



© Landeshauptstadt Magdeburg, Märike Quantz
Fahrradablenkbügel vor Kloster Unser Lieber Frauen in Magdeburg

otto fördert radverkehr otto fährt fahrrad otto macht konzepte

Radverkehrskonzeption

Anlage 2
Fahrradparken



Radverkehrskonzeption Landeshauptstadt Magdeburg

Auftraggeberin: **Landeshauptstadt Magdeburg**
Fachbereich 64 Stadtplanung und Vermessung
(Fachdienst 64.4 Verkehrsplanung)
An der Steinkuhle 6; 39128 Magdeburg

Auftragnehmerin: Planungsgemeinschaft Verkehr; **PGV-Alrutz GbR**
Adelheidstraße 9b; D - 30171 Hannover
Telefon: 0511 220601-80
Mail: info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de



2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

Bergmannstraße 40; 01309 Dresden
Telefon: 0351 – 3127 4073
Mail: michael.haase@2ost.de
www.2ost.de



TOLLERORT entwickeln&beteiligen

Palmaille 96; 22767 Hamburg
Telefon: 040 – 3861 5595
Mail: mail@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de



Design-Gruppe

Ricklinger Straße 3b; 30449 Hannover
Telefon: 0511 – 3882239
Mail: g.sonderhuesken@design-gruppe.com
www.design-gruppe.com



Bearbeitung: **Heike Prahlow (PGV-Alrutz GbR), Projektleitung**
Sabrina Perlitius (PGV-Alrutz GbR), stellv. Projektleitung
Tim Bott (PGV-Alrutz GbR)
Alexandra Böttcher (PGV-Alrutz GbR)
Enrico DeCastro (PGV-Alrutz GbR)
Niels Brünink (PGV-Alrutz GbR)
Jonas Göber (PGV-Alrutz GbR)
Ronja Meier (PGV-Alrutz GbR)
Michael Haase (2:OST Verkehrsplanung)
Anette Quast (TOLLERORT entwickeln&beteiligen)
Karina Meißner (TOLLERORT entwickeln&beteiligen)
Sina Rohling (TOLLERORT entwickeln&beteiligen)
Gisela Sonderhüsken (Design-Gruppe)



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

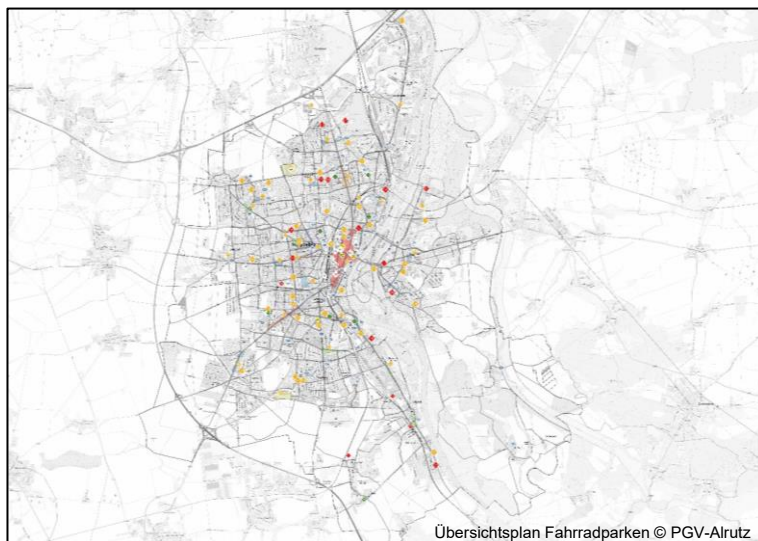
Die Aufstellung der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Magdeburg wird durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt aus dem Programm Sachsen-Anhalt REGIO gefördert.

Hannover, im Februar 2026

Der Anlagenband 2 zur Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg enthält das Konzept zum Fahrradparken (Seiten 1 bis 18) und den darauf aufbauenden und ergänzenden Gestaltungsleitfaden Fahrradparken (Seiten 19 bis 34).

Im Konzept zum Fahrradparken werden verschiedene Standorte (wie Arbeits- und Einkaufsstätten, Schulen, Hochschulen, ÖPNV-Halte etc.) zum Fahrradparken identifiziert, der Bedarf errechnet und dieser dann dargestellt. Letzteres geschieht nur beispielhaft im vorliegenden textlichen Konzept, die vollständigen Daten sind in einer Datenbank enthalten.

Der Gestaltungsleitfaden ergänzt und konkretisiert das Konzept um Empfehlungen zur technischen Gestaltung. Neben der Darstellung verschiedener Fahrradabstellanlagen (FAA) und deren jeweiliger Verwendung werden allgemeine Hinweise zur Ausgestaltung und Bemessung von FAA gegeben. Der Leitfaden dient als praxisnahe Grundlage für die Gestaltung von FAA an unterschiedlichen Quell- und Zielorten.



Übersichtsplan Fahrradparken © PGV-Alrutz

Konzept Fahrradparken

Inhalt Konzept Fahrradparken

1	Einleitung.....	2
1.1	Anforderungen an Abstellanlagen	2
1.2	Ausbaustufen	4
2	Bedarfsermittlung im Stadtgebiet Magdeburg	6
2.1	Vorgehen und Methodik	6
2.1.1	Abgrenzung Standorte und Untersuchungsräume	6
2.1.2	Stellplatzbedarf (quantitativ).....	9
2.1.3	Zielsetzung für den Ausbau (qualitativ)	11
2.2	Bestandsanalyse.....	12
2.3	Empfehlungen	13
2.3.1	Handlungsbedarf für die untersuchten Standorte.....	13
2.3.2	Weitergehende Empfehlungen	14
A	Anhänge.....	16

1 Einleitung

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellanlagen an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Mit Blick auf zunehmend hochwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen noch höheren Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch in Bezug auf Verkehrssicherheit besitzt das Thema Bedeutung. Bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten wird von vielen Radfahrenden häufig ein nur weniger hochwertiges „Zweitrad“ genutzt, welchen es aber oft an ausreichend sicherheitstechnischer Ausstattung mangelt.

Im Konzept Fahrradparken wurden zunächst Standorte festgelegt, an denen Fahrradstellplätze sinnvoll erscheinen. Anschließend wurde der Bestand quantitativ und qualitativ erfasst. Im dritten Schritt wurden Handlungsbedarfe (qualitativ und quantitativ) ermittelt. Die Ergebnisse sind in einer digitalen Datenbank zusammengestellt, in der standortbezogen alle Fahrradabstellanlagen erfasst sowie der Ausbaubedarf abgeleitet und beziffert wird. Zudem wurde ein Plan mit der Verortung der einzelnen Standorte und Darstellung des Handlungsbedarfes erstellt (vgl. Plan „Übersichtsplan Fahrradparken Handlungsbedarf“ im Anhang). Die digitale Datenbank stellt das eigentliche Konzept Fahrradparken dar, die nachfolgenden textlichen Ausführungen dienen der Erläuterung.

1.1 Anforderungen an Abstellanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht an der Abstellanlage angeschlossen werden können.
- **Bedienungskomfort**
Abstellanlagen sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und barrierefrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellanlage gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der

Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u.Ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie bei Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.

- **Vielseitigkeit**

Die Abstellanlage sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen (Kinderrad, Lastenrad, Handbike, Mountainbike, usw.) genutzt werden kann.

- **Sicherheit vor Vandalismus**

Die Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Nutzung hochwertiger und somit komfortabler und verkehrssicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Sicherheit. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle) oder Abstellanlagen in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis.

- **Standortwahl**

Abstellanlagen sollten auf direkter Wegebeziehung zu Gebäudeeingängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „freies“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.

- **Leichte Erreichbarkeit**

Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.

- **Soziale Sicherheit**

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage an wenig belebten Stellen schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen und Kindern, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen variiert nach Örtlichkeit, Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Ist die Parkdauer gering, z.B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte des Bedienkomforts und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, an Bushaltestellen, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz parkt das Fahrrad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht. Dabei überwiegen die Anforderungen Diebstahl-, Vandalismus- sowie Witterungsschutz.

Es können insgesamt fünf Anlagentypen unterschieden werden, die in der nachfolgenden Abbildung aufgeführt sind.



Vorderradhalter



Vorderradrahmenhalter



Anlehnbügel



Fahrradsammelschließanlage



Fahrradbox

Abb. 1-1: Anlagentypen

1.2 Ausbaustufen

Zur Festlegung des Handlungsbedarfes zum Fahrradparken in Magdeburg wurden vier Ausbaustufen definiert. Dabei kann grundsätzlich festgestellt werden, dass mit zunehmender Distanz der Anlage zum Eingang die Akzeptanz zur Nutzung erhalten bleibt, sofern die Ausbaustufe der Anlage steigt. So sollten einfache Anlagen der Stufen I und II nicht weiter als ca. 50 m vom Ziel entfernt sein, höherwertige Anlagen ab Stufe III nicht weiter als ca. 100 m. Bei Anlagen, die über Stufe I hinausgehen, ist für den konkreten Standort die stadtgestalterische Verträglichkeit zu prüfen.

Stufe I – Einfache Anlage



Einfache Anlage, welche lediglich Abstellanlagen aufweist, die auf befestigtem Grund (Pflaster, Asphalt) fest verankert sind.

Stufe II – Überdachte Anlage



Überdachte Anlage, welche überdachte Abstellanlagen aufweist, die auf befestigtem Grund (Pflaster, Asphalt) fest verankert sind. Sie bieten dadurch einen Witterungsschutz.

Stufe III – Gesicherte Anlage



Gesicherte Anlage, welche eingefriedete Abstellanlagen aufweist, die auf befestigtem Grund (Pflaster, Asphalt) fest verankert sind. Sie bieten dadurch einen Diebstahlschutz.

Stufe IV – Fahrrad-sammelschließanlage



Fahrradsammelschließanlage (FSSA), welche überdachte **und** eingefriedete Abstellanlagen aufweist, die auf befestigtem Grund (Pflaster, Asphalt) fest verankert sind. Sie bieten dadurch einen Witterungs- und Diebstahlschutz.

Stufe IVa - Fahrradbox

Bauliche Anlage, welche überdachtes und gesichertes Abstellen ermöglicht (Einzel- oder Doppelbox)

Stufe V – Bauliche Fahrrad-sammelschließanlage



Bauliche FSSA, welche überdachte **und** baulich eingefriedete Abstellanlagen aufweist, die auf befestigtem Grund fest verankert sind. Sie bieten dadurch einen erhöhten Witterungs- und Diebstahlschutz. Neben zugangsgesicherten Bereichen werden auch frei zugängliche Stellplätze vorgesehen. Die Möglichkeit der Errichtung mehrerer Abstellebenen ist zu prüfen.

