

## Zielsetzung

- Abbau von Nutzungshemmnissen
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- Sicherheit steigern
- Verkehrsmittel verknüpfen

## Zielgruppe

- Bevölkerung ohne PKW
- Bürgerinnen und Bürger
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

## Verkehrsmittel

- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad
- Lastenrad/E-Lastenrad

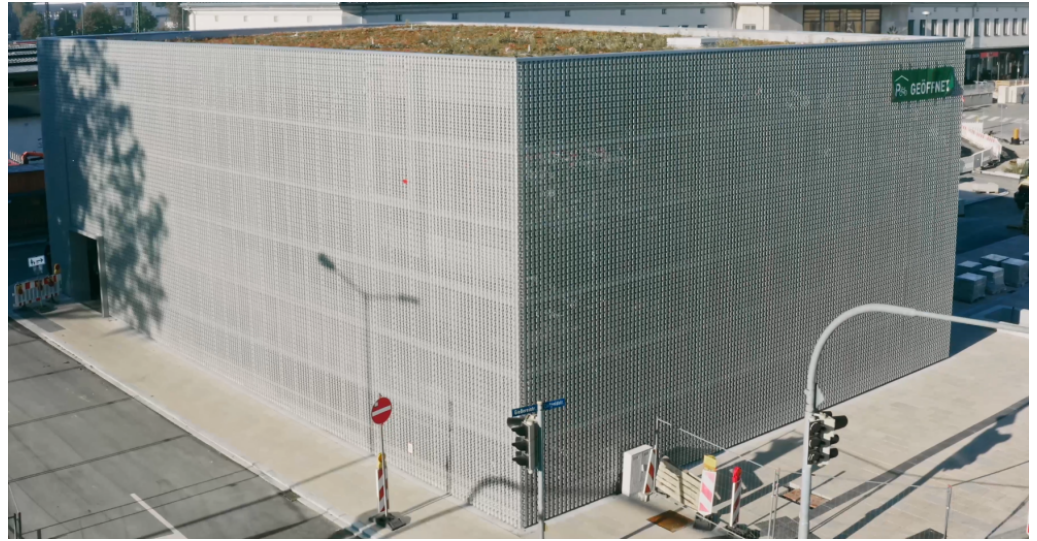
## Raumstruktur

- teilweise städtisch

## Investitionskosten

- Fallen an

## Fahrradparkhaus



Quelle: Mobilikon 2021

## Was ist ein Fahrradparkhaus?

Das Fahrradparkhaus ist ein Gebäude bzw. eine Tiefgarage in der Radabstellanlagen zur Verfügung gestellt werden. Es dient dem schnellen, sicheren und effizienten Abstellen von Fahrrädern und E-Bikes. Es gibt diverse Ausführungen, die sich in ihrer Kapazität sowie in der Bauform und Ausstattung unterscheiden.

## Welche Vorteile bietet ein Fahrradparkhaus?

Ein Fahrradparkhaus bringt folgende Vorteile mit sich:

- Effizientes Fahrradparken
- Einen gesicherten Zugang/Diebstahlsicherung
- Witterungsschutz
- Hohe Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten
- Steigerung der Inter- und Multimodalität

Im Gegensatz zu einfachen Radabstellanlagen weist das Fahrradparkhaus zumeist einen gesicherten Zugang auf. Somit sind Fahrräder verstärkt vor Diebstahl geschützt. Um eine noch höhere Sicherheit zu gewährleisten, können zusätzlich Überwachungskameras installiert werden. Der Zugang kann auf unterschiedliche Weisen erfolgen, z. B. über ein Ticketsystem, ähnlich wie bei einem Pkw-Parkhaus. Die diesbezügliche Nutzung von Tarifsystemen ist ebenfalls möglich. Durch die geschlossene Architektur ist ein Schutz vor Witterung in hohem Maße gegeben.

