

Projekt »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität«

Rückschau auf das
1. NRW-Fachforum »Fahrradabstellanlagen«
31.05.2021



Wohnen
und Mobilität

Bundesweites Netzwerk

Bundesweites Netzwerk

Einführung ins Thema

Florian Klee, VCD-Regionalkoordinator

- Bei der Errichtung und der Modernisierung wohnstandortnaher Fahrradabstellanlagen handelt es sich um eine relativ niedrigschwellige und zugleich sehr effektive Maßnahme, um die Fahrradmobilität von Bewohner*innen im Wohnquartier zu verbessern.
- In **quantitativer** Hinsicht sollte von einem Richtwert von 2,4 Fahrrädern pro Haushalt bzw. einem Fahrradabstellplatz pro 30m² Wohnfläche ausgegangen werden. Ca. 10% der Fahrradabstellplätze sollten für Besucher*innen und Flächen für Sondermodelle wie Pedelecs und Lastenräder vorgehalten werden.
- Zentrale **Qualitätskriterien** sind Haustürnähe, Barrierefreiheit und einfache Handhabung, Diebstahlschutz, Wetterschutz, eine ausreichende Dimensionierung von Abstell- und Rangierflächen sowie eine gute Ausleuchtung.
- Fahrradbügel und Fahrradboxen kosten ca. 120€ bzw. 1.000€ und lassen sich als Fertigelemente auf privatem Grund zeitnah umsetzen. Für die Bedarfsermittlung in der Bewohnerschaft und ggf. das Erteilen einer Sondererlaubnis auf öffentlichem Grund sollte ein mittlerer Zeitaufwand eingeplant werden.

Vertiefungsvortrag Planung: Leitfaden „Fahrradparken im Quartier“

Tony Schröter, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung der Freien und Hansestadt Hamburg

- Die Freie und Hansestadt Hamburg fördert die Fahrradmobilität mit einem städtischen Förderprogramm zur Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen in Höhe von 2 Mio. € und plant die Aufnahme von Qualitätskriterien für Fahrradabstellanlagen in die Hamburger Stellplatzsatzung.
- In Hamburg wird keine Errichtung von KFZ-Stellplätzen mehr gefordert. Für NRW ließe sich überlegen, auf kommunaler Ebene zumindest weniger Kfz-Stellplätze und dafür qualitativ hochwertigere Fahrradabstellplätze festzuschreiben.
- Anlehnbügel sollten im Abstand von 1m aufgestellt werden. Im umbauten Raum, wo Flächen knapp sind, ist eine Dimensionierung von 1m² für Standardräder plus Rangierfläche ausreichend.
- In Tiefgaragen sollten Fahrradabstellplätze als Abteile baulich abgetrennt sein und die Abteile selbst über Anschlüsselemente verfügen. Empfehlenswert ist es, jeder Wohnung feste Fahrradabstellplätze zuzuordnen.
- Vereinfachend lassen sich drei Nutzer*innentypen unterscheiden: Für Kurzzeitparkende und Besucher*innen sind Fahrradbügel in unmittelbarer Haustürnähe besonders gut geeignet, Übernacht-Parkende und Alltagsradler*innen benötigen wettergeschützte sowie haustürnahe Abstellanlagen z.B. in Form von Kleingaragen in Innenhöfen und für Langzeitparkende und Gelegenheitsnutzer*innen empfehlen sich diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten in Fahrradkellern bzw. Tiefgaragen.

Vertiefungsvortrag Neubau: Fahrradparken im Stellwerk 60 (Köln)

Hans-Georg Kleinmann, Vorstand Nachbarn60 e.V.

- Bei der Planung der Siedlung wurden pro Wohnung mindestens zwei überdachte Fahrradabstellplätze vorgesehen, die größten Wohnungen (ca. 130m² Wohnfläche) verfügen über fünf Stellplätze.
- Bei der Planung der Fahrradabstellanlagen im Außenbereich wurde bewusst vorausschauend vorgegangen und auf größer dimensionierte Abstell- und Rangierflächen für Sondermodelle wie Lastenräder und Fahrradanhänger geachtet.
- Die geschützten Fahrradabstellplätze für Einfamilienhäuser wurden in ebenerdigen Fahrradschuppen für bis zu sieben Räder untergebracht, während für Mehrfamilienhäuser Plätze in Fahrradtiefgaragen angelegt wurden.
- Insbesondere mit Blick auf mobilitätseingeschränkte Personen sollten die Zuwegungen zu den Abstellanlagen barrierefrei gestaltet und Steigungen von Rampen zu Abstellanlagen im Untergeschoss gering gehalten werden (15% im Stellwerk 60 als maximale Obergrenze).
- Erfahrungswerte aus der Praxis zeigen, dass die Nähe zur Haustür und überdachte oberirdische Anlagen besonders geschätzt werden, selbst wenn komfortable Fahrradtiefgaragen zur Verfügung stehen.
- Wichtig ist es, das Thema „Fahrradfreundlichkeit“ nicht auf Abstellanlagen zu beschränken, sondern auch Verleih- und Reparaturangebote sowie das Siedlungsumfeld in den Blick zu nehmen. Die Ausleihmöglichkeiten in der Mobilstation der Siedlung setzen bewusst den Schwerpunkt auf seltene Sondermodelle, die sich für den Privatbesitz weniger anbieten und rentieren (Anhänger, Tretautos, Tandems, Kettcars).

