



LEITFADEN

FAHRRADPARKEN

IM QUARTIER

Empfehlungen für die Planung von
Fahrradabstellanlagen auf privaten Flächen

Anmerkung zur Verteilung:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunal- beziehungsweise Bezirkswahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Information oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Impressum

Herausgeber

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

V.i.S.d.P.

Susanne Enz

Projektbearbeitung

Marit Pedersen
Claudia Takla Zehrfeld
Tony Schröter

Konzept, Bearbeitung, Redaktion und Text

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
GÖSSLER | KINZ | KERBER | KREIENBAUM ARCHITEKTEN BDA

Layout

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB

Druck

Druckerei Weidmann GmbH & Co. KG, Hamburg

1. Auflage

Dezember 2020, 2.000 Exemplare



Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

„Eine Stadt für Alle“ lautet der Anspruch der Hamburger Stadtentwicklungspolitik. Auf die Mobilität bezogen heißt das, die Verkehrswege und -angebote stetig und umfassend weiter zu verbessern. Ziel ist eine möglichst schnelle und bequeme sowie raum- und ressourcenschonende Fortbewegung. Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbegebiete werden diese Aspekte deswegen selbstverständlich von Anfang an ressortübergreifend mitgedacht.

Besonders große Anstrengungen unternimmt Hamburg, um die Infrastruktur zum Fahrradfahren zu verbessern. Für Stadtbewohnerinnen und -bewohner ist das Fahrrad ideal: Fast 80 % der Wege, die die Hamburgerinnen und Hamburger zurücklegen, sind neueren Studien zufolge kürzer als 10 km, können also mit dem Fahrrad oder vielfach sogar zu Fuß zurückgelegt werden.

Neben dem Radwegenetz bauen wir auch das Angebot an Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum, insbesondere an wichtigen Zielen wie Schnellbahnhöfen und öffentlichen Einrichtungen aus. Zu Hause wiederum sollte das Fahrrad schnell und komfortabel verfügbar sein, denn häufig müssen Räder vor dem Losfahren aus engen Kellerräumen und über verwinkelte Treppen aus dem Gebäude

getragen werden – das verleidet schnell die Benutzung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels für die Fahrt zur Arbeitsstätte, zum Supermarkt oder in den Park. Leider gibt es in älteren Gebäuden häufig zu wenige geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten, und selbst in manchen neueren Gebäuden könnten sie komfortabler sein. Aber wieviel Fläche ist erforderlich, und welche Abstelllemente eignen sich am besten? Was sind gute Lösungen im Neubau wie auch im Bestand? Wo gibt es Flächenpotenziale, wenn jeder Quadratmeter verplant erscheint?

Fragen wie diese soll dieser Leitfaden helfen zu beantworten. Die hier enthaltenen Empfehlungen richten sich vor allem an private Bauherren, Investoren und Bauträger, Architekten und Planer, Wohnungsbauunternehmen und sonstige Immobilieneigentümer und -verwaltungen, Einzelhändler und Arbeitgeber. Sie finden hier viele nützliche, auf die besonderen Hamburger Bedingungen zugeschnittene Handreichungen. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Dorothee Stapelfeldt

Dr. Dorothee Stapelfeldt
Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

1. Der Hamburger Leitfaden	6
2. Rechtliche Anforderungen	8
3. Grundsätze des Fahrradparkens	9
3.1 Nutzungsanforderungen an Fahrradabstellanlagen	9
Diebstahlschutz	9
Erreichbarkeit	9
Witterungsschutz	9
Benutzungsfreundlichkeit	9
Zugänglichkeit	9
Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit	10
Gestaltung	10
Stromversorgung	10
Kosten- und Flächeneffizienz	11
3.2 Nutzungsgruppen	11
Über-Nacht-Parkende	11
Langzeitparkende	11
Kurzzeitparkende / Besucherinnen und Besucher	11
3.3 Dimensionierungsübersicht	12
4. Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen	14
4.1 Abstellelemente	14
Anlehnbügel	14
Doppelstockparksystem	14
Vertikale Aufhängung	15
Fahrradpoller	15

4.2 Musterlösungen	16
Anlehnbügel ohne Überdachung	16
Anlehnbügel mit Überdachung	16
Fahrradbox	17
Fahrradkleingarage	17
Fahrradsammelgarage	18
Fahrradgroßgarage	18
Fahrradraum im Erdgeschoss	19
Fahrradraum auf der Etage	19
Fahrradraum im Untergeschoss	20
Fahrradabteil in der Tiefgarage	20
4.3 Anregungen zu Abstellanlagen in unterschiedlichen Quartierstypologien	21
Neubauquartiere	21
Gründerzeitquartiere	22
1920er-Jahre-Quartiere	23
1950er-/1960er-Jahre-Quartiere	24
1970er-Jahre-Quartiere	25
Quartiere mit gemischten Nutzungen	26
Übersicht: Quartierstypologien und passende Abstellanlagen	27
Übersicht möglicher Standorte	28
4.4 Serviceangebote rund ums Fahrrad	29
4.5 Hinweise zum Betrieb	30
Zuständigkeit klären	30
Fahrradplätze zuordnen	30
Fahrradplätze bewirtschaften	31
Anhang	32
Abbildungsverzeichnis	35

1. Der Hamburger Leitfaden

Anlass

Immer mehr Menschen leben und arbeiten in Städten. Wie viel Energie sie dort verbrauchen, wie klimafreundlich sie Wärme und Strom erzeugen, wie sie Flächen nutzen und sich fortbewegen, ist daher von großer Bedeutung für den Umwelt und Klimaschutz. Gebäudesektor und der Verkehrssektor müssen mehr zur Minderung der Treibhausgasemissionen beigetragen. Beides verbindet sich im Quartier. So ist die Stadt der kurzen Wege ein zentrales Konzept der nachhaltigen urbanen Entwicklung. Attraktive Städte sind vor allem solche, in denen die Menschen gerne zu Fuß gehen und Rad fahren und auf diese Weise viele alltäglichen Wege zurücklegen können. In den Städten ist ein Trend zu weniger motorisiertem Individualverkehr erkennbar. In den Hamburger Stadtteilen innerhalb des Rings 2 sowie in den Kernbereichen von Harburg und Bergedorf besitzt nicht einmal jeder zweite Haushalt ein Auto. Auch wenn der Öffentliche Nahverkehr das Rückgrat der Mobilität einer Großstadt wie Hamburg bleiben wird, gilt der Radverkehr als wichtiger und wachsender Bestandteil einer zukunftsgerichteten Mobilität. Investitionen in Anlagen des Radverkehrs kommen beim Klimaschutz aufgrund der vergleichsweise guten Kosten-/Nutzenrelation eine besondere Bedeutung zu.

Um den Fahrradfahrenden den Alltag zu erleichtern und mehr Menschen für den täglichen Einsatz ihrer Räder zu gewinnen, muss neben einem durchgängig sicheren und dichten Netz an Radwegen für eine ebenso sichere und komfortable Unterbringung der Räder gesorgt werden. Gegenwärtig vollziehen sich erkennbare Veränderungen beim Nutzungsverhalten, und neue Fahrradtypen mit spezifischen Anforderungen erobern den Markt. Der Wert und das Gewicht von E-Bikes sowie die Größe von Lastenfahrrädern oder Fahrradanhänger machen neue Konzepte zur Unterbringung erforderlich.

Die örtliche Gegebenheit der Fahrradabstellanlage (Sozialkontrolle, Beleuchtung, Zugangssituation) und die Auswahl der verwendeten Materialien bestimmen die Widerstandsfähigkeit des Abstellorts gegenüber Diebstählen und damit die Akzeptanz

bei den Nutzenden. Hier zahlt sich eine gute Planung aus.

Der Leitfaden richtet sich an alle, die neu bauen, sowie an Eigentümerinnen und Eigentümer bzw. Verwaltungen von Bestandsgebäuden, die nach einer guten Lösung zur Unterbringung von Fahrrädern suchen. Er soll als Hilfestellung beim Bau von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen in Wohnquartieren und bei der Erstellung von Fahrradparkkonzepten dienen, indem die am besten geeigneten Abstellanlagen und Realisierungsstrategien für die in Hamburg typischerweise vorkommenden Quartiere vorgestellt werden.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen im Radverkehr wurde auf dem Maßstab von städtischen Quartieren untersucht, welche Potenziale auf privaten Flächen vorhanden sind, um die Nutzung des Fahrrades im Alltag möglichst umfassend zu erleichtern. Der vorliegende Leitfaden liefert sowohl für bestehende als auch für neu geplante Quartiere Vorschläge für Verbesserungen im Bereich der Fahrradabstellanlagen. Für die Suche nach geeigneten Standorten werden Prioritäten beschrieben, die dafür sorgen sollen, dass die Fahrradabstellanlagen optisch nicht dominieren und sich in ihre Umgebung einfügen. Daher sind die Empfehlungen nach den in Hamburg vorzufindenden Siedlungstypologien differenziert. Musterlösungen veranschaulichen die Empfehlungen.

Aufbau

Der Leitfaden gliedert sich in drei Teile: in die baurechtlichen Anforderungen, in Grundsätze des Fahrradparkens und in Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen. Grundlage sind die baurechtlichen Anforderungen. Anschließend werden die generellen Anforderungen an Abstellmöglichkeiten, zu denen zum Beispiel die Erreichbarkeit, der Diebstahlschutz und der Witterungsschutz zählen, genannt. Des Weiteren werden die Nutzungsarten genauer beschrieben und es wird darauf hingewiesen, wie sich unterschiedliche Bedürfnisse auf die Fahrradabstellanlagen auswirken. In Kapitel 4 werden Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfeh-

lungen formuliert. Dabei werden auch die Kosten berücksichtigt. Besonders empfehlenswerte Abstellanlagen werden in Form von übersichtlichen Steckbriefen vorgestellt und ihre Eigenschaften dargestellt. Dadurch wird das schnelle Vergleichen und Auswählen von Anlagentypen ermöglicht. Um die Anwendbarkeit des Leitfadens zu vereinfachen, werden anschließend unterschiedliche Hamburger Siedlungstypen in Bezug auf ihre bauliche Struktur und ihre Flächenpotenziale analysiert. Unterschieden werden Neubauquartiere, Bestandsquartiere der Gründerzeit, 1920er-Jahre-Quartiere, 1950er-/1960er-Jahre-Quartiere und Großwohnsiedlungen. Auch Quartiere mit gemischten Nutzungen in Bestands- und Neubauquartieren werden betrachtet. Im letzten Kapitel werden Hinweise zum Betrieb der Fahrradabstellanlagen formuliert. Im Anhang finden sich Auszüge aus den baurechtli-

chen Grundlagen sowie die Förderbedingungen der Investitions- und Förderbank (IFB).

Handhabung

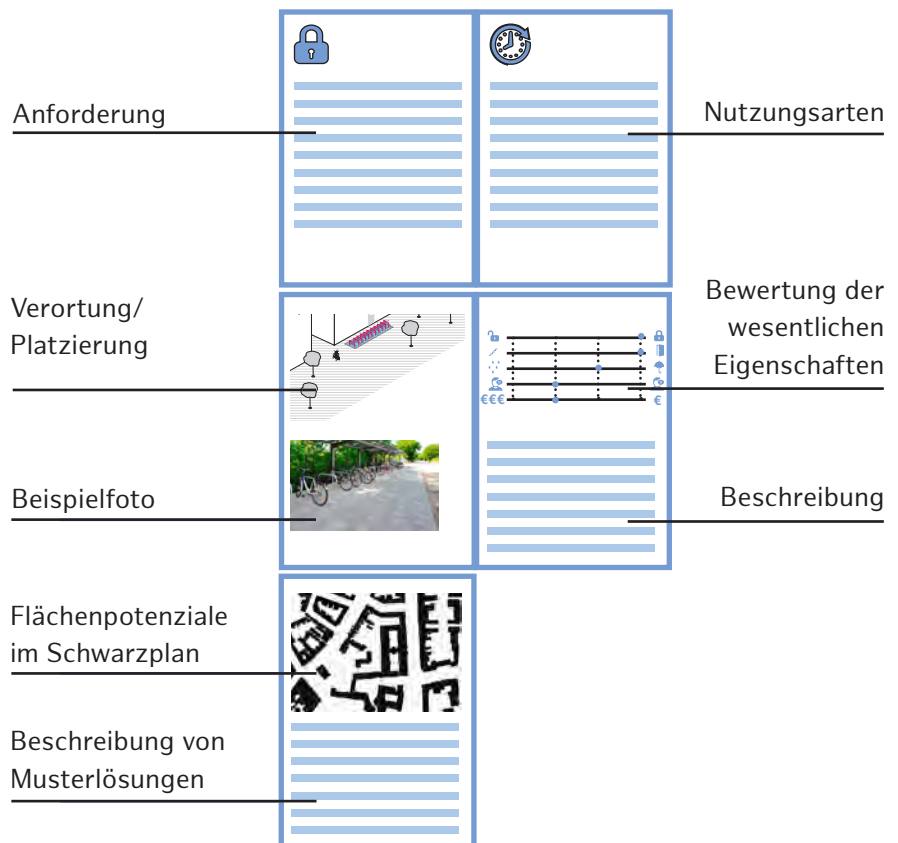
Um geeignete Fahrradabstellanlagen für das individuelle (Um-)Bauvorhaben zu finden, gibt es in diesem Leitfaden drei mögliche Herangehensweisen. Zum Ersten können Bauherrinnen und Bauherren von den grundsätzlichen Anforderungen und Nutzungstypen ausgehend eigene Ideen für projektspezifische Fahrradabstellanlagen entwickeln. Zum Zweiten können sie die Charakteristika der in den Steckbriefen vorgestellten Abstellanlagen vergleichen und so geeignete Anlagentypen auswählen. Schließlich können Anlagen entsprechend der das Projektgebiet umgebenden Siedlungstypologie ausgewählt und auf ihre Eignung überprüft werden.