Abb. 1-2: Ausbaustufen von Fahrradabstellanlagen

Der Ausbau in Stufe IV ist sinnvoll ab einer höheren Anzahl an Stellplätzen. Je nach Größe und Abstelldauer sollte es zudem weitere Ausstattungselemente geben. Bei

Arbeitsstätten sind etwa Beleuchtung und Lademöglichkeiten für E-Bikes sinnvoll, an ÖPNV-Haltestellen zusätzlich Gepäckfächer, an Einzelhandelsstandorten Mülleimer. Zudem ist eine ausreichende Beleuchtung sinnvoll, v.a. bei überdachten Anlagen. Ab Stufe IV sollte auch über Reparatur- und Wartungszubehör nachgedacht werden, zumal das Rad dann witterungsgeschützt gewartet und/oder repariert werden kann.

2 Bedarfsermittlung im Stadtgebiet Magdeburg

Zur Feststellung von Bestand und Bedarf zum Fahrradparken im öffentlichen Raum fanden von Oktober bis Dezember 2024 entsprechende Erhebungen vor Ort statt. Einen Überblick über die betrachteten Standorte und ermittelten Bedarfe ist dem Übersichtplan im Anhang („Übersichtsplan Fahrradparken Bedarfsermittlung, Zielsetzung Größenklasse und Ausbaustufe“) zu entnehmen.

2.1 Vorgehen und Methodik

2.1.1 Abgrenzung Standorte und Untersuchungsräume

Für die Bedarfsermittlung Fahrradparken werden zunächst relevante Ziele des Alltagsradverkehrs festgelegt, die im Rahmen der Radverkehrskonzeption betrachtet werden. Diese umfassen:

- **Arbeitsstätten:** Öffentliche Einrichtungen (inklusive Behörden, Bibliotheken, Krankenhäuser), zudem Verortung von Arbeitsplatzschwerpunkten (Fokus öffentlicher Raum)
- **Ausbildungsstandorte:** Weiterführende Schulen (Gymnasium, Gesamtschule, Sekundarschule, Gemeinschaftsschule, Berufsbildende Schulen, Förderschulen), Hochschule, Universität
- **Haltestellen des öffentlichen Verkehrs** (ÖV-Haltestellen): Bahnhöfe, Endhaltestellen und wichtige Verknüpfungspunkte der Straßenbahn (ohne Innenstadtbereich, da dort vor allem Zielverkehr stattfindet)
- **Versorgungsstandorte:** Einzelhandelszentren gemäß Zentrenkonzept, für die Innenstadt zudem Magnetbetriebe (vgl. Märktekonzept 2030)
- **Wohnstandorte:** Abschnitte mit verdichtetem Wohnen im Verlauf des Radverkehrsnetzes

Die Ermittlung der **Arbeitsplatzschwerpunkte** orientiert sich an Strukturdaten. Verkehrsbezirke mit mehr als 1.000 Arbeitsplätzen wurden nach Schwerpunktkonzentrationen von Arbeitsplätzen durchsucht. Es werden mögliche Standorte Fahrradparken im öffentlichen Raum betrachtet. Bei Standorten von Fahrradabstellanlagen ist die Entfernung der Anlage zum Zielort ein entscheidender Faktor für die Nutzung. Somit werden Gewerbegebiete mit weitläufigen Betriebsgeländen der einzelnen Unternehmen nicht als Ziel aufgenommen. Somit

wurde beispielsweise das Gewerbegebiet Nord nicht aufgenommen. Mehrfach sind Arbeitsplatzschwerpunkte auch bereits durch eine andere Kategorie berücksichtigt (Einzelhandelszentren, medizinische Versorgung, Hochschule).

Um die vor Ort zu betrachtenden **Wohnstandorte** einzugrenzen, wird das Radverkehrsnetz auf Abschnitte mit verdichtetem Wohnen untersucht. Diese dienen dann als Untersuchungsraum für mögliche Stellplatzdefizite. Zur Eingrenzung werden im Zensus des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS) die Zellen mit einer hohen Einwohnerdichte (> 4.000 EW/km²) identifiziert. Diese werden auf Straßenabschnitte mit beidseitig geschlossener Blockrandbebauung durchsucht.

Der Plan mit den Quellen und Zielen zeigt diese relevanten Standorte und Räume, für welche ein Bedarf an Fahrradabstellanlagen existiert.

Vorliegende Untersuchungen

Durch das Kommunale Gebäudemanagement fand im Jahr 2023 eine Erfassung und Zählung der Fahrradabstellanlagen an **Schulen** statt. Die Bedarfsermittlung erfolgte anhand der sich im Entwurf befindlichen Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) der Landeshauptstadt Magdeburg. Ausgehend vom festgestellten Bedarf veranlasst das kommunale Gebäudemanagement ab 2024 eine Erweiterung der Abstellanlagen um knapp 1.000 Anlehnbügel.

Auch für Schulen fand im Rahmen der Radverkehrskonzeption eine Erhebung mittels des systematischen Vorgehens für Fahrradparken statt. So kann für alle Schulen in der abgestimmten Liste der Ziele eine einheitliche Aufbereitung hinsichtlich der abgestimmten Attribute erreicht werden. Die quantitative Bedarfsermittlung an Schulstandorten blieb aus, die Werte wurden aus der Bedarfsermittlung des Kommunalen Gebäudemanagements (KGM) übernommen. Hierzu legte der KGM auch eine entsprechende Datenbank an. Im Vergleich zur Erfassung durch das kommunale Gebäudemanagement (s. Kap. 2.1.2) wurden noch weitere, qualitative Attribute erhoben, unter anderem Beleuchtung und Überdachung. Die Ergebnisse der Erhebung sind in der Datenbank zur Bestandserhebung enthalten.

Für den **Bereich rund um den Hauptbahnhof** liegen bereits umfangreiche Untersuchungen aus der „Machbarkeitsstudie für ein Fahrradparkhaus im Bereich des Hauptbahnhofs“ (PGV-Alrutz, d3-architekten, 2017) vor. Für die dort betrachteten Untersuchungsgebiete, welches auch die Ziele City-Carré und Jugendamt (Am Alten Theater) umfasst, wird auf diese Untersuchung verwiesen.

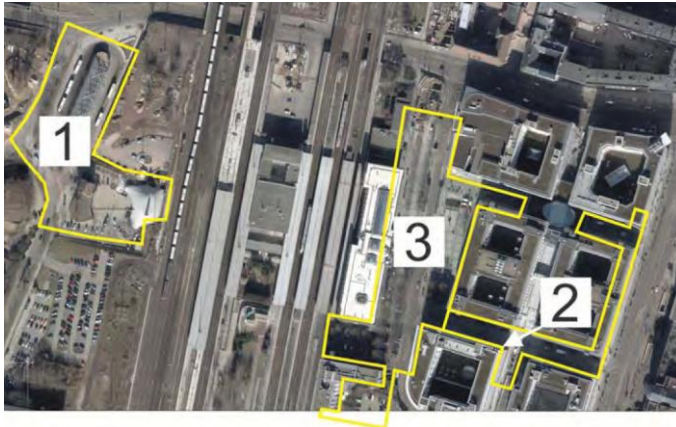


Abb. 2-1: Lage und Luftbild des Untersuchungsgebietes zum Fahrradparken im Bereich Hauptbahnhof (Quelle: „Machbarkeitsstudie für ein Fahrradparkhaus im Bereich des Hauptbahnhofs“ PGV-Alrutz, d3-architekten, Luftbild: Landeshauptstadt Magdeburg)

Für den Bereich Hauptbahnhof Magdeburg wurde im September 2018 eine weitere Bestandsaufnahme der Fahrradabstellanlagen durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) durchgeführt.

Für die Bereiche **Innenstadt und Elberadweg Innenstadt** wurde im Jahr 2018 eine Untersuchung durchgeführt („Planung von Fahrradabstellanlagen in zwei Untersuchungsgebieten“, teamred).

An der **Hochschule Magdeburg-Stendal** wurde 2022 eine Mobilitätsumfrage durchgeführt. Darin wurde unter anderem abgefragt, welche Art von Abstellanlagen sich die Hochschulangehörigen wünschen würden. In der Umfrage waren ca. 88 % der 562 Teilnehmenden mit den Fahrradabstellmöglichkeiten am Campus „zufrieden“ oder „eher zufrieden“. Die Umfrageergebnisse zeigen jedoch auch, dass Fahrraddiebstähle und Fahrradbeschädigungen stattfinden. Es besteht Interesse an abschließbaren Fahrradboxen bei allen Personengruppen¹. Daran haben insgesamt 27 % der Umfrageteilnehmenden „Interesse“ geäußert, bei zusätzlichen 18 % besteht „großes Interesse“. Zu berücksichtigen ist insgesamt, dass die Hochschule Magdeburg-Stendal über Standorte in Magdeburg und Stendal verfügt und die vorliegenden Umfrageergebnisse nicht nach den Standorten differenzieren. Am Campus Stendal gibt es bereits abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof. Seitens des Klimaschutzmanagements der Hochschule werden Varianten zum Ausbau der Fahrradabstellanlagen an beiden Hochschulstandorten entwickelt.

Der Stadtrat hat im Juni 2023 das Konzept der Landeshauptstadt Magdeburg für **elektrische Treroller (E-Scooter)** beschlossen. Dieses sieht die Einteilung des Stadtgebiets in drei wabenförmige Gebiete A, B und C ein. Gebiet A beinhaltet die Altstadt. Das Abstellen von E-Scootern soll nur an vorgesehenen Stationen und Sammelparkplätzen möglich sein. Für jedes der drei Gebiete wird eine Obergrenze

¹ Bei der Befragung wurde explizit nur nach dem Interesse an abschließbaren Fahrradboxen gefragt.

an Stellplätzen für E-Scooter festgelegt. Die Anzahl der zum Verleih angebotenen E-Scooter soll damit auf 600 begrenzt werden. Bei der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen (FAA) sollten auch Abstellflächen für E-Scooter mitgedacht werden, da beide Fahrzeugarten auf den gleichen Flächen unterwegs sind und es auch beim Abstellen eine gewisse Flächenkonkurrenz gibt.

2.1.2 Stellplatzbedarf (quantitativ)

Der prognostizierte Stellplatzbedarf bemisst sich an den Richtzahlen des Entwurfs der Fahrradabstellplatzsatzung (Stand 2021/11) und am Modal Split der Landeshauptstadt Magdeburg.

Das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ (TU Dresden, 2024) zeigte für Magdeburg einen **Anteil multimodaler Personengruppen von 6 % für die Kombination „ÖV + Rad“**. Für ÖV-Haltestellen (Bahnhöfe, Straßenbahnhaltestellen) wird der Bedarf prognostiziert, indem dieser Anteil mit den vorliegenden Zahlen zu Einsteiger*innen verrechnet werden. Für Verknüpfungspunkte wird zur Berücksichtigung von Umstiegsvorgängen ein Abminderungsfaktor von 1/3 in der Bedarfsprognose angesetzt.

