

Whitepaper Fahrradparken

3 Höhenüberwindung und Fahrradparken





Radfahrender in Aufwärtsrichtung
im Fahrradparkhaus Dachau
(Quelle: PGV-Alrutz)

Titel: Rampe im Fahrradparkhaus
Eberswalde (Quelle: PGV-Alrutz)

Inhalt

1. Höhenüberwindung – die Herausforderungen	3
2. Höhenüberwindung in den Regelwerken.....	4
2.1 Gängige Regelwerke und deren Verbindlichkeit	4
2.2 Rampen	6
2.3 Treppen mit Schiebespur	7
2.4 Aufzüge	8
2.5 Fahrsteige	8
2.6 Besonderheiten bei der Um- bzw. Mischnutzung von Kfz-Parkhäusern	9
2.7 Zusammenfassung	10
3. Praxisbeispiele.....	12
3.1 Rampen	12
3.2 Treppen mit Schiebespur	15
3.3 Fahrsteige	17
3.4 Um- bzw. Mischnutzung von Kfz-Parkhäusern	18
4. Handlungsempfehlungen	20
5. Literatur	22
6. Anhang	24
Impressum.....	28



1. Höhenüberwindung – die Herausforderungen

Komfortabel nutzbare Fahrradabstellanlagen sind in der Regel ebenerdig zugänglich. Oftmals ist dies jedoch gerade an Standorten mit besonders hohem Parkdruck – wie beispielsweise an Bahnhöfen und anderen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs – aufgrund einer Vielzahl konkurrierender Nutzungen auf sehr begrenztem Raum nicht möglich. Zur Bereitstellung der notwendigen Anzahl von Fahrradabstellplätzen in akzeptabler räumlicher Nähe ist daher häufig die Errichtung mehrgeschossiger Fahrradparkbauten oder die Erschließung umnutzbarer Flächen in Unter- oder Obergeschossen von Bestandsgebäuden notwendig. Darüber hinaus kann es zur Optimierung der Übergangsmöglichkeiten zwischen Radverkehr und ÖPV sehr vorteilhaft sein, Fahrradabstellanlagen in Unter- oder auf Überführungen zu verorten, bzw. in unmittelbarer Nähe dazu.

Üblicherweise müssen Geschossdifferenzen mit ca. 4,0 bis 6,0 m Höhenunterschied überwunden werden. Sollen Brücken Bahnstrecken mit Oberleitungen überqueren, erfordert § 9 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit der Züge mindestens 6,2 m lichte Höhe unter Bauwerken. Daher stehen besonders im Umfeld von Bahnhöfen Fachplanende und kommunale Entscheidungstragende schnell vor großen Herausforderungen, wenn es um eine komfortable Zuwegung zu Fahrradabstellanlagen geht.

Bei der Gestaltung dieser notwendigen bzw. gewünschten Höhenüberwindungen ist häufig unklar, inwiefern Rampen in Fahrradparkhäusern (FPH) steiler als 6 % sein dürfen bzw. generell barrierefrei ausgeführt werden müssen. Weiterhin stellt sich auch die Frage nach praxistauglichen Alternativen wie Aufzügen oder Fahrsteigen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Höhenüberwindungen für möglichst alle Nutzenden gut möglich sind.

Auch die zunehmende Diversifizierung verwendeter Fahrradtypen (z. B. ein- und mehrspuriger Lastenräder, darunter insbesondere auch „Longtails“¹¹) und ein immer höherer Anteil elektrisch unterstützter Fahrräder trägt zu Unsicherheiten bei der Planung geeigneter Rampenneigungen bei.

Das vorliegende Whitepaper stellt zunächst die derzeitigen Empfehlungen aus dem Inland sowie vergleichend Empfehlungen aus ausgewählten Nachbarländern dar. Anschließend richtet es den Blick in die Praxis und zeigt pragmatische Beispiellösungen. Basierend darauf leitet es Handlungsempfehlungen ab, die bei der Findung von bestmöglichen, ortsangepassten Kompromissen unterstützen.

¹¹ Longtails sind einspurige Lastenräder, bei denen die Ladefläche hinter der fahrenden Person liegt. Diese Räder erfreuen sich seit einigen Jahren zunehmender Beliebtheit, da sich mit ihnen trotz vergleichbar kompakter Abmessungen viele alltägliche Beförderungsaufgaben von Kindern bis hin zu schweren Lasten erledigen lassen.

2. Höhenüberwindung in den Regelwerken

2.1 Gängige Regelwerke und deren Verbindlichkeit

Technische Baubestimmungen der Länder

Die Listen der Technischen Baubestimmungen (LTB) auf Landesebene regeln, welche Vorschriften, Regelwerke etc. jeweils verbindlich gelten. Die Länder haben die DIN 18040-1 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden“ in ihre technischen Baubestimmungen übernommen. Dies geschah entweder direkt oder durch Verweis auf die Muster-Verwaltungsvorschrift (Muster-VwV) des Deutschen Instituts für Bau-technik (DIBt). Damit gilt die Norm bundesweit als verbindliche Grundlage für barrierefreies Bauen in öffentlichen Gebäuden.

Die „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012) zeigen, wie sich Rampenformen und Neigungen sinnvoll für den Zugang zu Fahrradabstellplätzen einsetzen lassen. Auch die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR, FGSV 2023) greifen dieses Thema auf und legen dar, welche Neigungen in Parkhäusern und an Fahrradabstellanlagen praktikabel sind. Beide Regelwerke kommen dabei zu übereinstimmenden Empfehlungen für Rampenneigungen.

In die LTB sind diese Regelwerke bislang nicht aufgenommen. Auch ergänzende Leitfäden (z. B. der Leitfaden Fahrradabstellanlagen der

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH 2024) oder der Leitfaden Bike+Ride des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (2019)) gelten nicht als verbindliche Vorschriften. Sie bieten jedoch erprobte und gut anwendbare Orientierungshilfen, die sichere Lösungen fördern und gleichzeitig Spielraum für örtliche Abweichungen lassen.

Ortssatzungen, wie beispielsweise die Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt München (LHM 2020) können lokal abweichende oder ergänzende Anforderungen definieren, die es zu berücksichtigen gilt. Darüber hinaus können ggf. Fördermittelgebende über die Förderbedingungen ergänzende Anforderungen festschreiben.

Erforderlichkeit der Barrierefreiheit und Stellplatzquoten

Die Bauordnungen der Länder regeln, welche Gebäude barrierefrei sein müssen. FPH zählen als öffentlich zugängliche Gebäude. Entsprechend gelten die LTB und damit auch die DIN 18040-1 als verbindlich. Für Neubauten und für eine Umnutzung bestehender Gebäude zum Fahrradparken sind daher barrierefrei erreichbare Abstellplätze erforderlich.