Vertiefungsvortrag Bestand: Fahrradparken bei der Wohn+Stadtbau GmbH Münster Sebastian Albers, Prokurist und Abteilungsleiter Hausbewirtschaftung

- Der fahrradfreundliche Stadtentwicklungskontext mit hohen Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur seitens der Stadt Münster dient auch der Wohnungswirtschaft mit als Ansporn, sich intensiv mit der Fahrradfreundlichkeit ihrer Bestände auseinanderzusetzen und diese zu fördern.
- Das Mobilitätskonzept der Wohn+Stadtbau GmbH sieht vor, im Neubau mindestens 25% der Fahrradabstellplätze mit einem E-Ladeanschluss für Pedelecs auszustatten.
- In Kooperation mit den örtlichen Stadtwerken stellt die Wohn+Stadtbau GmbH den Stadtwerken Dachflächen für die Erzeugung von Photovoltaik-Strom zur Verfügung, im Gegenzug können Mieter*innen den gewonnenen Strom kostenfrei für das Laden von E-Bikes nutzen. Dieses Modell wurde bewusst auch aus Gründen des Verwaltungsaufwands einer eventuellen Einzelabrechnung pro Ladevorgang vorgezogen.



Bundesweites Netzwerk

- In alten Bestandstiefgaragen können für heutige Autos sehr eng bemessene Pkw-Stellplätze relativ einfach und kostengünstig zu E-Bike-Abstellplätzen umgerüstet werden, die zu einem geringen monatlichen Entgelt an Mieter*innen vermietet werden. Die hohe Akzeptanz und Nachfrage zeigt, dass Mieter*innen bereit sind, für sichere und barrierefrei zugängliche Fahrradabstellplätze auch zu bezahlen.
- Es hat sich bewährt, im Rahmen einer sechsmonatigen Testphase die Akzeptanz und Praxistauglichkeit von Fahrradgaragen im kleinen Maßstab zu testen. Die positive Rückmeldung der Mieter*innen hat dazu geführt, dass der Bestand nun sukzessive mit transparenten oberirdischen Fahrradgaragen nachgerüstet wird.
- Bei den Kosten von Fahrradabstellanlagen sind deren Wartungsaufwand und Langlebigkeit dem reinen Anschaffungspreis gegenüberzustellen.

Fragerunde und Diskussion:

*Was geht der Umsetzung von Fahrradabstellanlagen und Mobilitätsangeboten voran – die Schaffung der Infrastruktur oder die Bedarfsanalyse bzw. konkrete Nachfrage der Bewohner*innen?*

Hans-Georg Kleinmann: Durch die Errichtung entsprechender Infrastruktur wird Fahrradfahren generiert. Zentral ist die Infrastruktur am Wohngebäude selbst, mit der sich etwa 50 % der Fahrradnutzung steuern lässt.

Sebastian Albers: Insbesondere bei Neubauten und Modernisierungen werden die E-Mobilität und alternative Mobilitätsangebote als Teil der Unternehmensstrategie bewusst vorangetrieben. Im Bestand ist z.B. die Umrüstung der Kfz-Tiefgarage maßgeblich auf die Nachfrage aus der Bewohnerschaft zurückzuführen.

Tony Schröter: Bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum wird quartiersbezogen und bedarfsorientiert vorgegangen. Ein Indikator für den Bedarf sind z.B. wild abgestellte Fahrräder. Die Maßnahmen sollten sich zunächst auf einzelne ausgewählte Quartiere konzentrieren. Es ist wichtig, dass der Bau und Betrieb von Abstellanlagen im öffentlichen Raum in öffentlicher Hand bleiben, um auf unterschiedliche Auslastungsgrade flexibel reagieren zu können.

Was ist die entscheidende Stellschraube, um bei der Errichtung qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen voranzukommen?

Tony Schröter: Ein wesentlicher Faktor ist die rechtliche Situation um die Existenz und den Grad von Qualitätskriterien in kommunalen Satzungen, da Fahrradabstellanlagen von Bauträgern in der Regel nicht als vermietbare Flächen angesehen werden und diese in der Planung keinen prioritären Stellenwert genießen.

Hans-Georg-Kleinmann: Zentral ist ein Umdenken in der Wohnungsbauplanung, das zwar bereits erkennbar ist, aber noch nicht in der Breite stattfindet. Da Mietinteressent*innen künftig verstärkt Wert auf alternative Mobilitätsangebote wie gute Fahrradabstellanlagen legen werden, stellt sich die Frage, welche Wohnungsbaugesellschaften zukunftsfähig aufgestellt sind und diese Nachfrage bedienen können.

Sebastian Albers: Die Stadtgesellschaft muss das Thema Fahrradmobilität aktiv angehen und Bewohner*innen durch die Schaffung von erschwinglichen Angeboten auch als Teil des Engagements gegen den Klimawandel sensibilisieren.

Bundesweites Netzwerk

Nützliche Links:

- [Leitfaden „Fahrradparken im Quartier“](#) (Freie und Hansestadt Hamburg)
- Richtzahlen: [Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen](#)
- Fördermöglichkeiten: [Förderfibel des NRVP-Fahrradportals](#)
- Informationen zu „Wohnen und Mobilität“: www.intelligentmobil.de