Leitfadennutzung leicht gemacht

Grundsätzliche Anforderungen an das Fahrradparken

Musterlösungen

Siedlungsspezifische Empfehlung



2. Rechtliche Anforderungen

Bauordnungsrecht

Für die Unterbringung von Fahrrädern auf privaten Flächen gelten bei Neubauvorhaben die gesetzlichen Regelungen der Hamburgischen Bauordnung (§ 48 HBauO) sowie die Vorgaben der Fachweisung Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze (FA 1/2013 – ABH), denen zufolge für jedes Neubauvorhaben Fahrradplätze herzustellen sind. Für das Fahrradparken relevante Auszüge sind im Anhang abgedruckt. Bei der Anlage von Fahrradabstellanlagen für Bestandsgebäude gelten diese Regelungen nicht, sie bieten den Planenden aber einen Anhaltspunkt für die Ermittlung des Bedarfs an Stellflächen im Rahmen ihrer Ermessensentscheidung.

Ob Fahrradabstellanlagen genehmigungsbedürftig sind, hängt unter anderem davon ab, wie groß sie geplant sind und wo sie auf dem Grundstück angeordnet werden sollen. Prinzipiell sind nur offene Abstellanlagen (wie Anlehnbügel) bis 50 m² genehmigungsfrei. Ob ein Bauantrag im Einzelfall erforderlich wird, hängt aber auch davon ab, ob auf dem Grundstück bereits nach § 6 Abs. 7 HBauO privilegierte Nebenanlagen realisiert worden sind. Der Vorgarten ist gemäß § 9 HBauO weitgehend wasserdurchlässig zu belassen und gärtnerisch zu gestalten. Im rückwärtigen Grundstücksbereich sind auch Boxen oder Ähnliches (wie Garagen oder Abstellhäuschen) zulässig.

Planungsrechtliche Anforderungen

In Gebieten, für die gemäß § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB eine Städtebauliche Erhaltungsverordnung erlassen wurde, ist bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes zu achten. In diesen Gebieten unterliegt die Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen der Genehmigungspflicht. Beispielsweise ist für die Umplanung eines Vorgartens mit einer Fahrradabstellanlage eine Genehmigung erforderlich. Einschränkungen können auch aufgrund eines Ausschlusses von Nebenanlagen im Bebauungsplan bestehen.

Denkmalschutz

Bei der Errichtung von baulichen Anlagen in geschützten Objekten und Ensembles sowie in deren Umgebung sind die Belange des Denkmalschutzgesetzes gemäß §§ 8 und 9 DSchG zu berücksichtigen. Hier ist eine Genehmigung des Denkmalschutzamtes erforderlich.

Brandschutz

Des Weiteren sind Brandschutzanforderungen zu beachten. Offene Fahrradplätze (wie auch das Abstellen von Kinderwagen) im Treppenraum bzw. in notwendigen Fluren oder offenen Laubengängen sind unzulässig, da sie eine Brandlast im Rettungsweg darstellen. Fahrradräume auf der Etage müssen wie Abstellräume feuerhemmend abgetrennt sein. Einer Vermüllung durch die Lagerung anderer Gegenstände ist entgegenzuwirken.

Lithium-Ionen-Akkus von E-Bikes können nach unsachgemäßer Handhabung oder großer Hitzeentwicklung einen Brand auslösen. Richtlinien dazu, wie mit diesem Thema künftig umzugehen ist, werden derzeit erarbeitet.

Größere Fahrradräume im Keller sind gemäß GaragenVO § 10 Abs. 1 mit feuerwiderstandsfähigen Trennwänden von der Garage abzutrennen.

Kleinere Fahrradabteile bis jeweils max. 50 m² (entspricht der Fläche von 4 Stellplätzen) können davon abweichend in der Garage zugelassen werden, sofern sie von der Fahrbahn sicher abgetrennt werden, zum Beispiel durch Metallgitter.

Generell empfiehlt sich eine enge Abstimmung von geplanten Fahrradabstellanlagen mit den zuständigen Dienststellen.

Baumschutz

Bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen muss mit altem und wertvollem Gehölzbestand sensibel umgegangen werden. Die Belange des Baumschutzes gemäß der Verordnung zum Schutz des Baumbestandes und der Hecken in der Freien und Hansestadt Hamburg (Baumschutzverordnung) sind zu beachten. Hier sind gegebenenfalls Genehmigungen der Bezirksämter erforderlich.

3. Grundsätze des Fahrradparkens

3.1 Nutzungsanforderungen an Fahrradabstellanlagen

Diebstahlschutz



Das wichtigste Kriterium für Fahrradabstellanlagen ist die Sicherheit. Vielen Fahrradbesitzerinnen und Fahrradbesitzern sind die vorhandenen Abstellmöglichkeiten zu unsicher, sodass sie ihre Räder – insbesondere in dichten, innerstädtischen Quartieren – oftmals in den Wohnungen unterbringen. Das ist aufwendig und kraftintensiv und nimmt wertvollen Wohnraum in Anspruch. Um den Verlust bei einem Diebstahl gering zu halten, wird oft auf die Anschaffung eines teuren Fahrrads verzichtet. Die von Bauherrinnen und Bauherrn zu schaffenden festen Baulichkeiten sind in Hinblick auf den Diebstahlschutz mindestens genauso wichtig wie die technischen zum Anschließen des Fahrrades (Qualität des Fahrradschlusses). Um ein Fahrrad sicher aufzubewahren, muss es am Rahmen angeschlossen werden können und zusätzlich in einem für die Öffentlichkeit unzugänglichen Raum stehen, damit keine Teile abgebaut werden können. Dieser sollte gut gesichert und nur berechtigten Personen zugänglich sein. Hinzu kommen Überlegungen zur technischen Lösung der Zutrittskontrolle, der Qualität der Verschlusstechnik von Türen und Vorkehrungen zum Schutz gegenüber Vandalismus. Hilfestellung geben auch die Kriminalpolizeilichen Beratungsstellen.

Erreichbarkeit



Fahrradfahren ist dann attraktiv, wenn es möglichst unkompliziert ist. Dazu gehört auch, dass schnell auf das Fahrrad zugegriffen werden kann. Bestenfalls sind Fahrräder dort untergebracht, wo die Nutzerinnen und Nutzer auf ihrem Weg aus der Wohnung in den öffentlichen Verkehrsraum vorbeikommen. Das kann zum Beispiel direkt an der Eingangstür sein, in einem Fahrradraum im Erdgeschoss oder auf der Etage. Negativ wirkt es sich auf die Erreichbarkeit aus, wenn Umwege gegangen werden müssen (zum Beispiel in

einen schlecht erreichbaren Kellerraum oder zu einer entgegen der Wunschrichtung liegenden Sammelgarage). Auf großen Geländen ist mehreren dezentralen Abstellanlagen der Vorzug vor einer großen, zentralen Anlage zu geben.

Zu einer guten Erreichbarkeit gehört außerdem, dass die Fahrradabstellanlage zu jedem Zeitpunkt angefahren werden kann. Eingänge zu den Anlagen müssen stets freigehalten werden.

Witterungsschutz



Um den Wert des Fahrrads möglichst lange zu erhalten, sollte es witterungsgeschützt abgestellt werden können. Dies ist umso wichtiger, wenn das Fahrrad über einen elektronischen Antrieb verfügt. Demzufolge sollten die bauordnungsrechtlich für die in einem Haus lebenden Personen (nicht für Besucherinnen und Besucher) geforderten Fahrradabstellanlagen mindestens überdacht sein, bestenfalls aber komplett gegen unterschiedliche Witterungen Schutz bieten. In der HafenCity oder dem neuen Quartier Kleiner Grasbrook sollten Standorte im überflutungsgefährdeten Bereich vermieden werden.


Benutzungsfreundlichkeit



Je weniger Handgriffe beim Abstellen eines Fahrrads notwendig sind, desto komfortabler ist dies für die Nutzerinnen und Nutzer. Ein Fahrrad an einen Fahrradbügel anzulehnen, ist weitaus bequemer als es vertikal aufzuhängen oder es auf der oberen Schiene eines doppelstöckigen Parksystems einzustellen.

Fahrradabstellanlagen sollen für auch Kinder und ältere Menschen problemlos handhabbar sein und nicht zur Hürde werden. Ergänzungen wie Ablagemöglichkeiten für Fahrradhelme, Spinde für Regenrüstung und Luftpumpen, die Bereitstellung von Werkzeug, das Einrichten von Waschstellen und das Aufstellen von Montagegeräten können die Qualität darüber hinaus deutlich steigern.

Zugänglichkeit

 Auch für die Zugänglichkeit gilt, dass sie so komfortabel wie möglich sein sollte, um keine Bewohnerinnen und Bewohner von der Nutzung der Fahrradabstellanlage auszuschließen. Ideal ist es, Fahrradabstellanlagen ebenerdig zu positionieren oder über einen ausreichend dimensionierten Aufzug anzubinden. Auch die Erschließung über flache (je nach Rampenlänge zwischen 6 % und 10%) und übersichtliche Rampen stellt eine gute Möglichkeit des Zugangs dar. Die aus Sicht der Fahrradfahrenden schlechteste Lösung hinsichtlich der Zugänglichkeit ist die Erschließung über Treppen. Sollte, z.B. bei der nachträglichen Verbesserung im Bestand, der Einbau einer Rampe aus Platzgründen nicht möglich sein, soll die Treppe zumindest über eine Führungsschiene verfügen. Türen sollten sich arretieren lassen oder mit einem automatischen Schließmechanismus ausgestattet sein. Bei allen genannten Maßnahmen ist zu prüfen, wie gleichzeitig Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen und Kinder erreicht werden kann. Im Zusammenhang mit den Sonderfahrrädern sollte auch an die sog. Handbikes gedacht werden; das sind Fahrräder, die von Menschen im Rollstuhl genutzt werden.

Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit



Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit verbessern die soziale Kontrolle. Eine transparente Abtrennung der Flächen (Glaswände oder Metallgitter) sowie kleinere Räume mit einem eingeschränkten Kreis von Zugangsberechtigten sind in dieser Hinsicht von Vorteil. Räume und Gänge mit nicht einsehbaren, dunklen Ecken werden hingegen von vielen Nutzerinnen und Nutzern als unsicher empfunden und sind zu vermeiden.

Gestaltung



Fahrradabstellanlagen sollen ansprechend gestaltet, gut beleuchtet sowie leicht zu reinigen sein und sich städtebaulich und gestalterisch in die Umgebung einfügen. Ihre Funktion soll nach

Maßgebliche Ansprüche an das Abstellen von Fahrrädern:



Fahrräder müssen diebstahl- und möglichst vandalismussicher abgestellt werden können.



Die Anlagen sollen Fahrräder vor Witterungseinflüssen schützen.



Die Erreichbarkeit muss für alle gegeben und soll möglichst komfortabel sein (auch für Kinder, ältere Menschen und Personen, die in ihrer Bewegung eingeschränkt sind).



Alle Fahrradtypen sollen unkompliziert abgestellt werden können.

Aus Sicht von Bauherrinnen und Bauherren ist die wesentliche Anforderung:



Fahrradabstellanlagen sollen günstig zu erstellen und zu betreiben sein.

außen erkennbar sein und – wenn möglich – für die Umwelt einen Mehrwert schaffen (zum Beispiel durch begrünte Dachflächen). Die Anlagen sollen gut einsehbar sein. Es empfiehlt sich, Materialien zu wählen, die sowohl wetterbeständig als auch langfristig optisch ansprechend sind. Die Auswahl eines Anlehnbügels, der im Übergang zum öffentlichen Raum platziert werden soll, sollte sich an den von der Stadt verwendeten Bügeln orientieren. Dies sind in stadtgestalterisch anspruchsvolleren Umgebungen anthrazitfarbene Flachstahlbügel. Gibt es Städtebauliche Erhaltungs- oder Milieuschutzsatzungen, sind die Belange bei der Planung und Errichtung zu berücksichtigen. Stehen Gebäude oder Freiflächen unter Denkmal- bzw. Ensembleschutz, ist das Denkmalschutzamt zu beteiligen.

Stromversorgung



E-Bikes und Pedelecs sind bislang sehr schwer und deswegen für eine mit eigener Kraft zu bewältigende Höhenüberwindung ungeeignet (Tragen in den Keller, Aufhängen an vertikalem Abstellelement). Dementsprechend sollten sie möglichst barrierefrei abgestellt oder über einen Aufzug oder Rampen in die entsprechende Etage transportiert werden können. Von Vorteil ist es, wenn direkt am Fahrradplatz eine Steckdose vorhanden ist, sodass der Akku in der Nähe des Fahrrads aufgeladen werden kann. Eine elegante Lösung hierfür sind kleine Spinde mit integrierten Steckdosen, in denen die wertvollen Akkus ein- und angeschlossen werden können. Bei der Lagerung von Akkus ist der Brandschutz zu beachten. Auch zu niedrige Temperaturen können die Akkuleistung beeinträchtigen.

Kosten- und Flächeneffizienz



Die Erstellung von Fahrradabstellanlagen ist sowohl mit Investitionskosten für die Abstellanlagen selbst und ihre bauliche Hülle, als auch mit Kosten für die erforderlichen Flächen verbunden. Diese sind relevant, wenn die Flächen anderweitig gewinnbringend verwertbar wären (Opportunitätskosten). Die Kosten von Fahrradplätzen können sehr unterschiedlich sein: vom kostengünstigen Anlehnbügel im Freiraum bis hin zur teuren automatisierten Anlage. Der Investition steht eine Steigerung von Attraktivität und Wertschätzung der Wohnung bzw. des Quartiers gegenüber sowie die Minimierung der sozialen, gesundheitlichen und infrastrukturellen Folgekosten. Gegebenenfalls lassen sich auch Einnahmen durch eine Vermietung erzielen. Die Investitions- und Förderbank (IFB) fördert neben Kfz-Stellplätzen optional auch Abstellplätze für Fahrräder. Das Fördermodul für Fahrradplätze innerhalb der Gebäudehülle gewährt zinsvergünstigte Darlehen analog zur Kfz-Stellplatzförderung. Es können sowohl gesonderte Fahrradabstellräume gefördert werden als auch Fahrradplätze innerhalb des individuellen Abstellraums (s. Anhang).