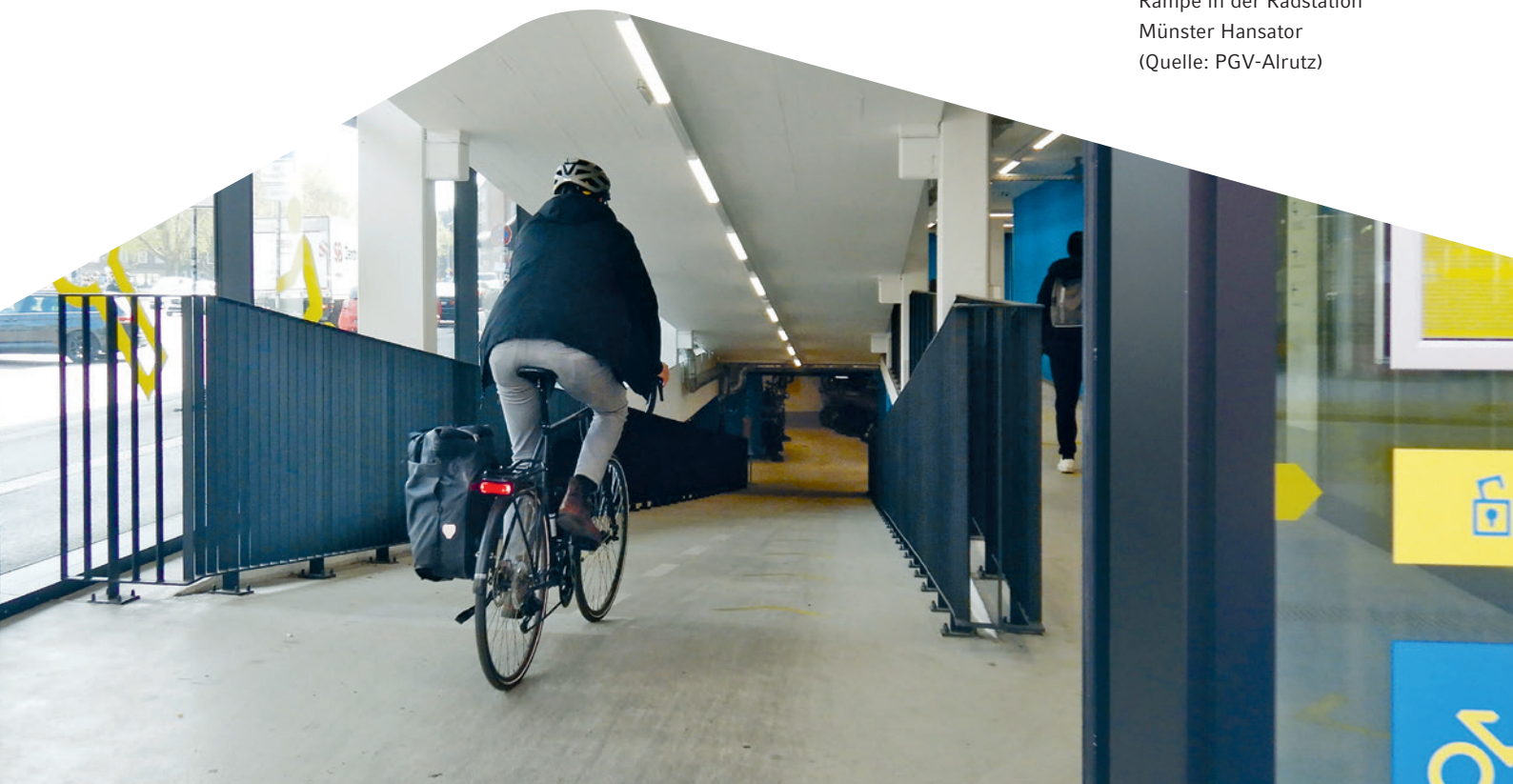


Die DIN 18040-1 benennt barrierefreie Rampen (siehe Abbildung 2 in Kapitel 2.2) und Aufzüge als geeignete höhenüberwindende Elemente. Für Rampen gibt die DIN auch Werte der Rutschsicherheit vor. Die Bauordnungen bzw. VwV der Länder regeln auch, in welchem Umfang die Barrierefreiheit erfüllt sein muss. Da Umbauten von Gebäuden zum Fahrradparken eine wesentliche Änderung des Gebäudes darstellen, müssen die örtlichen Bauordnungsbehörden im Einzelfall prüfen, in welchem Umfang eine barrierefreie Anpassung auch wirtschaftlich angemessen ist.

Es bestehen keine allgemein gültigen Vorgaben zur Anzahl barrierefreier Fahrradstellplätze. Die Stadt München beispielsweise legt in § 5 ihrer Fahrradabstellplatzsatzung

(LHM 2020) fest, dass 3 % bzw. mindestens einer der Stellplätze barrierefrei zugänglich sein müssen. Für Kfz-Parkhäuser geben z. B. die Garagenverordnungen der Länder vor, wie viele Kfz-Stellplätze die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu erfüllen haben. In Hessen etwa müssen mindestens 3 % der Stellplätze barrierefrei sein. Für die Planung von Fahrradabstellanlagen kann dies als Anhaltswert für die Mindestanzahl von barrierefreien Abstellplätzen dienen. Darüber hinaus ist eine barrierefreie Erreichbarkeit für Radfahrende mit Fahrradanhängern, Kleinkindern in Kindersitzen oder Lastenrädern besonders wichtig. Entsprechende Stellplätze sollten vorzugsweise in dem Geschoss liegen, das sich auf der Ebene der Bahnsteig- oder Haltestellenzugänge befindet.

Rampe in der Radstation
Münster Hansator
(Quelle: PGV-Alrutz)



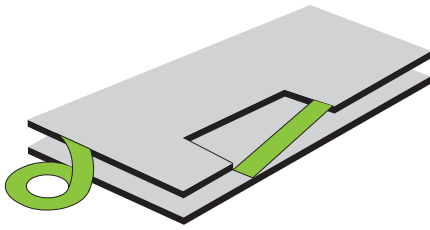


Abbildung 1: Prinzipskizze einer geraden und einer Wendelrampe in voller Kreisform (Quelle: PGV-Alrutz/Design-Gruppe)

2.2 Rampen

Rampen gibt es in unterschiedlichen Formen und Ausprägungen. In vielen FPH kommen gerade Rampen zum Einsatz. Wendelrampen können als kreisförmige Vollwendel oder als Halbkreis ausgeführt sein. Sie können Fläche in der Länge eines FPH einsparen, falls die Grundfläche für eine gerade Rampe nicht ausreicht (Abbildung 1).

Befahrbare Rampen

Befahrbare Rampen sind für Radfahrende in der Regel die bestmögliche Form der Höhenüberwindung, da sie am schnellsten und komfortabelsten zum Ziel führen. Je flacher eine Rampe ist, desto leichter lässt sie sich auch ohne Unterstützung befahren. Inwiefern eine Rampe als befahrbar gelten kann, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Aus einer Vielzahl persönlicher Merkmale der Nutzenden in Kombination mit den von ihnen genutzten Fahrrädern können sich sehr individuelle Leistungsfähigkeiten ergeben. Basierend auf Untersuchungen zu Fahr- und Gehgeschwindigkeiten (Zimmermann 1994, Weidmann 1992) auf unterschiedlich stark

geneigten Oberflächen werden derzeit Rampen mit einer Neigung von bis zu 12 % für die meisten Menschen als befahrbar angesehen. Rampen mit einer Neigung von bis zu 6 % gelten nach aktuellem Kenntnisstand als „komfortabel befahrbare Rampen“, weshalb die „Hinweise zum Fahrradparken“ (FGSV 2012) für die Erschließung von Fahrradabstellanlagen dies als Regelneigung empfehlen.

Es ist zu beachten, dass die zugrunde liegenden Annahmen zeitlich deutlich vor der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes und Spezialrädern, wie beispielsweise Lastenrädern, getroffen wurden. Hinsichtlich überwindbarer Neigungen durch unterschiedliche Nutzende mit heute gängigen Fahrradtypen und Gangschaltungen besteht derzeit eine Forschungslücke. Eigene beispielhafte Beobachtungen an ausgewählten Standorten legen nahe, dass Neigungen bis 12 % für die meisten Nutzenden mit gängigen Rädern gut befahrbar sind. Die zusammengefassten Ergebnisse der Beobachtungen sind im Anhang dargestellt (siehe Tabelle 3).

Barrierefreie Rampen

Barrierefreie Rampen nach DIN 18040-1 bilden eine besondere Variante befahrbarer Rampen. Sie dürfen höchstens 6 % Neigung auf einer Länge von bis zu 6,0 m aufweisen und müssen zwischendurch über flache Podeste von mindestens 1,5 m verfügen. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Steigung von knapp 5 %. In der Praxis bedeutet das: Um rund 4,0 m Höhenunterschied zu überwinden, braucht es bereits eine Rampe von mindestens 81 m

² Untrainierte Menschen können mit einem dreigängigen Tourenrad Steigungen von etwa 6 % bis 8 % bewältigen, wenn sie 30 Minuten lang eine Dauerleistung von 65 Watt erbringen (Zimmermann 1994). Bei dieser Steigung fahren sie 4 bis 5 km/h. Trainierte Menschen können demnach mit einem Rennrad Neigungen von bis zu etwa 14 % befahren. Gehende bewegen sich auf Rampen mit 10 % Steigung mit durchschnittlich etwa 4 km/h fort, bei 0 % Steigung mit etwa 5 km/h (Weidmann 1992). Untrainierte Radfahrende sind bei 6 % bis 8 % Steigungen damit etwa so schnell wie Gehende.

Abbildung 2: Prinzipskizze einer Treppe mit Schiebespur
(Quelle: PGV-Alrutz/Rad: Mugini – stock.adobe.com)



Länge – bei 5,0 m Höhendifferenz wächst die Länge auf gut 100 m (Abbildung 3). Der ADFC Bayern empfiehlt für Zwischenpodeste eine Länge von 2,5 bis 3,0 m, die auch als ebene Fläche für Lastenräder ausreicht. Eine Länge von 3,0 m böte auch für ein Fahrrad mit Anhänger genügend Platz (ADFC 2025).

