

FAHRRAD ABSTELLEN IM (WIENER) WOHNBAU

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN UND
PLANUNGSEMPFEHLUNGEN

BAUTRÄGERFRÜHSTÜCK, 01.07.2021

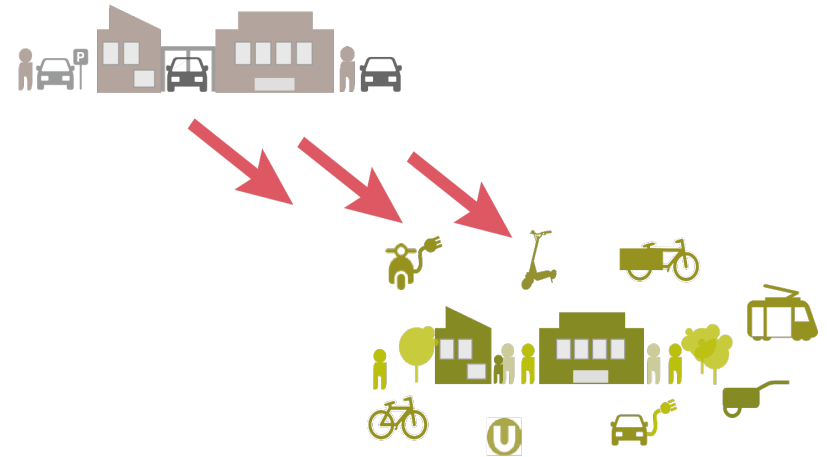


Radverkehr und Wohnbau

Potenziale



- Ca. 80 % der Wege (mit dem Rad) beginnen und enden bei der eigenen Wohnung
- Menschen, die umziehen, ändern am ehesten ihr Mobilitätsverhalten
- Verantwortung über den Wohnbau hinaus: Fördern einer umweltfreundlichen, energieeffizienten, sozial gerechten Mobilität
- Eine wichtige Stellschraube im Wohnbau: Herstellen gut nutzbarer und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen





Radverkehr und Wohnbau

Investitionen und Effekte



- Vergleichsweise einfache und kostengünstige Maßnahmen,
- ... die ev. Investitionskosten in Pkw-Stellplätze verringern?
- Steigert die Wohnzufriedenheit
 - der NutzerInnen direkt
 - anderer BewohnerInnen indirekt
- Gutes Angebot an Radabstellmöglichkeiten trägt zu einem positiven Image von Bauträgern bei
- Innovative Mobilitätsangebote als Argument bei Verkauf / Vermietung / Zertifizierungen?



Quelle: Kurt Hoerbst



Verpflichtung zu Herstellung Von Fahrradabstellplätzen in Wien



- § 119 Abs. 5 Bauordnung für Wien: Ein Stellplatz je 30 m² Wohnnutzfläche

„Bei Errichtung von Wohngebäuden [...] ist auf dem Bauplatz ein Raum zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern vorzusehen, wobei je 30 m² Wohnnutzfläche 1 Fahrrad anzunehmen ist und eine ordnungsgemäße Unterbringung der Fahrräder (z.B. durch Hänge- oder Ständersysteme) sicherzustellen ist. Räume zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern [...] müssen vom Hauseingang barrierefrei und gefahrlos zugänglich und benützbar sein. [...] Die erforderlichen Fahrradabstellplätze können auch außerhalb eines Gebäudes geschaffen werden. Durch die Ausgestaltung der Fahrradabstellplätze ist die Zugänglichkeit, die Sicherheit, der Witterungsschutz und die Verfügbarkeit der abgestellten Fahrräder zu gewährleisten.“

Verpflichtung zu Herstellung Von Fahrradabstellplätzen in Österreich



Vorgaben für Fahrrad-Abstellplätze sind ungenügend



Stellplatzvorschriften für Wohnhausanlagen		
Bundesland	Fahrräder	Pkw-Abstellplätze (Mindestvorgaben)
Burgenland	Keine Vorgaben	1 Pkw-Abstellplatz pro Wohneinheit
Kärnten	Entsprechend der Zahl der Wohnungen leicht zugängliche, geeignete Fahrrad-Abstellplätze	Gemeindekompetenz, Beispiel Klagenfurt: 1 Pkw-Abstellplatz pro Wohnung
Niederösterreich	1 Fahrrad-Abstellplatz pro Wohnung	1 Pkw-Abstellplatz pro Wohnung (Stellplatzregulativ: Reduktion ist auf Gemeinde-Ebene unter bestimmten Voraussetzungen zulässig)
Oberösterreich	1 Fahrrad-Abstellplatz pro Wohnung	1 Pkw-Abstellplatz pro Wohnung
Salzburg	2 Fahrrad-Abstellplätze pro Wohnung, sofern keine überdachten im Freien verfügbar sind	1,2 Pkw-Abstellplätze pro Wohnung
Steiermark	Mindestens 1 Fahrrad-Abstellplatz bei Wohnhäusern je angefangene 50 m ² Wohnnutzfläche	1 Pkw-Abstellplatz pro Wohnung
Tirol	Keine Vorgaben	Gemeindekompetenz
Vorarlberg	3,5 m ² pro Wohnung leicht erreichbare Fahrrad-Abstellflächen im Innenbereich, zusätzlich 0,5 m ² pro Wohnung im Eingangsbereich als ebenerdige, beleuchtete und überdachte Stellfläche	1 Pkw-Abstellplatz pro Wohnung
Wien	1 Fahrrad-Abstellplatz pro je 30 m ² Wohnnutzfläche	1 Pkw-Abstellplatz pro 100 m ² Wohnnutzfläche (Stellplatzregulativ: Reduktion bis zu 90 % unter bestimmten Voraussetzungen zulässig)

Fahrradparken im Wohnbau

Anforderungen



Abstellmöglichkeiten sollten...

- zielnah
- barrierefrei
- diebstahl- und vandalismussicher
- selbsterklärend /
benutzerInnenfreundlich
- standsicher
- groß genug
- sicher vor Beschädigungen **sein**

Anzahl

Anzahl der Stellplätze anpassen an:

- die zu erwartende Nachfrage in der Wohnhausanlage (Befragungen)
- den Modal Split vor Ort

bei Unsicherheit bzgl. des Bedarfs:
etappenweise Errichtung

mind. 10 % der Stellplätze für Spezialräder

Über- und Unterdimensionierung
vermeiden: überfüllte Anlagen verringern
Attraktivität zur Nutzung

Fahrradparken im Wohnbau

Anforderungen

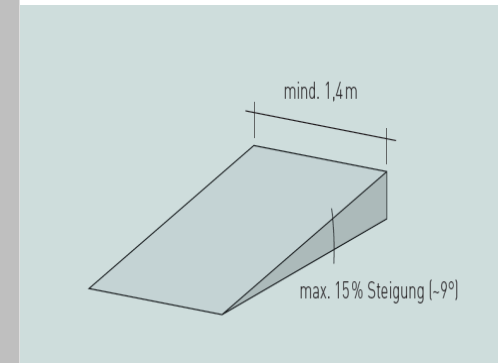
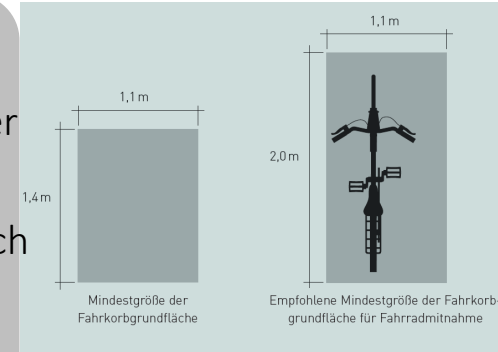


Lage und Erreichbarkeit

- sowohl Fahrradräume als auch Abstellanlagen im Außenbereich eingangsnah positionieren
- bei großen Wohnhausanlagen mit mehreren Eingängen diverse dezentrale Abstellanlagen errichten
- Konflikte vermeiden → Fahrradräume und Abstellanlagen zur Straße oder zum Radwegenetz hin orientieren
- klare Wegführung, Kennzeichnung, um auch BesucherInnen leichtes Zurechtfinden zu ermöglichen

Barrierefreiheit

- ebenerdig (mindestens 1/3 der Stellplätze)
- Fahrradräume von außen durch einfach/automatisch zu öffnende Türen erreichbar
- Anzahl der Türen auf ein Minimum begrenzen
- gute Beleuchtung
- befinden sich Abstellplätze im Untergeschoß, dann ausreichend dimensionierten Lift / Rampe einplanen



Fahrradparken im Wohnbau

Anforderungen



Diebstahl + Vandalismus

- lange Parkdauer erfordert ein besonderes Augenmerk auf Schutz vor Diebstahl und Vandalismus
- gute Einsehbarkeit und Beleuchtung wirkt präventiv gegen Diebstahl (soziale Kontrolle)
- auf unterschiedliche Fahrradtypen Rücksicht nehmen (Alltagsräder, Sporträder, Spezialräder,...)



Quelle: C. Singelmann

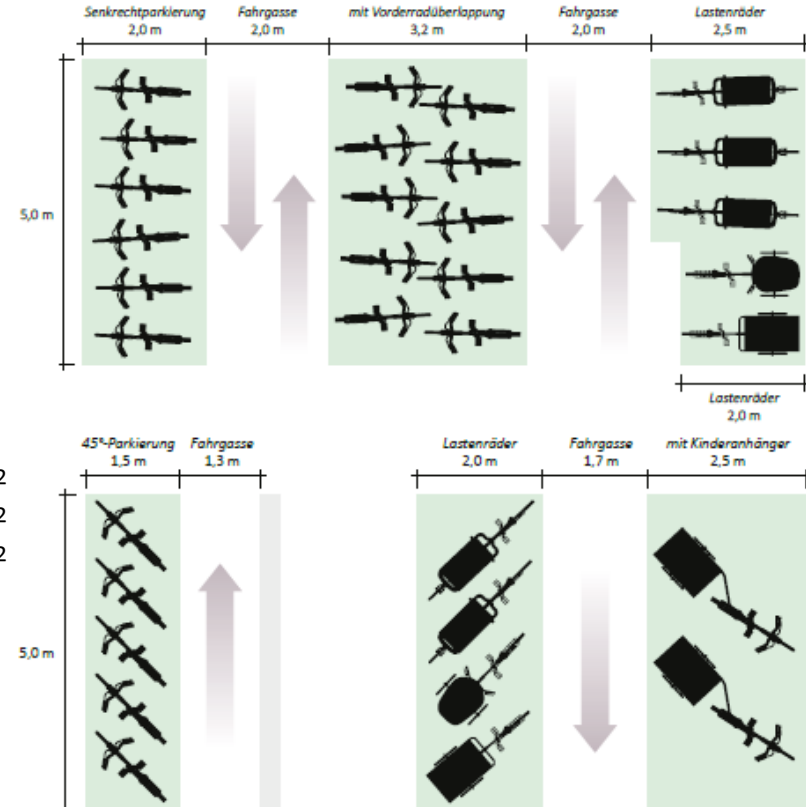
Platzbedarf / Dimensionierungen

Nach Aufstellung



- Flächenbedarf von Fahrradtyp, Anordnung der Fahrräder und Parksystem abhängig
- min. 10 % der Stellplätze für Spezialfahrzeuge vorsehen
- Richtwerte zur Planung des Platzbedarfs:
 - 1 Fahrrad (normale Aufstellung)
 - 4 Fahrräder (Reihenaufstellung)
 - 4 Fahrräder (Winkelaufstellung)
 - zweispuriges Rad (z.B. Lastenrad)

ca. 1,6 m²
ca. 6,4 m²
ca. 9,0 m²
3 – 4 m²

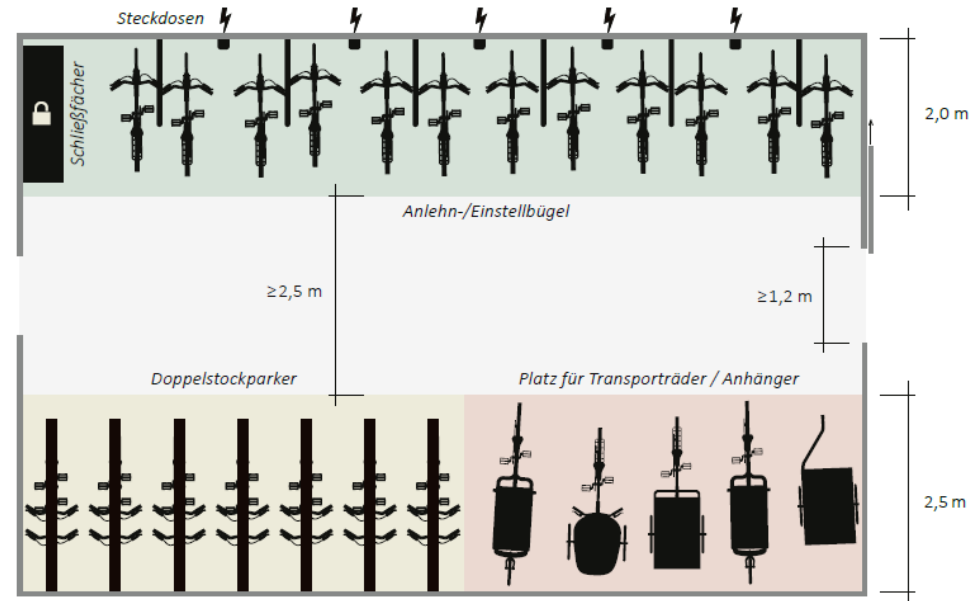


Platzbedarf / Dimensionierungen

Der ideale Fahrradraum



- Grundriss hat wesentlichen Einfluss auf die Flächeneffizienz: breiter Raum mit Möglichkeit beidseitig Räder zu Parken ist effizienter als enge und verwinkelte Räume
- ab 2,75 m Deckenhöhe und einer Mindestbreite der Fahrgasse von 2,50 m können „Doppelstockparker“ errichtet werden
- Plätze je nach abzustellendem Fahrradtyp markieren
- spätere Adaptierungen einplanen (ausreichend Steckdosen für E-Bikes etc.)



Fahrradparken im Wohnbau

Geeignete Parksysteme



Einstellbügel



Quelle: G. Götzentrucker / MA 18

Kapazität:
0,6 – 1 Räder / m²

Vorteile:

- Rad steht stabil und ist gegen Verrutschen in Längsrichtung geschützt
- Einfache Montage (Verschraubung mit Untergrund nicht unbed. notwendig)
- bei höhenversetzter Anordnung mehr

Nachteile:

- Nicht für Spezialräder, insbes. Lastenräder geeignet

Anlehnbügel



Quelle: G. Götzentrucker / MA 18

Kapazität:
0,8 Räder / m²

Vorteile:

- Große Flexibilität: variable Anordnungen und Abstände möglich
- Für alle Fahrradtypen geeignet

Nachteile:

- Untergrund nicht immer geeignet
- Räder können sich ineinander verhaken

Fahrradparken im Wohnbau

Geeignete Parksysteme



Fahrradbox

Quelle: Orion-Bausysteme



Kapazität:
0,6 – 1,2 Räder / m²

Vorteile:

- Guter Schutz vor Witterungseinflüssen, Diebstahl und Beschädigung
- Aufbewahrungsmöglichkeit für Zubehör

Nachteile:

- Selten geeignet für Lastenräder sowie andere Aufbauten (Kindersitz)
- Hoher Platzbedarf bei Einzelnutzung

Doppelstockparker

Quelle: G. Götzendrucker / MA 18



Kapazität:
2 Räder / m²

Vorteile:

- Sehr platzsparend
- Rad steht stabil

Nachteile:

- Raumhöhe von mind. 2,75m erforderlich
- „Oberer Stock“ nicht für alle NutzerInnen leicht bedienbar

Fahrradparken im Wohnbau

ungeeignete Parksysteme



Vorderradklemme

Ist günstig aber...

- Rad steht nicht sicher
- kein Schutz gegen Wegrollen
- Felgen können beschädigt werden
(„Felgenkiller“)
- unzureichender Schutz vor Diebstahl
→ nur das Vorderrad ist absperrenbar



Quelle: ADFC Sachsen



Quelle: FGM



Abstellanlagen im Bestand

Keine leichte Aufgabe!

- begrenzter Platz und enge Durchgänge erschweren gute Abstellmöglichkeiten
- wenn vorhanden, eignen sich Innenhöfe (je nach Größe) zur Schaffung von (überdachten) Abstellanlagen
- Alternativen sind Fahrradgeländer an der Hauswand
- auch hier: Zugang barrierefrei gestalten, v.a. leicht oder automatisch öffnende Türen installieren



Quelle: Späth + Nagel /
Fahrradparken in Berlin



Quelle: G.
Götzenbrucker / MA 18

Radverkehr und Wohnbau

... weitergedacht

- Auf Lastenräder, E-Bikes, Anhänger etc. Bedacht nehmen
- Grätzl- oder hausinternes (E-)Lastenrad-Sharing andenken
- Radverkehr und Einrichtungen im Haus einen Stellenwert in der Besiedelungsphase geben (Workshop, Infopaket...) sowie Hausverwaltung sensibilisieren
- BewohnerInnen zur Mitgestaltung / Betreuung animieren (bspw. einer DIY-Radwerkstatt) bzw. Radreparaturstele errichten



Quelle: Wien Energie

Quellen und weiterführende Informationen



„Radabstellanlagen bei Gebäuden“ (MA 18; 2018)

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008537.pdf>

„Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau“ (UIV, MA 21; 2020)

https://www.urbaninnovation.at/tools/uploads/Werkstattbericht_Mobilitaetsmassnahmen_im_Wohnbau.pdf

MA 28 – Informationen zur Förderung

<https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/strassen/privatflaeche/fahrradstaender.html>

„Bau auf's Rad“ (BMVIT; 2012)

https://www.bmk.gv.at/themen/fuss_radverkehr/publikationen/bauaufsrad.html

„Ratgeber Radparken“ (inkl. Vergleich von Modellen führender Hersteller) (Radlobby; 2017)

https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/ratgeber_radparken_web.pdf

sowie <https://www.radlobby.at/fahrradparken>

DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Gerald Franz, UIV

franz@urbaninnovation.at