3.2 Nutzungsarten

Menschen benutzen ihre Fahrräder unterschiedlich oft und für die verschiedensten Zwecke. In diesem Leitfaden werden vereinfachend drei grundlegende Typen unterschieden: Über-Nacht-Parkende, Langzeitparkende und Kurzzeitparkende. Dabei können Kurzzeitparkende sowohl im Haus lebende Personen als auch Besucherinnen und Besucher sein.

Über-Nacht-Parkende



Über-Nacht-Parkende sind diejenigen, die ihr Fahrrad (nahezu) täglich nutzen, weil sie damit zum Beispiel den Weg zur Arbeit oder zur Schule zurücklegen. Darüber hinaus wird das Fahrrad auch für Freizeit Zwecke an den Abenden und Wochenenden genutzt. Die Parkdauer umfasst die Nacht zwischen der letzten Nutzung des Tages und der ersten des Folgetages.

Langzeitparkende



Unter Langzeitparkenden versteht man diejenigen, die ihr Fahrrad nur zu bestimmten Anlässen aus dem Keller, der Wohnung oder der Garage holen, um zum Beispiel einen Ausflug oder eine sportliche Ausfahrt zu machen. Außerdem gibt es viele Menschen, die ein zweites Fahrrad besitzen, das sie nur selten für bestimmte Zwecke nutzen. Die 2017 durchgeführte Studie zur Mobilität in Deutschland (MiD 2017) ergab, dass das Verhältnis von Über-Nacht-Parkenden zu Langzeitparkenden in Hamburg bei 40 % zu 60 % liegt.

Kurzzeitparkende

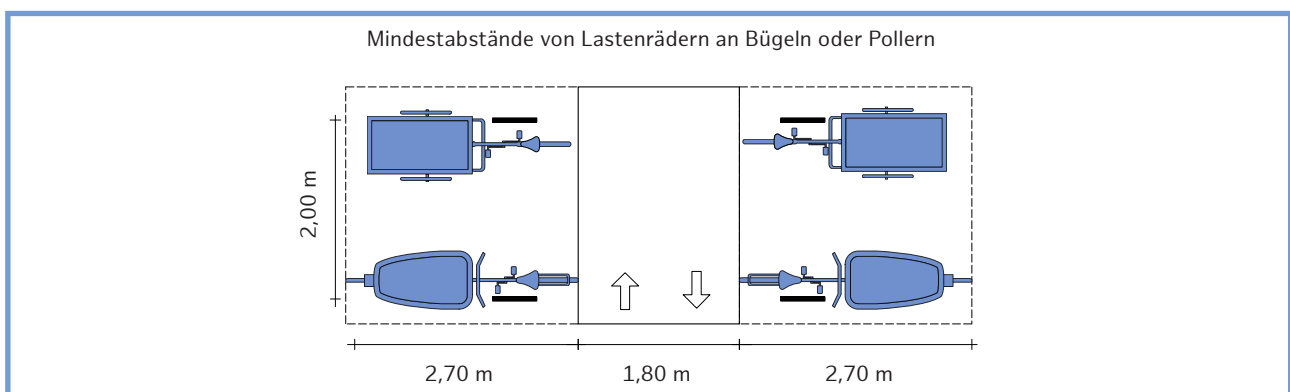
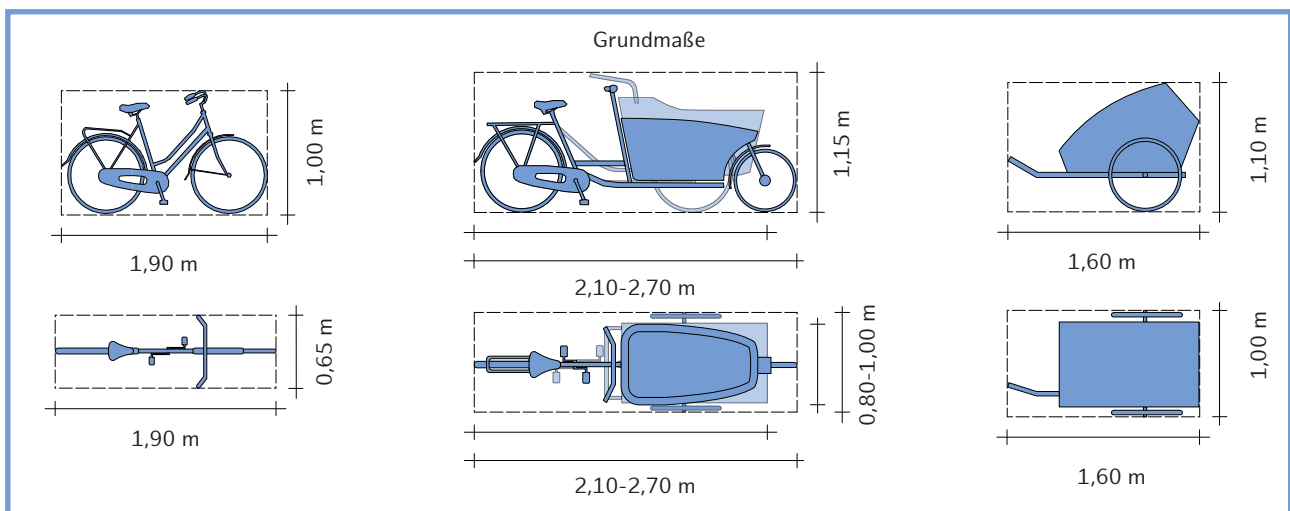


Dazu zählen Besucherinnen und Besucher, die ihr Fahrrad während des Besuchs für eine kurze Zeitspanne abstellen. Die Parkdauer liegt zwischen einigen Minuten und wenigen Stunden. Auch Über-Nacht- und Langzeitparkende können zur Gruppe der Kurzzeitparkenden gehören, wenn sie ihr Fahrrad nur für einen kurzen Moment abstellen, weil sie zum Beispiel etwas aus der Wohnung holen müssen.

Die Anforderungen der drei Nutzungsarten an die Fahrradabstellanlagen sind so unterschiedlich wie die Häufigkeit der Fahrradnutzung. Während Kurzzeitparkende und Besucherinnen und Besucher einen besonders schnellen und unkomplizierten Abstellvorgang wünschen, ist es für Langzeitparkende wichtig, dass das Fahrrad sicher und witterungsgeschützt aufbewahrt wird. Die höchsten Ansprüche an Komfort und Sicherheit haben die Über-Nacht-Parkenden, die ihr Fahrrad täglich nutzen. Da es in jedem Wohngebäude meist Bewohnerinnen und Bewohner aller drei Nutzungsarten gibt, sind alle Anforderungen entsprechend zu berücksichtigen.

3.3 Dimensionierungsübersicht

☑ Für jeden Stellplatz sind ausreichende Flächen vorzusehen. Der Flächenbedarf variiert je nach Fahrradtyp und Abstellanlage. Lastenfahrräder benötigen sowohl eine größere Aufstellfläche als auch mehr Raum zum Rangieren. Die Schrägaufstellung von Fahrrädern verursacht einen um ca. 10 % höheren Flächenbedarf, ermöglicht aber eine geringere Breite der Abstellflächen und erleichtert die Abstellvorgänge insbesondere bei Fahrzeugen mit größerem Wendekreis. Diese Anordnung ist einer Lösung mit schräg zur Wand montierten Schienen, in die das Fahrrad eingestellt wird, unbedingt vorzuziehen.

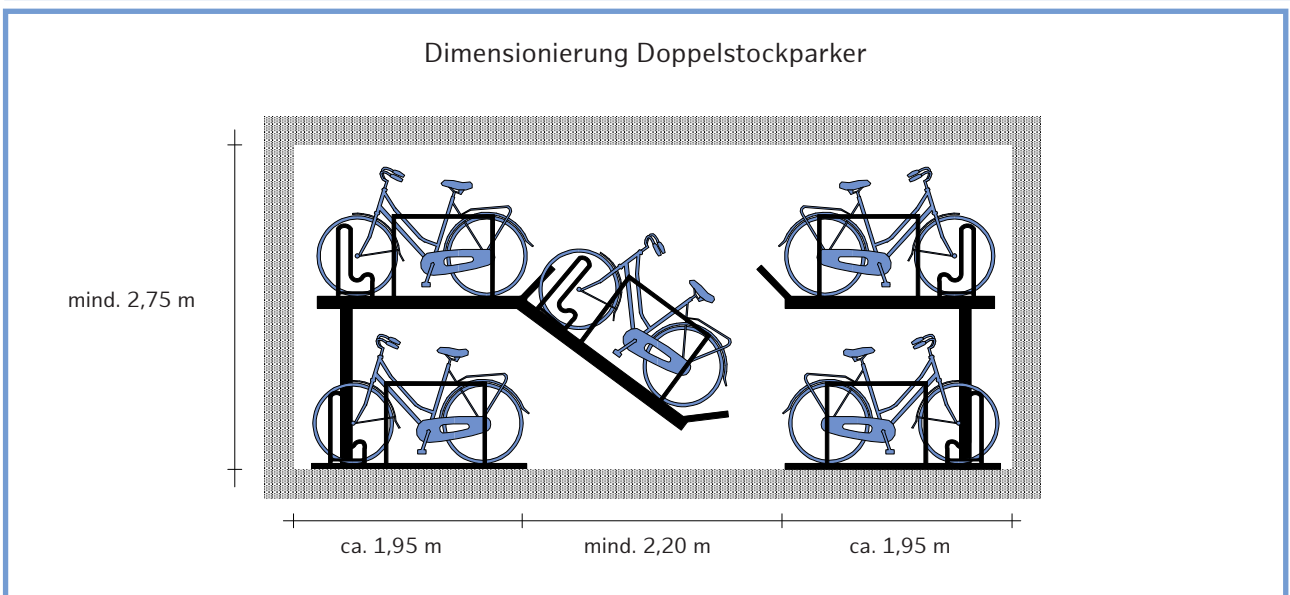
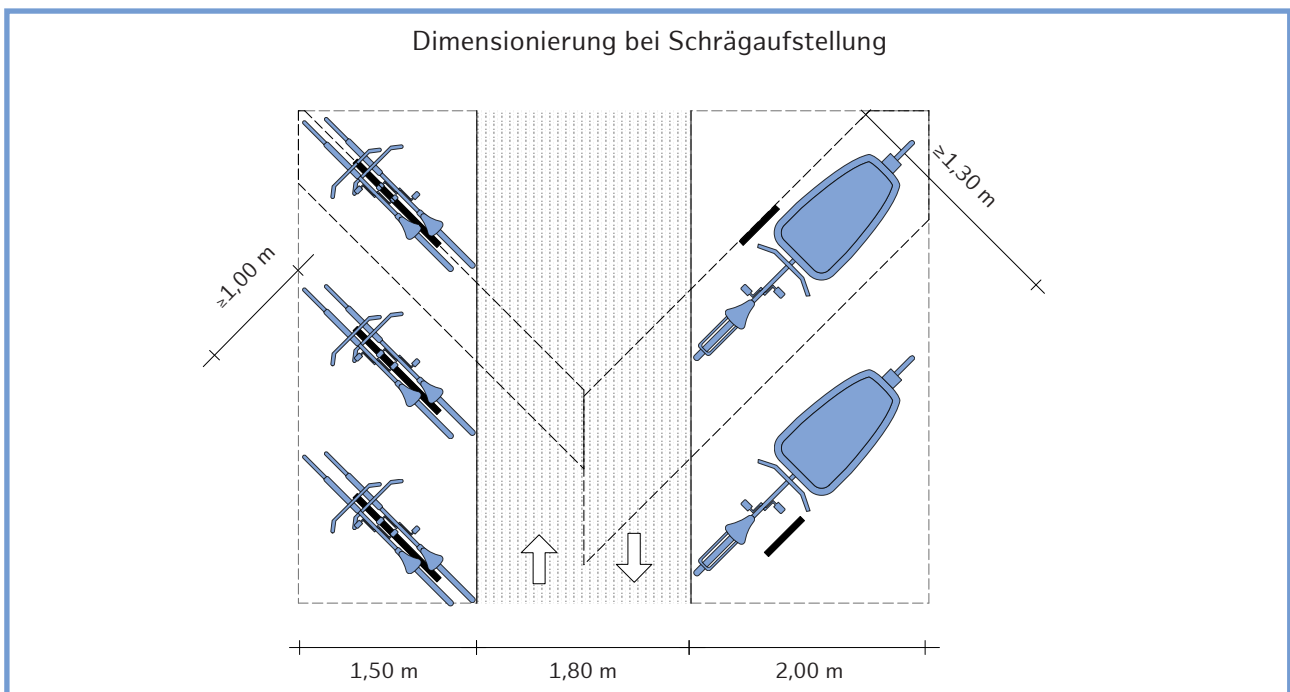
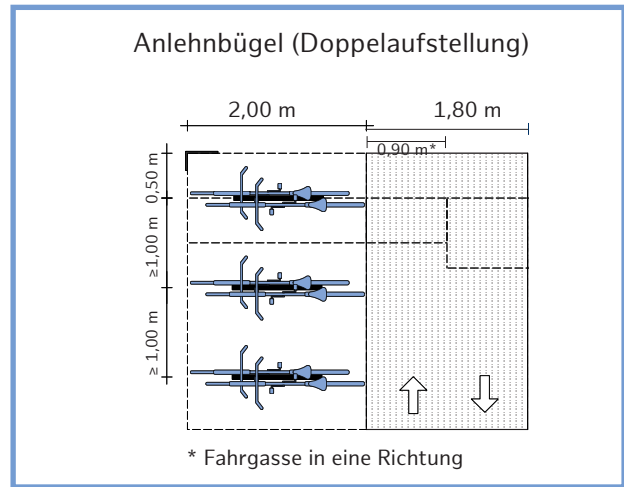


Die Bemessungswerte für die Anzahl notwendiger Fahrradplätze finden sich in Anlage 1 der Fachanweisung 1/2013 – ABH „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“:

Zahl der Fahrradplätze für Wohngebäude:

- 1 je Wohnung mit bis zu 50 m²
- 2 je Wohnung mit bis zu 75 m²
- 3 je Wohnung mit bis zu 100 m²
- 4 je Wohnung mit bis zu 125 m²
- 5 je Wohnung mit mehr als 125 m²

Darüber hinaus werden Vorgaben für andere Gebäudenutzungen wie zum Beispiel Büro- und Verwaltungsgebäude und Verkaufsstätten gemacht.



4. Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen

4.1 Abstellelemente

Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen setzen sich aus zwei Bestandteilen zusammen: den Abstellelementen, zu denen Anlehnbügel, Doppelstockparksysteme, Aufhängungen etc. gehören, und den baulichen Hüllen, in denen die Abstellelemente platziert werden. Hierunter fallen zum Beispiel Fahrradgaragen und Fahrradräume.

Die Bandbreite von Abstellelementen ist groß. In diesem Kapitel werden ausschließlich empfehlenswerte Elemente vorgestellt, die den Fahrrädern ausreichend Standsicherheit bieten und das Anschließen des Rahmens ermöglichen. Darüber hinaus sollen sie möglichst einfach zu bedienen und flexibel im Hinblick auf die vielen unterschiedlichen Fahrradtypen sein.

Anlehnbügel

Eignung: Standard- und Sonderfahräder

Das wohl meistverbreitete Abstellelement sind Anlehnbügel. Bügel ermöglichen das beidseitige Anstellen von Fahrrädern und insbesondere das unkomplizierte Anschließen der Fahrradrahmen. Sie können einzeln oder in Gruppen, im Freien oder im Innenraum und für normale oder Sonderfahräder nutzbar aufgestellt werden. Die hohe Flexibilität und die einfache Nutzung sprechen für die Verwendung von Anlehnbügel als Abstellelement.

Wenn bei einer freien Aufstellung eine bequeme Zugänglichkeit und ein Durchgang zwischen benachbarten Fahrrädern gewährleistet sein soll (wie zum Beispiel am Straßenrand oder vor Geschäften, wo Körbe und Taschen beladen werden müssen) soll der Achsabstand mindestens 1,20 m betragen. Wenn ein Durchgang zwischen benachbarten

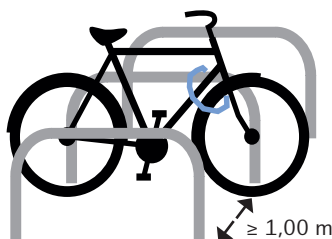


Abb.1: Anlehnbügel

Fahrrädern nicht erforderlich ist und ein Umschlag der Fahrradplätze nicht mehrmals täglich erfolgt, kann der Abstand zwischen den Bügel auf 1,00 m reduziert werden. Anlehnbügel sollen mindestens 1,00 m lang sein, da sonst das Vorderrad umschlagen kann und das Rad nicht stabil steht. Im öffentlichen Raum werden an gestalterisch anspruchsvolleren Standorten in der Regel anthrazitfarbene Flachstahlbügel verwendet, in anderen Situationen verzinkte oder anthrazitfarbene Rundrohrbügel.

Doppelstockparksystem

Eignung: Standardfahräder

Ein weiteres flächeneffizientes Abstellelement ist das Doppelstockparksystem, wenn genügend Raumhöhe vorhanden ist. Hier werden Fahrräder in zwei Ebenen und höhenversetzt in Schienen eingestellt, sodass auf einer geringen Grundfläche viele Fahrräder untergebracht werden können. Bessere Systeme haben eine Schiene mit Luftdruckfeder, mit deren Hilfe das Fahrrad mit sehr geringem Kraftaufwand in der zweiten Ebene an seinen Platz befördert werden kann. Das Fahrrad kann an einem dafür vorgesehenen Bügel angeschlossen werden. Doppelstockparksysteme werden aus ca. 80 cm breiten Modulen zusammengesetzt, sodass sie beliebig erweiterbar sind. Doppelstockparker eignen sich bei einem hohen Anteil von Langzeitparkenden, allerdings nur für Fahrräder mit normalen Abmessungen und ohne überbreite Reifen.

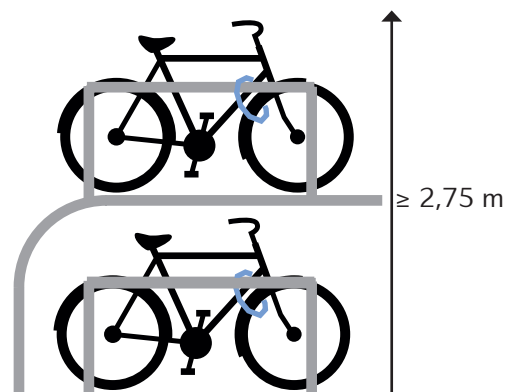


Abb.2: Doppelstockparksystem

Die Fahrgasse sollte bei Doppelstockanlagen mindestens 2,50 m betragen. Bei bestimmten Anlagen lässt sie sich bis auf 2,20 m reduzieren. Die Mindestraumhöhe für ein Doppelstockparkelement beträgt üblicherweise 2,75 m. Je nach Hersteller können diese Maße variieren und sie sind in jedem Fall zu prüfen.

Vertikale Aufhängung

Eignung: leichte Sporträder

Besonders platzsparend sind vertikale Aufhängungen, wie sie aus dem Hamburger Fahrradhäuschen bekannt sind, in dem Fahrräder mit dem Vorderrad an einen dafür vorgesehenen Haken gehängt werden. Für den täglichen Gebrauch sind Hängesysteme allerdings nur bedingt geeignet, da das Anheben des Fahrrads nur bei guter körperlicher Konstitution oder sehr leichten Fahrrädern nicht als Hindernis angesehen wird. Für Kinder ist dieses Element nicht nutzbar. Auch Fahrradsonderformen finden in diesem Abstellelement keinen Gebrauch und der Metallhaken kann sichtbare Spuren an den Felgen hinterlassen. Es gibt optimierte Lösungen, bei denen das Fahrrad nur eingeschoben und nicht eingehängt werden muss und die Halterung anstelle der Felge den gesamten Reifen umfasst. Andere Lösungen unterstützen hydraulisch das Anheben. Sie eignen sich für die Aufbewahrung seltener genutzter, leichter Sportfahrräder oder in sehr beengtem Raum.

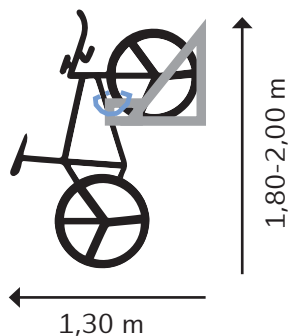


Abb.3: Vertikale Aufhängung

Fahrradpoller

Eignung: Lastenfahrräder

Lastenräder variieren in ihrem Aufbau deutlich und passen zudem nicht an viele standardisierte Anlehnbügel. Für Lastenräder und andere Sonderfahrzeuge sind daher größere Abstellflächen vorzusehen. Unter den aktuell in Serie produzierten Lastenrädern sind die längeren ca. 2,60 m bis 2,80 m lang. Es gibt aber auch bereits über 3,00 m lange Lastenräder, sodass über die Dimensionierung im Einzelfall entschieden werden sollte.

Da Lastenräder üblicherweise gut gegen Umfallen gesichert sind, ist ein einfacher Poller mit einer Öse, durch die das Fahrradschloss passt, als Abstellelement ausreichend.

Abstellflächen für Lastenräder und Anhänger sollten aufgrund des üblicherweise höheren Gewichts besonders gut zugänglich sein. Dafür sind ausreichende Rangierflächen vorzusehen. Gegebenenfalls ist eine deutliche Bodenmarkierung anzubringen.

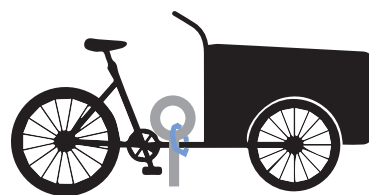


Abb.4: Fahrradpoller

4.2 Musterlösungen

Anlehnbügel ohne Überdachung

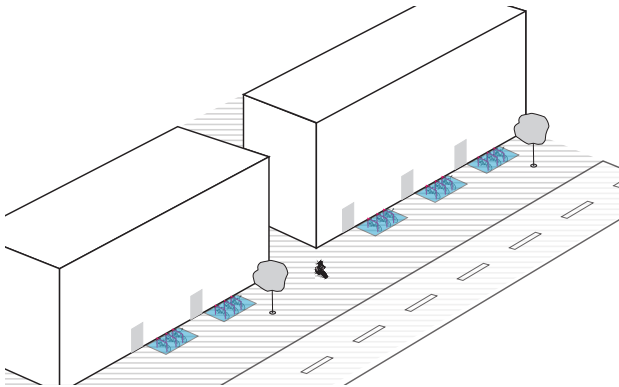


Abb.5: Private Anlehnbügel für Besucher, Hamburg Eilbek

Anlehnbügel mit Überdachung

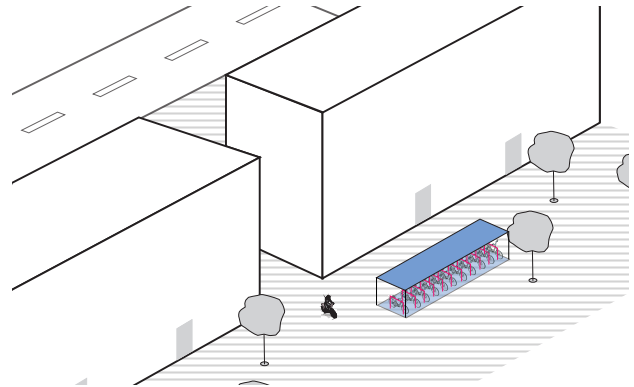
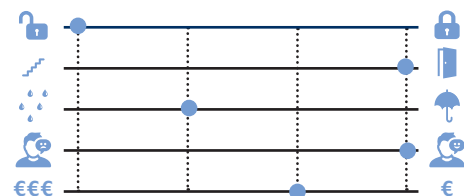
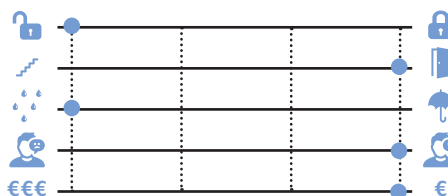


Abb.6: Anlehnbügel mit Überdachung, Malmö

Anlehnbügel ohne Überdachung können variabel aufgestellt werden und sind die wohl einfachste Möglichkeit, Fahrrädern einen Abstellplatz zu verschaffen. Da sie aber keinen Witterungsschutz und keinen guten Diebstahlschutz bieten, sollen sie in dieser Form nur zum kurzzeitigen Parken angeboten werden. Kleine Pakete von zwei bis vier Anlehnbügel vor den jeweiligen Gebäudezugängen lassen sich relativ unauffällig unter Schonung der Vorgartenbereiche anordnen. Daher können sie in kleinen Gruppen auch vor denkmalgeschützten Gebäuden und in Erhaltungsgebieten eingesetzt werden. Dies ist jedoch im Einzelfall mit den zuständigen Dienststellen abzustimmen. Die befestigten Flächen zwischen den Bügel sollen durchlässig für Regenwasser sein (wassergebundene Decke, offene (Rasen-) Fugen).

Überdachte Anlehnbügel sind eine praktikable Lösung für das Parken von Besucherinnen und Besuchern. Für eine kurze Abstelldauer von einigen Minuten bis wenigen Stunden bieten die Anlehnbügel ausreichenden Schutz. Günstigere Fahrräder werden teilweise auch länger abgestellt. Eine Überdachung von Anlehnbügel lohnt sich schon, wenn mindestens drei Anlehnbügel (6 Abstellplätze) zusammengefasst an einer Stelle platziert werden. Mit einem größeren Dachüberstand eignen sich derartige Anlagen auch für Fahrradsonderformen. An gründerzeitlichen Gebäuden oder Siedlungsbauten der 1920er-Jahre soll aus gestalterischen Gründen auf eine Überdachung verzichtet werden.



Fahrradbox

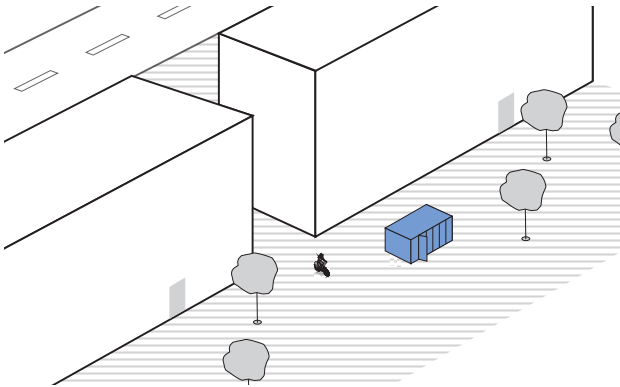


Abb.7: Fahrradboxen auf privatem Hof, Hamburg Winterhude

Fahrradkleingarage

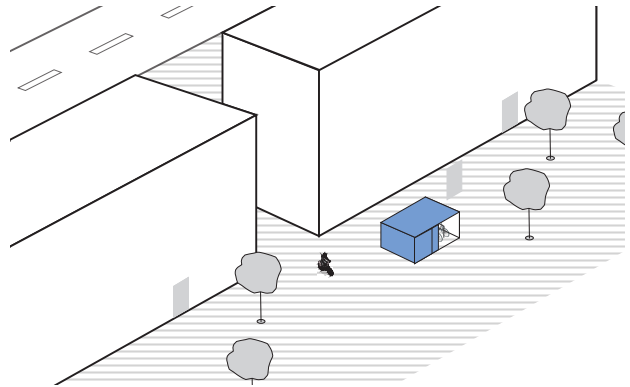
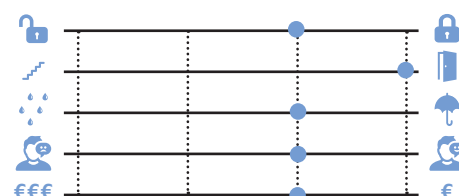
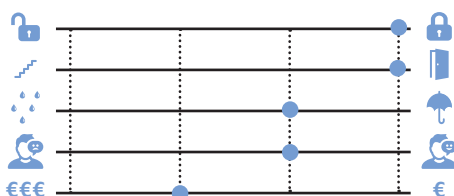


Abb.8: Fahrradkleingarage (Herstellerfoto)

Fahrradboxen bieten die Möglichkeit, Fahrräder einzeln und witterungsgeschützt abzustellen. Auf einer Grundfläche von knapp 2 m² findet ein Fahrrad einen sicheren Platz mit exklusivem Zugang. Fahrradboxen können einzeln oder in Gruppen aufgestellt werden und eignen sich besonders für den rückwärtigen Grundstücksbereich oder zur Aufstellung in Tiefgaragen. Durch die individuelle Nutzung eignen sie sich zur Vermietung. Nachteile der Fahrradboxen sind der hohe Platzbedarf pro Fahrrad und die schwierige städtebauliche Integration. An gründerzeitlichen Gebäuden oder Siedlungsbauten der 1920er-Jahre soll aus gestalterischen Gründen auf Fahrradboxen verzichtet werden. Lastenräder benötigen übergroße Fahrradboxen, um sachgerecht abgestellt werden zu können.

