

Dieser Leitfaden richtet sich an Gemeinden, öffentliche und private Bau-träger sowie Arbeitgeber. Er zeigt, wo im öffentlichen Raum oder in Ge-bäuden Fahrradabstellanlagen notwendig sind und wie man sie einrichtet.

P 05

FAHRRADPARKEN

Oft gestellte Fragen (FAQ)

- > Wo sollten Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden?
- > Wie sollten Fahrradabstellanlagen gestaltet sein?
- > Wie viele Fahrradstellplätze werden gebraucht?

Themen

Die vier Nutzertypen und ihre Anforderungen	3
Kurzzeitparken	5
Mittelzeitparken	6
Langzeit- und Nachtparken	9
Dauerparken	15
Kapazität und Dimensionierung	16
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen	18

Auf einen Blick

Als individuelles Verkehrsmittel braucht das Fahrrad überall dort, wo Radfahrer ihren Start- oder Zielpunkt haben, eine Abstellanlage. Die Positionierung und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen hängt davon ab, welche Nutzertypen zu erwarten sind: Kurzzeit-, Mittelzeit-, Langzeit-, Nacht- oder Dauerparker. Grundsätzlich kann das „Wildparken“ von Fahrrädern nur dann verhindert werden, wenn sich die Fahrradabstellanlage möglichst nahe am Gebäudeeingang, zu-mindest aber entlang des Fußwegs dorthin befindet. Angesichts der zunehmen-den Beliebtheit des Radfahrens ist es ratsam, großzügige Flächen für Fahrrad-abstellanlagen einzuplanen. So kann die Anzahl an Befestigungsmöglichkeiten (z. B. Anlehnbügel) der Nachfrage entsprechend erhöht werden.

Glossar

Fahrradabstellanlage (auch Fahrradstellplatz oder Fahrradparkplatz) Sammelbegriff für eine bauliche Einrichtung zum Abstellen von Fahrrädern. In der Regel können dort mehrere Fahrräder geparkt werden.

Kurzzeitparken Kürzer als 1 Stunde auf demselben Parkplatz

Mittelzeitparken Zwischen 1 und 5 Stunden auf demselben Parkplatz

Langzeitparken Zwischen 5 und 12 Stunden auf demselben Parkplatz

Nachtparken Über Nacht auf demselben Parkplatz

Dauerparken Länger als 12 Stunden auf demselben Parkplatz

OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

Wo sollten Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden?

Fahradabstellanlagen sollten grundsätzlich überall dort vorgesehen werden, wo Radfahrer einen Start- oder Zielpunkt haben, zumindest aber, wo auch Parkplätze für Autos bestehen oder geplant sind. Um Wildparken, also bspw. das Anketten von Fahrrädern an Geländern, Laternenmasten oder Bäumen, zu verhindern, ist die Abstellfläche für Fahrräder **so nahe wie möglich am Eingang** vorzusehen. Welche Priorität die Nähe zum Eingang gegenüber den anderen Kriterien des Diebstahl- und Witterungsschutzes haben sollte, hängt davon ab, welche **Nutzertypen** zu erwarten sind: Kurzzeit-, Mittelzeit-, Langzeit-, Nacht- oder Dauerparker [> siehe Seite 3.](#)

Wie sollten Fahrradabstellanlagen gestaltet sein?

Die Anforderungen an Fahrradabstellanlagen – insbesondere in Bezug auf Diebstahl- und Witterungsschutz – hängen vom Nutzertypen ab [> siehe Seite 3.](#) **Kurzzeitparker** brauchen nur eine Abstellfläche direkt am Eingang [> siehe Seite 5.](#) Für **Mittelzeitparker** (1 bis 5 Stunden) sind in der Nähe des Eingangs Anlehnbügel anzubringen [> siehe Seite 6.](#) **Langzeit- und Nachtparker** (5 bis 12 Stunden) verlangen einen leicht erreichbaren Standort, wo das Fahrrad vor der Witterung geschützt ist und der Rahmen angekettet werden kann [> siehe Seite 9.](#) Dabei unterscheiden sich die Anforderungen je nachdem, ob das Fahrrad am Arbeitsplatz, am Wohnsitz oder an einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs abgestellt wird. **Dauerparkern** kommt es vor allem darauf an, dass sie sich während der Wochen oder sogar Monate, wo sie das Fahrrad nicht brauchen, keine Sorgen um Diebstahl- oder Witterungsschutz machen müssen. Sie nehmen dafür einen umständlicheren Weg zu der Abstellfläche in Kauf [> siehe Seite 15.](#)

