 10 Einzelaufstellung schräg

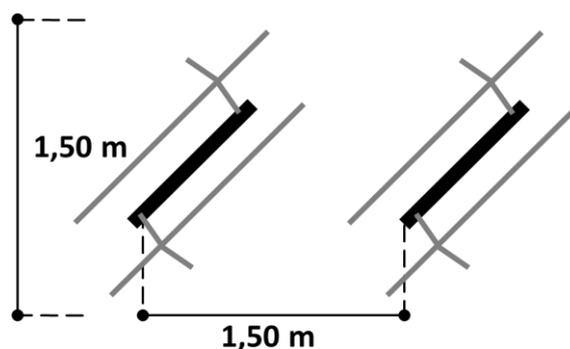


Abbildung 12 Doppelaufstellung schräg

Doppelaufstellung

Die Anlehn- bzw. Einstellbügel werden jeweils mit einem Abstand von 1,50 Meter errichtet. Die Einstelltiefe beträgt entsprechend der Länge von Fahrrädern 2,00 Meter. Bei 45 Grad Aufstellung reduziert sich die Einstelltiefe entsprechend der Einzelaufstellung auf 1,5 Meter.¹⁷

Hoch-Tief-Einstellung

Bei beengten Platzverhältnissen kann eine Hoch-Tief-Einstellung der Fahrräder realisiert werden. Der ADFC empfiehlt hier ein Mindestabstand von 0,50 Meter zwischen den Radstellplätzen. Sollte durch aber ein Verhaken von Lenkern sowie Brems- und Schaltzügen die Nutzung unattraktiv gestalten, ist von einer geringeren Nutzung der Anlage auszugehen. Die Hoch-Tief-Einstellung ist in der Einzelaufstellung als auch in der Doppelaufstellung möglich.

¹⁶ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2012) S. 16

¹⁷ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2012) S. 16



Abbildung 13 Hoch-Tief-Einstellung im Fahrradparkhaus Potsdam

Anlehngeländer

Ein Anlehngeländer kann Anwendung finden, wenn entlang einer Häuserfront Räder auf dem Gehweg abgestellt werden sollen, dieser aber für eine Senkrecht- oder Schrägaufstellung zu schmal ist. Das Geländer sollte mit einem Mindestabstand von 0,30 Metern¹⁸ der Fassade entfernt sein, damit diese und der Lenker unbeschadet bleiben. Das Geländer kann entweder im Untergrund oder am Gebäude befestigt werden. Weist der Gehweg ein Gefälle auf, sollte das Geländer horizontal errichtet oder mit Elementen zur Fixierung des Schlosses versehen werden.

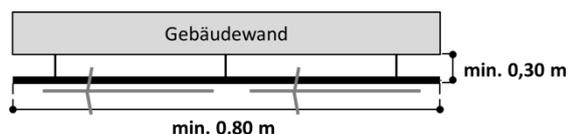


Abbildung 14 Anlehngeländer

Fahrradgroßparkplätze

Fahrradgroßparkplätze kennzeichnen sich durch eine sehr hohe Anzahl von Stellplätzen aus, so dass die Abstellanlagen je nach Platzverhältnissen durch Fahrgassen voneinander getrennt sind. Solch große Abstellanlagen werden in der Regel an Verkehrsknotenpunkten mit hoher Frequenz wie Bahnhöfen oder

Freizeiteinrichtungen und Schulen errichtet.

Die Fahrgassen sind gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mindestens mit einer Breite von 1,80 Meter zu errichten. Das gilt für senkrechte und schräge Aufstellung gleichermaßen.

Die Varianten der Fahrradgroßstellplätze mit Maßangaben sind im Anhang zu finden.

Lastenrad

Lastenräder brauchen aufgrund ihrer Größe eine größere Aufstellfläche. Die Maße variieren je nach Lastenrad und Örtlichkeit. Bei einer Einstelltiefe von 3,00 Meter wird gewährleistet, dass die meisten Lastenräder problemlos abgestellt werden können.

Die meisten Lastenräder sind nicht breiter als 0,86 Meter. Die ideale Stellplatzbreite beträgt 1,20 Meter, damit steht auch genügend Fläche zum rangieren sowie be- und entladen zur Verfügung. Eine Lastenradbox sollte diese Breite nicht unterschreiten, damit die Transportfläche oder -box zugänglich bleibt. Wenn der Stellplatz trotz beengter Verhältnisse von allen Seiten zugänglich ist, kann die Stellplatzbreite auf ca. 1,00 Meter reduziert werden.¹⁹

¹⁸ (Landeshauptstadt Potsdam) S.6

¹⁹ Maße auf Grundlage eigener Ermittlung anhand gängiger Lastenradmodelle.

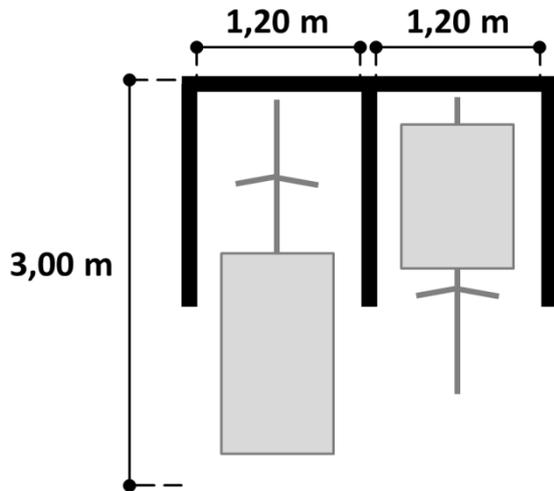


Abbildung 15 Lastenradstellplätze

Abstellsysteme

Nahezu jeder Hersteller von Fahrradstellplätzen hat neben einzeln erhältlichen Varianten auch ganze Systeme für mehrere Räder im Angebot. Diese variieren aber zu stark, um hier genannt zu werden.

3.9 Elektroanschluss

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. Einerseits besteht die Möglichkeit das Laden direkt an den Stellplätzen zu ermöglichen, eine gesonderte Ladeinfrastruktur aufzubauen oder das Laden in den Räumen des Zieles zu ermöglichen. Zu letztgenanntem hat die WITO Barnim die Kampagne „Akku Laden? Gern!“ gestartet, bei der ein Schild oder Aufkleber auf die Möglichkeit des Akku laden hinweist.



