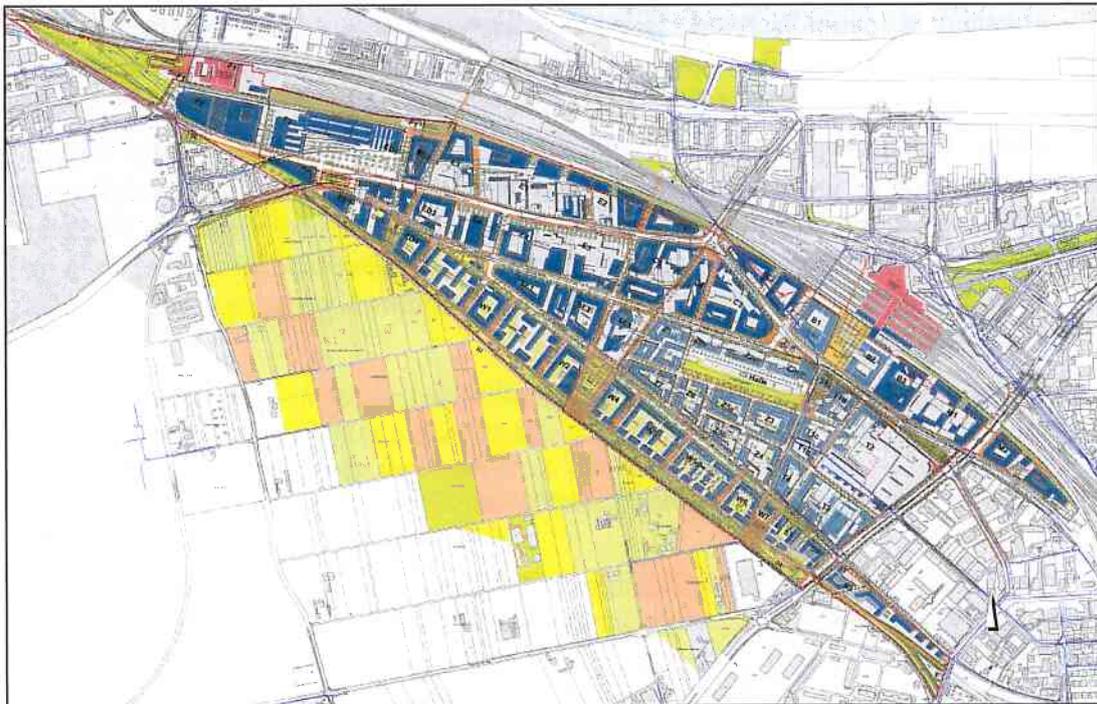


# Handlungsleitfaden Fahrradparken

## für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt



## 1 HINTERGRUND

Die Entwicklung der Bahnstadt mit geplant 7.000 Arbeitsplätzen und 5.000 Bewohnerinnen und Bewohnern ist für die Stadt Heidelberg eine willkommene Gelegenheit, das im Heidelberger Stadtentwicklungsplan 2015 festgeschriebene Leitziel „Förderung eines umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs“ an ein größeres Quartier zu binden. Zur Erreichung dieses Ziels haben der Ausbau des Radverkehrsnetzes, dessen Infrastruktur und die dazugehörigen Maßnahmen wie z.B. die Schaffung von attraktiven Fahrradabstellanlagen einen hohen Stellenwert.

Die Bahnstadt bietet aus Sicht der Stadt Heidelberg die einmalige Chance, das Fahrrad von Beginn einer Quartiersentwicklung an als Leitverkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen in ihren unterschiedlichen Lebenssituationen zu etablieren und so multimodales Mobilitätsverhalten zu unterstützen sowie einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten. Damit kann gezielt auf die Umbruchsituationen der verschiedenen Bahnstadtnutzerinnen und -nutzer eingegangen und die damit verbundene Neuorientierung (neuer Wohnort, neues Wohnumfeld, neuer Arbeitsplatzstandort, etc.) genutzt werden, um das Mobilitätsverhalten im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätskultur zu beeinflussen und an das Fahrrad zu knüpfen.