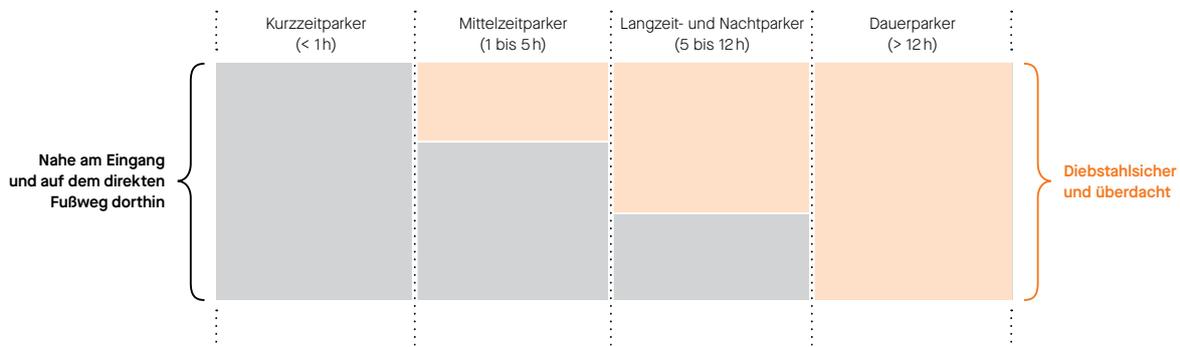
Wie viele Fahrradstellplätze werden gebraucht?

Sofern die Gemeinde in ihrem **PAG** nicht eine höhere Mindestanzahl vorschreibt, gilt bei Wohngebäuden die **Faustregel: 1 Abstellplatz pro Zimmer und mindestens 2 pro Wohnung.** [> Siehe P 04](#) Dabei handelt es sich um abschließbare Abstellplätze für Fahrräder, die im Alltag gebraucht werden und die sich deshalb im Erdgeschoss oder im Vorgarten befinden sollten. Abstellmöglichkeiten in einem privaten Kellerraum dienen bestenfalls dem Dauerparken von Freizeitfahrrädern, die nur selten genutzt werden. Bei allen anderen Gebäuden oder sonstigen Zielen sollte **in der Nähe des Eingangs** eine Fläche zum Abstellen von Fahrrädern reserviert werden. Dort können dann bei steigender Nachfrage auch die notwendigen Halterungen, wie Anlehnbügel, installiert werden. Über info@parken.lu ist es möglich, beim Ministerium eine Empfehlung in Bezug auf die Kapazität einer Abstellanlage für ein spezifisches Projekt zu bekommen [> siehe Seite 16.](#)

Die vier Nutzertypen und ihre Anforderungen

Beim Abstellen ihres Fahrrads setzen Kurzzeit-, Mittelzeit-, Langzeit-, Nacht- und Dauerparker unterschiedliche Prioritäten betreffend Erreichbarkeit, Diebstahl- und Witterungsschutz.

Prioritäten des Radfahrers bzgl. Fahrradabstellanlagen je nach Parkdauer ⬇



Kurzzeitparker – weniger als eine Stunde > siehe Seite 5

Kontext „Ich will mit meinem Fahrrad eine kurze Besorgung erledigen (einen Einkauf tätigen, mein Kind bringen etc.) und dann **gleich weiterfahren**.“

Anforderungen „Da ich gleich weiterfahren werde, stelle ich mein Fahrrad **direkt am Gebäudeeingang** ab. Kann ich dort den Fahrradrahmen nicht anketten, werde ich eben nur das Hinterrad abschließen.“

Prioritätenfolge 1. Erreichbarkeit (eine Abstellfläche möglichst in der Nähe des Eingangs), 2. Diebstahlschutz, 3. Witterungsschutz



Mittelzeitparker – 1 bis 5 Stunden > siehe Seite 6

Kontext „Ich werde mich hier nur **ein bis fünf Stunden** lang aufhalten, dann fahre ich wieder.“

Anforderungen „Da ich für die paar Stunden Aufenthalt keinen Umweg zum Fahrradparken in Kauf nehme, kette ich mein Fahrrad mit dem Rahmen an einem Gegenstand fest, der **dem Eingang am nächsten ist**. Witterungsschutz beeinflusst mein Parkverhalten kaum.“

Prioritätenfolge 1. Erreichbarkeit (auf dem direkten Weg zum Eingang, an einer Befestigungsmöglichkeit, bestenfalls in der Nähe des Eingangs), 2. Diebstahlschutz, 3. Witterungsschutz



Langzeit- oder Nachtparker – 5 bis 12 Stunden [> siehe Seite 9](#)

Kontext „Ich lasse mein Fahrrad hier **während meines Arbeitstags**, während eines langen Aufenthalts **oder über Nacht** stehen.“

Anforderungen „Ich bin für meinen Alltag auf dieses – für mich wertvolle – Fahrrad angewiesen. Während der Abstellzeit muss ich sicher sein, dass es nicht gestohlen wird. Es soll entweder überwacht oder in einem **nicht öffentlich zugänglichen** Raum eingeschlossen sein. Die **Überwachung** kann formell durch einen Sicherheitsdienst erfolgen oder informell dadurch, dass ich das Fahrrad an einem Ort ankerle, wo **ständig** Passanten, Bewohner oder Nutzer der umliegenden Gebäude ein Auge darauf haben. Der Weg zu diesem Abstellplatz soll nicht umständlich sein, immerhin muss ich ihn **mindestens zweimal täglich** gehen.“