Abbildung 16 Ladestation mit drei Schließfächern am Stadtmuseum in Eberswalde

Akku laden? Gern!



Abbildung 17 Logo "Akku Laden? Gern!" Quelle: www.barnimerland.de

3.10 Markierung von Sonderflächen

Für besondere Fahrradmodelle ist es schwierig den konkreten Platzbedarf zu ermitteln und in der Realität herzurichten. Deshalb sollte bei genügender Flächenverfügbarkeit eine Sonderfläche auf dem Boden markiert und mit einem Piktogramm gekennzeichnet werden. Die hier angegebenen Maße dienen nur als Richtwert.

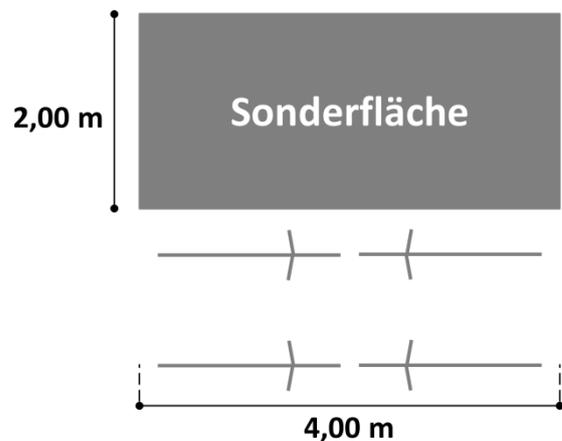


Abbildung 18 Sonderaufstellfläche

3.11 Räumliche Integration

Werden Abstellanlagen geplant, ist die Frage des Standortes entscheidend. Ebenso wichtig ist, ob am gewünschten Ort ausreichen Platz dafür zur Verfügung steht. Es ist wichtig, dass durch die Abstellanlage keine Beeinträchtigung Anderer entsteht. Zum Beispiel muss zum Fahrbahnrand, ob mit oder ohne Parkplätze, ein Mindestabstand eingehalten werden, damit die Fahrzeugtüren noch geöffnet werden können. Außerdem darf auch der Durchgang auf dem Gehweg in Abhängigkeit von der Frequenz nicht unter 1,80 Meter fallen. Da privat errichtete Abstellanlagen anzeige- bzw. erlaubnispflichtig sind (vgl. Kapitel 7.3), wird jeweils im Einzelfall geprüft, ob die gewünschte Anordnung realisiert werden kann.

3.12 Quantitative Anforderungen

Neben den qualitativen Anforderungen sind auch die quantitativen Entscheidend für die Akzeptanz einer Abstellanlage. Ist der Raum begrenzt, sollte die maximal mögliche Anzahl an Stellplätzen errichtet werden. In Anhang 8.2 sind Richtwerte für quantitative Planung von Radabstellanlagen dargelegt.

4 Bauformen von Fahrradstellplätzen

Am Markt sind sehr unterschiedliche Bauformen zur Herstellung von Fahrradstellplätzen zu finden. Jede Bauform weist unterschiedlich gute Eigenschaften zum Einstellen von Fahrrädern auf. Folgend sind gängige Modelle mit Ihren Eigenschaften beschrieben, wobei die Auflistung nicht den Anspruch an Vollständigkeit hat.

Anlehnbügel

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



Abbildung 19 Anlehnbügel mit Vorderradfixierung in Wiesenburg



Abbildung 20 Anlehnbügel an der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde

Einstellbügel

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



Abbildung 21 Doppelseitige Einstellbügel in Eberswalde

Doppelstockparker

Positiv: ca. doppelte Aufnahmemöglichkeiten wie 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, Nutzung kann durch Nutzer Anfangs als Hürde gesehen werden



Abbildung 22 Doppelstockparker in Oranienburg. Quelle: Stadt Oranienburg (Sven Dehler)

Bodengebundene Vorderradhalter (Felgenklemmer)

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, Umkippen des Rades mit Beschädigung des Vorderrades / Felgen, Speichen und Felgenbremsen), Verhaken mit anderen Rädern



Abbildung 23 Gestalterisch schöner, aber nicht funktionale Abstellanlage



Abbildung 24 Schrägstellung des Fahrrades und damit einhergehende Belastung des Vorderrades

Anlehngeländer

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



Abbildung 25 Anlehngeleider an der Rathauspassage

Senkrechte Systeme

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: Nutzung kann durch Nutzer Anfangs als Hürde gesehen werden



Abbildung 26 Senkrecht-Parker im Fahrradparkhaus Potsdam. Quelle: Landeshauptstadt Potsdam / Torsten von Einem

Fahrradboxen

Positiv: hoher Diebstahlschutz, keine Beschädigung des Fahrrades beim Einstellen, kein Umkippen des Rades und kein Umschlagen des Lenkers

Negativ: hohe Anschaffungskosten, höherer Platzverbrauch



Abbildung 27 Fahrradboxen mit Dachbegrünung im Kurort Rathen. Quelle: Stadtverwaltung Pirna / Thomas Freitag

5 Typische Standorte von Radabstellanlagen

5.1 Wohnort

Jeder Weg startet und endet am Wohnort. Je besser dort also die Bedingungen für das Abstellen und die Zugänglichkeit von Rädern am jeweiligen Standort sind, desto wahrscheinlicher wird die Verkehrsmittelwahl auf das Fahrrad fallen. Gleiches gilt umgekehrt: je umständlicher der Zugang zum Fahrrad, desto öfter wird ein anderes Verkehrsmittel gewählt.

Ein- und Zweifamilienhaus

In diesem Bereich ist die Errichtung von Radabstellanlagen meistens problemlos möglich. Die Flächen für die Abstellanlagen befinden sich üblicherweise im Eigentum, der Nutzerkreis ist sehr eingeschränkt und lediglich die Vorstellungen und Wünsche der Bauherren berücksichtigt werden müssen.

Mehrgeschossige Bauweise

In der Regel sollte im Bereich von (Groß-) Wohnsiedlungen ausreichend Platz für Radabstellanlagen vorhanden sein. Geeignet sind hausbezogene 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, Schiebehilfen errichtet werden. Ist ein Ausgang auf Kellerniveau möglich, kann auch eine Rampe realisiert werden.



