

Whitepaper Fahrradparken

5 Betrieb von Fahrradabstellanlagen



P



PARKEN für Fahrräder

Oben: Wegweiser zu
Fahrradabstellanlagen

Titel: Wegweiser zu
Zusatzangeboten

Inhalt

1. Betrieb – Überblick	3	3. Zusatzangebote	11
1.1 Arten von Abstellanlagen	4	3.1 Schließfächer	11
1.2 Betriebsziele, Betriebskosten und Betreiber	4	3.2 Werkzeuge und Ersatzteile	12
1.3 Herausforderungen	6	3.3 Werkstatt	13
2. Aufgabenbereiche	7	3.4 Radwaschmöglichkeiten	13
2.1 Zielgruppenanalyse	7	3.5 E-Lademöglichkeiten	14
2.2 Angebotsgestaltung	7	3.6 Sanitäranlagen	15
2.3 Reinigung	8	3.7 Garderobenparken	15
2.4 Wartung und Reparatur	8	4. Öffnungszeiten und Preise	16
2.5 Schrott- und Waisenrad- management	8	4.1 Öffnungszeiten	16
2.6 Falsch- und Wildparkenden- Management	9	4.2 Preise	16
2.7 Sicherheit	9	5. Handlungsempfehlungen	18
2.8 Marketing und Kommunikation	9	6. Bibliographie	19
2.9 Nutzendenmanagement	10	Impressum	20
2.10 Evaluation	10		



1. Betrieb – Überblick

Das fünfte Whitepaper der Infostelle Fahrradparken bietet einen Überblick über die wesentlichen Fragen, die beim Betrieb von Fahrradabstellanlagen in der Praxis auftreten. Aufgrund relativ neuer Entwicklungen in den vergangenen Jahren gibt es zu vielen Detailaspekten des Fahrradparkens bislang noch keine umfangreiche wissenschaftliche Forschung. Die dargestellten Lösungen und Handlungsempfehlungen basieren daher im Wesentlichen auf den Erkenntnissen aus der Arbeit der Infostelle Fahrradparken mit Kommunen. Seit ihrer Einrichtung 2021 wurden inzwischen deutschlandweit mehr als 220 Fälle unterstützt – beispielsweise durch individuelle Beratungen bei Vor-Ort-Terminen, Stellungnahmen zu Planungen oder der Durchführung von planungsbegleitenden Umfragen. Darüber hinaus fließen Erkenntnisse aus einer Erhebung zu Planungsengpässen sowie aus drei im Jahr 2025 durchgeführten Marketingkampagnen in die Erarbeitung dieses Whitepapers ein.

Nach einem Überblick über unterschiedliche Arten von Fahrradabstellanlagen sowie gängigen Betriebszielen werden Herausforderungen benannt, die in der Arbeit der Infostelle Fahrradparken wiederholt auftreten. Mit der anschließenden Darstellung der Aufgabebereiche und möglicher Zusatzangebote sowie Hinweisen zu Öffnungszeiten und Preisen bietet das Whitepaper Unterstützung bei einer nutzendenorientierten Angebotsgestaltung als Grundlage zur Erreichung der Betriebsziele. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den konkreten Anforderungen und Aufgaben, die die Basis für die Angebots- und die damit einhergehende Betriebskonzeption bilden. Unterschiedliche Betriebsmodelle werden hingegen nicht eigenständig betrachtet. Für eine grundsätzliche Einordnung verschiedener Betreiberkonzepte und deren Ausgestaltung sowie detailliertere Darstellungen von Betriebskosten wird auf den bereits vorliegenden „Leitfaden Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen“ von team red (2017) verwiesen.

Hinweistafel mit
Angebotsüberblick



Fahrräder



Lastenräder



Privat-Stellplätze



Mieträder



Werkstatt



Schließfächer



Waschanlage



E-Ladestation

1.1 Arten von Abstellanlagen

Es gibt unterschiedliche Arten von Fahrradabstellanlagen. Diese reichen von frei zugänglichen Stellplätzen (Abbildung 1) über Fahrradboxen (Abbildung 2) und kleineren Sammel-schließanlagen (Abbildung 3 und Abbildung 4) bis hin zu mehrstöckigen und teilweise zugangsgesicherten Fahrradparkbauten (Abbildung 5) sowie automatisierten Abstellanlagen wie beispielsweise Fahrradparktürmen (Abbildung 6). Unabhängig von Art und Größe der Anlage müssen die wesentlichen betrieblichen Aufgaben bekannt sein und Zuständigkeiten klar geregelt werden, um eine optimale Nutzbarkeit der Stellplätze jederzeit sicherzustellen.

1.2 Betriebsziele, Betriebskosten und Betreiber

Mit dem Betrieb von Fahrradabstellanlagen können sehr unterschiedliche Ziele verknüpft sein, beispielsweise die Daseinsvorsorge durch Schaffung eines Basisangebots an Stellplätzen, das Sortieren und Ordnen bereits vorhandener Räder, die Radverkehrsförderung durch Gewinnung neuer Nutzender durch die Schaffung attraktiver Angebote oder auch die Erzielung von Einnahmen aus Parkgebühren bzw. der Vermietung oder Verpachtung von Flächen an geeignete Betreiber. In der Praxis wird häufig eine Kombination verschiedener Ziele verfolgt. Die Betriebsziele sollten idealerweise bereits in der Konzeptionsphase definiert und priorisiert werden, denn deren Erreichbarkeit hängt maßgeblich von der Anlagengestaltung und der konzeptionellen Ausrichtung des Betriebs ab. Da es im Verlauf des Planungs- und Umsetzungsprozesses zu signifikanten Änderungen kommen kann – beispielsweise bei der Standortwahl oder der Anlagenausstattung – sollte

regelmäßig geprüft werden, ob die Erreichbarkeit der zuvor definierten Betriebsziele gewährleistet ist.

