

Fahrradabstellanlagen

- eine Information für Bauherren und Architekten -

Impressum:

Herausgeber: © Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt,
D.-Martin-Luther-Str. 1, 93047 Regensburg

Redaktion: Thomas Großmüller, Stadtplanungsamt

E-Mail: stadtplanungsamt@regensburg.de

Internet: www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/fahrrad

Bildnachweis: Soweit nicht anders gekennzeichnet, liegen die Rechte an allen Bildern, Texten und Darstellungen beim Herausgeber bzw. den Fotografen

Titelbild: Michael Hüter, aus: „Absurdes aus der Verkehrsplanung“
Herausgeber: i.n.s. - Institut für innovative Städte, 2017

1. Auflage: 250 Stück

Papier: Recyclingpapier

Druck: Hausdruckerei der Stadt Regensburg

Regensburg, August 2020

Fahrradabstellanlagen

- eine Information für Bauherren
und Architekten

Hinweis:

Die verwendete meist männliche Personenbezeichnung bezieht selbstverständlich die weibliche Bezeichnung mit ein. Auf eine durchgängige Verwendung aller Geschlechtsformen wird zur besseren Lesbarkeit verzichtet.

Inhalt

Vorwort	Seite	5
Einleitung	Seite	6
1. Abstellanlagen innerhalb des Gebäudes	Seite	8
2. Abstellanlagen außerhalb der Gebäude	Seite	9
3. Befestigungsmöglichkeiten	Seite	10
4. Flächenbedarf	Seite	12
5. Materialien	Seite	15
6. Blick nach Wien	Seite	16
7. Mobilitätskonzepte	Seite	16
8. Weiterführende Informationen / Ansprechpartner	Seite	17
9. Übersicht Eignung verschiedener Abstellagentypen	Seite	18
 Anhang: Beispiele aus Regensburg		
Beispiele mit empfehlenswerten Elementen	Seite	20

Vorwort

Die Entscheidung, welches Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, für Erledigungen oder in der Freizeit genutzt wird, fällt in den meisten Fällen zu Hause. Dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle: Kosten, Zeit, Bequemlichkeit, Verfügbarkeit.

Das Abstellen von Fahrrädern muss künftig bei der Planung von Hochbauten deutlicher in den Fokus gerückt werden. Regelmäßig ist festzustellen, dass Abfallcontainer diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Fahrräder hingegen sind häufig der Witterung und der Gefahr der Beschädigung oder gar des Diebstahls ausgesetzt.



Dabei hat die Relevanz des Fahrrads als Verkehrsmittel für den Alltag in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Das von der Stadt aufgelegte Förderprogramm für Lastenräder und Fahrradanhänger erfährt eine positive Resonanz. Die Stadt ist voller Radlerinnen und Radler, der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrern am Gesamtverkehr nimmt kontinuierlich zu.

Diese Broschüre soll Bauherren und Architekten aufzeigen, wie bei Bauvorhaben die Belange der Bewohner hinsichtlich der Abstellung von Fahrrädern besser berücksichtigt werden können. Die Qualität zeigt sich dabei in vielerlei Hinsicht:

- Nur abschließbare Räume bieten echten Diebstahlschutz – bei hochpreisigen E-Bikes und Lastenrädern ein gewichtiges Argument.
- Auch in abgeschlossenen Räumen sollte zusätzlich eine Anschließmöglichkeit bestehen.
- Räume in Tiefgaragen finden nur dann Akzeptanz, wenn diese gut erreichbar sind – steile Rampen und viele Türen sind da ein großes Hindernis.
- Spinde / Schließfächer für Helme, Beleuchtung, Regenkleidung, Taschen usw. werden dankbar angenommen.
- Lademöglichkeiten sind für E-Bike-Besitzer hilfreich.
- Werden gut geplante Anlagen (ausreichende Abstellkapazitäten, breite Rangierflächen) zudem noch regelmäßig gewartet und gereinigt, steht einer intensiven Nutzung nichts mehr im Wege.

Ich bin fest davon überzeugt, dass gute Fahrradabstellanlagen heutzutage unerlässlich sind. Es sind nur wenige Dinge, auf die man achten muss – aber sie können ganz entscheidend für Erfolg und Misserfolg sein. Nutzen Sie gerne unser Beratungsangebot.