Prioritätenfolge 1. Diebstahlschutz (eingeschlossen oder überwacht),
2. Erreichbarkeit, 3. Witterungsschutz



Dauerparker – länger als 12 Stunden [> siehe Seite 15](#)

Kontext „Dieses Fahrrad benutze ich **nur selten**, etwa für Wochenendausflüge oder in den Ferien.“

Anforderungen „Ich möchte mir über längere Zeit keine Sorgen um **Diebstahl oder Witterung** machen. Dafür nehme ich auch einen umständlichen Zugang zum Abstellplatz in Kauf.“

Prioritätenfolge 1. Diebstahlschutz (eingeschlossen oder überwacht),
2. Witterungsschutz, 3. Erreichbarkeit

Kurzzeitparken

(weniger als eine Stunde)

Kurzzeitparker stellen ihr Fahrrad so nahe wie möglich am Eingang ab, selbst wenn sie es dort nicht befestigen können. Möchte man dafür eine Fläche vorsehen, so ist es sinnvoller, diese mit einer Bodenmarkierung zu kennzeichnen, als mit einem Fahrradständer, der nur dem Vorderrad Halt gibt.



Improvisierte Abstellfläche



Vorgesehene Abstellfläche

Flächen für Kurzzeitparker sollte man **überall dort einplanen, wo Radfahrer ggf. schon nach 10 Minuten weiterfahren**: vor Läden, an Orten, wo Eltern ihre Kinder mit dem Fahrrad hinbringen oder abholen etc. Handelt es sich um eine Lage mit besonders hohem Diebstahlpotenzial, so sind Anlehnbügel zu empfehlen.



Vorderradhalter oder Felgenbrecher



Felgenbrecher

Vorderradhalter kosten Geld, beanspruchen Platz und sind bei Radfahrern **nicht beliebt**. Oft beobachtet man, dass die Fahrräder lieber daneben abgestellt werden. Die Bezeichnung „Felgenbrecher“ rührt daher, dass sich die Speichen oder das ganze Vorderrad verbiegen können, wenn jemand das Fahrrad (un)absichtlich von der Seite anstößt. Vorderradhalter bieten auch **kaum Diebstahlschutz**, da der Dieb das (verhältnismäßig günstige) Vorderrad vom Rahmen lösen und den Rest des Fahrrads entwenden kann.

Mittelzeitparken

(1 bis 5 Stunden)

Mittelzeitparker ketten ihr Fahrrad am nächstgelegenen Gegenstand vor dem Eingang an. Die einzige Möglichkeit, das Mittelzeitparken von Fahrrädern zu steuern, ist es, an jedem Zielort mehrere Anlehnbügel so zu platzieren, dass sie dem Eingang näher sind als Bäume, Geländer, Laternenmasten und dergleichen.



Anlehnbügel mit Querbalken

Für Mittelzeitparken im öffentlichen Raum sind **Anlehnbügel** eindeutig die beste Lösung. Sie bewahren das Fahrrad vor dem Umfallen und erlauben es, Fahrradrahmen unterschiedlicher Größe anzuketten. In Parallelaufstellung sollte der Abstand zwischen zwei Anlehnbügeln 1 m betragen > siehe Seite 16. So können an jedem Bügel **jeweils 2 Fahrräder** abgestellt werden. Die Aufstellfläche sollte sich nicht im Weg eines Fußgängerstroms befinden, aber unmittelbar daneben, etwa zwischen zwei Straßenbäumen oder anderem städtischen Mobiliar. Verläuft der Radverkehr auf dem Straßenniveau, sollten auch die Anlehnbügel hier angebracht werden. Verläuft er auf Höhe des Gehwegs, gehören auch die Anlehnbügel dorthin. Auf jeden Fall sollte keine senkrechte Bordsteinkante die Radverkehrsfläche von der Abstellfläche trennen.

Mittels 4 oder 5 Anlehnbügeln kann **1 Autoparkplatz 8 bis 10 Fahrrädern** Platz bieten, z. B. den Kunden lokaler Geschäfte. Bei beengten Verhältnissen können Anlehnbügel auch schräg versetzt oder gar in einer Linie aufgestellt werden. Am wenigsten Beschädigungspotenzial bieten **Rundprofile aus Edelstahl**. Ein Querbalken auf halber Höhe vereinfacht das Anketten von Kinderfahrrädern. In Stadtteilen mit besonders viel Radverkehr, etwa dem Stadtzentrum, aber auch Wohngebieten, ist es sinnvoll, **in regelmäßigen Abständen** Gruppen von Anlehnbügeln aufzustellen. Diese dienen Fahrrädern, die auf den Abstellflächen vor den Eingängen keinen Platz mehr finden. Wo Lastenräder oder Fahrradanhänger unterwegs sind, sollte für diese eine **zusätzliche Freifläche von 2 x 1 m** eingeplant werden.