Schieberampen

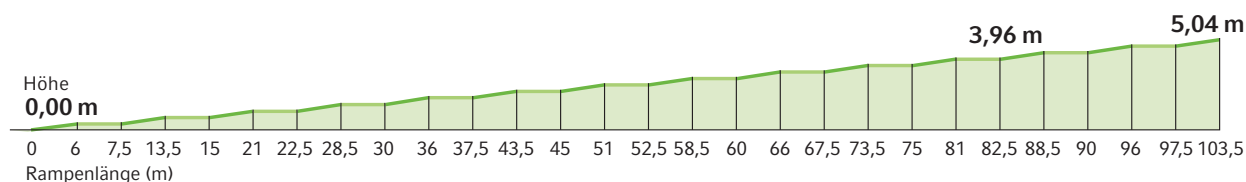
Als Schieberampen gelten Rampen, die von den meisten Nutzenden nicht mehr befahren werden können, zugleich aber nicht so steil sind, dass sie Treppenstufen erfordern. Ein Blick in das Handbuch Veloparkierung der Schweiz (ASTRA 2008) und den Leidraad Fietsparkeren der Niederlande (2023) zeigt, dass dies auf Rampen mit Neigungen zwischen etwa 12 % und 18 % zutrifft. Einen Hinweis darauf geben auch die Erkenntnisse aus den beispielhaften Beobachtungen in ausgewählten FPH (siehe Anhang). Eine Schieberampe hat keine baulichen Merkmale, die ein Befahren grundsätzlich unmöglich machen würden. Es kann daher unter Umständen zu vermehrten Konflikten zwischen schiebenden Personen und solchen, die die Rampe mit elektrischer Unterstützung oder guter körperlicher Fitness befahren, kommen. In diesem Fall sollten die Betreiber eines FPH das Schieben vorschreiben, um die Sicherheit der Nutzenden zu gewährleisten.

2.3 Treppen mit Schiebespur

Treppen als Ergänzung zu Rampen

Ab einer Neigung von etwa 18 % empfiehlt sich für eine Höhenüberwindung ohne technische Hilfsmittel der Einsatz von Treppen mit Schiebespuren (FGSV 2012). Eigene Beobachtungen an Beispielstandorten legen nahe, dass die meisten Nutzenden gängige Fahrräder bei Neigungen bis zu 35 % schieben können (Details dazu siehe Anhang, Tabelle 5). Dabei ist zu beachten, dass die Schiebespur in ausreichender Breite geplant werden muss (siehe Tabelle 2 in Kapitel 2.7). Für mehrspurige Fahrräder, wie z. B. dreiradrädige Lastenräder oder Erwachsenenendreiräder, sind Treppen mit Schiebespuren nicht geeignet. Die Schiebespur kann seitlich oder auch mittig zwischen zwei Treppen angelegt sein. Eine mittig positionierte Schiebespur bietet den Vorteil, dass sich Fahrräder – z. B. mit montiertem Kindersitz – nicht an den Handläufen verhaken können (Abbildung 2).

Abbildung 3: Höhen- und Längenspunkte einer barrierefreien Rampe mit geeigneten Abschnitten und flachen Zwischenpodesten gem. DIN 18040-1 (Quelle: PGV-Alrutz)



Technische Unterstützungsmöglichkeiten

Elektrische Fahrradtreppenhilfen unterstützen beim Aufwärtsschieben auf Treppen mit Schieberillen. In der Führungsschiene laufen ein Transportband oder eine Förderkette, die sich bei Bedarf elektrisch zuschalten lassen und den Schiebevorgang erleichtern. Nach Angaben der Hersteller können so sogar Treppen mit Neigungen bis zu 70 % ausgestattet werden. In Abwärtsrichtung wirken Bürstenleisten als Bremsen und ermöglichen so das kontrollierte Hinunterführen der Fahrräder³.

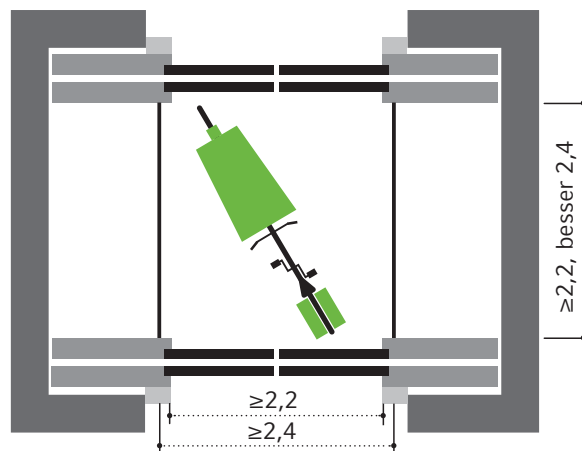
Es ist zu beachten, dass jede technische Unterstützung einen erhöhten Wartungsaufwand mit sich bringt. Zudem können zusätzliche Maßnahmen zur Gewährung der Ausfallsicherheit erforderlich sein.

2.4 Aufzüge

Aufzüge sind störungsanfällig und können ausfallen, daher eignen sie sich zur Erschließung von – insbesondere größeren – FPH nur in Ergänzung zu Rampen. Aufzüge überwinden i. d. R. einen Meter Höhenunterschied je Sekunde. Im Gegensatz zur Nutzung von Rampen müssen Nutzende hier zusätzliche Wartezeiten in Kauf nehmen. Ihr Einsatz ist jedoch sinnvoll, wenn beispielsweise barrierefreie Zugänge zu Stellplätzen erforderlich sind.

Für den Fahrradtransport eignen sich Aufzüge besonders in Form sogenannter Durchlader mit Türen auf beiden Seiten. So können Radfahrende ihr Fahrrad vorwärts hinein- und

Abbildung 4: Prinzipskizze eines Aufzugs mit eingestelltem Lastenrad. Abmessungen in Metern nach FGSV 2025 (Quelle: PGV-Alrutz/Design-Gruppe)



ebenso vorwärts wieder hinauschieben. Die empfohlenen Abmessungen stellen sicher, dass auch Lastenräder oder Spezialräder von mobilitätseingeschränkten Personen Platz finden. Ein 2,7 m langes Lastenrad lässt sich diagonal unterbringen, wie die Abbildung 4 verdeutlicht.

2.5 Fahrsteige

Fahrsteige können den Fahrradtransport als „Moving-Walks“ unterstützen. Sie ermöglichen in bestehenden Stadtgebieten mit sehr begrenzten Flächen eine verkürzte Verbindung zwischen Geschossen.

In Deutschland regelt die DIN EN 115-1, dass Fahrsteige für den Fahrradtransport nur bei Längsneigungen bis 10,5 % zulässig sind. Da die Länder diese Norm jedoch nicht in die verbindlichen LTB übernommen haben, empfiehlt es sich, die geplante Neigung frühzeitig mit der örtlichen Bauordnungsbehörde abzustimmen.

Wichtig ist außerdem: Nach der verbindlichen DIN 18040-1 gelten Fahrsteige allein nicht als barrierefreie vertikale Verbindung. Sie lassen sich bei Geschwindigkeiten bis 0,5 m/s und einer Neigung bis 12,3 % auch von motorisch

³ <https://www.fahrradtreppenhilfe.de/velocomfort/>
Mögliche Neigungen bis etwa 35° entsprechen etwa 70 %.

Tabelle 1: Rampenneigungen und lichte Höhen nach der M-GarVO und den EAR 2023

Regelwerk bzw. Norm	Verbindlichkeit	Rampenneigung	Rampen, die auch Zu Fuß Gehende nutzen	Höhe	Radien der Wendelrampen	Führung des Radverkehrs
M-GarVO	verbindlich nach jeweiligem Landesrecht	Mittel- und Großgaragen mit über 100 m ² bzw. über 1.000 m ² Nutzfläche: maximal 15 %	Großgaragen: Gehweg auf mindestens 0,8 m breit	lichte Höhe mindestens 2,0 m	≥ 5,0 m	k. A.
EAR 2023	unverbindliche Empfehlung	maximal 15 %, offene Rampen mit Witterungseinflüssen maximal 10 % für Radverkehr befahrbare Rampen 6 %, maximal 10 % auf bis zu 20 m Länge	Gehweg 0,8 m breit, bei Zweirichtungsverkehr 1,6 m	lichte Höhe mindestens 2,1 m	5,0 bis 20,0 m	grundsätzlich getrennte Führung des Rad- und Pkw-Verkehrs bei Mischverkehr: sorgfältige Planung unter Beachtung der Rampenneigung, der Höhen und von Konflikten an Zufahrtsschranken

eingeschränkten und sehbehinderten Personen ohne Fahrrad nutzen – sie erfüllen jedoch nicht die Anforderungen an einen barrierefreien Zugang.

