

Pro und Kontra Anlehnbügel

Anlehnbügel werden vielerorts gerne als Halterungen in Fahrradabstellanlagen eingebaut.

- Offenbar versprechen sich viele Architekten und Stadtplaner von der minimalistischen Bauform solcher Bügel eine architektonische bzw. stadtgestalterische Unauffälligkeit der gesamten Abstellanlage. Auf Architektenzeichnungen mag das gut aussehen und auch für leere Anlagen gelten, in der Praxis ist aber eher das Gegenteil der Fall: Da die Anlehnbügel den Nutzern konstruktiv keine Einstellordnung vorgeben (vorwärts, rückwärts, einseitige oder beidseitige Beparkung) und ungünstig angeschlossene Fahrräder nicht selten umstürzen, bietet sich in Anlehnbügelanlagen häufig ein unordentliches und chaotisches Bild.
- Die Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bevorzugt in ihren "Hinweisen zum Fahrradparken" aus nicht nachvollziehbaren Gründen auch Anlehnbügel und hat offensichtlich die überzeugenden Eigenschaften ADFC-empfohlener und DIN 79008-konformer Reihensparker noch nicht zur Kenntnis genommen.

Die Nachteile von Anlehnbügeln überwiegen in Anzahl und Wichtigkeit aber eindrucksvoll:

Kosten

Anlehnbügelmodelle sind gar nicht mal so preiswert, die **Anschaffungskosten** liegen je nach Modell zwischen 50 und 150 € pro Bügel, Ausführungen in Edelstahl und Designermodelle werden auch in Preislagen bis zu 400 € angeboten.

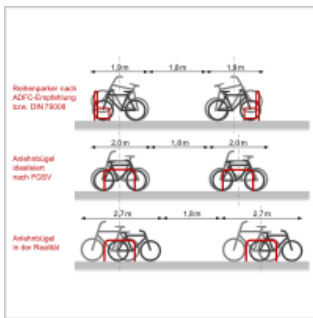


Nur die wenigsten Anlehnbügelmodelle werden auf einer gemeinsamen Unterkonstruktion als Reihensparker angeboten, für die meisten Modelle gilt daher zusätzlich:

- **Hohe Errichtungskosten** durch notwendige aufwändige Einzelfundamentierung
- **Kein einfaches Versetzen** der Anlage möglich (z. B. vorübergehend für eine Baumaßnahme oder dauerhaft für eine Anpassung an geänderte Nutzernachfrage)
- **Hohe Rückbaukosten** (Ausbau mitsamt der Fundamente) oder zerstörender Rückbau (Abflexen) ohne die Möglichkeit einer Wiederverwendung

Flächenbedarf

Bei Anlehnbügel stehen im Gegensatz zu Reihenparkern mit Hoch-/Tiefstellung alle Räder niveaugleich, eine Entzerrung der Lenker muss durch entsprechende Abstellung durch die Nutzer erreicht werden, z. B. durch antiparallele Abstellung oder durch Längsversatz benachbarter Räder. Das wird aber nicht konstruktiv eindeutig durch die Anlage vorgegeben, sondern liegt im Belieben der Nutzer und ist somit zufällig und oftmals ungünstig. In der Praxis stehen daher die Fahrräder an Anlehnbügel absichtlich oder unabsichtlich um typischerweise bis zu einem Laufraddurchmesser längsversetzt zueinander (im Gegensatz zur idealisierten Annahme nach FGSV). Planer müssten diesem Effekt eigentlich bei mehrreihigen Anlagen durch einen entsprechend größeren Mittelachsenabstand Rechnung tragen; das unterbleibt aber in der Regel, so dass die Nutzer in der Realität mit unzureichender freier Gassenbreite zwischen den Reihen zu kämpfen haben.



- Unter Berücksichtigung dieses Effekts ist für Anlehnbügel eine Stellraumtiefe von mindestens 2,7 m anzunehmen, so dass sich bei beidseitiger Abstellung an Bügel in einem Montageabstand von 1 m (nach FGSV) ein **größerer Flächenbedarf** von $0,5 \text{ m} \cdot 2,7 \text{ m} = 1,35 \text{ m}^2$ pro Fahrrad ergibt.

ADFC-empfohlene bzw. DIN79008-konforme Reihenparken mit Hoch-/Tiefstellung kommen dagegen bedingt durch ihre konstruktiv eindeutig vorgegebene Abstellweise mit einem Flächenbedarf von $0,5 \text{ m} \cdot 1,9 \text{ m} = 0,95 \text{ m}^2$ aus.

- Bei mehrreihigen Anlagen wird der größere Flächenbedarf noch deutlicher:
Anlehnbügelreihen können in einem Mittelachsenabstand von $2,7 \text{ m} + 1,8 \text{ m} = 4,5 \text{ m}$ installiert werden und bieten dann zwei Stellplätze pro laufendem Meter.
ADFC-empfohlene bzw. DIN79008-konforme Reihenparken bieten auf annähernd gleicher Fläche bei beidseitiger Abstellung mit Vorderrad-Überlappung die doppelte Anzahl Stellplätze, die Reihen können in einem Mittelachsenabstand von $3,0 \text{ m} + 1,8 \text{ m} = 4,8 \text{ m}$ montiert werden.

Nutzerfreundlichkeit

- **Fahrradkörbe, Kindersitze oder angehängte Packtaschen** bereiten beim Parken an Anlehnbügel oftmals Schwierigkeiten, da sich dann diese Anbauteile statt des Fahrradrahmens am Anlehnbügel abstützen. Die Nutzer haben in solchen Fällen oft einige Mühe, für ihr Fahrrad trotzdem eine ausreichend stabile Parkposition zu finden, die bei üblicher Schlosslänge ein Zusammenschließen mit dem Bügel ermöglicht. Bei Fahrrädern mit Packtaschen ist in der Regel ein kurzes Zwischenparken zum Ab- bzw. Einhängen der Packtaschen unvermeidlich, um das Rad dann ohne Packtaschen abzustellen.
- Anlehnbügel verleihen einem Fahrrad die **notwendige Standsicherheit nur in Kombination mit einem angelegten Fahrradschloss**, das möglichst an der horizontalen Bügelstange angelegt und gut gegen Verrutschen gesichert sein muss. Wenn beim Ein- bzw. Ausparken das Schloss noch nicht bzw. nicht mehr angelegt ist, muss der Nutzer selbst für die notwendige Fixierung sorgen. Anderenfalls können die folgenden, gerne auch in Kombination miteinander zu beobachtenden Effekte auftreten, die das Fahrrad in Schräglage rutschen oder vollständig umfallen lassen:

- Schon auf geringfügig abschüssigem Untergrund kann das Fahrrad **wegrollen** und damit seine stabile Parkposition verlieren. Bei stärkeren Neigungen des Untergrundes tritt dieser Effekt selbst bei angelegtem Fahrradschloss auf, und der Nutzer muss zusätzlich z. B. durch Verhaken eines Pedals mit einem senkrechten Bügelholm für eine Wegrollsicherung sorgen.
Bei der Errichtung von Anlehnbügel-Anlagen wird oftmals nicht auf diesen Effekt und einen daher notwendigen hinreichend ebenen Untergrund geachtet.
- Bei Lastwechseln (Verladen von Einkäufen, Verladen von Kindern in ihren Kindersitz) kann es leicht zu einem **Umschlagen des Lenkers** kommen. Dadurch kann das Vorderrad vom Bügel wegrollen und das Fahrrad in eine Drehbewegung versetzen. Beim "Kreuzberger Bügel" und ähnlichen Modellen kann sich das Vorderrad an einer zusätzlichen Querstange (Knieholm) abstützen und damit diesen Effekt weitgehend vermeiden.
- Ohne angelegtes Schloss kann ein Fahrrad leicht **umgestoßen** werden. Dies kann auch passieren, wenn ein angelegtes Fahrradschloss an den senkrechten Schenkeln des Anlehnbügels nach unten gerutscht ist.
- Bei beidseitiger Beparkung können sich **Lenker und Bowdenzüge** benachbarter Fahrräder miteinander **verhaken**. Wenn diese unachtsam oder grobschlächting entwirrt werden, sind Sachschäden zu befürchten. Diese Probleme verschärfen sich, wenn bei hohem Parkdruck über die nach Montageabstand vorgesehenen Stellplätze hinaus zusätzliche Fahrräder dazwischengestellt werden.
- Auch ein **unabsichtliches Mitanschießen** benachbarter Räder am selben Bügel kommt hin und wieder vor.
- Schon beim Anlehnen eines Fahrradrahmens an ein rundes Metallrohr ist die Berührungsfläche sehr klein und damit der Flächendruck sehr groß. Viele Bauformen von Anlehnbügeln werden aber ungünstigerweise aus kantigen Metallprofilen (Flachstahl, Vierkant- oder T-Profile) hergestellt, was diesen Effekt noch erheblich verschärft und damit **Lackschäden** provoziert.

Fazit

Die Beliebtheit der Anlehnbügel bei Planern ist aus Nutzersicht überhaupt nicht nachvollziehbar. ADFC-empfohlene bzw. DIN 79008-konforme Reihenparker sind in den allermeisten Anwendungen eindeutig die bessere Wahl!

Wo häufig Kinder in ihre Fahrrad-Kindersitze verladen werden müssen, sind Anlehnbügel als Fahrradhalterung eine ganz schlechte Wahl mit entsprechendem Gefahrenpotenzial. Das betrifft insbesondere die Abstellanlagen von Kindergärten, aber auch Schwimmbäder oder touristische Orte wie Strandübergänge. Auch an Einkaufsstätten oder Hotels, wo Einkäufe bzw. Reisegepäck verladen werden,

sind Anlehnbügel eher problematisch.

Damit die Informationen auf diesen Webseiten gut von den Suchmaschinen gefunden werden, werden neben den korrekten Fachbegriffen auch die umgangssprachlichen Begriffe **Fahrradständer** (für Fahrradhalterung bzw. Fahrradparker) oder **Fahrradstand** (für Fahrradabstellanlage) verwendet.