

# KONZEPT FAHRRADPARKEN



## **PROJEKTNAME**

Konzept Fahrradparken  
Stadt Salzburg

## **PROJEKTNUMMER**

P21253

## **AUFTRAGGEBER**

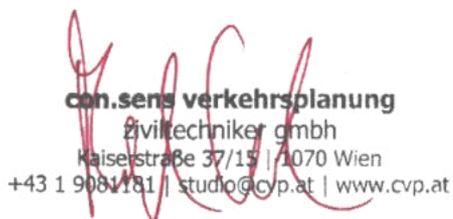
Stadt Salzburg  
Baudirektion, Radverkehrsplanung  
Herr Ing. Peter Weiss  
Franz-Josef-Straße 8  
Postfach 63  
5024 Salzburg

## **AUFTRAGNEHMER**

con.sens verkehrsplanung zt gmbh  
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien  
studio@cvp.at | 01 9081181 | www.cvp.at  
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

## **BEARBEITER**

DI Michael Szeiler, MAS  
Johann Schneider BSc.



DI Michael Szeiler, MAS  
Geschäftsführer

Titelbild: neues Salzburger Fahrradständermodell am Kajetanerplatz, © Velovio

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers einzuholen.

## INHALT

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG UND AUFGABE</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>IST-SITUATION FAHRRADPARKEN IN SALZBURG</b>	<b>6</b>
2.1	AUSLASTUNG .....	6
2.2	TYPEN DER GEBRÄUCHLICHEN ABSTELLANLAGEN .....	10
2.3	BEWERTUNG DES BESTANDS .....	10
<b>3</b>	<b>ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRRADPARKEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM</b>	<b>12</b>
3.1	KURZPARKEN .....	12
3.2	LANGZEITPARKEN .....	13
3.3	DAUERPARKEN .....	13
3.4	ATTRAKTIVITÄT & SICHERHEIT .....	14
<b>4</b>	<b>BEST PRACTISE</b>	<b>15</b>
4.1	KONZEPT FAHRRADPARKEN IN HERFORD (DE) .....	15
4.2	KONZEPT FAHRRADPARKEN IN BREMEN (DE) .....	17
4.3	LEITFADEN FAHRRADPARKEN IM QUARTIER, HAMBURG (DE) .....	19
4.4	FAHRRADPARKEN IN UTRECHT (NL) .....	20
4.5	RÜCKSCHLÜSSE AUS DEN BEST-PRACTISE-BEISPIELEN FÜR SALZBURG .....	22
<b>5</b>	<b>HYPOTHESEN UND ZIELE FÜR DIE STADT SALZBURG</b>	<b>23</b>
<b>6</b>	<b>PRINZIPIEN FÜR DAS FAHRRADPARKEN IN DER SALZBURGER INNENSTADT</b>	<b>26</b>
6.1	FAHRRADPARKEN IM EINKLANG MIT DEM STADTBILD .....	28
6.2	GESTALTUNG VON RADBÜGELN .....	30
6.3	STELLPLÄTZE FÜR LASTENRÄDER UND FAHRRADANHÄNGER .....	32
6.4	RADBOXEN .....	33
6.5	BIKE-SHARING .....	34
6.6	UMGANG MIT „FAHRRADLEICHEN“ .....	35
6.7	RADSERVICE-STATIONEN .....	35
6.8	FAHRRADPARKEN AUF PRIVATGRUND UND IN GEBÄUDEN .....	36
<b>7</b>	<b>FOKUSGEBIETE</b>	<b>37</b>
7.1	LINZER GASSE .....	38

7.2	LINKE ALTSTADT .....	44
7.3	FAHRRADGARAGEN IM STADTZENTRUM .....	52
7.4	GEPÄCKAUFBEWAHRUNG .....	54
7.5	BIKE & RIDE .....	54
<b>8</b>	<b>WEITERE VORGANGSWEISE ZUR UMSETZUNG &amp; RESÜMEE</b>	<b>58</b>

## 1 EINLEITUNG UND AUFGABE

Die Stadt Salzburg möchte den Radverkehrsanteil bis 2025 von 20 auf 24 % steigern. Ein großer Teil der Radfahrenden hat die Salzburger Innenstadt zum Ziel, wo sich viele Universitätsgebäude, Büros, Geschäfte und andere wichtige Ziele befinden. Die historische Altstadt von Salzburg hat jedoch viele schmale Gassen und Fußgängerzonen und damit wenig Platz für das Abstellen von Fahrrädern. Außerdem gibt es strenge Regeln für das historische Stadtbild, welche die Errichtung von Fahrradabstellanlagen einschränken. Im Zuge von Genehmigungsverfahren kam es wiederholt zu kontroversen Diskussionen und oftmals wurde die Errichtung von Radabstellanlagen abgelehnt.

Basierend auf dem Leitfaden Fahrradparken der Stadt Salzburg und der Erhebung der Radabstellanlagen in den Altstadterhaltungszonen wurde ein generelles Konzept für das Fahrradparken in der Stadt Salzburg – mit einem Schwerpunkt für die Innenstadt – entwickelt. Dabei ging es um die gemeinsame Festlegung von Rahmenbedingungen, Prinzipien, Qualitätsansprüchen und Qualitätskriterien sowie um eine verträgliche Einbettung des Fahrradparkens in den städtischen öffentlichen Raum.

Der Prozess zwischen Juni und Dezember 2021 wurde in enger Abstimmung mit Radverkehrskordinator Ing. Peter Weiss, Verkehrsplanerin DI Verena Hefinger (MA 5/03) und Stadträtin Mag. Martina Berthold geführt. Darüber hinaus werden in diesem Bericht in Abstimmung mit Jana Breuste (Ersatzmitglied Sachverständigenkommission für die Altstadterhaltung, Land Salzburg), DI Susanne Mayer (Amtssachverständige für Stadtbildpflege, MA 5/01), Ing. Ingmar Schäfer (Sachverständiger Altstadterhaltung für die Sachverständigenkommission für die Altstadterhaltung, Land Salzburg) Standorte für die Errichtung von Fahrradständern in besonders sensiblen Bereichen der Altstadt empfohlen. Eine finale Abstimmung erfolgte mit der Radlobby und dem Tourismusverband der Salzburger Altstadt.

## 2 IST-SITUATION FAHRRADPARKEN IN SALZBURG

Das Parken und Abstellen von Fahrrädern ist in Salzburg aufgrund des hohen Radfahranteils ein wichtiges Thema. Die Stadt versucht mit verschiedensten Maßnahmen, ein attraktives und sicheres Abstellen von Fahrrädern sicherzustellen. Dennoch gelingt es nicht immer, ausreichend und qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten anzubieten. Während außerhalb der Innenstadt das Fahrradparken zwar nachgefragt, aber aufgrund der meist ausreichenden Platzverhältnisse selten ein Problem darstellt, ist es in vielen Bereichen der Altstadt aufgrund der engen Straßen nur schwer bzw. gar nicht möglich, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen.

In vielen Bereichen mit alten Wohngebäuden, wie im Andräviertel, in der Elisabethvorstadt und in Lehen besteht häufig die Problematik, dass die Radabstellmöglichkeiten zu klein und im Keller oder über Halbstocktreppen im Innenhof schwer erreichbar sind. Hier besteht eine große Nachfrage nach Radboxen. Oft wird die Anschaffung eines E-Bikes mit der Bedingung der Verfügbarkeit einer Radbox verknüpft.

### 2.1 AUSLASTUNG

Im Jahr 2020 wurden vom Ingenieurbüro kleeplan im Auftrag der Stadt Salzburg im Gebiet der Salzburger Altstadterhaltungszonen (und ergänzende Standorte) verschiedene Parameter der Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum erhoben<sup>1</sup>:

- Quantität und Qualität aller Radabstellanlagen
- Auslastung von Radabstellanlagen
- „Wildparken“ außerhalb von Radabstellanlagen

Erhoben wurde von 26. August bis 17. September Mo.-Fr. von 10:00-18:30 Uhr bei trockener Witterung.

---

<sup>1</sup> Erhebung Radabstellanlagen / kleeplan ingenieurbüro - Klemens Pürmayr MSc

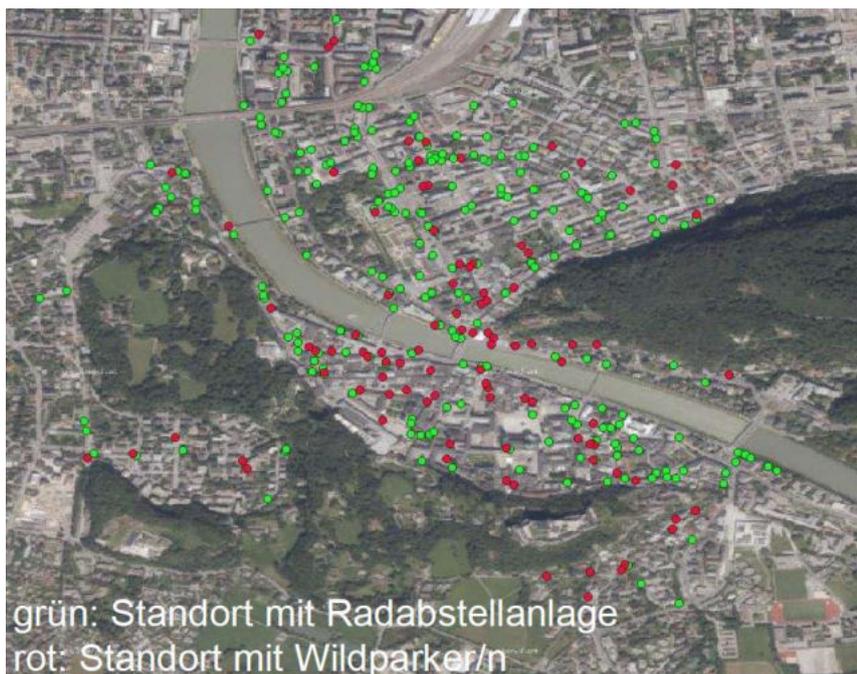


Abb. 1: Standorte der Erhebungen (Quelle: Erhebung Radabstellanlagen 2020)

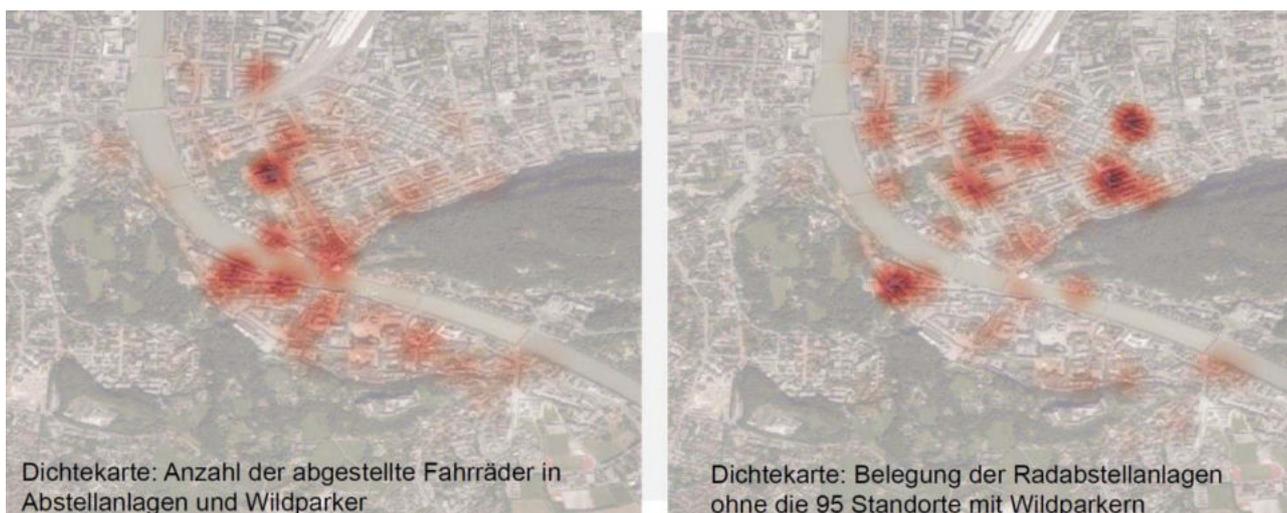


Abb. 2: Dichtekarten der abgestellten Fahrräder (Quelle: Erhebung Radabstellanlagen 2020)

Erhoben wurden 84 Fahrradboxen an 7 Standorten sowie 3.570 Radabstellplätze an 244 Standorten (durchschnittlich 14,6 Abstellplätze/Anlage).

Gezählt wurden 2.003 Fahrräder bei Abstellanlagen und 467 Fahrräder abseits davon – sogenannte „Wildparker“. Insgesamt wurden 346 Standorte erfasst.

# Abstellanlagentypen

Typ	Stellplätze	Fahrräder bei der Erhebung
Fahrradbox	84	k.A.
Anlehnbügel	948	473
Anlehnbügel – mobil	1272	634
Anlehnbügel – überdacht, mobil	96	57
Vorderradhalter	340	125
Vorderrad Rahmenhalter	232	170
Vorderrad Rahmenhalter - mobil	674	544
Keine Abstellanlage	0	467

Abb. 3: Erfasste Abstellanlagentypen (Quelle: Erhebung Radabstellanlagen 2020); Anmerkung: Die bestehenden Fahrradboxen in Altstadtzone II, Elisabethvorstadt und Lehen sind Stand April 2022 alle vermietet, daher liegt die Auslastung bei 100 %. Für diese Bereiche sind 71 Personen (Stand: 14.04.2022) auf der Warteliste für eine Fahrradbox angemeldet.