Fahrradkleingaragen sind Fahrradabstellanlagen für etwa vier bis zehn Fahrräder. Aufgrund ihrer flacheren Form sind sie optisch weniger auffällig. Ausführungen aus Holz lassen sich zudem gut eingrünen. Sie sind abschließbar, sodass gegenüber offenen Anlagen eine größere Sicherheit gewährleistet wird. Geöffnet werden die Garagen über Klappen oder Türen, die einfach zu bedienen sind. Elemente zum Anschließen in den Kleingaragen ermöglichen eine zusätzliche Sicherung der einzelnen Räder, erschweren aber die Nutzung mit Fahrradsonderformen. Überlange Fahrräder wie zum Beispiel Lastenfahrräder finden in üblichen Fahrradkleingaragen keinen Platz, es gibt allerdings auch Fahrradkleingaragen speziell für Lastenfahrräder.



Fahrradsammelgarage

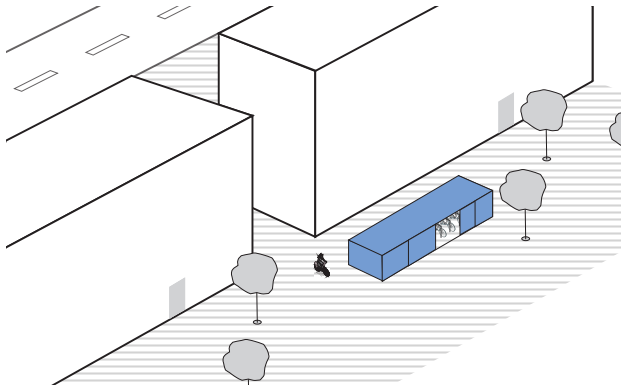


Abb.9: Fahrradsammelgarage, Metz

Fahrradgroßgarage

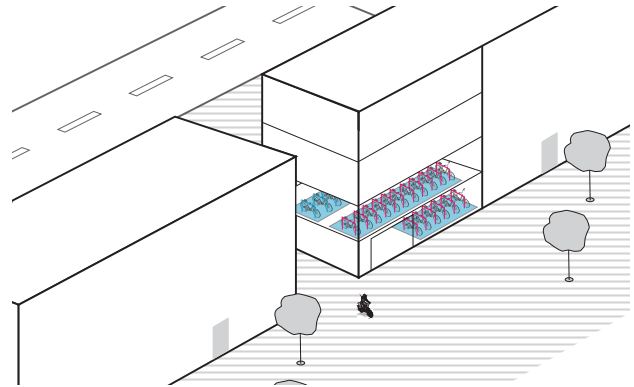
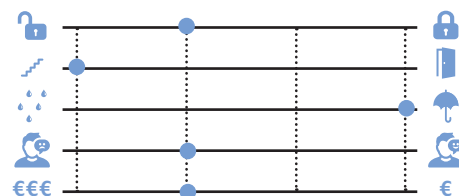
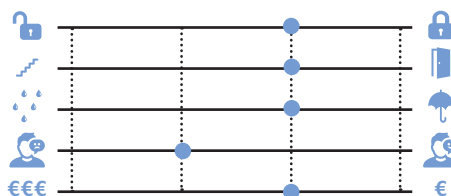


Abb.10: Geplante B+R-Anlage Kellinghusenstr., Hamburg Eppendorf

Sammelgaragen sind Fahrradabstellanlagen, in denen mehr als zehn Fahrräder untergebracht werden können. Um mehr Sicherheit und Komfort zu bieten, sollten Sammelgaragen eine übersichtliche Größe behalten. Auch hier ist darauf zu achten, dass in der Garage Anlehnbügel oder andere Abstellelemente vorhanden sind, an denen die eingestellten Fahrräder zusätzlich gesichert werden können. Sammelgaragen können entweder von einem festen Personenkreis genutzt werden und auch nur für diesen zugänglich sein, oder aber für Besucherinnen und Besucher zur Verfügung stehen.

Geeignet sind große Fahrradgaragen vor allem an Zielorten, die von vielen Radfahrenden aufgesucht werden wie zum Beispiel Bahnhöfe. Sie können aber auch für größere Wohnanlagen, an Universitätsstandorten oder für größere Arbeitsstätten eine gute Lösung sein, sofern die Entfernung zum Ziel nicht zu groß wird. Um die Akzeptanz zu erhöhen, sollten sie an den Knotenpunkten wichtiger Wegeverbindungen liegen. Um auf geringer Grundfläche sehr viele Räder unterzubringen, bietet die Industrie automatische Parksysteme an, die zum Beispiel als Silo in die Höhe oder in die Tiefe gebaut werden können. Sie werden nicht betreten, sondern das Rad wird an einem Übergabepunkt automatisch eingezogen.



Fahrradraum im Erdgeschoss

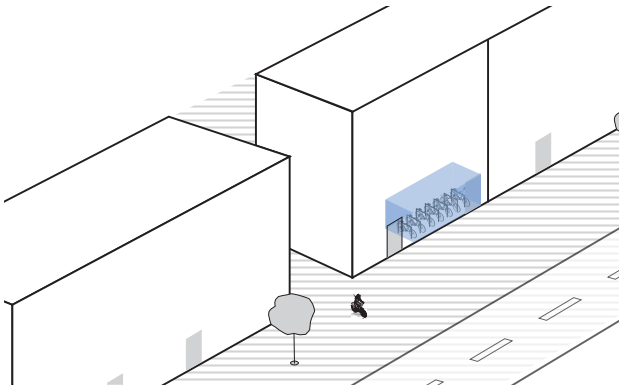


Abb.11: Fahrradraum im Erdgeschoss, Malmö

Fahrradraum auf der Etage

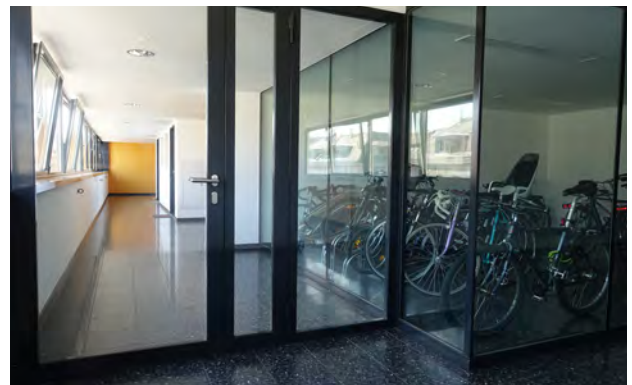
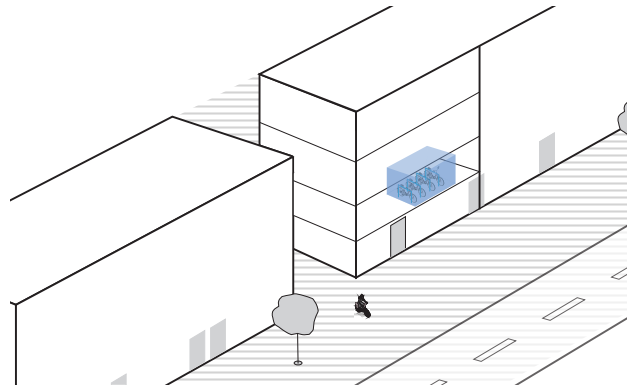
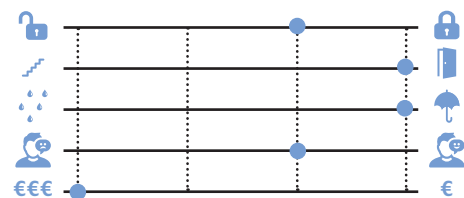
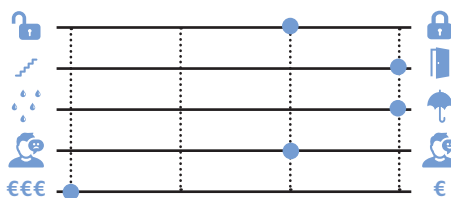


Abb.12: Fahrradraum auf der Etage, Wien

Weder Feuchtigkeit noch extreme Temperaturen können den Fahrrädern in einem Fahrradraum schaden, sodass vor allem Elektrofahräder hier gut aufgehoben sind. Durch den Einbau verschiedener Abstellelemente können unterschiedliche Bedürfnisse abgedeckt werden. Eine Kombination von Anlehbügeln, Fahrradboxen und Doppelstockparkern sowie die Ausstattung der Räume mit Spinden oder Regalen zum Verstauen von Zubehör wie Helmen oder Luftpumpen stellen ein optimales Angebot dar. Die Lage des Fahrradraums soll zwischen der Wohnung und dem Straßenraum keine großen Umwege erforderlich machen. Falls beim Verlassen des Gebäudes mehr als eine Tür zu öffnen ist, sollten Türen mit einem elektrischen Öffnungsmechanismus versehen sein.

Fahrradräume auf der Etage können von den Nutzerinnen und Nutzern direkt über die Flure erreicht werden. Der Weg vom Hauseingang in den Fahrradraum soll frei von Barrieren wie manuell zu öffnenden Türen, Schwellen oder zu engen Kurven sein. Für den Transport in die oberen Geschosse muss der Fahrstuhl eine ausreichende Größe haben. Im Fahrradraum selbst ist dafür Sorge zu tragen, dass er mittels Abstellelementen strukturiert wird. Da Fahrräder als Brandlast gelten, müssen die Anforderungen des Brandschutzes berücksichtigt werden.



Fahrradraum im Untergeschoss

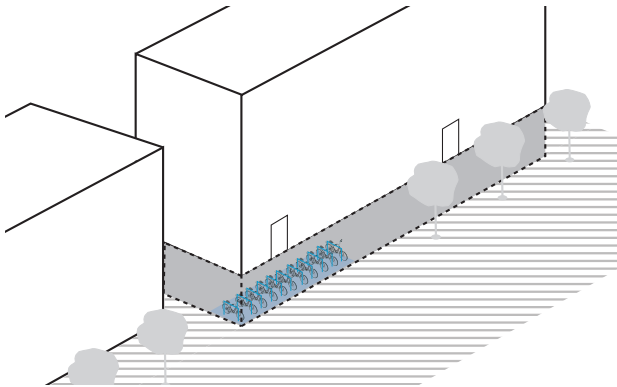


Abb.13: Fahrradraum im Untergeschoss, Hamburg Barmbek-Nord

Fahrradabteil in der Tiefgarage

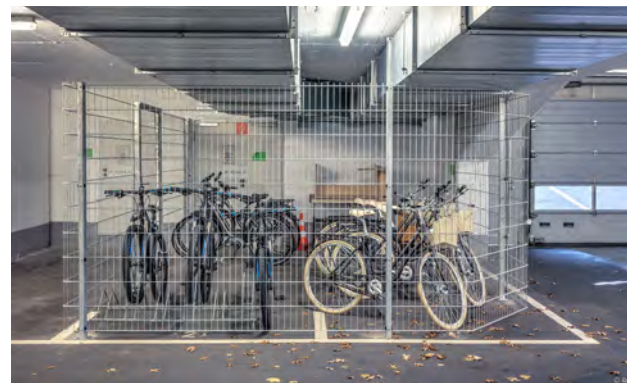
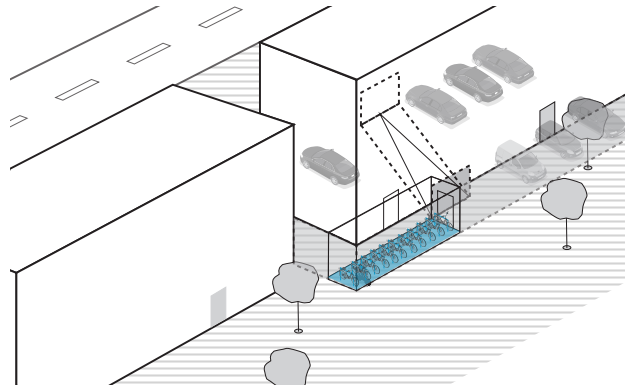


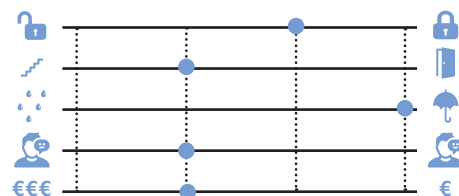
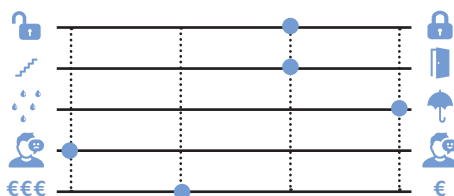
Abb.14: Fahrradabteil in der Tiefgarage, Düsseldorf

Fahrradräume im Untergeschoss sind eine verbreitete Lösung, um Fahrräder sicher und witterungsgeschützt abzustellen. Da die Zugänglichkeit erschwert ist, sind ebenerdige Fahrradabstellanlagen grundsätzlich vorzuziehen. Es sollten nicht mehr als zwei Türen, nach Möglichkeit mit automatischen Türöffnern, zu öffnen sein. Fahrradräume im Untergeschoss sollten nur für die Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebäudes zugänglich sein.