Christine Schimpfermann
Planungs- und Baureferentin

Einleitung

Am 28.02.2019 hat der Rat der Stadt Regensburg eine Novellierung der Stellplatzsatzung beschlossen, die neue Regelungen über den Nachweis erforderlicher Stellplätze für Fahrräder enthält. Geregelt sind in der Satzung neben der Anzahl der notwendigen Stellplätze auch die Größe der erforderlichen Flächen sowie der Vorrang der Unterbringung im Gebäude. Im § 8 der Satzung heißt es:

(5) Stellplätze für Fahrräder müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen. Jeder Stellplatz muss von einer ausreichenden Bewegungsfläche direkt zugänglich sein. Die Fläche eines Stellplatzes für Fahrräder soll mindestens 2 qm pro Fahrrad betragen. Bei anderen technischen Lösungen mit geringerem Flächenbedarf können geringere Ansätze für den Abstellbedarf angenommen werden.

(6) Stellplätze für Fahrräder sollen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen bzw. über Treppen mit Schieberampen leicht erreichbar und gut zugänglich sein. Ist eine Unterbringung der Stellplätze im Gebäude nicht möglich, müssen Anlagen zum An- oder Abschließen von Fahrrädern vorhanden sein.

Ziel der Satzung ist es, dem wachsenden Bedarf der radelnden Menschen gerecht zu werden. Regensburg ist bereits eine Stadt mit einem hohen Radverkehrsanteil. Erklärtes Ziel ist es, den Radverkehr weiter zu fördern.

Diese Broschüre soll helfen, gute Lösungen zu finden, um den Bedürfnissen der Radlerinnen und Radler möglichst entsprechen zu können. Neben den klassischen Fahrrädern müssen mehr und mehr die schwereren E-Bikes sowie die deutlich größeren Lastenräder und Fahrradanhänger berücksichtigt werden. So kann vermieden werden, dass Investitionen getätigt werden, die bei den Nutzern keine Akzeptanz finden.

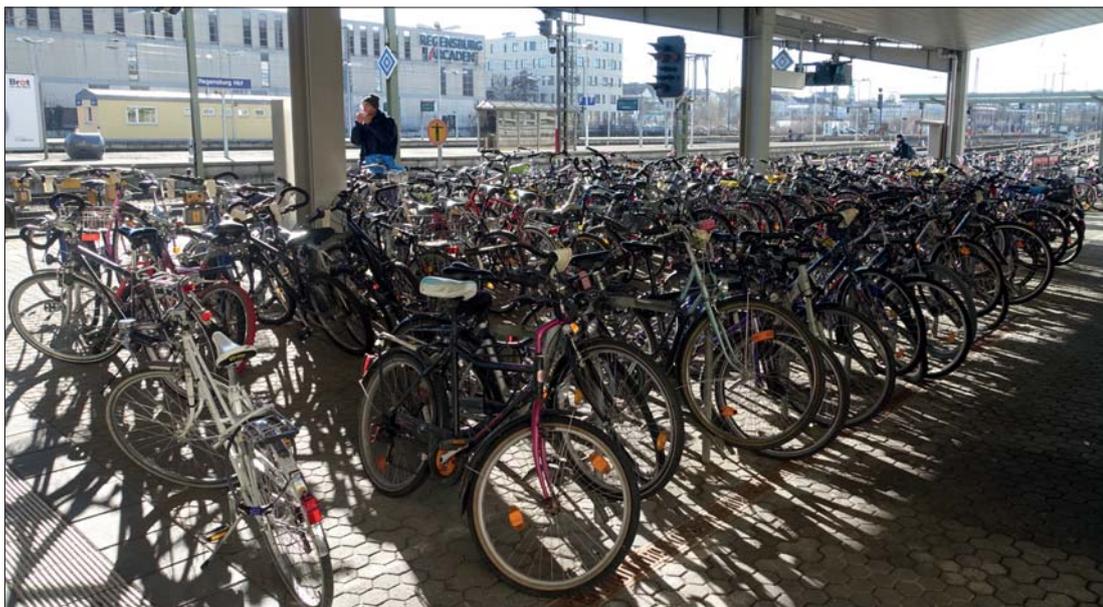


Bild: Beleg für die Zunahme des Radverkehrs - überfüllte Abstellanlage am Hauptbahnhof

Generell zu unterscheiden ist zwischen Neubauten und der Nachrüstung von Radabstellanlagen im Bestand. Bei Neubauten gilt der Grundsatz, die Radabstellanlage in das (Wohn-)Gebäude zu integrieren. Zumeist werden dabei Räume in der Tiefgarage nachgewiesen, besser wären jedoch Angebote im Erdgeschoss. Lösungen im Gebäude ist der Vorzug einzuräumen, damit die Freiflächen nicht durch solche Aufbauten beeinträchtigt werden.