Abbildung 28 Felgenklemmer im Leibnizviertel

Altbauviertel und Blockrandbebauung

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

5.2 Arbeitsplatz

Den Weg zur Arbeit aktiv zurückzulegen, ist für Arbeitnehmer und Arbeitgeber gleichermaßen vorteilhaft. Denn die Bewegung fördert die Gesundheit als auch die Konzentrationsfähigkeit. Geeignete Radabstellanlagen können also umweltbewusste Mobilität fördern. Ein zusätzliches Angebot von Dusch- und Umkleieräumen kann auch weiter entfernt Wohnende motivieren, mit dem Rad auf die Arbeit zu fahren.



Abbildung 29 Radabstellanlage beim Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg

5.3 Ausbildungsstätten

Ausreichend angemessene 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 oftmals diskutierten Elterntaxis reduziert.

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



Abbildung 30 Anlehnbügel am HNEE-Waldcampus

5.4 Einzelhandel

Wie im Kapitel 2.3 Radfahrende, eine verkannte Zielgruppe? bereits dargelegt, kennzeichnen sich Rad fahrende Kunden mitunter durch einen höheren Wochenumsatz im Vergleich aus. Deshalb sollte es für Einzelhändler von Interesse sein, in ihrem direkten oder näheren Umfeld angemessene Radabstellanlagen aufzubauen und ggf. weiteren Bedürfnissen von Radfahrenden gerecht werden (siehe Kapitel 2.2 Bedürfnisse von Radfahrern) Ein weiterer Pluspunkt besteht darin, dass Radstellplätze deutlich günstiger herzustellen sind und weniger Platz benötigen. Auf der gleichen Fläche wo ein Pkw parkt, können ebenso bis zu 8 Fahrräder abgestellt werden. Mit dem Fahrrad lassen sich kurze Wege zu Nahversorgern schnell, kostengünstig und zielgenau zurücklegen.

Besonders sollte auf ausreichend Platz zwischen den Abstellanlagen geachtet werden, da die Räder ggf. mit Körben, Gepäcktasche bzw. Anhängern ausgestattet sind. Auch Lastenräder sollten bedacht werden.



Abbildung 31 Radabstellanlage neben dem Eingang eines Einzelhandelsunternehmens

5.5 Sport- und Freizeiteinrichtungen

Den Weg zum Sport mit dem Pkw zu beginnen, wirkt widersprüchlich. Sind am Ziel ausreichend angemessene Stellplätze vorhanden, steigt die Motivation das Fahrrad zu nutzen. Orte die nur bei schönem Wetter besucht werden, können bei der Errichtung von Radabstellanlagen auf eine Überdachung verzichten. Wenn Familien eine Zielgruppe darstellen, sollten Stellplätze für Räder mit Anhänger oder Lastenräder errichtet werden.



Abbildung 32 Anlehnbügel am Baff

5.6 Gastronomie und Hotels

Besonders nach einer langen Radtour oder für eine Pause freuen sich Radfahrende über trockene Abstellmöglichkeiten, um sich wieder zu stärken oder für die Nacht zu bleiben.

Restaurants werden meist ein paar Stunden angesteuert, daher sollten sich

die Abstellanlagen in direkter Nähe befinden. Eine Überdachung ist zielführend.

In Beherbergungsbetrieben werden die Fahrräder meist länger untergestellt, daher sollten die Abstellanlagen abschließbar sein und ausreichend Platz für Rad inklusive Anhänger bieten. Ein Reparaturservice oder Werkzeug zum Ausleihen und Reinigungsmittel sind ein willkommenes Angebot.



Abbildung 33 Felgenklemmer beim Wilden Eber

5.7 Haltestellen und Bahnhöfe

Das Fahrrad und der öffentliche Personenverkehr gehören beide dem Umweltverbund an. Die beiden Verkehrsmittel gemeinsam zu denken, bringt Vorteile mit sich.

Radabstellanlagen an Haltestellen erweitern das jeweilige Einzugsgebiet um bis zu 5 Kilometer, wie Untersuchungen aus Berlin zeigen. Für die Kombination von Haltestellen mit Abstellanlagen sind besonders Endhaltestellen, größere Umsteigepunkte oder 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.



Abbildung 34 Fahrradparken am Bahnhof Eberswalde

6 Die richtige Unterhaltung von Radabstellanlagen

Radabstellanlagen sind häufig unter anderem aufgrund ihrer Windfangwirkung stärkeren Verunreinigungen ausgesetzt. Besonders Scherben bedeuten für Radfahrende eine enormes Frustrationspotenzial. Aber auch andere Müll wirkt unansehnlich und mindert das Erscheinungsbild der Abstellanlage. Daher sollten Radabstellanlagen eine **regelmäßige Reinigung** erfahren.

Gute frequentierte Radabstellanlagen sind vielen Beanspruchungen durch die tägliche Nutzung, aber auch durch Vandalismus ausgesetzt. Damit ist eine turnusmäßige **Überprüfung der Anlage auf ihre Funktionalität** obligatorisch. Es sollte bei der Beschaffung von Radabstellanlagen auf eine Gewährleistung der Ersatzteillieferung von 10 Jahren geachtet werden, um ggf. auftretende Schäden beheben zu können.



Abbildung 35 Fahrradteile am Bahnhof Eberswalde

Es bleibt leider nicht aus, dass einmal im öffentlichen Raum abgestellte Fahrräder, nicht wieder abgeholt werden. Diese **Fahrradleichen** verringern teilweise über einen längeren Zeitraum die Anzahl der verfügbaren Stellplätze. Tritt solch ein Fall auf, kann das Rad nicht ohne weiteres entfernt werden. In der Regel wird dieses Fahrrad vom Ordnungsamt der Stadtverwaltung mit einer Information markiert, mit der der Eigentümer darüber informiert wird, dass das Fahrrad spätestens nach Ablauf einer Frist von vier Wochen entfernt wird. Dies betrifft Radabstellanlagen im öffentlichen Raum. Privatpersonen sind auf öffentlichen Flächen jedoch nicht berechtigt, Räder zu entfernen. Hier sollte auch zur eigenen Sicherheit das Ordnungsamt kontaktiert werden, um das oben beschriebene Prozedere einzuleiten.

Weiterhin sollte kontrolliert werden, ob die Fahrradabstellanlagen gemäß ihrem Zweck genutzt werden. Andere Nutzungen sollten unterbunden werden.