1 Autoparkplatz = 8 Fahrradparkplätze



Positionierung in einer Einkaufsstraße



Freifläche für Lastenrad

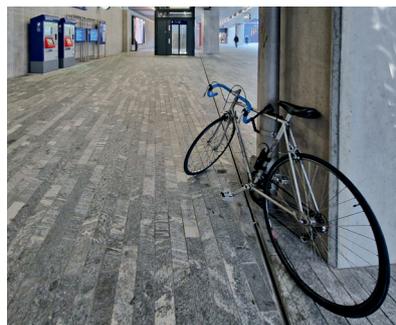


Parkplatz für Fahrradanhänger



Sonderform (Tofino, BC)

Wildparken an einem Geländer, Verkehrsschild, Laternenmast, Baum, Regenfallrohr etc. ⬇

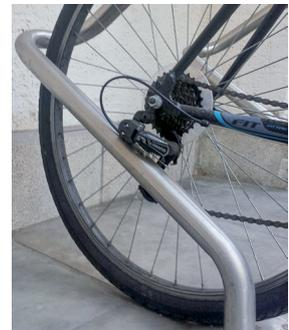


Beschädigungspotenzial durch halbe Anlehnbügel

Um Platz zu sparen, werden mancherorts statt kompletter Anlehnbügel kürzere Bügel installiert, in die man das Vorder- oder Hinterrad hineinschiebt. Zwar bieten diese Vorrichtungen – im Gegensatz zu Felgenrechtern – die Möglichkeit, den Rahmen anzuketten, sie üben je nach Position aber Druck auf zwei der fragilsten Komponenten vieler Fahrräder aus, und zwar die **Scheibenbremse** (Vorder- und Hinterrad) oder das **Schaltwerk** (Hinterrad). Deshalb haben solche Modelle ein größeres Beschädigungspotenzial als normale Anlehnbügel.



Scheibenbremse



Schaltwerk



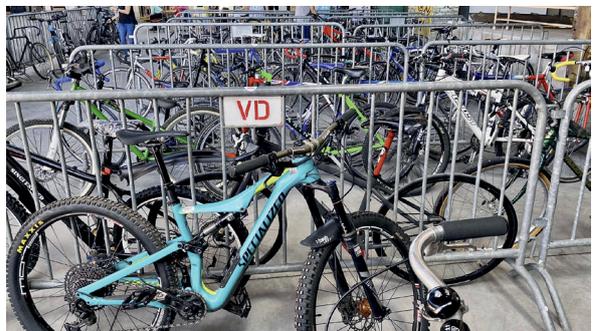
Mobile Anlehnbügel

Flexibles Angebot in Belval

Eine besonders flexible Art und Weise, das Angebot an die Nachfrage anzupassen, wurde der Uni Luxemburg vom Fonds Belval zur Verfügung gestellt: **Mobile Sets** von jeweils 5 Anlehnbügeln werden dort abgestellt, wo durch „wild“ abgestellte Fahrräder eine Nachfrage beobachtet wurde. Dieses Modell, das **keine Fundamentarbeiten** bedingt, eignet sich nicht nur, um durch „trial and error“ die bestmögliche Position für eine permanente Fahrradabstellanlage zu finden, sondern ggf. auch für Baustellen, wo eine Fahrradabstellanlage mehrmals den Standort wechseln muss.

Provisorische Abstellanlagen (z. B. für Volksfeste)

Die einfachste Lösung sind modulare, **etwa 1 m hohe** Absperrgitter, welche die meisten Gemeinden ohnehin besitzen. Diese erfüllen dieselbe Funktion wie Anlehnbügel und können in einem **Reihenabstand von 2 m** in der Nähe des Eingangs aufgestellt werden.



Quelle: Ville de Dudelange

Langzeit- und Nachtparken (5 bis 12 Stunden)

Radfahrern, die ihr Fahrrad den ganzen Tag oder die ganze Nacht lang zuhause, am Arbeitsplatz oder an einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs abstellen müssen, sind Diebstahl- und Witterungsschutz wichtig. Da sie ihr Fahrrad mindestens zweimal am Tag bewegen, nehmen sie eine Fahrradabstellanlage, die vom Eingang zu weit entfernt ist, nicht an. Im Gegensatz zu Quartiersgaragen für Autos machen Sammel-parkhäuser für Fahrräder deshalb keinen Sinn.

Langzeitparken am Arbeitsplatz oder an der Schule

Wer mit dem Fahrrad zur Schule oder zur Arbeit fährt, möchte für das An- oder Losketten seines Fahrrads **keine Zeit mit Umwegen verlieren**. Da sich das Wetter im Tagesverlauf ändern kann, werden **überdachte Standorte** bevorzugt. Wird das Fahrrad außerhalb des Gebäudes abgestellt, so ist zwecks **Diebstahlschutz** anzustreben, dass die Fahrradabstellanlage vom Gebäudeinnern aus sichtbar ist.