Standortkategorie	Bedarfsermittlung
Verdichtetes Wohnen	Erhebungsbasiert
Arbeiten	Erhebungsbasiert
Bahnhöfe / ÖV-Haltestellen	Berechnet
Einkaufen	Berechnet nach FabS
Medizinische Versorgung	Erhebungsbasiert
Öffentliche Einrichtungen	Erhebungsbasiert
Weiterführende Schulen & Hochschulen	Berechnet nach FabS (Bedarfsermittlung größtenteils durch KGM)

Abb. 2-2: Bedarfsermittlung in Abhängigkeit der Quellen & Ziele

An den Bahnhöfen liegen die Zahlen für Ein- und Aussteiger*innen als Summe vor. Dort wird vorab berücksichtigt, dass pro Pendler*in zwei Ein- bzw. Ausstiegsvorgänge gezählt werden (Faktor 0,5). Für den Standort Hauptbahnhof wird verwiesen auf die Machbarkeitsstudie für ein Fahrradparkhaus im Bereich des Hauptbahnhofs (PGV-Alrutz, d3-architekten, 2017).

Bedarfsprognose ÖV-Haltestellen

Endhaltestellen: Stellplätze [Anzahl] = $0,06 \times \text{Einsteiger*innen [Anzahl]}$

Verknüpfungspunkte: Stellplätze [Anzahl] = $1/3 \times 0,06 \times \text{Einsteiger*innen [Anzahl]}$

Für die kommunalen Schulstandorte wurde durch das Kommunale Gebäudemanagement der Fahrradstellplatzbedarf anhand des Satzungsentwurfs der FabS ermittelt. Diese Werte wurden übernommen. Für die Versorgungsstandorte und alle übrigen Ausbildungsstandorte wird der Bedarf mittels der Richtzahlenliste des

Entwurfs der Fahrradabstellplatzsatzung (Stand 2021/11) prognostiziert. Für die Sondergebiete Bördepark, Florapark und für den Standort Am Pfahlberg wird ein etwas geringerer Stellplatzbedarf angesetzt.

Bedarfsprognose Versorgungsstandorte

Einzelhandelszentren:

Bis 1.500 m² Verkaufsfläche: Stellplätze [Anzahl] = Verkaufsfläche [m²] / 50 m²

Mehr als 1.500 m² Verkaufsfläche: Stellplätze [Anzahl] = Verkaufsfläche [m²] / 75 m²

Sondergebiete (Am Pfahlberg, Bördepark, Florapark):

Stellplätze [Anzahl] = Verkaufsfläche [m²] / 125 m²

Bedarfsprognose Universitäts- und Hochschulstandorte

(Campus Leipziger Straße/ Universitätsklinikum, Campus Universitätsplatz,
Uni-Gebäude 40 bis 44, Hochschule Magdeburg-Stendal)

Stellplätze [Anzahl] = (Studienplätze [Anzahl] / 2)

In einer umfangreichen Tabelle zum Stellplatzbedarf Fahrradparken sind für die zuvor festgelegten Standorte die Angaben zu Größe (Anzahl Stellplätze) und Ausbaustufe aufgezeigt. Alle Standorte werden anhand des prognostizierten Stellplatzbedarfs einer der folgenden **Größenklassen** zugeordnet:

XXS (≤ 6), XS (≤20), S (≤100), M (≤300), L (≤1000), XL (>1000) [Anzahl Stellplätze]

Arbeitsstätten und Wohnstandorte: Um einen konkreten Handlungsbedarf zu ermitteln, werden im Rahmen der Bestandserhebung verschiedene Gebiete im öffentlichen Raum auf bestehende Fahrradabstellanlagen und Freiparker untersucht.

Für Standorte mit erhebungsbasierter Bedarfsermittlung ergibt sich der Stellplatzbedarf aus der Summe der an dem Standort abgestellten Fahrräder, inklusive Freiparkende. An diesen Standorten wird das zusätzliche Vorhalten einer Flächenreserve für eine Ausbauvariante empfohlen. Dafür wird eine Hochrechnung um 11 % empfohlen, orientiert an dem Vergleich des heutigen Radverkehrsanteils am Modal Split² im Verhältnis zum Vorzugsszenario des VEP 2030plus mit gesteigertem Anteil des Radverkehrs³.

Für überlastete Anlagen ergibt sich ein Handlungsbedarf bezüglich der Stellplatzanzahl. Wie in Kap. 2.2 beschrieben handelt es sich bei der Zählung der

² Das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ (TU Dresden, 2019) zeigte zuletzt einen Anteil des Radverkehrs von 18 % am Modal Split nach Verkehrsaufkommen.

³ Als Prognose werden die vom Stadtrat beschlossenen Ziele des VEP 2030plus berücksichtigt. Im Vorzugsszenario des VEP 2030plus hat der Radverkehr einen Anteil von 20 % am Modal Split nach Verkehrsaufkommen.
Ein von 18 % auf 20 % gesteigerter Anteil des Radverkehrs bedeutet eine Steigerung um 11 % und dementsprechend auch 11 % mehr zu parkende Fahrräder.

abgestellten Fahrräder im Rahmen der vorliegenden Radverkehrskonzeption um eine Momentaufnahme.

Bei dem ermittelten Stellplatzbedarf handelt es sich um einen perspektivischen, langfristig zu sehenden Bedarf. Generell sind auch Plätze für Fahrräder mit Anhänger und/oder Sonderräder, wie z.B. Lastenräder, vorzuhalten. Wie hoch der Anteil dieser Plätze ist, hängt stark von der Art des Standortes ab. An Einzelhandelszentren oder Kitas sollten beispielsweise mehr Lastenradparkplätze vorgehalten werden als etwa an Arbeitsstätten.

Einzelne Standorte öffentlicher Einrichtungen oder Straßenbahnhaltestellen liegen in Einzelhandelszentren, insbesondere im Innenstadtbereich. Wenn keine klare räumliche Trennung möglich ist, werden diese Standorte nicht gesondert betrachtet, sondern im Zusammenhang mit dem entsprechenden Einzelhandelszentrum gesehen.

2.1.3 Zielsetzung für den Ausbau (qualitativ)

Für neue Anlagen werden **Anlehnhalter** vorgesehen (andere Bezeichnung: **Anlehnbügel**). Dieser Anlagentyp bietet eine ausreichende Sicherungsmöglichkeit sowie einen sicheren Stand für diverse Fahrradtypen. Bei großen Anlagen ist eine doppelstöckige Aufstellung platzsparend (**Doppelstockparksystem**).

Vorderradhalter erfüllen die Anforderungen an Diebstahlschutz und Standsicherheit nicht ausreichend. Deshalb wird empfohlen, vorhandene Vorderradhalter sukzessive auszutauschen und durch Anlehnhalter zu ersetzen.

Die angestrebte **Ausbaustufe** richtet sich nach der Nutzungsart:

- An **Arbeitsstätten** wird grundsätzlich eine Überdachung empfohlen, also der Ausbau in Stufe II. Für die Krankenhäuser wird darüber hinaus für 20 % der Stellplätze eine gesicherte Abstellmöglichkeit empfohlen (Stufe IV), für den Besuchsverkehr können 1/3 der Stellplätze als einfache Anlage (Stufe I) vorgesehen werden. Welcher konkrete Handlungsbedarf im öffentlichen Raum besteht, ist im Planungsverlauf zu klären.
- Für **Ausbildungsstandorte** wird ein Ausbau auf mindestens Stufe II für 50 % der Stellplätze vorgesehen, um dem Bedürfnis nach Witterungs- und Diebstahlschutz gerecht zu werden. Für die Angestellten wird ein Ausbau auf Stufe IV oder IVa empfohlen, und zwar für 3 % der Stellplätze (weiterführende Schulen) bzw. 10 % der Stellplätze (Hochschulen).

Hinweis: In der Fahrradabstellplatzsatzung wird zwar auf die Beschaffenheit der FAA eingegangen, allerdings nicht detailliert. An Arbeits- und Ausbildungsstätten auf Privatgelände kann von öffentlicher Hand dementsprechend nur empfehlend und beratend Einfluss genommen werden. In Abstimmung mit dem/der

Eigentümer*in können ggf. weitere FAA auf öffentlichem Grund erstellt werden, um den Bedarf decken zu können.

- An **ÖV-Haltestellen** sind der Witterungsschutz und die Sicherheit für B+R-Anlagen grundsätzlich sicherzustellen, gemäß Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2018. Das entspricht Anlagen ab Stufe II. Es wird im Rahmen der vorliegenden Konzeption empfohlen, dass 30 % der Stellplätze überdacht sind (Stufe II) und weitere 10 % der Stellplätze überdacht und gesichert sind (Stufe IV, IVa oder V), da dieser Anteil der B+R-Nutzenden erfahrungsgemäß bereit ist, für gesicherte Stellplätze zu bezahlen.
- Für **Versorgungsstandorte** wird vor dem Hintergrund der kurzfristigen Parkdauer der Kund*innen ein Ausbau in Stufe I empfohlen.
- Für **Wohnstandorte** werden für den öffentlichen Raum mindestens Anlagen der Stufe I empfohlen. Je nach Standort ist ein Ausbau in einer höheren Stufe zu prüfen. Welcher konkrete Handlungsbedarf im öffentlichen Raum besteht, ist im Planungsverlauf zu klären.

Die Ergebnisse der Bedarfsermittlung für den Standort Hochschule Magdeburg Stendal decken sich mit den Ergebnissen der in Kap. 2.1.1 erwähnten Mobilitätsumfrage insofern, als dass die Bedarfsermittlung für Ausbildungsstandorte als Ziel eine Mischung verschiedener Ausbaustufen vorsieht.

2.2 Bestandsanalyse

Die Erhebung des Fahrradparkens an den zuvor definierten Standorten und Untersuchungsräumen fand überwiegend im Oktober 2024 statt, nach Ende der Herbstferien. Die Erhebungszeiträume richteten sich nach der Nutzungsart. Während an Schulen bevorzugt vormittags erhoben wurde, ist eine Erhebung an Wohnstandorten in den Abendstunden zweckmäßig. Es ist wichtig zu erwähnen, dass an den Standorten jeweils einmal eine Erhebung stattfand. Dies schränkt die Aussagekraft der erhobenen Auslastung bestehender Anlagen und die Anzahl der Freiparker ein, da es sich um eine Momentaufnahme handelt. Um die Aussagekraft zu erhöhen, wird empfohlen, künftig die Zählung von Fahrrädern mehrfach zu wiederholen.