Die Betriebskosten unterscheiden sich je nach Art der Fahrradabstellanlage deutlich. Sollte der Anlagenbetrieb wirtschaftliche Ziele verfolgen, ist zu bedenken, dass sich die Betriebskosten erfahrungsgemäß nicht allein durch die Einnahmen aus Nutzungsentgelten decken lassen. Dabei erscheint es derzeit unerheblich, ob es sich um Anlagen mit oder ohne Personal vor Ort handelt. Entgelte können aber dazu beitragen, verfügbare Stellplätze effizienter zu nutzen und aufgegebene Fahrräder (Waisenräder) zu vermeiden. Anlagen, die wirtschaftlich betrieben werden können, sind in der Regel Fahrradparkbauten mit Mischnutzung, beispielsweise durch Servicebüros der lokalen Verkehrsbetriebe, einer Fahrradwerkstatt, Fahrradverleih, Mobilitätsangebote wie Bike- oder Car-Sharing oder Gastronomie und Gewerbe. Hierdurch können zusätzlich Mieteinnahmen erzielt werden, die zu einem wirtschaftlichen Gesamtbetrieb des Gebäudes beitragen.

Je nach Betriebsziel und Trägerschaft der Anlage kommen unterschiedliche Betreiber in Frage. Dies können die kommunale Verwaltung, kommunale Eigenbetriebe, gemeinnützige Organisationen oder gewinnorientierte Unternehmen sein. Unabhängig von der Trägerschaft ist es jedoch empfehlenswert, einen Betreiber zu finden, der alle relevanten Aufgaben abdeckt, um unklare Zuständigkeiten zu vermeiden und eine bestmögliche Zielerreichung zu gewährleisten.

Für eine grobe Abschätzung der Kosten und Wirkungen können das Planungstool der Info-stelle Fahrradparken mit Checklisten und Kostenschätzungen sowie der Wirkungsrechner



Abbildung 1 (oben links): Frei zugängliche Abstellanlage.

Abbildung 2 (oben rechts): Fahrradboxen.

Abbildung 3 (Mitte links): Sammelschließanlage mit außenliegender Verkehrsfläche.

Abbildung 4 (Mitte rechts): Sammelschließanlage mit innenliegender Verkehrsfläche.

Abbildung 5 (unten links): Fahrradparkhaus.

Abbildung 6 (unten rechts): Fahrradparkturm.

herangezogen werden, abrufbar über die Webseite der Infostelle.¹ Weitere Ausführungen zu Betriebskosten sowie Darstellungen zu unterschiedlichen Betriebsmodellen zur Erreichung unterschiedlicher Betriebsziele finden sich im „Leitfaden Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen“ (team red Deutschland GmbH, 2017).

1.3 Herausforderungen

Der Betrieb von Fahrradabstellanlagen erscheint auf den ersten Blick einfach, wirft allerdings bei vielen Verantwortlichen im laufenden Betrieb Fragen auf. Die Erfahrungen der Infostelle Fahrradparken zeigen, dass dies insbesondere auf unklare Aufgabenverteilungen und Zuständigkeiten zurückzuführen ist. So gaben die meisten Teilnehmenden einer Untersuchung zu Planungsengpässen bei der Umsetzung von Fahrradparkhäusern (Infostelle Fahrradparken, in Vorbereitung) rückblickend an, dass den betrieblichen Anforderungen bereits zu einem früheren Zeitpunkt im Planungsprozess mehr Aufmerksamkeit hätte geschenkt werden sollen, insbesondere um Verantwortlichkeiten rechtzeitig zu klären. Gerade bei kleineren zugangsgesicherten Anlagen wie Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen wird oft davon ausgegangen, dass deren Hersteller oder der Anbieter des Buchungs- bzw. Zugangssystems alle betrieblichen Aufgaben abdeckt. Dies ist in der Praxis üblicherweise nicht der Fall.

Schrottradmangement
mit Banderole

Eine weitere betriebliche Herausforderung besteht darin, dass bei der Anlagengestaltung die unterschiedlichen Bedürfnisse der angestrebten Nutzendengruppen nicht ausreichend berücksichtigt werden und eine komfortable Nutzbarkeit zu Gunsten hoher Stellplatzzahlen vernachlässigt wird. Zahlungsbereite Nutzende finden dann schlicht kein ihren Bedürfnissen bzw. Radtypen entsprechendes Angebot. Im Ergebnis ist ein wirtschaftlicher Anlagenbetrieb oft nicht in dem Maße möglich, wie erhofft bzw. prognostiziert. Dies kann auch das Finden eines geeigneten Betreibers erschweren. Durch die Trennung von Planung und Bau sowie betrieblichen Überlegungen sind spätere Angebotsanpassungen meist nur schwierig möglich. Die Bedürfnisse der Nutzenden können sich etwa aufgrund neuer Radtypen zudem über die Jahre verändern. Bei öffentlich geförderten Anlagen kann dies während der laufenden Zweckbindungsfrist eintreten.

Für die Evaluation sowie Weiterentwicklung bestehender oder die Gestaltung neuer Angebote fehlen oftmals verlässliche Daten, etwa zu Auslastungszahlen, den Bedürfnissen der Nutzenden und deren Zufriedenheit. Die folgenden Kapitel bieten Hilfestellungen, diese Herausforderungen sowohl bei Anlagen in Entstehung als auch bei Bestandsanlagen zu bewältigen.

¹ Planungstool:
<https://radparken.info/werkzeuge/planungstool/>

Wirkungsrechner:
<https://radparken.info/werkzeuge/wirkungsrechner/>



2. Aufgabenbereiche

Beim Betrieb von Fahrradabstellanlagen fallen zahlreiche Aufgaben an, die zur Sicherstellung einer langfristigen Nutzbarkeit und durchgängigen Attraktivität des Angebots abzudecken sind. Der folgende Überblick soll helfen, relevante Fragestellungen frühzeitig zu bearbeiten, Zuständigkeiten zu klären und benötigte Dienstleistungen bei Bedarf rechtzeitig zu beauftragen.

2.1 Zielgruppenanalyse

Eine hohe Auslastung basierend auf tatsächlichen Stellplatznutzungen ist ein wesentliches Erfolgskriterium. Um sie zu erreichen, muss das Angebot bestmöglich auf die angestrebten Zielgruppen zugeschnitten sein. Unabhängig davon, wie die Zielgruppen definiert werden, ist es erforderlich, sich Klarheit über die angestrebten Nutzenden und deren Bedürfnisse zu verschaffen. Eine umfassende Zielgruppenanalyse im Planungsprozess sowie deren kontinuierliche Weiterführung während des laufenden Betriebs ist daher für den erfolgreichen Betrieb einer Fahrradabstellanlage unerlässlich.