Die Erschließung kann über flache Rampen, am besten unabhängig vom Kfz-Verkehr, gegebenenfalls auch über fahrradgerechte Aufzüge erfolgen. Fahrradkeller sollten mittels geeigneter Abstelllemente strukturiert werden und Stauraum aufweisen.

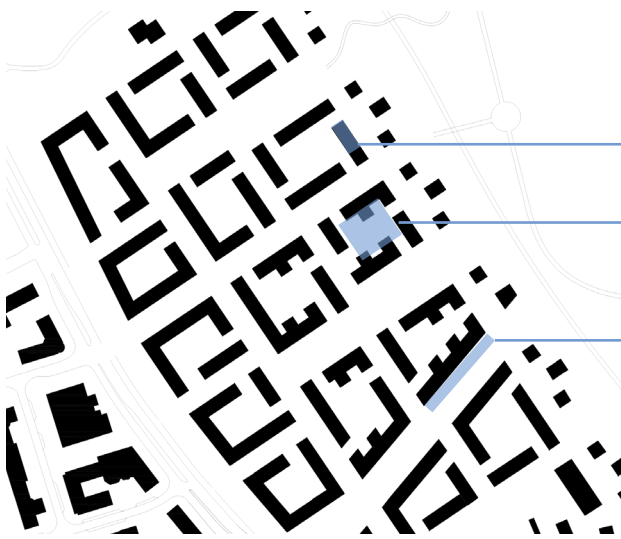
Lassen sich Fahrradabstellanlagen in der Tiefgarage nicht vermeiden, sollen sie an den Ausfahrten angeordnet werden. Innerhalb der Tiefgarage soll ein abschließbares Trennelement für jeweils max 20 Fahrräder den Kreis der Zugangsberechtigten beschränken. Bei der Zuwegung ist eine ausreichend flache Gestaltung der Rampen zu berücksichtigen. Empfohlen wird eine Neigung von 6 % bis maximal 10 %. Tiefgaragenrampen für Pkw haben in der Regel eine Neigung von 15 %. Hier wäre eine separate Fahrradrampe, die Erschließung über einen Fußweg neben der Tiefgaragenrampe oder ein Aufzug die bessere Lösung.

Fahrradabteile in Tiefgaragen sollen mit Anlehnbügeln ausgestattet werden und Stauraum aufweisen.



4.3 Anregungen zu Abstellanlagen in unterschiedlichen Quartierstypologien

Neubauquartiere



Mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen

Fahrradräume innerhalb der Gebäude (UG, EG, OG)

Innenhöfe

Eingangsbereiche (zum Kurzzeitparken)

Abb.15: Hamburger Neubauquartier, IBA

Flächenpotenziale

Abstellanlagen für Räder müssen frühzeitig bei der Planung bedacht werden. Die ebenerdige Unterbringung im Gebäude bzw. in Nebengebäuden ist zu bevorzugen. Lässt sich eine Unterbringung im Untergeschoss (Keller/Tiefgarage) nicht vermeiden, sollte zumindest ein Teil der erforderlichen Fahrradplätze ebenerdig untergebracht werden. Im Außenraum konkurrieren Fahrradabstellanlagen mit anderen Nutzungen, insbesondere mit Kleinkinderspielplätzen, die Vorrang haben. Die Distanz zwischen Gebäudezugang und Fahrradabstellanlage sollte nicht mehr als 50 m betragen.

Maßnahmenvorschläge

Für Neubauquartiere sollen von Anfang an Mobilitätskonzepte erarbeitet werden, um den Umweltverbund und damit auch das Radfahren zu för-

dern. Fahrradabstellanlagen sind in die Architektur und das Freiraumkonzept zu integrieren. Bereits beim Wettbewerb, bei der Funktionsplanung und bei der Konzeptausschreibung von Grundstücken können geeignete Maßnahmen identifiziert werden. Fahrradräume im Erdgeschoss, die kleinteilig den Hauseingängen zugeordnet sind, über automatisierte Türen erreicht werden können und mit ordnenden und sichernden Abstellelementen und Stauraum ausgestattet sind, sind optimal. Sofern Flächen auf den Etagen zum Abstellen von Fahrrädern verfügbar gemacht werden können, wären ausreichend dimensionierte Aufzüge vorzusehen. Für Kurzzeitparkende sind Fahrradbügel nahe den Hauseingängen zu realisieren. Der Freiraum ist ansprechend zu gestalten. Das gilt auch für Fahrradschuppen und überdachte Fahrradabstellanlagen. Diese sollen seitlich und von oben begrünt werden.

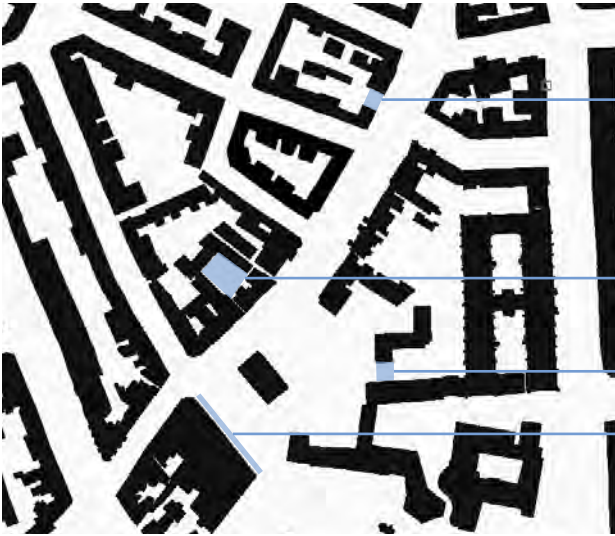


Abb.16: Fahrradsammelgarage, Hamburg Wilhelmsburg



Abb.17: Rampe zum Fahrradkeller, Hamburg, Saarlandstraße

Gründerzeitquartiere



Mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen

Fahrradräume innerhalb der Gebäude (UG, EG)

private Pkw-Stellplatzanlagen in Innenhöfen

Sammelgaragen in kleineren Baulücken

Eingangsbereiche (zum Kurzzeitparken)

Abb.18: Hamburger Gründerzeitquartier Grindelhof

Flächenpotenziale

Die Gründerzeitquartiere sind durch Blockrandbebauung gekennzeichnet, die häufig mit zwei bis vier Meter tiefen, begrünten Vorgartenflächen ausgestattet ist. Aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen sind die Vorgärten als solche zu erhalten. In Gebieten mit Städtebaulicher Erhaltungsverordnung und im denkmalgeschützten Ensemble ist die gestalterische Wirkung der Fahrradabstellanlagen besonders sensibel und mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum wurden viele Innenhöfe bebaut und Baulücken geschlossen. Innenhöfe sind häufig durch Autostellplätze belegt. Bei Neubauten hat gemäß § 48 Abs. 2 HBauO die Unterbringung von Fahrradplätzen auf dem Grundstück Vorrang vor der Unterbringung von Kfz-Stellplätzen. Auch für Bestandsbauten mit rechtskräftig festgesetzten Stellplätzen kann eine Umnutzung von Kfz-Stellplätzen zu Fahrradplätzen geprüft werden. Dieses wäre bei der Bauaufsicht zu beantragen.

Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der hohen Wohndichte sind viele Fahrräder auf einer geringen Fläche unterzubringen. Demnach sollten flächeneffiziente Abstellanlagen gewählt werden.

In Bestandsgebäuden ist die Möglichkeit des Ausbaus und der besseren Erschließung von Kellergeschossen zu prüfen. Häufig sind diese an der Gebäuderückseite durch eine Kellertreppe erreichbar.

Die Anbringung einer Schieberinne ist bereits eine große Erleichterung. Für Innenhöfe eignen sich Fahrradboxen, Fahrradklein- oder -sammelgaragen, die eingegrünt werden sollten. Die Baumschutzverordnung ist zu beachten. Falls Vorgärten vorhanden sind, hat ihre gärtnerische Nutzung Vorrang. Fahrradabstellelemente auf der Straßenseite müssen dort besonders auf ihre gestalterische Wirkung in den öffentlichen Raum hinein überprüft werden und sollten in der Regel als nicht überdachte Bügel in kleinen Gruppen den Gebäudezugängen zugeordnet werden.

Wo allein durch diese Maßnahmen die Nachfrage nach Abstellplätzen nicht befriedigt werden kann, können ggf. grundstücksübergreifende Sammelgaragen eine Lösung sein. Dabei ist ihre Größe am geschätzten Fahrradbestand im Umkreis von rund 100 m zu bemessen.



Abb.19: Überdachte Fahrradbügel, Hamburg Altona-Altstadt

1920er-Jahre-Quartiere

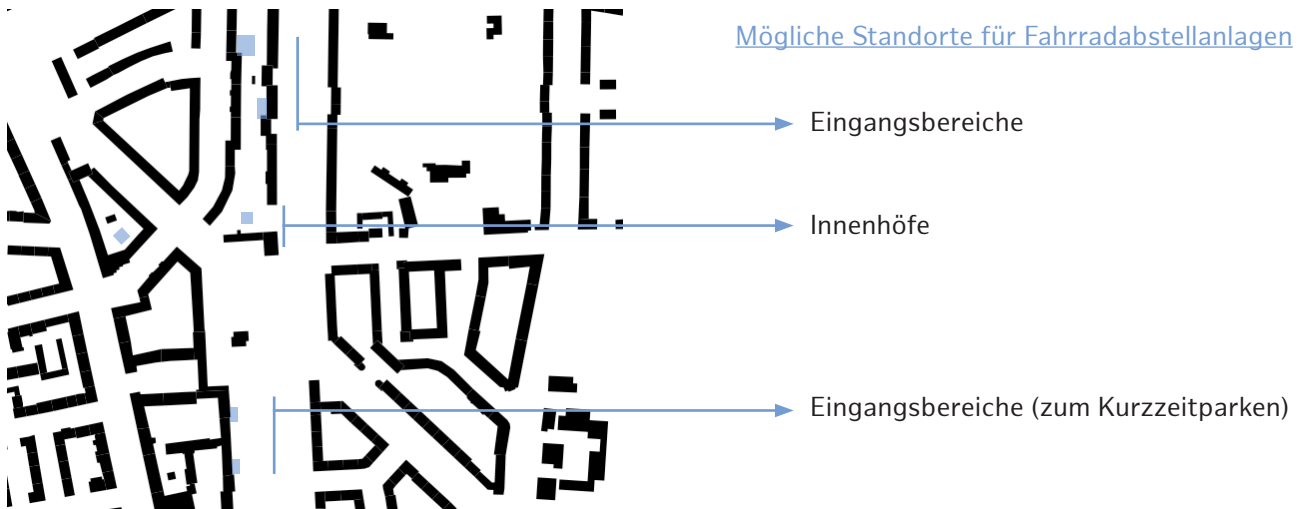


Abb.20: Hamburger 1920er-Jahre-Quartier Habichtstraße

Flächenpotenziale

In Gebieten mit Städtebaulicher Erhaltungsverordnung und im denkmalgeschützten Ensemble ist die gestalterische Wirkung der Fahrradabstellanlagen besonders sensibel und mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen. In den 1920er-Jahre-Quartieren gehören die gestalteten Freiflächen in der Regel zum geschützten Ensemble. Daher sollte zunächst versucht werden, Fahrradabstellplätze innerhalb der Baulichkeiten unterzubringen. Genossenschaftswohnanlagen weisen in einigen Fällen Gemeinschaftsräume, Waschküchen, Laden- und Gewerbeflächen auf, bei denen zu prüfen ist, ob sie in ihrer Funktion noch genutzt werden oder ob sie für das Abstellen von Fahrrädern genutzt werden können. Auch bestehende Keller können für diesen Zweck optimiert werden.

Maßnahmenvorschläge

Zunächst ist die Umnutzung von Keller- und Nebenräumen sowie von privaten Stellplatzanlagen zu prüfen. Im Falle von bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätzen bedarf die Nutzungsänderung mit dem Ziel, statt Kfz- Fahrradplätze einzurichten, einer Genehmigung. Auch die sachgemäße Ausstattung der Kellerräume mit Abstellelementen ist eine kostengünstige Maßnahme, die den Nutzen der Abstellräume deutlich erhöht. Deren Erreichbarkeit kann zum Beispiel durch Führungsschienen auf vorhandenen Treppen zumindest teilweise verbessert werden. Die Umnutzung von ungenutzten

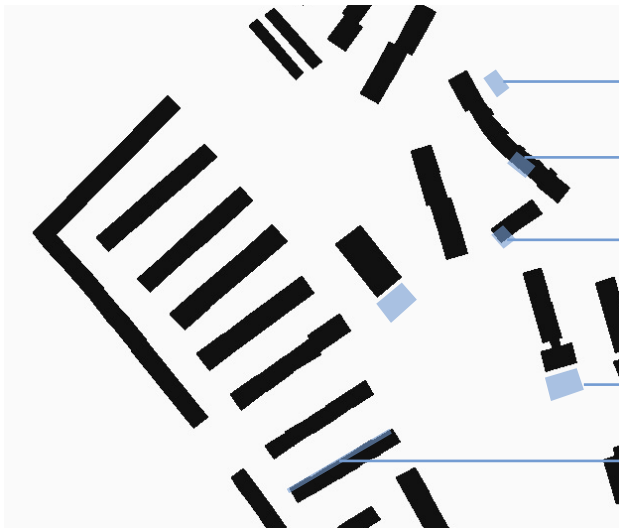
Gemeinschaftsflächen oder von nicht marktgängigen Laden- oder Gewerbeflächen stellt eine weitere Option dar, die allerdings mit baulichen Maßnahmen verbunden ist, wie dem Einbau von breiteren Eingangstüren.

Fahrradkleingaragen, Fahrradboxen sowie überdachte Bügel sollen kleinteilig, möglichst unauffällig und gut eingegrünt im Blockinneren angeordnet werden. Dies ist jedoch im Einzelfall mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen. Für Kurzzeitparkende sowie für Besucherinnen und Besucher können nicht überdachte Anlehnbügel in geringer Anzahl nahe den Hauseingängen platziert werden.