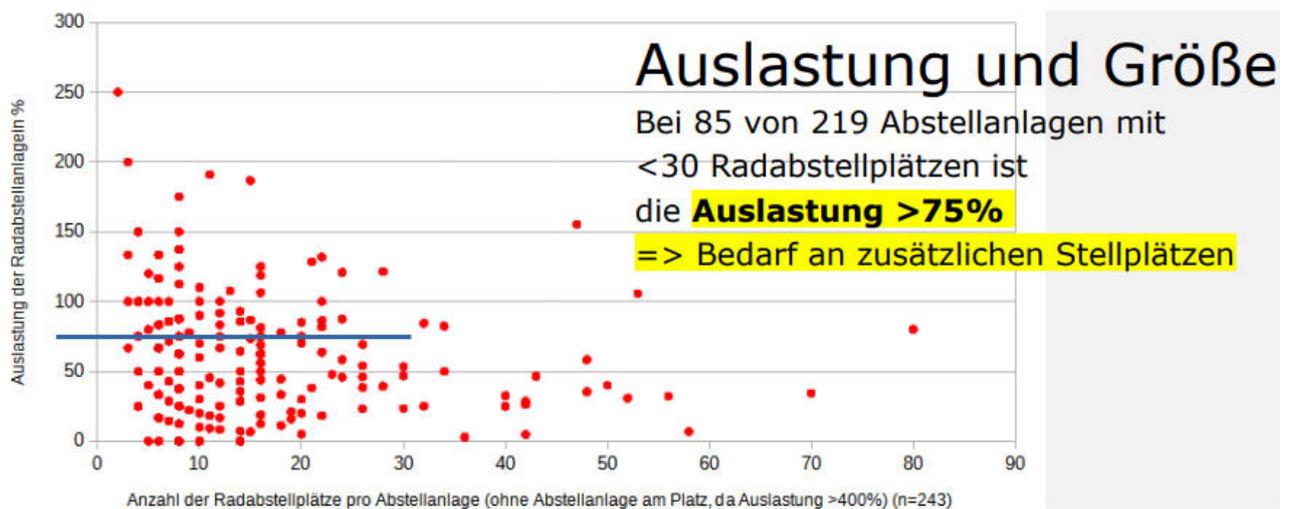


Abb. 4: Auslastung und Größe der erfassten Radabstellanlagen (Quelle: Erhebung Radabstellanlagen 2020)

# Beleuchtung und Überdachung

Beleuchtung	Radabstellplätze	Standorte
ja	3129	215
nein	441	29

Überdachung	Radabstellplätze	Standorte
ja	114	8
nein	3456	236

Abb. 5: Beleuchtung und Überdachung der untersuchten Radabstellanlagen (Quelle: Erhebung Radabstellanlagen 2020)

Aus den Ergebnissen der Erhebungen lassen sich Schlüsse für die Situation beim Fahrradparken in der Altstadt und in der Elisabethvorstadt bzw. im Bahnhofsviertel ziehen und Herausforderungen formulieren:

- An den meisten Abstellanlagen sind **nicht im Boden verankerte mobile Bügel** bzw. Vorderradhalter aufgestellt, obwohl die Abstellanlagen permanent in Betrieb sind.
- Etwa **ein Drittel** der Radabstellanlagen ist **überlastet** (Auslastung über 75 %).
- „Wildparker“ kommen gehäuft in den Bereichen der linken Altstadt (Universitätsplatz, Getreidegasse, Griesgasse) sowie am Platzl bzw. in der Linzer Gasse vor.
- „Wildparker“ und Überbelegungen kommen dort vor, wo es (aufgrund der Platzverhältnisse) wenig Abstellplätze und viele Nutzungen/Ziele gibt.
- Abstellplätze – insbesondere mobile Radständer – sind **häufig unattraktiv in Optik und Design**.
- Der Mix aus verschiedensten Radständermodellen lässt **kein einheitliches Design** erkennen und erscheint **unattraktiv**.

## 2.2 TYPEN DER GEBRÄUCHLICHEN ABSTELLANLAGEN

In der Salzburger Innenstadt sind verschiedenste Radständermodelle anzutreffen, eine einheitliche Modell- bzw. Designauswahl gibt es bisher nicht. Folgende Typen an Radständermodellen sind anzutreffen:

- Anlehnbügel
- Mobile Anlehnbügel
- Mobile Anlehnbügel mit Überdachung
- Vorderradhalter
- Vorderrad-Rahmenhalter
- Mobile Vorderrad-Rahmenhalter
- Fahrradboxen (einzelne Standorte in der Altstadterhaltungszone II, Elisabethvorstadt und Lehen)

## 2.3 BEWERTUNG DES BESTANDS

Durch die Nutzung von unterschiedlichen Modellen von Radabstellanlagen ist kein eindeutiges Design bzw. ein Corporate Design der Stadt Salzburg erkennbar. Insbesondere die mobilen Radständer wirken häufig unansehnlich und erwecken einen temporären Eindruck. Zudem sind sie nicht im Boden verankert, was dazu führt, dass sie oftmals verschoben werden und dadurch schräg oder – bei mehreren Elementen – versetzt zueinander aufgestellt sind. Dadurch wird der Benutzer:innenkomfort verschlechtert und ein unordentlicher Eindruck im öffentlichen Raum erweckt.



Abb. 6: Mobile Fahrradständer, nicht im Boden verankert (Wolf-Dietrich-Str., Pfeiferg., Landesg., Residenzpl.)



Abb. 7: Standorte mit permanenten, im Boden verankerten Fahrradbügeln (Giselakai, Residenzpl., Griesg.)

### 3 ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRRADPARKEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Für einen attraktiven Radverkehr braucht es neben sicheren und komfortablen Radwegen auch gute Abstellmöglichkeiten an den Zielen. Der Bedarf einer sicheren Abstellanlage und deren Entfernung zum Ziel hängen vor allem von der Verweildauer der Radfahrenden am Zielort ab.

In diesem Zusammenhang ist auf die im April 2022 erschienene Neufassung der RVS 03.02.13 Radverkehr hinzuweisen, in der erstmals Fahrradabstellanlagen ausführlich behandelt werden<sup>2</sup>.

#### 3.1 KURZPARKEN

Vom Kurzparken spricht man bei einer Parkdauer von höchstens 2 Stunden. Wird nur eine Kleinigkeit in einem Geschäft gekauft, genügt oftmals das Abstellen direkt vor dem Geschäft, ohne Möglichkeit zum Absperrern des Fahrrads an einem festen Gegenstand. Ab einer Verweilzeit von 10 Minuten wird der Bedarf nach einer Absperrmöglichkeit an einem festen Gegenstand – wie zum Beispiel einem Fahrradständer – größer. Ist die Aufenthaltsdauer kurz, ist eine Abstellmöglichkeit nah am Ziel für die Akzeptanz durch Radfahrende notwendig. Mit zunehmender Abstelldauer steigt die Akzeptanz für eine größere Entfernung zwischen Fahrradständer und Ziel. Gleichzeitig steigen auch die Anforderungen an Diebstahlschutz und Serviceeinrichtungen der Anlage.

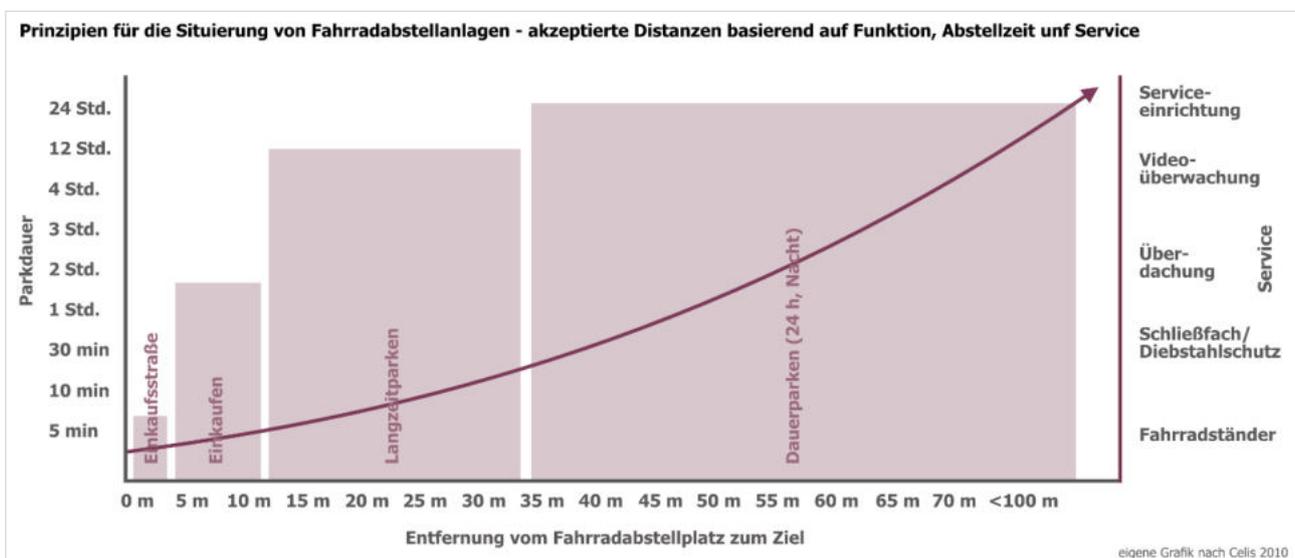


Abb. 8: Prinzipien für die Situierung von Fahrradabstellanlagen (Quelle: eigene Darstellung nach Celis 2010<sup>3</sup>)

<sup>2</sup> RVS 03.02.13 Radverkehr, Kapitel Fahrradabstellanlagen (S. 77-83).

<sup>3</sup> Celis Consult (2010): Bicycle parking manual.

### 3.2 LANGZEITPARKEN

Übersteigt die Parkdauer zwei Stunden – zum Beispiel beim Abstellen am Arbeitsplatz oder bei öffentlichen Verkehrsmitteln – so spricht man von Langzeitparken. Beim Langzeitparken sind hochwertige Fahrradständer zum Absperren unbedingt notwendig und eine Überdachung zu empfehlen. Hierfür wird auch eine Gehdistanz zum Ziel von bis zu 35 m vom Großteil der Radfahrenden akzeptiert, in Ausnahmefällen auch mehr.

### 3.3 DAUERPARKEN

Für das Dauerparken – zum Beispiel am Wohnort über Nacht – sind absperrbare geschlossene Fahrradräume notwendig, um einen optimalen Witterungs- und Diebstahlschutz zu gewährleisten. Gerade in den alten Gebäuden in der Altstadt lassen sich aufgrund der Platzverhältnisse und Nutzungen oftmals keine Fahrradräume oder Fahrradabstellplätze am Grundstück einrichten.

Für diese Fälle bietet die Stadt Salzburg derzeit 531 versperrebare Fahrradboxen an ausgewählten Orten im öffentlichen Raum an, die von Interessierten gemietet werden können. Informationen über die Miete, Standorte und freie Plätze stellt die Stadt Salzburg über ihre Webpage bereit<sup>4</sup>. Der Bedarf an diesen Fahrradboxen nimmt kontinuierlich zu und übersteigt inzwischen das Angebot.



Abb. 9: Fahrradboxen in Salzburg (Humboldtstraße)

<sup>4</sup> Informationen: <https://www.stadt-salzburg.at/radbox/>  
Karte mit Standorten: <https://maps.stadt-salzburg.at/bikebox.html>

### 3.4 ATTRAKTIVITÄT & SICHERHEIT

Attraktivität und subjektive Sicherheit spielen beim Abstellen von Fahrrädern eine große Rolle. Ist eine Fahrradabstellanlage verschmutzt, unordentlich oder zu eng, leidet der Komfort und die Gefahr der Verschmutzung bzw. Beschädigung des Fahrrades oder der eigenen Kleidung steigt. Ist die Fahrradabstellanlage schlecht platziert – an schlecht einsehbaren, wenig frequentierten Orten – besteht sowohl subjektiv als auch objektiv eine größere Diebstahlgefahr. Diese Faktoren verhindern, dass Fahrradabstellanlagen angenommen werden und verringern damit die Attraktivität des Radverkehrs generell.



Abb. 10: chaotische, zu eng gestellte Abstellanlage (links, Kaigasse) und Abstellanlage an wenig frequentiertem Ort (rechts, Sebastian-Stief-Gasse)

## 4 BEST PRACTISE

### 4.1 KONZEPT FAHRRADPARKEN IN HERFORD (DE)

<b>Fahrradparken in Herford</b> – Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich	
<b>Stadt</b>	Herford
<b>Land</b>	Deutschland
<b>Bevölkerung</b>	66.495
<b>Radfahranteil am Modal Split</b>	11 % (2018) <sup>5</sup>
<b>Konzepterstellung</b>	2016



Die Hansestadt Herford hat sich zum Ziel gesetzt, die Nahmobilität gezielt zu fördern. Als ein wichtiger Baustein wurde das Fahrradparken an den wesentlichen Zielorten des Radverkehrs festgelegt. Aufbauend auf einer ausführlichen Analyse der bestehenden Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und deren Nutzung sowie grundsätzlichen Festlegungen an die notwendigen Qualitätsanforderungen von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum (je nach Parkdauer,

<sup>5</sup> [https://www.nw.de/lokal/kreis\\_herford/herford/22271211\\_In-Herford-benutzen-besonders-viele-Menschen-Bus-und-Bahn.html](https://www.nw.de/lokal/kreis_herford/herford/22271211_In-Herford-benutzen-besonders-viele-Menschen-Bus-und-Bahn.html)

Zugänglichkeit, Diebstahl- und Vandalismusschutz, Witterungsschutz) wurden Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze für konkrete Örtlichkeiten formuliert.