Um diesen Ansatz zum Erfolg zu führen, müssen sowohl die verschiedenen Maßnahmenebenen (Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit) wie auch die verschiedenen Akteure (Investoren, Wohnungsgesellschaften, zuziehende Unternehmen, Verkehrsverbände, Verkehrsdienstleister, etc.) integriert werden. Die Stadt Heidelberg ist bereit, die erforderlichen Rahmenbedingungen in ihrer Verantwortung so zu gestalten, dass dieses Ziel erreicht wird. Hierzu gehören:

- die Bereitstellung einer attraktiven **Fahrradinfrastruktur** in Form eines sicheren und durchgängigen Wegenetzes und ausreichenden, gut nutzbaren Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum innerhalb der Bahnstadt sowie die Anbindung an die Radwegenetze in die umliegenden Stadtviertel als Voraussetzung für die Fahrradnutzung,
- die Unterstützung von fahrradbezogenen **Services** (Verleih, Reparatur, Integration in ÖPNV-Produkte, etc.) zur Erleichterung der Fahrradnutzung und der multimodalen Mobilität,
- eine quartiersbezogene **Öffentlichkeitsarbeit** für das Radfahren.

Die Qualität der Planung wird dabei durch verwaltungsinterne „Planungshinweise für die Radverkehrsplanung in Heidelberg“ gesichert. Die „Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung“ setzen – auch im Radverkehr – besondere Akzente bei der familienfreundlichen Gestaltung des Verkehrssystems.

Für Investoren und Bauherren gelten zunächst die Bestimmungen der Landesbauordnung des Landes Baden-Württemberg, in der für Neubauten die Errichtung von Fahrradabstellplätzen vorgeschrieben ist (gemäß §§ 35, Abs. 4, Nr. 3 bzw. 38, Abs. 1, Nr. 13 LBO 2010), die auf dem Grundstück selbst nachzuweisen sind. Ergänzend dazu hat die Stadt Heidelberg diesen "Handlungsleitfaden Fahrradparken für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt" entwickelt. Die darin enthaltenen Ausführungen geben Investoren und privaten Bauherren eine Orientierung, wie sie mit der Erstellung

von attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten einen eigenen Beitrag zur „Förderung eines umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs“ und damit auch für die Wohn- und Lebensqualität in der Bahnstadt insgesamt leisten können.

## **2 ANFORDERUNGEN AN GESTALTUNG, LAGE UND ERSCHLIEBUNG**

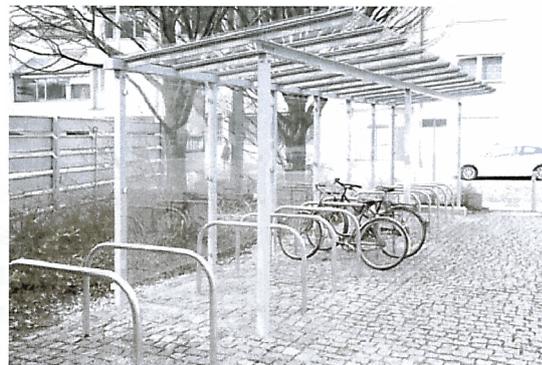
Im Gegensatz zu bereits bebauten Quartieren und Gebäuden sind die Möglichkeiten zur Schaffung von attraktiven Abstellanlagen in neuen Quartieren und bei Neubauten (Wohnen und Gewerbe) deutlich größer und vielfältiger. Diese Abstellanlagen sollten die folgenden Grundanforderungen erfüllen:

- Sie sollten den Platzbedarf von „normalen“ Fahrrädern (Breite 70 cm, Länge 190 cm) berücksichtigen, aber auch für größere Räder (Tandem, Behinderten-dreiräder, Kinderanhänger) sichere Abstell- und Anschlussmöglichkeiten bereithalten. Nicht vergessen werden sollte eine ausreichende Bewegungsfläche vor jedem Abstellplatz.
- Die Fahrradständer sollten so ausgewählt werden, dass ein diebstahlsicherer Anschluss möglich ist, ohne dass das Fahrrad beschädigt wird. Nach Möglichkeit sollen Anlehnbügel mit einer Breite von 1,00 m und einer Höhe von 0,85 m eingesetzt werden. Die Ständer sollten für alle gängigen Fahrradtypen geeignet sein. Vorderradklemmen sind auszuschließen. Um auch das Anlehnen von Kinderfahrrädern zu ermöglichen, sollte ein zusätzlicher Knieholm in ca. 0,40 m Höhe vorhanden sein. Die Abstände zwischen den Anlehnbügeln sollen 1,20 m betragen, um eine beidseitige Nutzung zu ermöglichen.
- Die Abstellplätze sollen auf befestigten Wegen ebenerdig oder über Rampen erreicht werden. Die Rampen sollten auch für Fahrradanhänger gut nutzbar sein. Treppen sind nicht geeignet. Falls der Zugang über Aufzüge erfolgt, sind diese ausreichend zu dimensionieren (Tiefe von 2,00 m). Von den Wohnungen aus sollen Abstellplätze mindestens in gleicher Qualität erreichbar sein wie Kfz-Stellplätze (Qualität gemessen an Entfernung, Direktheit des Weges, Anzahl zu durchquerender Türen, etc.)
- Besucherstellplätze im Freien sollten möglichst dicht am Eingang und vom öffentlichen Straßenraum einsehbar angeordnet und grundsätzlich überdacht sein.
- Sind Fahrradstellplätze über Gänge oder durch Türen zu erreichen, sollte eine lichte Breite von 1,05 m nicht unterschritten werden. Türen sollten mindestens eine Offenhaltungsmöglichkeit, besser noch eine automatische Öffnungsfunktion haben.