Ein Fahrradparkhaus bietet sich insbesondere an Quell- und Zielstandorten mit hohem Nutzeraufkommen und langen Abstellzeiten an, z. B. an Bahnhöfen oder an Schulen. Auch in Bereichen, in denen die bisherigen Parkmöglichkeiten für Fahrräder unzureichend bzw. überfüllt sind, stellt ein Fahrradparkhaus eine sinnvolle Option dar, zahlreiche Fahrräder sicher und geordnet unterzubringen. Insbesondere an Bahnhöfen ist oftmals ein Mangel an Fahrradparkplätzen zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund kann ein Fahrradparkhaus eine flächeneffiziente Lösung

darstellen und inter- sowie multimodales Mobilitätsverhalten fördern, was primär für den Pendlerverkehr relevant ist. Die Parkplatzsuche von Radfahrenden kann mit Hilfe eines leicht zugänglichen Fahrradparkhauses verkürzt werden.

Auch in ländlichen Räumen können Fahrradparkhäuser die genannten Vorteile erzielen und u. a. als Verknüpfungsmöglichkeit zum ÖV dienen. Die Gestaltung sollte in Abhängigkeit von der Nachfragemenge und der Bedeutung des Verknüpfungspunktes erfolgen.

Vornehmlich in Kleinstädten und ländlichen Räumen hat der Pedelec-Anteil in der Wahrnehmung deutlich zugenommen. Vor diesem Hintergrund lässt sich annehmen, dass sichere Fahrradabstellmöglichkeiten hier verstärkt Relevanz finden.

Es besteht ferner die Möglichkeit, ein Fahrradparkhaus ohne begehbaren Zugang, also voll automatisiert zu betreiben: Das Fahrrad wird lediglich in eine Vorrichtung eingestellt und in kurzer Zeit automatisch untergebracht. In Rutesheim bei Stuttgart wurde z. B. ein automatisiertes Fahrradparkhaus in Form eines knapp zwölf Meter hohen Turms an einer Schule als Pilot getestet.

Darüber hinaus lassen sich Potenziale für den touristischen Radverkehr annehmen. Personen, die einen Ort mit dem Rad anfahren und diesen zu Fuß erkunden wollen, bietet das Fahrradparkhaus eine sichere Abstellmöglichkeit über längere Zeit.

### **Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?**

Es ist notwendig, vorab den Bedarf an Stellplätzen sowie einen passgenauen Standort für das Fahrradparkhaus zu eruieren. Um möglichst den lokalen Ansprüchen der Bürgerinnen und Bürger zu entsprechen, können Bedarfs- und Nachfrageanalysen mit Hilfe von Erhebungen und Befragungen durchgeführt werden.

Der Standort eines Fahrradparkhauses sollte lückenlos an die vorhandene Verkehrsinfrastruktur angebunden sein. Zu- und Abwege sowie kurze Wege zu wichtigen Zielpunkten müssen einkalkuliert werden.

Zu Beginn der Planung sollten potenzielle Fördermöglichkeiten geprüft werden. Für den Betreiber ergeben sich neben den Investitionskosten auch laufende Kosten, beispielsweise für Personal, Reinigung und Wartung. Die Kosten, die für den Bau eines Fahrradparkhauses veranschlagt werden müssen, variieren je nach Art und Ausstattung stark. Einnahmen können durch mögliche Nutzungsgebühren erzielt werden.

Die Nutzerfreundlichkeit für Radfahrende hängt von der Ausgestaltung und der Passgenauigkeit des Fahrradparkhauses ab, folgende Qualitätsmerkmale sollten dem Bedarf entsprechend Berücksichtigung in der Planung finden:

- Betreiberstruktur: privatwirtschaftlich oder kommunal
- Anzahl der Abstellanlagen (potenzielle Erweiterungsmöglichkeiten)
- Orientierungshilfen: Gestaltung durch Beschilderung und Farbgebung
- Beleuchtung
- Überwachung
- Zugangssicherung: personell, elektronisch, mechanisch
- Nutzungsgebühren
- Barrierefreiheit
- Schließfächer
- Ladestation E-Bikes
- Wartung/Reinigung
- (WC-Anlage)

Vereine und Netzwerke können zur Planungsunterstützung herangezogen werden.

## Herausforderungen bei der Umsetzung

Ein Fahrradparkhaus muss in seiner Ausgestaltung hohen Anforderungen gerecht werden, z. B. bezüglich der Mindestbreiten und -höhen der darin verbauten Radabstellanlagen.