Abbildung 36 Unsachgemäße Nutzung einer Radabstellanlage

7 Rechtliche Aspekte

Auch das Aufbauen von Radabstellanlagen unterliegt teilweise rechtlichen Regularien, besonders wenn sie im öffentlichen Raum errichtet werden sollen. An dieser Stelle ist die Sondernutzungssatzung der Stadt

Eberswalde zu berücksichtigen. Weiterhin muss die Brandenburgische Bauordnung berücksichtigt werden.

7.1 Baugesetzbuch

Auf Grundlage des Baugesetzbuchs können Bebauungspläne erstellt werden. Diese Pläne formulieren für den jeweiligen Geltungsbereich Anforderungen für die bauliche Entwicklung. Darin enthalten 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 Modernisierung von Gebäuden nach § 48 unter Umständen Radabstellanlagen zu errichten. Der mit der Brandenburgischen Bauordnung vertraute Planer muss dies berücksichtigen.

7.3 Sondernutzungssatzung Eberswalde²⁰

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

²⁰ (Stadt Eberswalde, 2019)

Fahrradständer 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 den 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 25,00 € erhoben.

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



Abbildung 37 Gebührepflichtige Sondernutzung

Fahrradständer ohne Werbung hingegen sind nach § 8 nur **anzeigepflichtig**. Die Errichtung der Fahrradabstellanlage muss ebenfalls mindestens 14 Tage vorher

schriftlich inklusive Lageplan angezeigt werden und Angaben über Antragsteller, Art, Dauer, Umfang und Ort der Sondernutzung enthalten.



Abbildung 38 Nicht gebührepflichtige Sondernutzung

Ob mit oder ohne Werbung hat der Antragsteller außerdem zu beachten, dass die Radabstellanlagen

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

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

Die Sondernutzungssatzung der Stadt Eberswalde ist hier abrufbar:

<https://www.eberswalde.de/Ortsrecht-Sat.2120.0.html#c6741>

8 Anhang

Legende



8.1 Mindestmaße Fahrradgroßparkplätze

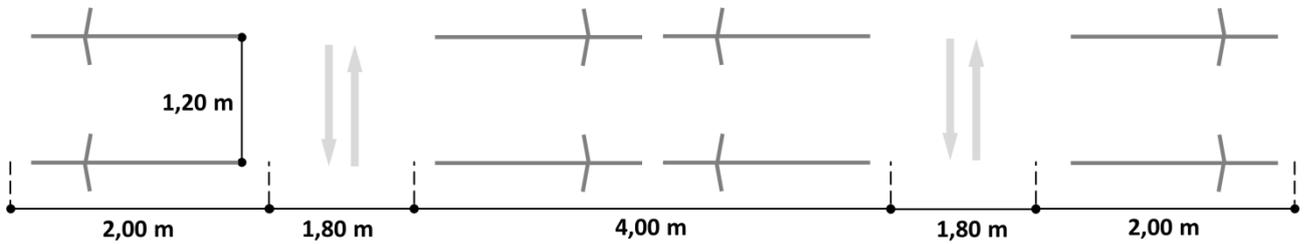


Abbildung 39 Einzelaufstellung senkrecht ohne Vorderradüberlappung

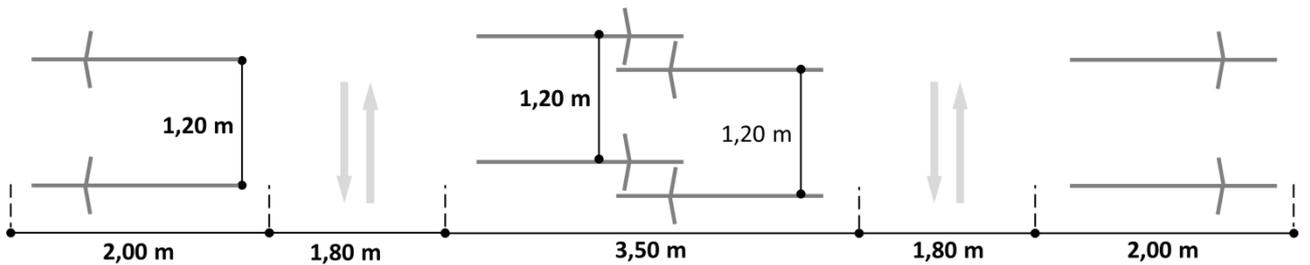


Abbildung 40 Einzelaufstellung senkrecht mit Vorderradüberlappung

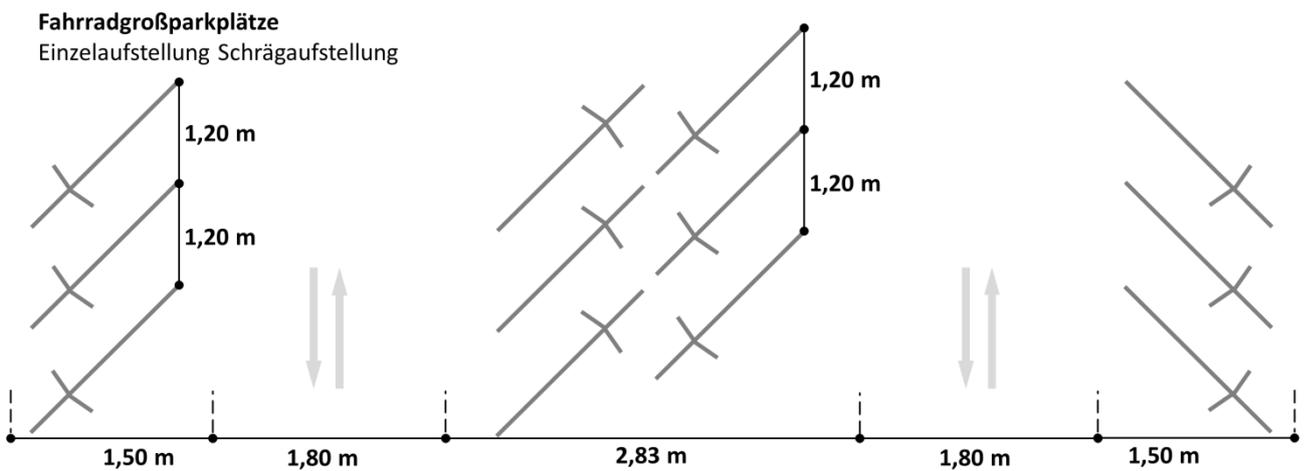


Abbildung 41 Einzelaufstellung schräg ohne Vorderradüberlappung

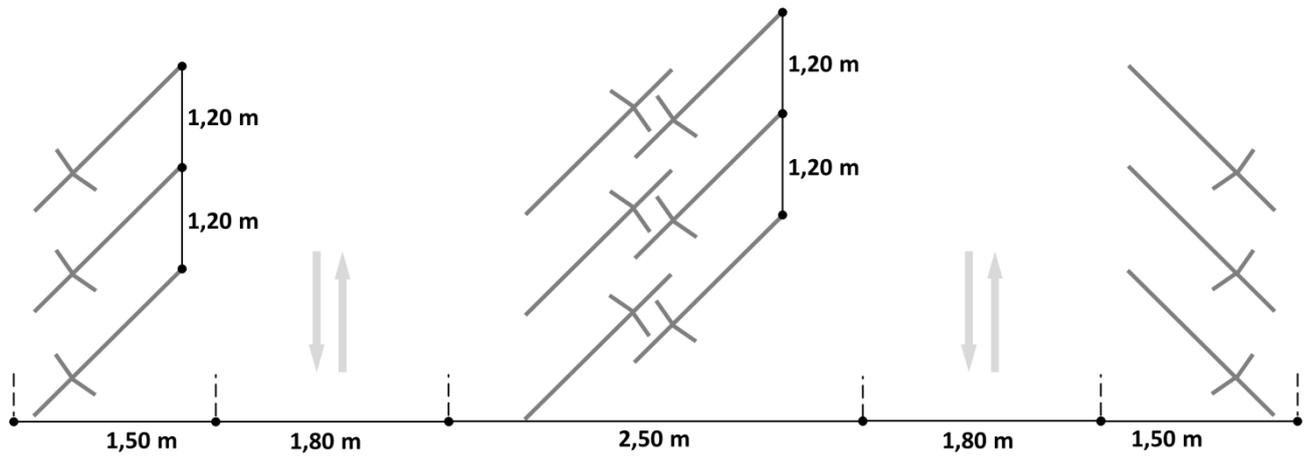


Abbildung 42 Einzelaufstellung schräg mit Vorderradüberlappung

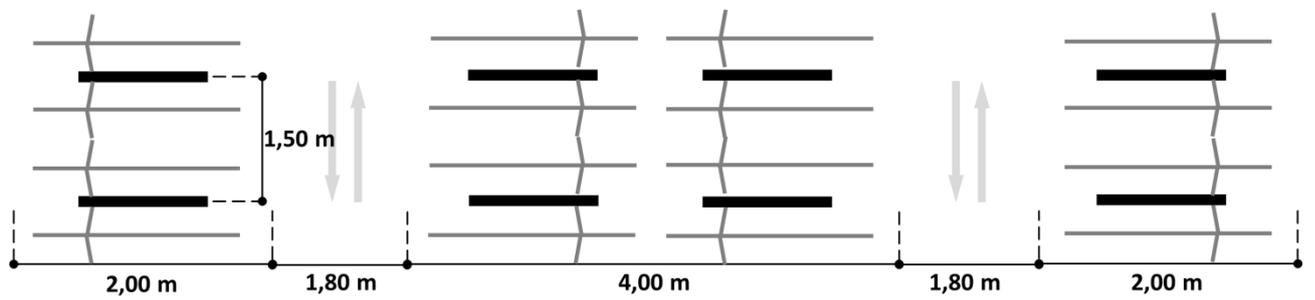


Abbildung 43 Doppelaufstellung senkrecht ohne Vorderradüberlappung

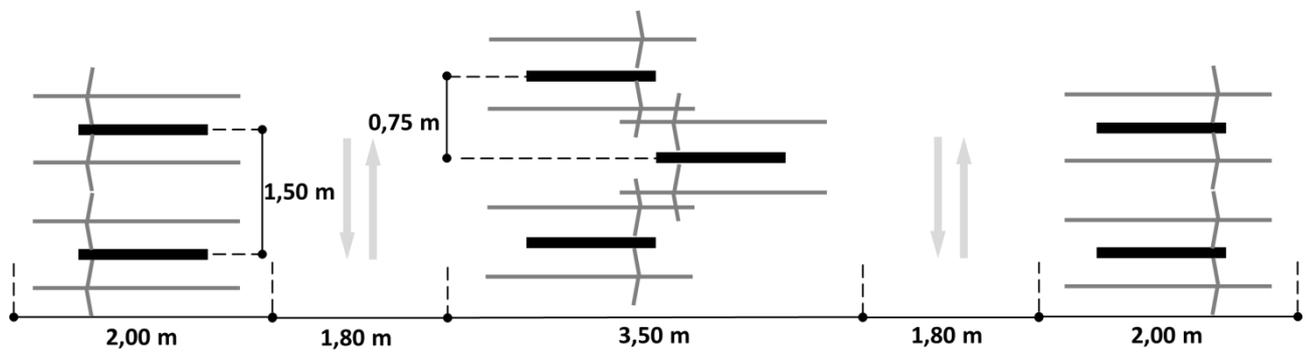


Abbildung 44 Doppelaufstellung senkrecht mit Vorderradüberlappung

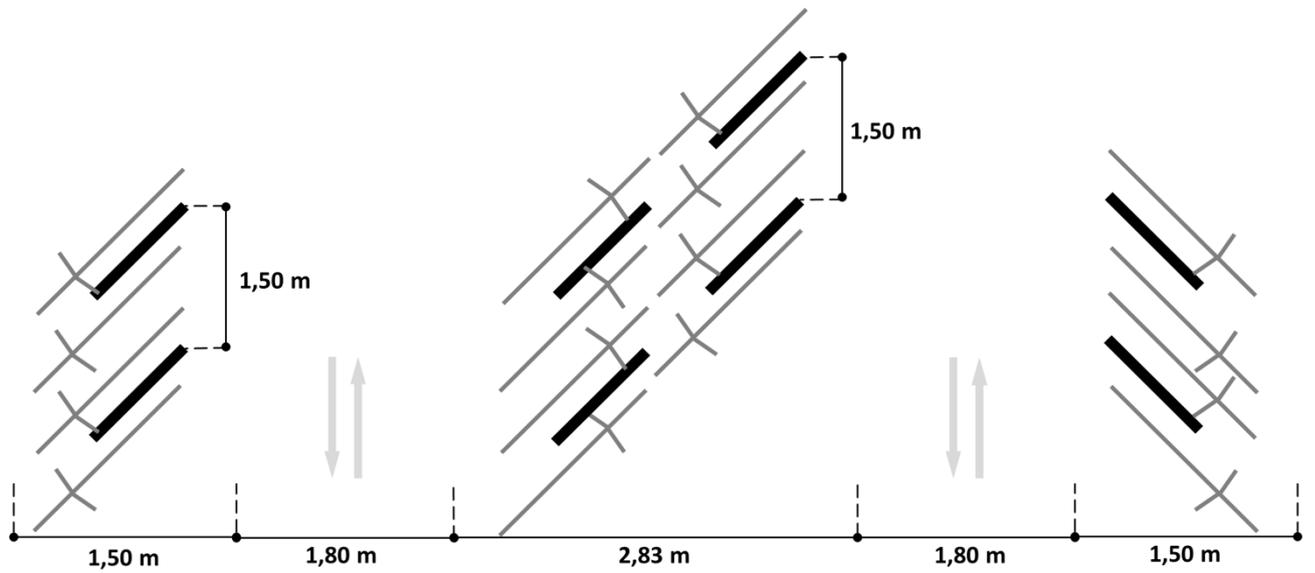


Abbildung 45 Doppelaufstellung schräg ohne Vorderradüberlappung

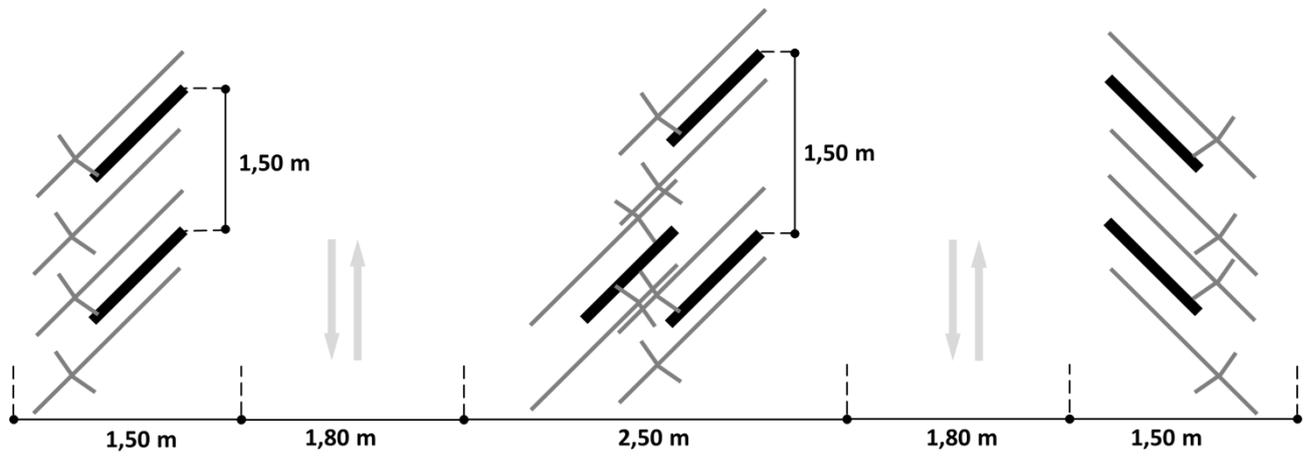


Abbildung 46 Doppelaufstellung schräg mit Vorderradüberlappung

8.2 Quantitative Anforderungen an Radabstellanlagen

Tabelle 2 Quantitative Planungsgrundlage für Radabstellanlagen²¹

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen								
				Bewohner			Kunden / Besucher			Mitarbeiter (gleichzeitig anwesend)		
1 Wohnnutzung												
Radverkehrsanteil	10%	20%		10%	20%		10%	20%		10%	20%	
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert
Wohngebäude mit mehr als zwei Wohneinheiten	40	35	m ² Wohnfläche	44		m ² Wohnfläche	440	220	m ² 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												
Radverkehrsanteil	10%	20%					10%	20%		10%	20%	
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert				1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert
Büronutzung ohne Publikumsverkehr	220	110	m ² Nutzfläche							220	110	m ² Nutzfläche
