Radabstellanlagen

Zielsetzung
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Attraktivitätssteigerung
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe
- Bürgerinnen und Bürger
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Fahrtzweck
- Ausbildung/Studium
- Beruf
- Besuch
- Freizeit
- Schule
- Urlaub

Verkehrsmittel
- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten
- Fallen an

Quelle: Bildkraftwerk / Laurin Schmid

Was ist eine Radabstellanlage?

Eine Radabstellanlage hat je nach Einsatzgebiet unterschiedliche Planungs- und Ausgestaltungsmöglichkeiten. In der Regel wird darunter ein Fahrradständer inklusive Überdachung und Zu- bzw. Abfahrtfläche mit Platz für mindestens fünf Fahrräder gesehen. Zentrale Qualitätskriterien für Radabstellanlagen umfassen die Sicherung vor Diebstahl und Vandalismus, Nutzerfreundlichkeit, Materialanforderungen, Service und Wartung sowie Lademöglichkeiten für Pedelecs bzw. E-Bikes. Eine Radabstellanlage kann an den unterschiedlichsten Zielorten (beispielsweise Freizeitanlagen, Einkaufsstätten, P+R-Parkplätze, Arbeitsplatz) aufgebaut und je nach den lokalen Anforderungen ausgestaltet werden.

Welche Vorteile bieten Radabstellanlagen?

Der Aufbau von Radabstellanlagen bietet der Bevölkerung und Touristen eine komfortable und sichere Abstellmöglichkeit und steigert so die Attraktivität des Radverkehrs. Durch die Verknüpfung der Radabstellanlagen mit dem ÖPNV werden intermodale Reiseketten vereinfacht. Insbesondere für den Einsatz von hochpreisigen Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes ist es aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer von großer Bedeutung, dass diese diebstahlsicher am Ziel- oder am Umsteigeort abgestellt und geladen werden können.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Zunächst ist bei der Planung einer Radabstellanlage abzuschätzen, wie hoch der Bedarf an Abstellplätzen ist. Dies kann durch eine Nachfrageanalyse erfolgen. Des Weiteren sind die verkehrspolitischen Ziele der Gemeinde, Richtlinien, die Topografie und sonstige Radinfrastrukturen zu berücksichtigen. Bei der Planung ist zudem zu prüfen, ob die Erweiterung zu einer Mobilitätsstation sinnvoll ist. Anschließend sind die genauen Ausführungen (Radboxen, Radkäfige, Radständer, Überdachung/Witterungsschutz, Diebstahlschutz, Beleuchtung, Zugänglichkeit etc.) der Anlage an dem entsprechenden Zielort zu definieren. Die Zugangssicherung kann personell,

mechanisch oder elektronisch erfolgen. Elektronische Zugangssysteme setzen sich dabei zunehmend durch. Bei der Ausgestaltung gilt es zudem zu berücksichtigen, dass sich aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer unterschiedliche Anforderungen an Kurzzeit- und Langzeitabstellanlagen ergeben. Insbesondere bei einer kurzen Aufenthaltsdauer, sollte die Radabstellanlagen möglichst nah am Zielort liegen. Mit zunehmender Abstelldauer steigen die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer an Diebstahl- und Witterungsschutz.

Eine Radabstellanlage kann, wie jede andere Infrastruktur auch, in das Hoheitsgebiet der Kommunalverwaltung fallen. Sie kann aber auch privatwirtschaftlich getragen werden.

Weiterhin ist die Betreiberstruktur der Radabstellanlage festzulegen. In Frage kommen für eine Betreiberschaft beispielsweise Dienstleister im Bahnhofsumfeld, Parkraumgesellschaften, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, soziale Träger, Fahrradgewerbetreiber oder andere Gewerbetreiber. Der Betreiber trägt die Verantwortung dafür, dass die vereinbarte Servicequalität eingehalten wird. Dies kann auch die Vorhaltung von Personal während der Servicezeiten beinhalten.