Ein großer Fokus wurde auf die Situierung von Fahrradabstellplätzen in Geschäfts- und Einkaufsstraßen gelegt. Sind die Platzverhältnisse ausreichend, werden dezentrale Abstellanlagen für 2 bis 6 Fahrräder im Abstand von maximal 50 m empfohlen. In Fußgängerzonen (mit Radfahr-erlaubnis) wurden an deren Zugangspunkten größere Fahrradabstellanlagen errichtet. Überdachte Radabstellplätze bestehen an allen relevanten Zugangsrichtungen am Rande der Innenstadt.

Als wichtigste Maßnahmen werden im Konzept die Vergrößerung einiger Radabstellanlagen sowie die Errichtung zusätzlicher kostenloser Abstellplätze am Hauptbahnhof vorgeschlagen. Fahrradboxen wurden nur im Bereich der touristischen Nutzung als relevant gesehen.

## 4.2 KONZEPT FAHRRADPARKEN IN BREMEN (DE)

Fahrradparken in Bremen – Vertiefende Untersuchung zum Fahrradparken in der Stadtgemeinde Bremen als Ergänzung zum Verkehrsentwicklungsplan	
Stadt	Bremen
Land	Deutschland
Bevölkerung	566.573
Radfahranteil am Modal Split	25 % (2014) <sup>6</sup>
Konzepterstellung	2013*

\* nicht mehr aktuell, da bereits ein neuer Verkehrsentwicklungsplan erstellt wurde; es wurde seither jedoch kein neues Konzept Fahrradparken erstellt

Das Konzept Fahrradparken in Bremen wurde auf Basis des Verkehrsentwicklungsplans Bremen erstellt. Zunächst wurde eine umfangreiche Analyse und Straßenbefragungen von Radfahrer:innen in der Bremer Innenstadt durchgeführt.

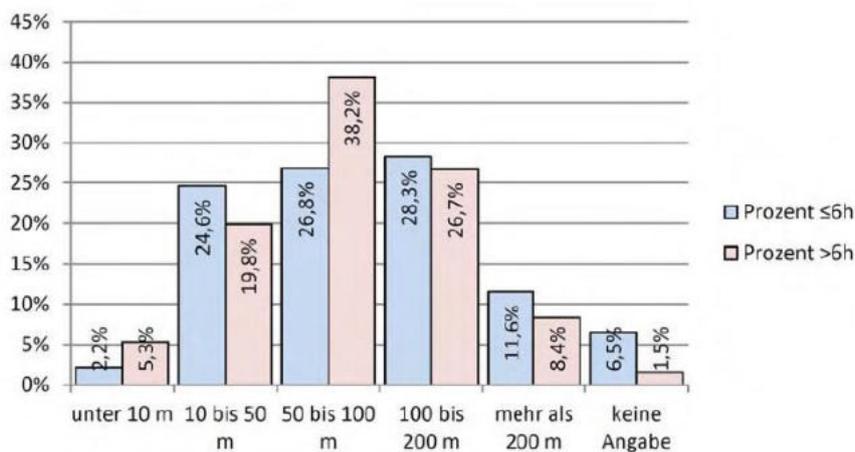


Abb. 11: „Akzeptierte Fußwegelänge zu einer zentralen Abstellanlage“ – Ergebnis der Befragung im Zuge der Erstellung des Konzeptes Fahrradparken in Bremen (Quelle: Konzept Fahrradparken in Bremen); die Grafik beschreibt die maximale Entfernung einer Radabstellanlage vom Ziel, die von den Befragten akzeptiert wird. Die x-Achse beschreibt die maximal akzeptierte Entfernung, die y-Achse den Anteil der Befragten. In der Befragung wurde unterschieden, ob kürzer oder länger als 6 Stunden geparkt wird. Während für einen Großteil der Dauerparker (>6 Stunden Parkdauer) eine Entfernung zum Ziel von bis zu 100 m

<sup>6</sup> Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

akzeptabel ist, bevorzugen viele Kurz- und Langzeitparker (<6 Stunden Parkdauer) eine kürzere Entfernung zum Ziel.

Im Anschluss wurde eine Bedarfsabschätzung unter der Annahme der Steigerung des Radverkehrs durchgeführt. Angenommen wurde ein Radfahranteil von maximal 33 %. Als Standorte für zusätzliche Fahrradstellplätze wurden sowohl eine Umnutzung von Pkw-Parkhäusern als auch Standorte für neue Fahrrad-Garagen in der Innenstadt diskutiert, um dem steigenden Radverkehr gerecht zu werden. Fahrradboxen sind vor allem in Fahrradgaragen und bei Bike+Ride-Stationen vorgesehen.

Für die bestehenden Fahrradgaragen und -abstellanlagen wurden Maßnahmenvorschläge zur Erweiterung bzw. Verbesserung sowie Qualitätskriterien verfasst. Das Thema Bike+Ride wird ausführlich in einem eigenen Kapitel behandelt.



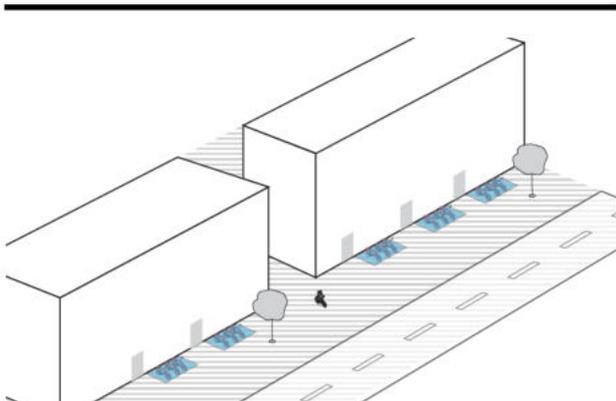
Abb. 12: Fahrradboxen in einer Fahrrad-Garage in Bremen (Quelle: Weser Kurier)

### 4.3 LEITFADEN FAHRRADPARKEN IM QUARTIER, HAMBURG (DE)

<b>Leitfaden Fahrradparken im Quartier</b> – Empfehlungen für die Planung von Fahrradabstellanlagen auf privaten Flächen	
<b>Stadt</b>	Hamburg
<b>Land</b>	Deutschland
<b>Bevölkerung</b>	1.851.430
<b>Radfahranteil am Modal Split</b>	15 % (2017) <sup>7</sup>
<b>Konzepterstellung</b>	2020

Die Stadt Hamburg hat 2020 ein Konzept für Fahrradabstellanlagen im privaten Bereich erstellt. Obwohl die primäre Zielgruppe Gebäudeverwaltungen und Hauseigentümer:innen sind, werden auch Lösungen zur Unterbringung von Fahrrädern im öffentlichen Raum bzw. im privaten Freibereich dargestellt. Der Leitfaden bietet Lösungen für Neubauten sowie Bestandsbauten, in denen beim Bau oft kein Platz für Fahrradabstellplätze vorgesehen war. Fahrradabstellplätze können hier nur im Außenbereich realisiert werden. Neben rechtlichen Anforderungen und den Grundsätzen und Qualitätsanforderungen des Fahrradparkens werden Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen sowie typologisch Musterlösungen für verschiedenste Anwendungsfälle – von nicht überdachten Fahrradbügeln im öffentlichen Raum bis Fahrradgroßgaragen – behandelt.

**Anlehnbügel ohne Überdachung**



**Anlehnbügel mit Überdachung**

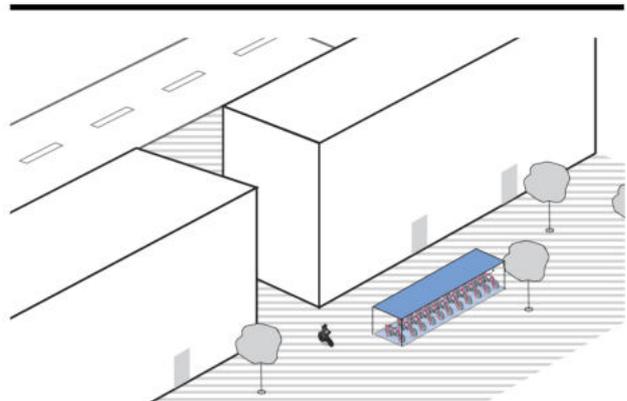


Abb. 13: Typologische Musterlösungen für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen im Wohnbau (Quelle: Leitfaden Fahrradparken im Quartier Hamburg)

<sup>7</sup> <https://www.hamburg.de/bvm/mid-hamburg/>

## 4.4 FAHRRADPARKEN IN UTRECHT (NL)

Fahrradparken in Utrecht	
Stadt	Utrecht
Land	Niederlande
Bevölkerung	359.376
Radfahranteil am Modal Split	51 % (2017) <sup>8</sup>

Utrecht in den Niederlanden hat als Großstadt mit dem wahrscheinlich höchsten Fahrradanteil am Modal Split einen außerordentlich großen Bedarf an Fahrradabstellplätzen. Gleichzeitig sind die Wohngebäude in der Innenstadt oftmals nicht dafür ausgelegt, Fahrräder im Innenraum abzustellen. Die Stadt begegnet dem Bedarf mit einer Vielzahl an Maßnahmen:

- Möglichkeit der Miete von überwachten Abstellplätzen in einer der 18 Fahrradgaragen in der Innenstadt
- Zusätzlich kostenlose Abstellplätze in den Fahrradgaragen
- Größte Fahrradgarage weltweit am Hauptbahnhof (Utrecht Centraal)
- Parkleitsystem zu den größten Fahrradgaragen mit Anzeige der freien Plätze
- Radabstellplätze an öffentlichen Plätzen und vor wichtigen Gebäuden
- Mietbare Fahrradboxen im öffentlichen Raum in Wohngebieten außerhalb des Innenstadtkerns

Da in schmalen Straßen in der Innenstadt nicht an allen Örtlichkeiten Platz für Fahrradabstellmöglichkeiten besteht, wird „wildes“ Parken entlang der Hausmauern praktiziert und toleriert, solange die Fahrräder nicht behindernd abgestellt werden.

---

<sup>8</sup> <https://cyclingindustry.news/netherlands-further-builds-on-cyclings-modal-share-hitting-51-in-utrecht/>



Abb. 14: Fahrradparken in Utrecht: Fahrradbox "Fietstrommel" (links); Fahrradgarage in der Innenstadt (rechts) (Quellen: Gemeente Utrecht / Post Utrecht)



Abb. 15: "Wildparken" in engen Straßenräumen (links); Radabstellanlage am Domplein mit Vorderradhaltern (rechts) (Quellen: Wikimedia commons / Google Maps)

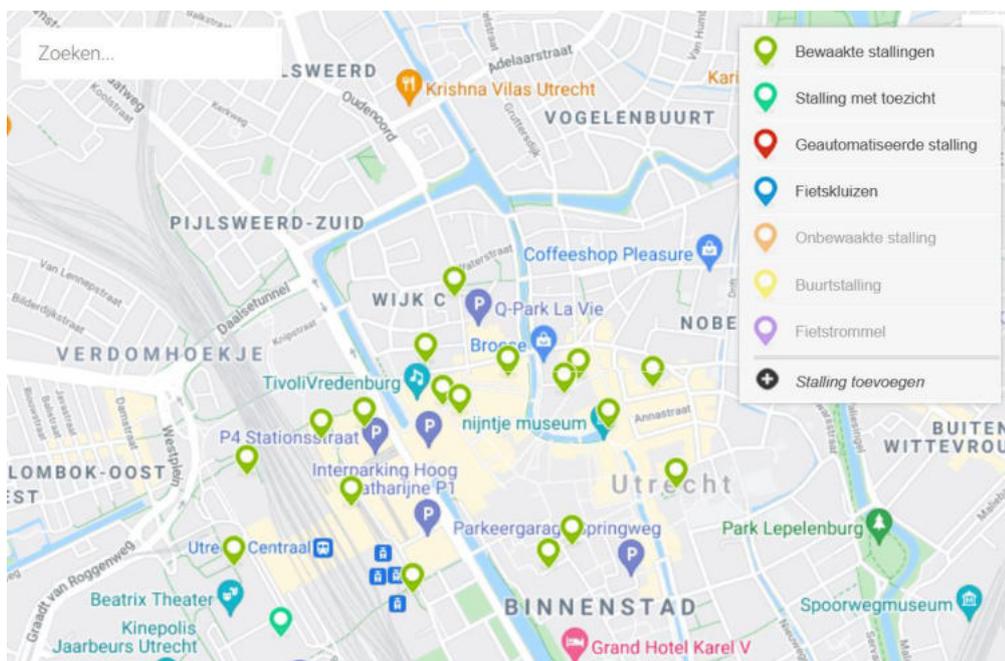


Abb. 16: Fahrradgaragen in der Innenstadt von Utrecht (grün) (Quelle: )

## 4.5 RÜCKSCHLÜSSE AUS DEN BEST-PRACTISE-BEISPIELEN FÜR SALZBURG

Den Herausforderungen des steigenden Bedarfs an Fahrradabstellplätzen bei Steigerung der Radverkehrszahlen durch konsequente Förderung des Radverkehrs begegnen neben Salzburg zahlreiche Städte. Die Best-Practise-Beispiele zeigen, dass eine gezielte und gesteuerte Entwicklung des Fahrradparkens bei einem Fahrradanteil von über 15 bis 20 % notwendig sind, um Behinderungen und Beeinträchtigungen durch abgestellte Fahrräder zu vermeiden bzw. möglichst gering zu halten. Besonders in den Innenstädten, wo der Platz auch in den vorgestellten Städten Bremen und Utrecht begrenzt ist, sind für mitteleuropäische Verhältnisse unkonventionelle Lösungen wie Fahrradgaragen aus dem Fahrradalltag nicht mehr wegzudenken. Herford zeigt, dass sich für frequenzstarke Fußgängerzonen Lösungen für das Fahrradparken entwickeln lassen. Eine Situierung von Fahrradabstellanlagen an den Rändern der besonders beengten und frequentierten Bereiche hat sich hier bewährt.