Weitere Herausforderungen sind in folgenden Bereichen denkbar:

- Laufende Kosten
- Berücksichtigung baurechtlicher Aspekte
- Passgenaue Abstimmung an Bedarf
- Einfache, fahrradgerechte und schnelle Erreichbarkeit garantieren
- Vandalismusprävention

## Weitere Maßnahmen

Fahrradverleih (<https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradverleih>)

Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖV  
(<https://www.mobilikon.de/massnahme/mitnahmemoeglichkeiten-von-fahraedern-im-oev>)

Radabstellanlagen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/radabstellanlagen>)

Radwegeausbau (<https://www.mobilikon.de/massnahme/radwegeausbau>)

Wegweisung für Radfahrende und Zufußgehende  
(<https://www.mobilikon.de/massnahme/wegweisung-fuer-radfahrende-und-zufussgehende>)

## Verwandte Beispiele aus der Praxis

Bikesharing: UsedomRad (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/bikesharing-usedomrad>)

Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr: Fahrrad2Go  
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/fahrradmitnahme-im-oeffentlichen-verkehr-fahrrad2go>)

Fahrradparkhaus in Rosenheim (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/fahrradparkhaus-rosenheim>)

Radstation in der Mobilitätsstation Vechta (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/radstation-der-mobilitaetsstation-vechta>)

## Verwandte Instrumente

Bebauungsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/bebauungsplan>)

Kommunales Radverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-radverkehrskonzept>)

Planfeststellungsverfahren (<https://www.mobilikon.de/instrument/planfeststellungsverfahren>)

Regionales Radverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-radverkehrskonzept>)

## Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Radverkehrskommunikation

(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/radverkehrskommunikation>)

## Publikationen zum Thema

Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden  
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/foerderung-des-radverkehrs-staedten-und-gemeinden>)

Planungshilfe für Abstellanlagen von Lastenrädern im öffentlichen Raum  
(<https://www.moblikon.de/publikationssammlung/planungshilfe-fuer-abstellanlagen-von-lastenraedern-im-oeffentlichen-raum>)

Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung?  
(<https://www.moblikon.de/publikationssammlung/was-hemmt-die-umsetzung-der-kommunalen-radverkehrsplanung>)

## Weiterführende Informationen

BMDV - Nationaler Radverkehrsplan [abgerufen am 22.12.2023].

## Quellen

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), 26.09.2018: „In Deutschland fehlen Millionen Fahrradparkplätze an Bahnhöfen!“. Zugriff: [www.adfc.de](http://www.adfc.de) [abgerufen am 22.12.2023].

Arnold Einholz, 23.02.2022: Schulzentrum in Rutesheim. Der Fahrradparkturm wird abgebaut. Zugriff: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/>, Region Leonberger Kreiszeitung [abgerufen am 22.12.2023].

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2015: Mehr als Tourismus. Radverkehrsförderung im ländlichen Raum. Zugriff: [www.nrvp.de](http://www.nrvp.de) [abgerufen am 04.05.2021].\*

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2020: Ergebnispapier NRVP 3.0. Zugriff: <https://bmdv.bund.de/> [abgerufen am 22.12.2023].

Geißler, Uwe, 31.05.2017: Sichere Abstellplätze für E-Bikes. Park & Relax: Fahrrad-Parkhäuser in der City. In: mybike Magazin. Mobilität Verkehr. Zugriff: [www.mybike-magazin.de](http://www.mybike-magazin.de) [abgerufen am 22.12.2023].

Stadt Bernau bei Berlin, 14./15.02.2018: Fahrradparkhaus Bernau bei Berlin. Seminar. Fahrradparken – Bewährte Konzepte und innovative Entwicklungen - Erfahrungsbericht. Potsdam. Zugriff: [www.agfk-brandenburg.de/](http://www.agfk-brandenburg.de/) [abgerufen am 22.12.2023].

Verkehrsclub Deutschland (VCD), o. J.: Fahrradabstellanlagen. Gute Beispiele. Zugriff: [www.fahrradfoerderung.vcd.org](http://www.fahrradfoerderung.vcd.org) [abgerufen am 23.05.2022].\*<sup>1</sup>

**\* Hinweis: Mit dem Ende der Projektförderung wird das Fahrradportal [www.nrvp.de](http://www.nrvp.de) nicht mehr aktualisiert. Die bestehenden Seiten sind seit Anfang 2022 nicht mehr verfügbar.**

**\*<sup>1</sup>Hinweis: Diese Seite ist nicht mehr abrufbar (07.12.2022).**