Als Basis können beispielsweise Befragungen, Strukturdaten zum Einzugsgebiet oder Analysen von Mobilitätsbedürfnissen entlang von Wegeketten dienen. Falls vorhanden, sind auch Daten und Erfahrungen aus dem Betrieb vergleichbarer Bestandsanlagen hilfreich (siehe auch 2.10 Evaluation). Das zweite Whitepaper „Anlagentypen und Nutzende“ (Infostelle Fahrradparken, 2025) bietet einen Überblick über mögliche Zielgruppen und deren Bedürfnisse.

Neben der Regelmäßigkeit der Anlagennutzung sind auch die verwendeten Radtypen und der Wegezweck wichtige Einflussfaktoren. Besonderes Augenmerk sollte bei zugangsgesicherten, kostenpflichtigen Angeboten auch auf mögliche gewerbliche Nutzende gelegt werden. Beispielsweise kann die Anmietung von Stellplätzen durch Unternehmen für deren Mitarbeitende attraktiv sein. Fahrradvermietungen oder Werkstätten, auch als mögliche Anlagenbetreiber, sind hier ebenfalls als Nutzende zu betrachten. Frühzeitig zu klären ist bei jeder Form der gewerblichen Nutzung, inwiefern diese mit etwaigen Förderbedingungen vereinbar ist.

2.2 Angebotsgestaltung

Mit einer nutzendenorientierten Angebotsgestaltung steht und fällt die Erreichbarkeit der Betriebsziele – insbesondere, wenn zu diesen die Erzielung von Einnahmen aus Nutzungsgebühren gehört. Die Basis für eine gute Angebotsgestaltung bildet die Zielgruppenanalyse. Neben der Ausrüstung mit geeigneten Stellplatzarten (z. B. Spezialradstellplätze, Anlehnbügel, Hoch-Tief-Einsteller, Doppelstockparker) tragen auch standortspezifische Zusatzangebote (Kapitel 3) zu attraktiven Konditionen (Kapitel 4) zum Betriebserfolg bei.

Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass die Angebotsgestaltung nicht als einmalige Tätigkeit während der Errichtung der Anlage zu sehen ist, sondern durch Evaluation (Abschnitt 2.10) des laufenden Betriebs kontinuierlich

fortgeführt werden muss. Sie sollte zudem nie losgelöst von betrieblichen Fragestellungen erfolgen und nicht allein auf eine möglichst hohe Stellplatzdichte abzielen. Angestrebt werden sollte vielmehr eine attraktive Balance aus Anzahl an Stellplätzen und deren komfortabler Nutzbarkeit durch die angestrebten Zielgruppen. Idealerweise bestehen im Laufe des Anlagenbetriebs Möglichkeiten, das Angebot bedarfsgerecht zu entwickeln – beispielsweise durch Nachverdichtung von Stellplätzen oder zusätzliche Services.

Wie diese Entwicklungsmöglichkeiten z. B. mit Blick auf Zweckbindungsfristen konkret aussehen können, muss unter Umständen im Kontext der jeweiligen Förderbedingungen mit den entsprechenden Fördermittelstellen frühzeitig geklärt werden.

2.3 Reinigung

Unabhängig von der Art der Fahrradabstellanlage gehört eine regelmäßige Reinigung zu den wichtigsten Aufgaben. Sie erhält die Attraktivität der Anlage und stellt deren grundsätzliche Nutzbarkeit sicher. Bei frei zugänglichen kommunalen Anlagen wird die Zuständigkeit hierfür oft dem Bauhof oder der Stadtreinigung übertragen. Auch Grünschnitt sollte hier gegebenenfalls berücksichtigt werden. Bei größeren geschlossenen (zugangsgesicherten) Fahrradabstellanlagen wird häufig ein Dienstleister für Gebäudemanagement im Auftrag des Betreibers tätig. Je nach Anlagenart und Ort variiert der notwendige Reinigungszyklus deutlich. Unabhängig von turnusmäßigen Reinigungen sollte bedarfsabhängig zwischengereinigt werden, beispielsweise bei Verschmutzungen durch Fäkalien. Hierfür kann eine gut kommunizierte Möglichkeit der Bedarfsmeldung durch die Nutzenden eine gute Lösung sein.

2.4 Wartung und Reparatur

Je nach Art der Abstellanlage und den verwendeten Stellplatzarten (z. B. Anlehnbügel, Doppelstockparker) unterscheidet sich der Aufwand für Wartung und Reparatur. Mechanische Anlagen wie z. B. Doppelstockparker oder Senkrechtparker erfordern eine regelmäßige Wartung, um die Leichtgängigkeit und sichere Nutzung zu gewährleisten. Anlehnbügel oder Hoch-Tief-Einsteller sind weniger wartungs- bzw. reparaturbedürftig, erfordern jedoch auch eine regelmäßige Überprüfung. Insbesondere Vandalismus und Diebstahlversuche sind mögliche Schadensursachen. Daher sollte beispielsweise auf durchtrennte Bügelholme und mit Klebeband oder Stickern verdeckte Manipulationen geachtet werden.

2.5 Schrott- und Waisenradmanagement

Ein gut funktionierendes Schrott- und Waisenradmanagement ist essenziell für die dauerhafte Nutzbarkeit der Anlage. Vor allem bei frei zugänglichen, kostenfreien Stellplätzen ist eine regelmäßige Beräumung wichtig. So bleibt die gesamte Anlagenkapazität nutzbar und die Attraktivität der Anlage erhalten.

Die jeweiligen Zuständigkeiten und beteiligten Akteure unterscheiden sich regional und nach Anlagenart. Wichtig ist, frühzeitig die Zuständigkeiten und Prozesse zu klären und klare Ansprechpartner zu benennen – idealerweise vor Inbetriebnahme der Anlage. Weitere Details zur Durchführung sowie Empfehlungen aus der Praxis bieten das Arbeitspapier „Umgang mit Schrotträdern und zurückgelassenen Fahrrädern“ (Hochschule Mainz 2023) sowie die Dokumentation der Infoveranstaltung „Waisenradmanagement in der Praxis“ der Infostelle Fahrradparken (2024).