Je Anlage werden vor Ort die folgenden Attribute erhoben:

- Anlagentyp (entsprechend Kap. 1.1)
- Verankerung (fest verankert/ mobiles System)
- Kapazität (Anzahl nutzbarer Stellplätze)
- Auslastung (Anzahl abgestellter Fahrräder)
- Freiparker (Anzahl Fahrräder)
- Überdachung (ja/ nein)
- Einfriedung/ gesicherte Anlage (ja/ nein)
Wenn ja: Kostenpflicht (ja/ nein), nur soweit vor Ort erkennbar

- Beleuchtung (ja/ nein)
- Einsehbarkeit/ soziale Kontrolle (ja/ nein)
- Integration in das städtische Wegeleitsystem (ja/ nein)
- Lademöglichkeit (ja/ nein)
- Reparaturstele (ja/ nein)
- Mülleimer (ja/ nein)

Die erhobenen Anlagen sind den Standorten zugeordnet und sind tabellarisch aufbereitet, so dass je Standort die Anzahl der Stellplätze aller erhobenen Anlagen aufsummiert wird.

Die Anzahl nutzbarer Stellplätze wurde wie folgt ermittelt: In der Regel ist nur jeder zweite Vorderradhalter als Stellplatz nutzbar, außer wenn die einzelnen Klemmen beidseitig nutzbar sind. Jeder Anlehnbügel bietet in der Regel zwei Stellplätze, bei geringem Achsabstand (Anhaltswert ca. < 1,00 m) jedoch nur einen Stellplatz.

Freiparkende wurden nur im direkten Umfeld der vorhandenen Abstellanlagen oder bei größeren Ansammlungen ab drei Fahrrädern und nicht zum Angebot, sondern zur Auslastung gezählt. Sie sind in der Tabelle separat aufgeführt.

In den betrachteten Bereichen mit verdichtetem Wohnen und an den betrachteten Arbeitsplatzschwerpunkten wurde kein besonderer Mangel im Sinne von überlasteten Anlagen oder größeren Ansammlungen von Freiparkenden identifiziert.

2.3 Empfehlungen

Grundsätzlich wird der sukzessive Austausch von vorhandenen Vorradhaltern durch anforderungsgerechte Anlagen, an gut erreichbaren Standorten in Eingangsnähe empfohlen. Hierbei sollten nach Möglichkeit aufgrund des Wiedererkennungswertes überwiegend gleiche Modelle zum Einsatz kommen. Weiterhin sollten vor allem vorhandene Standorte mit hoher Auslastung bedarfsgerecht um weitere Elemente ergänzt werden, sowie an ausgewählten Standorten auch weitere Anlagen mit Witterungsschutz sowie weitere Stellplätze für Sonderräder (Lastenräder, Räder mit Anhänger u.ä.) eingerichtet werden. Besonders an Standorten mit hohen Kapazitäten für den ruhenden Kfz-Verkehr kann schon eine Umnutzung von nur wenigen Stellplätzen ein deutliches Signal in Richtung Fahrradfreundlichkeit aussenden. Erste Standorte könnten an den Einmündungen entlang der Goethestraße und generell an Einmündungen in Tempo-30-Zonen umgesetzt werden.

2.3.1 Handlungsbedarf für die untersuchten Standorte

Für alle Standorte wurde **quantitativ** der Handlungsbedarf ermittelt. Dieser basiert auf der Bedarfsprognose aus Kap. 2.1.2. Alle bestehenden Stellplätze sollen erhalten bleiben. Sollte also die Anzahl bestehender nutzbarer Stellplätze über der Bedarfsprognose liegen, wird der Bedarf entsprechend des Bestandes aktualisiert.

Die Bestandserhebung mit Handlungsbedarf ist **tabellarisch** aufbereitet. Die dort ermittelte Stellplatzdifferenz ergibt sich aus dem Vergleich zwischen Bedarf und Erhebung, unabhängig vom Anlagentyp. Zum empfohlenen Austausch von Vorderradhaltern findet sich eine gesonderte Angabe. Das Ziel für die Ausbaustufe gibt weitere Hinweise auf den qualitativen Ausbaubedarf entsprechend Kap. 2.1.3.

Einen Anhaltspunkt zur Dringlichkeit des Handlungsbedarfs bietet die Anzahl der heute nutzbaren Stellplätze im Verhältnis zum ermittelten Stellplatzbedarf.

Eine Auswahl von 12 Standorten wird **vertieft betrachtet** und es werden zusätzlich **qualitative** Handlungsempfehlungen⁴ gegeben, beispielsweise zur Überdachung oder möglichen Potenzialflächen für neue Anlagen.

- NVL Jakobstraße (Einkaufen)
- Bf MD-Buckau (Bahnhof)
- Bf MD-Eichenweiler (Bahnhof)
- Bf MD-Herrenkrug (Bahnhof)
- Bf MD-Neustadt (Bahnhof)
- Bf MD-Rothensee (Bahnhof)
- Bf MD-SKET Industriepark (Bahnhof)
- Barleber See (Straßenbahnhaltestelle)
- Buckau (Wasserwerk) (Straßenbahnhaltestelle)
- Cracau (Pechauer Platz) (Straßenbahnhaltestelle)
- Diesdorf (Straßenbahnhaltestelle)
- Klinikum Olvenstedt (Straßenbahnhaltestelle)

Die Auswahl dieser Standorte fokussiert sich auf ÖV-Haltestellen, also Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen. Zusätzlich wird beispielhaft ein Einzelhandelszentrum (NVL Jakobstraße) vertieft betrachtet.

2.3.2 Weitergehende Empfehlungen

Begonnen werden sollte mit dem (qualitativen wie quantitativen) Ausbau der FAA an den o. g. vertieft betrachteten Standorten. Hier gibt es schon konkrete Handlungsempfehlungen, die umgesetzt werden können. Als nächstes bieten sich die Standorte an, an denen derzeit keine oder deutlich zu wenige FAA vorhanden sind und Bedarf besteht. Um die Möglichkeiten für B+R zu erweitern, sollte hierbei wiederum mit passenden ÖPNV-Haltestellen (Endhaltestellen und/oder in Stadtrandlagen) begonnen werden.

Neben der Situation zum Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum spielt auch die Fahrradparksituation an **Wohngebäuden** als Quellen des Radverkehrs eine wichtige Rolle bei der Entscheidung, das Rad als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen. Das

⁴ Nur bei den aufgeführten Anlagen wurde die Tabellenspalte „Handlungsempfehlung qualitativ“ inhaltlich gefüllt.

Antrittshemmnis hierfür ist geringer, wenn leicht erreichbare und anforderungsgerechte Abstellanlagen vorhanden sind, die ausreichend Diebstahlschutz bieten, sodass das Fahrrad auch über Nacht sicher und geschützt abgestellt werden kann. Zur Verbesserung des Angebotes zum Fahrradparken an Wohngebäuden sollten die örtlichen Wohnungsbaugesellschaften zum Thema sensibilisiert und zur Anlage von anforderungsgerechten Abstellanlagen (ggf. mit Hinweisen auf Fördermittel) motiviert werden. Zur Schaffung von sicheren Fahrradabstellanlagen in verdichteten Wohnquartieren wären sowohl Sammelschließanlagen im öffentlichen Raum, als auch auf den Grundstücken denkbar.

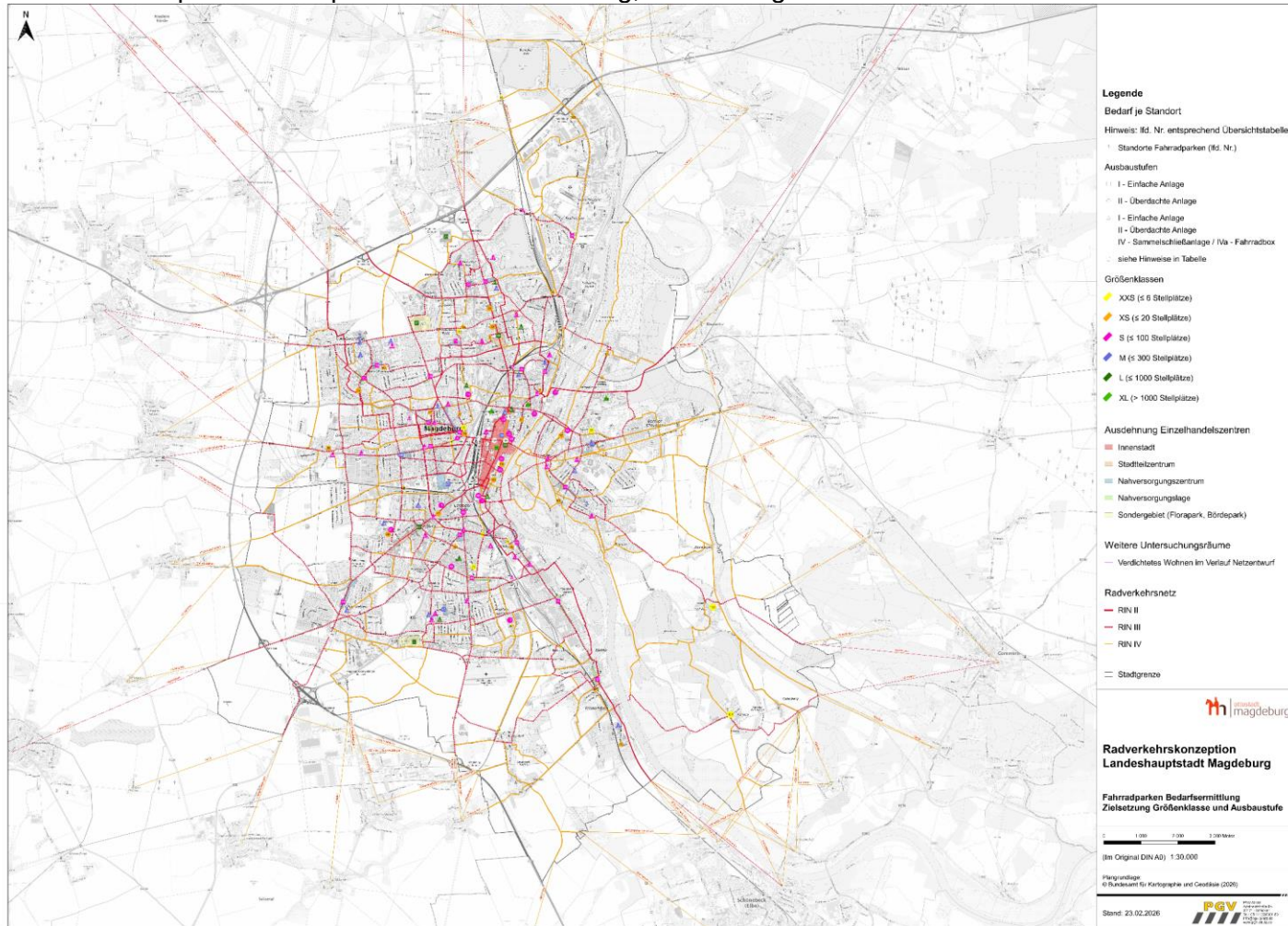
Die Landeshauptstadt könnte darüber hinaus durch Informationen für den **Einzelhandel** diesen über die Vorteile von Rahmenhaltern informieren und Anreize zum Austausch schaffen. Gegebenenfalls könnten Kooperationen oder Flächen zur Verfügung gestellt werden, um den Einzelhandel mit ausreichend Abstellanlagen auszustatten.