Für Stadtfahrräder oder Longtails bieten Fahrsteige gute Nutzungsmöglichkeiten. Für breite Lastenräder oder Anhänger mit zwei Kindersitzen nebeneinander reicht die Fahrsteigbreite dagegen nicht aus. Für diese Fahrräder sollten alternative Zugangsmöglichkeiten geschaffen werden. Zu beachten ist außerdem, dass auf offenen Fahrsteigen insbesondere bei Nässe Rutschgefahr bestehen kann. Für Fahrsteige empfiehlt sich daher eine Überdachung, um die Sicherheit der Nutzenden zu erhöhen. Außerdem ist auf eine regelmäßige Instandhaltung zur Sicherstellung der Betriebssicherheit zu achten.

2.6 Besonderheiten bei der Um- bzw. Mischnutzung von Kfz-Parkhäusern

Bei der Um- bzw. Mischnutzung von Kfz-Parkhäusern stellen sowohl die Empfehlungen für lichte Höhen als auch gängige Rampenneigungen besondere Herausforderungen dar.

Die Garagenverordnungen (GarVO) der Länder regeln u. a. die Rampenneigungen und die lichte Höhe in Kfz-Parkbauten. Die Länder übernahmen dabei die Muster-GarVO der Bauministerkonferenz, zum Teil mit landesspezifischen Anpassungen. In Tabelle 1 werden die Regelungen der Muster-GarVO sowie die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der FGSV (EAR 2023) gegenübergestellt.

Die „Hinweise zum Fahrradparken“ (FGSV 2012) empfehlen für sicheres Radfahren in Gebäuden eine lichte Höhe von 2,5 m. In Kfz-Parkhäusern ist die lichte Höhe üblicherweise geringer. Häufig werden die Rampen in Kfz-Parkhäusern mit 15 % Neigung steiler ausgeführt als für (komfortabel) befahrbare Rampen für Radfahrende empfohlen und liegen somit eher im Bereich der Schieberampen. Falls Radfahrende diese Rampen nutzen sollen, sind neben den Fahrgassen auch Gehwege zum Schieben erforderlich.

Weder die Hinweise zum Fahrradparken noch die EAR 2023 sind in den LTB der Länder verbindlich aufgenommen. Deshalb sind bei der Planung von Fahrradstellplätzen in Kfz-Parkhäusern auch Abweichungen möglich.

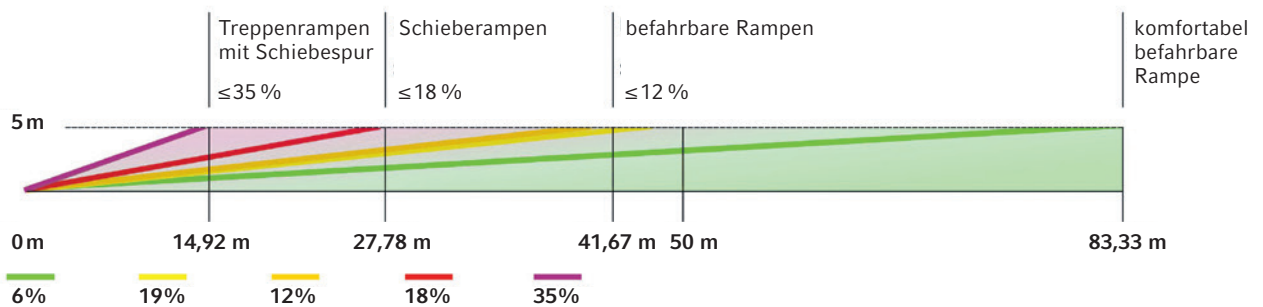
Bei Parkhäusern, in denen mehr als zwei tägliche Nutzungen pro Pkw-Stellplatz registriert werden oder Stoßzeiten auftreten, empfehlen sich bei ausreichenden Flächen getrennte Zufahrten für Pkw und Fahrräder (FGSV 2025). Sind keine ebenerdigen Fahrradabstellanlagen möglich, bieten sich Rampenneigungen entsprechend Abbildung 5 an.

2.7 Zusammenfassung

Befahrbare Rampen sind die beste Erschließungsform von Fahrradabstellanlagen. Mit Ausnahme barrierefreier Rampen, für die die Anforderungen nach DIN 18040-1 einzuhalten sind, gibt es keine verbindlichen Grenzwerte für Rampenneigungen. Als komfortabel befahrbar gelten derzeit Rampen mit einer Neigung von bis zu 6 % (siehe Tabelle 2; FGSV 2012; Bundesamt für Straßen 2008; FSV 2022), generell werden Rampen bis etwa 12 % Steigung von den meisten Nutzenden als befahrbar angesehen. Der Übergang zwischen befahrbaren Rampen und Schieberampen kann durch individuelle persönliche Leistungsfähigkeiten der Nutzenden unterschiedlich eingeschätzt werden, liegt nach derzeitigem Kenntnisstand aber bei ca. 12 bis 14 % Neigung. Neigungen von mehr als 18 % sollten als Treppen mit Schiebespur ausgeführt werden, da die meisten Menschen diese Steigungen nicht mehr komfortabel ohne Treppen bewältigen können (Abbildung 5).

Ab einer Rampensteigung von 18 % sollten zusätzlich Aufzüge vorgesehen werden, damit auch Menschen mit Spezialrädern – etwa mehrspurigen Rädern – die Anlagen komfortabel nutzen können. Für die barrierefreie Erschließung von Fahrradabstellanlagen sind Aufzüge immer dann erforderlich, wenn ebenerdige Stellplätze oder barrierefreie Rampen nach DIN 18040-1 nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Als alleinige Erschließungsform sind sie jedoch ungeeignet, da ihr Ausfallrisiko und ihre nur geringe Kapazität eine ergänzende Zugangslösung erforderlich machen.

Bei einer Mischnutzung von Kfz-Parkhäusern mit Fahrradstellplätzen empfiehlt es sich, letztere möglichst getrennt vom Kfz-Verkehr erreichbar zu machen. Sind Zufahrtsschranken vorhanden und nutzen Rad- und Kfz-Verkehr denselben Weg, sollten Radfahrende die Schrankenanlage auf einer separaten Durchfahrt passieren können. Für den Radverkehr ist eine lichte Höhe von 2,5 m zwar empfohlen, diese ist in Bestandsparkhäusern jedoch nicht verbindlich. Rampen mit Steigungen über 12 % können nicht von allen Radfahrenden bewältigt werden. Deshalb sind neben den Fahrgassen ausreichend breite Gehwege zum Schieben erforderlich.



Regelwerk bzw. Norm	Verbindlichkeit	Höhenüberwindendes Element	Neigung	Lichte Breite	Schiebespuren
Hinweise zum Fahrradparken (FGSV 2012)	unverbindliche Empfehlung basierend auf anerkannten Regeln der Technik	befahrbare Rampen	generell bis zu 6 %, maximal 10 % auf bis zu 20 m Länge	Fahrgassen ≥ 2,5 m	bei befahrbaren Rampen nicht erforderlich
		flach geneigte Treppen	bis zu 18 %	≥ 1,5 m	rechts Schieberille auf mindestens 0,6 m breiter Schiebespur
		normale Treppe, z.B. in bestehenden Gebäuden	k.A.	k.A.	in Steigungsrichtung rechts Schieberille, Durchmesser der Ausrundung der Rille etwa 7 cm
DIN 18040-1	verbindlich als Teil der Liste technischer Baubestimmungen der Länder	barrierefreie Rampe	bis zu 6 % auf bis zu 6 m Länge, flaches Zwischenpodest mit mindestens 1,5 m Länge	≥ 1,2 m	keine Aussage
DIN EN 115-1	unverbindliche Empfehlung	Moving Walks (Fahrsteige)	maximal 10,5 %	k. A.	bei Fahrsteigen nicht erforderlich
Leitfaden Baden-Württemberg	unverbindliche Empfehlung	befahrbare Rampen	maximal 6 %	k. A.	bei befahrbaren Rampen nicht erforderlich
Ausgewählte Empfehlungen aus Nachbarländern					
Handbuch Veloparkierung Schweiz (Bundesamt für Straßen 2008), SN 640 238	Empfehlung in der Schweiz	befahrbare Rampe	Regelfall 6 %, Ausnahmefall 10 %, mit Überdachung 12 %	3,0 m	bei befahrbaren Rampen nicht erforderlich
		Treppen	maximal 53 %	≥ 2,75	Schiebespur 0,9 m breit
Leidraad fietsparkeren (CROW 2023)	Empfehlung in den Niederlanden	befahrbare Rampe	Höhendifferenz: ≥ 2,5 m: 3 % < 2,5 m: 10 %	≥ 2,0 m	bei befahrbaren Rampen nicht erforderlich
		Schieberampe	maximal 22 %	≥ 2,0 m	bei Schieberampe nicht erforderlich
		Treppe	ideal 18 %, maximal 25 %	≥ 2,0 m	bei befahrbaren Rampen nicht erforderlich
RADVERKEHR RVS 03.02.13 (FSV 2022)	Empfehlung in Österreich	befahrbare Rampe	Regelfall 6 %, maximal 10 %	Regelfall 3,0 m, mind. 2,0 m	bei befahrbaren Rampen nicht erforderlich
		Treppen	maximal 18 %		Schiebespur 0,9 m breit

