

Maßnahme:

Umbau von Kfz-Stellplätzen zu Radabstellanlagen

Acht Fahrräder oder vier Lastenräder passen auf die Fläche eines Kfz-Stellplatzes.¹

Einen Parkplatz in acht verwandeln

Radabstellanlagen ermöglichen eine Erhöhung des Gesamtstellplatzangebots bei gleichbleibender Fläche – das bedeutet eine immense Effizienzsteigerung. Gleichzeitig fördert eine Verknappung des Kfz-Stellplatzangebots den Umstieg auf den Umweltverbund. Wenn Stellplätze zu Radabstellanlagen umgebaut werden, dient das auch dem Klimaschutz: So werden „Push“ und „Pull“ clever miteinander kombiniert.

1. Warum Kfz-Stellplätze zu Radabstellanlagen umbauen?

- Ein wichtiger Hebel, andere Mobilitätsformen als den Autoverkehr zu fördern, ist das Parken. Werden Kfz-Stellplätze reduziert, werden andere Formen der Mobilität in Betracht gezogen, insbesondere bei kürzeren Wegen. Durch den Umbau werden die Flächen nun der neuen Mobilität oder als Raum für Begegnung und Erholung zur Verfügung gestellt.
- Kfz-Parkplätze lassen sich in Radwege oder Radabstellanlagen umwandeln. Die Umwandlung in Radabstellanlagen ist einfacher machbar, wenn auf einzelnen Stellplätzen entsprechende Anlehnbügel montiert werden.²
- Radabstellanlagen ordnen den ruhenden Fahrradverkehr und ermöglichen platzsparendes und sicheres Abstellen von Fahrrädern. Zu Fuß Gehende profitieren von freigehaltenen Gehwegen ohne wildes Parken von Fahrrädern.²

2. Wie Kfz-Stellplätze zu Radabstellanlagen umbauen?

Mögliche Umgestaltungsflächen identifizieren:

- Wo gibt es Bedarf an zusätzlichen Radabstellanlagen?
- Wo gibt es ein Überangebot an Kfz-Stellplätzen? Oftmals ist auf Straßenparkplätzen hoher Parkdruck und Parkhäuser in der Nähe sind nicht ausgelastet.⁵

Umwidmungsflächen strategisch auswählen:

- Wie hoch ist der planerische und finanzielle Umgestaltungsaufwand bei den in Frage kommenden Flächen?
- Welche der in Frage kommenden Flächen haben das größte Potential als Hebel für den Umstieg auf den Umweltverbund zu fungieren? Sie sollen für Radfahrende einladend, gut sichtbar und zweckmäßig sein und z. B. kurze Wege zu Geschäften oder anderen Zielen haben.¹

Gegenargumenten mit passender Kommunikation begegnen:

- Beteiligungsprozesse schaffen Akzeptanz bei den Betroffenen wie Anwohnenden und Geschäftsleuten.⁵
- Auf freie Parkflächen für Kraftfahrzeuge hinweisen (meist in Parkhäusern).⁵

Neue Radabstellanlagen bedarfsgerecht ausgestalten:

- Bedarfe nutzergruppenspezifisch ermitteln, zum Beispiel größere Abstellflächen für Transporträder oder Fahrradanhänger, Schließfächer, Lademöglichkeiten für Pedelecs, Werkzeuge, Luftpumpe oder Wetterschutz.¹
- Ermittelte Bedarfe in ein Serviceangebot integrieren.
- Qualitätssicherung durch feste Wartungsintervalle etablieren.¹

3. Good Practice: Karlsruhe

Die rechts abgebildete Karlsruher „Radstation Süd“ unter dem Karlsruher Hauptbahnhof war bis zum Jahr 2018 ein Parkhaus mit 38 Kfz-Stellplätzen. Nach dem Umbau bietet es nun Platz für 680 Fahrräder, Stellplätze für Lastenräder, Räder mit Anhängern und E-Bikes (inklusive Ladepunkten). Auch mit der Fahrradnutzung einhergehende Bedürfnisse wurden bei der Planung bedacht und in das Serviceangebot integriert: so gibt es Umkleidekabinen und Spinde, eine Trinkwasserstation, Schließfächer für Helm und Fahrradtaschen, sowie eine Werkstatt mit den wichtigsten Utensilien für einfache, selbst durchführbare Reparaturen.⁶

Was auf den ersten Blick nach einem langwierigen Großprojekt mit immensem Planungsaufwand klingt, wurde mit vergleichsweise geringem Aufwand in kurzer Zeit umgesetzt. Das Autoparkhaus war sanierungsbedürftig, eine bestehende Großbaustelle am Bahnhof hätte die Zufahrt zum Parkhaus zudem mittelfristig blockiert. Zudem waren für die Radstation,

außer der farblichen Neugestaltung und der flächendeckenden Beleuchtung, keine großflächigen Umbauarbeiten nötig. Somit vergingen vom ersten Gespräch bis zur Baufertigstellung gerade einmal neun Monate.⁶



Radstation Süd in Karlsruhe. Foto: Bastian Wetzke

4. Weitere Tipps für die Umsetzung

- Durch experimentelle, temporäre Umgestaltungsmaßnahmen (z B. Parking Days) auf den immensen Flächenverbrauch parkender Autos aufmerksam machen. Durch einen höheren Radverkehrsanteil werden weniger Kfz-Stellplätze gebraucht und somit als Aufenthaltsfläche nutzbar.⁵
- Um nicht den Eindruck zu erwecken, dass sich der oft nur subjektiv empfundene Parkdruck durch Umwidmungen vorhandener Kfz-Stellplätze weiter verschärft, sollten begleitend Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen eingeführt werden. Diese helfen den Parksuchverkehr effizient zu steuern und Parkflächen nutzergruppenspezifisch zu erschließen.⁷
- Die Menge der Stellplätze sollte sich an der zukünftigen, angestrebten Stärke des Radverkehrs bemessen und ausreichende Stellplätze bereithalten oder

Erweiterungsflächen vorsehen. Es sollten ebenfalls ausreichend Stellplätze für Fahrräder mit Anhänger und Lastenräder eingeplant werden.¹

- Mit der Umwandlung einzelner Kfz-Stellplätze in Fahrradabstellanlagen können jährliche Reduktionsquoten von Parkplätzen realisiert werden, ohne durch größere öffentliche Wahrnehmung Kontroversen hervorzurufen.⁸
- Strategisch positionierte Radabstellbügel an Kreuzungen und Einmündungen können helfen, Falschparker zu verdrängen. Dadurch verbessert sich die Verkehrssicherheit, da Sichtbeziehungen zwischen Autofahrenden und Fußgängern bzw. Radfahrenden erhalten bleiben.⁹

Quellen und Literatur:

1. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2020): Ruhender Verkehr. Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg. [Link](#). (18.12.2020)
2. Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. (2016): Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen – VCD Leitfaden zur Rückeroberung der Straße. [Link](#). (18.12.2020)
3. Umweltbundesamt (2020): Quartiersmobilität gestalten - Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. [Link](#). (17.12.2020)
4. Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. [Link](#). (11.05.2020)
5. Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Vorteile. [Link](#). (11.05.2020)
6. Gunßer, Christoph (2019): Ruhende Räder. [Link](#). (11.05.2020)
7. FGM & AMOR (2015): Push & Pull – 16 gute Gründe für Parkraummanagement. [Link](#). (08.05.2020)
8. Stadt Köln (2016): Parkraumfreie Zone Innenstadt. Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt. [Link](#). (18.12.2020)
9. Volksstimme.de (2020): Gegen Falschparker - Halle macht's Magdeburg vor, 17/11/2020. [Link](#). (18.12.2020; 13:01 Uhr)

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: www.klimaschutz-bewegt.de

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmsplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Bastian Wetzke

Das Kompetenznetz wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.