A Anhänge

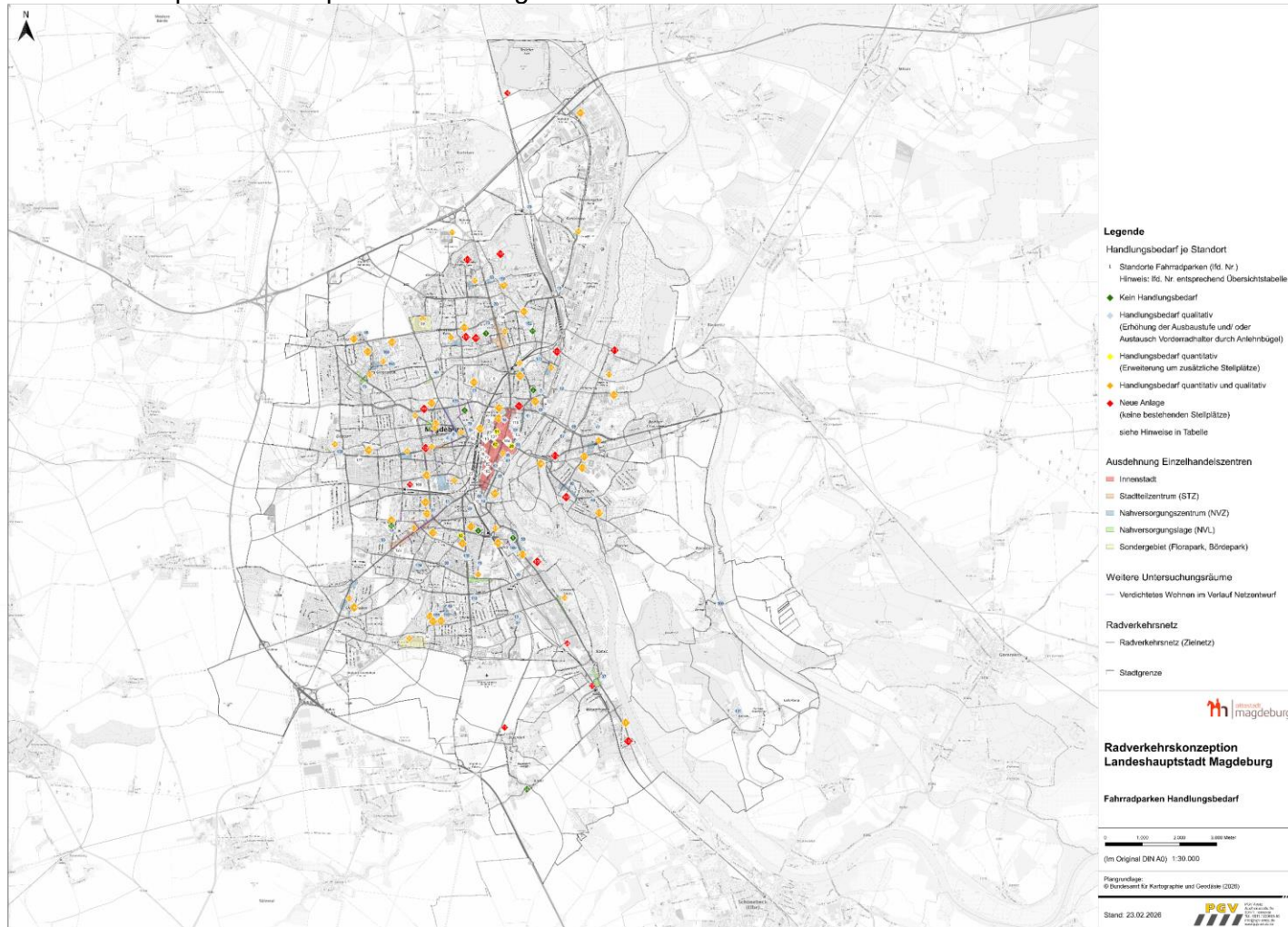
- Kostensätze für Herstellung Fahrradabstellplätze

Abstellplatztyp	€/Abstellplatz (inkl. Mehrwertsteuer)
Anlehnbügel auf befestigter Fläche	250
Anlehnbügel inkl. Befestigung des Untergrundes	450
Anlehnbügel inkl. Befestigung des Untergrundes, inkl. Dach	2.300
Fahrradboxen, exkl. Befestigung des Untergrundes	2.500
Fahrradboxen, inkl. Befestigung des Untergrundes	2.750
Sammelschließanlage (Miet-Abstellplatz inkl. Befestigung des Untergrundes, Anlehnbügel und Dach)	2.600
Vollautomatische Anlage inkl. baulicher Hülle und Nebenarbeiten	11.000
Beleuchtung	5.000/Anlage

- Übersichtsplan Fahrradparken Bedarfsermittlung, Zielsetzung Größenklasse und Ausbaustufe



• **Übersichtsplan Fahrradparken Handlungsbedarf**





Gestaltungsleitfaden Fahrradparken

Inhalt Gestaltungsleitfaden Fahrradparken

1	Grundsätzliches.....	21
2	Verschiedene Anlagentypen.....	25
2.1	Vorderradhalter.....	25
2.2	Vorderradrahmenhalter.....	26
2.3	Abstellplätze für Lastenräder.....	27
2.4	Anlehnbügel.....	28
2.5	Doppelstockparker.....	30
2.6	Sammelschließanlagen.....	31
2.7	Fahrradboxen.....	32
2.8	Fahrradstationen.....	33

1 Grundsätzliches

Fahrradparken ist ein essenzieller Bestandteil des Radverkehrs. Ohne gute und sichere Abstellmöglichkeiten an Quell- und Zielorten reduziert sich die Nutzung von Fahrrädern, insbesondere die Nutzung verkehrssicherer und wertiger Räder.

Die Gestaltung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen (FAA) ist damit ein wichtiger Aspekt bei der Radverkehrsförderung. In diesem Leitfaden sollen Möglichkeiten für verschiedene Örtlichkeiten und Nutzungsansprüche aufgezeigt werden.

Der Leitfaden basiert auf den **Hinweisen zum Fahrradparken** der **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)**, Ausgabe 2012 sowie auf langjährigen gutachterlichen Erfahrungen. Zudem wird der Entwurf der **Fahrradabstellplatzsatzung (FabS)** der Landeshauptstadt Magdeburg berücksichtigt.

FAA sollten grundsätzlich fahrend oder zumindest schiebend **gut, einfach und möglichst barrierefrei erreichbar** sein. Dies setzt voraus, dass die Anlage ebenerdig erreicht werden kann und der Untergrund ausreichend befestigt ist. Wassergebundene Decken oder Gras können von der Nutzung abhalten, da ein Verschmutzen und/oder Nasswerden der Kleidung droht. Besser ist dementsprechend eine feste Decke, wie etwa Asphalt, Pflaster oder auch gegossener Beton.



Abb. 1-1: Treppen mit Schieberampe (links) und mit separater Rampe (rechts)

Sollte eine Treppe unumgänglich sein (z.B. bei Fahrradkellern), sollte diese eine möglichst geringe Steigung aufweisen und entweder über beidseitige Schieberinnen in ausreichender Breite und Abstand zu Wand bzw. Geländer verfügen oder eine separate Rampe erhalten (vgl. Abb. 1-1). Generell ist eine Rampe mit max. 6 % Steigung vorzuziehen. In Ausnahmefällen können Rampen auch bis zu 9 % Steigung aufweisen, sofern sie nur dem Radverkehr dienen sollen.

Fahrräder sollten an den FAA **fest und sicher abgestellt sowie mit dem Rahmen angeschlossen** werden können. Hierzu können verschiedene Anlagentypen genutzt werden (vgl. Kap. 2), standardmäßig erfüllen fest verankerte Anlehnbügel diese Zwecke sehr gut. Grundsätzlich sollten nur metallene FAA installiert werden, da gegenüber anderen Materialien, wie z.B. Holz, der Diebstahlschutz und die Witterungsbeständigkeit deutlich höher sind.

Die **Achsabstände** zwischen den Abstellanlagen sollten 1,50 m (bei Doppelaufstellung, etwa bei Anlehnbügeln) bzw. 1,20 m (bei Einzelaufstellung, z.B. bei Vorderradrahmenhaltern oder Doppelstockparkern) betragen. Es können, etwa bei geringem Platzangebot und/oder wenn ein Durchgang zwischen benachbarten Fahrrädern nicht erforderlich ist, geringere Maße angesetzt werden (vgl. Abb. 1-2 und Abb. 1-4), was sich allerdings negativ zu Lasten der Nutzbarkeit auswirken kann (vgl. Abb. 1-3).

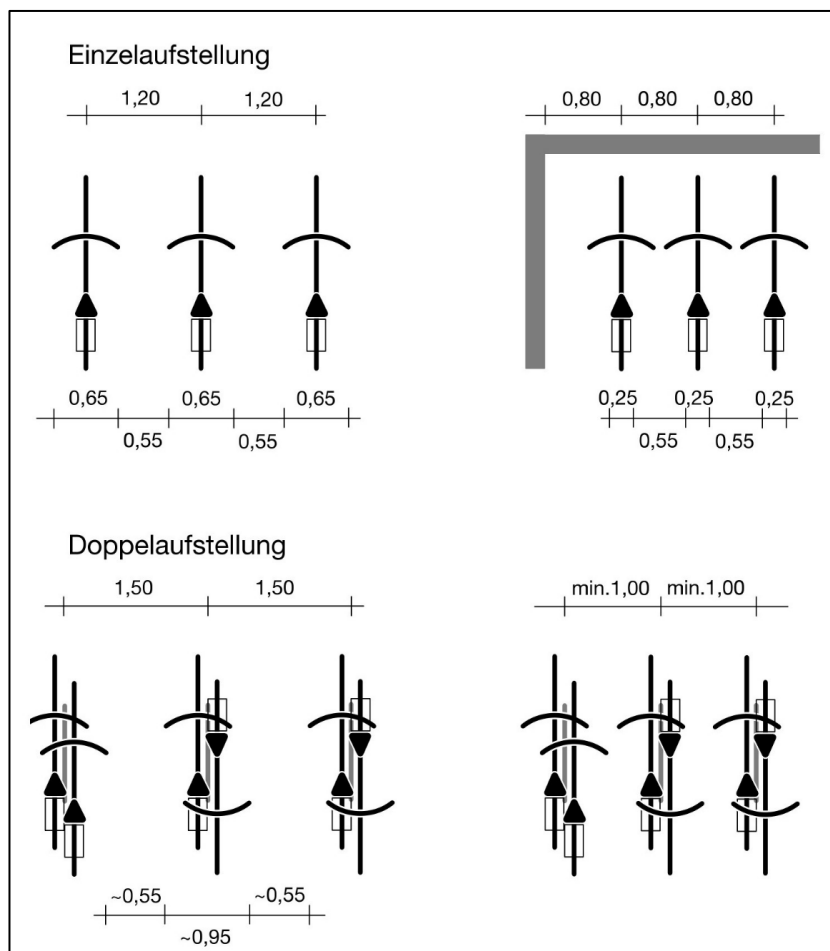


Abb. 1-2: Achsabstände von Abstellanlagen, links Regelmaße, rechts Mindestmaße. (Quelle: © FGSV 2012)

