

## Leitfaden zur Beantragung von dezentralen Radabstellanlagen

---

### 1. Über dieses Dokument

An der vom Stadtrat beschlossenen Verkehrswende wird seit geraumer Zeit mit Hochdruck gearbeitet. Ein wichtiger Baustein hierbei ist die Förderung von Fuß- und Radverkehr, wozu ebenfalls der Ausbau geeigneter Radabstellmöglichkeiten gehört.

Der Radentscheid München (REM) fordert in seinem Ziel 4 (bedarfsgerechte, flächendeckende und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten) eine deutliche Verbesserung der Parksituation für Radfahrende.

Die Bezirksausschüsse (BA) nehmen hierbei eine Schlüsselrolle ein, da Radabstellanlagen je nach Situation in den Bezirken bedarfsgerecht und an den richtigen Stellen durch die BAs beantragt werden können. Da jedoch das Einreichen von BA-Anträgen bezüglich erwünschter Radabstellmöglichkeiten nicht nur für die Mitglieder der BAs, sondern auch für die Stadtverwaltung durch die Bearbeitung der Anträge mit zeitaufwändiger Arbeit verbunden ist, soll das gesamte Antragsverfahren standardisiert und für alle Beteiligten vereinfacht werden.

Das Team Radabstellanlagen des REM hat sich in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung zum Ziel gesetzt, die Anträge der BAs so einfach wie möglich zu gestalten, damit sie effizienter und zeitsparender bearbeitet werden können. Hierfür hat der REM zwei Standardformulare für die Beantragung von Radabstellanlagen mit Zielsetzung, Erläuterungen und Hinweisen erstellt.

### 2. Mehrwerte von Radabstellanlagen für die Stadtbezirke

#### 2.1 Förderung des Radverkehrs

Komfortable Radabstellanlagen, an die Fahrräder angesperrt werden können, bedeuten nicht nur mehr Sicherheit gegen Diebstahl, sondern auch erhöhte Standfestigkeit bei Starkwind oder etwaigem Fahrrad-Parkchaos. Umgeworfene Fahrräder gehen häufig mit zeit- und kostenaufwändigen Beschädigungen einher. Radabstellanlagen schützen abgestellte Räder vor Diebstahl, verhindern Beschädigungen und erhöhen dadurch die Attraktivität des Radfahrens erheblich.

#### 2.2 Verbesserung der Situation auf den Gehwegen

Auf den Gehwegen im Münchener Stadtgebiet wird der Fußverkehr häufig durch abgestellte Fahrräder behindert oder gefährdet.

Damit auf dem Gehweg auch Begegnungsverkehr möglich ist und sich Personen mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkte Menschen hier gut zurechtfinden können, sollte immer eine nutzbare Restbreite von 1,8 m (besser 2,0 m) zur Verfügung stehen. Zu beachten ist zudem, dass für sehbehinderte und blinde Menschen beim sicheren Entlanggehen an der Straße die „innere Leitlinie“ - also die vom Straßenverkehr abgewandte Führung entlang der Häuserkante – benötigt wird, um die gewünschte Gehrichtung finden und einhalten zu können. Damit dies sichergestellt werden kann, bedarf es auch im öffentlichen Raum eines geeigneten Angebotes an Fahrradabstellanlagen.



Grundsätzlich müssen Fahrradabstellmöglichkeiten in der Verantwortung der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer auf Privatgrund realisiert werden. Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind hierzu eine Ergänzung und decken den darüberhinausgehenden allgemeinen Bedarf. Zudem wirken sie ordnend und können so auch zur Verkehrssicherheit beitragen.

### **2.3 Verbesserung der Sichtbeziehung in Kreuzungen und Einmündungen**

Moderne, überdurchschnittlich hohe Kraftfahrzeuge, die vor Einmündungen geparkt werden, behindern häufig die Sicht auf den gesamten Verkehr. Insbesondere beim Abbiegen werden Fuß- und Radverkehr vom Kraftfahrzeugverkehr dadurch erst spät gesehen. Durch eine systematische Anordnung von Abstellanlagen an Knotenpunkten sollen diese von parkenden Kraftfahrzeugen freigehalten und die Sichtbeziehungen dadurch verbessert werden.

Es sollte zunächst versucht werden, auf vorgezogenen Seitenräumen (sogenannten „Gehwegnasen“) den Stellplatzbedarf zu decken. Auf eine stadtverträgliche Gestaltung muss hierbei ebenso geachtet werden, wie auf die Sicherstellung einer barrierefreien Querungsmöglichkeit des Knotens ohne Unterbrechung oder Verschwenkung der Wegebeziehungen für den Fußverkehr. Sollten hierfür keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen, wird jeweils die Umwandlung eines oder mehrerer Kfz-Parkplätze vom Kreuzungsbereich ausgehend empfohlen. Dies ermöglicht eine symmetrische, leicht verständliche Anlage von Fahrradabstellanlagen zur Deckung des allgemeinen Bedarfs. Gleichzeitig verbessert die Freihaltung der Knotenpunkte von geparkten Kfz die Sichtbeziehungen gerade auch für kleine Fußgängerinnen und Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen.

### **2.4 Schonung und Freihaltung von Straßenbegleitgrün**

Um das für das Stadtklima so wichtige Straßenbegleitgrün zu schonen, sollten Fahrräder nicht auf Grünstreifen oder Grünanlagen abgestellt werden müssen. In Ermangelung von geeignetem Platz führen die dort abgestellten Räder nicht nur zu unschönem Chaos, sondern auch zur Zerstörung der Grünflächen und zu unerwünschter Verdichtung des Bodens. Im Interesse aller sollte deshalb das Stadtgrün geschützt werden und unverstellt sichtbar sein.