2.6 Falsch- und Wildparkenden-Management

Gerade in Abstellanlagen mit unterschiedlichen Stellplatzarten oder kurzfristig buchbaren Stellplätzen sind Prozesse und Verantwortlichkeiten für den Umgang mit falsch geparkten Fahrrädern sowie deren Aufbewahrung bei Entfernung festzulegen. Als Grundlage dienen üblicherweise die in Hausordnungen bzw. Nutzungsbedingungen festgehaltenen Einstellbedingungen, die häufig auch Höchstparkdauern definieren. Ebenso bedarf es eines klaren Vorgehens bei wild abgestellten Fahrrädern, etwa an Bäumen oder Laternen. Zwar gibt es in Deutschland für den öffentlichen Verkehr gewidmete Flächen keine rechtliche Grundlage für allgemeine Fahrradparkverbote – behindernd oder gefährdend abgestellte Räder können jedoch im Zuge der Gefahrenabwehr auf Basis der jeweiligen Polizei- und Ordnungsgesetze entfernt werden. Auf privaten Flächen können Parkverbote ausgeschildert und durchgesetzt werden.² Wenn falsch oder wild geparkte Räder nicht aufgegeben wurden und die jeweiligen Nutzenden diese zurückbekommen wollen, bieten sich entsprechende Gebühren an.

2.7 Sicherheit

Eine attraktive Fahrradabstellanlage bietet bestmögliche Sicherheit für die abgestellten Räder sowie die Nutzenden während der Parkvorgänge. Hierfür können neben baulichen Lösungen wie einer geeigneten Lage, guter Beleuchtung und der Vermeidung von Angsträumen auch die Bestreifung durch einen Sicherheitsdienst oder Videoüberwachung beitragen.

² Vgl. BVerwG, 3 C 29.03 sowie Hochschule Mainz 2023, S. 7f.

³ <https://radparken.info/veranstaltung/infoveranstaltung-videoueberwachung/>

Videoüberwachung

Videoüberwachung in öffentlichen Fahrradabstellanlagen ist ein komplexes Thema, bei dem die konkrete Umsetzung auch von der Betreiberschaft abhängt. Eine Videoüberwachung muss grundsätzlich anlassbezogen und angemessen sein. Es wird ein „gerechtfertigtes Interesse“ benötigt, um Videoüberwachung zu installieren und der Zweck der Datenverarbeitung muss konkret beschrieben und unter Umständen bewiesen werden können. Weiterführende Praxisbeispiele und Handlungsempfehlungen finden sich unter anderem in der Veranstaltungsdokumentation zur Online-Infoveranstaltung „Videoüberwachung im Fahrradparkhaus“ der Infostelle Fahrradparken.³

Haftung

Die Haftung für Diebstahl oder Schäden an den Fahrrädern wird vom Anlagenbetreiber in der Regel ausgeschlossen, sofern sie nicht von eigenem Personal zu verantworten ist. Hierauf wird üblicherweise in den Nutzungsordnungen bzw. AGB bei Vertragsabschluss oder Stellplatzbuchung sowie gegebenenfalls durch Aushang hingewiesen. Teilweise wird der Haftungsausschluss mit separaten Hinweisschildern noch verdeutlicht und auf die Sicherung des Rades mit einem eigenen Schloss verwiesen.

2.8 Marketing und Kommunikation

Sowohl neue als auch Bestandsanlagen sollten gut vermarktet und bekannt gemacht werden. Hierzu eignen sich unter anderem Marketingkampagnen, Veranstaltungen und bei kostenpflichtigen Angeboten auch kostenfreie Probezeiträume. Es sollte geklärt werden, welcher Akteur die entsprechenden Maßnahmen plant,

umsetzt und finanziert. Die Infostelle Fahrradparken hat im Jahr 2025 Pilotkampagnen an drei Standorten durchgeführt und als Ergebnis ein „Marketing Kit“ mit Leitfaden und Werbemittelgenerator zur freien Nutzung auf ihrer Webseite veröffentlicht.⁴

Teil der Kommunikation sollte bei öffentlichen Anlagen immer auch eine geeignete Wegweisung im Umfeld der Anlage sein. Je nach Art und Ort der Beschilderung (z. B. im Straßenraum, in Bahnhöfen) unterscheiden sich die Zuständigkeiten und Kosten für Einrichtung und Betrieb und sollten daher frühzeitig geklärt werden.

2.9 Nutzendenmanagement

Bei Anlagen mit zugangsgesicherten Bereichen ist ein Nutzendenmanagement erforderlich. Besonders wichtig ist, zu klären, wer für die Nutzenden Vertragspartei ist und bei welchem Akteur die Nutzendendaten liegen. Letzteres ist für die Möglichkeit der Datenmigration bei einem Wechsel des Zugangssystems relevant, aber auch für die Angebotsgestaltung, Marketing und im Falle unerwünschter bzw. missbräuchlicher Nutzung. Eine besonders in Ballungszentren zunehmende Form der oftmals unerwünschten Nutzung zugangsgesicherter Anlagen ist jene durch Lieferdienste. Zu klären ist, wer wie und zu welchen Anlässen mit den Nutzenden kommunizieren darf. Für die Nutzenden sollte bei allen Fragen ein klar kommunizierter Ansprechpartner erreichbar sein.

Einen Überblick über Nutzendenmanagement mit unterschiedlichen Zugangssystemen bietet das vierte Whitepaper „Zugangssysteme für Fahrradabstellanlagen“ (Infostelle Fahrradparken, 2026).

2.10 Evaluation

Die Erreichung der Betriebsziele sollte kontinuierlich evaluiert werden. Dies gilt besonders dann, wenn zu den Zielen auch die Erzielung von Einnahmen gehört. Hierfür müssen passende, messbare Kriterien sowie geeignete Erfassungs- und Auswertungsmethoden definiert werden. Die Erkenntnisse sollten dabei nicht nur dem Berichtswesen dienen, sondern als Grundlage der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Optimierung des Angebots genutzt werden. Ein wesentliches Evaluationskriterium stellen dabei üblicherweise Auslastungsdaten dar. Für deren Erhebung sollte die tatsächliche Nutzung der Stellplätze und nicht nur deren Buchungsstatus herangezogen werden. Dies kann über Zugangssysteme, Kamertechnik oder manuell durch regelmäßige Zählungen erfolgen. Die Art der verkauften Tickets gibt bei Zeitkarten – besonders bei Gültigkeiten länger als eine Woche – nur ungenügend Auskunft über die tatsächliche Stellplatznutzung und damit die benötigten Stellplatzkapazitäten. Soweit verfügbar, sollten weitere Nutzendendaten wie gebuchte Ticketarten, Einstelldauern oder Zugangszeiten ausgewertet werden. Diese Informationen können dabei helfen, das Stellplatzangebot bedarfsgerecht auszurichten und Servicezeiten gezielt anzupassen.