Abb.21: Fahrradbügel, Hamburg Barmbek-Nord

1950er-/1960er-Jahre-Quartiere



Mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen

- private Pkw-Stellplatzanlagen und Garagenhöfe
- Fahrradräume innerhalb der Gebäude (UG)
- leer stehende Laden-/Gewerbeflächen
- Giebelseiten
- Eingangsbereiche (zum Kurzzeitparken)

Abb.22: Hamburger 1950er-/1960er-Jahre-Quartier Hohenfelde

Flächenpotenziale

Flächenpotenzial weisen insbesondere bereits versiegelte private Stellplatzflächen zwischen den Gebäuden („Parktaschen“) oder Garagenhöfe auf. Hier können einzelne Garagen oder Stellplätze umgenutzt und mit Abstellerelementen für Fahrräder ausgestattet werden. Handelt es sich gemäß Baugenehmigung um notwendige Stellplätze, muss eine Änderung beantragt werden. Ein weiteres Potenzial für Anbauten stellen fensterlose Giebelseiten dar. Sofern die einzelnen Zeilen mit geräumigen Kellern ausgestattet sind, bieten auch diese Möglichkeiten für gute Fahrradabstellanlagen, die durch nachträgliche Zugänge von außen (Rampe, Fahrradlift oder Treppe mit Schieberinne) besser zugänglich gemacht werden können. Auch nicht marktgängige Laden- und Gewerbeflächen sind in die Überlegungen einzubeziehen.

Maßnahmenvorschläge

Fahrradkleingaragen oder Fahrradboxen können eine Option sein, wenn sie sich sensibel in die Freiraumgestaltung integrieren und eingrün lassen. In Gebieten mit Städtebaulicher Erhaltungsverordnung und im denkmalgeschützten Ensemble ist die gestalterische Wirkung der Fahrradabstellanlagen besonders sensibel und mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen. Bei Quartieren in peripheren Lagen ist vermehrt darauf zu achten, dass Stromanschlüsse zum Aufladen der E-Bike-Akkus vorhanden sind.

Eine wichtige ergänzende Maßnahme ist der barrierefreie Umbau des internen Wegenetzes, der üblicherweise den Ersatz von Stufen durch Rampen umfasst. Hier könnten dezentrale, den Hauseingängen zugeordnete Bügel aufgestellt werden.



Abb.23: Überdachte Fahrradbügel, Salzburg, Strubergassensiedlung



Abb.24: Fahrradkleingarage, Hamburg Gartenstadt Farmsen

1970er-Jahre-Quartiere



Mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen

Fahrradräume innerhalb der Gebäude (UG)

private Pkw-Stellplatzanlage, Garagenhöfe und Parkpaletten

Innenhöfe

Eingangsbereiche (zum Kurzzeitparken)

Abb.25: Hamburger 1970er-Jahre-Quartier Mümmelmannsberg

Flächenpotenziale

In den Großwohnsiedlungen der 1970er-Jahre bieten insbesondere die großzügig dimensionierten privaten Verkehrsflächen Potenzial für den Bau von Fahrradabstellanlagen. Pro Hauseingang werden meist verhältnismäßig viele Wohneinheiten erschlossen, sodass auch dezentrale, den Hauseingängen zugeordnete Fahrradabstellanlagen viele Fahrradplätze bieten müssen. Zentral gelegene Pkw-Stellplatzanlagen und Garagenhöfe bieten darüber hinaus ausreichend Platz für Fahrradgaragen. Eine Umnutzung genehmigter Stellplätze zu Fahrradplätzen wäre zu beantragen.

Maßnahmenvorschläge

Auf Pkw-Stellplatzanlagen, Garagenhöfen, in Parkpaletten, auf nicht benötigten privaten Verkehrsflächen oder in Blockinnenhöfen können für Über-Nacht- und Langzeitparkende Fahrradsammelgaragen errichtet werden. Es ist jedoch darauf zu achten, dass Fahrradabstellanlagen nicht zu groß und unübersichtlich werden. Um die soziale Kontrolle zu verbessern und so die Gefahr von Diebstahl und Vandalismus zu verringern, sollten möglichst kleine, abschließbare Einheiten gebildet werden. In untergenutzte Parkpaletten können z.B. Fahrradräume, Fahrradabteile oder Fahrradboxen eingebaut werden. Diese sollten direkt an den Zufahrten gelegen sein. Die subjektive Sicherheit

kann durch ausreichende Beleuchtung und soziale Kontrolle verbessert werden. Sofern (Fahrrad-)Keller vorhanden sind, sollten diese mit Anlehnbügel, Regalen oder Spinden ausgestattet und der Zugang optimiert werden. Für Kurzzeitparkende sowie für Besucherinnen und Besucher sind überdachte Anlehnbügel an den Eingängen empfehlenswert. Eine wichtige ergänzende Maßnahme ist der barrierefreie Umbau des internen Wegenetzes, der üblicherweise den Ersatz von Stufen durch Rampen umfasst.



Abb.26: Doppelstock-Fahrradboxen (Herstellerfoto)

Quartiere mit gemischten Nutzungen



Mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen

- Fahrradräume innerhalb der Gebäude (UG, EG)
- private Pkw-Stellplatzanlagen und Kundenparkplätze in Innenhöfen
- Fahrradkäfige und Boxen in Tiefgaragen
- quartiersbezogene Fahrradsammelgaragen / automatische Garagen
- Eingangsbereiche (zum Kurzzeitparken)

Abb.27: Hamburger Quartier mit gemischten Nutzungen, Großneumarkt

Flächenpotenziale

Quartiere mit gemischten Nutzungen zeichnen sich durch einen hohen Bedarf an Fahrradabstellanlagen aus, der aus der Überlagerung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungsbetrieben, Wohnnutzung und anderen Einrichtungen herrührt, die alle auch Besuchsverkehre verursachen, sodass die Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen insbesondere im öffentlichen Raum hoch ist. In einigen Fällen bieten Innenhöfe und Gebäuderückseiten Potenzial für den Bau von Fahrradabstellanlagen für Angestellte, Kundinnen und Kunden sowie für im Haus lebende Personen. Möglicherweise können auch bereits vorhandene Pkw-Garagen für das Abstellen von Fahrrädern umgenutzt werden.

Maßnahmenvorschläge

Direkt vor Ladengeschäften sind Fahrradbügel im öffentlichen Raum häufig überbelegt. Sofern auf dem Privatgrundstück Flächen gut zu erreichen sind, sollen Kundinnen und Kunden dort weitere Fahrradplätze angeboten werden. Anlehnbügel sind mit ausreichendem Abstand (mindestens 1,20 m) zu errichten, damit mit Körben und Päcktaschen beladene Fahrräder leicht zugänglich sind. Die Anlehnbügel sollen mindestens 1 m lang sein, um zu verhindern, dass die Vorderräder umschlagen. Je besser die Bügel zu den publikumswirksamen

Erdgeschossnutzungen positioniert sind, desto komfortabler ist dies für die Kundschaft und desto weniger Fahrräder werden ungeordnet abgestellt. Die Bügel sollten erhöhten Gestaltungsansprüchen genügen.

Lastenradabstellplätze für den Kundschafts- und Lieferverkehr können auch den Pkw-Stellplätzen zugeordnet werden, da sie eine größere Tiefe benötigen. Bei intensiver Nutzung der Fahrradabstellanlagen durch Gewerbetreibende und ihre Mitarbeitenden tagsüber sowie durch die Bewohnerinnen und Bewohner nachts können automatische Anlagen wirtschaftlich sein. Häufig werden vor den Geschäften mobile Fahrradständer im öffentlichen Raum aufgestellt, sofern eine Sondernutzungsgeheimigung vorliegt. Hierbei ist auf die Qualität der Ständer zu achten. Der Rahmen soll anschließbar sein.



Abb.28: Mobiler Fahrradständer, München

Übersicht: Quartierstypologien und passende Abstellanlagen

	Anlehnbügel mit Überdachung	Anlehnbügel ohne Überdachung	Fahrradbox	Fahrradkleingarage	Fahrradsammelgarage	Fahrradgroßgarage	Fahrradraum im Erdgeschoss	Fahrradraum auf der Etage	Fahrradraum im Untergeschoss	Fahrradabteil in der Tiefgarage/Parkpalette
Neubauquartiere	●		⊙	●	●		●	●	●	⊙
Gründerzeitquartiere		●		●	●	⊙			⊙	
1920er-Jahre-Quartiere		●	⊙	●			⊙		⊙	
1950er-/1960er-Jahre-Quartiere	⊙	●	●	●	●				⊙	
1970er-Jahre-Quartiere	●	●	●		●				⊙	⊙
Quartiere mit gemischten Nutzungen	⊙	●	⊙		⊙	●	⊙		⊙	⊙

●	empfohlene Lösung
⊙	bedingt empfohlene Lösung

Übersicht möglicher Standorte

Flächenpotenziale für Fahrradabstellanlagen nach Siedlungstypologie

(nur auf privaten Flächen, sortiert nach Priorität)

Neubauquartiere

1. Erdgeschoss, Obergeschoss
2. Untergeschoss, direkt von außen über Rampen anfahrbar
3. Fahrradabteile in der Tiefgarage
4. Fahrradgaragen im privaten Freiraum

Gründerzeitquartiere

1. Untergeschoss/Nebenräume nutzbar machen
2. ungenutzte Erdgeschossflächen umnutzen
3. Fahrrad(klein)garagen, Fahrradboxen, überdachte Bügel im Innenhof

1920er-Jahre-Siedlung

1. Untergeschoss/Nebenräume nutzbar machen
2. ungenutzte Erdgeschossflächen umnutzen
3. Fahrrad(klein)garagen, Fahrradboxen, überdachte Bügel im Innenhof

1950er-/1960er-Jahre-Siedlung

1. Untergeschoss/Nebenräume nutzbar machen
2. Fahrradgaragen auf Garagenhöfen (Umnutzung von Autogaragen)
3. Fahrrad(klein)garagen, Fahrradboxen auf privaten Parktaschen

1970er-Jahre-Siedlung

1. Untergeschoss/Nebenräume nutzbar machen
2. Fahrradgaragen auf privaten Parkplatzanlagen
3. Fahrradgaragen auf Garagenhöfen (Umnutzung von Autogaragen)
4. Fahrradboxen/Fahrradabteile in untergenutzten Parkpaletten (eingangsnah)
5. (überdachte) Bügel im Freiraum

Quartiere mit gemischten Nutzungen

1. überdachte Bügel auf Autoparkplätzen für die Kundschaft
2. Anlehnbügel in Tiefgaragen für Besucherinnen/Besucher bzw. Kundschaft in Eingangsnähe
3. grundstücksübergreifende Fahrradsammelgarage / automatische Garage

Darüber hinaus soll in allen Gebietskategorien, sofern Gebäude nicht direkt an den öffentlichen Raum grenzen, möglichst direkt an den Hauseingängen jeweils eine kleine Anzahl von offenen Bügeln für Besucher bereitgestellt werden. Hier sollen gestalterisch hochwertige Anlehnbügel gewählt werden, die in der Regel nicht überdacht sind.

4.4 Serviceangebote rund ums Fahrrad

Hauseigentümerinnen und -eigentümer können eine umweltfreundliche Mobilität ihrer Mieterinnen und Mieter durch Serviceangebote rund um das Fahrrad fördern. Dazu gehören zum Beispiel

- die Bereitstellung von Informationen über Fahrradinfrastruktur und Ausleihmöglichkeiten im Quartier (z.B. in Form eines Flyers für (neue) Mieter)
- der Verleih von Lastenfahrrädern, Kindersitzen, Fahrradhängern oder von e-Bikes
- Hilfe bei der Fahrradreparatur (Bereitstellung von Werkzeug, Luftpumpen oder Montageständern oder durch Personen, die Reparaturen anleiten)

Kann dies durch den einzelnen Eigentümer selbst nicht geleistet werden, wäre auch eine (finanzielle) Beteiligung an der Einrichtung und dem Betrieb einer Mobilitätsstation auf Ebene des Quartiers eine Möglichkeit.

Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber können eine umweltfreundliche Mobilität ihrer Belegschaft durch die Bereitstellung von Diensträdern fördern und die Inanspruchnahme steuerlicher Vergünstigungen für die Anschaffung von Rädern ermöglichen.



Abb.29: Fahrradwaschplatz, BikeCity Wien

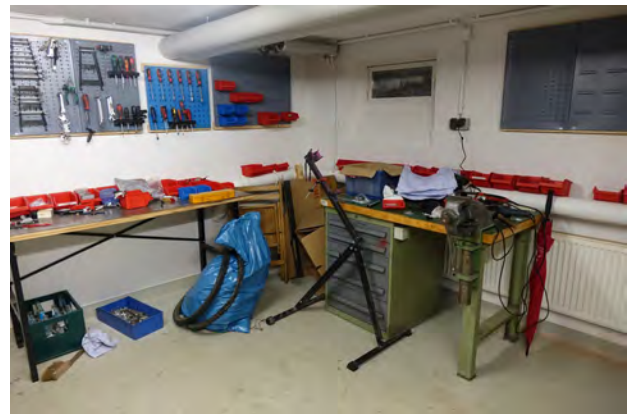


Abb.30: Fahrradwerkstatt, Hamburg Gartenstadt Farmsen

4.5 Hinweise zum Betrieb

Viele der Fahrradabstellanlagen, die im Rahmen der Leitfadenerstellung untersucht wurden, wiesen zwar die geforderten Merkmale auf, waren in ihrer Qualität aber dennoch mangelhaft. Dies liegt einerseits an den verwendeten Elementen und Materialien, andererseits an fehlender Pflege.

Zuständigkeit klären



Fahrradabstellanlagen benötigen regelmäßige Wartung, um sowohl im Innenraum als auch äußerlich ansprechend und funktionstüchtig zu bleiben. Wer diese Aufgabe übernimmt, ist im Einzelfall zu entscheiden. Generell ist es empfehlenswert, die Eigentümerinnen und Eigentümer oder die Nutzerinnen und Nutzer in die Verantwortung zu ziehen. Eine andere Möglichkeit ist die Beauftragung eines dafür spezialisierten Dienstleisters. Einer Vermüllung ist konsequent entgegenzuwirken. In Nutzungsverträgen kann vereinbart werden, dass „Fahrradleichen“ regelmäßig entfernt werden.