	min. 1 Abstellplatz je Einheit									min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Büronutzung mit überwiegenden Verwaltung- und teilweise Publikumsfunktionen	180	90	m ² Nutzfläche				1000		m ² Nutzfläche	220	110	m ² Nutzfläche
	min. 3 Abstellplatz je Einheit						min. 3 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		

²¹ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2012)

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf		Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen								
			Bewohner			Kunden / Besucher			Mitarbeiter (gleichzeitig anwesend)		
Büroartige Dienstleistungsnutzung mit dominierenden kundenorientierten Funktionen	70	m ² Nutzfläche				70	m ² Nutzfläche	220	110	m ² Nutzfläche	
	min. 3 Abstellplatz je Einheit					min. 3 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		

3 Einzelhandelsnutzung												
Radverkehrsanteil	10%	20%				10%	20%		10%	20%		
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert			1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	
Ladenartige Einzelhandelsbetriebe des periodischen Bedarfs	25		m ² Verkaufsfläche			40		m ² Verkaufsfläche	50		m ² Verkaufsfläche	
	min. 3 Abstellplatz je Einheit					min. 2 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			
Einzelhandelsbetriebe des aperiodischen Bedarfs	50		m ² Verkaufsfläche			100		m ² Verkaufsfläche	100		m ² Verkaufsfläche	
	min. 1 Abstellplatz je Einheit					min. 1 Abstellplatz je Einheit						
Einzelhandelsmärkte unter 1.200 m ² Nutzfläche	100	50	m ² Verkaufsfläche			130	65	m ² Verkaufsfläche	300		m ² Verkaufsfläche	
	min. 1 Abstellplatz je Einheit					min. 1 Abstellplatz je Einheit						
großflächige Einzelhandelsbetriebe	140	70	m ² Verkaufsfläche			160	80	m ² Verkaufsfläche	1000	500	m ² Verkaufsfläche	
	min. 2 Abstellplatz je Einheit					min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			