Die mit der Entwicklung der Bahnstadt verbundene Chance, attraktive Abstellmöglichkeiten für Bewohner und Beschäftigte (ggf. auch für Kunden und Besucher) innerhalb der Gebäude bzw. in eigenen Abstellräumen anzubieten, sollte genutzt werden. Als Abstellmöglichkeiten bieten sich an:

- Ebenerdige Fahrradräume im Bereich neben der Eingangstür, geeignet für Einfamilienhäuser und kleine Mehrfamilienhäuser bzw. kleinere Bürogebäude,
- Kellerräume, in denen platzsparende Reihenabstellanlagen zum Einsatz kommen (insbesondere bei Großwohnanlagen und größeren Bürogebäuden). Die uneingeschränkte Erreichbarkeit (Rampen anstatt Treppen, s.o.) ist sicherzustellen,
- Eigene Fahrradhäuschen oder Fahrradboxen, die in unterschiedlichsten Ausführungen erhältlich sind und sich auch für Mehrfamilienhäuser eignen (z.B. „Hamburger Fahrradhäuschen“),

Fahrradräume, Fahrradkeller und Fahrradhäuschen sollten grundsätzlich abschließbar sein.



Mögliche Lösungen (Bilder mit freundlicher Genehmigung der E. ZIEGLER Metallbearbeitung AG)

Ebenfalls gut geeignet sind Tiefgaragen, über die größere Wohn- und Büroanlagen oft verfügen. Hier bietet sich an, einen eingangsnahen bzw. treppenhause nahen Teil zum Fahrradparken zu nutzen und mit Fahrradständern auszustatten (1 PKW-Stellplatz bietet Raum für 4 Anlehnbügel d.h. 8 Fahrradstellplätze). Hier sollten – da Tiefgaragen in der Regel offen zugänglich sind - Rahmenanschlussbügel eingesetzt werden, um die Fahrräder diebstahlsicher anschließen zu können. Noch geeigneter sind eingegitterte Fahrradabstellanlagen, die nur für Schlüsselhaber zugänglich sind.

### 3 ORIENTIERUNGSWERTE FÜR ABSTELLANLAGEN

Die Stadt Heidelberg hat zur Orientierung für die Ermittlung der notwendigen Abstellplätze eine Liste mit Richtzahlen erarbeitet. Diese sind als Anlage beigefügt und als Vorgabe für das gesamte Stadtgebiet verbindlich.

Nur bei Bauvorhaben mit grundstücksbezogenen Besonderheiten kann eine abweichende Regelung getroffen werden. Die o.g. Richtzahlen sind hierbei für private Bauherren und Investoren auch in der Bahnstadt der Orientierungsrahmen für die Mindestanforderungen.

#### 4 QUELLEN

**Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW:**

„..... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren“;

Krefeld 2003

**Senatsverwaltung für Stadtentwicklung:**

„Fahrradparken in Berlin – Leitfaden für die Planung“,

Berlin 2008

**Stadt Offenburg:**

„Richtlinien für die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder“,  
Offenburg 1999

#### 5 ANLAGE

**Stadt Heidelberg:**

„Richtzahlen zur Ermittlung von Fahrradabstellplätzen“,

Heidelberg, 2010



## Richtzahlen zur Ermittlung von Fahrradabstellplätzen

Gemäß § 35 Abs. 4 Nr. 3 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg – LBO – vom 08.08.1995 – GBl. S. 617 – müssen für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen u. a. leicht erreichbare und gut zugängliche Flächen zum Abstellen von Fahrrädern zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung stehen.