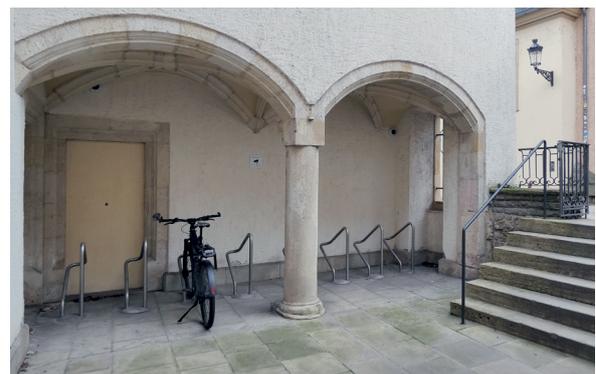
Standort unmittelbar am Eingang, von innen sichtbar und überdacht



Von den Angestellten nicht angenommene Felgenrecher



Eingangsbereich einer Grundschule



Büros in einem historischen Gebäude

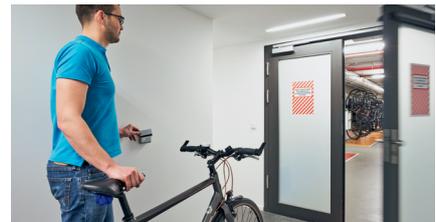
Ausstattung eines Fahrradraums am Arbeitsplatz

Für einen Arbeitgeber ist es erwiesenermaßen **von Vorteil, wenn Mitarbeiter mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.** > [Siehe P 06](#)

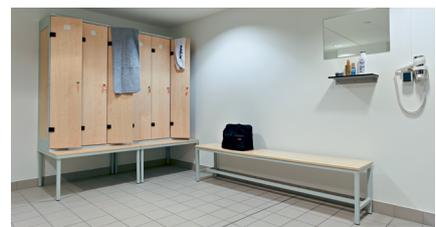
Es werden wesentlich weniger Parkflächen benötigt, die Kollegen sind weniger gestresst und seltener krankgeschrieben. Um das Radfahren bei jedem Wetter und über längere Distanzen zu ermöglichen, sollte ein Fahrradraum wie folgt ausgestattet sein:

1. Die **Tür zur Fahrradabstellanlage** sollte aus mindestens 2m Entfernung **elektronisch geöffnet** werden können, idealerweise mit den Zugangskarten der Mitarbeiter. Es ist in der Tat sehr umständlich, mit der einen Hand ein Fahrrad zu halten, und mit der anderen eine Tür zu öffnen - besonders, wenn diese sich zu einem hin öffnet und man mit dem Fahrrad zurückweichen muss.
2. **Umkleieräume mit Duschen und Sanitäranlagen** sollten über abschließbare Schränke verfügen, in denen mehrere Fächer es erlauben, saubere Arbeitskleidung und verschwitzte Radkleidung sowie saubere Schuhe und Fahrradschuhe getrennt voneinander abzulegen. Eine Sitzbank, ein Spiegel mit Ablagefläche, ein nicht zu entwendender Föhn sowie mehrere Steckdosen runden die Ausstattung ab.
3. In dem Raum, wo die Fahrräder abgestellt (oder, wie unten rechts im Bild, aufgehängt) werden, sollten für die **Elektrofahrräder**, die dort über Nacht abgestellt werden - typischerweise Dienstfahrräder - **einige Steckdosen** vorgesehen sein. Zusätzlich sind eine Fahrradpumpe, Reparaturgeschirr sowie Ablagen für Helme und Gepäck nützlich.

Die Umkleieräume mit Sanitieranlage kommen auch **Joggen und anderen Sportarten** zugute. Dies trägt zusätzlich zu einem guten Betriebsklima bei.



Türöffnung mit Zugangskarte



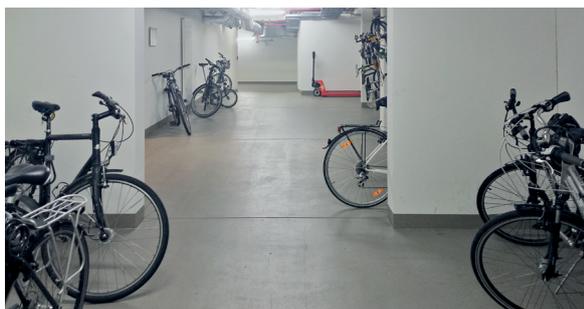
Umkleieraum mit Hochschrank, Sitzbank, Spiegel und Föhn