4 Kulturelle und religiöse Nutzungen												
Radverkehrsanteil	10%	20%				10%	20%		10%	20%		
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert			1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	
Kinos	9	4,5	Besucherplätze			10	5	Besucherplätze	800	400	Besucherplätze	
	min. 2 Abstellplatz 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 Abstellplatz je Einheit					min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit			

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen								
				Bewohner			Kunden / Besucher			Mitarbeiter (gleichzeitig anwesend)		
Museen, Ausstellungen	220	100	m ² Ausstellungsfläche				250	125	m ² Ausstellungsfläche	1000	500	m ² Ausstellungsfläche
	min. 2 Abstellplatz 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 Abstellplatz je Einheit						min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Kirchen und sonstige religiöse Versammlungs-orte	40	20	Besucherplätze				44	22	Besucherplätze	400	200	Besucherplätze
	min. 2 Abstellplatz je Einheit						min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
5 Sportstätten												
Radverkehrsanteil	10%	20%					10%	20%		10%	20%	
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert				1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert
Sportplätze, Trainingsplätze	250		m ² Sportfläche				250		m ² Sportfläche			
Spiel- und Sporthallen	100	50	m ² Hallenfläche				100	50	m ² Hallenfläche			
Freibäder	100		m ² Grundstücksfläche				110		m ² Grundstücksfläche	1000		m ² 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 Abstellplatz je Einheit						min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Fitnessstudios	9	4,5	Geräte				10	8		150	75	Geräte
	min. 2 Abstellplatz je Einheit						min. 1 Abstellplatz je Einheit			min. 1 Abstellplatz je Einheit		

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen								
				Bewohner			Kunden / Besucher			Mitarbeiter (gleichzeitig anwesend)		
6 Gastronomie und Beherbergungsbetriebe												
Radverkehrsanteil	10%	20%					10%	20%		10%	20%	
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert				1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert
Hotels, Pensionen	13	7	Betten				12	6	Betten	100		Betten
Gaststätten	9	4,5	Besucher- plätze				10	5	Besucher- plätze	150	75	Besucher- plätze
Vereinsheime, Biergärten	30		m ² Gastraum Freisitzfläche				33		m ² Gastraum Freisitzfläche	300		m ² Gastraum Freisitzfläche
Spiel- und Automatenhallen	80	40	m ² Nutzfläche				100	50	m ² Nutzfläche	400	200	m ² Nutzfläche
Jugendherbergen	10		Betten				11		Betten	100		Betten
7 Schulen und Jugendeinrichtungen ohne regelmäßig höheren Radverkehrsanteil												
Radverkehrsanteil	10%	20%					10%	20%		10%	20%	
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert				1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert
Berufsschulen							10	5	Schüler	100	50	Mitarbeiter
8 Schulen, Ausbildungsstätten und Jugendeinrichtungen mit regelmäßig höheren Radverkehrsanteil												
Radverkehrsanteil	20%	30%					20%	30%		10%	20%	
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert				1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. 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	Angebots- plätze				5,6	3,7	Angebots- plätze	50		Angebots- plätze

Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen								
				Bewohner			Kunden / Besucher			Mitarbeiter (gleichzeitig anwesend)		
9 Gewerbenutzung												
Radverkehrsanteil	10%	20%					10%	20%		10%	20%	
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert				1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert
Handwerks- und Industriebetriebe	450	225	m ² Nutzfläche				5000	2500	m ² Nutzfläche	500	250	m ² Nutzfläche
	min. 1 Abstellplatz je Einheit									min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze							7500	3750	m ² Nutzfläche	750	375	m ² Nutzfläche
										min. 1 Abstellplatz je Einheit		
Kraftfahrzeug-betriebe										10	5	Mitarbeiter
10 Verschiedenes												
Radverkehrsanteil	10%	20%					10%	20%		10%	20%	
	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert				1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert	1 Stellpl. Je	1 Stellpl. Je	Kennwert
Krankenanstalten, Pflegeheime	30		Betten				50		Betten	75		Betten
Kleingartenanlagen, Friedhöfe	2000	1000	m ² Grund- stücksfläche				2500	1250	m ² Grund- stücksfläche	10000	5000	m ² Grund- stücksfläche

8.3 Quellen und weiterführende Literatur

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Bayern. (kein Datum). *Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen*. Abgerufen am 07. März 2019 von https://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. (2018). *Wirtschaftliche Argumente für den Radverkehr. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel*.
- Brichet, M., & Heran, F. (2003). *Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés*. (F. f. Bicyclette, Hrsg.) Strasbourg et Lille.
- Deutsches Institut für Urbanistik. (August 2014). *Difu-Berichte 4/2014 - Radverkehr in Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten*. Abgerufen am 05. März 2019 von <https://difu.de/publikationen/difu-berichte-42014/radverkehr-in-deutschland-zahlen-daten-fakten.html>
- Dr. Friedrich, A. (2017). *Vorfahrt für den Radverkehr - Wie man Politik, Verwaltung und Bürger mitnimmt*.
- FIS Forschungsinformationssystem. (2017). *Motorisierter Individualverkehr*. Abgerufen am 29. März 2019 von <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/25653/>
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2005). *Empfehlungen für Anlagen des ruhende Verkehrs*. Köln: FGSV Verlag GmbH.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2012). *Hinweise zum Fahrradparken*. Köln: FGSV Verlag GmbH.
- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH. (Juni 2018). *Mobilität in Deutschland 2017. Kurzreport*. Bonn.
- Landeshauptstadt Potsdam. (kein Datum). *Mobil in Potsdam/Fahrradparken*. Abgerufen am 21. Januar 2019 von <https://www.mobil-potsdam.de/de/fahrrad/fahrradparken/>
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. (2019). *Was bedeutet Mobilität? Das Erklärstück Nr. 4*. (M. f. Landesplanung, Herausgeber) Abgerufen am 15. 01 2019 von <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/707906>
- SINUS Markt- und Sozialforschung. (25. Oktober 2017). *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017*. Abgerufen am 05. März 2019 von Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile.
- Stadt Eberswalde. (2008). *Verkehrsentwicklungsplan. Teil A - Analyse*.