Für Sonderbauten kann nach § 38 Abs. 1 Nr. 13 LBO zur Verhinderung oder Beseitigung von Gefahren sowie erheblichen Nachteilen oder Belästigungen die Anlage von Fahrradabstellplätzen verlangt werden.

Im Interesse einer gleichmäßigen Behandlung der einzelnen Bauvorhaben gelten folgende grundsätzliche Vorgaben:

1. Die Fahrradabstellflächen sind auf dem Grundstück selbst nachzuweisen. Im Einzelfall kann die Fahrradabstellfläche im Bereich von maximal 100 m vom Baugrundstück auf einem anderen privaten Grundstück nachgewiesen werden; dafür ist eine öffentlich-rechtliche Sicherung erforderlich (Baulast).
2. Bei der Forderung nach Fahrradabstellplätzen gem. § 35 Abs. 4 Nr. 3 LBO müssen die Flächen zum Abstellen von Fahrrädern leicht erreichbar und gut sowie möglichst ebenerdig zugänglich sein. Sie dürfen im Freien liegen, wenn sie durch eine Überdachung wettergeschützt sind.
3. Bei der Forderung nach § 38 Abs. 1 Nr. 13 LBO wird (nur) der Nachweis von Flächen gefordert.
4. Der Flächenbedarf für einen Fahrradabstellplatz beträgt 1,5 m<sup>2</sup> (1,90 x 0,60 m zuzüglich Verkehrsfläche).
5. Bei der Teilung von Wohnungen sowie bei Vorhaben zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung, Aufstockung oder Änderung des Daches wird auf die Forderung nach Fahrradabstellplätzen verzichtet, wenn die Baugenehmigung oder Kenntnisausgabe für das Gebäude mindestens fünf Jahre zurückliegt und die Herstellung auf dem Baugrundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist (analoge Regelung wie bei Kfz-Stellplätzen nach § 37 Abs. 2 LBO).
6. Bei Bauvorhaben mit grundstücksbezogenen Besonderheiten kann eine abweichende Regelung getroffen werden.
7. Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Fahrradabstellplätze ist von den umseits abgedruckten Richtzahlen auszugehen.