Abbildung 5 (oben): Unterschiedliche Lösungen zur Höhenüberwindung und benötigte Längen an einer beispielhaften Höhendifferenz von 5 m. Übergänge können aufgrund persönlicher Voraussetzungen und verwendeter Fahrradtypen fließend verlaufen. (Quelle: Infostelle Fahrradparken und PGV-Alrutz)

Tabelle 2: Empfehlungen für Rampen und Treppen

3. Praxisbeispiele

3.1 Rampen

FPH Eberswalde Hauptbahnhof

Im Jahr 2022 nahm die Stadt Eberswalde ein FPH am Hauptbahnhof in Betrieb. Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit durch den Zentralen Omnibus-Bahnhof, die Kfz- und Taxenvorfahrt sowie einen Bus-Parkplatz fiel die Wahl auf eine kompakte Bauweise mit zwei Geschossen.

Das Obergeschoss ist über eine etwa 30 m lange befahrbare Rampe mit einer Längsneigung von etwa 10 % erreichbar. Im Erdgeschoss stehen Abstellplätze an Bügeln, Hoch-Tief-Einstellern, Doppelstockplätzen und Fahrradboxen zur Verfügung. Nutzende mit schwereren Fahrrädern oder mit Kinderanhängern können diese ebenerdigen Abstellplätze komfortabel und barrierearm erreichen.

Abbildung 6: Rampe zum Obergeschoss im FPH Eberswalde
(Quelle: PGV-Alrutz)



FPH Bahnhof Dachau

In Dachau befindet sich ein zweigeschossiges FPH am Bahnhof, welches 2017 in Betrieb genommen wurde. Das zweigeschossige FPH bietet auf knappen Flächen zwischen den Bahnanlagen, dem Stationszugang und umliegenden Kfz-Parkplätzen eine große Kapazität mit bis zu 1.200 Abstellplätzen an. In das Obergeschoss führt eine etwa 45 m lange Rampe mit 9 % Neigung. Zusätzlich verbindet eine kürzere Rampe mit einer Neigung von 15,8 % die Straßenebene mit einem leicht abgesenkten Souterrain (Abbildung 8). Der Vorteil dieser Bauweise liegt darin, dass die Rampe ins Obergeschoss verkürzt werden konnte. Im Souterrain wurde zudem eine Abstellfläche für größere Fahrräder wie Lastenräder oder Fahr-

räder mit Anhänger eingerichtet (Abbildung 7). Beispielhafte Beobachtungen der PGV Alrutz vor Ort zeigen, dass sowohl Jugendliche als auch Erwachsene mit gängigen Fahrradtypen die Rampen problemlos nutzen können (siehe Anhang Tabelle 3 und Tabelle 4).

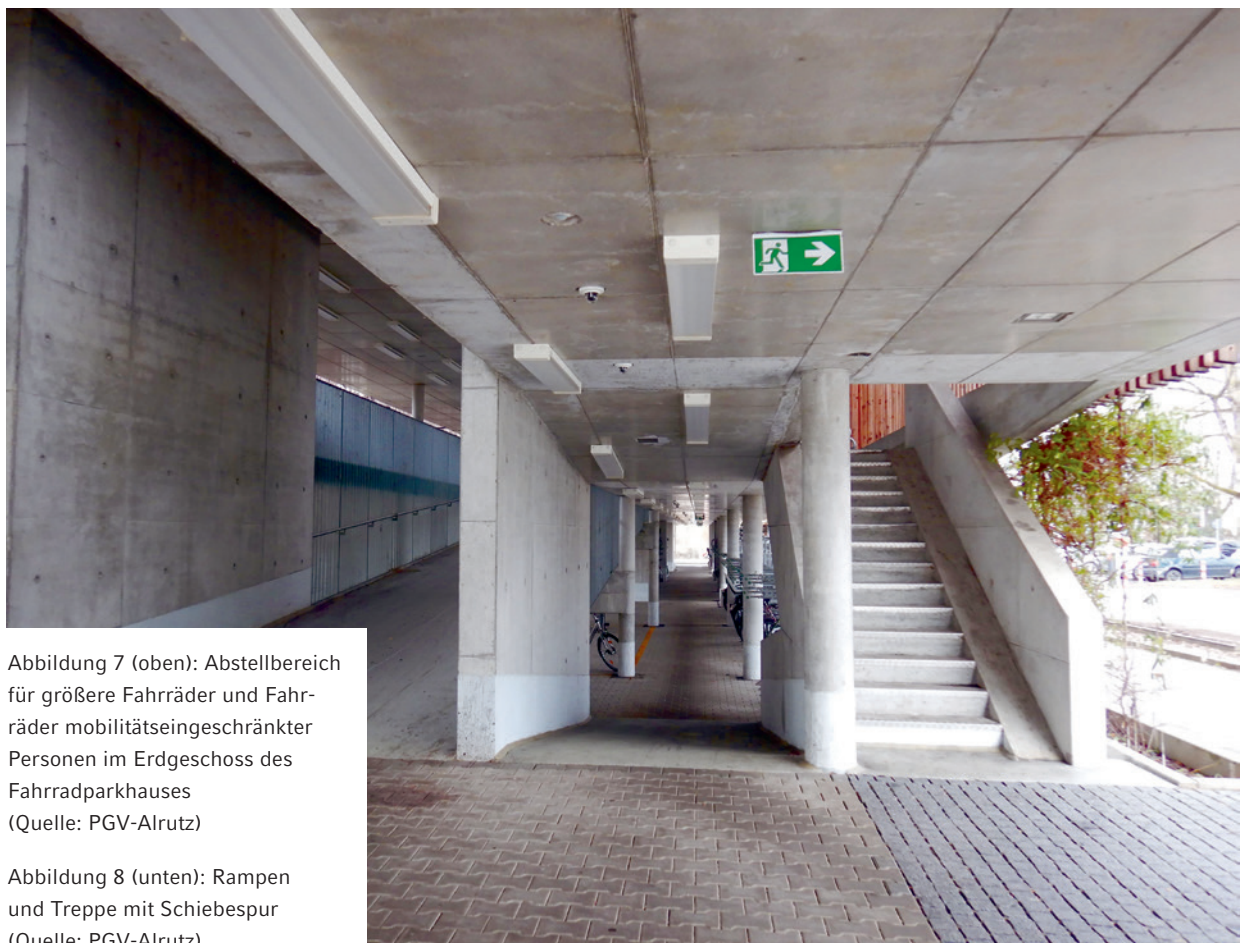


Abbildung 7 (oben): Abstellbereich für größere Fahrräder und Fahrräder mobilitätseingeschränkter Personen im Erdgeschoss des Fahrradparkhauses (Quelle: PGV-Alrutz)

Abbildung 8 (unten): Rampen und Treppe mit Schiebespur (Quelle: PGV-Alrutz)



FHP Hauptbahnhof Tübingen

Am Hauptbahnhof Tübingen wurde 2023 eine moderne Radstation eröffnet. Radfahrende können diese komfortabel vom Bahnhofsvorplatz aus über eine 57 m lange Rampe mit bis zu 14 % Neigung erreichen (Abbildung 9). Die Neigung variiert über die gesamte Rampenlänge. Die annähernd halbkreisförmige Wendelrampe erschließt das FPH unter dem Europaplatz auf kurzem Weg vom Blauen Band aus, einer hochwertigen innerstädtischen Radverkehrsverbindung. Eine interaktive 360°-Tour durch die Radstation bietet die Infostelle Fahrradparken unter folgendem Link:
<https://radparken.info/360-touren/>

Abbildung 9: Geschwungene Rampe zur Radstation Tübingen
(Quelle: DB InfraGO/Nam Do)



3.2 Treppen mit Schiebespur

FPH Bremen Hauptbahnhof Ostseite

Im FPH an der Ostseite des Hauptbahnhofs in Bremen führen Treppen mit Steigungen von 26 % bzw. 35 % in ein Unter- bzw. Obergeschoss. Seitliche Schiebespuren in Form von ca. 15 cm breiten Schieberillen aus Stahl erleichtern dort den Fahrradtransport (Abbildung 10, Abbildung 11). Das Parkhaus gehört zur Radstation und ist nur für Dauerkarten-Nutzende zugänglich. Fahrräder mit besonderen Abmessungen – wie Lastenräder – können die Schiebespuren jedoch nicht nutzen. Für diese stehen entsprechende Stellplätze am Hauptstandort der Radstation bereit. Beobachtungen der PGV Alrutz zeigen: Geübte Radfahrende

können in der Regel diese Steigungen auch mit Fahrrädern inklusive Anbauten oder mit Mountainbikes und breiteren Reifen problemlos bewältigen (siehe Anhang Tabelle 5). Von den 272 kostenpflichtigen Stellplätzen sind etwa 85 % belegt.