Darüber hinaus sollte auch die Nutzendenzufriedenheit regelmäßig evaluiert werden. Hierzu können Befragungen dienen, beispielsweise per Onlinefragebogen oder durch persönliche Befragungen vor Ort. Zur Gewinnung von neuen Nutzenden sollten auch Nicht-Nutzenden-Befragungen bzw. Marktforschung durchgeführt werden, gerade auch bei Angeboten, deren Auslastung länger hinter Prognosen bzw. Erwartungen zurückbleibt.

⁴ <https://radparken.info/werkzeuge/marketing-kit/>

3. Zusatzangebote

Zusatzangebote steigern die Attraktivität der Anlage deutlich und können zur Gewinnung neuer Nutzendengruppen beitragen. Welche Angebote dabei den höchsten Mehrwert und gegebenenfalls zusätzliche Einnahmemöglichkeiten bieten, hängt von der individuellen Situation ab. Nachfolgend werden die gängigsten Zusatzangebote kurz dargestellt.

3.1 Schließfächer

Viele Nutzende schätzen Schließfächer. Neben einem Helm sollten auch gängige Fahrradtaschen verstaut werden können. Umliegende Angebote (z. B. Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote) sollten bei der Angebotsplanung berücksichtigt werden. Es empfiehlt sich, mit einem Angebot von ca. 10–20 % der Stellplatzanzahl zu starten und Flächen für eine spätere Angebotserweiterung vorzuhalten. Bei großen Anlagen kann bereits ein geringerer Anteil ausreichen.

In Kombination mit zugangsgesicherten Bereichen ist darauf zu achten, dass identische Buchungssysteme verwendet und idealerweise Kombitarife angeboten werden. Neben digitalen Schließsystemen (Abbildung 7 und Abbildung 8) sind auch Schließfachlösungen mit Zahlenschlössern erhältlich (Abbildung 9), die einen geringeren technischen Aufwand und somit geringere Investitionskosten bedeuten, aber nicht im Voraus gebucht werden können.



Abbildung 7 (oben): Schließfächer mit digitaler Buchungsmöglichkeit.

Abbildung 8 (Mitte): Digitales Zugangssystem für Schließfächer.

Abbildung 9 (unten): Halbtransparente Schließfächer mit Zahlenschlössern

3.2 Werkzeuge und Ersatzteile

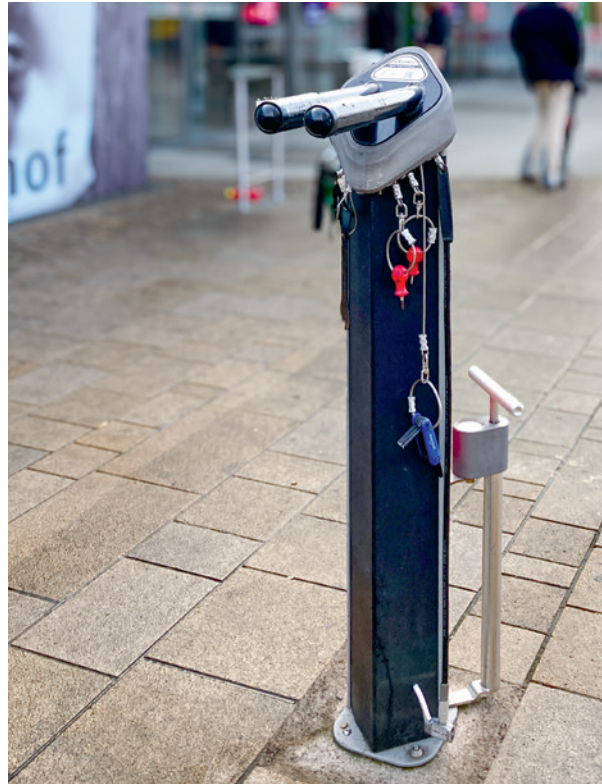
Eine Fahrradreparatursäule (Abbildung 10) mit den gängigsten Werkzeugen für kleinere Reparaturen und einer stabilen Luftpumpe mit Manometer sollte zur Grundausrüstung gehören. An besonders vandalismusgefährdeten Standorten kann die Installation in einem zugangsgesicherten Gebäudeteil vorteilhaft sein. Der Nutzendenkreis wird hierdurch zwar eingeschränkt, niedrigere Instandhaltungskosten können dies aber aufwiegen.

Ebenfalls empfehlenswert ist ein Schlauch-Automat (Abbildung 11). Dieser sollte Schläuche unterschiedlicher Größen bieten, um unterschiedliche Radtypen abzudecken. Neben Schläuchen der Größen 26" und 28" können beispielsweise auch 16", 20" und 24" sowie unterschiedliche Ventilarten sinnvoll sein, ortsabhängig können auch geeignete Größen für Kinderwagen und Rollstühle vorgehalten werden. Auch weitere Ersatzteile oder fahrradbezogene Produkte können in Verkaufsautomaten (Abbildung 12) angeboten werden.

Abbildung 10 (oben): Freistehende Fahrradreparatursäule mit Werkzeug und Luftpumpe.

Abbildung 11 (unten): Schlauchautomat.

Abbildung 12 (rechts): Verkaufsautomat mit weiteren Produkten wie Klicklichtern und Warnwesten.



3.3 Werkstatt

Soweit örtlich möglich, kann die Integration von Werkstatt- bzw. Verkaufsräumen für ein Fahrradgeschäft ein sinnvolles Zusatzangebot darstellen. Gerade Werkstätten können die Attraktivität der Fahrradabstellanlage erhöhen, weil Reparatur- und Serviceleistungen ohne Umwege erreichbar werden und dadurch zusätzliche Nutzungsanreize entstehen. Hierfür sind Sanitäranlagen, Pausenräume und gegebenenfalls Klimatechnik vorzusehen. Neben dem zusätzlichen Serviceangebot, das potenzielle Nutzende auf die Anlage aufmerksam machen kann, sorgt Personal für eine gewisse soziale Kontrolle und kann zumindest während der Servicezeiten die gefühlte Sicherheit für die Nutzenden erhöhen.

Da das Geschäft meist saisonalen Schwankungen unterliegt, sollte nicht mit besonders hohen Mieterträgen gerechnet werden. Stattdessen bietet es sich an, geeignete Vereinbarungen zum Anlagenbetrieb zu finden – beispielsweise auch durch die Übernahme zusätzlicher Services wie Garderobenparken – und dies bereits während der Planungsphase im Betriebskonzept zu berücksichtigen.