Abb.31: Fahrradabstellanlage der P+R Betriebsgesellschaft, Hamburg Winterhude

Fahrradplätze zuordnen



Damit jede Fahrradfahrerinnen und jeder Fahrradfahrer einen Fahrradplatz hat und es nicht zu Unordnung und Unübersichtlichkeit kommt, können Fahrradplätze zugeordnet werden. Zuleich ermöglicht eine eindeutige Fahrradplatzzuordnung die Vermietung des Fahrradplatzes.



Abb.32: Zugeordnete Fahrradplätze, Tokio

Fahrradplätze bewirtschaften

€ Gute Fahrradplätze in Hamburg sind nachgefragt. Hochwertige Abstellanlagen, welche sich durch hohe Funktionalität, gute Erreichbarkeit, Sicherheit und eine gute Gestaltung auszeichnen, eignen sich zur Vermietung und sollten daher wirtschaftlich betrieben werden können.

Die Kosten für verschiedene Abstellanlagen variieren nach Art der Abstellanlage sowie nach Materialität, Ausführung und Hersteller. Im Folgenden finden sich einige gemittelte Werte ohne Berücksichtigung der Einbaukosten:

Bügel bei Einzelaufstellung	150 € / Stpl.
Bügel bei Doppelaufstellung	75 € / Stpl.
Poller für Lastenfahrrad	100 € / Stpl.
Hängesystem (vertikal)	100 € / Stpl.
Doppelstockparker	400 € / Stpl.
Fahrradbox	1.500 € / Stpl.
automatisiertes Fahrradparken (bei 120 Fahrradplätzen pro Platz).....	3.500 € / Stpl.

Anhang

Bauordnungsrechtliche Grundlagen

Quantität und Qualität der Fahrradabstellanlagen in Hamburg werden derzeit über drei Dokumente definiert:

- Hamburgische Bauordnung
- Fachanweisung 01/2013 Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze mit Anlage
- Bauprüfdienst 05/1996

Die übergeordnete baurechtliche Grundlage ist die Hamburgische Bauordnung (HBauO). In § 48 HBauO wird die Forderung nach Fahrradabstellanlagen auf dem Grundstück grundsätzlich begründet. Es wird dort auch die Möglichkeit eingeräumt, einzelne Stellplätze in vorhandenen Garagen zu Fahrradplätzen umzunutzen. Dies erfordert jedoch einen Antrag auf Umnutzung bei der Bauaufsicht. Rein quantitative Anforderungen finden sich in Anhang 1 der Fachanweisung Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze. Die Anzahl der im Wohnungsbau nachzuweisenden Fahrradplätze richtet sich nach der Wohnfläche, bei gewerblicher oder Büronutzung nach der Bruttogeschossfläche, in Verkaufsstätten nach der Verkaufsnutzfläche und bei Sport- und Versammlungsstätten, Gaststätten, Beherbergungsbetrieben und Krankenhäusern nach der Zahl der Besucherinnen und Besucher bzw. Patientinnen und Patienten. Bei Bildungsstätten ist die Anzahl der Auszubildenden bzw. der Klassenräume maßgeblich. Weiter spezifiziert werden diese Anforderungen im Bauprüfdienst (BPD). Der BPD konkretisiert die unbestimmten Rechtsbegriffe der Vorschriften und enthält Handlungsempfehlungen für die Bauaufsichtsbehörden. Darüber hinaus wird der BPD auch als Planungshilfe genutzt. Beide Dokumente sind online verfügbar.

Die vollständigen bauordnungsrechtlichen Vorschriften finden Sie hier:
www.hamburg.de/baugenehmigung/135262/start-bauordnungsrecht/

Hamburgische Bauordnung (HBauO) Stand 2018

§ 48 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradplätze:

(1) Werden bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, errichtet, sind [...] Fahrradplätze auf dem Grundstück oder, durch Baulast gesichert, auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe in geeigneter Beschaffenheit herzustellen oder nachzuweisen (notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze). Ihre Zahl und Größe richtet sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden [...] Fahrräder der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und Besucherinnen und Besucher der Anlagen. Bei Änderungen der Anlage und bei Änderung der Nutzung, die nach Maßgabe des Satzes 2 zu Änderungen in Zahl und Größe der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradplätze führen, sind nur [...] Fahrradplätze für den Mehrbedarf als Folge der Änderungen herzustellen.

(2) Die Unterbringung von Kinderspielflächen sowie von notwendigen Fahrradplätzen [...] hat Vorrang vor der Unterbringung von Stellplätzen.

(3) Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze dürfen nicht für andere als den dafür vorgesehenen Zweck benutzt werden. Einzelne Stellplätze in vorhandenen Garagen dürfen als Fahrradplätze genutzt werden.

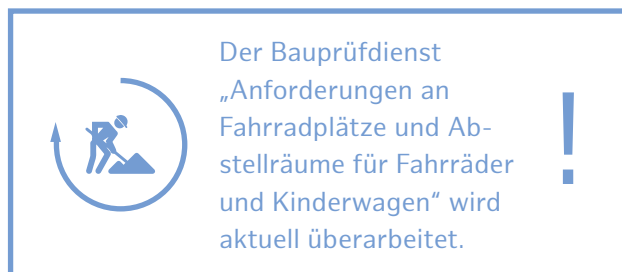
Fachanweisung 1/2013 – ABH: Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze (Auszug)

Die Bemessungswerte für die Anzahl notwendiger Fahrradplätze finden sich in Anlage 1 der Fachanweisung 1/2013:

Zahl der Fahrradplätze für Wohngebäude:

- 1 je Wohnung mit bis zu 50 m²
- 2 je Wohnung mit bis zu 75 m²
- 3 je Wohnung mit bis zu 100 m²
- 4 je Wohnung mit bis zu 125 m²
- 5 je Wohnung mit mehr als 125 m²

Darüber hinaus werden Vorgaben für andere Gebäudenutzungen wie zum Beispiel Büro- und Verwaltungsgebäude und Verkaufsstätten gemacht.



Bauprüfdienst 5/1996: Anforderungen an Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder und Kinderwagen (BPD Fahrräder)

2 Abstellräume für Fahrräder und Kinderwagen im Wohnungsbau

2.1 [...]

2.2 Lage

Die Abstellräume für Fahrräder und Kinderwagen müssen den jeweiligen Hauseingängen zugeordnet sein.

Der Nachweis dieser Abstellräume für Fahrräder und Kinderwagen kann

- durch einen oder mehrere zusätzliche Abstellräume für Fahrräder und Kinderwagen oder
- durch Vergrößerung der privaten Abstellräume oder privater Garagen erfolgen.

Im Regelfall sollte 50 % der erforderlichen Fläche innerhalb des Gebäudes liegen; sie darf nicht über eine Garage erschlossen werden. Kinderwagen und Kinderfahrräder müssen angemessen untergebracht werden können.

Auch Fahrradräume außerhalb des Gebäudes müssen abschließbar und witterungsgeschützt sein.

Falls Fahrradräume innerhalb von Mittel- oder Großgaragen nachgewiesen werden sollen, sind diese den Eingangsbereichen der Garagen zuzuordnen und überschaubar anzuordnen.

2.3 Zugänglichkeit

Die leichte Zugänglichkeit muß gewährleistet sein; dies ist der Fall, wenn die Fahrradräume folgendermaßen erreichbar sind:

- ebenerdig
- über einen Aufzug, Mindestabmessung 1,10 m x 2,10 m, alternativ ist ein Diagonalmaß von 2,10 m zulässig
- über Treppen, wenn maximal eine Geschoßebene überwunden wird. Die Treppenläufe müssen geradlinig geführt werden und eine seitliche Rampenspur aufweisen, die als Schieberille ausgebildet werden kann. Bei Treppen, die zu Ebenen ohne Aufenthaltsräume führen, kann die Rampenspur innerhalb der nutzbaren Treppenbreite liegen
- über eine Rampe mit bis 15 % Steigung und mindestens 1,10 m Breite. Die gemeinsame Benutzung einer Garagenrampe ist verkehrssicher nur möglich, wenn
 - die Rampe auf voller Länge einsehbar ist oder
 - seitlich neben der Rampe verkehrssicher abgegrenzte Wege (z.B. Hochbord) von mind. 0,80 m Breite vorhanden sind oder
 - eine Ampelanlage das ungefährdete Befahren sicherstellt.

2.4 Ausstattung

Die Abstellräume für Fahrräder und Kinderwagen müssen verschließbar sein. Innerhalb der Abstellräume müssen Haltevorrichtungen für Fahrräder vorhanden sein.

IFB - Förderung

Die Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB) vergibt für geförderten Mietwohnungsbau, für Baugemeinschaften und besondere Wohnformen (gemeinsames Wohnen und Leben von Menschen mit körperlichen, geistigen oder psychischen Einschränkungen) unter anderem Zuschüsse für Fahrradplätze:

1.1.1.2 Fahrrad-Stellplätze

Die Herstellung von Fahrrad-Stellplätzen wird durch einen Zuschuss gefördert, wenn die Anforderungen an einen qualitativ hochwertigen Fahrrad-Stellplatz erfüllt werden.

Voraussetzung für eine Förderung von Fahrrad-Stellplätzen im individuellen Abstellraum ist der Nachweis einer zusätzlichen Fläche von mind. 1,5 m² je Stellplatz über die bauordnungsrechtlich geforderte Mindest-Abstellfläche hinaus.

Stellplätze im Außenraum 350,- €/Stellplatz

Stellplätze innerhalb der Gebäudehülle im Fahrrad-Abstellraum 520,- €/Stellplatz

Stellplätze innerhalb der Gebäudehülle im individuellen Abstellraum 260,- €/Stellplatz

(Stand 2021, die Beträge werden inflationsbedingt jährlich angepasst).

Zum Bau von Fahrrad-Stellplätzen im Zusammenhang mit geförderten Mietwohnungen über den Stellplatzschlüssel hinaus bietet die IFB Hamburg im Grundsatz unsubventionierte Darlehen als Annex-Förderung an. Damit werden die Fahrradplätze den Kfz-Stellplätzen gleichgestellt. Außerdem wird ein Anreiz geschaffen, über den bauordnungsrechtlich geforderten Nachweis hinaus Fahrradplätze anzubieten.

In der Modernisierungsförderung der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB) wird die Herstellung von Abstellflächen für Fahrräder bei Ausstattungsverbesserungen als Teil von umfassenden Modernisierungen als förderfähige Maßnahme anerkannt.

Die Inanspruchnahme der Fördermittel ist mit Mietpreis- und Belegungsbindungen verbunden.

Auch im Rahmen der Modernisierung in RISE-Gebieten wird unter anderem die Herstellung von Abstellräumen für Fahrräder und Kinderwagen gefördert.

Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Symbolbild Fahrradparken (Lisheng Chang, Creative Commons-Lizenz)	1
Vorwort: Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt (Foto: Senatskanzlei)	3
Abb.1: Anlehnbügel	14
Abb.2: Doppelstockparksystem	14
Abb.3: Vertikale Aufhängung	15
Abb.4: Fahrradpoller	15
Abb.5: Private Anlehnbügel für Besucher, Hamburg Eilbek (Foto: BSW)	16
Abb.6: Anlehnbügel mit Überdachung, Malmö (Foto: BSW)	16
Abb.7: Fahrradboxen auf privatem Hof, Hamburg Winterhude (Foto: BSW)	17
Abb.8: Fahrradkleingarage (Foto: Firma Zweiradgarage)	17
Abb.9: Fahrradsammelgarage, Metz (Foto: BSW)	18
Abb.10: Geplante B+R-Anlage Kellinghusenstraße, Hamburg Eppendorf (Architektur: Mathias Hein)	18
Abb.11: Fahrradraum im Erdgeschoss, Malmö (Foto: BSW)	19
Abb.12: Fahrradraum auf der Etage, Wien (Foto: M. Szeiler)	19
Abb.13: Fahrradraum im Untergeschoss, Hamburg Barmbek-Nord (Foto: ARGUS)	20
Abb.14: Fahrradabteil in der Tiefgarage, Düsseldorf (Foto: Gordon Bussiek)	20
Abb.15: Hamburger Neubauquartier, IBA	21
Abb.16: Fahrradsammelgarage, Hamburg Wilhelmsburg (Foto: ARGUS)	21
Abb.17: Rampe zum Fahrradkeller, Hamburg, Saarlandstraße (Foto: BSW)	21
Abb.18: Hamburger Gründerzeitquartier Grindelhof	22
Abb.19: Überdachte Fahrradbügel, Hamburg Altona-Altstadt (Foto: ARGUS)	22
Abb.20: Hamburger 1920er-Jahre-Quartier Habichtstraße	22
Abb.21: Fahrradbügel, Hamburg Barmbek-Nord (Foto: BSW)	23
Abb.22: Hamburger 1950er-/1960er-Jahre-Quartier Hohenfelde	24
Abb.23: Überdachte Fahrradbügel, Strubergassensiedlung Salzburg (Foto: Stadt Salzburg)	24
Abb.24: Fahrradkleingarage, Hamburg Gartenstadt Farmsen (Foto: BSW)	24
Abb.25: Hamburger 1970er-Jahre-Quartier, Mümmelmannsberg	25
Abb.26: Doppelstock-Fahrradboxen (Foto: Firma Orion)	25
Abb.27: Hamburger Quartier mit gemischten Nutzungen, Großneumarkt	26
Abb.28: Mobiler Fahrradständer, München (Foto: Lothar Gronard, Creative Commons-Lizenz)	26
Abb.29: Fahrradwaschplatz, BikeCity, Wien (Foto: BSW)	29
Abb.30: Fahrradwerkstatt, Gartenstadt Farmsen, Hamburg (Foto: ARGUS)	29
Abb.31: Fahrradabstellanlage der P+R-Betriebsgesellschaft, Hamburg Winterhude (Foto: P+R)	30
Abb.32: Zugeordnete Fahrradplätze, Tokio (Foto: ARGUS)	30



Behörde
für Stadtentwicklung
und Wohnen