Steckdosen



Helmhalter



Improvisierter Fahrradraum



Derselbe Raum nach dem Umbau

Quelle: MMTP und Andres Lejona

Langzeit- und Nachtparken am oder im Wohngebäude

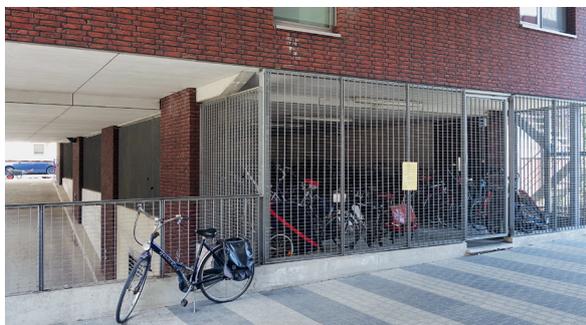
Wer sein Fahrrad täglich braucht, möchte es über Nacht **bei der Wohnung sicher einschließen**, allerdings an einem Ort, der keine zeitraubenden Umwege bedingt. Der ideale Standort eines abschließbaren Fahrradraums für im Alltag genutzte Fahrräder befindet sich **auf dem Fußweg von der Straße zum Eingangsbereich des Wohngebäudes** – also entweder im Vorgarten oder in einem ohne Treppen erreichbaren Erdgeschoss. > [Siehe P 04](#)
Ist beides unmöglich, so kann entweder die Gemeinde Fahrradboxen auf dem *Domaine privé communal* zur Jahresmiete anbieten, oder es kann in der Autogarage unmittelbar am Zugang zur Innentreppe oder in der Nähe des Aufzugs ein Fahrradkäfig installiert werden.



Schuppen im Vorgarten



Designlösung im Vorgarten



Am Gebäudeeingang (außerhalb der thermischen Hülle)



Notlösung: in der Tiefgarage

Fahrradbox oder „Fietstrommel“

In Städten wie Kiel oder Rotterdam können Einwohner, die auf ihrem Privatgrundstück keinerlei Abstellmöglichkeit für ihr Fahrrad oder Lastenrad haben, bei der Stadt eine Fahrradbox beantragen. Diese wird von der Gemeinde installiert und für eine **Jahresmiete** von 50 bis 110 Euro pro Fahrrad an die Antragsteller vermietet.



Mietbare Fahrradbox

Langzeit- und Nachtparken an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

99,97 % der Haushalte in Luxemburg wohnen in einer Ortschaft, die über mindestens eine Haltestelle des RGTR-Busnetzes verfügt. Sogar außerhalb der Stadt Luxemburg wohnen 60% der Bevölkerung weniger als **10 Fahrradminuten von einem CFL-Bahnhof entfernt**. Wohn- oder arbeitet man **1 Kilometer** von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs weg, so kann man diese Strecke entweder zu Fuß in 15 oder **mit dem Fahrrad in 4 Minuten** zurücklegen.

Wer morgens mit dem Fahrrad von der Wohnung zur Haltestelle fährt („**first mile**“), möchte es dort den ganzen Tag lang sicher abstellen, und zwar so, dass besonders der Sattel abends für die Heimfahrt trocken ist. Wer sich für die „**last mile**“ zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz ein – meistens günstigeres – Zweitfahrrad gekauft hat, lässt dieses über Nacht und am Wochenende an der Haltestelle beim Arbeitsplatz stehen.

In beiden Fällen sollten mindestens **überdachte Anlehnbügel** zur Verfügung stehen. An Orten mit erhöhtem Diebstahlrisiko können **Fahrradkäfige** installiert werden, die mit einer personalisierten **Zugangskarte** geöffnet werden können. Selbst im Fahrradkäfig sollte der Fahrradrahmen angekettet werden.



Überdachte Anlehnbügel an einer Bushaltestelle



Überdachte Anlehnbügel an einem Bahnhof



Fahrradkäfig der CFL (56 Fahrräder)



Mobiler Fahrradkäfig der CFL (16 Fahrräder)

Fahrradparkhäuser an Hauptbahnhöfen

Sobald sich der Radverkehr in einer Stadt stark entwickelt, stellt man am Hauptbahnhof eine **große Nachfrage** nach Abstellanlagen fest. Die meisten fahrradfreundlichen Städte werden von diesem Phänomen regelrecht überrollt. Typischerweise nimmt das „Wildparken“ um die Bahnhofseingänge Ausmaße an, wodurch die Fußgängerströme und somit der Betrieb des Hauptbahnhofs beeinträchtigt werden. Da nur Abstellanlagen angenommen werden, die sich **unmittelbar am Eingang** befinden, besteht die Lösung in der Regel darin, den Bahnhofsplatz mit einem Fahrradparkhaus zu unterkellern. Dieses muss einerseits direkt und intuitiv von einer Rad-Hauptverkehrsachse aus zu erreichen sein, und andererseits einen möglichst direkten Zugang zu den Bahnsteigen bieten. In der Regel erweisen sich solche Parkhäuser schon nach nur wenigen Jahren als unterdimensioniert. Steht kein zweiter, ähnlich attraktiver Standort zur Verfügung, ist es umso wichtiger, das erste Parkhaus auf die langfristig mögliche Nachfrage auszulegen. Der Zugang mit dem Fahrrad kann über eine befahrbare