3.4 Radwaschmöglichkeiten

Waschmöglichkeiten für Fahrräder können die Attraktivität der Anlage steigern, ganzjähriges Radfahren fördern und die Integration einer Fahrradwerkstatt begünstigen. Sie können direkt baulich integriert (Abbildung 13), als einfache freistehende Anlagen ausgeführt (Abbildung 14) oder mit freistehenden automatischen Fahrradwaschanlagen umgesetzt werden (Abbildung 15, teilweise sogar ohne eigenen Wasseranschluss).



Abbildung 13 (oben): Baulich integrierte Waschmöglichkeit für zwei Räder. Für Spezialräder und Anbauten geeignet.

Abbildung 14 (Mitte): Einfache freistehende Waschmöglichkeit. Für Spezialräder durch Einstellhöhe nur bedingt geeignet, Anbauten aber unproblematisch.

Abbildung 15 (unten): Freistehende automatische Fahrradwaschanlage. Für Spezialräder oder Anbauten ungeeignet. Durch Servicepersonal bedient.

Automatische Anlagen sind sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb meist teurer als solche, in denen die Räder von Hand gewaschen werden. Sie werden daher im Regelfall gegen eine Gebühr (etwa 5–10 €) und oftmals ausschließlich von örtlichem Servicepersonal betrieben. Für zahlungsbereite Nutzende stellt dies ein komfortables Angebot dar, allerdings können Lastenräder, Räder mit Transportanbauten (Körbe, Kindersitze o. ä.) oder andere Spezialräder in ihnen meist nicht oder nur bedingt gereinigt werden. Zur Abdeckung diverser Radtypen sowie als Serviceangebot einer Werkstatt sind manuell zu bedienende Waschmöglichkeiten daher in der Regel besser geeignet.

3.5 E-Lademöglichkeiten

Lademöglichkeiten für E-Bikes sind im Regelfall an öffentlich zugänglichen Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und ÖPNV-Knoten nicht erforderlich.⁵ Bau und Unterhalt sind aufwändig und kostenintensiv, der Bedarf hingegen ist sehr begrenzt. Die Reichweite moderner E-Bikes ist inzwischen so groß, dass gängige Pendeldistanzen auch in bergigen Umgebungen problemlos hin und zurück ohne Ladevorgang bewältigt werden können – je nach Distanz auch mehrmals pro Woche. Darüber hinaus erfordert das Fehlen eines Ladestecker-Standards üblicherweise das Mitführen des eigenen Ladegerätes, was außer auf längeren Touren oder Radreisen selten ist.

Bei Abstellanlagen an Standorten mit besonders hoher touristischer Relevanz können Lademöglichkeiten eine sinnvolle Ergänzung sein. Dazu zählen beispielsweise touristisch

⁵ Siehe hierzu auch das gemeinsame Positionspapier „Laden von E-Bikes/Pedelecs“ von ADFC, Infostelle Fahrradparken und ZIV vom 22. Juli 2025, abrufbar unter <https://radparken.info/wp-content/uploads/2025/07/e-bike-laden-gemeinsames-positionspapier.pdf>.



attraktive Altstädte, das direkte Umfeld von Sehenswürdigkeiten mit längerer Aufenthaltsdauer oder Rastmöglichkeiten, beispielsweise an Radfernwegen. Auch im Wohnumfeld sind Lademöglichkeiten mit Blick auf die stetig steigende Verbreitung von E-Bikes durchaus sinnvoll. Allerdings ist zu beachten, dass E-Bikes zunehmend über integrierte Akkus verfügen, die nicht mehr getrennt vom Fahrrad in separaten Schließfächern gelagert und geladen werden können.

Eine besondere Herausforderung bei der Umsetzung von Lademöglichkeiten können Anforderungen zum Brandschutz darstellen. Die standortspezifisch gültigen Brandschutzregelungen sollten daher frühzeitig geprüft werden.

Abbildung 16 (oben): Lademöglichkeiten in Schließfächern.

Abbildung 17 (unten): Lademöglichkeiten integriert in Doppelstockparker.

3.6 Sanitäranlagen

Sanitäranlagen werden von Nutzenden oft gewünscht, sind aber mit Unterhaltskosten verbunden und sollten daher hauptsächlich bei Mischnutzung des Gebäudes vorgesehen werden.

Ein separates Handwaschbecken kann ein guter Kompromiss sein, insbesondere wenn Reparaturmöglichkeiten vorhanden sind und somit Beschmutzungen auftreten. Dieses könnte zusätzlich für das Auffüllen von Wasserflaschen dienen. Bei zunehmend heißen Sommern und häufigeren Hitzeperioden können frei zugängliche Trinkwasserangebote einen wichtigen Beitrag zum Komfort und Wohlbefinden der Nutzenden leisten. Sie stellen eine sinnvolle Ergänzung der Serviceinfrastruktur dar und können die Attraktivität der Fahrradabstellanlage zusätzlich erhöhen.

Zugang eines Fahrradparkhauses
mit öffentlichen Sanitäranlagen

3.7 Garderobenparken

Ein besonderes Angebot ist das sogenannte Garderobenparken, bei dem die Radfahrenden ihre Räder nicht selbst in den Stellplätzen abstellen, sondern diese – ähnlich wie Kleidung an einer Garderobe – an Servicepersonal der Fahrradabstellanlage übergeben und beim Abholen wieder ausgehändigt bekommen. Für die Nutzenden kann das sehr komfortabel, zu Stoßzeiten jedoch unter Umständen mit Wartezeiten verknüpft sein.

Für den Anlagenbetreiber lassen sich so gegebenenfalls Abstellkapazitäten in Räumlichkeiten erschließen, die für Betriebsfremde nicht zugänglich gemacht werden können. Zudem kann möglicherweise eine höhere Stellplatzkapazität erreicht werden, weil geschulte Personen Räder effizienter einstellen. Die hierfür benötigten Mitarbeitenden werden häufig über Maßnahmen der Beschäftigungsförderung finanziert. Die gegebenenfalls zusätzlichen Kosten können üblicherweise nicht durch die erhobenen Parkgebühren abgedeckt werden. Garderobenparken kann jedoch dazu beitragen, eine Anlage wirtschaftlicher zu betreiben, wenn vor Ort ohnehin Personal für andere Aufgaben beschäftigt wird.