Oftmals besteht aber gerade im Bestand hoher Handlungsbedarf. Entweder es fehlen im Kellergeschoss adäquate Räumlichkeiten oder aber es führen nur enge Treppen dorthin. Vielfach ist beides der Fall. Das Nachrüsten ist daher regelmäßig nur in den Freiflächen möglich.

Seit Februar 2020 gilt in Regensburg eine Freiflächengestaltungssatzung. Gemäß dieser Satzung sind die Freiflächen dem Grunde nach vollständig zu begrünen, „soweit diese Flächen nicht für eine andere zulässige Nutzung benötigt werden.“ Es wird zudem explizit ausgeführt, dass Vorgärten zu begrünen sind und nicht als Arbeits- oder Lagerflächen genutzt werden dürfen. Abweichungen von der Satzung können gemäß BayBO erteilt werden.

Mit Radabstellanlagen in den Freiflächen ist also sensibel umzugehen. Die Qualität der Freiflächen darf nur in dem unbedingt erforderlichen Umfang eingeschränkt werden. Fassaden- oder Dachbegrünungen können helfen, einen Ausgleich für den Eingriff zu schaffen.

Weiterhin zu unterscheiden sind Vorhaben in Bebauungsplangebieten und in Gebieten ohne Bebauungsplan. In BPlan-Gebieten legen Baulinien, Baugrenzen oder Flächen für Nebengebäude fest, ob, wo und in welchem Umfang Nebengebäude – also auch geschlossene Radabstellanlagen – zulässig sind. Außerhalb von BPlan-Gebieten (§34 BauGB) ist dies immer eine Einzelfallbetrachtung, bei der die Umgebung maßgeblich ist. In beiden Fällen kann jedoch wiederum in begründeten Einzelfällen auf die Möglichkeit von Abweichungen zurückgegriffen werden.

Vor diesem Hintergrund sind auch die Beispiele im Anhang entsprechend einzuordnen.

1. Abstellanlagen innerhalb des Gebäudes

Geschlossenen Abstellräumen in einem Gebäude ist der Vorzug einzuräumen, da hier die Räder geschützt vor Diebstahl, Beschädigung und Witterungseinflüssen abgestellt werden können. Gerade im Winter führt Luftfeuchtigkeit schnell zu Rost.

Bei abschließbaren bzw. zugangskontrollierten Räumen in kleineren Wohnanlagen sind Systeme, an denen die Räder befestigt werden können, zumeist entbehrlich. Solche Systeme werden erst bei größeren Einheiten erforderlich, um die Räder zu ordnen und gegenseitige Beschädigungen zu vermeiden. Je größer die Anlage, desto größer die Anonymität und damit die Diebstahlgefahr. Daher sollten Räder dann auch in geschlossenen Räumen angeschlossen werden können.

Damit die Abstellräume auf ausreichende Akzeptanz stoßen, ist es von Bedeutung, dass der Weg zwischen dem Abstellraum und der Straße möglichst ebenerdig oder über befahrbare Rampen überbrückt werden kann. Kurze Rampen dürfen dabei steiler sein als lange. Treppen, selbst dann, wenn sie mit Schieberampen ausgerüstet sind, sind zu vermeiden, weil diese weder mit Fahrradanhängern noch mit Lastenrädern zu überbrücken sind. Auch sollten auf diesem Weg möglichst wenige Türen zu öffnen sein oder aber diese Türen müssen sich automatisch öffnen.

Weitere Aspekte:

- Im Abstellraum sind Flächen für Fahrradanhänger, Dreiräder, Liege- und Lastenräder, Kinderfahrräder, Roller sowie Tandems vorzusehen.
- Idealerweise werden abschließbare Spinde für Helme, Fahrradpumpen, Batteriebeleuchtung, E-Bike-Akkus, Bekleidung etc. aufgestellt.
- Die Räume und Zugänge müssen gut beleuchtet sein (Sozialkontrolle) und sauber gehalten werden.
- Diffizil ist die Erschließung von Räumen im Tiefgeschoss über die Kfz-Rampe. Oftmals haben diese Rampen eine Steigung von 15 oder gar 18 %. Ältere Personen, Eltern mit Lastenrad oder Fahrradanhängern sowie Kinder mit Laufrad, Roller oder Kinderfahrrad haben erhebliche Probleme, diese Steigung bzw. das Gefälle – sicher – zu überwinden. In solchen Fällen sollte geprüft werden, ob die Fahrradabstellanlage in das Erdgeschoss integriert werden kann. Falls das nicht möglich ist, sollten Lösungen außerhalb des Gebäudes realisiert werden.