## Richtzahlen

Nr.	Bauvorhaben	Zahl der Fahrradabstellplätze
<b>1.</b>	<b>Wohngebäude</b>	
1.1	Wohngebäude mit mehr als 2 Wohneinheiten	1/30 m <sup>2</sup> Wohnfläche
1.2	Gebäude mit Altenwohnungen	1/10 Wohnungen
1.3	Kinder- und Jugendheime, Schwesternwohnheime, Lehrlingswohnheime, Studentenwohnheime	1/2 Betten
1.4	Altenwohnheime	1/10 Betten
1.5	Arbeiterwohnheime, Asylantenwohnheime	1/5 Betten
<b>2.</b>	<b>Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen</b>	
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1/80 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche
2.2	Büro- und Verwaltungsräume mit erheblichem Besucherverkehr	1/50 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche
<b>3.</b>	<b>Verkaufsstätten</b>	
3.1	Verkaufsstätte < 700 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	1/100 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, mind. 3
3.2	Verkaufsstätte > 700 m <sup>2</sup>	1/150 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, mind. 5
<b>4.</b>	<b>Versammlungsstätten (ohne Sportstätten)</b>	
4.1	Theater, Konzerthallen, Kirchen	1/20 – 50 Sitzplätze
4.2	Kino, Vortragsaal, Mehrzweckhallen	1/10 Sitzplätze
<b>5.</b>	<b>Sportstätten</b>	
5.1	Sportstätten ohne Besucherplätze	1/250 m <sup>2</sup> Sportplatzfläche
5.2.1	Sportplätze bis 2000 Besucherplätze	1/10 Besucherplätze
5.2.2	Sportplätze von 2000 bis 5000 Besucherplätze	1/10 Besucherplätze bis 2000, dann pro 50 Besucher/1 Stellplatz
5.2.3	Sportplätze über 5000 Besucherplätze	Einzelfallprüfung
5.3.1	Tennisplätze ohne Besucherplätze	2/Spielfeld
5.3.2	Tennisplätze mit Besucherplätzen	1/10 Besucherplätze
5.4	Freibäder	1/150 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche
5.5	Hallenbäder	1/5 Kleiderablagen
5.6	Minigolfplätze, Golfplätze	10/Anlage
5.7	Kegelbahnen, Bowlingbahnen	2/Bahn
5.8	Fitnesscentren, Saunen, Solarien	1/50 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche oder 1/3 Kleiderablagen
<b>6.</b>	<b>Gaststätten und Beherbergungsbetriebe</b>	
6.1	Gaststätten einschl. Freisitzfläche/Diskotheiken	1/20 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche oder 1/5 – 10 Sitzplätze
6.2	Biergärten	1/10 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche oder 1/5 – 10 Sitzplätze
6.3	Spielhallen/sonst. Vergnügungsstätten	1/30 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche
6.4	Hotels, Pensionen, andere Beherbergungsbetriebe	1/30 Betten
6.5	Jugendherbergen	1/10 Betten
<b>7.</b>	<b>Krankenanstalten</b>	
7.1	Krankenanstalten, allgemeine Pflegeheime	1/20 – 30 Betten
7.2	Kurheime/Sanatorien	1/20 Betten
<b>8.</b>	<b>Schulen und Einrichtungen</b>	
8.1	Grundschulen (1. – 4. Klasse)/Musikschulen	1/5 – 10 Schüler
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen	1/5 Schüler
8.3	Sonderschulen	1/20 Schüler
8.4	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1/10 Schüler
8.5	Fachhochschulen, Hochschulen	1/3 Studenten
8.6	Kindergärten, Kindertagesstätten	3/Gruppe
8.7	Jugendbegegnungsstätten u. Ä.	1/15 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche
<b>9.</b>	<b>Gewerbliche Anlagen</b>	
9.1	Handwerks-, Gewerbe- und Industriebetriebe	1/10 Beschäftigte
9.2	Lagerräume, -plätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1/5 Beschäftigte oder 100 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche, mind. 3 Stellplätze
<b>10.</b>	<b>Sonstiges</b>	
10.1	Friedhöfe	1/1500 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche
10.2	Bibliotheken	1/50 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche

## **Hinweise und Empfehlungen zur Gestaltung von Abstellanlagen für Fahrräder für die Stadt Heidelberg**

Für Fahrradabstellplätze sollten als Standard Anlehnbügel verwendet werden mit einer Breite von bis zu 1,00 m und einer Höhe von 0,85 m. Als Material wird im Boden verankertes, feuerverzinktes Stahlrohr vorgeschlagen.

Im Altstadtbereich sollen die Anlehnbügel bevorzugt in anthrazit mit Eisenglimmer ausgeführt werden.

Die Abstände zwischen den Anlehnbügeln sollten 1,20 m betragen um eine beidseitige Nutzung zu ermöglichen. Es sollten aber auch für größere Räder (Tandem, Behinderten-dreiräder, Kinderanhänger) sichere Abstell- und Anschlussmöglichkeiten bereitgehalten werden.

Um ein Anlehnen von Kinderfahrrädern zu ermöglichen, sollte ein zusätzlicher Knieholm in ca. 40 cm Höhe vorhanden sein (vor allem in der Nähe von Kindereinrichtungen oder wo erfahrungsgemäß viele Kinderfahrräder abgestellt werden).

Die Abstellplätze sollen auf befestigten Flächen ebenerdig oder über Rampen erreichbar sein. Falls der Zugang über Aufzüge erfolgt, sind diese ausreichend zu dimensionieren (Tiefe von 2,00 m). Von den Wohnungen aus sollten die Abstellplätze mindestens in gleicher Qualität erreichbar sein wie Kfz-Stellplätze.

Besucherparkplätze sollten möglichst dicht am Eingang und vom öffentlichen Straßenraum einsehbar angeordnet und wenn möglich überdacht sein.

Sind Abstellplätze über Gänge oder Türen zu erreichen, sollte eine Breite von 1,05 m nicht unterschritten werden.

Bei Neubaugebieten sollten Abstellmöglichkeiten für Bewohner und Beschäftigte innerhalb der Gebäude bzw. in eigenen Abstellräumen geschaffen werden. Als Abstellmöglichkeiten sollten ebenerdige Fahrradräume im Bereich von Eingangstüren, Kellerräume, in denen platzsparende Reihenabstellanlagen zum Einsatz kommen und eigene Fahrradhäuschen oder Fahrradboxen verwendet werden.