4. Öffnungszeiten und Preise

Für zugangsgesicherte sowie kostenpflichtige Angebote sollten die Öffnungszeiten und Preise so gewählt werden, dass ein attraktives und wettbewerbsfähiges Angebot erzeugt wird.

4.1 Öffnungszeiten

Stellplätze und gegebenenfalls vorhandene Schließfächer sollten unabhängig von der Art der Abstellanlage rund um die Uhr zugänglich sein, um eine optimale Auslastung sowie hohe Nutzendenzufriedenheit sicherzustellen. Idealerweise trifft das auch auf deren Buchungs- bzw. Reservierbarkeit zu. Dies lässt sich mit Online-Buchungssystemen gut lösen (vgl. Infostelle Fahrradparken, 2026). Erfolgt der Ticketverkauf ausschließlich vor Ort, sollten Verkaufsmöglichkeiten zu den Hauptverkehrszeiten sichergestellt werden. Letztere können standortbedingt abweichen, liegen aber für Anlagen an Mobilitätsknotenpunkten häufig zwischen ca. 05:00 Uhr und 08:00 Uhr morgens und ca. 16:00 und 19:00 Uhr abends.⁶ Empfehlenswert erscheint unabhängig vom Personaleinsatz ein Online-Buchungssystem, welches den Nutzenden Flexibilität ermöglicht und Stellplätze kurzfristiger und bedarfsge rechter verfügbar macht.

Werden zusätzliche Services angeboten, sollten auch die Servicezeiten mit den Hauptverkehrszeiten abgestimmt sein – bei einer Werkstatt beispielsweise die Annahme- und Abholzeiten. Für zugangsgesicherte Angebote sollte im Falle systemtechnischer Probleme jederzeit (bzw. außerhalb etwaiger Servicezeiten vor Ort) eine Hotline erreichbar sein.

4.2 Preise

Bei den meisten zugangsgesicherten Stellplatzangeboten sind unabhängig von der Art der Buchungsmethode (bei Personal, am Ticket-/Kassenautomaten oder via Online-Buchungssystem) Tickets mit unterschiedlichen Gültigkeitsdauern erhältlich. Üblich sind Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestickets. Weit verbreitet ist eine Preisstaffelung, bei der sich die Preise auf den Tag gerechnet verbilligen, je länger die Stellplatzbuchung ist („Kurz-“ vs. „Dauerparkende“). Dies kann sich negativ auf die optimale Ausnutzung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten auswirken, denn durch die zunehmende Flexibilisierung von Arbeitszeiten ändert sich auch das Mobilitätsverhalten. Besonders wenn mit der Buchung direkt die Blockierung eines einzelnen Stellplatzes einhergeht und sich die Anlage außerhalb des Wohnumfeldes befindet, können Anlagen somit ausgebucht und dennoch leer sein. Ist die Anlage groß genug und eine Diversifizierung von Stellplätzen möglich, können Quoten für die unterschiedlichen Ticketarten dies auffangen, um beispielsweise „persönliche Stellplätze“ anzubieten, die für einen längeren Zeitraum vermietet werden und zu einem vergleichsweise höheren Preis eine Stellplatzgarantie bieten.⁷ Auch Ansätze wie ein kostenfreies Anbieten der ersten 24 Stunden je Buchung (z. B. ParkYourBike in Berlin) oder Kontingentlösungen, bei denen wiederkehrende Nutzende zwar günstigere Tagespreise erhalten, Stellplätze aber nur nach Verfügbarkeit bei tatsächlicher Nutzung belegt werden können, sind denkbar.

⁶ Vgl. infas, DLR, IVT und infas 360 (2025) sowie MiT (2023).

⁷ Vgl. Radstation Osnabrück (o. D.), Radstation Münster (o. D.).

Weitere gängige preisliche Differenzierungen erfolgen häufig im Zusammenhang mit Lademöglichkeiten (z. B. in Fahrradboxen) oder zwischen „regulären“ Stellplätzen und solchen für Spezialräder. Noch eher selten sind Unterscheidungen nach Standort des Stellplatzes in der Anlage bzw. zwischen oberen und unteren Stellplätzen in Doppelstockparkern, wie es beispielsweise in der Radstation am Düsseldorfer Hauptbahnhof praktiziert wird.⁸

Mit der wachsenden Vielfalt an Fahrrädern steigt auch der Bedarf an unterschiedlichen Stellplatzangeboten (siehe hierzu auch Whitepaper „Anagentypen und Nutzende“, Infostelle Fahrradparken, 2025). Eine stärkere Preisdifferenzierung kann daher sinnvoll sein, auch um bestimmte Stellplätze für diejenigen Nutzenden verfügbar zu halten, die diese wirklich benötigen. Hierbei sollte jedoch auch die Frage der Sozialverträglichkeit eine Rolle spielen. Ein Rad, das zur Beförderung von Kindern genutzt wird, oder ein Spezialrad einer mobilitätseingeschränkten Person benötigt mehr Stellfläche als ein einfaches Stadtrad ohne Transportanbauten oder ein teures Rennrad. Inwiefern dies höhere Nutzungsentgelte für diese Nutzendengruppen rechtfertigt, sollte jedoch mit besonderer Sensibilität in der Zielgruppenanalyse betrachtet werden.

Welche Preise für kostenpflichtige Angebote von den Nutzenden akzeptiert werden, hängt neben deren individuellen Bedürfnissen auch von den vorhandenen kostenfreien Alternativen vor Ort ab – beispielsweise frei zugängliche, ungesicherte, aber besser positionierte und

eventuell sogar komfortabler nutzbare Stellplätze. Im Ergebnis muss für die Nutzenden eine attraktive Balance aus Kosten (Preis und Aufwand) sowie Nutzen (v. a. Sicherheit, Komfort, Zeit) erzielt werden. Weitere Einflussfaktoren auf die Zahlungsbereitschaft, die in Befragungen der Infostelle Fahrradparken, beispielsweise bei der Erarbeitung des Marketing Kits, standortübergreifend genannt wurden, sind die Einfachheit des Buchungsprozesses (einschließlich Registrierung, Identifikation an der Anlage und Zahlungsmöglichkeiten) sowie Preise für Alternativen wie beispielsweise Kfz-Parkgebühren (Park+Ride).