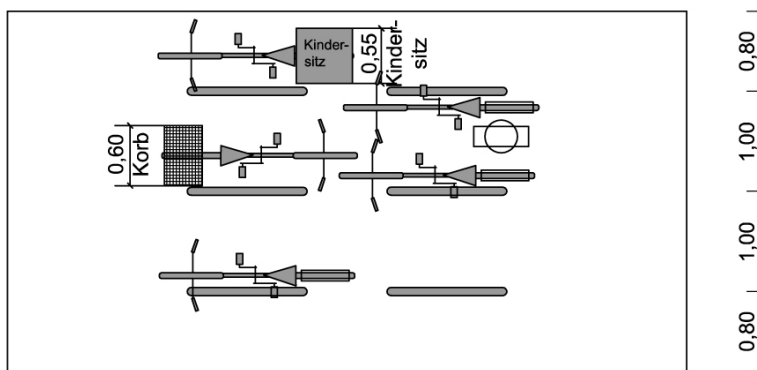


Abb. 1-3: Platzangebot bei einem Abstand von 1,00 m zwischen den einzelnen FAA (Eigene Darstellung)

Bei einer Hoch-Tief-Aufstellung (z.B. bei Doppelstockparken) sind geringere Maße ohne größere Komforteinbußen möglich. Die Kapazitäten erhöhen sich durch solche Maßnahmen z.T. um ein Vielfaches.

Bei Anlage größerer Abstellplätze mit mehreren Reihen von FAA sollte zwischen den Hinterrädern der abgestellten Fahrräder eine Gasse von min. 1,80 m zum Manövrieren freibleiben (vgl. Abb. 1-4, Abb. 1-5). Bei Anwendung der Regelmaße⁵ ergeben sich dabei rein rechnerisch, inkl. Erschließungsgassen und bei größeren, ebenerdigen Anlagen Platzbedarfe von ca. 2 bis 3 qm pro Abstellplatz.

	Regelmaß	Mindestmaß	Maß bei Lastenradplätzen
Achsabstand FAA (Einzelaufstellung)	1,20 m	0,80 m	1,20 m
Achsabstand FAA (Doppelaufstellung)	1,50 m	1,20 m	Doppelaufstellung wegen nötigem Bewegungsraum nicht sinnvoll
Breite Erschließungsgasse	1,80 m		2,50 m
Länge Abstellplatz	2,00 m		2,70 m

Abb. 1-4: Wichtige zu beachtende Maße bei der Einrichtung von FAA

Sollen Fahrräder über längere Zeit, also mehrere Stunden, unbewacht abgestellt werden, ergeben sich höhere Anforderungen an den **Witterungsschutz** sowie die **Diebstahlsicherheit**. Dies ist beispielsweise an wichtigen ÖPNV-Haltestellen (S-Bahnhöfe, Endhaltestellen der Straßenbahn) oder an Arbeitsstätten der Fall.

⁵ Bei den Angaben zur Breite der Erschließungsgassen und zur Länge der Abstellplätze wird nicht zwischen Mindest- und Regelmaßen unterschieden, daher steht jeweils nur ein Wert in der Tabelle.

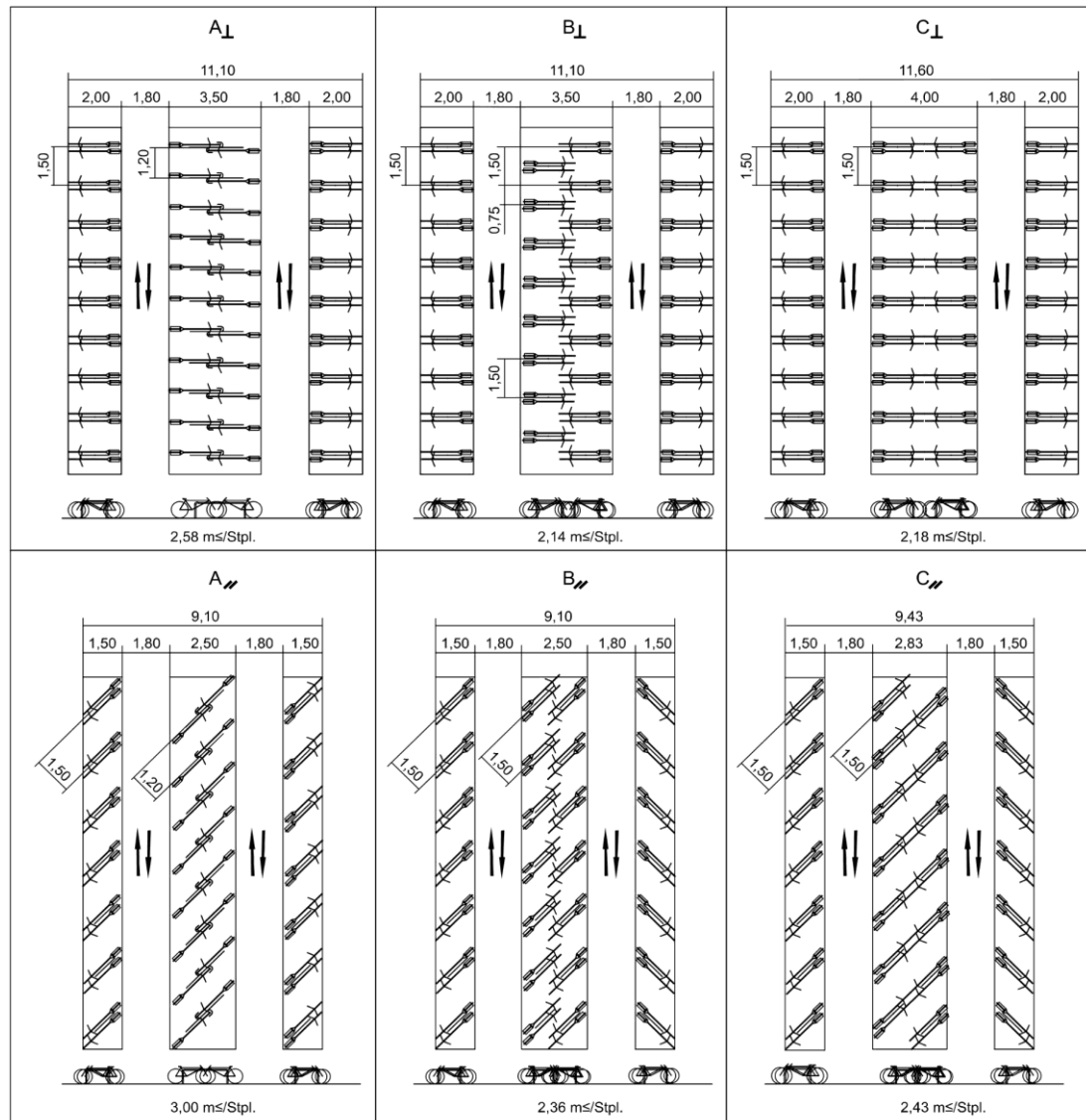


Abb. 1-5: Verschieden Aufstellarten bei größeren Anlagen (Quelle: © FGSV 2012)

An diesen Standorten ist mindestens eine Überdachung der Anlagen vorzusehen. Die FabS (Entwurfssfassung aus dem Jahr 2021) sieht z.B. bei Neubauten ab 20 Stellplätzen einen Anteil überdachter Plätze von mind. 25 % vor.

Zudem haben sich geschlossene Systeme wie Sammelschließanlagen („Fahrradgaragen“, vgl. Kap. 2.6), Fahrradboxen (vgl. Kap. 2.7) und Radstationen (vgl. Kap. 2.8), v.a. an größeren Bahnhöfen, als höchste Ausbaustufe etabliert. Zu weiteren Ausstattungselementen und ab welcher Ausbaustufe diese sinnvoll sein können, wird auf **Kap. 1.2 im Konzept Fahrradparken** verwiesen.

2 Verschiedene Anlagentypen

Einige gängige Anlagentypen werden in den folgenden Unterkapiteln vorgestellt und kurz bewertet. Es gibt darüber hinaus noch weitere Typen, etwa mit Halterung für die Sattelstütze, welcher in Magdeburg u.a. am Breiten Weg mehrfach anzutreffen ist. Diese zusätzliche Funktion wird meist von den Nutzenden nicht verstanden und ist auch nicht für alle Fahrräder passend. Es wurde beobachtet, dass die entsprechenden FAA in Magdeburg fast immer wie „normale“ Anlehnbügel genutzt wurden (vgl. Abb. 2-1).



Abb. 2-1: Abstellanlagen mit Haltvorrichtung für die Sattelstütze, Breiter Weg

2.1 Vorderradhalter

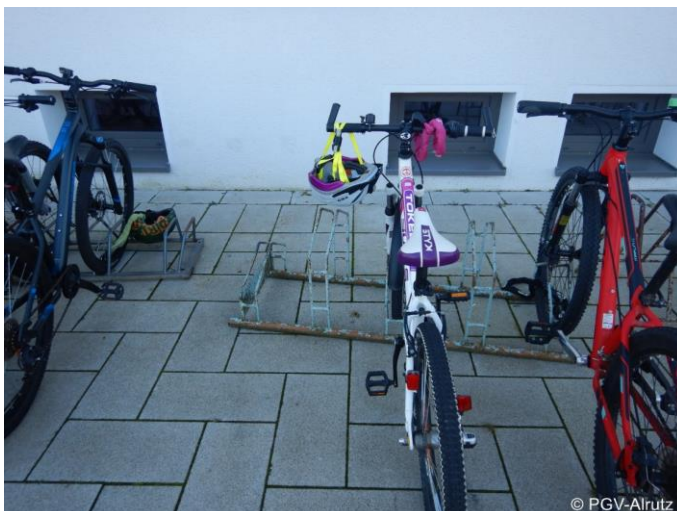


Abb. 2-2: Vorderradhalter am Editha-Gymnasium

Vorderradhalter bieten nur wenig Standsicherheit und Diebstahlschutz. Entsprechend der Bauform kann das Fahrrad nur mit dem Vorderrad eingesteckt (oder auch eingeklemmt) und angeschlossen werden. Bei starkem Wind oder einem

(unbeabsichtigten) Stoß kann das Rad umkippen und das Vorderrad verbiegen. Zudem ist es mit breiteren Reifen, wie sie bei Mountain- oder Fatbikes üblich sind, z.T. schwierig, solche FAA zu nutzen. Die einzelnen Stellplätze sind häufig sehr eng nebeneinander angeordnet. Eine vollständige Ausnutzung ist nur möglich, wenn die Anlage von beiden Seiten bedient werden kann. Solche Anlagen sollten daher nicht mehr neu installiert und alte sukzessive durch anforderungsgerechte Typen (i.d.R. Anlehnbügel) ersetzt werden.