## 5 HYPOTHESEN UND ZIELE FÜR DIE STADT SALZBURG

Die Stadt Salzburg hat mit einer historischen Altstadt mit engen Straßen und kurzen Wegen ideale Voraussetzungen für eine Fahrradstadt, was sich in hohen Radverkehrszahlen widerspiegelt. Gleichzeitig bieten die engen Straßen wenig Platz und Nutzungskonflikte sind unvermeidbar. Vor dem Hintergrund der historischen Stadtstruktur, einem angestrebten attraktiven Stadtbild, hohem Nutzungsdruck und den Erfordernissen einer Fahrradstadt werden folgende Hypothesen und Ziele formuliert:

- Salzburg ist mit ca. 37% MIV-Anteil nach wie vor eine „Autostadt“, kann sich aber im Vergleich mit den anderen Landeshauptstädten auch als „Fahrradstadt“ bezeichnen. (Abgestellte) Fahrräder gehören dazu und dürfen in der Stadt auch sichtbar sein.
- Im Sinne eines bestmöglichen Stadtbildes sollen in der Altstadt langfristig möglichst nur 1 bis 2 Radständermodelle mit möglichst dezentem Design zum Einsatz kommen.
- Aufgrund der oftmals beengten räumlichen Verhältnisse im Stadtzentrum wird das Radständer-Angebot der hohen Nachfrage nicht vollständig gerecht werden können. Die Standorte für Radständer können primär nach den „vorhandenen Möglichkeiten“ gewählt werden. In den Stadtteilen außerhalb des Stadtzentrums kann eine nachfrageorientierte Dimensionierung der Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum vorgenommen werden.
- Bei kurzer Parkdauer ist es akzeptabel, wenn Fahrräder freistehend im Straßenraum abgestellt werden.
- Im Sinne einer nachhaltigen, klimagerechten Mobilität ist bei der Aufteilung des Straßenraums der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr grundsätzlich zu priorisieren. Das gilt sowohl für das Stadtzentrum, wie auch für die Stadtteile außerhalb davon.
- In den Stadtteilen mit einem hohen Anteil an Altbauten soll das Dauerparken durch die Nachrüstung von qualitativ hochwertigen Radabstellmöglichkeiten und Fahrradboxen gefördert werden. Die Stadtverwaltung kann dabei technische Beratung und Unterstützung bei Fördereinreichungen (klima:aktiv:mobil- und Landesförderung) anbieten.



Abb. 17: "Wild" abgestellte Fahrräder lassen sich in einer Fahrradstadt mit enger Altstadt nie ganz vermeiden (Linzer Gasse)

Auf Basis der Analysen, bisherigen Kenntnissen und Erfahrungen wurde in Zusammenarbeit mit Peter Weiss und Verena Hefinger (MA 5/03) eine SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) für das Fahrradparken in der Salzburger Innenstadt erstellt.

SWOT-Analyse – Fahrradparken Innenstadt Salzburg			
Stärken	<p><b>Viel Radverkehr</b> in der Altstadt</p> <p><b>Hohe Nachfrage</b> nach Abstellplätzen unterschiedlicher Nutzer:innengruppen</p> <p><b>Bereitschaft und Wunsch der Wohnbevölkerung</b>, Fahrräder auf <b>Radabstellplätzen</b> bzw. in <b>Radboxen</b> abzustellen</p>	Schwächen	<p><b>Kein Gesamtkonzept</b> vorhanden</p> <p>Viele <b>unterschiedliche</b>, teilweise <b>unansehnliche, ungeordnet</b> aufgestellte und <b>provisorisch</b> wirkende Radabstellanlagen</p> <p><b>Überlastungen</b> der Radabstellplätze in Teilen der Salzburger Altstadt, in manchen Bereichen <b>kein Angebot für Dauerparker, Langzeitparker und Kurzzeitparker</b></p> <p><b>Unzufriedenheit</b> in der Wohnbevölkerung, weil <b>Abstellplätze und Radboxen fehlen</b></p> <p>Wiederholte <b>Diskussionen um jeden neuen Standort</b> (Stadt ↔ Altstadtkommission bzw. Konflikte bei Entfall von Pkw-Stellplätzen)</p>
	<p><b>Höhere Stadtbildverträglichkeit</b> des Radverkehrs durch <b>kontrolliertes Abstellen</b></p> <p><b>Einigkeit aller Akteur:innen</b> betreffend die Regelungen und Rahmenbedingungen zur Aufstellung von Radabstellmöglichkeiten</p> <p>Klarer und <b>nachvollziehbarer Genehmigungsprozess</b></p> <p>Stadtbildverträglichkeit durch <b>Gestaltungsvorgaben für Radständer/Fahrradboxen</b></p>		<p>Radabstellplätze <b>nicht</b> an den Orten <b>möglich, wo Bedarf besteht</b></p> <p>Radabstellplätze werden <b>nicht angenommen</b>, weil sie zu weit von den Zielen entfernt sind</p> <p><b>Abstellbedarf</b> bleibt immer <b>über der Anzahl Radabstellplätze</b></p> <p><b>keine zufriedenstellende Lösung</b> für alle Akteur:innen <b>in ein Konzept übersetzbar</b></p>
Chancen		Risiken	

## 6 PRINZIPIEN FÜR DAS FAHRRADPARKEN IN DER SALZBURGER INNENSTADT



Abb. 18: Radabstellanlage am Rande der Altstadt am Salzachradweg (links); temporäre Abstellanlage während der Salzburger Festspiele am Max-Reinhardt-Platz (rechts)

Neben dem fließenden Verkehr schafft der ruhende Verkehr große Herausforderungen für historisch gewachsene Altstädte. Fahrradstellplätze haben – im Gegensatz zu Pkw-Stellplätzen – sehr geringe Platzerfordernisse, benötigen aber dennoch Platz, der nicht immer in gewünschter Weise vorhanden ist. Das Radfahren soll in bestmöglicher Weise gefördert werden und zwar im Einklang mit den Anforderungen an das Stadtbild. Für das Fahrradparken in der Stadt Salzburg werden folgende Prinzipien empfohlen.

- Ein möglichst großes und zugleich stadtbildverträgliches **Grundangebot an fixen Radständern** bildet die Basis für das Abstellen von Fahrrädern in der Innenstadt. Temporäre Radständermodelle sollen hierfür nicht eingesetzt werden.
- Abseits der Innenstadt wird ein Grundangebot an fixen Radständern dort geschaffen, wo offensichtlicher Bedarf besteht.
- **Temporäre Radständer** sollen bei Bedarf bei größeren Veranstaltungen für einen begrenzten Zeitraum angeboten werden, zum Beispiel während der Salzburger Festspiele, der Kinderstadt und dem Winterfest im Volksgarten.
- Es wird in Kauf genommen, dass der **Bedarf** an Kurzparkstellplätzen zu bestimmten Zeiten und in gewissen Bereichen **nicht zur Gänze** mit Radständern **gedeckt** werden kann.
- **Frei abgestellte Fahrräder** werden akzeptiert, solange sie nicht zu unzulässigen Behinderungen führen, insbesondere dort, wo das Errichten von Fahrradstellplätzen kaum möglich ist (z. B. Linzer Gasse, Alter Markt).

- Wenn in bestimmten Bereichen die Errichtung von Radstellplätze nicht möglich ist – zum Beispiel in der Linzer Gasse oder der Getreidegasse – erfolgt die **Anordnung „am Weg dorthin“** bei den Zufahrten bzw. entlang wichtiger Radrouten (z. B. Salzach).
- Die **Barrierefreiheit** und Befahr- bzw. Begehbarkeit müssen stets gegeben sein.

## 6.1 FAHRRADPARKEN IM EINKLANG MIT DEM STADTBILD

Das Salzburger Altstadterhaltungsgesetz ist ein Ensembleschutz-Gesetz zum Schutz von 1.500 schützenswerten Gebäude und deren Umgebung in der Salzburger Innenstadt<sup>9</sup>. Es teilt die Innenstadt in zwei Schutzzonen (I und II) ein. Die Welterbe-Kernzone ist vollständig in die Altstadtschutzzone I integriert. Die Schutzzonen I und II unterscheiden sich in ihrem Gebäudebestand und den sich daraus ergebenden Restriktionen zum Schutz des Altstadtbildes.

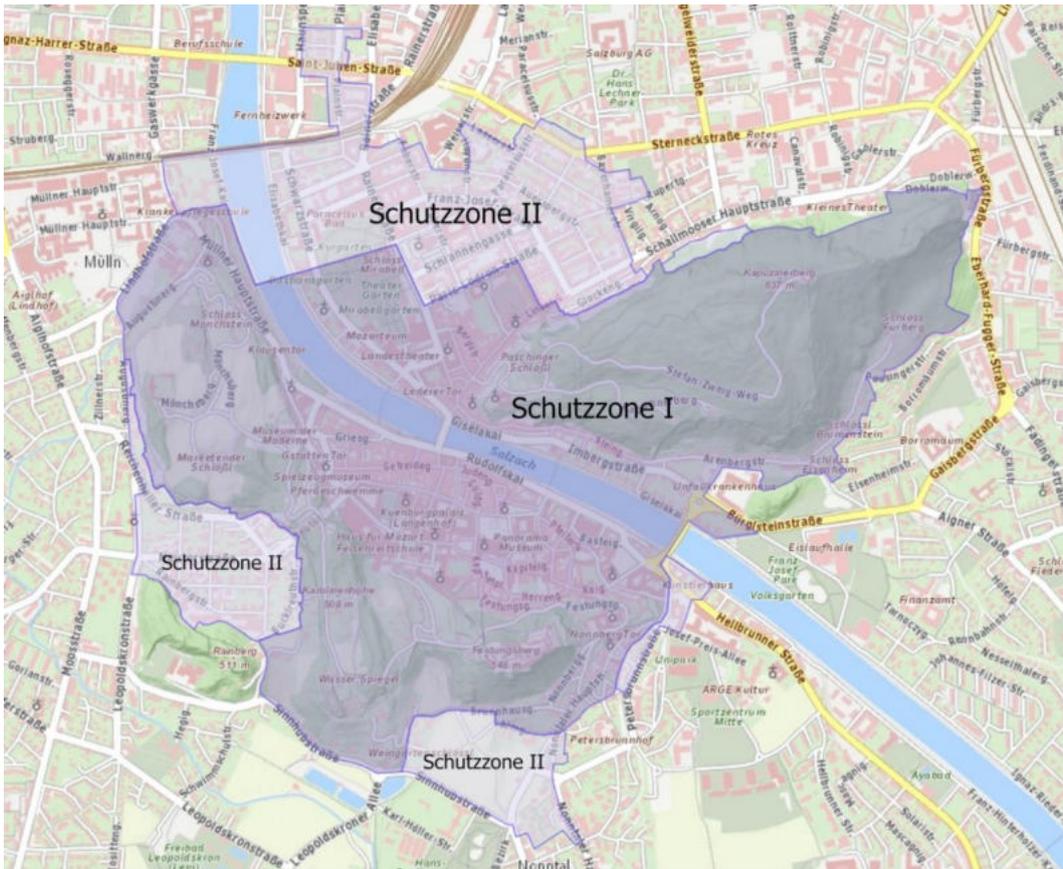


Abb. 19: Schutzzonen in Salzburg (Quelle: Stadt Salzburg / basemap / eigene Darstellung)

Im Folgenden werden Empfehlungen zur Errichtung von Fahrradabstellplätzen im Einklang mit dem Stadtbild getroffen, die in Übereinkunft mit den Vertreter:innen der Sachverständigenkommission für Altstadterhaltung sowie der Amtssachverständigen für Altstadterhaltung in gemeinsamen Terminen und einer Begehung ausgearbeitet wurden. Sie beschreiben die bisherige Praxis sowie neue Festlegungen.

<sup>9</sup> <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrSbg&Gesetzesnummer=10000329>

### **Schutzzone I:**

- Keine Radboxen im öffentlichen Straßenraum
- Keine überdachten Radständer im öffentlichen Straßenraum
- Plätze, die als historische Barock-Ensemble (z.B. Mozartplatz, Residenzplatz) errichtet wurden und in ihrer ursprünglichen Form bestehen, sollen weitgehend freigehalten werden von störenden Einflüssen.
- Historisch bedeutungsvolle (Sicht-)Achsen (z.B. Franziskanergasse) und wichtige Gehbeziehungen sollen nicht verstellt werden.
- An den restlichen Orten sollen sich Fahrradständer bzw. generell das Stadtmobiliar in das städtische Gesamtbild gut einfügen.
- Im Zuge von Neugestaltungen (geplant z.B. Waagplatz) sollen Fahrradständer im Planungsprozess früh mitgedacht und die Anordnung im Zuge einer Gesamtkonzeption vorgenommen werden.
- Weniger, dafür größere Abstellanlagen werden vielen kleineren, verteilt angeordneten Anlagen generell vorgezogen, wenngleich durch die Fahrradständer keine Dominanz im Stadtbild entstehen soll.

### **Schutzzone II:**

- Radboxen im öffentlichen Straßenraum nur in Ausnahmefällen (Bike & Ride)
- Überdachte Radständer im öffentlichen Straßenraum nur in Ausnahmefällen (Bike & Ride)

Es wird empfohlen, in den Altstadterhaltungszonen die bestehenden Radständer mittelfristig durch 1 bis 2 Radständermodelle mit zurückhaltendem Design zu ersetzen.

### **Außerhalb der Schutzzonen:**

Radboxen und überdachte Radständer sollen hier im öffentlichen Straßenraum möglich sein, wenn sie zweckmäßig sind und keine Unverträglichkeit mit dem Stadtbild vorliegt.