und dementsprechend lange Rampe erfolgen, oder über eine flache und sehr breite Treppe mit mehreren Fahrradschienen. Dabei ist zu bedenken, dass es immer mehr Radfahrer gibt, die mit dem Pedelec zwar fahren können, nicht aber die Kraft haben, es hochzuheben oder steil bergauf zu schieben. Ist die **Zufahrtsrampe** steiler als 6%, dann sollte daher ein Fahrradaufzug oder ein Rollteppich vorgesehen werden. Angesichts des großen Kundenpotenzials bietet es sich an, im Parkhaus einen **Reparaturservice** anzubieten, der auch Ersatzteile verkauft, Fahrräder an Tagestouristen vermietet und Auskunft zum Radwegenetz gibt. Die Anwesenheit der Fahrradmechaniker erhöht zudem das Sicherheitsgefühl im Parkhaus. Dieses wird zwischen der Abfahrt des letzten Zugs und der Ankunft des ersten über Nacht abgeschlossen. Solche Parkhäuser können etwa in Münster, Genf, Basel, Antwerpen sowie in den meisten mittelgroßen Städten in den Niederlanden besichtigt werden. In Luxemburg ist ein Fahrradparkhaus unter der *Place de la Gare* vor dem Hauptbahnhof vorgesehen.



Maastricht: Bahnhofsplatz vor dem Bau des Parkhauses



Maastricht: Bahnhofsplatz nach dem Bau des Parkhauses



Maastricht: Rollteppich zum neuen Fahrradparkhaus



Genf: Fahrradzugang über eine Rampe

Automatische Fahrradabstellanlagen

Das Konzept automatischer Abstellanlagen, in die man das Fahrrad hineinschiebt, damit ein Roboter es in einem **über- oder unterirdischen Hochregal** abstellt, und auf Knopfdruck wieder abholt, hat sich weltweit nicht durchgesetzt. Es scheitert erstens daran, dass ein solcher Automat **Fahrräder mit Zusatzausstattung** nicht annehmen kann, zweitens daran, dass sich vor dem Automaten **lange Warteschlangen** bilden (und dies in einer Situation, wo die Nutzer rechtzeitig auf der Arbeit oder dem Bahnsteig sein müssen) und drittens daran, dass automatische Abstellanlagen sich als **nicht platzsparender** als herkömmliche Fahrradparkhäuser erwiesen haben.



II von der Anlage nicht akzeptierte Ausstattungen (Osaka)



Unmittelbar neben dem Automaten abgestellte Fahrräder (Osaka)



Einstellbedingungen (Münster)



Abgabefach des Automaten (Osaka)

Dauerparken (länger als 12 Stunden)

Beim Parken von Fahrrädern, die nur saisonal, an Wochenenden oder während der Ferien, nicht aber im Alltag genutzt werden, ist der Diebstahlschutz das ausschlaggebende Kriterium. Um das oft teure Fahrrad in Sicherheit zu wissen, nimmt der Eigentümer auch einen Umweg in Kauf, beispielsweise in einen abgeschlossenen, privaten Kellerraum. Mit der zunehmenden Beliebtheit des Fahrrads nehmen laut der *Police Grand-Ducale* die Fahrraddiebstähle nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch innerhalb von Gebäuden zu. Es ist daher ratsam, Fahrräder selbst im eigenen Keller anzuketten.



Im Keller dauergeparkte Hobbyräder



Kapazität und Dimensionierung

Da das Fahrrad, genau wie das Auto, ein individuelles Verkehrsmittel ist, sollte überall dort auch eine Fläche für eine Fahrradabstellanlage eingeplant werden, wo es Parkplätze für Autos gibt oder gab – und zwar möglichst in der Nähe vom Eingang des jeweiligen Ziels. So wie die Nachfrage zunimmt, oder sich durch „Wildparken“ kundtut, sollte diese Fläche mit zusätzlichen Anlehnbügel (außen) oder anderen Halterungen (innen) ausgestattet sein. Unter einem Abstand von 50 cm zwischen zwei Fahrrädern wird das parallele Abstellen von Standardfahrrädern so unbequem, dass die Abstellanlage nicht mehr vollständig genutzt wird. Für Sonderfahrräder wie Lastenräder, Räder mit Anhängern oder besonders großen Taschen ist jeweils neben dem ersten und letzten Anlehnbügel eine freie Abstellfläche einzuplanen.