Nach der Planungsphase ist die Finanzierung zu klären. Hierzu sind zunächst Fördermöglichkeiten zu prüfen und die Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene zu sondieren. Für den Betreiber ergeben sich neben den Investitionskosten auch laufende Kosten für Personal, Reinigung und Wartung. Die Kosten, die für den Bau einer Fahrradabstellanlage im Durchschnitt veranschlagt werden müssen, variieren je nach Art und Ausstattung stark. Für einen ebenerdige Abstellmöglichkeit in einfacher Ausführung liegen die Investitionskosten bei 100 bis 200 Euro, für ein überdachtes Fahrradparkhaus bei 600 bis 1.700 Euro und für einen Stellplatz in einer Tiefgarage bei 2.000 bis 3.500 Euro je Stellplatz. Einnahmen können durch mögliche Nutzungsgebühren (z. B. Vermietung von Fahrradboxen) oder Nebennutzungen (Service, Ersatzteilverkauf etc.) erzielt werden. Gegebenenfalls können Kooperationspartner (beispielsweise lokale Unternehmen) die Radabstellanlage mitfinanzieren, z. B. wenn so eine bessere Erschließung von Arbeitsplätzen gewährleistet wird. Des Weiteren können die Radabstellanlagen als Werbefläche genutzt werden, wodurch sich zusätzliche Einnahmen generieren lassen.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Es können sich rechtliche Umsetzungsschwierigkeiten aus dem Grundstücks- und Bebauungsrecht ergeben, da hierzu Planungsanträge freigegeben werden müssen. Zudem hat eine Radabstellanlage hohe Anforderungen (Ausgestaltung, Mindestbreite und -höhe der Anlage). Die angemessene Ausgestaltung der Radabstellanlage ist im Vorfeld zu ermitteln, um eine hohe Nutzung durch Radfahrerinnen und Radfahrer sicherzustellen. Eine Radabstellanlage kann planerisch sinnvoll sein, sollte aber immer mit den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern im Rahmen eines Workshops oder einer Befragung abgestimmt werden. In den Wintermonaten werden Radabstellanlagen tendenziell seltener genutzt. Um die Attraktivität als Verknüpfungspunkte mit dem ÖV auch bei schlechtem Wetter zu steigern, können weitere Spinde und Boxen für Regenjacken, Helme etc. installiert werden. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen diese Gegenstände so bei der weiteren Reise nicht dauerhaft mit sich tragen. Es fallen jedoch weitere Investitionskosten an, die mit dem Komfortgewinn abzuwägen sind. Im laufenden Betrieb müssen erfahrungsgemäß in regelmäßigen Abständen nicht mehr genutzte Fahrräder („Fahrradleichen“) entsorgt werden, da diese sonst dauerhaft einen Abstellplatz blockieren. Vor Ort müssen daher die Rahmenbedingungen und Verantwortlichkeiten für die Entsorgung dieser Fahrräder geklärt werden. Im Falle von Diebstahl und Vandalismus können sich haftungsrechtliche Fragen ergeben. Daher sollte möglichst im Vorfeld geklärt werden, ob für bestimmte Abstellanlagen (z. B. Radboxen) bei Diebstahl oder Vandalismus der Betreiber haftet oder ob eine Haftung in den Nutzungsbedingungen ausgeschlossen wird.

Weitere Maßnahmen

Attraktivitätssteigerung der Pedelec-Nutzung (https://www.mobilikon.de/massnahme/attraktivitaetssteigerung-der-pedelec-nutzung)
Bike and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen)
Mobilitätsstationen (https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen)
Ladepunkte für Pedelecs/E-Bikes (https://www.mobilikon.de/massnahme/ladepunkte-fuer-pedelecse-bikes)
Radschnellwege (https://www.mobilikon.de/massnahme/radschnellwege)
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

Fahrradfreundliche Gemeinde Nohfelden (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/fahrradfreundliche-gemeinde-nohfelden)
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)
Kommunaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan)
Kommunales Radverkehrskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-radverkehrskonzept)
Masterplan Nahmobilität (https://www.mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet)
Pendlerkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept)
Regionales Radverkehrskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-radverkehrskonzept)
Regionaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Bedarfsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse)
Kosten-Nutzen-Analyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse)
Kundenbefragung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kundenbefragung)
Potenzialanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)

Publikationen zum Thema

Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis (https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis)

Quellen

Umweltbundesamt (UBA), 2019: Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Zugriff: www.umweltbundesamt.de, Publikationen [abgerufen am 04.01.2024].