2.2 Vorderradrahmenhalter

Das Vorderrad (z.T. samt Gabel) wird in die Halterung eingestellt (oder eingeklemmt), zusätzlich gibt es die Möglichkeit, das Fahrrad mit dem Rahmen anzulehnen und am Rahmen anzuschließen. Dies erhöht sowohl die Standsicherheit als auch den Diebstahlschutz. Häufig sind die einzelnen Stellplätze in breiterem Abstand als bei reinen Vorderradhaltern angeordnet oder in Hoch-Tief-Anordnung vorzufinden. Dementsprechend können solche FAA durchaus gut und vollständig nutzbar sein.



Abb. 2-3: Verschiedene Vorderradrahmenhalter mit Hoch-Tief-Aufstellung in Ottersleben (links) und am Geschwister-Scholl-Gymnasium Magdeburg (rechts)

Es gibt unterschiedliche Ausführungsarten, von denen einige auch in Magdeburg zu finden sind (vgl. Abb. 2-3). Bei bestimmten Fahrradtypen kann es aber trotzdem schwierig sein, eine solche Anlage zu nutzen, wenn das Vorderrad und/oder die Gabel nicht gut hineinpassen. Daher sollten bei der Einrichtung solcher Anlagen einige Vorgaben beachtet werden:

- Vorderradklemmen sind zu vermeiden.
- Der Fahrradrahmen sollte sicher angelehnt und angeschlossen werden können.

Beides ist bei den Anlagen in Ottersleben (links in Abb. 2-3) nur bedingt der Fall, die Anlagen am Geschwister-Scholl-Gymnasium (rechts in Abb. 2-3) sind deutlich besser. Der Abstand der einzelnen Abstellplätze ist meist eher knapp bemessen, grundsätzlich sind diese Anlagen aber gut nutzbar.

2.3 Abstellplätze für Lastenräder

Lastenräder werden zunehmend als Ergänzung oder Alternative zum privaten Pkw genutzt. Aufgrund der größeren Fahrzeugdimension wird empfohlen für diesen Fahrradtyp eigene Anlagen zu errichten. Größere Abstellflächen für Sonderräder kommen auch Standardrädern mit Anhängern zugute.



Abb. 2-4: Ausgewiesene Lastenrad-Parkplätze (links: Hannover; rechts: Berlin)

Lastenräder sind fast immer so gestaltet, dass sie auch ohne Bügel o.ä. sicher abgestellt werden können, ein Anlehnen ist also i.d.R. nicht vonnöten. Die Räder sollten allerdings sicher angeschlossen werden können, bei möglichst großer Bewegungsfreiheit, da zum Rangieren deutlich mehr Platz benötigt wird. Daher sollten nicht die oben empfohlenen Anlehnbügel installiert werden, sondern kürzere oder flachere Bügel (vgl. Abb. 2-5). Möglich sind aber auch Pfosten mit Anschlussmöglichkeit (z.B. eine Öse) oder Bodenanker.

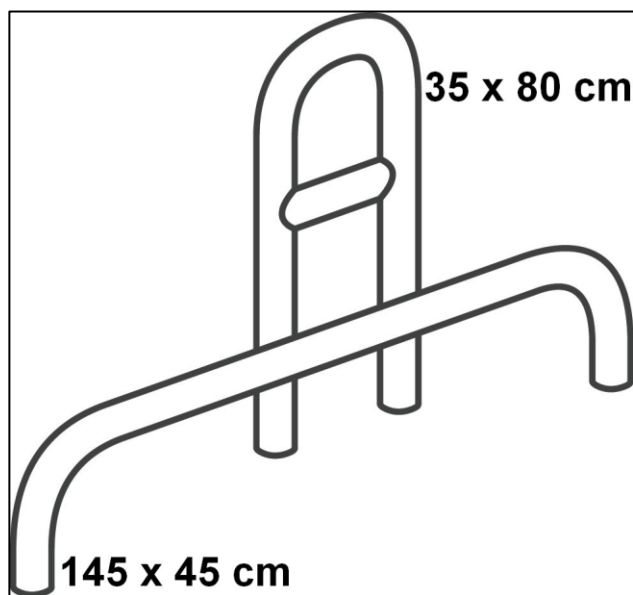


Abb. 2-5: Anlehnbügel für Lastenräder (zwei Varianten)
© Institut Verkehr und Raum, Fachhochschule Erfurt (2022)

Der Anteil von Lastenrädern an den jährlich in Deutschland verkauften Fahrrädern ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Im Entwurf der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg wurde bereits verankert, dass jeder 10. Abstellplatz zum Abstellen von Sonderfahrrädern (u.a. Lastenräder, Fahrräder mit Kinderanhängern) geeignet sein sollte.

Pro Lastenrad ist ein Platzbedarf von ca. 2,7 m² vorzusehen. Dieser ergibt sich aus den angenommenen Standardabmessungen von 2,70 m Länge und 1,00 m Breite pro Fahrrad. Die Platzbedarfe variieren leicht je nach Aufstellart.⁶ Für weitere Maße wird auf Abb. 1-4 verwiesen.

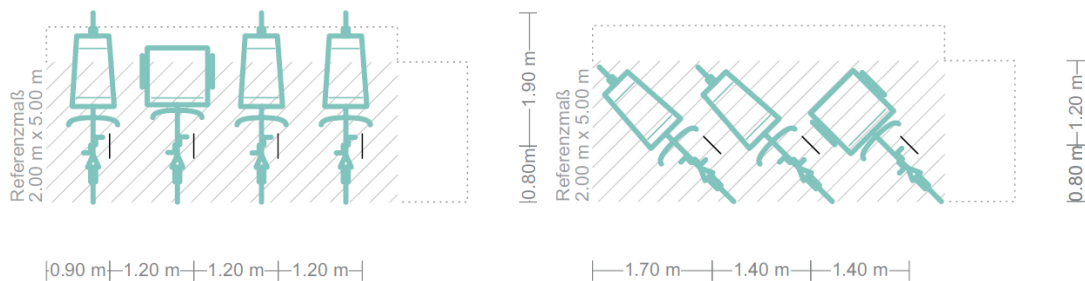


Abb. 2-6: Platzbedarfe Lastenräder Anlehnbügel in 90°- und Anlehnbügel in 45°-Aufstellung, © Institut Verkehr und Raum, Fachhochschule Erfurt (2022)

2.4 Anlehnbügel

Anlehnbügel besitzen in vielfacher Hinsicht gute Eigenschaften zum Abstellen von Fahrrädern. Sie haben sich als genereller Standard empfehlenswerter FAA bewährt. Hier können diverse Fahrradtypen sicher angelehnt und diebstahlsicher angeschlossen werden.

Auch in Magdeburg sind sie an vielen Stellen im Stadtgebiet und in unterschiedlichen Bauformen anzutreffen (vgl. Abb. 2-7).

Hinsichtlich Diebstahlschutz und Standsicherheit sind nachfolgende Abmessungen zu bevorzugen:

- Höhe der Bügel: 80 cm
- Sollen sie auch für Kinderfahrräder passend sein, hat sich ein Querholm auf ca. 40 cm bewährt⁷ (sogenannte „Kreuzberger Bügel“, in Magdeburg z.B. auf dem Pechauer Platz)

⁶ Institut Verkehr und Raum, Fachhochschule Erfurt (Hrsg.) 2022: Planungshilfe für Abstellanlagen von Lastenfahrrädern im öffentlichen Raum (ALADIN, [Online als PDF](#))

⁷ Ein Bügel mit Querholm wird in der Stadt Magdeburg grundsätzlich an Beginn und Ende einer Reihe von Anlehnbügel empfohlen, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Zudem gibt es weitere interne Regelwerke zu Stadtmöbeln, welche beachtet werden sollten, z.B. den Leitfaden zu Gestaltungsvorschlägen Stadtmöbel.

- Länge der Bügel: 80 bis 130 cm. Bei noch längeren Bügeln können ggf. vier Räder abgestellt werden, wie etwa bei den S-förmigen Anlagen an der Uni-Klinik. Diese sollten dann von beiden Seiten aus erreichbar sein.

Um Beschädigungen an den abgestellten Fahrrädern zu vermeiden, sollten die Bügel möglichst einen runden oder ovalen Querschnitt haben. Die Durchmesser verschiedener Hersteller liegen zwischen 4 und 8 cm, gängig sind ca. 5 cm. Sollten aus gestalterischen Gründen doch Bügel mit eckigen und/oder flachen Querschnitten verwendet werden, ist darauf zu achten, dass keine scharfen Kanten vorhanden sind.



Abb. 2-7: Verschiedene Typen von Anlehnbügeln in Magdeburg: Liebknechtstraße (o.l.), Uniklinik nahe Brenneckestraße (o.r.), Ambrosiusplatz (m.l.), Sternstraße (m.r.), Pechauer Platz (u.l.) und Editha-Gymnasium (u.r.)

2.5 Doppelstockparker

An Doppelstockparkern werden Räder in zwei Ebenen abgestellt. Hierdurch können pro Grundfläche eine höhere Anzahl an Abstellplätzen geschaffen werden. Bei einer Hoch-Tief-Aufstellung auf den einzelnen Etagen können vorhandene Flächen optimal für eine große Anzahl an abzustellenden Rädern ausgenutzt werden.

Doppelstockparken wird meist überdacht eingerichtet, um u.a. auch die Technik vor Witterungseinflüssen zu schützen (vgl. Abb. 2-10). Eingesetzt werden sie häufig an ÖPNV-Haltestellen, um einer sehr hohen Nachfrage nach FAA bei begrenztem Platz gerecht werden zu können.