Vorzusehende Kapazität

Für Mehrfamilienhäuser wird im Erdgeschoss oder im Vorgarten **pro Zimmer 1 abschließbarer Fahrradstellplatz** empfohlen, mindestens aber 2 pro Wohnung. Zusätzlich zu den ggf. von den Gemeinden im PAG vorgeschriebenen **Stellplatzschlüsseln** > [siehe P 04](#) ist es sinnvoll, in oder vor allen Gebäuden und auf allen öffentlichen Plätzen Flächen für Fahrradabstellanlagen vorzusehen. Diese Flächen sollten großzügig bemessen sein, damit man die **Abstellanlage bei Bedarf erweitern** kann. Gestaltet man die Abstellflächen zu knapp, platziert sie zu weit abseits des Eingangs, oder lässt sie ganz weg, werden der öffentliche Raum oder die gemeinschaftlich genutzten Räume eines Gebäudes zunehmend mit „wildparkenden“ Fahrrädern zugeparkt. Das Nachrüsten einer Fahrradabstellanlage wird in dem Fall wesentlich teurer. Auf Anfrage hin geben die Verkehrsplaner des Ministeriums eine an den lokalen Kontext angepasste Empfehlung ab, was die Kapazität und die Reservefläche für eine Fahrradabstellanlage an einem spezifischen Ort betrifft. > info@parken.lu



Wildparken als Auslöser für den Ausbau der Fahrradabstellanlage (Europaschule in Mamer)

Tretroller

Besonders bei Grundschulen ist es sinnvoll, auch für Tretroller eine einfache Abstellanlage einzurichten.



Quelle: VCD - Manfred Stindl

Dimensionierung

- > Achsabstand zwischen zwei nebeneinander abgestellten oder an die Wand gehängten Standardfahrrädern: **mindestens 50 cm**. Kleinere Abstände erhöhen die Kapazität nur in der Theorie, da in der Praxis dann nicht alle Plätze der Fahrradabstellanlage genutzt und Fahrräder stattdessen auf den freizulassenden Verkehrsflächen abgestellt werden.
- > Achsabstand zwischen zwei parallel aufgerichteten Anlehnbügel: **mindestens 100 cm**. Auch hier erhöhen kleinere Achsabstände die Kapazität nur theoretisch. In der Praxis halbieren sie diese, da dann an jeden Bügel nur noch eines, statt zwei Fahrräder angelehnt werden.
- > Freifläche für ein Lastenfahrrad: **100 cm breit und 200 cm tief**
- > Freie Verkehrsfläche zwischen zwei Reihen von Fahrrädern, zum Herausziehen oder Hineinschieben derselben: **mindestens 200 cm**
- > Freie Deckenhöhe zur Installation eines Doppelstockparkers: **mindestens 270 cm**
- > Freie Deckenhöhe zur Installation von pneumatisch unterstützten Wandbefestigungen: **mindestens 195 cm**
- > Breite der Türöffnungen auf dem Weg zu einem Fahrradraum: **mindestens 100 cm**



Pneumatisch unterstützte Wandbefestigung
(kein Stromanschluss nötig)



Verdopplung der Kapazität durch Doppelstockparker



Achsabstand von nur 80 cm, daher keine 2 Fahrräder pro Anlehnbügel



Freifläche für andere Sonderfahrräder

Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

- > Überall dort, wo es Parkplätze für Autos gibt oder gab, soll auch eine Fahrradabstellanlage, oder zumindest eine Reservefläche dafür, eingeplant werden - und zwar möglichst in der Nähe vom Eingang des jeweiligen Fahrtziels.
- > In Mehrfamilienhäusern sollte entlang des direkten Fußwegs vom Eingang zum Gehweg - entweder im Erdgeschoss oder im Vorgarten - ein abschließbarer Raum zum Abstellen von im Alltag genutzten Fahrrädern eingerichtet werden.
- > Bei der Platzierung und Ausstattung von Fahrradabstellanlagen ist es wichtig, auf die in diesem Leitfaden beschriebenen spezifischen Anforderungen von Kurzzeit-, Mittelzeit-, Langzeit-, Nacht- und Dauerparkern einzugehen.
- > In jeder Ortschaft sollten zumindest an den Haltestellen der Express-Buslinien einige überdachte Anlehnbügel installiert werden.
- > Eine dem lokalen Kontext angepasste Empfehlung für die Dimensionierung einer Fahrradabstellanlage kann beim Ministerium angefragt werden über info@parken.lu.

KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

- > Gar keine Fahrradabstellanlage (oder zumindest eine Reservefläche dafür) vorzusehen, sie zu klein zu dimensionieren oder zu weit abseits vom Gebäudeeingang zu platzieren, führt zu „Wildparken“ im öffentlichen Raum oder auf den gemeinschaftlich genutzten Flächen innerhalb des Gebäudes.
- > Fahrradständer, an denen nur das Vorderrad befestigt werden kann („Felgenbrecher“), kosten Geld, nehmen wertvollen Platz ein, werden aber in der Regel nicht genutzt.
- > Benachbarte Fahrradhalterungen dichter als in diesem Leitfaden empfohlen aneinander zu platzieren, um auf kleinstem Raum eine bestimmte Kapazität unterzubringen, führt dazu, dass ein Teil der Halterungen gar nicht genutzt wird.
- > Steckdosen zum Laden von Pedelecs sind nur dort sinnvoll, wo solche Fahrräder über Nacht stehen, oder wo Fahrradtouristen auf einer Strecke von über 50 km keine andere Möglichkeit (z. B. in einem Gastronomiebetrieb) zum Aufladen vorfinden.