An Radabstellplätzen außerhalb der Schutzzonen werden die neuen einheitlichen Radständermodelle der Stadt Salzburg sukzessive verwendet. Dies hat jedoch geringere Priorität.

Als Strategie zur Standortwahl für Fahrradabstellanlagen außerhalb der Innenstadt soll die bisherige Praxis fortgeführt werden. Fahrradabstellanlagen werden von der Stadt proaktiv dort errichtet, wo Nutzungen mit viel Fahrrad-Zielverkehr bestehen (z. B. Schwimmbäder, Amtsgebäude, etc.). In

Wohngebieten werden Fahrradbügel dort errichtet, wo offensichtlicher Bedarf besteht (Überparkung) bzw. nach einer Prüfung an jenen Standorten, die von Bürger:innen angefragt werden.

## 6.2 GESTALTUNG VON RADBÜGELN

Die derzeit verwendeten Radständer sind oftmals unansehnlich (abgeschlagener Lack) und wirken temporär und chaotisch angeordnet. Möglichst einheitliche komfortable Modelle bieten den Grundstein für die Attraktivität von Radabstellplätzen. Als Teil des Stadtmobiliars müssen sie zum Stadtbild passen und gleichzeitig unauffällig und funktional sein. Ein sicheres Abstellen mit Diebstahlschutz und geringer Verschmutzungs- und Beschädigungsgefahr sind unabdingbar für eine attraktive Nutzung.

Für die Gestaltung der Radständer im öffentlichen Raum werden daher folgende Kriterien empfohlen:

- Einheitliche Gestaltung (idealerweise ein einheitliches Modell) und zurückhaltendes Design.
- Fixe und stabile Verankerung im Boden.
- Keine Querstreben am Boden, um Verschmutzungen vorzubeugen und die Straßenreinigung zu erleichtern.
- Die Radständer müssen für unterschiedliche räumliche Anordnungen geeignet sein (rechtwinkliges Parken, Schrägparken, zweireihiges Parken).
- In Bereichen mit hochwertigen Natursteinbelägen (Linzergasse, Residenzplatz etc.) soll der Bodeneinbau vermieden werden. Hier wird eine Verankerung der Radständer mit (Sitz-) Steinwürfeln oder ähnlichen Stadtmöbeln vorgeschlagen.

Derzeit wird ein neues, eigens für die Stadt Salzburg entworfenes Radständermodell am Kajetanerplatz getestet (siehe Abb. 20). Es besteht aus einem u-förmigen, leicht schräg gestellten Bandstahl, der mittels einer Bodenplatte mit dem Untergrund fix verbunden ist. Eine runde Querstrebe soll verhindern, dass Kettenschlösser zu Boden fallen. Am oberen Teil des Bügels ist ein spezieller Kunststoff befestigt, der das Abschlagen des Fahrradlackes beim Anlehnen an den Bügel verhindern soll. Dieses Radständermodell wurde mit Susanne Mayer (Amtssachverständige für Stadtbildpflege, MA 5/01) und Ingmar Schäfer (Sachverständiger für die Sachverständigenkommission für die Altstadterhaltung des Landes Salzburg) im Vorfeld dieses Berichts abgestimmt.

Im Zuge des Testbetriebs sollen Erfahrungen in Qualität und Betrieb gesammelt werden. Eine Feinoptimierung der Radständermodelle soll im Anschluss erfolgen.



Abb. 20: neues Radständermodell der Stadt Salzburg am Kajetanerplatz

## 6.3 STELLPLÄTZE FÜR LASTENRÄDER UND FAHRRADANHÄNGER

Durch die immer häufigere Nutzung von Spezialfahrrädern entstehen besondere Anforderungen für das Abstellen. Insbesondere Lastenfahrräder und Fahrräder mit Fahrradanhängern sind für die üblichen Abstellanlagen häufig zu groß und können dort nicht abgestellt werden. Daher wird folgende Vorgehensweise zum Abstellen von Spezialfahrrädern in Salzburg empfohlen:

- **Pilotversuch Lastenradstellplätze** an Örtlichkeiten, wo ein Bedarf besteht
- Ausstattung: **Standardbügel** und Bodenmarkierung mit **Lastenrad-Piktogramm**.
- Abmessungen pro Stellplatz: 1,20 x 2,50 m (Längs- oder Querparken) bzw. 1,50 x 2,00 m (45°-Schrägparken)



Abb. 21: Salzburger Radständermodell mit Lastenrädern am Kajetanerplatz (Fotos: Velovio)



Abb. 22: Lastenradstellplatz in Wien (Foto: Dieter Komendera)

Folgende Standorte werden für die Errichtung von Stellplätzen für Lastenräder vorgeschlagen:

- Ferdinand-Hanusch-Platz
- Mozartplatz
- Schanzlgasse
- Schranne
- Staatsbrückenkopf (rechte Seite)
- Universitätsplatz

## 6.4 RADBOXEN

**Radboxen für Bewohner:innen** können außerhalb der Altstadt-schutzzonen sowie in Ausnahmefällen in Schutzzone II errichtet werden. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass im Innenstadtbereich die Nachfrage nach Radboxen größer ist als das Angebot. Die Radboxen für Bewohner:innen sollen daher jenen Personen zur Verfügung gestellt werden, die keine adäquate Abstellmöglichkeit am Wohngrundstück haben und denen es nicht zugemutet werden kann, das Fahrrad bzw. die Fahrräder über Stiegen in die Wohnung oder einen Fahrradraum zu tragen. Das betrifft insbesondere Personen mit körperlichen Einschränkungen sowie Personen, die mit Kindern mit dem Fahrrad unterwegs sind. Eine Errichtung von Radboxen an Haltestellen des ÖV hat Priorität vor der Errichtung für Private.

Folgende Vergabevoraussetzungen für eine Radbox werden empfohlen, wobei alle drei Kriterien auf Stellplatzanwärter:innen zutreffen sollten:

- **Hauptwohnsitz** in der Stadt Salzburg
- **Körperliche Einschränkung**, die ein Tragen des Fahrrades in den Fahrradraum nicht möglich macht, oder **Personen / Familien mit Kindern**
- **Keine adäquate Abstellmöglichkeit** für Fahrräder am Wohngrundstück

Radboxen, die **an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs** errichtet werden, haben als Zielgruppe Pendler:innen. Daher sollen Besitzer:innen einer Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr in der Vergabe bevorzugt werden.

## 6.5 BIKE-SHARING

Im Falle der Einführung eines bereits angedachten S-Bike Sharing Systems in Salzburg ist von einem stationsgebundenen Verleihsystem auszugehen. In diesem Fall müssen Verleihstationen an wichtigen Orten im Stadtzentrum errichtet werden. Die Standortfestlegungen sind als Teil eines gesonderten Konzeptes zu treffen, wobei Stationsgröße und Stationsdichte wichtige Parameter sind. Für die Standortwahl und weitere Parameter ist auf die „Projektstudie Potenzialanalyse und Standortbewertung Bike Sharing in Salzburg“<sup>10</sup> aus dem Jahr 2016 zu verweisen.

Nachdem die herkömmlichen Fahrradständer zum überwiegenden Teil eine hohe Auslastung aufweisen, wird empfohlen, Stationen eines Bike-Sharing-Systems künftig bevorzugt auf Parkstreifen bzw. auf freien Plätzen im öffentlichen Straßenraum zu situieren. Der Fußverkehr darf dabei jedenfalls nicht beeinträchtigt werden. In Ausnahmefällen können Bike-Sharing-Stationen anstatt bestehender Fahrradabstellanlagen errichtet werden, was im Einzelfall zu prüfen sein wird. Je nach Bike-Sharing-Anbieter kann es möglich sein, einzelne virtuelle Verleihstationen (Standortbestimmung mittels GPS) anzubieten, wodurch an diesen Standorten keine Infrastruktur errichtet werden muss. Leihräder können dann gegebenenfalls auf bestehenden Fahrradabstellanlagen abgestellt werden, wenn sich diese im Bereich der virtuellen Verleihstation befinden.

Das Forschungsprojekt Salzburg: KanS des Salzburger Verkehrsverbunds (SVV) in Zusammenarbeit mit den Research Studios Austria und dem Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (SIR) soll ein Gesamtkonzept für eine klimaneutrale Stadt Salzburg ausgearbeitet werden. Im Zuge dessen

---

<sup>10</sup> Projektstudie Potenzialanalyse und Standortbewertung Bike Sharing in Salzburg, Bernhard Zagel, Martin Loidl, Robin Wendel, Ursula Witzmann-Müller (Z-GIS) im Auftrag der Stadt Salzburg und Salzburg AG, 2016

sollen Bausteine zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2030 untersucht werden, unter anderem kann Bike-Sharing Teil des Konzeptes sein. Ergebnisse sind bis Mitte 2022 zu erwarten.

## 6.6 UMGANG MIT „FAHRRADLEICHEN“

Mit der Zunahme des Radverkehrs und des Zuwachses an Fahrradabstellanlagen steigt automatisch die Zahl an verlassenen und zurückgelassenen Fahrrädern an Fahrradständern („Fahrradleichen“), die nicht mehr genutzt werden. Um ein attraktives Erscheinungsbild und eine ständige Verfügbarkeit möglichst vieler Fahrradstellplätze zu erreichen, ist ein regelmäßiges Entfernen von nicht mehr genutzten Fahrrädern notwendig. Es wird empfohlen, die „Fahrradleichen“ zumindest zweimal jährlich im Zuge einer Schwerpunktaktion zu entfernen, im Bereich von Bahnhöfen öfters.

Es ist zu erwarten, dass durch die Installation eines flächendeckendes S-Bike Sharing Systems der Anfall von Fahrradleichen reduziert. Hinweise aus der Bevölkerung weisen darauf hin, dass es viele auswärtige Personen gibt, die ein minderwertiges Fahrrad in der Stadt abstellen, um es bei gelegentlichen Stadtbesuchen für kurze Wege zur Verfügung zu haben. Eine Erhebung<sup>11</sup> am Salzburger Hauptbahnhof an der Bike & Ride-Anlage Schallmoos hat diese Tatsache bestätigt.

## 6.7 RADSERVICE-STATIONEN

In Salzburg gibt es bereits ein relativ dichtes Angebot an Radservice-Stationen. Da die Stationen bisher vorwiegend zusammen mit privaten oder öffentlichen Trägern (Firmen, Supermärkte, Wohnbauträger, Stadtbibliothek, etc.) errichtet wurden, sind die meisten Standorte nicht auf das Radhauptnetz ausgerichtet. Um ein Angebot für eine möglichst viele Nutzer:innen zu bieten und die Sichtbarkeit des Radservice-Angebots der Stadt zu erhöhen, werden neue Standorte entlang der wichtigsten Hauptradrouten vorgeschlagen:

- **Salzachradweg** zwischen Staatsbrücke und Marco-Feingold-Steg (rechte Salzachseite) und am Kreisverkehr Museumsplatz (Errichtung erfolgt demnächst)
- **Salzachradweg** auf Höhe Kraftwerk Lehen (beide Salzachseiten)
- **Bewohnerservice Lehen & Taxham** (Errichtung erfolgt demnächst)
- An der **Kreuzung der Radhaupttrouten H11 und R3** (Rauchmühle) rechts der Glan
- **Ischlerbahntrasse** (Radhaupttroute H2) auf Höhe der Samstraße

---

<sup>11</sup> Verkehrsuntersuchung Radabstellanlage Schallmoos, erstellt von ICRA Dumfarth & Schwap OG, 2019

Es wird empfohlen, Angebote für Radfahrende an den Standorten zu bündeln und beispielsweise auch Fahrradständer und Sitzgelegenheiten, Infotafeln etc. zu errichten.

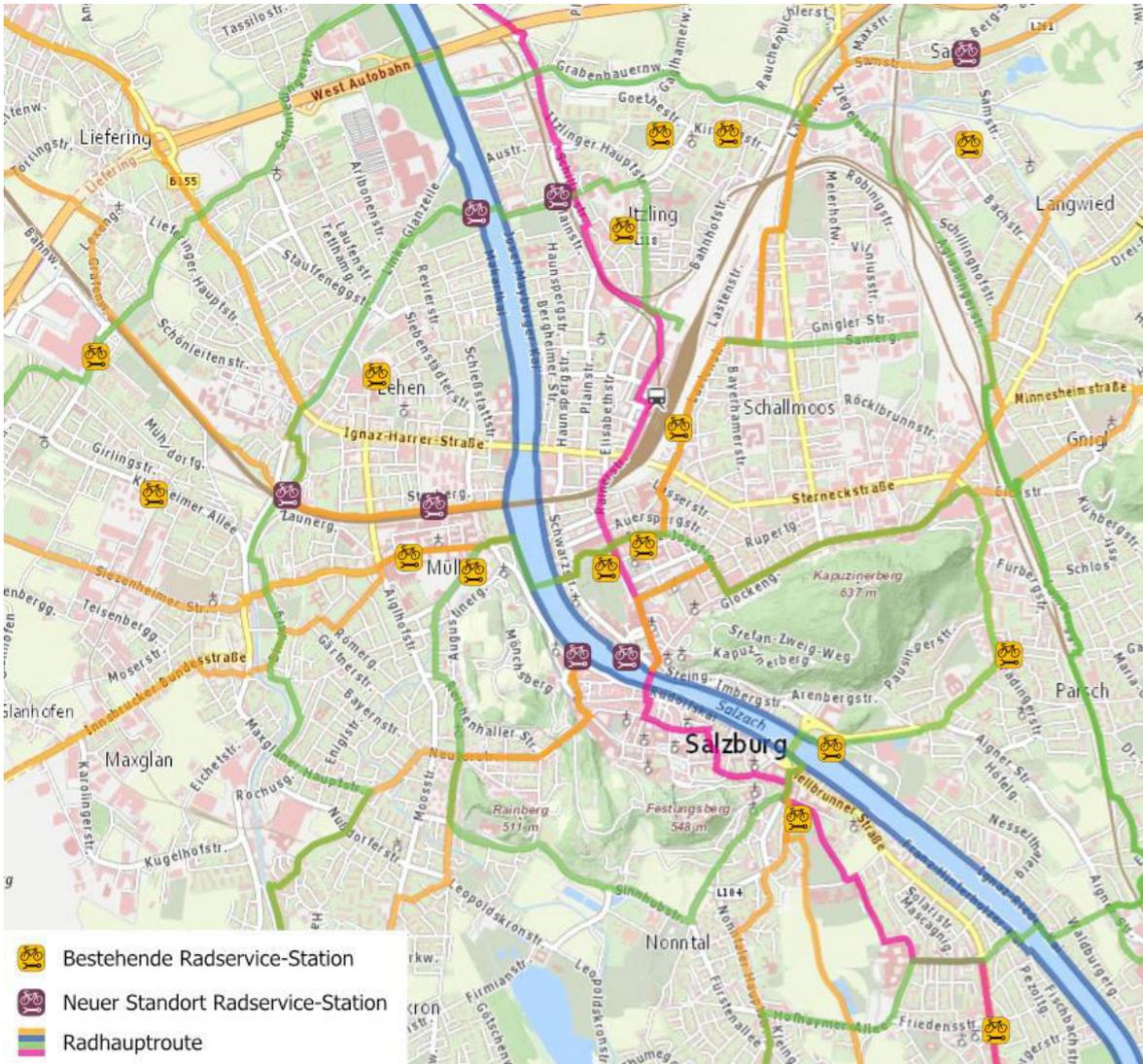


Abb. 23: Bestehende Radservice-Stationen und Vorschlag für neue Standorte (Quelle: Salzburg Maps / eigene Darstellung)

## 6.8 FAHRRADPARKEN AUF PRIVATGRUND UND IN GEBÄUDEN

Die Anforderungen für sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten auf Privatgrund und in Gebäuden werden im Leitfaden „Fahrradabstellanlagen – Planung & Gestaltung“ der Stadt Salzburg und im „Leitfaden Fahrradparken“ des Landes ausführlich beschrieben. Vorgaben hinsichtlich Anzahl und Qualität von Fahrradabstellplätzen bei neuen Projekten sind außerdem im Bautechnikgesetz und in der Fahrradabstellplätze-Verordnung des Landes Salzburg enthalten.

## 7 FOKUSGEBIETE

In der Radverkehrsstrategie wurde als Ziel die Steigerung des Radverkehrsanteils um 20% von 20 auf 24% Anteil am Gesamtverkehr festgelegt. Ausgehend davon wird als Ziel vorgeschlagen, auch die Anzahl der Radabstellmöglichkeiten bis 2025 um 20% zu erhöhen. Im Bereich des Andräviertels/Schranne wurde dieses Ziel bereits erreicht.

In den Bereichen „**Linzer Gasse**“ und „**Linke Altstadt**“ ist dieses Ziel aufgrund der Großteils beengten Verhältnisse und der hohen Fußgänger:innen-Frequenzen besonders schwierig umzusetzen. Obwohl das Radfahren in den Fußgängerzonen erlaubt ist, besteht ein großer Bedarf nach Abstellanlagen an den Zulaufstrecken am Rande der Fußgängerzonen, da viele Radfahrende ihr Fahrrad hier stehen lassen und zu Fuß Einkaufen gehen. Grundsätzlich sollen in den Bereich mit sehr hoher Nachfrage so viele Radstellplätze wie möglich errichtet werden.

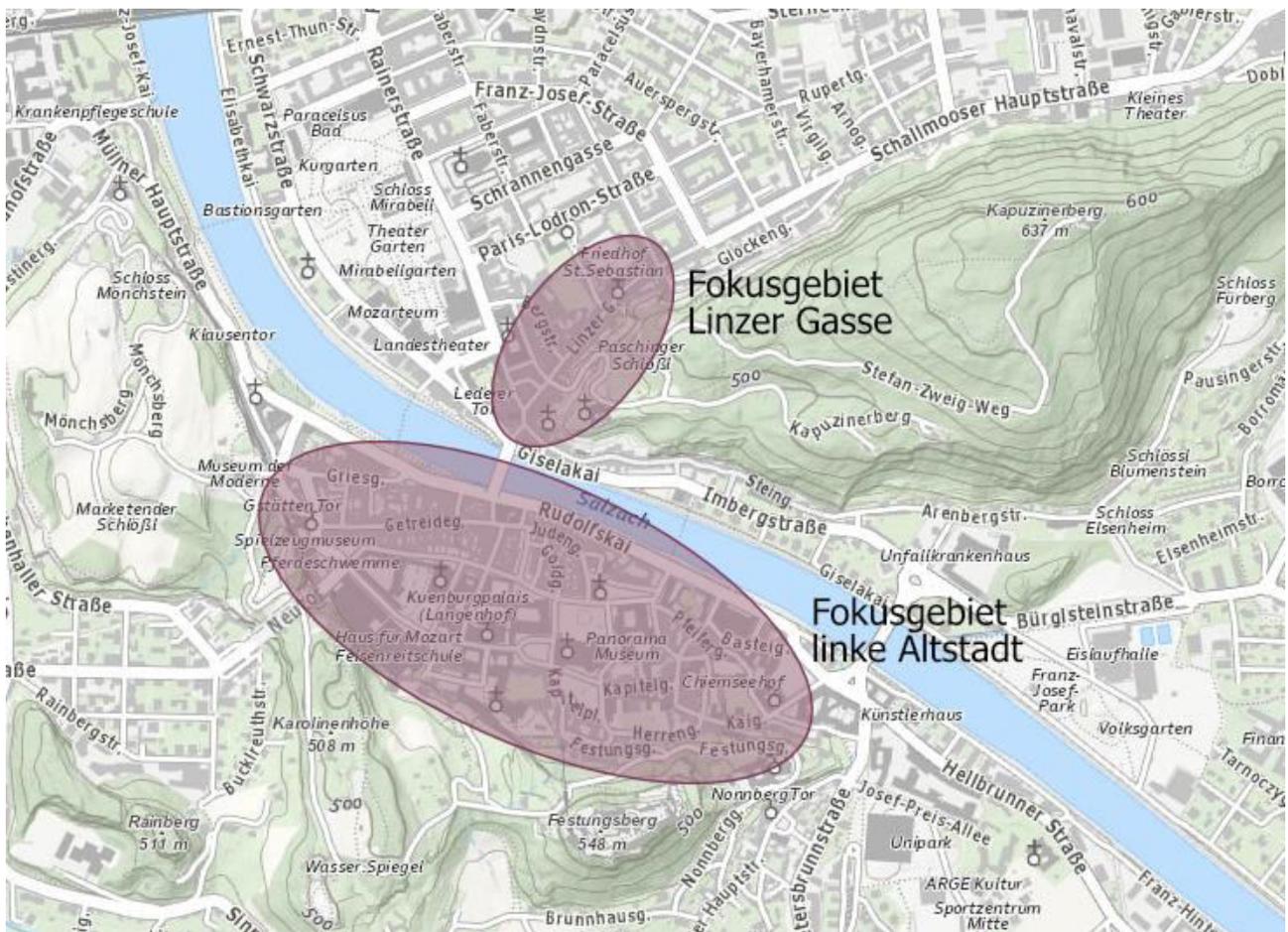


Abb. 24: Fokusgebiete in der Salzburger Innenstadt (Quelle: basemap / eigene Darstellung)

Ein weiteres Fokusgebiet mit besonderen Anforderungen an das Fahrradparken sind die Bahnhöfe und Haltestellen (Bike+Ride) in Salzburg, insbesondere der Hauptbahnhof mit einem sehr starken Ziel- und Quellverkehr und die altstadtnahen Haltestellen der S-Bahn.

Die nachfolgenden Standorte für Fahrradständer verstehen sich als Empfehlungen. Neue Fahrradstellplätze müssen jedenfalls im Einzelfall geprüft und etwaige Konflikte (z. B. mit bereits genehmigten Gastgärten) genauer betrachtet werden. Auch zusätzliche Standorte für Fahrradabstellplätze sind möglich, sofern sie mit allen relevanten Stellen abgestimmt sind.

## 7.1 LINZER GASSE

Die Linzer Gasse ist als Einkaufsstraße mit Fußgängerzone und gleichzeitig Radroute ein wichtiges Ziel für den Radverkehr. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und des vollständig erhaltenen historischen Stadtbildes ist eine Errichtung von Fahrradabstellanlagen kaum möglich. Daher werden folgende Empfehlungen für die Linzer Gasse getroffen:

- Die Ziele der Radfahrenden konzentrieren sich stark auf die Linzer Gasse und die unmittelbar angrenzenden Bereiche
- Aufgrund der beengten Verhältnisse sollen Fahrradständer nicht in der Linzer Gasse, sondern bei möglichst allen Zugangsbereichen angeboten werden. Am Platzl wird vorgeschlagen, in einem Pilotversuch in Kooperation mit der MA 1/07 den bestehenden, ständig überlasteten Radständer von Dauerparkern zu befreien (z.B.: Halten und Parken verboten im Zeitraum 1:00 – 5:00). Mittelfristig soll dieser Radständer, begleitet durch die Erhöhung des Abstellangebotes an den Rändern der Linzer Gasse, gänzlich entfernt werden.
- Das Kurzparken vor Geschäften in der Linzer Gasse (kurzes Abstellen der Fahrräder für einen Einkauf) wird toleriert.
- Gegebenenfalls können bei den Radständern Übersichtspläne mit allen Radabstellanlagen in der Umgebung angebracht werden.



Abb. 25: Abstellkonzept für die Linzer Gasse

## Staatsbrücke – Platzl

Im Bereich der Staatsbrücke gibt es derzeit eine große Anzahl an Fahrradabstellplätzen. Durch den Einsatz eines neuen Fahrradständersmodells sollen diese attraktiver werden und eine Abstellmöglichkeit für Radfahrende vom Salzachradweg bieten. Außerdem wird empfohlen, die Tauben aus diesem Bereich zu vergrämen, um zu verhindern, dass geparkte Fahrräder mit Taubenkot verschmutzt werden.



Abb. 26: bestehende Fahrradabstellanlage an der Staatsbrücke (Foto: Google Maps)

Die bestehende Abstellanlage am Platzl soll in einer Übergangsphase vorwiegend Kurzparkern zur Verfügung stehen und soweit als möglich von Langzeitparkern und „Fahrradleichen“ freigehalten werden. Hierfür wird eine Regelung für Tagesparker vorgeschlagen. Mithilfe von Aufklebern „Halten und Parken verboten von 1:00 – 5:00 Uhr, in diesem Zeitraum abgestellte Fahrräder werden entfernt“ auf der Oberseite der Fahrradbügel und weiteren Informationen zur Tagesparkregelung (z.B. Informationsschilder in der Anfangszeit, Aussendungen der Stadt) soll der gewünschte Effekt erzielt werden.

Mittelfristig soll dieser Radständer entfernt werden. Als Ausgleich wäre die Aufstellung von dezentralen, kleinen Radständern in breiten Bereichen der Linzer Gasse zu prüfen. Außerdem sollen an den Rändern der Fußgängerzone (z.B. in der Dreifaltigkeitgasse) die Radständer vergrößert werden.



Abb. 27: bestehende überlastete Fahrradständer am Platzl

## Giselakai

Für die Nutzungen in der Steingasse im Umfeld vom Platzl, insbesondere für Das Filmkulturzentrum können vor Ort aufgrund der Platzverhältnisse keine Fahrradabstellplätze errichtet werden. Daher soll die bestehende Anlage am Giselakai (Ecke Imbergstraße) erweitert werden.



Abb. 28: Abstellanlage Giselakai mit potenzieller Erweiterungsfläche

## Dreifaltigkeitsgasse – Richard-Mayr-Gasse – Stefan-Zweig-Platz

Als wichtige Zufahrt zur Linzer Gasse aus Richtung Norden besteht die Möglichkeit zur Erweiterung der bestehenden Fahrradabstellanlagen in der Dreifaltigkeitsgasse.

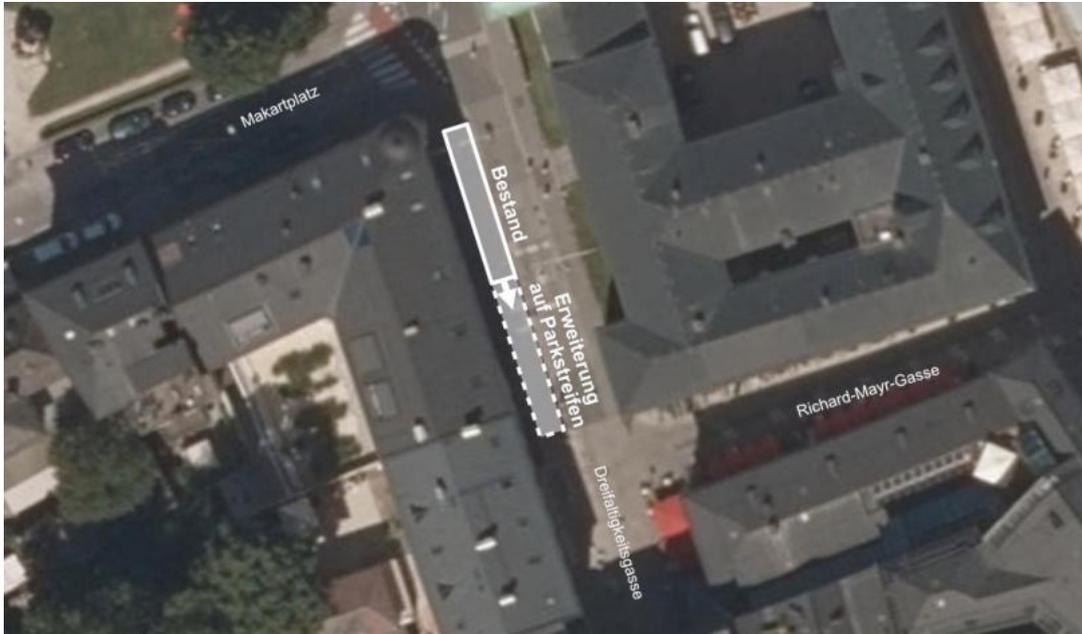


Abb. 29: Potenzielle Standorte für neue Radbügel



Abb. 30: Standorte für neue Radbügel in der Dreifaltigkeitsgasse

Am Stefan-Zweig-Platz sind keine zusätzlichen Abstellmöglichkeiten vorgesehen. In der Priesterhausgasse kann stattdessen ein Angebot für die aktuell schon entlang der südlichen Hausfassade geparkten Fahrräder gemacht werden, indem Längsbügel oder an der Wand befestigte

Läufe zum Absperren der Fahrräder errichtet werden. Hier ist Rücksprache mit den Hauseigentümern zu halten.



Abb. 31: Parken entlang der Hauswand in der Priesterhausgasse; an der Hauswand befestigte Bügel könnten ein sicheres Abstellen ermöglichen

### **Bergstraße und Cornelius-Reitsamer-Passage**

Beide bestehenden Fahrradabstellanlagen können erweitert werden.



Abb. 32: Abstellanlagen mit Erweiterungspotenzial (Cornelius-Reitsamer-Passage links; Bergstraße rechts)

## Wolf-Dietrich-Straße – Franz-Josef-Straße

In der Wolf-Dietrich-Straße und am nördlichen Ende der Linzer Gasse besteht die Möglichkeit zur Erweiterung der bestehenden Fahrradabstellanlagen.



Abb. 33: Bestehende Anlagen in der Linzer Gasse (links) und Wolf-Dietrich-Straße (rechts)

## 7.2 LINKE ALTSTADT

Die linke Altstadt ist in ihrer Struktur deutlich heterogener und Probleme mit dem Abstellen von Fahrrädern treten nur an einzelnen Orten auf.

- Die Ziele für Radfahrende sind in diesem Bereich stärker gestreut. Die räumlichen Verhältnisse sind heterogen, große Plätze und enge Gassen wechseln einander ab.
- Ein räumlich gut verteiltes Fahrrad-Stellplatzangebot ist anzustreben. Wo mehr Platz ist soll ein größeres Angebot geschaffen werden, wo weniger Platz ist zumindest ein Basisangebot.

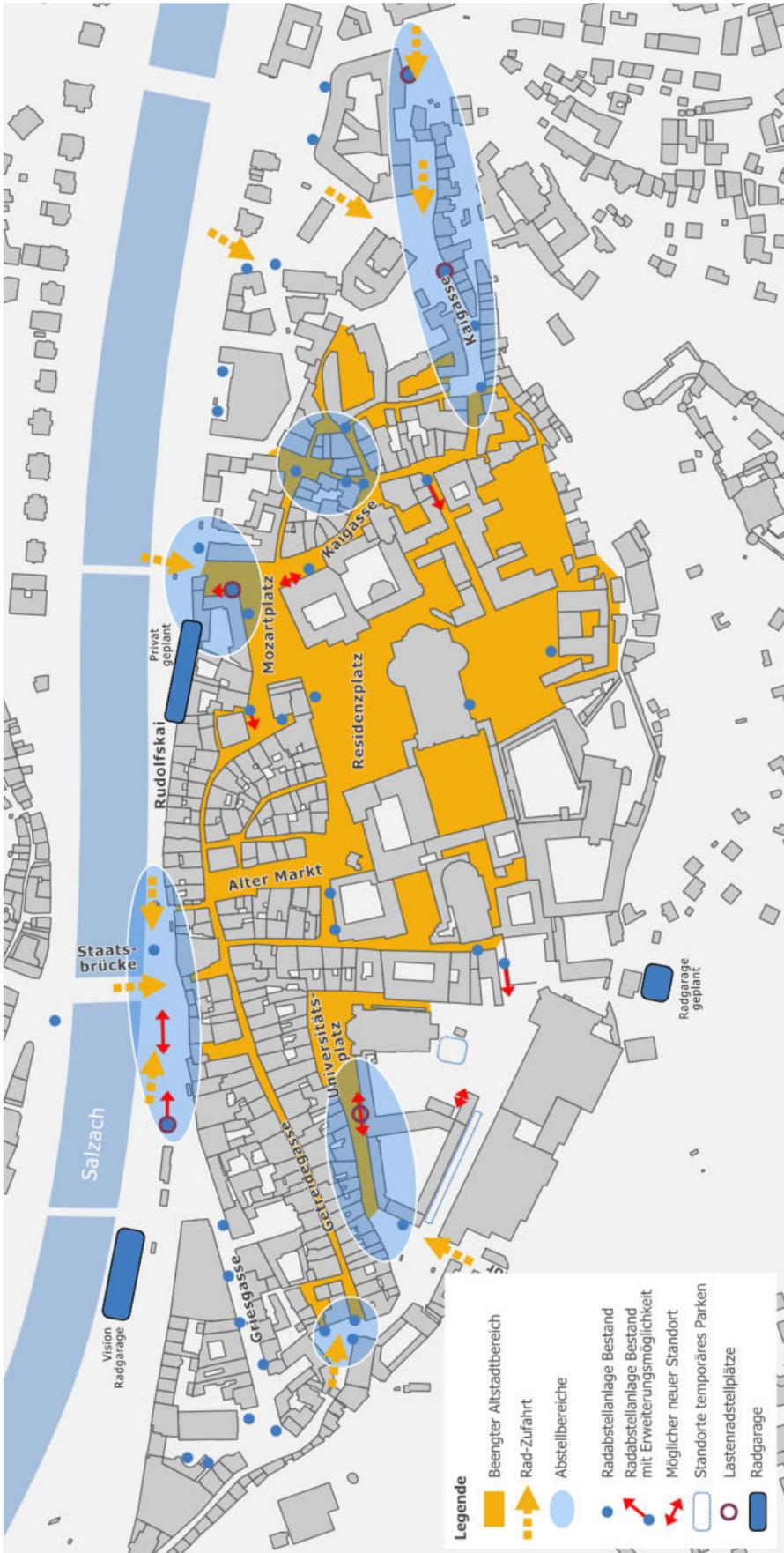


Abb. 34: Konzept für die linke Altstadt

## Ferdinand-Hanusch-Platz

Um ein Angebot am Zugang zur Fußgängerzone am Rathausplatz und in die Griesgasse zu schaffen, können mehrere neue Radabstellanlagen errichtet werden. Kernstück bildet die bestehende Abstellanlage am Ferdinand-Hanusch-Platz, die neu geordnet und erweitert werden soll. Eine Verlegung der Müllcontainer und Verkleinerung des Abstellbereiches für Motorräder wird empfohlen.



Abb. 35: Erweiterung der Abstellanlage am Ferdinand-Hanusch-Platz



Abb. 36: Bestehende Abstellanlage am Ferdinand-Hanusch-Platz und geparkte Motorräder am Gehsteig

## Staatsbrücke südlicher Brückenkopf

Eine zusätzliche Abstellanlage am südlichen Brückenkopf der Staatsbrücke erweitert das Angebot an Abstellanlagen deutlich. Eine darauf folgende Entfernung der bestehenden Abstellanlage östlich der Brücke kann erwogen werden, um die Attraktivität für Fußgänger:innen in diesem Bereich zu erhöhen.



Abb. 37: Neue Abstellanlage an der Staatsbrücke



Abb. 38: Potenzialfläche für neue Abstellanlage an der Staatsbrücke

## Universitätsplatz

Am Universitätsplatz gibt es derzeit keine Fahrradabstellanlagen, Fahrräder werden daher am Geländer des Almkanals abgesperrt. Potenzial für eine neue Abstellanlage besteht entlang der Hausfassade der Universität. Zum Stadtbildschutz sollte diese Abstellanlage bis auf Höhe des Universitätseingangs vom Platz weggerückt sein.



Abb. 39: Möglicher Standort für eine Radabstellanlage am Universitätsplatz

## Kapitelplatz

Der Kapitelplatz hat durch seine Struktur kaum Spielraum für zusätzliche Nutzungen. Entlang des Doms sind dennoch Fahrradabstellanlagen möglich, solange sie das Stadtbild nicht dominieren. Die bestehende Abstellanlage vor der Buchhandlung fügt sich gut ins Stadtbild ein und soll bestehen bleiben. Langfristig soll der Platz von störenden Einflüssen wie parkenden Pkw befreit werden.



Abb. 40: Bestehende Abstellanlage am Dom (links) und vor der Buchhandlung (rechts)

## Residenzplatz

Aufgrund der Barocken Struktur des Residenzplatzes sollen hier keine Fahrradstellplätze errichtet werden. Die Sachverständigenkommission für Altstadterhaltung empfiehlt, zur Wahrung des

Platzensembles, die bestehenden Anlagen mittelfristig zu entfernen. Eine Errichtung von Radabstellanlagen entlang der Fassade des Doms wird zwar als stadtbildverträglich beurteilt, aufgrund der fehlenden Ziele für den Radverkehr jedoch nicht als zielführend erachtet.

### **Mozartplatz – Waagplatz**

Aufgrund des Stadtbildschutzes und zum Erhalt des Platzensembles soll der zentrale Bereich des Mozartplatzes in Zukunft freigehalten werden von störenden Einflüssen, dazu gehören neben den parkenden Fahrzeugen auch Fahrradständer. Alternativ wird für den Radverkehr eine Erweiterung der Abstellanlage in der Kaigasse entlang der Fassade des Salzburgmuseums vorgeschlagen. Im Zuge einer Neugestaltung des Bereichs kann auch die bestehende Anlage neu angeordnet werden.



Abb. 41: Flächen für eine zusätzliche Abstellanlage (links); Im Zuge einer Neugestaltung neu zu ordnende Fahrradabstellanlage

Die bestehende Abstellanlage am Denkmal „Zaun des Anstoßes“ soll erhalten bleiben und kann erweitert werden.



Abb. 42: potenziell erweiterbare Abstellanlage am Mozartplatz

Als zweite Alternative können Fahrradabstellplätze am Waagplatz angeordnet werden. Im Zuge einer anstehenden Neugestaltung sollen Fahrradabstellplätze im Planungsprozess von Anfang an mitgedacht werden. Die bestehende Abstellanlage am Durchgang zum Residenzplatz soll in ihrer derzeitigen Größe bestehen bleiben.



Abb. 43: Bestehende Radabstellanlage am Waagplatz

### **Franziskanergasse – Sigmund-Haffner-Gasse**

Für die Franziskanergasse wird eine neue große Fahrradabstellanlage entlang der südlichen Mauer (siehe Abb. 44) vorgeschlagen, um die bestehenden Abstellanlagen in der Umgebung (Franziskanergasse und Sigmund-Haffner-Gasse) zu ersetzen. Der neue Standort hat den Vorteil, dass er das Stadtbild weniger stark beeinflusst.



Abb. 44: Standort für eine neue Radabstellanlage in der Franziskanergasse als Ersatz für die Umliegenden

### 7.3 FAHRRADGARAGEN IM STADTZENTRUM

Die Stadt Salzburg hat sich in der Radverkehrsstrategie 2025+ eine Zunahme des Radverkehrsanteils an den Wegen von derzeit 20 % auf 24 % im Jahr 2025 zum Ziel gesetzt. Mit der Zunahme des Radverkehrs wird der Bedarf nach attraktiven und sicheren Fahrradabstellanlagen größer werden. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse im öffentlichen Raum erscheint es notwendig, für Salzburg neue Lösungen für die Organisation des Fahrradparkens zu entwickeln.

Viele Städte mit hohem Fahrradanteil setzen bereits auf zentrale Fahrradgaragen in den Innenstädten, um eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen zu bieten. Fahrradgaragen bieten – zusätzlich zum Parken im öffentlichen Raum – zentrale, attraktive und überwachte Abstellmöglichkeiten bei gleichzeitig geringstem Platzbedarf im öffentlichen Raum.

Zentrale Fahrradparkhäuser können eine wichtige Funktion im Angebot für Radfahrende erfüllen, wenn sie richtig platziert sind. In Salzburg bietet sich eine Errichtung an den wichtigsten Zufahrten am Rande der Altstadt an, sodass Radfahrende zu Fuß einen großen Teil der Altstadt erreichen können.

Um eine größtmögliche Akzeptanz für Kurz- und Langzeitparker zu schaffen, wird neben der Errichtung von kostenpflichtigen Fahrradboxen für Dauerparker in Radgaragen ein Angebot an kostenlosen Fahrradstellplätzen empfohlen.

Es existieren bereits Planungen für eine Fahrradgarage im **Mönchsberg** (St. Peter Kavernen) mit 200 Stellplätzen (davon 112 in Fahrradboxen). Dieser Standort hätte vor allem Bedeutung für Radfahrende aus Richtung Sigmundstor mit dem Ziel der westlichen Altstadt und wird primär für die Zielgruppe Beschäftigte als geeignet angesehen. In diesem Sinn wird die Fahrradgarage in der Mönchsberggarage zur Unterbringung von privaten Fahrradpflichtstellplätzen für das Festspielhaus bzw. Erweiterungen bestehender Gebäude vorgeschlagen.

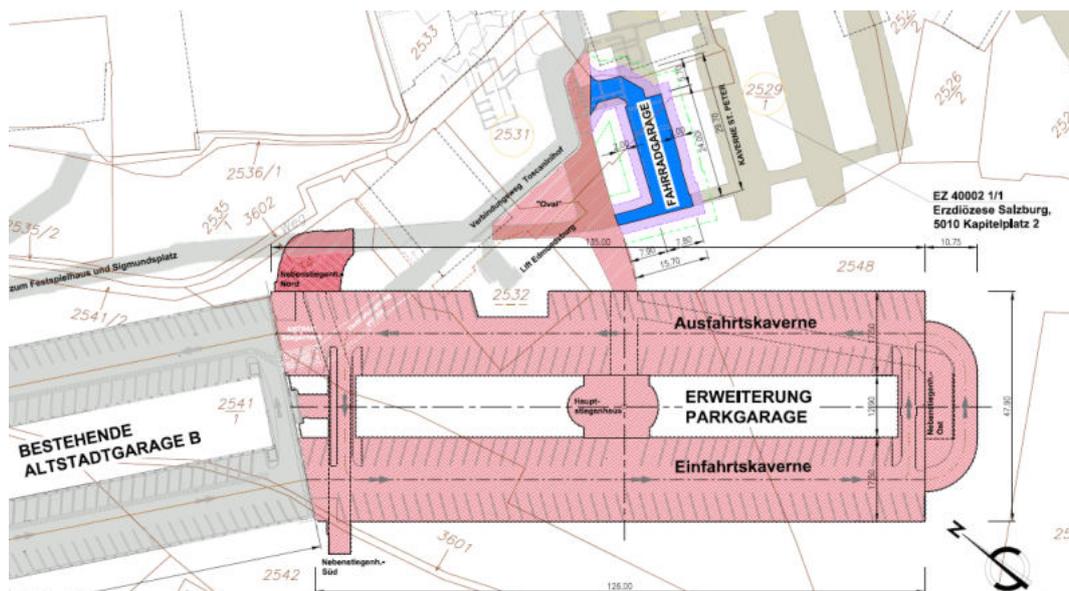


Abb. 45: Mögliche Fahrradgarage (blau) in der Erweiterung der Mönchsberggarage (Quelle: Stadt Salzburg)

Als Vision für eine öffentlich nutzbare, zentral gelegene Fahrradgarage wird ein Standort am Ferdinand-Hanusch-Platz entlang des Salzachufers vorgeschlagen (Abb. 46). Die zentrale Lage direkt in der Altstadt und am Salzachradweg bietet optimale Voraussetzungen für eine intensive Nutzung sowohl von Salzburger:innen als auch Radtourist:innen und würde die Oberflächenstellplätze in diesem Bereich entlasten. Über den Salzachradweg wäre eine direkte fahrende Zufahrt möglich. Die Fahrradgarage könnte auch ergänzende Funktionen umfassen, wie zum Beispiel Schließfächer für Gepäck, Duschen & WC, Radverleih. Zur Aufwertung des Salzachradwegs zum Premium-Radweg kann ein kreuzungsfreier Zugang zur Salzach-Schiffahrt errichtet werden.

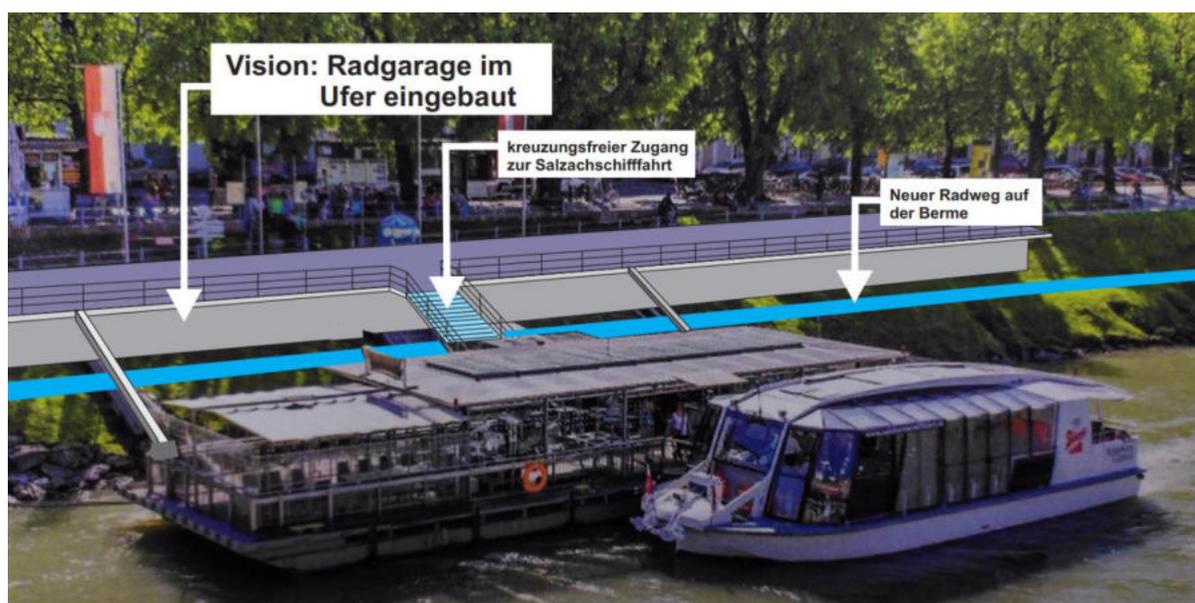


Abb. 46: Schema einer möglichen Fahrradgarage am Ferdinand-Hanusch-Platz

Eine kurz- bis mittelfristig realisierbare Option für eine privat betriebene innerstädtische Fahrradgarage bietet sich am Rudolfskai. Der Hauseigentümer eines Gebäudes möchte im Souterrain eine private Fahrradgarage errichten, die Machbarkeit dafür wird derzeit geprüft. Eine grundsätzliche Zustimmung der Altstadtkommission liegt vor, wenn gewisse Vorgaben eingehalten werden. Der Zugang wäre über eine Rampe vom Rudolfskai möglich. Für die Zufahrt müsste eine Geh- und Radweg-Anbindung zum Mozartplatz geschaffen werden.

## 7.4 GEPÄCKAUFBEWAHRUNG

Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung können sowohl von Kund:innen der Altstadtbetriebe (kurzzeitige Aufbewahrung von Einkäufen) als auch von Radtourist:innen (Aufbewahrung von Einkäufen, Gepäckaufbewahrung) genutzt werden und ergänzen das Angebot nachhaltiger Mobilitätsangebote. Die Standortanforderungen für eine Gepäckaufbewahrung sind ähnlich derer von Fahrradgaragen, weshalb eine gemeinsame Errichtung zweckmäßig ist. Unabhängig davon wird die Schaffung von Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung in den Bereichen der Ausgänge der Mönchsberggaragen oder des Ferdinand-Hanusch-Platzes vom Altstadtverband begrüßt.

## 7.5 BIKE & RIDE

### **Bestand**

Im Zuge des Ausbaus der S-Bahn und der Modernisierung bestehender Bahnhöfe und Bahnhaltstellen wurden bereits hohe Standards beim Fahrradparken umgesetzt. Neben einer ausreichenden Anzahl überdachter Fahrradständer gibt es an allen Haltestellen Fahrradboxen. Auch bei vielen Bushaltestellen gibt es Radständer, die teilweise ebenfalls überdacht sind.

Der Hauptbahnhof nimmt als zentraler Verkehrsknotenpunkt im regionalen, nationalen und internationalen öffentlichen Verkehr eine Sonderstellung ein. Neben einer kostenpflichtigen Fahrradgarage unter dem Südtiroler Platz mit 250 Fahrradstellplätzen und 130 Fahrradboxen besteht eine kostenlose Fahrradgarage am Schallmooser Zugang in der Lastenstraße mit 600 Stellplätzen und 79 kostenpflichtigen Radboxen. Zusätzlich gibt es 224 überdachte doppelstöckige Fahrradständer an der Westseite sowie 11 Fahrradboxen an der Südseite des Südtiroler Platzes. Insgesamt stehen somit 1.074 überdachte Fahrradstellplätze und 220 Fahrradboxen am Hauptbahnhof zur Verfügung.



Abb. 47: Radstation Hauptbahnhof – Schallmoos

## Grundprinzipien Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen

Aufgrund der hohen Nutzungsdichte und der Relevanz sowohl für den Radverkehr als auch für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sind qualitativ hochwertige und sichere Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen ein Grundpfeiler für eine multimodale Mobilität. Die Anforderungen sind daher höher als bei sonstigen Abstellplätzen im öffentlichen Straßenraum.

Da die Nutzer:innengruppen vielfältig sind und daher auch die Nutzungsdauer und -intensität, sollen an **Bahnhöfen und Bahnhaltestellen** nach Möglichkeit folgende Abstellmöglichkeiten für Kurz-, Langzeit- und Dauerparker bestehen:

- Überdachte Fahrradständer
- Fahrradgaragen
- Fahrradboxen

Fahrradständer sollen stets **witterungsgeschützt** sein. An kleinen Haltestellen mit weniger Nutzer:innen können auch überdachte Fahrradständer und Fahrradboxen ausreichend sein. Da die Nutzungsintensität im Bereich von Bahnhöfen besonders hoch ist, soll eine Entfernung von „Fahrradleichen“ in regelmäßigen Abständen erfolgen (alle drei bis vier Monate).

Soweit möglich sollen die Fahrradabstellanlagen **auf Bahngrund** nahe am Bahnsteig errichtet werden.

Auch an wichtigen **Bushaltestellen** sind Fahrradständer für die multimodale Fortbewegung wichtig. Insbesondere an Knoten des öffentlichen Verkehrs und Haltestellen der Regionalbusse soll eine ausreichende Anzahl an Fahrradständern vorhanden sein. Soweit möglich, sollten diese überdacht sein. Zusätzlich werden an besonders wichtigen Pendler:innenknoten Fahrradboxen aufgestellt.



Abb. 48: Bushaltestelle mit integrierten überdachten Fahrradstellplätzen in Rif (Quelle: Land Salzburg / © Neumayr/Christian Leopold)

## Hauptbahnhof

Als mit Abstand wichtigster Knoten des öffentlichen Verkehrs ist der Salzburger Hauptbahnhof eines der Hauptziele im Salzburger Radverkehrsnetz. Für Langzeit- und Dauerparker besteht ein gutes Angebot mit der kostenpflichtigen Radgarage unter dem Südtiroler Platz, der kostenlosen Bike & Ride Anlage am Ausgang Schallmoos und den Doppelstöckigen Abstellanlagen am Südtiroler Platz und in der Rainerstraße.

Für Kurzparker und Fahrradreisende ist das Angebot am Hauptbahnhof nicht optimal. Die Fahrradstellplätze am Südtiroler Platz und auf Schallmooser Seite befinden sich in etwa 100 m Entfernung zu den nächsten Geschäften und Bahnsteigzugängen im Bahnhof. Für Fahrradreisende besteht keine Abstellmöglichkeit für kurze Einkäufe oder Besuch der ÖBB-Verkaufsstellen.

Um ein besseres Angebot für Kurzparker und Fahrradreisende zu schaffen, sollten zusätzliche Angebote am Südtiroler Platz vor dem Bahnhofseingang sowie in der Bahnhofspassage geprüft werden.

Auch der Zugang zur Fahrradgarage über die Treppe Nord beim Forum 1 sollte wieder aktiviert werden. Das würde auch die Fahrradstellplätze an der Oberfläche entlasten und Kurzparkern zur Verfügung stellen.

### **Haltestelle Itzling**

Die Haltestelle Itzling der Salzburger Lokalbahn wird in naher Zukunft erneuert. Hierbei ist für ein ausreichendes Angebot an überdachten Fahrradabstellplätzen und Radboxen nach oben genannten Grundsätzen zu sorgen.

## 8 WEITERE VORGANGSWEISE ZUR UMSETZUNG & RESÜMEE

Betreffend die Umsetzung des Konzeptes Fahrradparken sind folgende Meilensteine vorgesehen:

- Frühjahr bis Herbst 2022: **Abklärung der vorgeschlagenen Standorte** bzgl. Umsetzbarkeit und Detailplanung
- Sommer 2022: Errichtung der ersten **Lastenradstellplätze an der Schranne und in der Schanzlgasse**
- **Austausch bestehender Radständer** im Stadtzentrum durch das neue Modell kontinuierlich ab Sommer 2022
- **Pilotversuch Tagesparker** am Platzl: Abklärung Peter Weiss mit MA1/07
- Planung und Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Zuge geplanter Projekte (Umgestaltung Waagplatz, Garage Mönchsberg)

Kommunikation des Konzeptes

- Präsentation des Konzeptes in der Öffentlichkeit auf [stadt-salzburg.at](http://stadt-salzburg.at) und beim Radvernetzungstreffen 2022

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Stadt Salzburg bereits derzeit über ein gutes Angebot an Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum verfügt. Die im Zuge des Konzeptes ausgearbeiteten und akkordierten Vorschläge für zusätzliche Fahrradstellplätze im Stadtzentrum bedeuten eine Qualitätssteigerung für Radfahrende. Im Hinblick auf das Stadtbild können mit dem neuen Radständermodell spürbare stadtgestalterische Verbesserungen erzielt werden.

Das vorliegende Konzept beinhaltet neben konkreten Vorschlägen für Fahrradstellplätze zahlreiche Grundprinzipien für unterschiedliche Aspekte des Fahrradparkens und setzt damit den Rahmen für eine zukünftige Weiterentwicklung und Optimierung des Abstellens von Fahrrädern im öffentlichen Straßenraum. Damit leistet das Konzept einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Radstrategie 2025+ der Stadt Salzburg.