Abbildung 10 (oben): Treppe mit Schieberillen in das Souterrain (Quelle: ADAC)

Abbildung 11 (unten): Treppe mit Schieberillen in das Obergeschoss (Quelle: ADAC)

FPH Bahnhof Dachau

Ein weiteres Beispiel findet sich am Bahnhof Dachau: Dort führen zwei Treppen mit einseitigen Schiebespuren vom Straßenniveau ins Obergeschoss. Mit einer Neigung von 58 % sind diese deutlich steiler als in dem FPH in Bremen. Die Spuren sind etwa 25 cm breit, verfügen jedoch nicht über eine vertiefte Schieberille (Abbildung 12). Beobachtungen der PGV Alrutz vor Ort haben gezeigt, dass nur wenige Radfahrende diese Führung nutzen. Die Mehrheit weicht eher auf die befahrbaren Rampen als komfortablere Verbindung ins Obergeschoss aus (siehe Anhang Tabelle 3, Tabelle 5).

Abbildung 12: Treppe mit seitlicher Schiebespur in Aufwärtsrichtung rechts (Quelle: PGV-Alrutz)



3.3 Fahrsteige

FPH Amsterdam Stationsplein (Niederlande)

In den Niederlanden setzen mehrere Fahrradparkhäuser auf den Einsatz von Fahrsteigen zur vertikalen Erschließung. Ein Beispiel ist das Parkhaus am Bahnhof Amsterdam mit rund 7.000 Abstellplätzen. Es liegt 9,0 m unter Straßenniveau und wird wegen des großen Höhenunterschieds über Fahrsteige mit einer Neigung von 21,5 % erschlossen. Diese sind in zwei Gruppen mit einem Zwischenpodest angeordnet. Jede Gruppe besteht aus drei parallel nebeneinanderliegenden Fahrsteigen. Die nutzbare Breite der Fahrsteige beträgt 1,0 m; zwischen den Handläufen stehen 1,2 m zur

Verfügung (Abbildung 14). Um eine sichere Nutzung zu gewährleisten sind am Beginn der Fahrsteige – sowohl in Abwärts- als auch in Aufwärtsrichtung – deutlich sichtbare Radfahrverbote ausgeschildert (Abbildung 13).

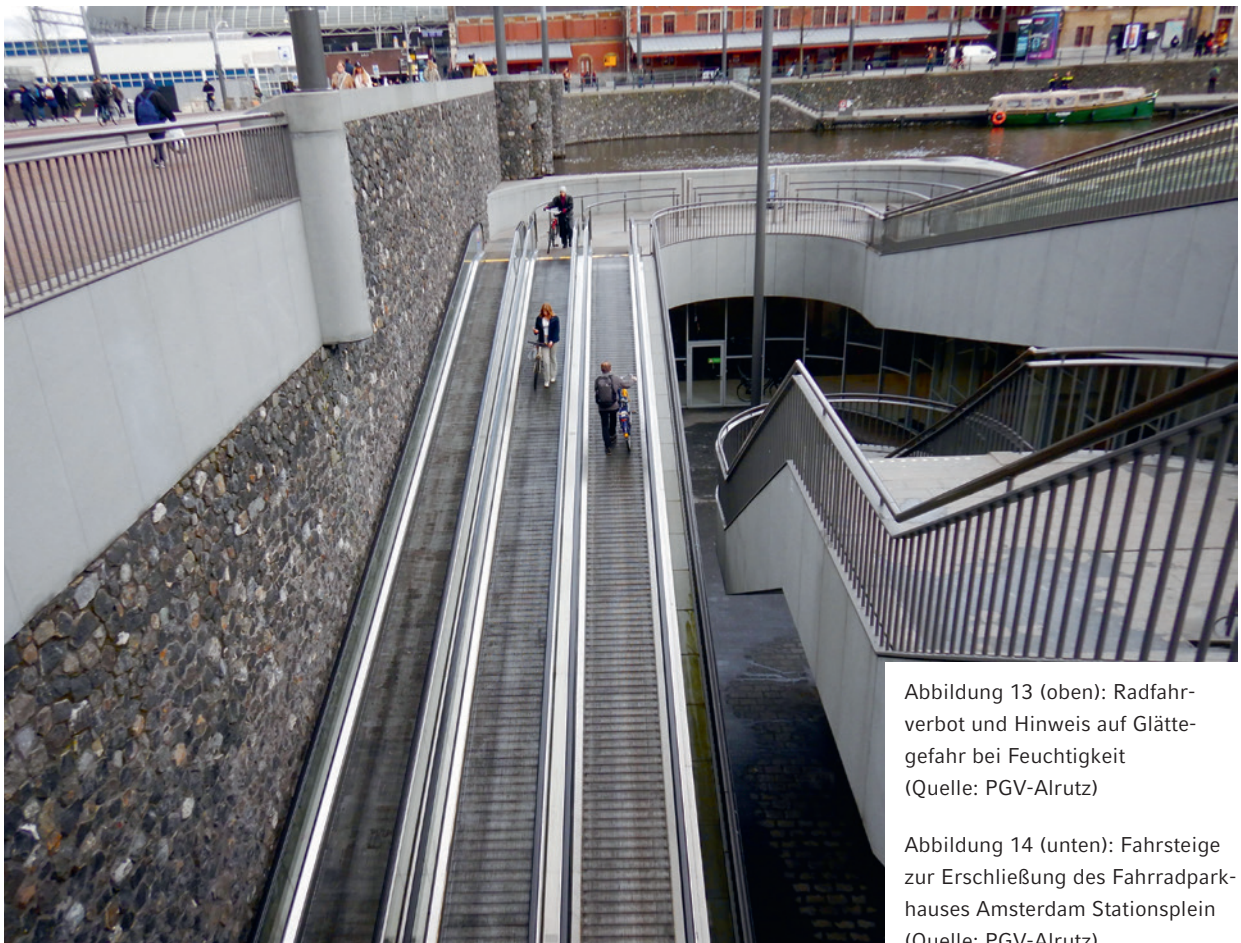


Abbildung 13 (oben): Radfahrverbot und Hinweis auf Glättegefahr bei Feuchtigkeit (Quelle: PGV-Alrutz)

Abbildung 14 (unten): Fahrsteige zur Erschließung des Fahrradparkhauses Amsterdam Stationsplein (Quelle: PGV-Alrutz)



3.4 Um- bzw. Mischnutzung von Kfz-Parkhäusern

Radstation Osnabrück

Am Hauptbahnhof Osnabrück entstand eine Radstation in einem Bestandsgebäude im Untergeschoss eines Kfz-Parkhauses. Die Radstation ist komfortabel über eine neu gebaute, 40 m lange Rampe mit 9 % Neigung erreichbar. Die ehemalige Kfz-Rampe wird nicht mehr genutzt, sodass Rad- und Autoverkehr vollständig voneinander getrennt sind und keine Konflikte entstehen. Das Beispiel verdeutlicht zugleich, dass die Umnutzung von Pkw-Parkhäusern einen erheblichen Planungs-, Bau- und Finanzierungsaufwand erfordert, falls neue Rampen mit für Radfahrende befahrbaren Neigungen entstehen sollen. Einen informativen Eindruck von der Anlage vermittelt die 360°-Tour der Infostelle Fahrradparken unter <https://radparken.info/360-touren/>.