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

8.4 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Einstellbügel im Fahrradparkhaus Potsdam	5
Abbildung 2	Kaufverhalten nach Verkehrsmittel. Quelle: eigene Darstellung nach (Brichet & Heran, 2003)	8
Abbildung 3	Radabstellanlage direkt neben dem Rathauseingang.....	9
Abbildung 4	Überdachte Abstellanlage mit ungeeigneten Stellplätzen	9
Abbildung 5	Durch umgeschlagenen Lenker umgekipptes Fahrrad.....	9
Abbildung 6	Anlehnbügel mit gesichertem Rahmen und Vorderrad.....	10
Abbildung 7	Ein Lastenrad und seine Breite.....	11
Abbildung 8	In die Fahrgasse ragender Anhänger.....	11
Abbildung 9	Einzelaufstellung senkrecht	12
Abbildung 10	Einzelaufstellung schräg ..	12
Abbildung 11	Doppelaufstellung senkrecht	12
Abbildung 12	Doppelaufstellung schräg	12
Abbildung 13	Hoch-Tief-Einstellung im Fahrradparkhaus Potsdam	13
Abbildung 14	Anlehnngeländer.....	13
Abbildung 15	Lastenradstellplätze	14
Abbildung 16	Ladestation mit drei Schließfächern am Stadtmuseum in Eberswalde	14

Abbildung 17	Logo "Akku Laden? Gern!" Quelle: www.barnimerland.de	14
Abbildung 18	Sonderaufstellfläche	14
Abbildung 19	Anlehnbügel mit Vorderradfixierung in Wiesenburg	15
Abbildung 20	Anlehnbügel an der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde	15
Abbildung 21	Doppelseitige Einstellbügel in Eberswalde	16
Abbildung 22	Doppelstockparker in Oranienburg. Quelle: Stadt Oranienburg (Sven Dehler).....	16
Abbildung 23	Gestalterisch schöner, aber nicht funktionale Abstellanlage.....	16
Abbildung 24	Schrägstellung des Fahrrades und damit einhergehende Belastung des Vorderrades.....	16
Abbildung 25	Anlehnngeländer an der Rathauspassage	17
Abbildung 26	Senkrecht-Parker im Fahrradparkhaus Potsdam. Quelle: Landeshauptstadt Potsdam / Torsten von Einem	17
Abbildung 27	Fahrradboxen mit Dachbegrünung im Kurort Rathen. Quelle: Stadtverwaltung Pirna / Thomas Freitag	17
Abbildung 28	Felgenklemmer im Leibnizviertel.....	18
Abbildung 29	Radabstellanlage beim Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg.....	18
Abbildung 30	Anlehnbügel am HNEE-Waldcampus	19
Abbildung 31	Radabstellanlage neben dem Eingang eine Einzelhandelsunternehmen.....	19
Abbildung 32	Anlehnbügel am Baff	19
Abbildung 33	Felgenklemmer beim Wilden Eber	20

Abbildung 34 Fahrradparken am Bahnhof Eberswalde	20
Abbildung 35 Fahrradleihe am Bahnhof Eberswalde	20
Abbildung 36 Unsachgemäße Nutzung einer Radabstellanlage.....	21
Abbildung 37 Gebührenpflichtige Sondernutzung.....	22
Abbildung 38 Nicht gebührenpflichtige Sondernutzung.....	22
Abbildung 39 Einzelaufstellung senkrecht ohne Vorderradüberlappung.....	23
Abbildung 40 Einzelaufstellung senkrecht mit Vorderradüberlappung.....	23
Abbildung 41 Einzelaufstellung schräg ohne Vorderradüberlappung.....	23
Abbildung 42 Einzelaufstellung schräg mit Vorderradüberlappung.....	24
Abbildung 43 Doppelaufstellung senkrecht ohne Vorderradüberlappung.....	24
Abbildung 44 Doppelaufstellung senkrecht mit Vorderradüberlappung.....	24
Abbildung 45 Doppelaufstellung schräg ohne Vorderradüberlappung.....	25
Abbildung 46 Doppelaufstellung schräg mit Vorderradüberlappung.....	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Maße verschiedener Räder in Meter	11
Tabelle 2 Quantitative Planungsgrundlage für Radabstellanlagen.....	26

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
www.eberswalde.de

Stand April 2019

Gestaltung und Infografiken

...

Redaktionelle Endbearbeitung

...

Bildnachweis

Gruppe Planwerk und Leitplan GmbH
(Rückseite)

...

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Gefördert durch:

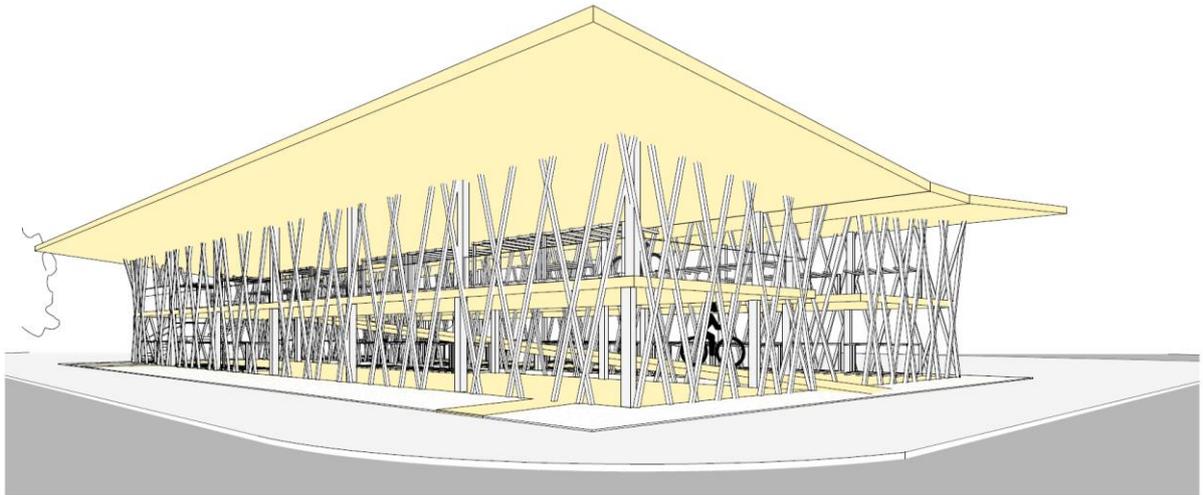


Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



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