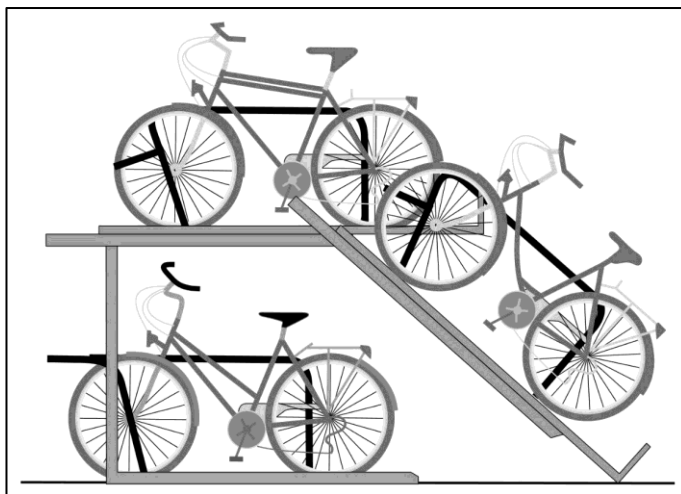


Abb. 2-8: Prinzipskizze Doppelstockparker (Quelle: © FGSV 2012)

Die oberen Plätze können mittels einer Mechanik rausgezogen und nach unten geklappt werden. Dann wird das Fahrrad mit dem Vorderrad in die Schiene gesetzt und eingeschoben. An den Bügeln neben der Schiene kann das Fahrrad sicher angeschlossen werden (vgl. Abb. 2-8).

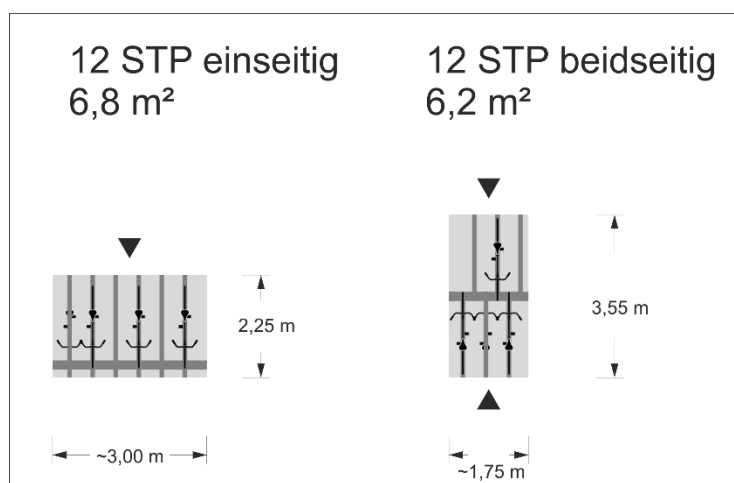


Abb. 2-9: Prinzipskizze einseitige und doppelseitige Stellplätze in Doppelstockparkern am Beispiel von jeweils 12 Stellplätzen (Eigene Darstellung)

Für Doppelstockparker wird je nach Modell und Hersteller eine Höhe von mind. 2,70 m benötigt. Die Mindestbreite eines einseitig zugänglichen Doppelstockparksystems liegt bei 2,25 m, die einer doppelseitig zugänglichen Anlage bei 3,55 m. Die Gassen zwischen den einzelnen Modulen müssen eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen, um ein komfortables Herausziehen der oberen Abstellschienen zu ermöglichen. Diese Gasse darf nicht gleichzeitig die angrenzende Verkehrsfläche sein. Der Achsabstand der einzelnen Abstellplätze für Hoch-/Tief-Einstellung liegt i.d.R. bei 0,50 m. Die Einstellschienen einer beidseits bestückbaren Anlage, bei denen sich die Vorderräder überlappen, sind um 0,25 m gegeneinander versetzt.

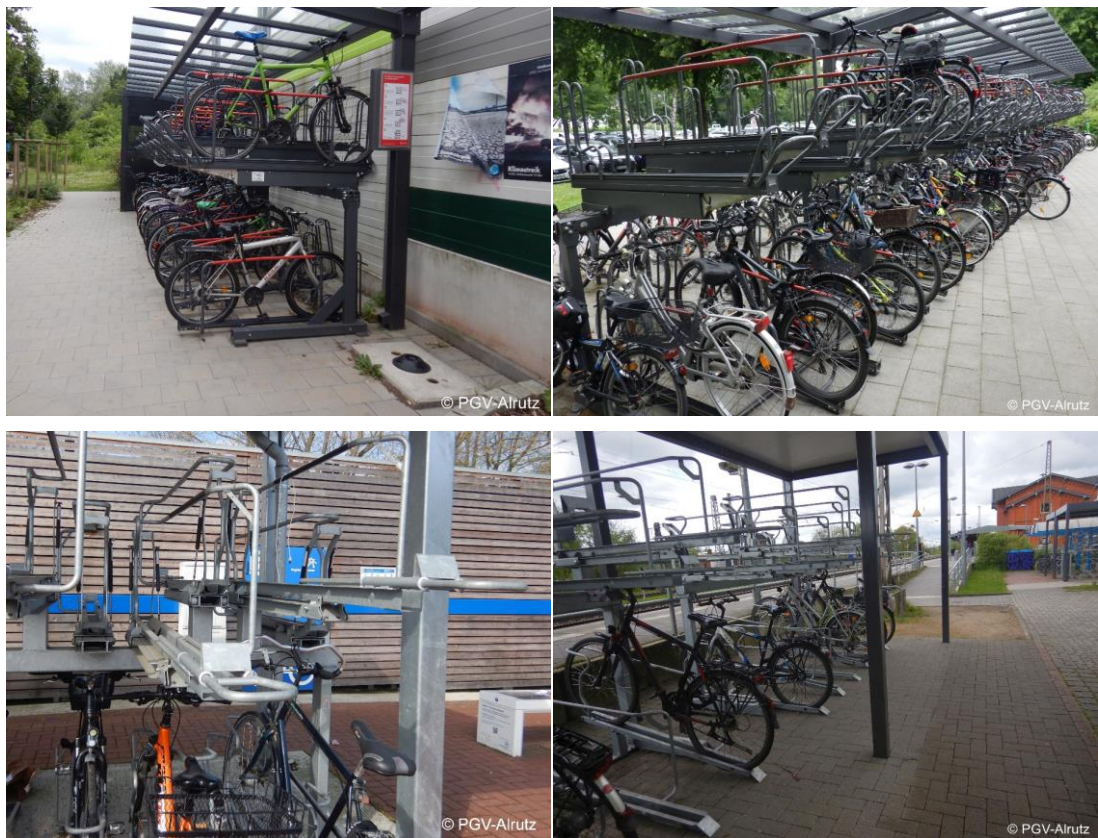


Abb. 2-10: Doppelstockparker an ÖPNV-Halten in Hamburg (oben), Langenhagen (u.l., Hoch-Tief-Aufstellung ist zu erkennen) und Syke (u.r.)

2.6 Sammelschließanlagen

Sammelschließanlagen stellen umfriedete ebenerdige Bereiche mit Überdachung dar, die mit Zugangskontrolle z.B. durch Schlüssel oder Chipkarten für einen begrenzten Personenkreis nutzbar sind. Hier können die Räder diebstahlsicher abgestellt werden. Wichtig ist, dass sie nur einer begrenzten Zahl Nutzender zur Verfügung stehen, um die Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus zu erhöhen.

Diese Form der FAA gibt es v. a. an ÖPNV-Halten und bei größeren Arbeitgebern. Innerhalb einer Sammelschließanlage werden unterschiedliche Systeme genutzt, meist sind es Bügel und/oder Doppelstockparker.



Abb. 2-11: Sammelschließanlagen in Hamburg (oben, o. r. in einem Parkhaus), Stuttgart (u. l., mit Doppelstockparkern) und am Klinikum Olvenstedt in Magdeburg (nicht überdacht)

Sammelschließanlagen bieten durch die Zugangskontrolle einen höheren Diebstahlschutz als Bügel oder frei zugängliche Anlagen. Die Nutzung ist häufig avpflichtig oder in Kombination über Dauerkarten des ÖPNV geregelt

In einigen Städten wie Karlsruhe oder Mainz gibt es an Bahnhöfen sehr große Sammelschließanlagen, welche dann als Fahrradparkhäuser bezeichnet werden. Diese Anlagen bieten Platz für mehrere hundert Fahrräder und haben ebenfalls eine Zugangsbeschränkung. Eine Überwachung kann durch Kameras oder Personal gewährleistet werden.

2.7 Fahrradboxen

Fahrradboxen stellen als kleine Garagen, in die i.d.R. ein oder zwei Fahrräder eingestellt werden können, eine Sonderform der Sammelschließanlage dar. Der Flächenbedarf ist mit mindestens 2,0 x 1,0 m bei einer Höhe von ca. 1,25 m höher als bei Sammelschließanlagen. In individuellen Fahrradboxen können neben dem Rad auch Gepäck, Helm oder weitere Utensilien eingeschlossen werden.



Abb. 2-12: Fahrradboxen in Magdeburg (links, Sonderbauform als Doppelstockboxen) und Leer (rechts),

Die Boxen werden typischerweise längerfristig vermietet und sind u.a. mit fest installierten Schlössern ausgestattet. Generell ist deren Einsatz an ÖV-Haltestellen oder auch an anderen Zielen des Radverkehrs mit hoher Parkdauer möglich. Sie sind bei Bedarf auch als Doppelstockboxen ausführbar.

2.8 Fahrradstationen

Fahrradstationen haben sich grundsätzlich an größeren Personenbahnhöfen bewährt. Sie bieten bewachte Stellplätze und richten sich überwiegend an Pendelnde, die das Rad für eine Teilstrecke ihres regelmäßigen Weges nutzen. Sie werden mittlerweile in zahlreichen deutschen Städten und Regionen angeboten. Beispielsweise gibt es in Stuttgart mehrere Fahrradstationen an Stadtteil-Haltestellen des SPNV im Stadtgebiet.

Neben dem gesicherten und witterungsgeschützten Fahrradparken werden auch weitere Serviceangebote wie z.B. Wartung und Pannenhilfe für Fahrräder, Fahrradvermietung oder weitere fahrradbezogene Dienstleistungen (z. B. Reparatur, Verkauf, Zubehör, Mobilitätsberatung) angeboten.

Die Kapazitäten, der Betrieb oder die angebotenen Serviceleistungen sind dabei sehr unterschiedlich und sollten jeweils auf die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.



Abb. 2-13: Beispiele für Fahrradstationen (links: Stuttgart; rechts: Freiburg)

Gute Erfahrungen wurden vielfach mit gemeinnützigen Gesellschaften als Betreiber von Fahrradstationen, wie etwa an den Bahnhöfen Braunschweig, Kiel und Hannover, gemacht. Hier stehen neben dem Fahrradparken v.a. auch sozial- bzw. arbeitsmarktpolitische Ziele im Vordergrund. Für (langzeit-)arbeitslose Personen bieten sie ggf. auch die Chance für einen beruflichen Wiedereinstieg.

Deutschlandweit gibt es aber auch private Betreiber von Fahrradstationen. Zumeist handelt es sich dabei um Fahrradhändler, die die Lagegunst des Bahnhofes für den Fahrrad(teile)verkauf und auch zum Angebot hochwertiger Reparaturen nutzen.