*Bild: Beispiel für beidseitig nutzbare Reihenanlehnbügel
(KAPPA®LIGHT © GRONARD Metallbau und Stadtmobiliar GmbH)*

2. Abstellanlagen außerhalb der Gebäude

Als Ersatz für größere Anlagen innerhalb des Gebäudes (s. Abschnitt 1) sollten Einhausungen zu Einsatz kommen, die neben dem Diebstahlschutz auch Schutz vor Witterungseinflüssen und Vandalismus bieten. Anbieter von Stadtmobiliar haben inzwischen ein vielfältiges Angebot von bewährten und zugleich gestalterisch ansprechenden Systemen. Dieses Angebot reicht von einzelnen Fahrradboxen bis hin zu Sammelschließanlagen mit Doppelstockparkern.

Auch bei diesen Anlagentypen sollten Schließfächer, Akku-Lademöglichkeiten, Cargo-Bikes, Radl-Anhänger und das Anschließen der Räder bereits in der Planung mitbedacht werden.

Als vorteilhaft aus Nutzersicht haben sich herausgestellt:

- Schiebetüren sind nicht nur platzsparender als Drehtüren, sie sind auch leichter händelbar.
- Breite Türöffnungen erleichtern die Nutzung mit Anhängern und Lastenrädern.
- Eine Beleuchtung ist unverzichtbar, damit auch bei Dunkelheit Schlösser geöffnet und geschlossen werden können.

Nicht zuletzt für Besucher sollten ebenfalls Abstellmöglichkeiten eingerichtet werden. Diese befinden sich möglichst in unmittelbarer Nähe zu Hauseingängen, sonst leidet die Akzeptanz. Damit die Räder gegen Diebstahl geschützt sind und bei Wind nicht umfallen, sollten Anlehnbügel aufgestellt werden. Optimal sind Lösungen, die einen Kipp- und Wegrollschutz integrieren. Das ist besonders hilfreich beim Gepäck- und Kindertransport. Systeme, bei denen nur das Vorderrad gehalten wird, führen zu Schäden am Rad und sind daher nicht einzusetzen.

Die in der Einleitung zitierte Freiflächengestaltungssatzung ist bei der Planung und Umsetzung zu beachten.



Bild: Beispiel für ein Fahrradhaus (© Fa. Widmann, Obergriesbach)

3. Befestigungsmöglichkeiten

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) hat ein Zertifizierungsverfahren für Abstellanlagen entwickelt, das inzwischen in die DIN 79008 eingeflossen ist. Empfehlenswerte Modelle sind zu finden unter:

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

Vorderradhalter

Fahrradständer, bei denen nur das Vorderrad gehalten wird, sind abzulehnen. Fällt ein Fahrrad um (durch Wind oder weil es von einer Person angestoßen wird), sind Schäden am Rad häufig die Folge. Außerdem kann in der Regel nur das Vorderrad, nicht aber der Rahmen angeschlossen werden. So kann das Rad leicht gestohlen werden.



Bild: Vorderradhalter

Diese auch „Felgenkiller“ genannten Systeme bieten zudem keinen Kippschutz. Dieser ist vor allem beim Gepäck- und Kindertransport (Kindersitze) von hoher Bedeutung für die Sicherheit.

beidseitig nutzbare Anlehnbügel

Anlehnbügel erlauben das Anschließen von Vorderrad und Rahmen, bieten also besseren Diebstahlschutz. Flachstahlbügel führen zum Zerkratzen des Lacks, Rundrohrbügel ist daher der Vorzug einzuräumen. Einfache Anlehnbügel verhindern nicht das Umkippen und Wegrollen.



Bild: beidseitig nutzbare Anlehnbügel

Nachteil dieser Bügel: Es kommt regelmäßig zum Verhaken der Lenker, Seil- und Bremszüge. Gepäckkörbe und Taschen sind hinderlich beim Anschließen. Gut nutzbar sind diese Bügel nur dann, wenn ein ausreichender Abstand (1,50 m) eingehalten wird.

Reihen-Anlehnbügel mit Wegroll- und Kippschutz



Bild: Anlehnbügel mit Wegroll- und Kippschutz

Diese Modelle sind optimal und werden von einer Vielzahl von Herstellern angeboten. Manche Modelle haben zusätzlich noch Gummierungen, um den Lack der Räder zu schonen.

Hoch-/Tief-Einstellungen



Bild: Anlehnbügel mit Hoch-/Tief-Einstellung

Die Hoch-Tief-Anordnung spart zwar Fläche, kann aber zum Verhaken der Lenker und evtl. Beschädigung von Kabeln, Beleuchtung und Bremszügen führen. Bleibt aus diesen Gründen ein Teil der Ständer ungenutzt, tritt der gewünschte Flächenspareffekt nicht ein.

Doppelstockparker

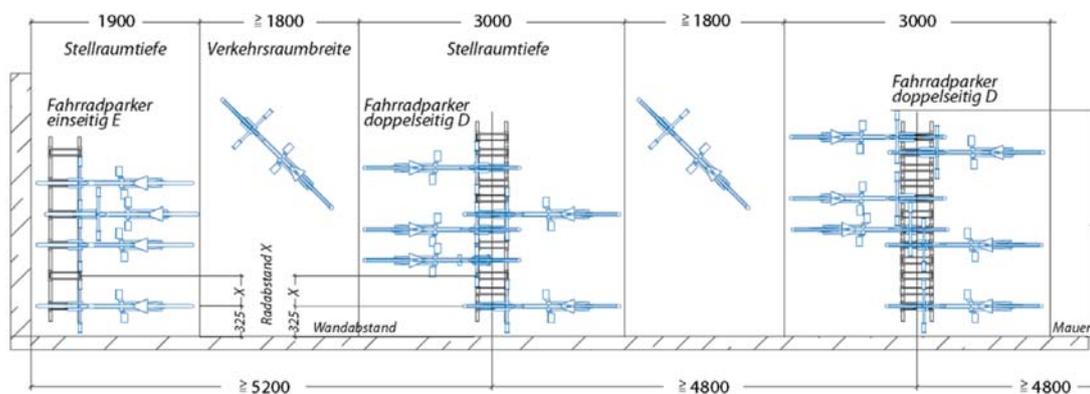


Bild: Doppelstockparker

Doppelstockparker nutzen den Raum ideal aus. Zu berücksichtigen sind aber dauerhaft am Rad befestigte Kindersitze und Fahrradtaschen sowie -körbe. Die Benutzung der oberen Abstellplätze erfordert doch einen gewissen Kraftaufwand bzw. etwas Geschick. Ältere Personen und Nutzer von E-Bikes meiden diese Stellplätze.

4. Flächenbedarf

Die benötigte Bodenfläche je Abstellplatz ist abhängig von dem gewählten Parksystem und der Anordnung im Raum. Werden die Räder nur ebenerdig („tief“) abgestellt, brauchen sie mehr Platz als bei einer wechselnden hoch-tief-Stellung. Nur einseitig nutzbare Systeme benötigen mehr Fläche als doppelseitig nutzbare, da sich bei diesen die Vorderräder um rund 70 cm überlappen. Diese Variante bietet sich aber erst bei großen Anlagen mit dann zwei Mittelgängen an. Einfluss hat zudem, ob eine Fahrgasse nur einseitig oder beidseitig genutzt werden kann. Doppelstocksysteme benötigen die geringsten Flächenmaße.



Beispiel für die Anordnung von Radabstellplätzen mit Reihenlehnbügeln (© ADFC Bayern „Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen“, 12/2018)

In der nachfolgenden Tabelle wird der Platzbedarf pro Abstellplatz, abhängig vom Abstellsystem angegeben:

Abstellsystem/ Seitenabstand	Bodenfläche je Abstellplatz, inkl. einseitig genutzter Fahrgassen	Bodenfläche je Abstellplatz, inkl. beidseitig genutzter Fahrgassen
Reihenanlehnbügel, nur tief, Einstellung nur von einer Seite; 0,70 m	2,66 m ²	ab 2,03 m ²
Reihenanlehnbügel, nur tief, Einstellung von beiden Seiten; 0,70 m	2,31 m ²	ab 1,68 m ²
Reihenanlehnbügel, hoch-tief, Einstellung nur von einer Seite; 0,50 m	1,90 m ²	ab 1,45 m ²
Reihenanlehnbügel, hoch-tief, Einstellung von beiden Seiten; 0,50 m	1,65 m ²	ab 1,20 m ²
klassische Anlehnbügel, beidseitig genutzt; 1,50 m	2,85 m ²	ab 2,18 m ²
Doppelstock (mit hoch-tief), Einstellung nur von einer Seite; 0,50 m	1,13 m ²	ab 0,81 m ²
Doppelstock (mit hoch-tief), Einstellung von beiden Seiten; 0,50 m	1,00 m ²	ab 0,69 m ²

Hinweise:

- Die angegebenen Werte beziehen sich auf rechteckige Grundrisse.
- Die Fahrgassen müssen bei ebenerdigen Systemen eine Mindestbreite von 1,80 m, bei Doppelstock-Systemen von 2,50 m aufweisen.