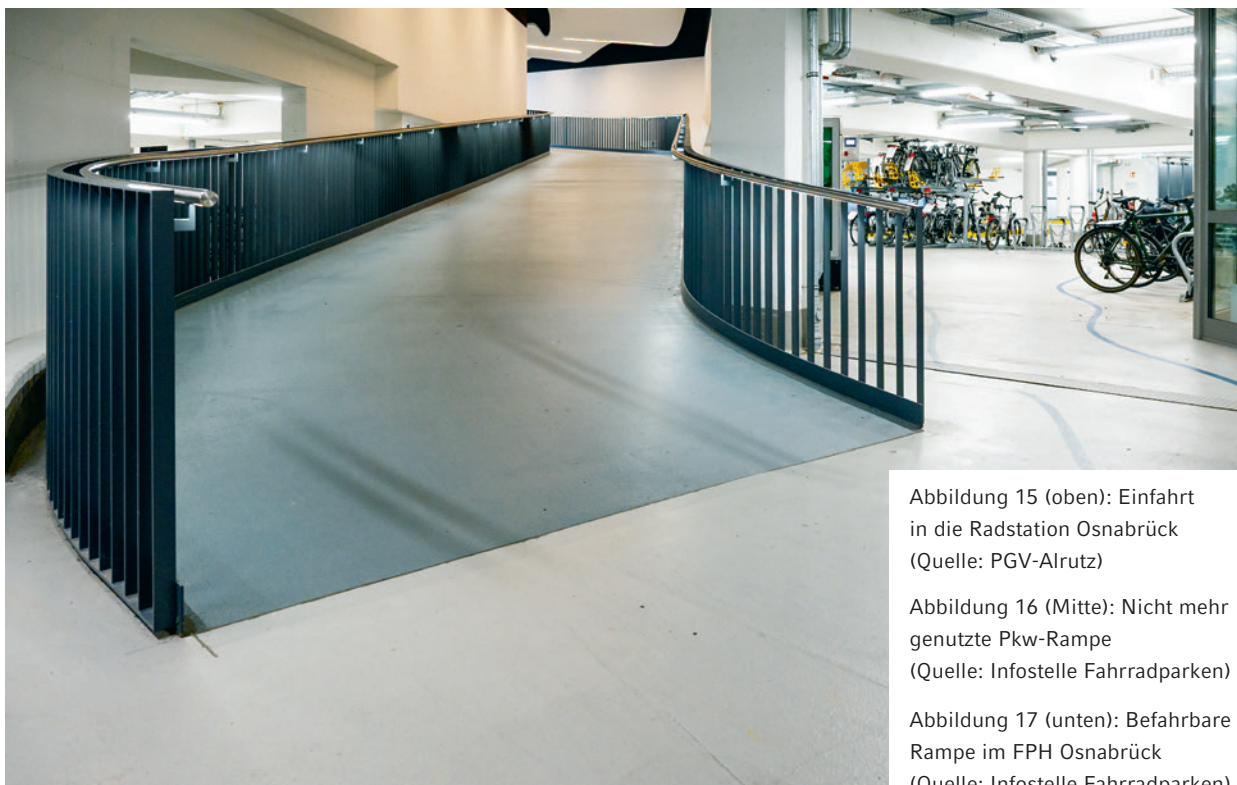


Abbildung 15 (oben): Einfahrt in die Radstation Osnabrück
(Quelle: PGV-Alrutz)

Abbildung 16 (Mitte): Nicht mehr genutzte Pkw-Rampe
(Quelle: Infostelle Fahrradparken)

Abbildung 17 (unten): Befahrbare Rampe im FPH Osnabrück
(Quelle: Infostelle Fahrradparken)

Bike+Ride Sammelschließanlage Hamburg-Harburg

In Hamburg-Harburg hat die P+R-Betriebsgesellschaft eine Sammelschließanlage im Park+Ride-Parkhaus eingerichtet. Rad- und Autoverkehr nutzen zwar dieselben Ein- und Ausfahrten, die Bereiche sind jedoch übersichtlich gestaltet. Die Sammelschließanlage liegt direkt in der Nähe der Zu- und Ausfahrt; der Zugang am Rand der Ausfahrtkurve ist durch Poller gesichert.

Das Parkhaus selbst ist auf 10 km/h Höchstgeschwindigkeit beschränkt und weist eine lichte Höhe von 2,0 m auf. Vom öffentlichen Straßenraum aus führt eine 16 m lange Rampe mit ca. 7 % Neigung ins Gebäude. Die breiten, offenen Ein- und Ausfahrten sowie die guten Sichtbeziehungen sorgen dafür, dass Radfahrende die Sammelschließanlage komfortabel und weitgehend konfliktfrei mit dem Kfz-Verkehr erreichen können.

Abbildung 18 (oben):
Sammelschließanlage mit
abgetrenntem Zugangsbereich
(Quelle: PGV-Alrutz)

Abbildung 19 (unten): Ein-
und Ausfahrt des Parkhauses am
Bahnhof Hamburg-Harburg
(Quelle: PGV-Alrutz)



4. Handlungsempfehlungen

Bevorzugte Erschließungsformen

Bei der Planung von Höhenüberwindungen stellt sich zunächst die zentrale Frage: Welchen Vorteil bringt sie den Radfahrenden? Wird die notwendige Zahl an Stellplätzen nur durch mehrgeschossige Fahrradparkhäuser oder durch Flächen in Ober- oder Untergeschossen von Bestandsgebäuden erreicht, sind Höhenüberwindungen unvermeidlich. Abstellanlagen in Unterführungen, auf Überführungen oder in deren unmittelbarer Nähe können zudem den Übergang zwischen Radverkehr und ÖPV verbessern.

Komfortabel überwinden Radfahrende Höhenunterschiede über befahrbare Rampen – deutlich besser als über Treppen mit Schiebespuren oder ausschließlich per Aufzug. Welche Steigungen nutzbar sind, verdeutlicht Abbildung 5. Grundsätzlich gilt: Je flacher die Rampe, desto leichter das Befahren. Dennoch sind bei begrenzten Flächen Neigungen bis 12 % realistisch und für viele Radfahrende gut nutzbar. Praxisbeispiele zeigen, dass kreative und ortsangepasste Lösungen möglich sind. Sie weichen teilweise von den Regelwerken ab, schaffen aber auch unter engen Bedingungen ausreichend Kapazitäten. Wichtig bleibt immer die Einbindung in das Gesamtkonzept; gerade in Bestandsgebäuden lassen sich Rampen flexibel anpassen und mit weiteren Formen der Höhenüberwindung kombinieren.

Ein Teil der Stellplätze muss in jedem Fall barrierefrei zugänglich sein. Maßstab können landesrechtliche Vorgaben wie die Garagenverordnungen sein. Können barrierefreie Abstellplätze nicht ebenerdig angeordnet werden, sollten Rampen durch Aufzüge ergänzt werden. Als alleinige Lösung sind Aufzüge jedoch ungeeignet: Sie verursachen Wartezeiten, insbesondere in Stoßzeiten, und sind durch mögliche technische Defekte störanfällig.

Fordern die Gar-VO ab einer bestimmten Größe einen zweiten Rettungsweg, können Treppen mit Schiebespuren diese Funktion übernehmen. Neigungen bis 35 % sind nutzbar, allerdings nicht für mehrspurige Räder geeignet. Daher sollten sie Rampen nur ergänzen.

Fahrsteige können große Höhen auf kurzer Strecke überwinden. Für ihre Planung empfiehlt sich eine frühzeitige Abstimmung mit den Bauordnungsbehörden, insbesondere wenn eine Steigung über 10,5 % hinaus vorgesehen ist. Wird lediglich die Standardneigung umgesetzt, bieten Fahrsteige gegenüber Rampen kaum Vorteile – zumal ihre Installation und ihr Unterhalt deutlich höhere Kosten verursachen.

Fahrradparken in Kfz-Parkhäusern

Bei einer Um- oder Mischnutzung von Kfz-Parkhäusern sollten Fahrradstellplätze bevorzugt ebenerdig und nahe der Einfahrt angeordnet sein. Lassen sich die Fahrradstellplätze nur im Unter- oder Obergeschoss einrichten, vermeidet eine getrennte Erschließung Konflikte zwischen Radfahrenden und Kfz. Allerdings führt der Bau zusätzlicher Rampen zu einem erhöhten Planungs-, Bau- und Finanzaufwand.