## **3. Empfehlungen bei der Antragsstellung**

### **3.1 Vorgehensweise für die Beantragung von Radabstellanlagen**

- An den gewünschten Standorten sollte der Abstellbedarf für Fahrräder und / oder Lastenräder festgehalten und fotografiert werden.
- Für die Auswahl der Standorte sollten die identifizierten Kriterien (siehe Liste unten) berücksichtigt werden.
- In den Anträgen sollten Standortwünsche gebündelt werden (bis zu 12 Standorte).
- Zur einfacheren Bearbeitung durch die Stadtverwaltung kann das standardisierte Formular verwendet werden.

### **3.2 Bedarfsangepasste Verortung**

Abstellanlagen werden gemäß eines standortgenauen Bedarfs im öffentlichen Raum verortet. Der Bedarfsnachweis muss aufzeigen, dass ein Abstellbedarf am Standort vorliegt. Die Bedarfsprüfung für Abstellflächen im öffentlichen Raum erfolgt seitens des Mobilitätsreferats und kann fallabhängig auf unterschiedliche Weise erfolgen, zum Beispiel über Foto-Nachweise, eine Flächenprüfung auf der Stadtgrundkarte oder eine Ortsbesichtigung.

*Standorte mit erhöhtem allgemeinen Abstellbedarf für Fahrräder mit Standardmaßen:*

- Zugangsbereiche zu großen Wohnanlagen, öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen (z.B. Freizeit- und Sportanlagen, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Behörden)
- Zugangsbereiche von Wohn- und Geschäftsstraßen sowie von größeren Einzelhandelsgeschäften in dichten Bestandsquartieren
- Randbereiche sowie Nebenstraßen der Fußgängerzonen
- Zugangsbereiche von Stadtteil- bzw. Quartierszentren und Quartiersplätzen
- Zugangsbereiche von Haltestellen des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs

*Standorte mit erhöhtem allgemeinen Abstellbedarf für Lastenräder:*

- Zugangsbereiche in altersdurchmischten Wohnquartieren mit hoher städtebaulicher Dichte und Nutzungsmischung (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Dienstleistungen, Gewerbe)
- Zugangsbereiche zu familienbezogenen Einrichtungen (z.B. Stadtteil- bzw. Quartierszentren, Betreuungs-, Freizeit- und Sporteinrichtungen für Kinder) bzw. Kultur- und Bildungseinrichtungen für Kinder und Familien (z.B. Grundschule, Volkshochschule)
- Zugangsbereiche von Geschäftsstraßen sowie von größeren Einzelhandelsgeschäften in dichten Bestandsquartieren
- Randbereiche sowie Nebenstraßen der Fußgängerzonen
- Zugangsbereiche von U-/S-Bahnknotenpunkten bzw. -Endhaltestellen und Regional- und Fernverkehrsbahnhöfen

### **3.3 Allgemeine Hinweise zur Beantragung**

- In Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung > 30 km/h ohne abmarkierte Radfahr- oder Schutzstreifen werden Abstellanlagen aus Verkehrssicherheitsgründen in der Regel auf Gehbahn- oder Radwegniveau errichtet. Erfolgt die Errichtung von Abstellflächen in diesen Straßen durch die Umwandlung von Kfz-Parkplätzen, ist dies somit meist mit einer baulichen Anhebung der Verkehrsfläche verbunden. Die Erreichbarkeit baulich angehobener Abstellflächen kann bei Bedarf z.B. über eine Auffahrtsmöglichkeit mit Bordsteinabsenkung sichergestellt werden, die in einer Entfernung von maximal 30 m von der Abstellfläche liegen muss.
- Bei der Erfassung der Standorte sollten aussagekräftige Fotos, die den Bedarf verdeutlichen, gemacht sowie die genauen Standorte und die Anzahl der gewünschten Fahrradbügel festgehalten werden.
- Im Falle von notwendigen Kfz-Parkplatzumwandlungen:

Ein Kfz-Parkplatz entspricht 4–5 Fahrradbügel für 8–10 Fahrräder oder 1-2 Fahrradbügel für 2-3 Lastenräder (je nach Standort). Zur Vereinfachung bei der Bearbeitung der Anträge nach Möglichkeit die Vorschläge bitte konkret formulieren, z.B.: „1. Parkplatz Ostseite an der Kreuzung zur X-Straße“ oder „2 Kfz-Parkplätze, Y-Straße vor Nr. Z, Nordseite, direkt vor dem XY Supermarkt“.

- Auf Lastenradabstellplätzen ohne angrenzende bedarfsgerechte Ausstattung an Abstellplätzen für Fahrräder mit Standardmaßen ist mit einer Fehlbelegung der Lastenradabstellplätze durch Fahrräder zu rechnen. Deshalb ist an Standorten, an denen neue Lastenradabstellplätze geschaffen werden, eine unmittelbar angrenzende, bedarfsgerechte Ausstattung an Abstellplätzen für Fahrräder mit Standardmaßen herzustellen (mindestens 10, wenn nicht bereits vorhanden).



#### **4. Tipps bei der Benutzung des Formulars für die Antragstellung**

- Alle blauen Felder können ausgefüllt oder nach Wunsch geändert werden.
- Der gesamte Antrag an die Stadtverwaltung sollte 5 MB nicht überschreiten, weshalb die Fotos eventuell entsprechend verkleinert werden sollten, bevor sie ins Formular eingefügt werden.
- Die Beispielformulare verstehen sich als Ausfüllhilfe für die Standardformulare.