Das in der Satzung genannte Maß von 2 m² pro Abstellplatz erfordert bereits entweder eine Ordnung der Fahrräder durch Hoch-Tief-Parker oder ein Abstellen auf beiden Seiten eines Mittelgangs.

Werden dagegen die Räder ungeordnet und/oder nur einseitig abgestellt, steigt der Bedarf entsprechend der o. a. Tabelle. Nur durch eine kluge Planung und den Einsatz von Fahrradparksystemen kann der gemäß Satzung ermittelte Bedarf tatsächlich erfüllt werden.

Räder können auch in Schrägaufstellung positioniert werden. Bei einem Winkel von 45° verringert sich die Parkstandstiefe von 2,00 m auf 1,50 m. Gleichzeitig steigt jedoch der notwendige Seitenabstand.

Türen und Durchgänge brauchen ein lichtet Durchgangsmaß von mind. 1,05 m. Zwischen aufeinanderfolgenden Türen sowie zwischen Türen und angrenzenden Rampen bzw. Treppen ist ein Abstand von mind. 3 m zuzüglich Türschlag einzuhalten.

Befahrbare Rampen dürfen eine maximale Längsneigung von 6 % aufweisen, 10 % sind bis 20 m Rampenlänge zulässig.

Lastenräder / Fahrradanhänger etc.

Der Anteil der Lastenräder und Anhänger in Regensburg ist u. a. aufgrund eines erfolgreichen Förderprogramms zuletzt deutlich gestiegen. Derartige Fahrzeuge leisten, zusammen mit anderen Angeboten wie Car- und Bike-Sharing, einen wichtigen Beitrag, damit Haushalte auf den Besitz eigener Kfz verzichten können.

Wenngleich Lastenräder in der Regel mit Elektroantrieb gekauft werden, so sind sie – ebenso wie Gespanne mit Anhängern – dennoch deutlich schwerer zu bewegen. Das liegt an der Größe, dem Gewicht und den größeren Rädern. Bei der Planung von Radabstellanlagen müssen diese Fahrzeugtypen daher besonders berücksichtigt werden.

Dies kann z. B. über gesonderte Abstellräume im Erdgeschoss bzw. außerhalb des Hauptgebäudes erfolgen. Wichtig sind ausreichende Abstell- und Bewegungsflächen sowie die Vermeidung von zusätzlich zu öffnenden/schließenden Türen. Ein typisches einspuriges Lastenrad hat eine Länge von 2,60 bis 2,70 m, dreirädrige Modelle sind zwar mit rund 2,20 m kürzer, dafür aber auch 90 cm breit. Zum Vergleich: ein gängiges „normales“ Fahrrad ist 1,80 m lang und der Lenker ca. 70 bis 75 cm breit.

Auch für Kinderfahrräder, Roller, Laufräder sollten im Wohnungsbau Flächen eingeplant werden. Wegen der stark abweichenden Rahmen- und Laufradgrößen passen diese Fahrzeuge – ebenso wie Lastenräder – nicht in die Standard-Abstellbügel.

5. Materialien

Da der Radverkehr ein klimaschonendes Verkehrsmittel ist, empfiehlt es sich, auch bei der Infrastruktur auf den Einsatz entsprechender Materialien zu achten. So wird bei der Herstellung von Zement sehr viel Energie eingesetzt.

Einzelne Anbieter von Abstellbügel produzieren beispielsweise klimaneutral, indem sie die CO₂-Emissionen durch den Kauf von Klimaschutzzertifikaten ausgleichen.

Der Ausstoß von Treibhausgasen lässt sich zudem durch ein Einsatz von Holz bei Sammelgaragen minimieren. Um die erforderliche Versiegelung von Sammelgaragen in den Freiflächen auszugleichen, bietet sich der Einsatz von Dachbegrünung und/oder Fassadenbegrünung an.

Nicht-überdachte Abstellanlagen, etwa für Besucher vor den Hauseingängen, können auf Rasenfugenpflaster aufgestellt werden, so dass das Niederschlagswasser noch vor Ort versickern kann. Auch Zugänge zu Sammelgaragen können so gestaltet werden, wenngleich das den Winterdienst deutlich erschwert.

Es wird auf § 3, Abs. 2 der Freiflächengestaltungssatzung verwiesen.



Bild: Radbügel auf Rasenfugenpflaster (© kronimus AG, www.kronimus.de)



Bild: Fahrradhäuser mit Holzlattung, Dachbegrünung und Schiebetüren in München-Freimann (©SZ-Plan, www.szplan.de)

6. Blick nach Wien

Im 2. Wiener Bezirk am ehemaligen Wiener Nordbahnhofgelände entstand 2010 das Baugruppenprojekt „Wohnprojekt Wien“ in der Krakauer Straße 19. Der Aspekt der Nachhaltigkeit wurde auf allen Ebenen, von baulich-architektonisch bis sozial, integriert und mitgedacht. Auch beim Thema Mobilität war es von zentraler Bedeutung, den BewohnerInnen Alternativen zum Besitz eines eigenen Autos zu bieten.

Folgende Mobilitätsmaßnahmen wurden umgesetzt:

- großzügiger und heller Fahrradraum im Erdgeschoß mit Platz für 116 Fahrräder plus 20 Kinderfahrräder und Roller, Laufräder etc.,
- gemeinsames Lastenfahrrad,
- selbstorganisiertes Car-Sharing mit 6 Kfz sowie
- 8 Pflichtstellplätze, untergebracht in der Tiefgarage des Nachbargebäudes.



Beispiel: Fahrradraum in Wien, Krakauer Straße 19

(© österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik, Wien, www.oegut.at)

7. Mobilitätskonzepte

Die Satzung sieht vor, dass die Zahl der erforderlichen Stellplätze dann über die bereits festgeschriebenen Reduzierungsmöglichkeiten hinaus verringert werden kann, wenn der Bauherr ein Mobilitätskonzept vorlegt, das geeignet ist, die Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen durch die Bewohner zu reduzieren. Dazu zählen insbesondere die Teilnahme an Car- und Bike-Sharing-Projekten sowie die Errichtung von Abstellplätzen für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger.

Die Stadt ermutigt die Bauherren ausdrücklich, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

Weiterführende Informationen / Ansprechpartner

- ❖ Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC):
www.adfc.de

- ❖ ADFC-Kreisverband Regensburg:
Stadtfeldweg 10
93053 Regensburg
Tel.-Nr. 0941/8703007
E-Mail: kontakt@adfc-regensburg.de
www.adfc-regensburg.de

- ❖ Nationaler Radverkehrsplan, Forschung Radverkehr:
https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-i-03.pdf

- ❖ Stadt Regensburg | Stadtplanungsamt | Nahmobilitätskoordination:
Thomas Großmüller
Tel.-Nr. 0941/507-1768
E-Mail: grossmueller.thomas@regensburg.de

- ❖ Stadt Regensburg | Bauordnungsamt | Abteilung Bauaufsicht:
Auskunft über die jeweilige Sachbearbeitung des Baubezirks:
Tel.-Nr. 0941/507-1632
E-Mail: Bauordnungsamt@regensburg.de

Übersicht über die Eignung verschiedener Abstellanlagentypen

	Eignung für ...				Qualitätskriterien							Wirtschaftlichkeit	
	Einfamilienhäuser	Mehrfamilienhäuser	Große Wohnanlagen	Bürogebäude etc.	Zugänglichkeit	Bedienkomfort	Witterungsschutz	Diebstahlschutz	Vandalismusschutz	Zugänglichkeit / Nutzbarkeit für Besucher	Berücksichtigung von Lastenrädern etc.	Platzbedarf je Abstellplatz	Kosten-Nutzen-Verhältnis
im bzw am Haus ...													
Kellerraum (Zugang über Treppe)	o	-	-	-	-	-	+	+	+	-	-	gering	ungünstig
ebenerdig im EG oder im Anbau	+	+	+	+	+	+	+	+	+	o	+	mittel	günstig
Kfz-Garage	+	-	-	-	o	-	+	+	+	-	o	gering	mittel
auf den Freiflächen ...													
offen, mit Bügeln	-	o*	o*	o*	+	+	-	o	-	+	+	gering	ungünstig
überdacht, mit Bügeln	-	o	-	o*	+	+	o	o	-	+	+	gering	mittel
überdacht und umzäunt, mit Bügeln	-	+	o	-	+	+	o	+	+	-	+	mittel	günstig
eigenes Garten-/Gerätehäuschen	+	-	-	-	o	+	+	+	+	-	o	gering	günstig
Fahrradeinzelboxen	+	o	-	-	o	+	+	+	+	-	+	hoch	mittel
Boxen für mehrere Räder	+	+	-	-	o	+	+	+	+	-	-	mittel	mittel
Fahrradparkhaus / Sammelgarage	-	+	+	+	o	+	+	+	+	-	+	mittel	günstig
in Tiefgarage / Quartiersgarage ...													
offene Abstellanlage	-	+	-	o	o	+	+	-	o	-	+	mittel	ungünstig
abgetrennter Raum	-	+	+	+	o	+	+	+	+	-	+	gering**	günstig