Auch Fahrradversicherungen können sich auf die Akzeptanz des Angebots auswirken. Nutzende mit Versicherung sind unter Umständen weniger bereit, Mehraufwand oder Komforteinschränkungen bei der Nutzung kostenpflichtiger zugangsgesicherter Angebote zu akzeptieren. Gerade Nutzende von E-Bikes, die häufig als zahlungsbereite Kundschaft identifiziert werden, besitzen meist auch eine Fahrradversicherung.⁹

Um auf sich verändernde Anforderungen flexibel reagieren zu können, sollten Betriebs- und Angebotsstrukturen grundsätzlich so gestaltet werden, dass sie im laufenden Betrieb angepasst und weiterentwickelt werden können. Kommunale Gremien (sofern zuständig) sollten nur grundlegende Rahmenbedingungen der Gebührenordnung festlegen. Die konkrete Preisgestaltung sollte betreiberseitig innerhalb dieser Rahmenbedingungen kurzfristig anpassbar sein und anhand der Akzeptanz weiterentwickelt werden.

⁸ Vgl. Radstation Düsseldorf (o. D.): Premiumparken (Jahreskarte) „immer ebenerdig, nah am Eingang“ für 20 € Aufpreis.

⁹ Vgl. Check24, 2022: Laut zweier repräsentativer Umfragen besaßen nur etwa ein Viertel der E-Bike-Besitzenden keine Fahrradversicherung. Etwa ein Drittel verfügte über eine dedizierte Fahrradversicherung, ca. 40% hatten das Rad demnach über die Hausratversicherung mitversichert.

5. Handlungsempfehlungen

Für den langfristig erfolgreichen Betrieb einer Fahrradabstellanlage gibt es keine universelle Lösung. Die folgenden Handlungsempfehlungen können dabei unterstützen, ortsspezifisch passende Angebote zu entwickeln und erfolgreich zu betreiben:

1. Klärung der Betriebsziele

Vor der Anlagenplanung sollte Klarheit über die Betriebsziele geschaffen werden, da diese die Gestaltung der Anlage und die abzudeckenden Aufgabengebiete maßgeblich beeinflussen und die Eignung bestimmter Betreiber bestimmen.

2. Durchführung einer Zielgruppenanalyse

Um das Stellplatzangebot sowie Zusatzangebote optimal zu gestalten, sollte zu Beginn des Planungsprozesses (Konzeptionsphase) eine umfangreiche Zielgruppenanalyse durchgeführt werden. Hierbei kann auch das zweite Whitepaper „Anlagentypen und Nutzende“ (Infostelle Fahrradparken, 2025) unterstützen. Auch bisher nicht radfahrende Zielgruppen sollten berücksichtigt und das Konzept „Dauerparkende“ kritisch betrachtet werden.

3. Klärung aller Zuständigkeiten

Um alle Zuständigkeiten verbindlich zu klären und benötigte Dienstleister rechtzeitig beauftragen zu können, müssen alle abzudeckenden Aufgabenbereiche definiert sein (siehe Kapitel 2). Für Fragen sollte den Nutzenden eine eindeutig benannte und erreichbare Kontaktstelle zur Verfügung stehen.

4. Gestaltung eines attraktiven Preismodells

Für kostenpflichtige Angebote sollten potenziell zahlungsbereite Nutzende im Rahmen der Zielgruppenanalyse frühzeitig identifiziert und deren Bedürfnisse bei der Anlagengestaltung besonders berücksichtigt werden (siehe Kapitel 4).

5. Kontinuierliche Evaluation und Angebotsentwicklung

Um die Akzeptanz des Angebots zu erhöhen und langfristig zu sichern, empfiehlt sich eine regelmäßige Evaluation. Zudem sollten Möglichkeiten der Angebotsentwicklung bereits im Planungsprozess mitgedacht und deren Vereinbarkeit mit möglichen Förderrichtlinien und Zweckbindungsfristen geklärt werden.



Markierung eines Bereichs mit Reparaturmöglichkeiten

6. Bibliographie

ADFC, Infostelle Fahrradparken, ZIV (22.07.2025): Positionspapier „Laden von E-Bikes/Pedelecs“. <https://radparken.info/wp-content/uploads/2025/07/e-bike-laden-gemeinsames-positionspapier.pdf>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), infas, DLR, BAST (Hrsg.): Mobilität in Tabellen (MiT 2023). Online-Tabellierungstool zur Studie „Mobilität in Deutschland“. <https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/> (Auswertungsebene: Wege, Zeile: Uhrzeit des Weges, Spalte: Wegezweck)

Check24 (2022): Studie zu E-Bike und Fahrradversicherungen in Deutschland. <https://www.check24.de/fahrradversicherung/studie-zu-e-bike-und-fahrradversicherungen/>

Hochschule Mainz (2023): Arbeitspapier „Umgang mit Schrotträdern und zurückgelassenen Fahrrädern“. https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Berichte/Hochschule-Mainz_Leitfaden-Schrottraeder_2023.html?nn=494322

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Infostelle Fahrradparken (12.03.2024): Infoveranstaltung „Waisenradmanagement in der Praxis“. Präsentationsfolien abrufbar unter <https://radparken.info/veranstaltung/waisenradmanagement/>

Infostelle Fahrradparken (in Vorbereitung): Planungsengpässe beim Bau von Fahrradabstellanlagen.

Radstation Düsseldorf (17.12.2021): Neue Preisliste für Stellplätze ab 01.01.2022. https://www.zwd.de/media/radstation_preisanpassung_zum_1.1.2022_webseite_cm.pdf

Radstation Münster (o. D.): Parken in der Radstation – Preisliste. <https://radstation.de/parken#c42>

Radstation Osnabrück (o. D.): Parken in der Radstation – Preisliste. <https://radstation-osnabrueck.de/parken#c42>

team red Deutschland GmbH (2017): Leitfaden Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammel-schließanlagen und Fahrradboxen. https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/NRVP/NRVP_17-19/17752_nrvp_2020_leitfaden_betreiberkonzepte_fu.html

Abrufdatum: 05.10.2026

INFOSTELLE
FAHRRAD
PARKEN



Impressum

Herausgeberinnen

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

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Wolfgang Bohle
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Internet: www.pgv-hannover.de/alrutz/
info@pgv-alrutz.de
0511 220 60180

Erstellt im Auftrag von

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

Konzeption und Inhalt

Infostelle Fahrradparken, Norbert Schmidt
Fotos: Infostelle Fahrradparken,
sofern nicht anders gekennzeichnet

Stand

Oktober 2026

Gestaltung

Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe