

**Wuppertal Institut**  
für Klima, Umwelt, Energie  
GmbH

# **Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft - Fallstudie**

Kooperationspartner: B.A.U.M.

Förderkennzeichen: VB 1113B

**Vorgelegt von**

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

Wuppertal, August 2015

**Kurzfassung**

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

**Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH**

Döppersberg 19

D-42103 Wuppertal

[www.wupperinst.org](http://www.wupperinst.org)

Telefon 0202 / 24 92-214

Fax 0202 / 24 92 263

E-Mail [carolin.schaefer@wupperinst.org](mailto:carolin.schaefer@wupperinst.org)

**Autoren des Endberichts:**

Dipl.-Ing. Carolin Schäfer-Sparenberg (Projektleitung)

Dipl.-Geogr. Ulrich Jansen

Thorsten Koska M.A.

Dipl.-Geogr. Miriam Müller M.A.

Unter Mitarbeit von:

Tanja Deutsch B.Sc.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>3</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>1 Allgemeine Einleitung und Hintergrund der Studie</b>	<b>5</b>
<b>2 Allgemeine Handlungsempfehlungen für eine fahrradfreundlich gestaltete Wohnanlage</b>	<b>8</b>
<b>3 Vorteile fahrradfreundlicher Wohnanlagen</b>	<b>15</b>
<b>4 Literatur- und Quellenverzeichnis</b>	<b>19</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Basismaßnahmen für eine fahrradfreundlich gestaltete Wohnanlage .....	9
Abbildung 2: Ergänzende zentrale Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage.....	12
Abbildung 3: Weiterführende Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage – flankierende Maßnahmen .....	13

# 1 Allgemeine Einleitung und Hintergrund der Studie

Ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen und zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads zu motivieren, ist ein starker Beitrag zu einer klima- und ressourcenschonenden Stadtentwicklung. Auch die Bundesregierung misst der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems einen hohen Stellenwert zu. Aus diesem Grund fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastrukturen (BMVI) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 innovative Projekte zur Förderung des Radverkehrs.

Vielerorts ist die Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Radverkehrs auch als Ziel der Stadt- bzw. Verkehrsentwicklung verankert. Um dies zu erreichen, sind die Beteiligung und das Engagement verschiedener Akteursgruppen notwendig. Eine inhaltlich relevante, aber bislang noch wenig aktive Zielgruppe sind gewerbliche Unternehmen der Wohnungswirtschaft, die bei Bau, Betrieb und Verwaltung von Wohnungen viele Handlungsmöglichkeiten haben, zugunsten einer verstärkten Fahrradnutzung zu wirken.

Um diese Handlungspotenziale zu erschließen und die bislang weitgehend unbeachtete Zielgruppe der Wohnungswirtschaftsunternehmen hierfür zu sensibilisieren und zu Maßnahmen zu motivieren, wurde der Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans unter Förderung des BMVI vom Bundesdeutschen Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) in Kooperation mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie ausgelobt.

Im Rahmen des Wettbewerbs sollten Unternehmen der gewerblichen Wohnungswirtschaft ihre Aktivitäten im Feld der Radverkehrsförderung darstellen. Die Form eines Wettbewerbs wurde gewählt, da dieser in hohem Maße geeignet ist, Aufmerksamkeit für die Thematik Fahrradförderung durch die Wohnungswirtschaft zu generieren und nachahmenswerte, vorbildliche Praxisbeispiele zu identifizieren und bekannt zu machen. In einem zweistufigen Verfahren konnten sich die Wohnungsunternehmen zunächst über einen Online-Fragebogen bewerben und ihre bisherigen Aktivitäten zur Fahrradförderung darstellen. Zu den Bewertungskriterien gehörten beispielsweise Aktionen und Anreize zur Fahrradförderung, gute Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder sowie der Verleih von Fahrrädern an die BewohnerInnen. Insgesamt haben sich elf Wohnungsunternehmen mit insgesamt zwölf Wohnanlagen beworben.

Im Rahmen einer ersten Jury-Sitzung wurden vier Bewerbungen ausgewählt, die bereits ein breites Maßnahmenbündel zur Fahrradförderung erfolgreich umgesetzt hatten. Hierbei handelt es sich um:

- MIB AG Immobilien und Beteiligungen (Berlin): Die Wohnanlage Turmstraße 29, mit der sich die MIB AG am Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ beteiligt hat, liegt im Stadtteil Moabit im Stadtbezirk Mitte. Die Nutzungsbedingungen von Alternativen zum Pkw sind für die BewohnerInnen der Anlage Turmstraße generell günstig. Die Umgebung der Wohnanlage Turmstraße weist ein umfangreiches Angebot von Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen auf, so dass viele Wege für die Bewohnerschaft in fußläufiger Distanz liegen. Darüber hinaus befinden sich im unmittelbaren Umfeld der Wohnanlage eine Haltestelle der U-Bahn sowie Haltestellen von fünf Buslinien. Zudem ist die Anlage gut an das öffentliche Radverkehrsnetz angeschlossen.

- KEG Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH (Frankfurt a.M.): Die Wohnanlage McNair liegt am Rande des Frankfurter Stadtteils Höchst im Westen der Stadt. Der Stadtteil ist durch den ÖPNV und den SPNV gut an die Frankfurter Innenstadt und das übrige Stadtgebiet angebunden. Es bestehen Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahnanbindungen unter anderem zum Frankfurter Hauptbahnhof. Auch das Radverkehrsnetz im Stadtteil ist gut ausgestaltet. Die meisten Straßen sind verkehrsberuhigt und temporeduziert, Straßen mit höherem motorisierten Verkehrsaufkommen verfügen meist über straßenbegleitende Radwege, Radfahr- oder Schutzstreifen. Auch besteht eine direkte Radverkehrsanbindung in die Frankfurter Innenstadt, in andere Stadtteile und über ein Netz von Radfernwegen in die Region. Die Wohnanlage besteht aus der ehemaligen amerikanischen McNair-Kaserne. Die 1922 als Schule errichtete und teilweise unter Denkmalschutz stehende Kaserne ist nach dem Abzug des amerikanischen Militärs in den 1990er Jahren in eine Wohnanlage umgewandelt worden. Die Wohnanlage umfasst insgesamt 115 Wohnungen, in denen derzeit etwa 350 Menschen leben. Die Bewohnerschaft der Wohnanlage ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil von Menschen mit einem geringen Einkommen.
- Mgf Mietergenossenschaft Gartenstadt Farmsen e.G. (Hamburg): Die mgf hat sich mit der denkmalgeschützten Wohnanlage Gartenstadt Farmsen im Nordosten Hamburgs, die 2.558 Wohnungen auf einer Grundstücksfläche von ca. 50 Hektar mit rund 4.800 BewohnerInnen umfasst, beworben. Der Baubestand von rund 200 Gebäuden setzt sich in aufgelockerter Bebauung aus Reihen-, Mehrfamilien-, Duplex- und Punkthäusern zusammen, die von einem Wegenetz, Frei- und Grünflächen durchzogen ist. Die U-Bahn-Station „Farmsen“ und Einrichtungen des täglichen und gehobenen Bedarfs liegen in fußläufiger Entfernung im Umfeld der U-Bahn-Station. Seit 2013 gibt es das mgf Mobilitätskonzept, welches die vier Themenschwerpunkte Kommunikation, gewerbliche Mobilität, Mobilität fördern und erhalten und Hilfe bei eingeschränkter Mobilität umfasst.
- LebensRäume Hoyerswerda eG (Hoyerswerda): Die Wohnungsgenossenschaft LebensRäume Hoyerswerda eG hat sich mit dem Wohnquartier „Albert-Schweitzer-Straße“ beteiligt. Die Wohnanlage besteht aus einer Reihe von Geschosswohnungen mit bis zu zehn Etagen. Die Albert-Schweitzer-Straße ist Teil der im südöstlichen Teil Hoyerswerdas liegenden Neustadt, die in den 1960er und 1970er Jahren hauptsächlich in Plattenbauweise errichtet wurde. Ein erheblicher Teil der Geschosswohnungen ist nach der Wende aufgrund des Bevölkerungsrückgangs und der damit zurückgehenden Nachfrage von Wohnraum zurückgebaut worden, so dass die Wohnanlage inzwischen eine sehr aufgelockerte Bebauung aufweist und von einem Netz von Frei- und Grünflächen durchzogen ist. Kurze Distanzen und ein dichtes, wenn auch qualitativ nicht überall hochwertiges Radwegenetz gewährleisten weitgehend gute Bedingungen für eine Nahversorgung der BewohnerInnen der Wohnanlage Albert-Schweitzer-Straße ohne Pkw.

Für die vorausgewählten Wohnungsunternehmen und Wohnanlagen sollte nachfolgend jeweils eine wissenschaftliche Fallstudie durchgeführt werden. Ziel der Fallstudien ist es, die Stärken und Schwächen der Wohnungsunternehmen im Hinblick auf die Fahrradfreundlichkeit ihrer ausgewählten Wohnanlage zu analysieren. Die Fallanalysen sollen die Unternehmen in ihrem Handeln bestärken; die wissenschaftlichen Erkenntnisse sollten zudem eine

Grundlage für die Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen in der Wohnungswirtschaft insgesamt bilden und als „good practice“-Beispiele zur Nachahmung anregen. Im Rahmen einer zweiten Jury-Sitzung am 20. Februar 2015 wurde auf Basis der vier Fallstudien die folgende Rangfolge der vier Hauptpreisträger festgelegt:

- 1. Platz: LebensRäume Hoyerswerda eG, Hoyerswerda
- 2. Platz: mgf Mietergenossenschaft Gartenstadt Farmsen e.G., Hamburg
- 3. Plätze: MIG AG Immobilien und Beteiligungen, Berlin und KEG Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, Frankfurt a.M.

In allen der vier untersuchten Wohnanlagen wurden sinnvolle und effektive Maßnahmen zur Fahrradförderung durchgeführt und insofern dienen alle Wohnanlagen als gute Praxisbeispiele. Die Wohnanlage „Albert-Schweitzer-Straße“ in Hoyerswerda zeichnet sich durch ein sehr breit angelegtes Maßnahmenpaket aus: Neben einer quantitativ guten Ausstattung der Wohnanlage mit diebstahlsicheren, witterungsgeschützten und gut zugänglichen Fahrradabstellanlagen gibt es flankierende Angebote wie die Fahrradreparaturwerkstatt und der Reparaturservice, die Radeltouren und die Radfahrgemeinschaft sowie die fahrradbezogenen Rabatte der MieterInnen bei einem örtlichen Fahrradhändler, um nur einige Maßnahmen zu nennen. Die Besonderheit und Stärken der Fahrradförderung in der mgf Gartenstadt Farmsen liegen darin, dass die Fahrradförderung in ein ambitioniertes Gesamtkonzept für Klimaschutz und Energieeffizienz eingebunden ist, welches auch ein Mobilitätskonzept umfasst. Es werden umweltfreundliche Verkehrsträger gefördert (Fahrrad, Pedelec, Car-Sharing) und mit der neu eingeführten Parkraumbewirtschaftung auch eine restriktive Maßnahme für den Pkw-Verkehr umgesetzt. Des Weiteren wird ein Fokus auf den Erhalt von Mobilität und das Angebot von Mobilitätshilfen gelegt, was vor dem Hintergrund der alternden BewohnerInnen in der Wohnanlage wichtige Schwerpunkte setzt. Auch in der Wohnanlage McNair der KEG in Frankfurt wurden bereits zahlreiche infrastrukturelle und kommunikative Maßnahmen zur Fahrradförderung umgesetzt. Eine quantitativ ausreichende Ausstattung der Wohnanlage mit Fahrradabstellanlagen ist bereits vorhanden. Ein Manko stellt jedoch die aus den strengen Vorgaben des Denkmalschutzes im Gebäude resultierende Notwendigkeit dar, die Fahrräder in oder aus den Abstellräumen im Keller tragen zu müssen, da weder Aufzüge noch Rampen zum Schieben der Fahrräder gebaut werden durften. Die Wohnanlage Turmstraße 29 in Berlin zeichnet sich neben einem hohen Stellplatzschlüssel für Fahrräder beispielsweise auch durch einen Reparaturplatz sowie einen Fahrradwaschplatz aus. Verbesserungspotenzial liegt hier insbesondere in der offensiveren Bekanntmachung der vorhandenen Angebote. Die ausführlichen Ergebnisse der Fallstudien sind im Endbericht zu finden.

In der vorliegenden Kurzfassung werden allgemeine Handlungsempfehlungen für Wohnungsunternehmen gegeben, welche Maßnahmen und Aktivitäten ergriffen werden können, um ein (noch) fahrradfreundlich(er)es Wohnumfeld zu schaffen. Außerdem werden die Vorteile dargestellt, die sich für das Wohnungsunternehmen ergeben, wenn sich dieses bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage engagiert.

## 2 Allgemeine Handlungsempfehlungen für eine fahrradfreundlich gestaltete Wohnanlage

Während die Analyse der wohnanlagenspezifischen Stärken und Schwächen hinsichtlich der Fahrradfreundlichkeit insbesondere dazu diente, für die ausgewählten Wohnanlagen konkrete Verbesserungsvorschläge zur Weiterentwicklung zu empfehlen, verfolgt eine übergreifende Auswertung das Ziel, allgemeine Hinweise für Wohnungsunternehmen zu entwickeln, welche Maßnahmen und Aktivitäten ergriffen werden können, um ein (noch) fahrradfreundlich(er)es Wohnumfeld zu schaffen.

Die folgenden Empfehlungen basieren auf den Erkenntnissen der BewohnerInnen-Befragungen, der ExpertInnen-Befragungen sowie weiterführender Literatur.

Die Bandbreite möglicher Maßnahmen zur Förderung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage und somit einer Unterstützung der BewohnerInnen, mit dem Fahrrad mobil zu sein, ist groß und beinhaltet neben verschiedenen infrastrukturellen Maßnahmen auch kommunikative bzw. informatorische Maßnahmen. Die möglichen Maßnahmen lassen sich dabei hinsichtlich ihrer Wichtigkeit in drei Kategorien unterteilen:

- **Basismaßnahmen:** Hierbei handelt es sich um Grundvoraussetzungen für eine fahrradfreundlich gestaltete Wohnanlage. Diese Basismaßnahmen sind an erster Stelle umzusetzen, da es sich bei ihnen um grundlegende Rahmenbedingungen handelt.
- **Ergänzende Maßnahmen:** Wenn die Basismaßnahmen in ausreichender Quantität und Qualität umgesetzt sind, bilden die ergänzenden Maßnahmen das nächste Bündel an Maßnahmen, welche die Fahrradnutzung erleichtern bzw. zu einer vermehrten Fahrradnutzung animieren.
- **Weiterführende Maßnahmen:** Erst wenn die Basismaßnahmen und ein Großteil der ergänzenden Maßnahmen in einer Wohnanlage umgesetzt sind, können die weiterführenden Maßnahmen dazu beitragen, das fahrradfreundliche Klima weiter zu verbessern. Werden weiterführende Maßnahmen eingeführt ohne dass die Grundvoraussetzungen für eine fahrradfreundliche Wohnanlage erfüllt sind, können diese auch nicht ihre (volle) Wirkung entfalten.

Die Einteilung der möglichen Maßnahmen in Basismaßnahmen, ergänzende Maßnahmen sowie weiterführende Maßnahmen erfolgt einerseits auf Basis der ExpertInnen-Gespräche sowie weiterführender Literatur<sup>1</sup> und andererseits auf Basis der BewohnerInnen-Befragung in den vier näher untersuchten Wohnanlagen:

- Maßnahmen, die von mehr als drei Viertel der BewohnerInnen als (sehr) wichtig bewertet werden, gelten dabei als Basismaßnahmen;

---

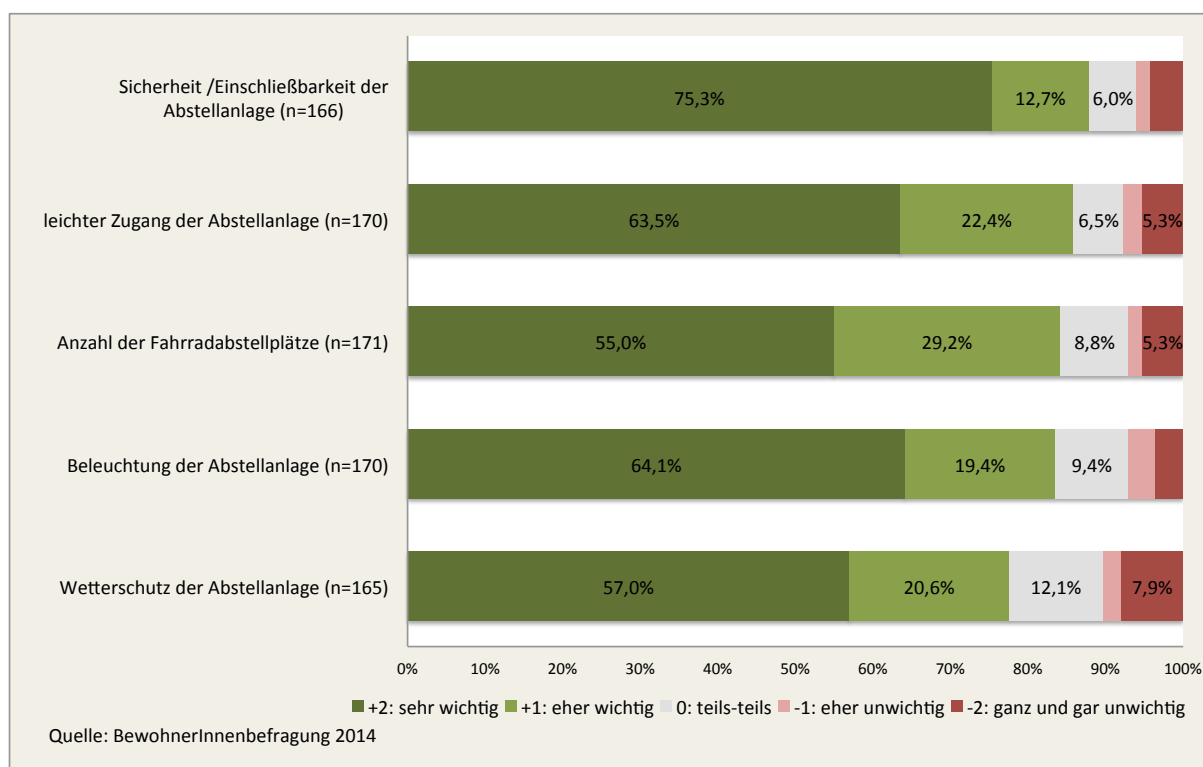
<sup>1</sup> Berücksichtigt wurden hier insbesondere die Erkenntnisse des von der Landeshauptstadt Potsdam (2014) herausgegebenen Leitfadens für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft „Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden“, welcher ebenfalls im Rahmen des NRVP durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert wurde, des Leitfadens „Fahrradparken in Berlin“ herausgegeben von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2008), der Empfehlungen des ADFC (2010) zu finden unter <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/adfc-empfohlene-abstellanlagen> sowie der Veröffentlichungen Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (2003), Landeshauptstadt München (2012) und Wiener Grünen (2009).



- Maßnahmen, die von 50 bis 75 Prozent der BewohnerInnen als (sehr) wichtig bewertet werden, gelten als ergänzende Maßnahmen und
- Maßnahmen, die von weniger als der Hälfte der BewohnerInnen als (sehr) wichtig bewertet werden, werden als weiterführende Maßnahmen bezeichnet.

Bei der Einschätzung der Wichtigkeit aus BewohnerInnen-Sicht wurde mittels bivariater Auswertungen überprüft, ob es soziodemographische Unterschiede bei der Bewertung der einzelnen Maßnahmen gibt oder ob die Radfahrfrequenz Einfluss darauf hat, welche Bedeutung die einzelnen Maßnahmen haben. Insgesamt zeigt sich, dass es kaum soziodemographische Unterschiede bei der Bewertung der möglichen Fahrradfördermaßnahmen gibt und dass somit die Wichtigkeit unabhängig von Geschlecht, Alter, Haushaltsgröße, Erwerbsstatus etc. unter allen befragten BewohnerInnen jeweils ähnlich eingeschätzt wird. Mitunter treten leichte Unterschiede hinsichtlich der derzeitigen Nutzungshäufigkeit des Rades auf - VielradlerInnen schätzen einzelne Maßnahmen tendenziell wichtiger ein als Personen, die seltener mit dem Rad unterwegs sind. Treten Unterschiede bei der Bewertung der Wichtigkeit auf, wird an entsprechender Stelle darauf hingewiesen.

Abbildung 1: Basismaßnahmen für eine fahrradfreundlich gestaltete Wohnanlage



Die Analysen zeigen deutlich, dass eine angemessene Anzahl an qualitativ guten Fahrradabstellplätzen die zentrale Grundvoraussetzung für fahrradfreundliches Wohnen ist. Die aus BewohnerInnen-Sicht fünf wichtigsten Aspekte einer fahrradfreundlichen Wohnanlage lassen sich mit einer ausreichenden Anzahl an sicheren, leicht zugänglichen, beleuchteten und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen zusammenfassen. Aus ExpertInnen-Sicht sind barrierefreie Fahrradstellplätze, sofern die Möglichkeit dazu besteht, zunächst im Wohngebäude zu errichten. Sollte dies nicht möglich sein oder die Kapazitäten dafür nicht ausreichen, sollte die Errichtung von qualitativ hochwertigen Abstellplätzen auf den Außenbereich der Wohnanlage ausgeweitet werden. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze kann dabei je

nach Wohnanlage und Struktur der Bewohnerschaft variieren. Eine erste Schätzung des Stellplatzbedarfs lässt sich durch eine Zählung der (regelmäßig genutzten) Fahrräder in der Wohnanlage vornehmen. Zu beachten ist jedoch, dass sich der Bedarf infolge von Angebotsverbesserungen auch erhöhen kann. Insofern ist es durchaus ratsam, die Anzahl der Abstellanlagen nicht nur auf die derzeit genutzten Fahrräder auszurichten.

Der Leitfaden „Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden“ der Landeshauptstadt Potsdam, der von der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV-Alrutz) erarbeitet wurde, empfiehlt überschlägig mit einem Abstellplatz pro Haushaltsmitglied zu planen sowie für BesucherInnen zusätzlich zehn Prozent dieser Abstellplätze bereitzustellen (Landeshauptstadt Potsdam 2014: 7). Ein Excel-basiertes Tool zur Ermittlung der erforderlichen Anzahl und des Flächenbedarfs an Abstellplätzen in Abhängigkeit der BewohnerInnen-Struktur ist im Rahmen des oben genannten Leitfadens ebenfalls entwickelt worden und unter [www.potsdam.de/fahrrad-in-potsdam](http://www.potsdam.de/fahrrad-in-potsdam) zu finden.

Insgesamt zeigt sich, dass qualitative Mindeststandards bei Fahrradabstellanlagen sinnvoll sind, da qualitativ schlechte Abstellanlagen nur ungern angenommen werden (Landeshauptstadt München 2012: 8). Die Gestaltung von qualitativ guten Abstellanlagen kann dabei je nach räumlichen Gegebenheiten variieren. Es gibt bereits einige Veröffentlichungen mit Empfehlungen zur qualitativen Gestaltung von Fahrradabstellanlagen. Im Folgenden werden zentrale Merkmale guter Fahrradabstellanlagen zusammengefasst (vgl. ADFC (2010), AGFS (2003), Landeshauptstadt München (2012), Landeshauptstadt Potsdam (2014), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2008) sowie Wiener Grüne (2009)):

- Leichte Zugänglichkeit: Die Abstellanlagen sollten nach Möglichkeit ebenerdig erreichbar sein. Falls dies nicht möglich ist, sollte eine ausreichend dimensionierte Zugangserleichterung (z.B. Rampe, Aufzug oder ähnliches) vorhanden sein. Zu beachten ist dabei, dass die Abstellanlagen auch für Spezialräder bzw. Anhänger komfortabel zu erreichen sind.
- Sind auf dem Weg zur Abstellanlage Türen zu passieren, sollten diese aufgrund einer besseren Sichtbarkeit möglichst transparent sein und zum Beispiel mittels einer Öffnungsfernbedienung zu öffnen sein, so dass nicht gleichzeitig das Fahrrad geschoben und die Tür aufgehalten werden muss.
- Ebenfalls zur Zugänglichkeit gehört eine ausreichende Dimensionierung der Abstellanlagen, so dass das Rangieren, Abstellen und Anschließen der Räder mühelos möglich ist. Auch hierfür gibt es je nach Art und Anordnung der Abstellanlage einen unterschiedlichen Mindestplatzbedarf.<sup>2</sup>
- Sicherheit: Den Bereich Sicherheit umfassen verschiedene Dimensionen. Einerseits das subjektive Sicherheitsgefühl, welches sich in erster Linie auf die Lage der Abstellanlage bezieht (Entfernung zum Hauseingang, ausreichende soziale Kontrolle und ausreichende Beleuchtung). Andererseits spielen hier Sicherheitsaspekte in Bezug auf die An- und Einschließbarkeit der Fahrräder eine Rolle. Gute Abstellanlagen ermöglichen zumeist das Anschließen des Rahmens und eines Laufrades. Dabei sind die

---

<sup>2</sup> Vgl. z.B. Landeshauptstadt München (2012: 7), Planungsgemeinschaft Verkehr (2014), Die Wiener Grünen (o.J.: 11ff.), Technische Richtlinie des ADFC „Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen“

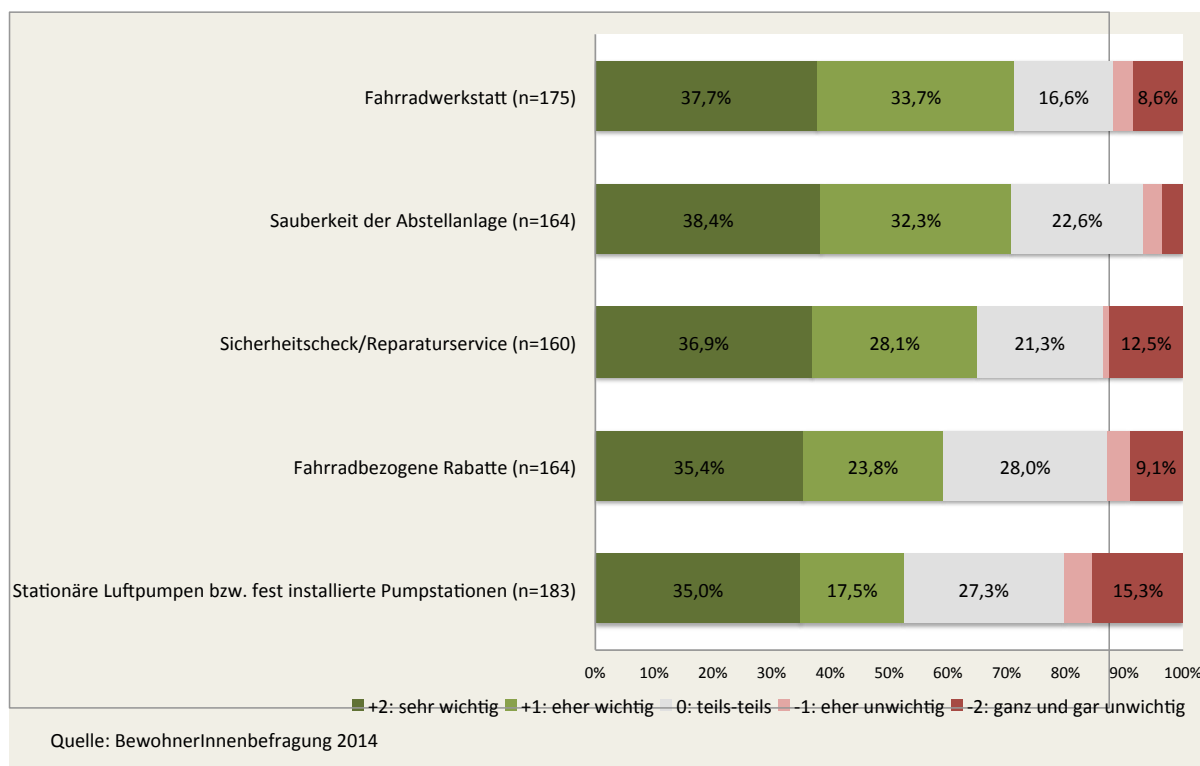
Fahrradständer möglichst fest im Boden oder an der Wand verankert. Darüber hinaus kann die Einschließbarkeit (z.B. durch Umzäunung bzw. in separaten Räumen) ein weiteres Sicherheitskriterium sein. Auch in Bezug auf die steigende Anzahl hochwertiger Fahrräder und Pedelecs ist ein besonders hoher Diebstahlschutz elementar.

- Wetterschutz
- Lage der Abstellanlagen: Die Entfernung zum Hauseingang sollte möglichst kurz sein. Unterschiedliche Ratgeber weisen darauf hin, dass die Entfernung maximal 20 Meter (vgl. z.B. Planungsgemeinschaft Verkehr 2014: 5) betragen sollte. Auch sollten nach Möglichkeit durch klare Sichtbeziehungen zu den Abstellanlagen eine ausreichende soziale Kontrolle gewährleistet sein. Auch beim Wetterschutz kann die Lage der Abstellanlagen in der Weise eine Rolle spielen, dass der Weg zwischen Abstellanlage und Hauseingang möglichst wettergeschützt zurückgelegt werden kann.
- Dimensionierung der Abstellanlagen: Hierbei ist zu berücksichtigen, dass zunehmend Sonderfahrzeuge wie Lastenräder oder Fahrradanhänger genutzt werden, deren Platzbedarf von dem eines konventionellen Fahrrades abweicht.

Viel-RadlerInnen beurteilen die Beleuchtung und den Wetterschutz von Abstellanlagen signifikant häufiger als wichtig als Personen, die seltener mit dem Fahrrad unterwegs sind. Dieser Unterschied lässt sich ggf. darauf zurückführen, dass aufgrund der höheren Nutzungshäufigkeit auch die Ansprüche an die Abstellanlage steigen, da Viel-RadlerInnen eher bei jedem Wetter und zu unterschiedlichen Tageszeiten mit dem Rad unterwegs sind.

Aus ExpertInnen-Sicht ist eine ausreichende Anzahl von qualitativ guten Abstellmöglichkeiten mit einer komfortablen Zuwegung die zentrale Voraussetzung für eine fahrradfreundliche Gestaltung einer Wohnanlage. Um die Qualität der Abstellanlagen auch langfristig zu sichern, ist es unerlässlich, für den laufenden Betrieb klare Zuständigkeiten zu benennen: Wer reinigt die Fahrradabstellanlagen? Wer sichert die Zugänglichkeit der Anlage? Wer verhindert eine Fehlnutzung? Hier braucht es einen Kümmerer, etwa einen Hausmeister.

Abbildung 2: Ergänzende zentrale Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage

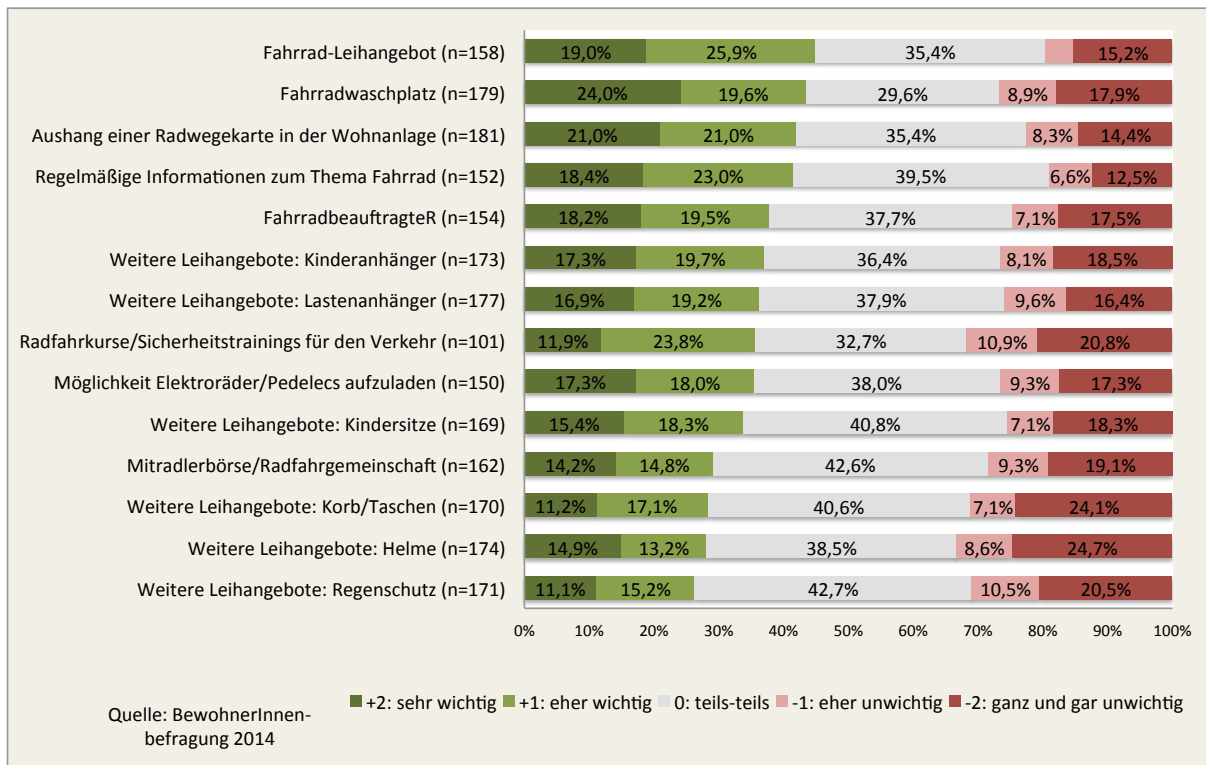


Zu den ergänzenden Maßnahmen zählen überwiegend Maßnahmen, die sich auf den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Fahrrads beziehen: So werden eine Fahrradwerkstatt, ein Sicherheitscheck bzw. ein Reparaturservice sowie stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen von mehr als der Hälfte der Befragten als wichtig eingeschätzt. Stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen werden dabei signifikant häufiger von Frauen (61,1%) als von Männern (43,2%) als wichtig bewertet.

Während zentrale Qualitäten der Fahrradabstellanlagen bereits zu den Basismaßnahmen zählen, ist unter den ergänzenden Maßnahmen die Sauberkeit der Fahrradabstellanlagen zu nennen. Dabei wird die Sauberkeit der Abstellanlagen mit steigender Radnutzung tendenziell wichtiger eingeschätzt. So bewerten nur die Hälfte der Nie-RadlerInnen, immerhin etwa zwei Drittel der Gelegenheits-RadlerInnen und über Dreiviertel der Viel-RadlerInnen die Sauberkeit der Abstellanlagen als (sehr) wichtig.

Als weitere ergänzende Maßnahme, die nicht direkt in der Wohnanlage verankert ist, jedoch dennoch die Fahrradnutzung bei den BewohnerInnen unterstützen kann, liegt darin, fahrradbezogene Rabatte für die Bewohnerschaft mit ortsansässigen Fahrradgeschäften auszuhandeln.

Abbildung 3: Weiterführende Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage – flankierende Maßnahmen



Die Bandbreite weiterer flankierender Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage ist groß und reicht von der Einrichtung eines Leihangebots für Fahrräder bzw. Fahrradzubehör über die Errichtung eines Fahrradwaschplatzes bis hin zu eher kommunikativen und informatorischen Maßnahmen wie regelmäßigen Informationen zum Thema Fahrrad, Radfahrkursen, dem Aushang einer Radwegkarte bis zur Ernennung eines/einer Fahrradbeauftragten im Wohnungsunternehmen als zentrale(n) AnsprechpartnerIn bei Fragen rund um das Fahrrad.

Da die Bedeutung der flankierenden Maßnahmen durchaus je nach Bewohnerschaft variieren kann, ist es ratsam, vor der Umsetzung zunächst den tatsächlichen Bedarf abzuklären. Hierbei kann es hilfreich sein, wenn eine zentral verantwortliche Person im Wohnungsunternehmen (z.B. FahrradbeauftragteR) in regelmäßigen Abständen den Bedarf an ergänzenden Maßnahmen innerhalb der Bewohnerschaft analysiert.

Neben dem Wohnungsunternehmen gibt es jedoch noch weitere zentrale Akteure, die die Fahrradfreundlichkeit einer Wohnanlage erheblich direkt oder indirekt beeinflussen können.

### Landespolitik

Die Landesbauordnungen können eine zentrale Rolle hinsichtlich der Quantität und der Qualität von Fahrradabstellanlagen spielen. Sie sollten in der Form modifiziert werden, dass sie den Belangen des Fahrradparkens in und an Wohngebäuden mehr Raum einräumt, als dies derzeit der Fall ist. Dies betrifft vor allem die Verankerung von Vorgaben zur qualitativen Ausgestaltung von Abstellanlagen, beispielsweise aber auch die Berücksichtigung von Fahrradstellplätzen für BesucherInnen.

### *ArchitektInnen, BauherrInnen sowie InvestorInnen*

BauherrInnen (und ebenso InvestorInnen) unterschätzen häufig noch, wie wichtig das Thema Fahrradparken für potenzielle BewohnerInnen ist und planen bzw. bauen aus diesem Grund häufig noch am Bedarf vorbei. Eine stärkere Sensibilisierung der BauherrInnen für die sich ändernden Ansprüche könnte ein Umdenken und somit eine stärkere Berücksichtigung der Belange des Fahrradparkens bewirken. Dies setzt bereits in der Ausbildung an, so dass bereits im Architektur- als auch im Bauingenieurstudium der Vermittlung von Kenntnissen zu den Belangen des Fahrradparkens in Wohngebäuden mehr Raum eingeräumt werden sollte.

### *Kommunale Akteure in Politik und Verwaltung*

Akteure in Politik und Verwaltung sollten dafür sensibilisiert werden, dass sich die Ansprüche (großer Teile) der Bevölkerung an Wohnraum ändern – insbesondere dafür, dass sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zunehmend an Bedeutung für die BewohnerInnen gewinnen. Neben den quantitativen und qualitativen Verbesserungen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur können auch restriktive Maßnahmen für den motorisierten Verkehr (z.B. zeitliche Zufahrtsbeschränkungen, flächenhafte Temporeduzierung u.ä.) zu einer Verbesserung des Wohnumfeldes beitragen. Dies bedeutet auch die Notwendigkeit, die Kooperation der Fachplanungen innerhalb der Verwaltung zu verbessern.

Wünschenswert wäre es, die inhaltliche Ausführung der Stellplatzsatzungen für Fahrräder, die in vielen Kommunen bestehen, detaillierter auszugestalten. Bisher ist meist nur geregelt, wie viele Abstellmöglichkeiten bereitgestellt werden müssen. Es wäre zielführend, beispielsweise Standards für die Ausführung, etwa die Art der zu verwendenden Halter oder Bügel oder die Zuwegung, in den Satzungen zu verankern.

Darüber hinaus müssten die Kommunen mehr Möglichkeiten erhalten, die Umsetzung der Satzungen zu kontrollieren. Dies sollte nicht nur beim Bau erfolgen, sondern auch im Verlauf der Nutzung. Zweckentfremdung oder gar der Abbau der Abstellanlagen kann nicht ausgeschlossen werden, da es den Kommunen an den Kapazitäten zur Überprüfung mangelt.

Als ergänzende Maßnahme wird aus BewohnerInnensicht häufig ein stärkeres Engagement der Stadt gefordert. Dies deckt sich auch mit vielen Hinweisen durch die befragten ExpertInnen. Qualitative Verbesserungen des Wegenetzes im Stadtgebiet tragen dazu bei, dass günstige Bedingungen zur Fahrradnutzung am Wohnort ihr volles Potenzial entfalten können, da sich so relevante Ziele im Stadtgebiet komfortabel, sicher und schnell mit dem Fahrrad erreichen lassen. Die Qualität der Fahrbahnoberfläche der Radwege ist dabei genauso relevant wie ein insgesamt gut ausgebautes und flächendeckendes Radwegenetz, das die gesamte Stadt bzw. Region erschließt.

Bei der Gestaltung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sollte insbesondere auf die Nutzerfreundlichkeit und Funktionalität und weniger auf das Design Wert gelegt werden. Auch ist es hilfreich, wenn Kommunen öffentlichkeitswirksame Aktionen zur Bewerbung des Fahrradfahrens durchführen.

### 3 Vorteile fahrradfreundlicher Wohnanlagen

Der Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ hat gezeigt, dass es bereits einige gute Beispiele einer fahrradfreundlichen Gestaltung von Wohnanlagen in Deutschland gibt. Um auch weitere Wohnungsunternehmen dazu zu motivieren, in eine fahrradfreundliche Gestaltung ihrer Wohnanlagen zu investieren, ist es notwendig, die sich daraus für das Wohnungsunternehmen ergebenden Vorteile zu identifizieren und zu kommunizieren.

Die gewerbliche Wohnungswirtschaft in Deutschland unterteilt sich in privatwirtschaftliche Eigentümer, kommunale und öffentliche Wohnungsunternehmen, Wohnungsgenossenschaften, professionell gewerbliche Wohnungsunternehmen sowie sonstige WohnungsanbieterInnen wie beispielsweise Kirchen. Die Vorteile, die sich aus einer fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage für den Wohnungsanbieter ergeben, lassen sich in allgemeingültige, d.h. für alle Typen von Wohnungsunternehmen gültige Vorteile und in spezifische Vorteile unterteilen.

Im Folgenden werden die zentralen Vorteile, die im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung identifiziert werden konnten, dargestellt.

#### *Attraktivierung und Wertsteigerung des Wohnraums*

Die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlage hat in allen betrachteten Fallbeispielen zu einer Attraktivierung und Wertsteigerung des Wohnraums geführt. Hierdurch konnte in allen Wohnanlagen zu einer langfristigen Mieterbindung und einer damit verbundenen geringen Fluktuation innerhalb der Mieterschaft beigetragen werden. Für das Wohnungsunternehmen verringert sich bei einer stabilen Mieterschaft der Verwaltungsaufwand.

Die höhere Wohnqualität infolge eines fahrradfreundlichen Wohnumfeldes birgt aber nicht nur aus Verwaltungssicht ökonomische Vorteile, sondern trägt auch dazu bei, dass sich das Wohnungsunternehmen mit seinem Wohnungsangebot positiv von der Konkurrenz absetzen kann. So stellt die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlage in schrumpfenden Städten mit einem Überangebot an freien Wohnungen durchaus eine Möglichkeit dar, dem Leerstand im eigenen Wohnungsbestand entgegenzuwirken. Das Beispiel der Albert-Schweitzer-Wohnanlage der Wohnungsgenossenschaft LebensRäume in Hoyerswerda hat gezeigt, dass die Nachfrage nach Wohnungen größer ist als das vorhandene Angebot, obwohl es sich in Hoyerswerda als schrumpfende Stadt eher um einen Mietermarkt handelt.

Im Experteninterview erläutert eine Vertreterin der Wohnungsgenossenschaft LebensRäume Hoyerswerda: „In dem Wohnquartier des Wettbewerbsgebietes verfügen wir über keinen Leerstand, obwohl es sich um Hochhäuser und im Volksmund angeblich verschmähte Plattenbauten handelt. Nicht nur, dass wir die Wohnanlagen bei den Modernisierungsschritten mit für Fahrradnutzer attraktiven technischen Gegebenheiten ausgestattet haben, sondern wir entwickelten das Fahrradfahren als eine Form gemeinschaftlicher Interessen und Möglichkeit durch gemeinschaftliches Erleben das Miteinander der Bewohnerschaft und der Nachbarschaften zu fördern und zu verbessern. Es ist ein für unser Unternehmen wichtiger Faktor, um stabile Bewohnerschaften trotz Bevölkerungsfluktuationen zu sichern“ (ExpertInnen-Gespräch LebensRäume Hoyerswerda).

An diesem Beispiel wird auch deutlich, dass die Radverkehrsförderung innerhalb der Wohnanlage auch eine soziale Komponente beinhaltet und ein nachbarschaftliches und gemein-

schaftliches Zusammenleben innerhalb der Wohnanlage fördert. Es liegt die Vermutung nahe, dass dieses Gemeinschaftsgefühl zu einer stärkeren Identifizierung mit der Wohnanlage beiträgt und infolgedessen auch dazu beiträgt, dass die BewohnerInnen pfleglich mit den Einrichtungen, die von der Bewohnerschaft gemeinsam genutzt werden, umgehen.

#### *Möglichkeiten der Kostenreduktion durch verringerten Stellplatzschlüssel für Pkw*

Wenn es durch eine fahrradfreundliche Gestaltung einer Wohnanlage möglich ist, eine reduzierte Anzahl von Stellplätzen für Pkws vorzuhalten, kann das Wohnungsunternehmen möglicherweise langfristig Kosten sparen. Dies hängt unter anderem von den örtlichen Rahmenbedingungen (z.B. kommunale Stellplatzsatzungen) und von dem Umstand ab, ob es sich um eine Wohnanlage im Bestand oder im Neubau befindlich handelt.

#### *Schaffung von Wohnraum für spezifische Zielgruppen*

Während das Beispiel in Hoyerswerda gezeigt hat, dass eine fahrradfreundliche Gestaltung eine breite Bevölkerungsgruppe ansprechen kann, kann je nach Ausgangslage und lokalen Rahmenbedingungen durch die Schaffung eines qualitativ hochwertigen Wohnraums mit entsprechender Fahrradinfrastruktur auch eine spezifische Zielgruppe angesprochen werden. Am Beispiel „Turmstraße 29“ in Berlin zeigt sich, dass es sich bei den MieterInnen fast ausschließlich um WochenendpendlerInnen handelt, die nur unter der Woche in Berlin wohnen und überwiegend in Berlin über kein eigenes Auto verfügen. Aufgrund der infrastrukturell guten Ausstattung des Wohnumfeldes mit Nahversorgung, ÖPNV-Verbindungen sowie einer qualitativ hochwertigen Fahrradinfrastruktur ist es für einen Großteil der BewohnerInnen in der Turmstraße 29 möglich, in Berlin ohne eigenes Auto zu leben. Für das private Wohnungsunternehmen ergibt sich durch die fahrradfreundliche Gestaltung des Wohnumfeldes die Möglichkeit, sich auf dem Berliner Immobilienmarkt von konkurrierenden Angeboten abzusetzen und hierdurch eine lukrative und zahlungskräftige Kundengruppe anzusprechen.

Eine andere Zielgruppe spricht das kommunale Wohnungsunternehmen KEG Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft in Frankfurt/Main mit der fahrradfreundlichen Wohnanlage McNair an. Hier besteht die Bewohnerschaft in erster Linie aus einkommensschwachen Haushalten, denen mit dem Fahrrad aufgrund der Maßnahmen der KEG ein günstiges Verkehrsmittel mit komfortablen und nutzerfreundlichen Abstellbedingungen zur Verfügung steht. Die fahrradfreundliche Ausgestaltung der Wohnanlage hat unter anderem zum Ziel, den Menschen die Nutzung von preiswerten Alternativen zum eigenen Auto zu erleichtern und so auch für die BewohnerInnen, die keinen Zugang zu einem Pkw haben, die Möglichkeit, mobil zu sein, sicherzustellen.

Insgesamt zeigen die untersuchten Fallbeispiele, dass die Fahrradfreundlichkeit einer Wohnanlage durchaus als Werbeelement genutzt werden kann, um entweder das eigene Wohnangebot von der Konkurrenz abzuheben oder um spezifische Zielgruppen anzusprechen.



*Beitrag zur Förderung einer sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung von Verkehr in der Stadt und teil- bzw. gesamtstädtische Vorteile fahrradfreundlicher Wohnanlagen*

Am Beispiel städtischer bzw. teilweise städtischer Wohnungsunternehmen, wie z.B. der KEG in Frankfurt/Main, zeigt sich, dass sich neben (privat-)wirtschaftlichen Vorteilen (wie einer Wertsteigerung der Immobilie) durchaus auch gesellschaftliche, ökologische und städtische Vorteile für das Wohnungsunternehmen ergeben können. Je nach Ausrichtung des Wohnungsunternehmens (genossenschaftlich oder städtisch vs. privatwirtschaftlich) werden diese Vorteile mit unterschiedlicher Intensität angestrebt.

Die wesentlichen Vorteile einer fahrradfreundlichen Gestaltung von Wohnanlagen liegen laut Auskunft der KEG in Frankfurt/Main in den folgenden Aspekten: „Es geht um ein möglichst grünes, ruhiges und freundliches Wohnumfeld, möglichst wenig Autoverkehr in den und zu den Quartieren, möglichst wenig „zugeparkte“ Flächen. (...) Im weitesten Sinne ist natürlich auch der Bereich Stellplatzreduktion ein großes Thema, welches sowohl ökonomisch, aber auch ökologisch und besonders auch bezüglich der Lebensqualität große Vorteile für alle Beteiligten bringen kann“ (ExpertInnen-Gespräch Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH (KEG)). Die Gestaltung des Wohnumfelds und die Maßnahmen zum Werterhalt der Wohnanlage tragen letztlich auch zu einer generellen Aufwertung des Stadtteils bei. In diesem Sinne haben insbesondere städtische und halbstädtische Wohnungsunternehmen die Gesamtverkehrsentwicklung bzw. die Förderung einer sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs in der Stadt und die gesamtstädtische Förderung des Radverkehrs im Blickfeld. Ebenso kann die fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnanlagen ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge sein. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der ÖPNV die Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten allein nicht mehr sicherstellen kann und die Pkw-Verfügbarkeit der BewohnerInnen nicht mehr gegeben oder stark eingeschränkt ist.

Auch für genossenschaftliche Wohnungsunternehmen ergeben sich aufgrund des weiter gefassten Selbstverständnisses und des damit verbundenen sozialen Auftrags durchaus Vorteile aus der fahrradfreundlichen Gestaltung, die über den reinen Werterhalt bzw. die Wertsteigerung der Immobilie hinausgehen. So verfolgt die mgf Mietergenossenschaft Gartenstadt Farmsen insgesamt das Ziel, Umweltbelastungen und insbesondere den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in ihren Wohnanlagen zu reduzieren. Neben der energetischen Modernisierung des Gebäudebestandes ist auch der Bereich Mobilität ein wichtiges Handlungsfeld der mgf, so dass auch ein Mobilitätskonzept für die Wohnsiedlung „Bramfelder Weg“ in Hamburg entwickelt wurde. Nach Auskunft der mgf ergeben sich neben der erhöhten Attraktivität und der hohen Wohnzufriedenheitswerte in der Bewohnerschaft auch folgende langfristige Vorteile: „Wir sehen die von uns getroffenen Maßnahmen als einen Baustein der umweltfreundlichen Mobilität und schaffen mit weiteren Angeboten wie Car-Sharing die Voraussetzungen für eine autoreduzierte Siedlung. Dies führt langfristig zu anderen Gestaltungsmöglichkeiten im Außenbereich und schafft mehr Raum für Grünanlagen. Dadurch sorgen wir auch zukünftig dafür, dass aus der grünen „Parkanlage“ der Gartenstadt-Farmsen keine „Parkplatzanlage“ wird“ (ExpertInnen-Gespräch mgf Farmsen).

### *Synergien zu anderen Zielbereichen*

Insgesamt wird bei der Analyse der betrachteten Fallbeispiele deutlich, dass sich durch eine fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlage auch Vorteile für weitere BewohnerInnengruppen ergeben, die je nach Ausrichtung des jeweiligen Selbstverständnisses des Wohnungsunternehmens auch explizites Ziel des Wohnungsunternehmens sind:

- Die barrierefreien Zugänge an Hauseingängen bzw. im Wegenetz der Wohnsiedlung kommen auch mobilitätseingeschränkten Personen bzw. Familien mit Kleinkindern zugute. Darüber hinaus können bei einer entsprechenden Dimensionierung und Ausgestaltung Abstellmöglichkeiten so auch für Rollatoren bzw. Kinderwagen u.ä. genutzt werden. Insgesamt sollte darauf geachtet werden, dass genügend Stellfläche für alle Belange der BewohnerInnen vorhanden ist.
- Fahrradfreundlichkeit kann zur Bewegungsförderung und zu sportlicher Betätigung beitragen: „Wir wollen, dass sich unsere Bewohner, die zum großen Teil im Seniorenalter sind, durch Bewegung und gesellschaftliche Teilhabe fit halten, damit sie so lange wie möglich in ihrer angestammten Wohnung verbleiben können. Gute Rahmenbedingungen für das Fahrradfahren regen unsere Bewohner nachweislich an, möglichst viel und oft mit dem Rad zur Schule, Arbeit oder zum Einkaufen zu fahren“ (ExpertInnen-Gespräch LebensRäume Hoyerswerda).
- Die ehrenamtlich betriebene Fahrradwerkstatt in der Wohnanlage „Albert-Schweitzer-Straße“ in Hoyerswerda hat nach Auskunft des dortigen Wohnungsunternehmens auch eine wichtige soziale Komponente, da sie Jugendlichen eine sinnvolle Beschäftigung bietet. Auch die Kooperation der mgf in Hamburg mit zwei in der Nähe der Wohnanlage befindlichen Flüchtlingsheimen trägt zu einer Förderung des sozialen Miteinanders und der Integration von Flüchtlingen bei.

Abschließend lässt sich somit festhalten, dass eine fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnanlagen Vorteile für BewohnerInnen und Wohnungsunternehmen bietet. Diese Vorteile in sozialer, ökologischer und ökonomischer Dimension sind zum Teil kurzfristig – wie die Erhöhung der Mobilitätsoptionen der BewohnerInnen, und zum Teil eher langfristig – wie die Wertsteigerung einer Wohnanlage aufgrund hoher MieterInnenbindung und zunehmender Attraktivität des Radverkehrs. Insgesamt sprechen damit eine Vielzahl von Argumenten dafür, die Fahrradfreundlichkeit von Wohnanlagen in Abstimmung mit den Bedürfnissen der BewohnerInnen und den baulichen und stadträumlichen Bedingungen vor Ort zu erhöhen.

## 4 Literatur- und Quellenverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) (2010) (Hg.): Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen TR 6102. Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit. Online verfügbar unter [http://www.adfc.de/files/2/110/111/TR6102\\_0911\\_Empfehlenswerte\\_Fahrrad-Abstellanlagen.pdf](http://www.adfc.de/files/2/110/111/TR6102_0911_Empfehlenswerte_Fahrrad-Abstellanlagen.pdf). Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (2003) (Hg.): ... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architektinnen und Bauherren. Krefeld. Online verfügbar unter [http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx\\_tproducts/datasheet/und\\_wo\\_steht\\_Ihr\\_Fahrrad.pdf](http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx_tproducts/datasheet/und_wo_steht_Ihr_Fahrrad.pdf). Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- Die Wiener Grünen (2009) (Hg.): Der ideale Fahrrad-Abstellraum im Wohnbau. Ein Leitfaden. Wien. Online verfügbar unter [http://www.argus.or.at/sites/default/files/neue\\_struktur/info\\_rad\\_abstellanlagen/abstellraum\\_leitfaden.pdf](http://www.argus.or.at/sites/default/files/neue_struktur/info_rad_abstellanlagen/abstellraum_leitfaden.pdf). Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- Landeshauptstadt München (2012) (Hg.): Platz fürs Rad. Private Fahrradabstellplätze in Wohngebieten. Tipps und Empfehlungen. München. Online verfügbar unter [http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Presse/Pressemitteilung/en/Rad\\_Brosch%C3%BCre\\_Web.pdf](http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Presse/Pressemitteilung/en/Rad_Brosch%C3%BCre_Web.pdf). Letzter Zugriff: 03.07.2015
- Landeshauptstadt Potsdam (2014) (Hg.): Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden. Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft. Potsdam/Hannover. Online verfügbar unter [http://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user\\_upload/bicycle/documents/Leitfaden\\_Fahrradabstellplaetze.pdf](http://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user_upload/bicycle/documents/Leitfaden_Fahrradabstellplaetze.pdf). Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- Rothfuchs, Konrad; Baatz, Felicia; Franke, Markus (2012): Stellplatzreduzierung und Mobilitätskonzepte in Zeiten geänderter Lebensstile. Hat das autoarme Wohnen Potenzial? Online verfügbar unter: <http://www.tarpenbek-greens.de/wp-content/uploads/2012/12/Artikel-ARGUS-autoarmes-Wohnen.pdf>. Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2008) (Hg.): Fahrradparken in Berlin. Leitfaden für die Planung. Berlin. Online verfügbar unter [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/rad/parken/download/leitfaden\\_fahrradparken.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/parken/download/leitfaden_fahrradparken.pdf). Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2007): Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze). Berlin. Online verfügbar unter <http://www.stadtentwicklung.berlin.de>. Letzter Zugriff am 03.07.2015. Letzter Zugriff: 03.07.2015.

### Weitere Quellen

Bewerbungsunterlagen der vier ausgewählten Wohnanlagen (unveröffentlicht)

Protokolle der Leitfaden-Gespräche mit 19 ExpertInnen (unveröffentlicht): Die Ergebnisse der ExpertInnen-Gespräche wurden teilanonymisiert.