Erläuterungen: + = gut geeignet, o = mit Einschränkungen geeignet, - = weniger gut geeignet bis ungeeignet
 * = nur für Besucherstellplätze, ** = bei optimaler Gestaltung

Anhang: Beispiele aus Regensburg

Beispiele mit empfehlenswerten Elementen



Fahrradabstellräume im Erdgeschoss

positiv: abschließbar, ebenerdiger Zugang, platzsparende Schiebetüren



kombinierte Mülltonnen-/Fahrradabstellanlage

positiv: abschließbar (Diebstahlschutz), platzsparende Schiebetüren
negativ: Design wenig ansprechend, keine Schließfächer für Helme o. ä.,
Tür steht offen



Fahrradabstellanlage in Innenhof

positiv: abschließbarer Raum, Witterungsschutz, Gründach,
Platz für Fahrradanhänger und Lastenräder

negativ: keine Anschließmöglichkeiten, keine Schließfächer für Helme o. ä.



dezentrale Abstellräume

positiv: geschlossener Abstellraum unmittelbar am Hauseingang

negativ: keine Anschließmöglichkeiten, keine Schließfächer für Helme o. ä.,
kein Gründach, keine Berücksichtigung von Lastenrädern und Anhängern



zusätzliches Tiefgaragenangebot

positiv: Halterung für Räder an TG-Stellplätzen als ergänzendes Angebot



sehr gute Fahrradabstellanlage in ebenerdiger Tiefgarage

positiv: ebenerdige Zufahrt, geschlossener Raum, Automatiktür, Anlehnbügel mit Kipp- und Wegrollschutz, Steckdosen zum Akku-Laden



oberirdischer Abstellraum (Wohnnutzung)

- positiv: abgeschlossener Raum, Witterungsschutz, Anlehnbügel zum Anschließen, ebenerdiger Zugang
- negativ: kein Platz für Anhänger und Lastenräder, Design wenig ansprechend, keine Schließfächer für Helme o. ä., unpraktische Drehtür, kein Gründach



überdachte Abstellfläche vor Wohngebäude

- positiv: Anlehnbügel aus Rundrohr, Stellplätze unmittelbar am Eingang, Teil der Anlage mit Überdachung
- negativ: kein geschlossener Raum, nur teilweise Witterungsschutz, kein Gründach



überdachte Abstellanlage neben Wohngebäude

positiv: Witterungsschutz, Gründach

negativ: Vorderradhalter, nicht abschließbar, Design wenig ansprechend



oberirdische Abstellanlage neben Wohngebäude

positiv: geschlossener Abstellraum, Gründach

negativ: unpraktische Fahrradhalter, Stellflächen und Bewegungsraum nicht ausreichend, keine Schließfächer für Helme o. ä., unpraktische Drehtür



Abstellplätze im Innenhof

positiv: Rundrohranlehnbügel (kein zerkratzen)

negativ: Nachfrage übersteigt Angebot, kein Witterungsschutz, kein Kipp- und Wegrollschutz



Abstellplätze vor Hauseingängen

positiv: Anlehnbügel unmittelbar im Eingangsbereich, ausreichend für Besucher und kurzzeitiges Abstellen

negativ: Flachstahl zerkratzt Lack, kein Witterungsschutz, kein Kipp- und Wegrollschutz



überdachte Anlehnbügel an Gebäude mit gewerblicher Nutzung

- positiv: Anlehnbügel (Vorderrad und Rahmen können am Bügel angeschlossen werden), Überdachung
- negativ: Witterungsschutz funktioniert nur eingeschränkt, Flachstahl zerkratzt
Lack, kein Kipp- und Wegrollschutz, nicht abschließbar

Stadtplanungsamt

Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Straße 1
93047 Regensburg