Sind in bestehenden Kfz-Parkhäusern bereits Rampen mit 12 bis 15 % Neigung vorhanden, die von Kfz und Radfahrenden gemeinsam genutzt werden sollen, sind diese für einen Teil der Radfahrenden nicht mehr sicher befahrbar. In diesem Fall wird neben der Fahrgasse ein Gehweg zum Schieben von Fahrrädern empfohlen. Bei einer Mindestbreite von 1,6 m können die Nutzenden hier auch neben einem mehrspurigen Fahrrad komfortabel gehen.

Rampe in der Radstation
Osnabrück
(Quelle: PGV-Alrutz)



5. Literatur



ADFC Bayern (2025): Planung von Fahrrad-Abstellanlagen.
https://bayern.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bayern/Fahr_Rad/Im_Alltag_Radverkehr/Infrastruktur/AKTUELL_ADFC_BY_Planung_Abstellanlagen_2025Aug_web.pdf



Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH 2024):
Leitfaden Fahrradabstellanlagen.
<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/>



Bundesamt für Straßen (ASTRA 2008): Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb.
<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/langsamverkehr/veloverkehr.html>

CROW-fietsberaad (2023): Leidraad fietsparkeren

DIN EN 115-1 (2018): Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Fahrtreppen und Fahrsteigen

DIN 18040-1 (2010): Barrierefreies Bauen – Öffentlich zugängliche Gebäude

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2025, Veröffentlichung in Vorbereitung): Ad-hoc Arbeitspapier: Erschließung für den Radverkehr in (Fahrrad)Parkbauten

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2023): EAR - Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012): Hinweise zum Fahrradparken



Landeshauptstadt München (LHM 2020): Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) vom 26. Juni 2020.

<https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/vorschrift/958/version1/0.html>



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/leitfaden-bike-ride>



IS ARGEBAU (Bauministerkonferenz 2022): M-GarVO – Muster-Garagen- und Stellplatzverordnung. Muster einer Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen.

<https://www.is-argebau.de/verzeichnis.aspx?id=991&o=75909860991>



Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV 2022): RADVERKEHR RVS.

<https://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=233f31b6-65b0-42d7-8a68-cc26360becd8>

Weidmann, U. (1992): Transporttechnik der Fussgänger. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau an der ETH Zürich, Nr. 90

Zimmermann, M. (1994): Angebotsplanung für den Radverkehr in topografisch bewegten Räumen. Ein Beitrag zur Frage der Zweckmäßigkeit: Promotion, Bergische Universität Wuppertal.

Links abgerufen am 17.11.2025

6. Anhang



Beobachtungsprotokolle zur Befahrbarkeit von Rampen

Beispielhafte Beobachtungen der PGV Alrutz fanden in den folgenden FPH statt:

- Dachau (Rampe mit 9 % Neigung auf etwa 45 m Länge, Abbildung 20 bis Abbildung 22),
- Celle (Rampe mit 11,5 % Neigung, kurze flachere Abschnitte) und
- Münster Hansator (Rampe mit 14 % Neigung auf etwa 30 m Länge).



Die Beobachtungen zeigen, dass unabhängig vom Geschlecht nahezu alle Radfahrenden Steigungen bis 11,5 % befahren können. Bei 14 % Steigung fahren noch mehr als die Hälfte der Personen (Tabelle 3), wobei die Fahrgeschwindigkeit in Aufwärtsrichtung bei durchschnittlich etwa 10 km/h liegt. In Abwärtsrichtung fahren nahezu alle der beobachteten Personen (Tabelle 4). Die durchschnittliche Geschwindigkeit liegt hier bei etwa 16 km/h.

Abbildung 21 (oben): Radfahrender in Aufwärtsrichtung im Fahrradparkhaus Dachau (Quelle: PGV-Alrutz)

Abbildung 22 (unten): Rampe in der Radstation Münster Hansator (Quelle: PGV-Alrutz)

Neigung	Länge	Fahrradtyp	Unterstützung		Aufwärts		weiblich		männlich		Anzahl Rad-fahrender
			mit	ohne	fahrend	schiebend	Jugend-liche	Erwach-sene	Jugend-liche	Erwach-sene	
9 %	ca. 45 m	Stadt 26"/28"		●	●			24 %		32 %	60
			●		●						
		MTB/ATB		●	●				8 %	14 %	
		kl. Rad ≤24"		●	●		8 %		14 %		
11,5 %, zum Teil 6–8 %	ca. 60 m	Stadt 26"/28"		●	●		6 %	12 %	9 %	39 %	66
			●		●			6 %		9 %	
				●		●		3 %			
		MTB/ATB		●	●				3 %	6 %	
		Gravel		●	●					3 %	
		Long-Tail	●			●		3 %			
14 %	32 m	Stadt 26"/28"		●	●			18 %		21 %	78
			●		●			5 %		3 %	
				●		●	8 %	15 %	5 %	8 %	
		Rennrad		●	●					5 %	
		kl. Rad ≤24"		●	●		5 %		5 %		
		Long-Tail		●		●		3 %			

Tabelle 3: Rampenneigung und Anteile Fahrender und Schiebender in Aufwärtsrichtung

Neigung	Länge	Fahrradtyp	Unterstützung		Abwärts		weiblich		männlich		Anzahl Rad-fahrender
			mit	ohne	fahrend	schiebend	Jugend-liche	Erwach-sene	Jugend-liche	Erwach-sene	
9 %	ca. 45 m	Stadt 26"/28"		●	●			22 %		40 %	50
			●		●						
		MTB/ATB		●	●			6 %		14 %	
		kl. Rad ≤24"		●	●		8 %		10 %		
11,5 %, zum Teil 6–8 %	ca. 60 m	Stadt 26"/28"		●	●			23 %		43 %	72
			●		●			6 %		9 %	
				●		●		9 %		6 %	
		MTB/ATB		●	●					6 %	
14 %	32 m	Stadt 26"/28"		●	●		9 %	23 %	11 %	26 %	47
			●		●			6 %			
				●		●	2 %	4 %		4 %	
		MTB/ATB		●	●				4 %	6 %	
		Rennrad		●	●			6 %			

Tabelle 4: Rampenneigung und Anteile Fahrender und Schiebender in Abwärtsrichtung
(Quelle für Tabelle 3 und 4: Eigene Beobachtungen im Februar, April und August 2025.
Rundungsbedingte Abweichungen der Summe von 100 %)

Beobachtungsprotokolle zu Treppen mit Schiebespuren

In einem FPH in Bremen führen Treppen mit 26 % bzw. 35 % Neigung und seitlichen Schiebespuren in einer etwa 15 cm breiten Stahlkonstruktion in ein Souterrain bzw. in ein Obergeschoss (Abbildung 10, Abbildung 11, siehe Kapitel 3.2). Die gesicherten Abstellbereiche sind für Nutzende mit einem Abonnement zugänglich. Beispielhafte Beobachtungen der PGV Alrutz zeigen, dass Nutzende die Neigungen auch mit Fahrrädern inklusive Anbauten oder mit Mountain Bikes mit breiteren Reifen bewältigen können (Tabelle 5).

Neigung	Fahrradtyp	Unterstützung		Anbauten		weiblich		männlich		Anzahl Radfahrender
		mit	mit	mit	ohne	Jugendliche	Erwachsene	Jugendliche	Erwachsene	
26 %	Stadt 26"/28"		●		●		5 %		10 %	91
			●	●			3 %		2 %	
		●			●			3 %		
	kl. Rad ≤24"		●		●	2 %		2 %		
35 %	Stadt 26"/28"		●		●		9 %		14 %	
			●	●			5 %	2 %	8 %	
		●			●		4 %		8 %	
	MTB/ATB		●				3 %		7 %	
		●			●				7 %	
	kl. Rad ≤24"		●		●	1 %		1 %		
			●	●		2 %		3 %		
58 %	Stadt 26"/28"		●		●		36 %		64 %	14

Tabelle 5: Neigung der Schiebespuren und Anteile der Nutzenden
(Quelle: Eigene Beobachtungen im Juni 2025. Rundungsbedingte Abweichungen der Summe von 100 %)

Radfahrende bei Fahrt
in Aufwärtsrichtung
im Parkhaus Dachau
(Quelle: PGV-Alrutz)



INFOSTELLE
FAHRRAD
PARKEN



Impressum

Herausgeberinnen

Infostelle Fahrradparken
Internet: www.radparken.info
mail@radparken.info
030 297 24960

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Wolfgang Bohle, Heike Prahlow
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Internet: www.pgv-hannover.de/alrutz/
info@pgv-alrutz.de
[0511 220 601 80](tel:051122060180)

Erstellt im Auftrag von

Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Internet: www.bmv.bund.de
E-Mail: presse@bm.bund.de

Konzeption

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR

Stand

November 2025

Gestaltung

Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe