



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

Endbericht

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

Telefon 0202 / 24 92-214

Fax 0202 / 24 92 263

E-Mail 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

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	9
1 Allgemeine Einleitung und Hintergrund der Studie	10
2 Methodisches Vorgehen	13
2.1 Befragung der BewohnerInnen	13
2.2 Befragung von ExpertInnen	15
3 Fallstudie "Turmstraße 29" in Berlin	17
3.1 BewohnerInnen-Befragung	20
3.1.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrradnutzung der befragten Haushalte	20
3.1.2 Bekanntheitsgrad, Nutzung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	24
3.1.3 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Angebots aus Sicht der BewohnerInnen	30
3.2 ExpertInnen-Befragung	32
3.2.1 Motivation, Rahmenbedingungen und AkteurlInnen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage	32
3.2.2 Vorgehensweise und Hemmnisse bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft	34
3.2.3 Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung	35
3.2.4 Kommunikation und Informationen	35
3.2.5 Kooperationen	36
3.2.6 Bedeutung der fahrradfreundlichen Wohnanlage	36
3.2.7 Erreichbarkeit der Zielgruppe(n)	36
3.3 Abschließende Bewertung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung	37
4 Fallstudie "McNair" in Frankfurt/Main	39
4.1 BewohnerInnen-Befragung	44
4.1.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrradnutzung der befragten Haushalte	44
4.1.2 Bekanntheitsgrad, Nutzung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	49
4.1.3 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Angebots aus BewohnerInnensicht	55
4.2 ExpertInnen-Befragung	57
4.2.1 Motivation, Rahmenbedingungen und AkteurlInnen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage	58
4.2.2 Vorgehensweise und Hemmnisse bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage	58
4.2.3 Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung	59
4.2.4 Kommunikation und Informationen	60
4.2.5 Kooperationen	61
4.2.6 Bedeutung und Nutzen der fahrradfreundlichen Wohnanlage	61
4.2.7 Erreichbarkeit der Zielgruppe(n)	61

4.3	Abschließende Bewertung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung _____	61
5	Fallstudie "Bramfelder Weg" in Hamburg _____	63
5.1	BewohnerInnen-Befragung _____	66
5.1.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrradnutzung der befragten Haushalte ____	66
5.1.2	Bekanntheitsgrad, Nutzung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung _____	72
5.1.3	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des (vorhandenen) Angebots aus BewohnerInnen-Sicht _____	78
5.2	ExpertInnen-Befragung _____	80
5.2.1	Motivation, Rahmenbedingungen und AkteurlInnen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft _____	80
5.2.2	Vorgehensweise und Hemmnisse bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft _____	80
5.2.3	Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung ____	81
5.2.4	Kommunikation und Informationen _____	82
5.2.5	Kooperationen _____	83
5.2.6	Bedeutung und Nutzen der fahrradfreundlichen Wohnanlage _____	83
5.2.7	Erreichbarkeit der Zielgruppe(n) _____	83
5.3	Abschließende Bewertung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung _____	84
6	Fallstudie "Albert-Schweitzer-Straße" in Hoyerswerda _____	87
6.1	BewohnerInnen-Befragung _____	91
6.1.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrradnutzung in den befragten Haushalten	92
6.1.2	Bekanntheitsgrad, Nutzung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung _____	97
6.1.3	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des (vorhandenen) Angebots aus BewohnerInnen-Sicht _____	103
6.2	ExpertenInnen-Befragung _____	105
6.2.1	Motivation, Rahmenbedingungen und AkteurlInnen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft _____	105
6.2.2	Vorgehensweise und Hemmnisse bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft _____	106
6.2.3	Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung _	107
6.2.4	Kommunikation und Informationen _____	110
6.2.5	Kooperationen _____	110
6.2.6	Bedeutung und Nutzen der fahrradfreundlichen Wohnanlage _____	111
6.2.7	Erreichbarkeit der Zielgruppen _____	112
6.3	Abschließende Bewertung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung _____	112
7	Allgemeine Handlungsempfehlungen für eine fahrradfreundlich gestaltete Wohnanlage _____	115
8	Vorteile fahrradfreundlicher Wohnanlagen _____	122
9	Literatur- und Quellenverzeichnis _____	126
9.1	Weitere Quellen _____	127

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wohnanlage Turmstraße 29	17
Abbildung 2: Bike Box im Eingangsbereich der Wohnung	18
Abbildung 3: Bodengestaltung des Etagenflurs	18
Abbildung 4: Stellplätze für AnwohnerInnen und KundInnen im Außenbereich.....	19
Abbildung 5: Fahrradbesitz in den befragten Haushalten in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin im Vergleich zum Bundesdurchschnitt großer Kern- und Großstädte	20
Abbildung 6: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der Befragten in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin und im Bundesdurchschnitt.....	21
Abbildung 7: Wegezwecke der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin	22
Abbildung 8: Sympathie der Befragten gegenüber dem Radfahren in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin	23
Abbildung 9: Gründe der Nicht-Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin	24
Abbildung 10: Bekanntheit der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	25
Abbildung 11: Nutzung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	26
Abbildung 12: Zufriedenheit mit den bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin.....	27
Abbildung 13: Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin	28
Abbildung 14: Mittelwertvergleiche zur Zufriedenheit und Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin	29
Abbildung 15: Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin	30
Abbildung 16: Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit	32
Abbildung 17: Zugang zum Lastenaufzug vom Innenhof.....	33
Abbildung 18: Gehwegbereich vor der Wohnanlage.....	34
Abbildung 19: Ausreichend dimensionierter Etagenflur	35
Abbildung 20: Bewertung der Fahrradfreundlichkeit der Wohnung	36
Abbildung 21: Radfahrstreifen in der Höchster Innenstadt	39
Abbildung 22: Grundriss der Wohnanlage McNair	40
Abbildung 23: Innenhof der Wohnanlage.....	40
Abbildung 24: Fahrradabstellraum im Hochparterre bzw. im Innenhof.....	41

Abbildung 25: Fahrradabstellraum im Kellergeschoß und im Außengelände	41
Abbildung 26: Fahrradrampe aus dem Straßenraum ins Hochparterre	42
Abbildung 27: Lastenrad im Einsatz.....	42
Abbildung 28: Ladestation für Elektrofahrzeuge und diebstahlsicherer Abstellraum für E-Fahrräder in der Tiefgarage	43
Abbildung 29: Fahrradbesitz in den befragten Haushalten in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt im Vergleich zum Bundesdurchschnitt großer Kern- und Großstädte	45
Abbildung 30: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der Befragten in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt und im Bundesdurchschnitt.....	46
Abbildung 31: Wegezwecke der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt	47
Abbildung 32: Art der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt.....	47
Abbildung 33: Sympathie der Befragten gegenüber dem Radfahren in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt	48
Abbildung 34: Gründe der Nicht-Fahrradnutzung in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt	49
Abbildung 35: Bekanntheit der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	50
Abbildung 36: Nutzung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	51
Abbildung 37: Zufriedenheit mit den bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt.....	52
Abbildung 38: Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt	53
Abbildung 39: Mittelwertvergleiche zur Zufriedenheit und Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt	54
Abbildung 40: Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt	55
Abbildung 41: Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit	57
Abbildung 42: E-Bike-Verleihstation.....	65
Abbildung 43: Fahrradbügel vor Einfamilienhäusern	65
Abbildung 44: Fahrradbesitz in den befragten Haushalten in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg im Vergleich zum Bundesdurchschnitt großer Kern- und Großstädte.....	67
Abbildung 45: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der Befragten in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg und im Bundesdurchschnitt.....	68
Abbildung 46: Wegezwecke der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg	69
Abbildung 47: Art der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg	70
Abbildung 48: Sympathie der Befragten gegenüber dem Radfahren in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg	70

Abbildung 49: Gründe der Nicht-Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg	71
Abbildung 50: Bekanntheit der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	72
Abbildung 51: Nutzung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	73
Abbildung 52: Zufriedenheit mit den bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg	74
Abbildung 53: Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg	75
Abbildung 54: Mittelwertvergleiche zur Zufriedenheit und Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg	76
Abbildung 55: Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg	77
Abbildung 56: Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit	79
Abbildung 57: Fahrradschuppen in einem Mietergarten	81
Abbildung 58: Panorama-Ansicht Albert-Schweitzer-Str. 30-36	87
Abbildung 59: Rampe zur Zuwegung des Aufzugs im Hochparterre	88
Abbildung 60: Verschiedene Rampen als Zuwegung zu den Fahrradkellern	89
Abbildung 61: Parken auf zwei Ebenen in der Fahrradgarage	90
Abbildung 62: Vorderradhalter im Eingangsbereich sowie Rollstuhl- und Fahrradrampe.....	91
Abbildung 63: Fahrradbesitz in den befragten Haushalten im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda im Vergleich zum Bundesdurchschnitt kleinerer Mittelstädte.....	92
Abbildung 64: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der Befragten im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda im Vergleich zum Bundesdurchschnitt kleinerer Mittelstädte.....	93
Abbildung 65: Wegezwecke der Fahrradnutzung im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda	94
Abbildung 66: Art der Fahrradnutzung im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda	95
Abbildung 67: Sympathie der Befragten gegenüber dem Radfahren im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda	95
Abbildung 68: Gründe der Nicht-Fahrradnutzung im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda	96
Abbildung 69: Bekanntheit der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	97
Abbildung 70: Nutzung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung	99

Abbildung 71: Zufriedenheit mit den bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda	100
Abbildung 72: Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda	101
Abbildung 73: Mittelwertvergleiche zur Zufriedenheit und Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda.....	102
Abbildung 74: Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit des Wohnquartiers Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda	103
Abbildung 75: Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit	105
Abbildung 76: Sanierungsbedürftige Radwegsoberfläche in der Neustadt.....	106
Abbildung 77: Gemeinsame Fahrradtour	107
Abbildung 78: Fahrradabstellräume auf den Etagenfluren.....	108
Abbildung 79: Fahrradgaragen im Außenbereich	109
Abbildung 80: Ehrenamtlich betriebene Fahrradwerkstatt	109
Abbildung 81: Kostenlose Begleitung der Fahrradtouren durch Zweirad-Steffen	111
Abbildung 82: Gemeinsame Fahrradtour und Tour-Helfer der LebensRäume Hoyerswerda eG	112
Abbildung 83: Basismaßnahmen für eine fahrradfreundlich gestaltete Wohnanlage	116
Abbildung 84: Ergänzende zentrale Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage.....	119
Abbildung 85: Weiterführende Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage – flankierende Maßnahmen	120

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über Bewerbungen im Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“	10
Tabelle 2: Ausgewählte Bewerbungen im Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“	11
Tabelle 3: Erhebungsgröße und Rücklauf der BewohnerInnen-Befragungen	14
Tabelle 4: Soziodemographische Eigenschaften der Befragten	15
Tabelle 5: Übersicht über befragte ExpertInnen (teilanonymisiert)	16
Tabelle 6: Zusammenfassende Bewertung der bisherigen Maßnahmen aus Sicht der BewohnerInnen	37
Tabelle 7: Zusammenfassende Bewertung der bisherigen Maßnahmen aus Sicht der BewohnerInnen	62
Tabelle 8: Das mgf Mobilitätskonzept (2013)	64
Tabelle 9: Zusammenfassende Bewertung der bisherigen Maßnahmen aus Sicht der BewohnerInnen	85
Tabelle 10: Zusammenfassende Bewertung der bisherigen Maßnahmen aus Sicht der BewohnerInnen	113

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. Insgesamt haben sich elf Wohnungsunternehmen mit insgesamt zwölf Wohnanlagen beworben (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Übersicht über Bewerbungen im Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“

Wohnungsunternehmen	Wohnanlage	Ort
Altonaer Spar- und Bauverein eG	Wohnanlage Schützenblock	Hamburg
GSW Gesellschaft für soziales Wohnen in Gießen mbH	Edelf-Köppen-Weg2 Hannah-Arendt-Straße 6-10 Ernst-Toller-Weg 1-3	Gießen
KEG Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH	Josef-Fenzel-Str. 1-11 Windthorststr. 60-62 Herbesthaler Str. 2-10	Frankfurt a.M.
LebensRäume Hoyerswerda eG	Albert-Schweitzer-Str. 9-11/ 30-32/ 33-36	Hoyerswerda
Mgf Mietergenossenschaft Gartenstadt Farmsen e.G.	Wohnanlage Gartenstadt Farmsen	Hamburg
MIB AG Immobilien und Beteiligungen	Turmstraße 29	Berlin
Spar- und Bauverein eG Dortmund	Roseggerstr. 60-66 Von-der-Recke-Str. 14-32 Neuer Graben 157-165 Althoffblockstr. 13-35	Dortmund
Sparda Immobilien GmbH	Am Inseipark 9	Hamburg
Wohn+Stadtbau GmbH	Steinfurther Str. 50-56	Münster
Wohn+Stadtbau GmbH	Schulstraße 22, 30, 40-46, 43-47 Altumstr. 6-16 Uppenbergstr. 5+7	Münster

Wohnungsunternehmen	Wohnanlage	Ort
Wohnungsgenossenschaft „Lip-sia“ eG	Gärtnerstraße 9-123 Grünauer Allee 2-16/ 20-26	Leipzig
Wohnwarft eG Genossenschaft für autofreies Wohnen	Saarlandstraße 6c	Hamburg

Im Rahmen einer ersten Jury-Sitzung am 15. Juli 2014 wurden vier Bewerbungen (vgl. Tabelle 2) ausgewählt, die bereits ein breites Maßnahmenbündel zur Fahrradförderung erfolgreich umgesetzt hatten. Die Jury setzte sich aus VertreterInnen der folgenden Institutionen zusammen:

- B.A.U.M. e.V.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Deutscher Mieterbund e.V.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund
- GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V.
- Umweltbundesamt
- Urban INDEX Institut GmbH
- VBW Bauen und Wohnen GmbH
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

Für die vorausgewählten Wohnungsunternehmen und Wohnanlagen sollte nachfolgend jeweils eine wissenschaftliche Fallstudie durchgeführt werden.

Tabelle 2: Ausgewählte Bewerbungen im Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“

Wohnungsunternehmen	Wohnanlage	Ort
KEG Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH	Josef-Fenzel-Str. 1-11 Windthorststr. 60-62 Herbesthaler Str. 2-10	Frankfurt a.M.
LebensRäume Hoyerswerda eG	Albert-Schweitzer-Str. 9-11/ 30-32/ 33-36	Hoyerswerda
Mgf Mietergenossenschaft Gartenstadt Farmsen e.G.	Wohnanlage Gartenstadt Farmsen	Hamburg
MIB AG Immobilien und Beteiligungen	Turmstraße 29	Berlin

Ziel dieser 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-Sitzung¹ 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 Gartenstadt Farmsen Mieter- und Wohnungsbaugenossenschaft, Hamburg
- 3. Plätze: MIG AG Immobilien und Beteiligungen, Berlin und KEG Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, Frankfurt a.M.

In dem vorliegenden Endbericht sind die Ergebnisse der vier Fallstudien zusammengefasst. Darüber hinaus werden in einem weiteren Abschnitt allgemeine Handlungsempfehlungen für Wohnungsunternehmen gegeben, welche Maßnahmen und Aktivitäten ergriffen werden können, um ein (noch) fahrradfreundlich(er)es Wohnumfeld zu schaffen. Abschließend werden die Vorteile dargestellt, die sich für das Wohnungsunternehmen ergeben, wenn sich dieses bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage engagiert.

¹ An der zweiten Jury-Sitzung fehlten aus terminlichen Gründen VertreterInnen vom Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie von der Urban INDEX Institut GmbH. Zusätzlich nahm an der zweiten Jury-Sitzung ein Vertreter des Verkehrsclub Deutschland e.V. teil.

2 Methodisches Vorgehen

Das Konzept der Fallstudien gliedert sich grundsätzlich in zwei Bereiche, in denen unterschiedliche Erhebungs- und Analysemethoden eingesetzt werden: eine Prozessevaluation auf Basis von leitfadengestützten ExpertInnen-Interviews und eine Wirkungsevaluation auf Basis einer schriftlichen Befragung der BewohnerInnen. Darüber hinaus wurden die Bewerbungsunterlagen ausführlich analysiert sowie eine Ortsbesichtigung der Wohnanlagen durchgeführt. Im Folgenden wird das methodische Vorgehen der BewohnerInnen-Befragungen sowie der ExpertInnen-Interviews näher skizziert.

2.1 Befragung der BewohnerInnen

Um die Stärken und Schwächen der Wohnanlagen hinsichtlich ihrer Fahrradfreundlichkeit analysieren zu können und Erkenntnisse aus der Perspektive der BewohnerInnen zu gewinnen, wurde in allen vier Wohnanlagen eine BewohnerInnen-Befragung durchgeführt. Diese umfasste unter anderem Fragen zur Fahrradnutzung, zur Nutzung und Bewertung der Fahrradabstellanlagen und weiterer Maßnahmen des Wohnungsunternehmens zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit.

Die BewohnerInnen-Befragung wurde als schriftliche Befragung konzipiert. In Kooperation mit den Wohnungsunternehmen erhielt jeder Haushalt in den drei Wohnanlagen in Berlin, Frankfurt und Hoyerswerda einen Fragebogen (Vollerhebung); in Hamburg wurde aufgrund der sehr viel größeren Wohnanlage in Kooperation mit der Wohnungsgenossenschaft eine Stichprobe von 750 Haushalten (Teilerhebung) aus insgesamt 2.558 Haushalten im Wohnquartier gezogen. Dabei waren die verschiedenen Wohnungstypen (Reihenhäuser, rollstuhlgerechte Wohnungen, Mehrfamilienhäuser, Duplex- und Punkthäuser) im gleichen Verhältnis wie in der Grundgesamtheit der Wohnungen vertreten. Befragt werden sollte dabei nur eine Person je Haushalt ab 14 Jahren. Um eine zufällige Auswahl dieser Person zu ermöglichen, wurde darum gebeten, dass das Haushaltsmitglied, das zuletzt Geburtstag hatte und mindestens 14 Jahre alt ist, den Fragebogen ausfüllt. Der Rücklauf der Fragebögen war so organisiert, dass die ausgefüllten Fragebögen innerhalb von einer zweiwöchigen Frist in einem Sammelbriefkasten an einem zentralen Ort innerhalb der jeweiligen Wohnanlage eingeworfen werden konnten, um so den Aufwand der Rücksendung so gering wie möglich zu halten. Die Fragebögen sind nicht als Anlage beigefügt, jedoch die jeweiligen Fragen den Auswertungsabschnitten in den folgenden Kapiteln vorangestellt. Die folgende Tabelle 3 gibt einen Überblick über die verschiedenen Rücklaufquoten.

Tabelle 3: Erhebungsgröße und Rücklauf der BewohnerInnen-Befragungen

Wohnanlage	Erhebungsgröße	Anzahl verschickter Fragebögen	Rücklauf ausgefüllter Fragebögen (absolut)	Rücklauf ausgefüllter Fragebögen (in %)
Berlin (Turmstraße 29)	Vollerhebung	46	10	21,7%
Frankfurt (McNair)	Vollerhebung	115	17	14,8%
Hamburg (Bramfelder Weg)	Teilerhebung	750	96	12,8%
Hoyerswerda (Albert-Schweitzer-Str.)	Vollerhebung	390	108	27,7%

Da nur für zwei der Wohnanlagen (Hamburg und Hoyerswerda) einzelne Angaben zur Zusammensetzung der Mieterschaft hinsichtlich soziodemographischer bzw. mobilitätsrelevanter Kriterien vorliegen, kann ein umfassender Abgleich der Stichprobe (TeilnehmerInnen der Befragung) zur Grundgesamtheit (BewohnerInnen der Wohnanlage) hinsichtlich Repräsentativität der Aussagen nicht getroffen werden.

Für die Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg lagen Angaben zur Haushaltsgröße, Anzahl der Haushalte mit Kindern sowie zur Altersstruktur der Erwachsenen vor. Während es hinsichtlich der Haushaltsgröße sowie der Anteil kinderloser Haushalte zwischen der Grundgesamtheit und der Stichprobe keine größeren Abweichungen gibt, können kleinere Abweichungen bei der Altersstruktur festgestellt werden: Tendenziell haben sich an der Befragung weniger Personen zwischen 18 und 29 Jahren sowie ab 70 Jahren beteiligt, als sie gemäß ihres Anteils an der Grundgesamtheit vertreten sind. Hingegen sind Personen zwischen 50 und 69 Jahren tendenziell etwas überrepräsentiert.

Für die Wohnanlage „Albert-Schweitzer-Straße“ in Hoyerswerda konnte ein Abgleich zwischen Grundgesamtheit und Stichprobe hinsichtlich des Geschlechts und der Altersstruktur der erwachsenen BewohnerInnen vorgenommen werden. Tendenziell haben sich hier überproportional Frauen an der Befragung beteiligt. Auch sind tendenziell etwas stärker die Altersgruppe ab 65 Jahre in der Befragung vertreten, wohingegen sich BewohnerInnen bis unter 65 Jahre etwas geringer an der Befragung beteiligt haben, als sie gemäß ihres Anteils an der Grundgesamtheit vertreten sind.

Die Zusammensetzung der Befragten hinsichtlich soziodemographischer Eigenschaften ist Tabelle 4 zu entnehmen.

Tabelle 4: Soziodemographische Eigenschaften der Befragten

Wohnanlage	Berlin		Frankfurt		Hamburg		Hoyerswerda	
	Ausprägung	Anzahl	Ausprägung	Anzahl	Ausprägung	Anzahl	Ausprägung	Anzahl
Geschlecht	Frauen	1	Frauen	8	Frauen	48	Frauen	61
	Männer	9	Männer	9	Männer	47	Männer	43
					k.A.	1	k.A.	4
Alter	unter 30 Jahre	4	unter 30 Jahre	4	unter 40 Jahre	21	unter 40 Jahre	15
	30 bis 49 Jahre	4	30 bis 40 Jahre	5	40 bis 59 Jahre	34	40 bis 69 Jahre	46
	50 Jahre und älter	2	40 Jahre und älter	8	60 Jahre und älter	39	70 Jahre und älter	38
					k.A.	2	k.A.	9
Haushaltsgröße	1 Person	7	1 Person	5	1 Person	44	1 Person	25
	2 Personen	3	2 Personen	5	2 Personen	38	2 Personen	65
			3 und mehr Personen	7	3 und mehr Personen	12	3 und mehr Personen	13
					k.A.	2	k.A.	5
Kinder im Haushalt	Ja	0	Ja	7	Ja	14	Ja	34
	Nein	10	Nein	8	Nein	73	Nein	81
			k.A.	2	k.A.	9	k.A.	13
Bildungsstand	Mindestens (Fach-) Abitur	10	Mindestens (Fach-) Abitur	6	Mindestens (Fach-) Abitur	30	Mindestens (Fach-) Abitur	36
	Ohne (Fach-) Abitur	0	Ohne (Fach-) Abitur	8	Ohne (Fach-) Abitur	60	Ohne (Fach-) Abitur	60
			k.A.	3	k.A.	6	k.A.	12
Erwerbstätig	Ja	10	Ja	10	Ja	57	Ja	34
	Nein	0	Nein	6	Nein	36	Nein	65
			k.A.	1	k.A.	3	k.A.	9
Mietdauer	Weniger als 6 Monate	2	Weniger als 1 Jahr	2	Weniger als 1 Jahr	7	Seit 6-12 Monaten	1
	Seit 6-12 Monaten	7	Seit 1 bis 5 Jahren	7	Seit 1 bis 5 Jahren	19	Seit 1 bis 5 Jahren	20
	Seit über einem Jahr	1	Seit 5 bis 10 Jahren	5	Seit 5 bis 10 Jahren	15	Seit 5 bis 10 Jahren	15
			Länger als 10 Jahre	3	Länger als 10 Jahre	55	Länger als 10 Jahre	68
					k.A.	0	k.A.	4

Aufgrund der Stichprobengröße und vermutlichen Einschränkung der Repräsentativität stützt sich die Auswertung nur teilweise auf die Quantifizierung von Sachverhalten und Zusammenhängen, sondern es erfolgt auch eine qualitative Auswertung der BewohnerInnen-Befragung.

2.2 Befragung von ExpertInnen

Ergänzend zur Befragung der BewohnerInnen wurden leitfadengestützte ExpertInnen-Interviews mit VertreterInnen der Wohnungsunternehmen, der Stadt, der Mieterschaft sowie überregionalen Experten durchgeführt. Es wurden Interviews mit insgesamt 19 Stakeholdern und Experten durchgeführt, die mit Ausnahme eines Telefongesprächs alle persönlich vor Ort geführt wurden.

Tabelle 5: Übersicht über befragte ExpertInnen (teilanonymisiert)

Fallstudie	Realisierte Interviews	Abgelehnte Anfragen
„Turmstraße 29“ (Berlin)	EinE VertreterIn des Wohnungsunternehmens EinE VertreterIn der Verkehrsplanung der Senatsverwaltung	Mieterbund Berlin
„McNair“ (Frankfurt)	Zwei VertreterInnen der Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung EinE VertreterIn der Radverkehrsplanung der Verwaltung	Mieterbund Frankfurt
„Bramfelder Weg“ (Hamburg)	Zwei VertreterInnen der Wohnungsgenossenschaft (Management und Verwaltung) Zwei VertreterInnen aus der Bewohnerschaft	Stadtverwaltung/ Radverkehrsbeauftragter
„Albert-Schweitzer-Straße“ (Hoyerswerda)	Zwei VertreterInnen der Wohnungsgenossenschaft Drei VertreterInnen der Bewohnerschaft	Stadtverwaltung (Fachbereich Bau)
Überregionale Experten	Zwei VertreterInnen des ADFC (Bundesverband) Zwei VertreterInnen einer autofreien Siedlung EinE VertreterIn der Landeshauptstadt Potsdam	-

Ziel dieser Interviews war es, die Erfahrungen und Positionen relevanter Stakeholder in den Themenbereichen „politische und planerische Rahmenbedingungen“, „Konzeptentwicklung und –umsetzung“, „beteiligte AkteurInnen“ und „Einschätzung der Resonanz der BewohnerInnen“ zu erfragen und zu analysieren.

Ergänzend zu den Interviews ist unter fachkundiger Leitung des jeweiligen Wohnungsunternehmens eine Ortsbegehung der Wohnanlage erfolgt, bei der sowohl die Fahrradabstellanlagen in den Wohnungen, die Abstellanlagen im Außenbereich, die Zuwegung innerhalb und außerhalb des Gebäudes sowie weitere Einrichtungen zur fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlage begutachtet und insbesondere für die Beschreibung der Ist-Situation genutzt werden konnten.

In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse der vier Fallstudien dargestellt. Der Aufbau der Fallstudien gliedert sich in vier Bereiche: Zunächst wird die Wohnanlage auf Basis der Bewerbungsunterlagen, ergänzt um Informationen aus den persönlichen Vor-Ort-Besichtigungen, beschrieben. Im nächsten Kapitel werden die Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung dargestellt, d.h. insbesondere die Bekanntheit, Nutzung und Bewertung der fahrradbezogenen Maßnahmen analysiert. Danach erfolgt die Darstellung der ExpertInnen-Interviews, um abschließend auf Basis der vorausgegangenen Analysen eine Bewertung der Stärken und Schwächen der Wohnanlage vorzunehmen und Empfehlungen für weitere Maßnahmen und Aktivitäten zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit zu entwickeln.

3 Fallstudie "Turmstraße 29" in Berlin

Die Hauptstadt Berlin ist mit rund 3,4 Millionen EinwohnerInnen die größte Stadt Deutschlands. Seit Jahren werden infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung in der Stadt umgesetzt, was einen deutlichen Anstieg des Radverkehrs in der jüngeren Vergangenheit bewirkt hat. Täglich werden in Berlin derzeit etwa 1,5 Millionen Wege mit dem Rad zurückgelegt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin 2013). Dies entspricht einem Modal-Split-Anteil von 13 Prozent (Stand 2008; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin 2013). Bis zum Jahr 2025 soll der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs in Berlin durch eine Fortführung der Fahrradförderung, so das Ziel des Senats, auf dann 18 bis 20 Prozent erhöht werden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin 2013). Insgesamt führen der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und die in weiten Teilen der Stadt flache Topographie zu günstigen Bedingungen für eine weitere Ausweitung der Nutzung des Fahrrads in Berlin.

Abbildung 1: Wohnanlage Turmstraße 29

Quelle: Wuppertal Institut



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.

Das Gebäude Turmstraße 29 wurde Ende der 1950er Jahre als Warenhaus errichtet und bis zum Jahr 2009 als solches genutzt. 2010 wurde das Gebäude von der MIB AG erworben und zu einem Wohn- und Geschäftshaus umgestaltet. Das Erdgeschoss sowie das erste Obergeschoss werden durch den Einzelhandel genutzt, das zweite Obergeschoss durch verschiedene Dienstleistungsunternehmen. Auf der dritten und vierten Etage wurde im Rahmen des von der MIB entwickelten Konzeptes *Bike-Living* Wohnraum geschaffen. Insgesamt 46 Wohnungen sind mit separaten sogenannten *Bike Boxes* ausgestattet, Stellplätzen für Fahrräder im Eingangsbereich innerhalb der Wohnungen.

Abbildung 2: Bike Box im Eingangsbereich der Wohnung

Quelle: Wuppertal Institut



Sämtliche Stellplätze in den Wohnungen sind mit Steckdosen zum Aufladen der Akkus von Pedelecs und E-Bikes ausgestattet. Die BewohnerInnen haben die Möglichkeit, ihre Fahrräder mittels des ehemaligen Lastenaufzugs des Kaufhauses vom Parkplatz auf der Rückseite des Gebäudes in die dritte oder vierte Etage zu transportieren und im Eingangsbereich ihrer Wohnungen diebstahlgeschützt abzustellen. Die ursprüngliche Planung, auf den Etagenfluren abschließbare Fahrradboxen zu errichten, konnte aus Gründen des Brandschutzes nicht realisiert werden. Weitere nicht witterungsgeschützte feste Bügel zum Anlehnen und Anschließen der Fahrräder befinden sich auf dem Parkplatz der Wohnanlage. Die Gestaltung der Etagenflure sowie des Aufzuges sind ganz auf den Transport von Fahrrädern ausgerichtet. Der Bodenbelag der Etagenflure ist so gestaltet,

dass ein möglicher Abrieb der Fahrradreifen kaum sichtbar wäre. Die Eingangsbereiche des Aufzuges sind mit Stahlschienen zum Schutz der Türrahmen vor Beschädigungen durch die Fahrräder versehen.

Abbildung 3: Bodengestaltung des Etagenflurs

Quelle: Wuppertal Institut



Die Ausstattung der Wohnanlage mit Fahrradabstellplätzen ist insgesamt hoch. So befinden sich in den Wohnungen und auf dem Gelände der Wohnanlage insgesamt deutlich mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder als derzeit MieterInnen in der Anlage leben.

Den derzeit 56 BewohnerInnen der Turmstraße 29 stehen 92 Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung. Die 46 Wohnungen verfügen jeweils über einen Stellplatz, auf dem Parkplatz sind neben 85 Stellplätzen für Pkw weitere 46 Fahrradbügel installiert, an denen jeweils zwei Fahrräder abgestellt werden können. So stehen im Außenbereich Abstellmöglichkeiten für weitere 92 Fahrräder zur Verfügung. Von diesen Stellplätzen steht jeweils die Hälfte der Bewohnerschaft und die Hälfte den KundInnen der Geschäfte zur Verfügung. Da sich

die Bügel jedoch auf der Rückseite des Gebäudes befinden, werden sie praktisch nicht durch die Kundschaft der Geschäfte genutzt. Daher stünden selbst bei einer höheren Belegung der Wohnungen weiterhin genügend Fahrradstellplätze für die Bewohnerschaft als auch für BesucherInnen zur Verfügung. Alle Stellplätze im Außenbereich

- stehen kostenfrei zur Verfügung,
- sind ebenerdig erreichbar,
- sind beleuchtet,
- bieten die Möglichkeit den Rahmen anzuschließen,
- sind umzäunt,
- sind sehr nah der rückwärtigen Eingangstür errichtet,
- sind so dimensioniert, dass sie komfortabel genutzt werden können und
- werden regelmäßig gewartet.

Abbildung 4: Stellplätze für AnwohnerInnen und KundInnen im Außenbereich

Quelle: Wuppertal Institut



Allerdings sind diese Stellplätze im Außenbereich nicht witterungsgeschützt und aufgrund der Lage im rückwärtigen Raum zwar einerseits öffentlich, aber andererseits nicht im Blickfeld der BewohnerInnen, so dass letztlich die soziale Kontrolle stark eingeschränkt ist. Zudem verfügt die Wohnanlage über leicht zugängliche Fahrradstellplätze für Gäste, einen von allen MieterInnen nutzbaren Reparaturplatz für Fahrräder sowie einen Fahrradwaschplatz, der ebenfalls von allen MieterInnen genutzt werden kann. Insgesamt sind die Abstellbügel so beschaffen, dass auch Spezialräder wie beispielsweise Tandems oder Lastenräder, Kinderräder und Fahrradanhänger abgestellt werden können. Im Außenbereich ist der Raum zur Errichtung von Fahrradstellplätzen teils auch durch die Umwidmung von Pkw-Stellplätzen gewonnen worden. Ursprünglich war es der

Plan der MIB, der Bewohnerschaft ein umfangreicheres Fahrradserviceangebot zur Verfügung zu stellen. Der ortsansässige Fahrradhandel wurde daher von der MIB angefragt, ob das Interesse beziehungsweise die Möglichkeit besteht, einen Vor-Ort-Service zum Verleih von Fahrrädern und zur Wartung der Fahrräder der BewohnerInnen anzubieten. Für einen wirtschaftlich tragfähigen Betrieb solch eines Serviceangebotes fehlte jedoch die erforderliche kritische Masse an potenziellen KundenInnen. Ein Leih- und Wartungsangebot für Fahrräder innerhalb der Wohnanlage besteht daher nicht.

3.1 BewohnerInnen-Befragung

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der schriftlichen BewohnerInnen-Befragung dargestellt und interpretiert. Es folgt zunächst ein kurzer Überblick über die generelle Fahrradnutzung der befragten BewohnerInnen, bevor dann die Ergebnisse zur Wahrnehmung und Bewertung der fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage dargestellt werden. Abschließend wird die Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen aus BewohnerInnen-sicht dargestellt.

Die Befragungsergebnisse werden folgendermaßen dargestellt: Zunächst wird die Fragestellung im Wortlaut des Fragebogens mit den jeweiligen Antwortmöglichkeiten aufgeführt (grau hinterlegt). Anschließend werden zentrale Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung in Diagrammen abgebildet und erläutert. Relevante Zusammenhänge werden genannt und – wenn möglich – interpretiert.

3.1.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrradnutzung der befragten Haushalte

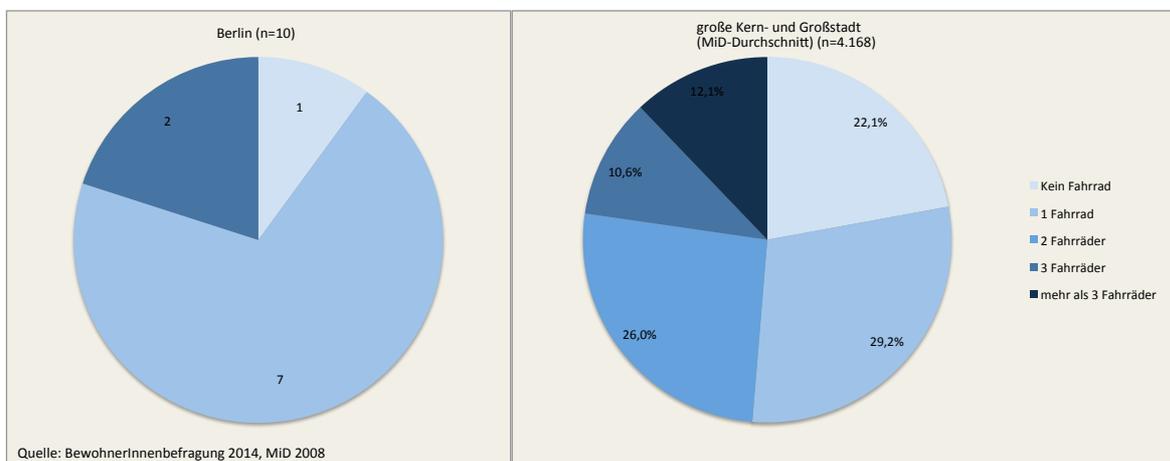
Frage 1: Wie viele funktionsfähige Fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?

- Keine Fahrräder
- 1 Fahrrad
- 2 Fahrräder
- 3 Fahrräder
- mehr als 3 Fahrräder

Frage 5: Über welche weiteren Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachantworten möglich)

- Auto
- Motorrad
- Mofa/Roller
- Pedelec/Elektrofahrrad
- Zeitfahrkarte für den ÖPNV (z.B. Monats- oder Jahreskarte der VGH)
- Sonstige, nämlich:

Abbildung 5: Fahrradbesitz in den befragten Haushalten in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin im Vergleich zum Bundesdurchschnitt großer Kern- und Großstädte

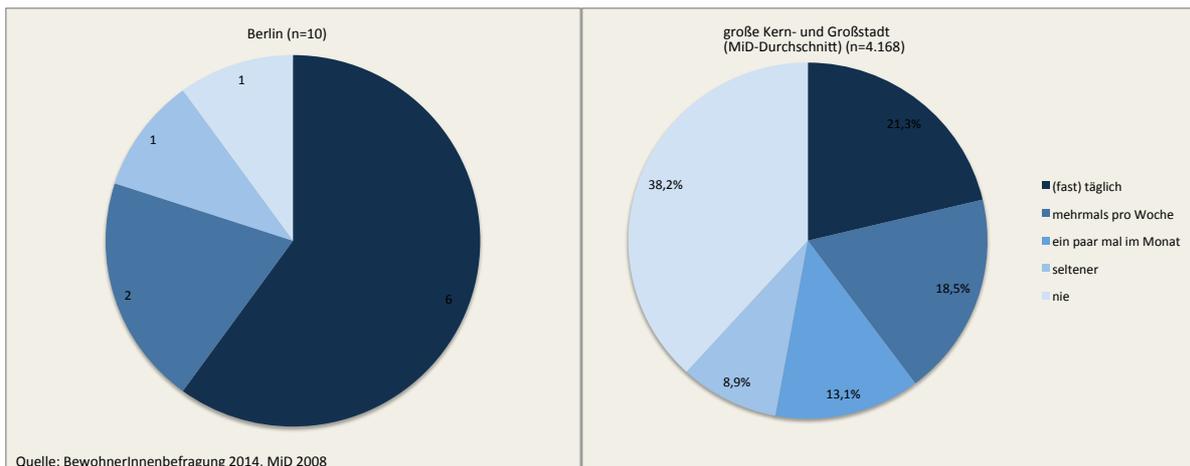


In der Wohnanlage „Turmstraße 29“ verfügt der überwiegende Teil der befragten Haushalte (9 von 10) über mindestens ein Fahrrad. Damit ist die Fahrradverfügbarkeit unter den Befragten höher als im Bundesdurchschnitt von großen Kern- und Großstädten. Da es sich bei den Wohneinheiten überwiegend um Single-Wohnungen handelt, lässt sich auch der vergleichsweise hohe Anteil von Haushalten mit einem Fahrrad im Vergleich zum Bundesdurchschnitt erklären. Darüber hinaus ist das Fahrrad in der Wohnanlage noch stärker verbreitet als das Auto. Nur drei der zehn befragten BewohnerInnen besitzen ein Auto. Jeder zweite befragte Haushalt verfügt über eine Zeitfahrkarte des ÖPNV. Motorräder, Mofas, Roller oder Pedelecs/Elektrofahrräder sind nicht vorhanden.

Frage 2: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise das Fahrrad?

- (fast) täglich
- mehrmals pro Woche
- ein paar Mal im Monat
- seltener
- nie

Abbildung 6: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der Befragten in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin und im Bundesdurchschnitt

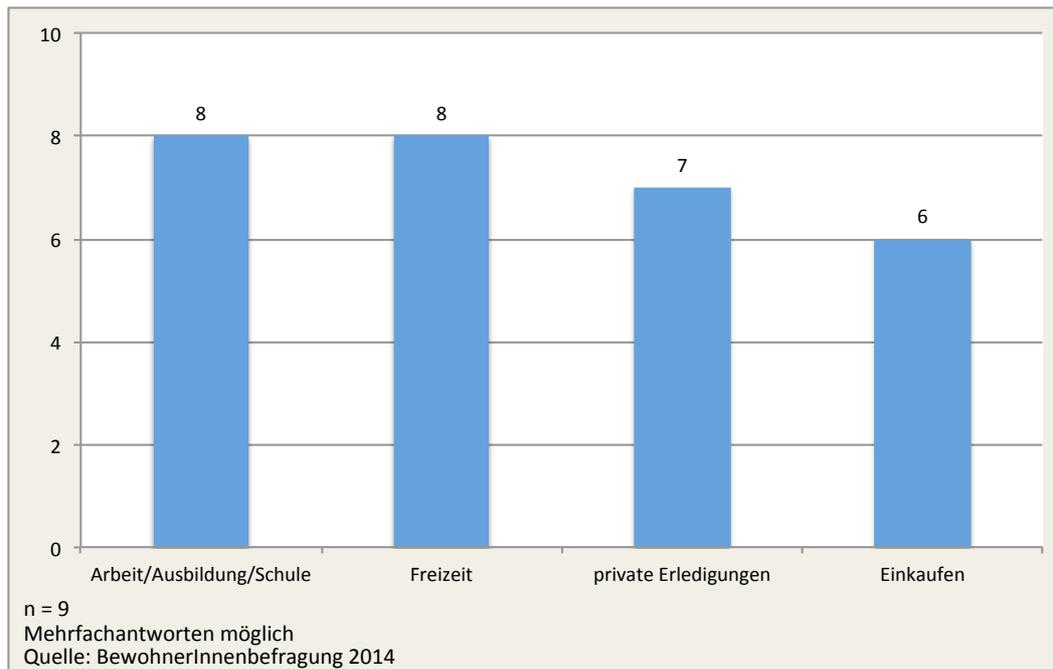


Die durchschnittliche Häufigkeit der Fahrradnutzung durch die Befragten ist überdurchschnittlich im Vergleich zu der durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit in deutschen großen Kern- und Großstädten. So fahren knapp acht der zehn Befragten mehrmals pro Woche mit dem Rad. Die Befragten können somit als rad-affin bezeichnet werden, während im Bundesdurchschnitt in großen Kern- und Großstädten nur 39,8 Prozent der BewohnerInnen VielradlerInnen sind. Nur eine befragte Person in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ fährt nie mit dem Rad, im Bundesdurchschnitt vergleichbarer Stadtgröße sind es dagegen 38,2 Prozent.

Frage 3: Wofür nutzen Sie üblicherweise das Fahrrad? (Mehrfachantworten möglich)

- Wege zur Arbeit/Ausbildung/Schule
- Wege zum Einkaufen
- Wege für private Erledigungen (z.B. Arztbesuch, Behördengang, Abholen von Kindern)
- Wege in der Freizeit (z.B. Besuch von FreundInnen, ins Kino, zum Sport oder andere Freizeitaktivitäten)

Abbildung 7: Wegezwecke der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin

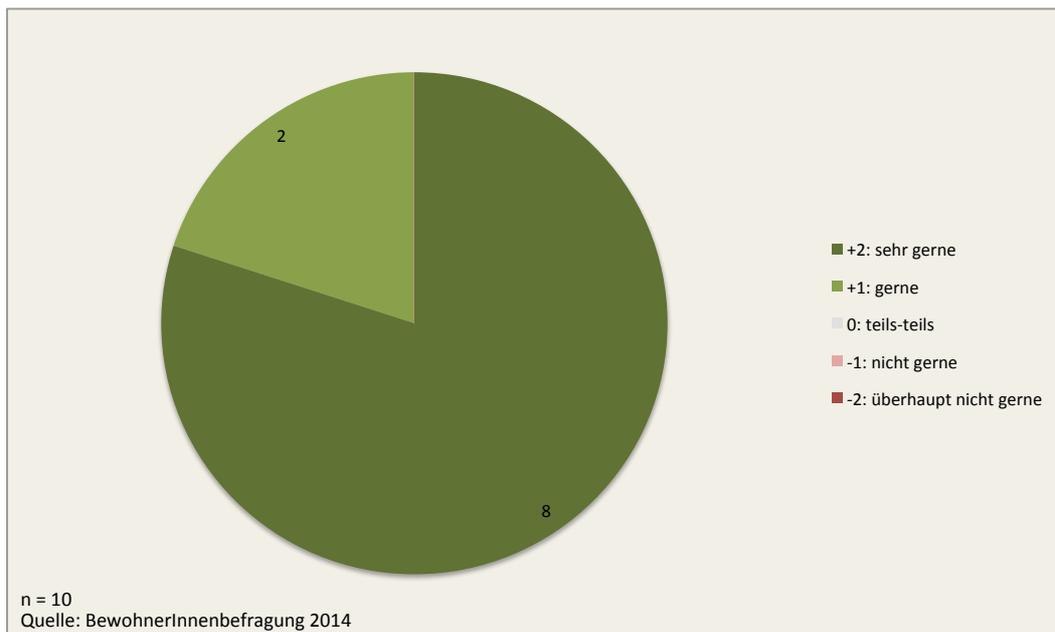


Bei der Betrachtung der Wegezwecke wird offensichtlich, dass das Fahrrad sowohl für Freizeitwege als auch für Alltagswege genutzt wird. So gibt es jeweils nur eine Person, die mit dem Rad ausschließlich in der Freizeit bzw. ausschließlich auf alltäglichen Wegen unterwegs ist; sieben der neun befragten RadfahrerInnen benutzten das Rad jedoch in der Freizeit und im Alltag.

Die hohe Radnutzung für Freizeit- und Alltagswege spiegelt sich auch in den Antworten auf die Frage wider, wie gerne die Befragten mit dem Rad unterwegs sind.

Frage 4: Wie gerne fahren Sie mit dem Rad? (+2 bedeutet dabei sehr gerne und -2 überhaupt nicht gerne)

Abbildung 8: Sympathie der Befragten gegenüber dem Radfahren in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin



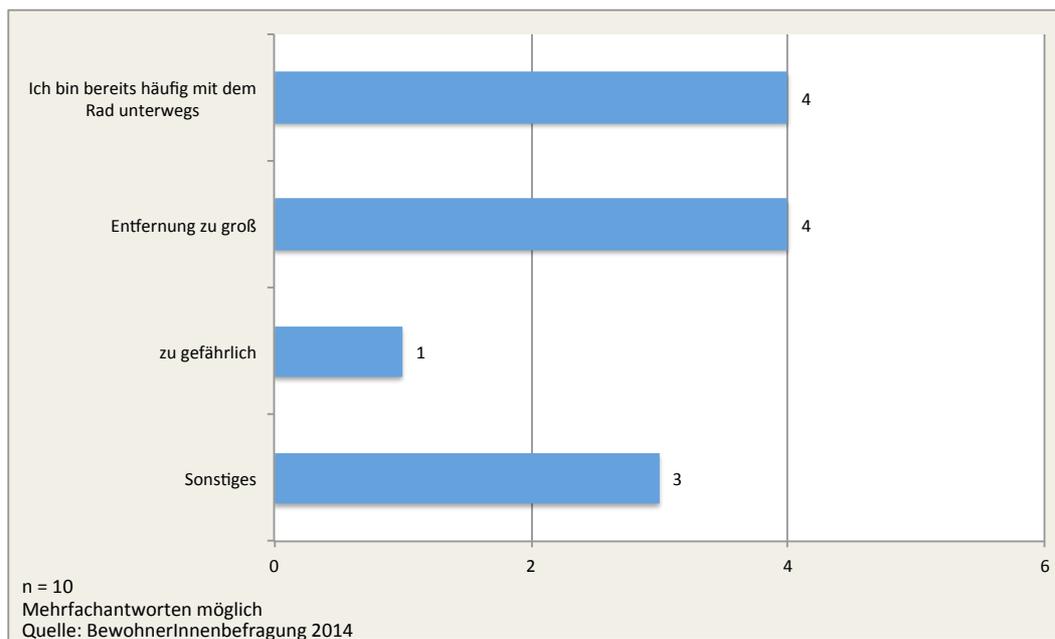
Alle Befragten fahren gerne oder sehr gerne mit dem Fahrrad.²

Frage 6: Gibt es Gründe, warum Sie nicht (häufiger) mit dem Fahrrad fahren?

- Entfernung zu groß
- zu anstrengend
- zu unbequem
- zu gefährlich
- dauert zu lang
- nutze Mitfahrgelegenheit
- Auto für den Beruf wichtig
- Bringen/Abholen von Kindern mit dem Rad nicht möglich
- Sonstige, nämlich...
- Ich bin schon sehr häufig mit dem Fahrrad unterwegs

² Selbst die eine Person, die angegeben hat, dass sie nie Rad fährt, beantwortet diese Frage nach der Freude am Radfahren, dass sie grundsätzlich sehr gerne mit dem Rad fahre. Als Grund für ihre Nichtnutzung gibt sie an, dass das Fehlen eines diebstahlsicheren Radkellers sie von der Radnutzung abhalte.

Abbildung 9: Gründe der Nicht-Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin



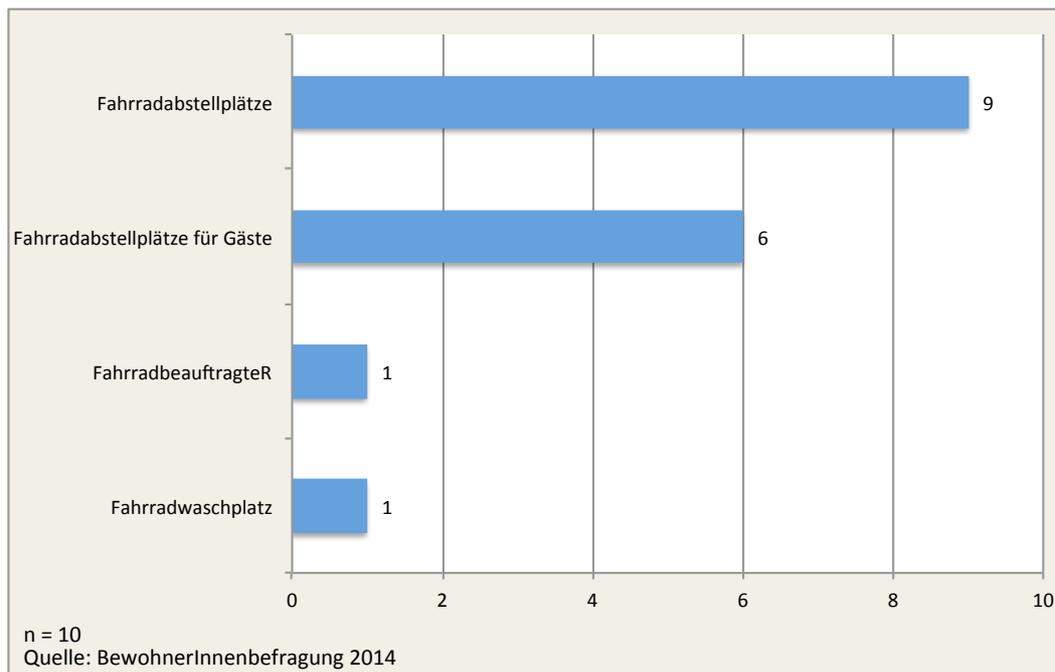
Vier der zehn Befragten geben an, bereits häufig mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Dies deckt sich auch mit der zuvor von den Befragten angegebenen Nutzungshäufigkeit des Fahrrads. Als größtes Hindernis für eine vermehrte Fahrradnutzung wird angegeben, dass die Entfernung zu groß sei (4 von 10). Weitere sonstige relevante Hinderungsgründe liegen nach Auskunft der Befragten am schlechten Wetter (zwei Nennungen). Interessant ist auch die Tatsache, dass die Person, die nach eigener Auskunft nie mit dem Rad, jedoch gleichzeitig angibt grundsätzlich sehr gerne Rad zu fahren, als Hinderungsgrund einen fehlenden Diebstahlschutz anführt. Dieser Person sind die bisherigen Fahrradabstellanlagen unbekannt – einschließlich der Fahrradbox in der eigenen Wohnung.

3.1.2 Bekanntheitsgrad, Nutzung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung

Frage 7: Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, das Wohnumfeld fahrradfreundlich zu gestalten. Nach Auskunft Ihres Wohnungsunternehmens gibt es die folgenden Angebote in Ihrer Wohnanlage. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie das Angebot kennen und ggf. auch bereits genutzt haben oder nicht.

- FahrradbeauftragteR des Wohnungsunternehmens/AnsprechpartnerIn im Wohnungsunternehmen zu Fragen rund um das Rad
- Fahrradabstellplätze
- Fahrradabstellplätze für Gäste
- Fahrradabstellplätze für Spezialräder
- Fahrradabstellplätze für Kinderräder
- Fahrradwerkstatt oder Reparaturplatz
- Fahrradwaschplatz (mit Wasseranschluss und Schlauch)
- Möglichkeit, Elektroräder bzw. Pedelecs aufzuladen

Abbildung 10: Bekanntheit der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung



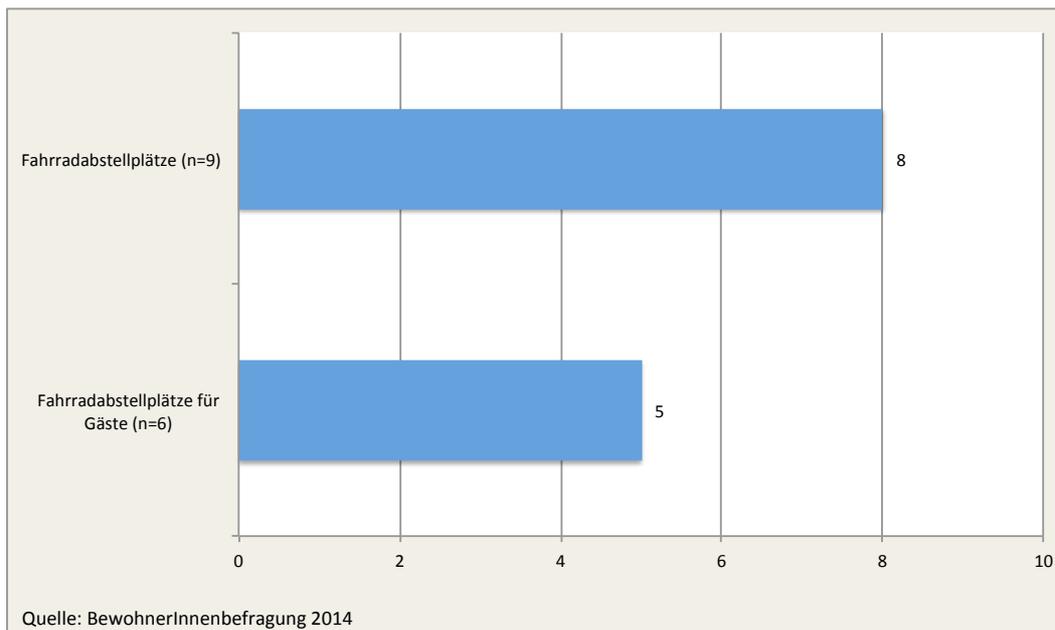
Aufgrund der Tatsache, dass jede Wohnung mit einer Bike Box, also einem separaten Raum innerhalb der Wohnung für Fahrräder ausgestattet ist, ist der Bekanntheitsgrad der Fahrradabstellmöglichkeiten sehr hoch.³ Auch die gesondert ausgewiesenen Fahrradabstellplätze für Gäste sind der überwiegenden Mehrheit der Befragten bekannt. Hingegen kennen die befragten BewohnerInnen die weiteren Maßnahmen und Ausstattungen kaum. Während zumindest noch eine Person den Waschplatz kennt bzw. eine andere Person weiß, dass es im Wohnungsunternehmen einen AnsprechpartnerIn rund um Fahrradangelegenheiten gibt, sind der Reparaturplatz für Fahrräder sowie die Abstellplätze für Spezialräder und Kinderräder unbekannt. Erstaunlich ist auch, dass niemand der Befragten angegeben hat, dass er die Möglichkeit, Elektroräder bzw. Pedelecs aufzuladen, kennt, obwohl jede Bike Box mit einem entsprechenden Anschluss ausgestattet ist.⁴

Hier zeigt sich, dass durchaus noch Potenzial vorhanden ist, die bisherigen Maßnahmen und Aktivitäten in der Bewohnerschaft bekannter zu machen.

³ Nur eine Person kennt diese Möglichkeit nicht bzw. scheint diese Person der Bike Box eine andere Funktion zugeordnet zu haben.

⁴ Dies kann auch ein Anzeichen dafür sein, dass unter den Befragten Unwissen besteht, dass Pedelecs an der Steckdose aufgeladen werden können.

Abbildung 11: Nutzung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung



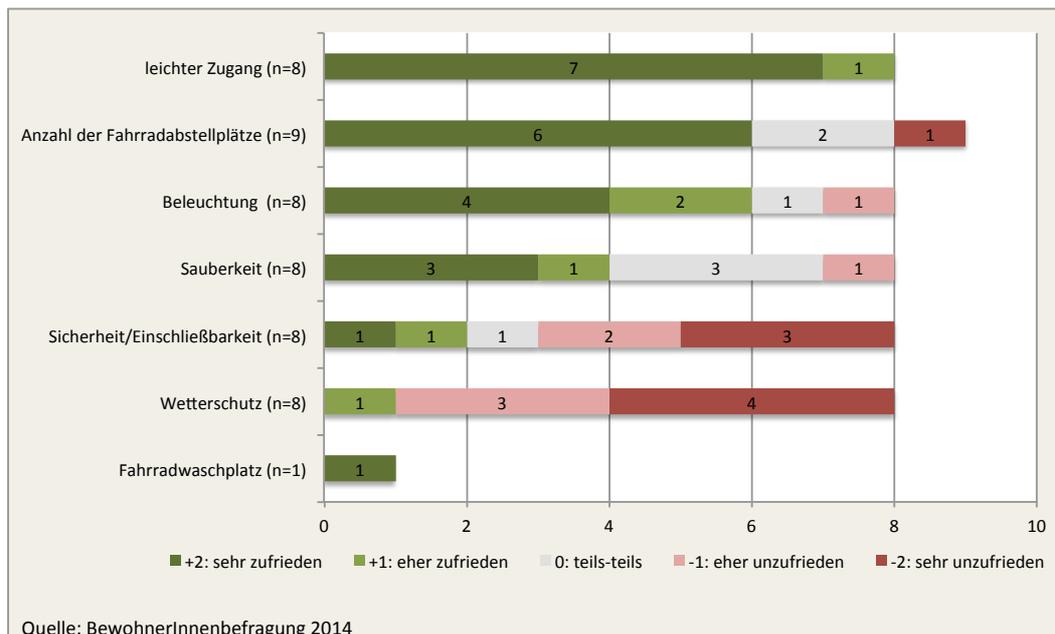
Abgesehen von der Bekanntheit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen wurde auch analysiert, wie regelmäßig die einzelnen Angebote genutzt werden. Die Nutzungszahlen beziehen sich dabei jeweils auf den Kreis der Befragten, die zuvor auch angegeben haben, dass sie die spezifische Maßnahme kennen. Es zeigt sich, dass, wenn eine Maßnahme erst einmal ausreichend unter der Bewohnerschaft bekannt ist, diese dann auch gut genutzt wird.

Frage 8: Wie zufrieden sind Sie mit den verschiedenen Angeboten in Ihrer Wohnanlage? Und wie wichtig sind Ihnen diese Angebote?

+2 bedeutet dabei sehr zufrieden/wichtig und -2 ganz und gar nicht zufrieden/wichtig

- FahrradbeauftragteR des Wohnungsunternehmens/AnsprechpartnerIn im Wohnungsunternehmen zu Fragen rund um das Rad
- Anzahl der Fahrradabstellplätze
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: leichter Zugang
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Beleuchtung
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Wetterschutz
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Sicherheit/Einschließbarkeit
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Sauberkeit (Pflege und Wartung)
- Fahrradwerkstatt oder Reparaturplatz
- Fahrradwaschplatz (mit Wasseranschluss und Schlauch)
- Möglichkeit, Elektroräder bzw. Pedelecs aufzuladen

Abbildung 12: Zufriedenheit mit den bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin

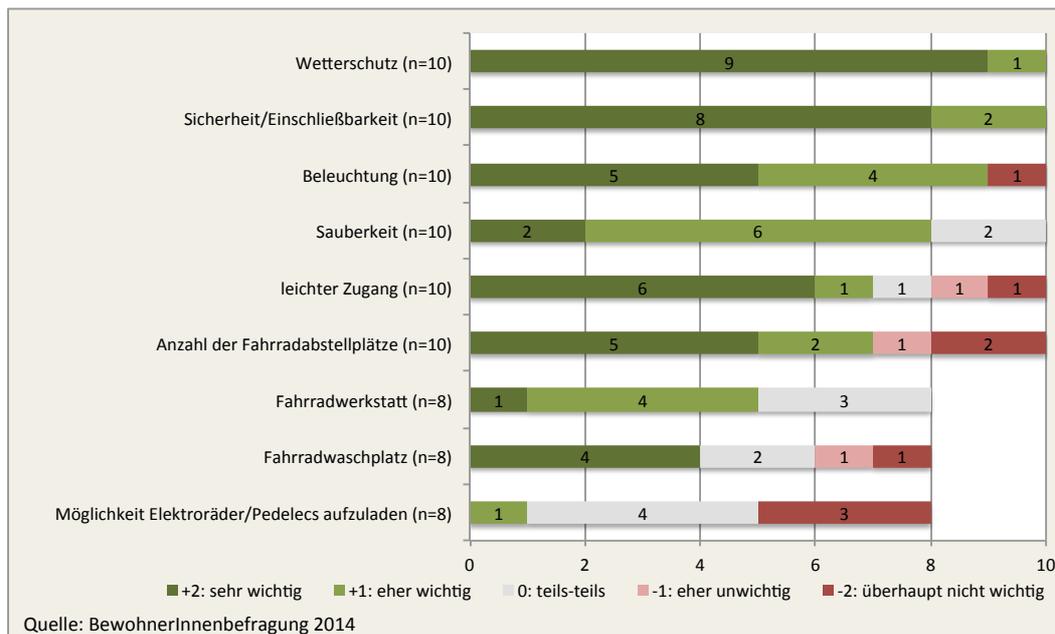


Die höchsten Zufriedenheitswerte unter den Befragten erhalten der leichte Zugang zu den Fahrradabstellanlagen sowie die Anzahl der Abstellplätze. Auch die Beleuchtung wird von der überwiegenden Mehrheit der Befragten als gut angesehen.

Darüber hinaus sind jedoch auch die Aspekte interessant, mit denen die befragten NutzerInnen weniger zufrieden sind. An erster Stelle wird von sieben der acht befragten NutzerInnen der fehlende Wetterschutz und von fünf der acht befragten NutzerInnen die Sicherheit bzw. Einschließbarkeit der Abstellanlagen bemängelt.

Die Beurteilung der Zufriedenheit beruht auf den Einschätzungen der Befragten, denen das konkrete Angebot in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ bekannt war.

Abbildung 13: Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin

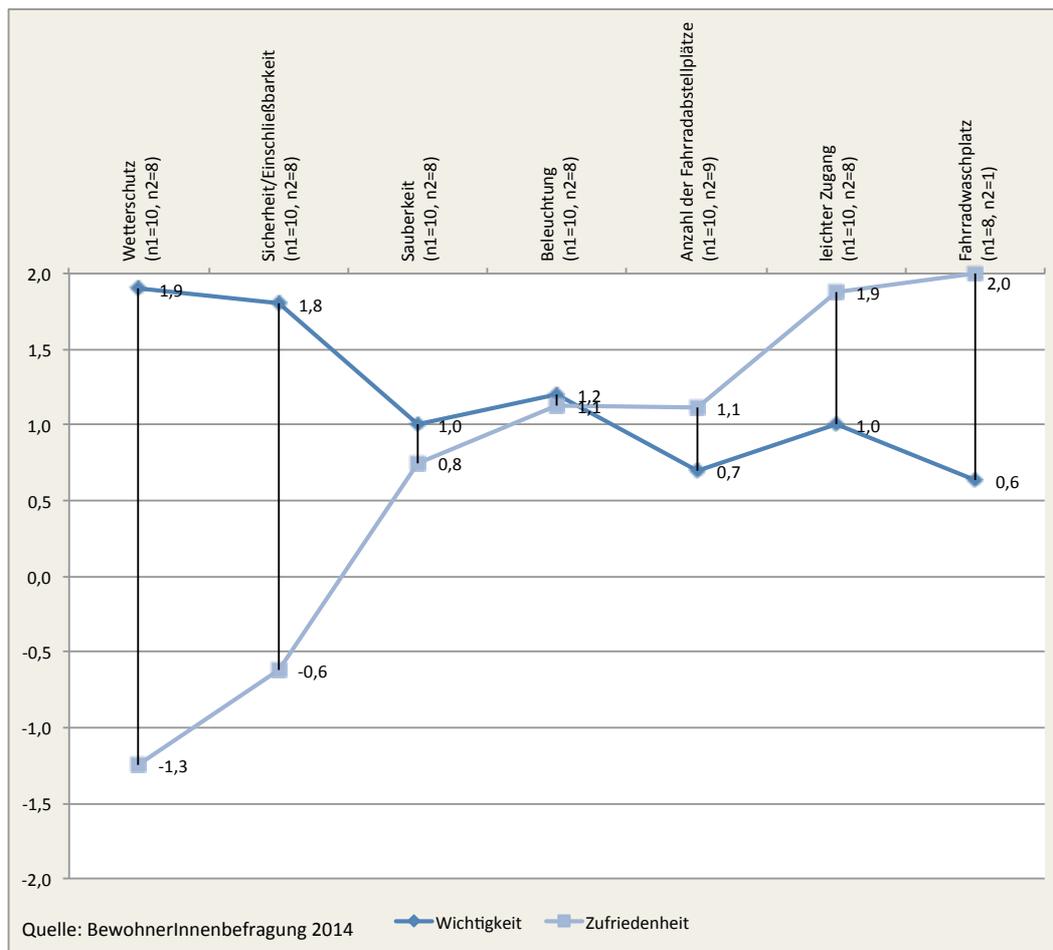


Die Befragten wurden zudem danach gefragt, wie wichtig ihnen die einzelnen Maßnahmen bzw. Ausstattungsmerkmale sind.

Am wichtigsten sind den Befragten die qualitative Ausstattung der Fahrradabstellanlagen, dabei vor allem der Wetterschutz (10 von 10), die Sicherheit der Abstellplätze (10 von 10), die Beleuchtung (9 von 10) und die Sauberkeit (8 von 10). Auch die Zugänglichkeit und die Anzahl der Abstellplätze (je 7 von 10) sind aus Sicht der befragten BewohnerInnen wichtige Aspekte in Bezug auf die Fahrradfreundlichkeit.

Die Beurteilung der Wichtigkeit beruht auf den Einschätzungen aller Befragten, unabhängig davon, ob sie das konkrete Angebot in der Wohnanlage "Turmstraße 29" kennen oder nicht.

Abbildung 14: Mittelwertvergleiche zur Zufriedenheit und Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin⁵



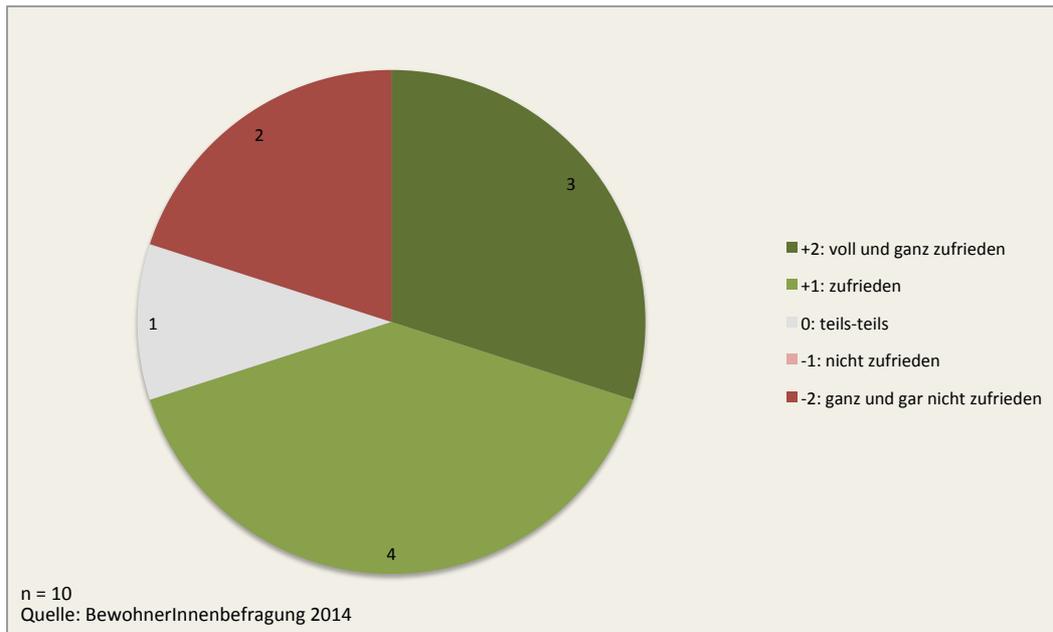
Von besonderem Interesse ist der Abgleich zwischen der Beurteilung der Wichtigkeit (=Erwartung) und der Zufriedenheit mit den bereits existierenden Angeboten. Es zeigt sich, dass es hier häufig zu Abweichungen kommt. Liegt der Mittelwert zur Einschätzung der Wichtigkeit über dem Mittelwert zur Beurteilung der Zufriedenheit, zeigt sich ein mögliches Verbesserungspotenzial bei der entsprechenden Maßnahme. Je größer die Diskrepanz zwischen Wichtigkeit und Zufriedenheit ist, desto eher sollte über Verbesserungen in dem konkreten Fall nachgedacht werden. Auffällig ist, dass der Wetterschutz der Fahrradabstellanlagen unter allen bereits durchgeführten Maßnahmen am wichtigsten eingeschätzt wird (Mittelwert 1,9), jedoch die Befragten mit der Situation vor Ort im Wohnquartier eher weniger zufrieden sind (Mittelwert -1,3). Auch in Bezug auf die Sicherheit der Abstellanlagen klaffen die Bewertungen von Zufriedenheit und Wichtigkeit deutlich auseinander (Differenz von 2,4). Es liegt die Vermutung nahe, dass sich die Bewertungen zum Wetterschutz und zur Sicherheit auf die Abstellanlagen außerhalb des Wohngebäudes beziehen, da beide Aspekte bei den in den Wohnung befindlichen Fahrradboxen gewährleistet sind. Die Defizite hinsichtlich der Sicherheit beziehen sich dabei vermutlich weniger auf die Anschließbarkeit der Fahrrä-

⁵ n1 bezieht sich jeweils auf den Mittelwert zur Wichtigkeit. Hier wurden alle Befragten, unabhängig davon, ob ihnen das konkrete Angebot in der Wohnanlage bekannt ist oder nicht, nach einer persönlichen Einschätzung zur Wichtigkeit gebeten. n2 bezieht sich auf den Mittelwert zur Zufriedenheit. Hier wurden alle Personen, denen die konkrete Maßnahme bekannt ist, nach einer persönlichen Einschätzung zur Zufriedenheit gebeten.

der, sondern auf die räumliche Lage der Abstellanlagen im rückwärtigen Bereich des Gebäudes und damit fehlende soziale Kontrolle.

Die Abweichungen bei den weiteren Maßnahmen sind weniger bedeutsam. Zum Teil treten auch Unterschiede dahingehend auf, dass der Mittelwert zur Zufriedenheit größer ist als der Mittelwert zur Wichtigkeit, was letztendlich ein Zeichen dafür ist, dass bei diesen Maßnahmen die Zufriedenheit über den Erwartungen liegt und hier keine weiteren Verbesserungen notwendig sind (vgl. insbesondere leichter Zugang zu den Abstellplätzen).

Abbildung 15: Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage „Turmstraße 29“ in Berlin



Sieben von zehn der Befragten sind insgesamt mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage zufrieden bzw. sehr zufrieden.

3.1.3 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Angebots aus Sicht der BewohnerInnen

Die Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen sind von zentraler Bedeutung bei der Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit einer Wohnanlage. Die Anzahl der Abstellanlagen mit 2,5 Fahrradstellplätzen pro Bewohner bzw. 3 Stellplätzen pro Wohneinheit⁶ ist sehr hoch und den BewohnerInnen auch bekannt, so dass es hinsichtlich der Anzahl der Abstellanlagen keiner Verbesserung bedarf.

Hingegen scheint der Bekanntheitsgrad der weiteren Angebote (Fahrradabstellplätze für Kinderräder, Reparaturplatz für Fahrräder, Fahrradwaschplatz, Möglichkeit Elektroräder/Pedelecs aufzuladen, Fahrradbeauftragter) durchaus verbesserungsfähig. Dies kann

⁶ Jede Wohnung verfügt über eine Bike Box. Außerdem gibt es im Außengelände je Wohneinheit zwei Fahrradstellplätze. Darüber hinaus gibt es noch Stellplätze für KundenInnen des Einzelhandels, die jedoch kaum von diesen genutzt werden. Insofern könnten diese Stellplätze theoretisch bei Bedarf auch noch von den BewohnerInnen genutzt werden, so dass der Stellplatzschlüssel sogar über 3 liegt.

beispielsweise mittels einer besseren Beschilderung oder im Rahmen einer schriftlichen Information an die Haushalte geschehen.

Bei den Fahrradabstellanlagen im Außenbereich lassen sich hinsichtlich der qualitativen Ausstattung Verbesserungen erzielen, die insbesondere darin liegen, einen Wetterschutz zu gewährleisten, die Sicherheit zu erhöhen sowie die Sauberkeit zu verbessern. Hier zeigt sich, dass nicht alle Abstellanlagen die gleiche Qualität haben.

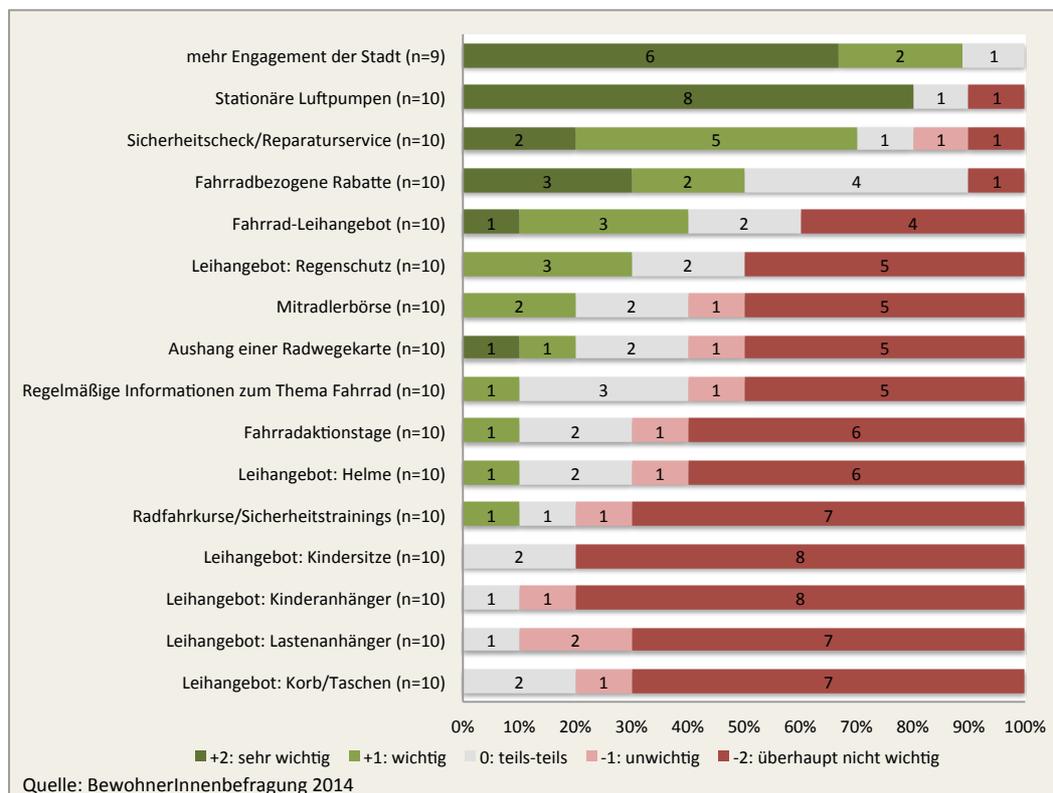
Neben Verbesserungen bei bestehenden Angeboten lassen sich Weiterentwicklungspotenziale identifizieren, die in einer Ausweitung der Fahrradförderung zu finden sind. Aus diesem Grund wurden die BewohnerInnen des Wohnhauses auch um eine Einschätzung zu ergänzenden Maßnahmen gebeten.

Frage 10: Neben den Maßnahmen, die bereits durch Ihr Wohnungsunternehmen umgesetzt wurden, gibt es weitere Möglichkeiten, die Fahrradnutzung zu erleichtern. Welche der folgenden Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht wichtig, um die Fahrradfreundlichkeit im Umfeld Ihrer Wohnung weiter zu steigern?

+2 bedeutet dabei sehr wichtig und -2 überhaupt nicht wichtig

- Stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen
- Aushang einer Radwegkarte in der Wohnanlage
- Radfahrkurse/Sicherheitstrainings für MieterInnen
- Fahrrad-Leihangebot
- Weitere Leihangebote: Helme
- Weitere Leihangebote: Regenschutz
- Weitere Leihangebote: Korb/Taschen/Koffer für Kleingepäck
- Weitere Leihangebote: Lastenanhänger
- Weitere Leihangebote: Kinderanhänger
- Weitere Leihangebote: Kindersitze
- Sicherheitscheck und/oder Reparaturservice
- Fahrradbezogenen Rabatte für MieterInnen (z.B. bei Fahrradgeschäften)
- Mitradlerbörse (z.B. via schwarzes Brett oder Internet) zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Fahrradaktionstage oder Fahrradmärkte veranstaltet vom Wohnungsunternehmen
- Regelmäßige Informationen zum Thema Fahrrad durch das Wohnungsunternehmen
- Sonstiges, nämlich...
- Neben dem Engagement des Wohnungsunternehmens müsste die Stadt mehr für den Radverkehr tun.

Abbildung 16: Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit



An erster Stelle wird neben dem Engagement der Wohnungsgenossenschaft insbesondere gefordert, dass die Stadt Berlin mehr Maßnahmen ergreifen müsse, um die Fahrradnutzung zu fördern.

Darüber hinaus sind einem bedeutenden Teil der Befragten auch weitere Maßnahmen wichtig, die es in der Wohnanlage bisher nicht gibt. Insbesondere stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen und ein Sicherheitscheck/Reparaturservice werden von den BewohnerInnen als wichtige ergänzende Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit befürwortet.

3.2 ExpertInnen-Befragung

Die Ergebnisse der ExpertInnen-Interviews werden im Folgenden gegliedert nach Themenkomplexen anonymisiert vorgestellt. Alle nachfolgend dargestellten Informationen und Einschätzungen basieren auf den geführten ExpertInnen-Gesprächen.

3.2.1 Motivation, Rahmenbedingungen und AkteurlInnen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage

Die Grundmotivation zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Wohnanlagen in Berlin liegt in den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen begründet. In Berlin verpflichtet die Stellplatzsatzung für Fahrräder, die sogenannte *Ausführungsvorschrift (AV) Stellplätze Woh-*

nungsunternehmen und VermieterInnen, zwei Fahrradstellplätze je Wohnung bereitzustellen⁷. Bei einer gewerblichen Nutzung von Gebäuden orientiert sich die Zahl der bereitzustellenden Stellplätze an der Nutzfläche. Bei einer Wohnnutzung müssen in der Summe mindestens 50 Prozent der Stellplätze in geschlossenen Räumen, das heißt innerhalb des betreffenden Gebäudes, bereitgestellt werden. Im Bestand ist die Umsetzung der AV Stellplätze nicht verpflichtend, sie richtet sich an Neubauvorhaben und Umbauten im Bestand. Für Pkw ist die Verpflichtung zur Bereitstellung von Stellplätzen bei Neu- oder Umbauvorhaben in Berlin abgeschafft worden. Vergleichbar der in vielen Kommunen mit Pkw-Stellplatzsatzung möglichen Zahlung einer Stellplatzablöse für nicht bereitgestellte Pkw-Stellplätze können BauherInnen in Berlin auch für nicht gebaute Fahrradstellplätze eine Ablöse zahlen. Diese beträgt einmalig in der Innenstadt 500 Euro und in den Außenbezirken 250 Euro je nicht gebautem Stellplatz.

Abbildung 17: Zugang zum Lastenaufzug vom Innenhof

Quelle: Wuppertal Institut



Die AV Stellplätze gibt vor, dass als Fahrradbügel Anlehnbügel verwendet werden müssen, wobei der Mindestabstand zwischen zwei Bügeln 80 Zentimeter betragen muss, um eine komfortable Nutzung zu gewährleisten. Vorderradhalter dürfen nicht verwendet werden. Die Motivation der MIB, die Wohnanlage Turmstraße besonders fahrradfreundlich zu gestalten, war jedoch nicht ausschließlich den planungsrechtlichen Vorgaben geschuldet. Vielmehr sollte das Angebot der Wohnungen sich von konkurrierenden Angeboten auf dem Berliner Immobilienmarkt unterscheiden und durch Besonderheiten wie (unter anderem) die besonders fahrradfreundliche Gestaltung hervorstechen. Von einem besonders attraktiven Angebot erhofft sich die MIB eine langfristige Mieterbindung, eine damit verbundene geringe Fluktuation innerhalb der Mieterschaft und

eine entsprechend geringeren Verwaltungsaufwand. Beim Objekt Turmstraße war die bauliche Situation für eine fahrradfreundliche Gestaltung zudem günstig. Bei der Turmstraße 29 handelt es sich um ein ehemaliges Kaufhaus, das über einen großen Lastenaufzug verfügte. Dieser musste aufgrund seiner Wichtigkeit für die Wartung der Haustechnik erhalten bleiben und ist im Rahmen des Umbaus des Gebäudes für die Beförderung von Fahrrädern optimiert

⁷ Auch wenn viele Landesbauordnungen Vorgaben zur Bereitstellung von Fahrradstellplätzen in oder an Wohngebäuden machen, erfolgt die Ausgestaltung der Satzung i.d.R. durch die Kommunen. Hier ist kein einheitliches Vorgehen zu beobachten. In München und in Münster beispielsweise richtet sich die Zahl der bereitzustellenden Stellplätze für Fahrräder nach der Wohnfläche, in Marburg nach Art des Wohngebäudes (Mehrfamilienhaus, Reihenhauses, freistehendes Einfamilienhaus u.ä.), in Frankfurt wird jeweils für das entsprechende Wohngebäude der spezifische Bedarf an Abstellanlagen ermittelt.

worden. So konnten die Wohnungen in der dritten und vierten Etage mit Fahrradstellplätzen ausgestattet werden.

Abbildung 18: Gehwegbereich vor der Wohnanlage

Quelle: Wuppertal Institut



Die starke Zunahme des Radverkehrs (innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit) hat an vielen Orten in der Stadt zu einer sehr unbefriedigenden Abstell-situation für Fahrräder und zu Konflikten mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen geführt. Die fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnanlagen und die damit einhergehende Entschärfung der Konflikte rund um das Fahrradparken im öffentlichen Raum ist daher in den Augen der Senatsverwaltung

ein ganz zentrales Handlungsfeld zur generellen Ausweitung der Radverkehrsförderung in der Stadt. Wichtigster Akteur zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Wohnanlagen auf Verwaltungsseite sind die Bezirksverwaltungen. Diese sind Baulastträger und müssten von InvestorInnen sowie BauherrInnen in sämtliche Baumaßnahmen, so auch die Gestaltung von Fahrradabstellmöglichkeiten, eingebunden werden. In Abstimmung mit der Bezirksverwaltung können Wohnungsgesellschaften beziehungsweise WohnungseigentümerInnen Stellplätze, zu deren Bereitstellung sie durch die AV Stellplätze verpflichtet sind, auch im öffentlichen Raum errichten. Im Falle der Turmstraße 29 wurde dies von der MIB AG angestrebt, konnte jedoch nicht realisiert werden, da die durch die Bushaltestelle und intensiven Fußgängerverkehr gekennzeichnete Platzsituation auf der Vorderseite des Gebäudes keine Möglichkeit bot, Fahrradstellplätze in größerer Zahl zu errichten.

3.2.2 Vorgehensweise und Hemmnisse bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft

Das Wohnhaus Turmstraße 29 war das erste Projekt der MIB, bei dem eine Wohnanlage fahrradfreundlich gestaltet werden sollte und gestaltet worden ist. Erfahrungen wie sich Wohnanlagen fahrradfreundlich gestalten lassen, waren bei der MIB zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorhanden. Die fehlende Erfahrung hatte zur Folge, dass viele Herausforderungen erst im Rahmen der Umsetzung sichtbar wurden und hierfür durch die MIB kurzfristig Lösungen entwickelt werden mussten.

Neben den fehlenden Erfahrungen haben sich in erster Linie die planungs- und baurechtlichen Vorgaben als Herausforderung erwiesen. Aufgrund der geltenden Brandschutzvorschriften konnten beispielsweise die Fahrradabstellräume nicht als Boxen auf den Etagenfluren, sondern nur innerhalb der Wohnungen errichtet werden. Auch konnte die MIB nicht wie von ihr gewünscht einen Teil der aus der Stellplatzsatzung für Fahrräder resultierenden Stellplätze im öffentlichen Raum errichten. Neben der räumlichen Situation auf der Vorderseite des Gebäudes waren es die Bedenken der Verwaltung, die Unterhaltungskosten für

Fahrradstellplätze übernehmen zu müssen. Dennoch war der Plan der MIB zur besonders fahrradfreundlichen Gestaltung der Turmstraße 29 der zentrale Türöffner in der Bezirksverwaltung, so dass insgesamt die Zeit der Umsetzung durch einen intensiven und konstruktiven Austausch zwischen MIB und Bezirksverwaltung gekennzeichnet war und die Bezirksverwaltung sich als einer der wichtigsten Partner der MIB bei der Realisierung der Wohnanlage erwiesen hat.

3.2.3 Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung

Die aus Sicht der MIB wichtigste Maßnahme bei der Realisierung der Turmstraße 29 war die Bereitstellung von Stellplätzen innerhalb der Wohnungen. Die Bereitstellung von diebstahl- und witterungsgeschützten nicht frei zugänglichen Stellplätzen, auch vor dem Hintergrund der Nutzung zunehmend höherwertiger Fahrräder, ist aus Sicht der MIB eine zentrale Maßnahme. Unverzichtbar ist aus Sicht der MIB daher auch eine gute Zuwegung der Wohnungen. Diese ist in der Turmstraße über den großen Lastenaufzug und breite Gänge zum Schieben der Fahrräder auf den Fluren der beiden Wohnebenen gewährleistet.

Abbildung 19: Ausreichend dimensionierter Etagenflur

Quelle: Wuppertal Institut



Auch wenn derzeit durch die Bewohnerschaft in erster Linie konventionelle Fahrräder genutzt werden, sind die Stellplätze im Eingangsbereich der Wohnungen mit Steckdosen zum Laden von Elektrofahrrädern und Pedelecs ausgestattet. Die MIB will so sicherstellen, dass auch bei einer zunehmenden Marktdurchdringung von Pedelecs und Elektrofahrrädern die Abstellräume ohne eine Nachrüstung mit Lademöglichkeiten ihren Zweck erfüllen können.

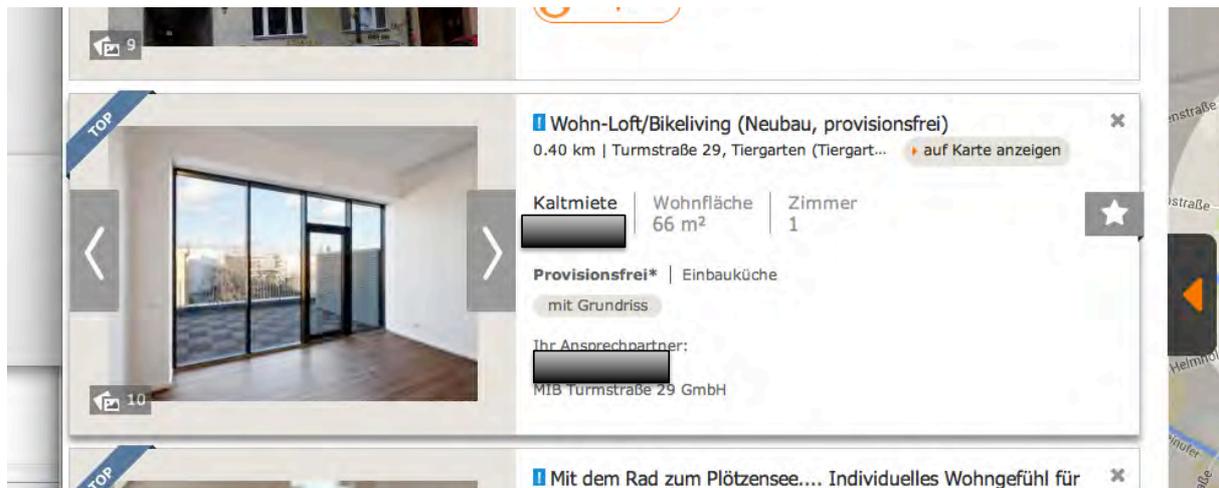
Die Stellplätze im Innern der Wohnungen werden von der Bewohnerschaft sehr gut angenommen, weniger gut dagegen die Stellplätze außerhalb des Gebäudes.

3.2.4 Kommunikation und Informationen

Die MIB führt nach eigener Auskunft umfangreiche Maßnahmen zur Bewerbung ihrer fahrradfreundlichen Wohnobjekte durch. Auch wenn nach Ansicht der MIB die Fahrradfreundlichkeit einer Wohnung beziehungsweise einer Wohnanlage nicht der entscheidende Faktor dafür ist, ob sich ein Interessent für eine Wohnung entscheidet oder nicht, wird ausführlich in den Anzeigen, so beispielsweise bei Immobilienscout, auf die Fahrradfreundlichkeit der Wohnungen Turmstraße 29 hingewiesen.

Abbildung 20: Bewerbung der Fahrradfreundlichkeit der Wohnung

Quelle: www.immobilienscout24.de



3.2.5 Kooperationen

Durch die in Berlin geltende Stellplatzsatzung hat die MIB bei der Realisierung der Wohnanlage Turmstraße 29 intensiv mit der Bezirksverwaltung als dem für die Einhaltung der Stellplatzsatzung zuständigen Baulastträger zusammengearbeitet. Diese Zusammenarbeit war, so die MIB, sinnvoll und förderlich. Der Nutzen, den die MIB aus dieser Zusammenarbeit ziehen konnte, war eine in vielen Fällen erhebliche Vereinfachung der mit dem Bau beziehungsweise Umbau der Wohnanlage Turmstraße verbundenen administrativen und planungsrechtlichen Vorgänge. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Zahl von BewohnerInnen fand und findet jedoch keine Kooperation mit Unternehmen wie Fahrradläden, Fahrradverleihern oder Fahrradwerkstätten statt, da es an privatwirtschaftlichen Interessenten mangelt.

3.2.6 Bedeutung der fahrradfreundlichen Wohnanlage

Aus Sicht der Senatsverwaltung haben fahrradfreundliche Wohnanlagen neben ihrem Beitrag zur generellen Förderung des Radverkehrs eine hohe Bedeutung, wenn es darum geht, durch die Bereitstellung diebstahlsicherer Stellplätze an Quell- und an Zielorten die in Berlin sehr hohen Fahrraddiebstahlzahlen zu senken. Darüber hinaus tragen sie zur Entlastung von Parkdruck bei und bilden ein Komplementärangebot zu den Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum.

3.2.7 Erreichbarkeit der Zielgruppe(n)

Es war nicht das erklärte Ziel der MIB, mit der fahrradfreundlichen Gestaltung der Turmstraße 29 eine bestimmte Kundengruppe anzusprechen. Dennoch sind die Maßnahmen, auch wenn dies nicht explizit geplant war, sehr gut auf die derzeitigen MieterInnen abgestimmt. Bei diesen handelt es sich fast ausschließlich um WochenendpendlerInnen, die nur unter der Woche in Berlin ihren Wohnort haben und für die die Notwendigkeit, in dieser Zeit ein Auto vor Ort zu haben und zu nutzen, durch das gute Angebot an Stellplätzen für Fahrräder sehr gering ist.

3.3 Abschließende Bewertung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung

Auf Basis der Befragungen der BewohnerInnen sowie ExpertInnen und der Vor-Ort-Besichtigung zeigt sich, dass in der Wohnanlage Turmstraße 29 bereits zahlreiche infrastrukturelle Maßnahmen zur Fahrradförderung umgesetzt wurden. So sind neben einem hohen Stellplatzschlüssel für Fahrräder unterschiedlicher Art auch ein Reparaturplatz sowie ein Fahrradwaschplatz vorhanden. Die Stellplätze im Innern des Gebäudes sowie deren Zuwegung über den Aufzug und großzügig dimensionierte Etagenflure stellen ein zentrales Merkmal der fahrradfreundlichen Wohnanlage Turmstraße 29 dar. Insofern kann das Wohngebäude durchaus als gutes Beispiel fungieren.

Auf Basis der durchgeführten Analysen lassen sich Potenziale zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit identifizieren.

Tabelle 6: Zusammenfassende Bewertung der bisherigen Maßnahmen aus Sicht der BewohnerInnen

	Nutzung	Zufriedenheit
Fahrradabstellplätze	✓	✓
leichter Zugang		
Wetterschutz		
Sicherheit/Einschließbarkeit		
Beleuchtung		
Sauberkeit		
Fahrradabstellplätze für Gäste	✓	
Fahrradabstellplätze für Spezialräder	x	x
Fahrradabstellplätze für Kinderräder	x	x
Fahrradwerkstatt/Reparaturplatz	x	x
Möglichkeit Elektroräder/Pedelecs aufzuladen	x	x
Fahrradwaschplatz	x	✓
FahrradbeauftragteR	x	x

Nutzung bzw. Zufriedenheit hoch
Nutzung bzw. Zufriedenheit mittel
Nutzung bzw. Zufriedenheit gering
nicht bewertet

Bekanntheitsgrad hoch	✓
Bekanntheitsgrad niedrig	x

In diesem Sinne sind die folgenden Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Fahrradfreundlichkeit auch als Verbesserungen eines bereits überdurchschnittlichen Angebots zu verstehen.

- Hinsichtlich der bisher bereits durchgeführten Aktivitäten lässt sich festhalten, dass einzelne Maßnahmen (z.B. der Reparaturplatz, der Fahrradwaschplatz und die Mög-

lichkeit Elektrofahrräder/Pedelecs aufzuladen) noch offensiver bekannt gemacht werden könnten, da der Bekanntheitsgrad zum Teil gering ist.

- Hinsichtlich der Fahrradabstellanlagen im Außenbereich sind insbesondere die Aspekte Wetterschutz, Sicherheit (Einschließbarkeit) und Sauberkeit zu verbessern.
- Als ergänzende Maßnahmen sind aus BewohnerInnen-sicht viele Möglichkeiten denkbar. Insbesondere die Einrichtung stationärer Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen, ein Sicherheitscheck/Reparaturservice sowie fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen bei KooperationspartnerInnen wie beispielsweise Fahrradhändlern werden von den BewohnerInnen als wichtige ergänzende Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit genannt.

4 Fallstudie "McNair" in Frankfurt/Main

Frankfurt am Main mit seinen rund 690.000 EinwohnerInnen liegt im Süden des Bundeslandes Hessen. Die in Frankfurt ansässige KEG Konversions-Grundstücks-Entwicklungsgesellschaft mbH hat sich mit der Wohnanlage McNair (Josef-Fenzl-Str. 1-11, Windthorststr. 60-62, Herbsthaler Str. 2-10) am Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ beteiligt. Die KEG ist eine städtische Mehrheitsgesellschaft, die sich mit der Umnutzung, Revitalisierung und Neugestaltung städtischer Brachflächen befasst und dabei eng mit dem Liegenschaftsamt der Stadt zusammenarbeitet.

Abbildung 21: Radfahrstreifen in der Höchster Innenstadt

Quelle: Wuppertal Institut

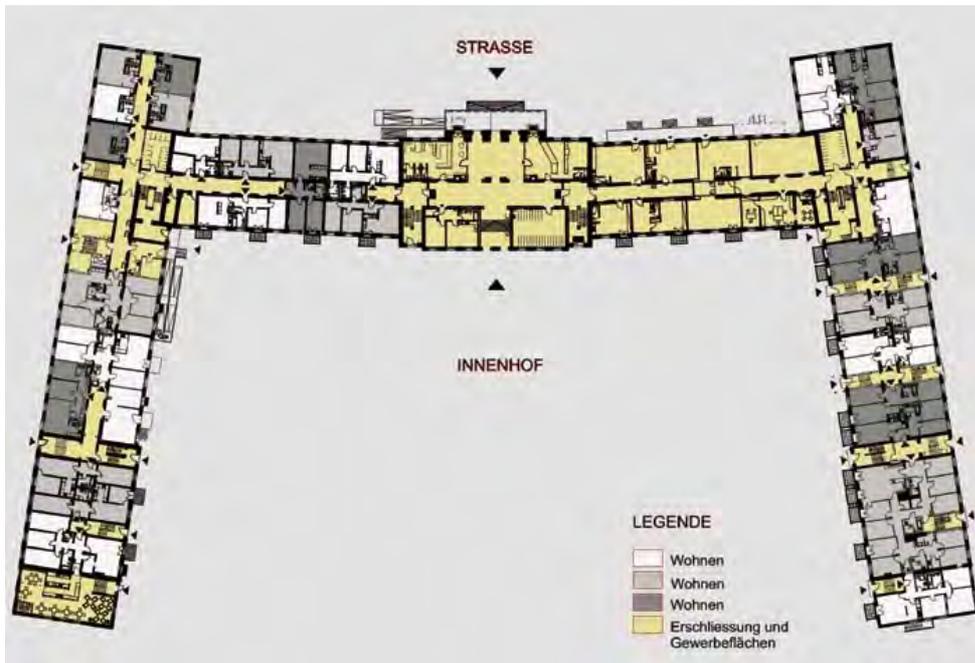


Die Wohnanlage McNair liegt am Rande des Frankfurter Stadtteils Höchst im Westen der Stadt. Der Stadtteil ist durch den ÖPNV und den SPNV gut an die Frankfurter Innenstadt und das übrige Stadtgebiet angebunden. Es bestehen Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahnanbindungen unter anderem zum Frankfurter 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. Innerhalb des Stadtteils Höchst ist die Wohnanlage gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen, gleiches gilt für das Radverkehrsnetz des Stadtteils.

Abbildung 22: Grundriss der Wohnanlage McNair

Quelle: BSMF mbH



Viele Versorgungs- und Dienstleistungsangebote befinden sich in fußläufiger oder fahrradtauglicher Distanz zur Wohnanlage, so dass die Notwendigkeit zur Nutzung eines Pkw auf vielen Alltagswegen für die Bewohnerschaft gering ist.

Abbildung 23: Innenhof der Wohnanlage

Quelle: BSMF mbH



Die Wohnanlage besteht aus drei Flügeln und 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.

Abbildung 24: Fahrradabstellraum im Hochparterre bzw. im Innenhof

Quelle: Wuppertal Institut



Die fahrradfreundliche Ausgestaltung der Wohnanlage hat unter anderem zum Ziel, den Menschen die Nutzung von preiswerten Alternativen zum Pkw zu erleichtern und so auch für die BewohnerInnen, die keinen Zugang zu einem Pkw haben, Mobilität zu ermöglichen. Neben 164 Stellplätzen für Pkw verfügt die Wohnanlage über 246 Stellplätze für Fahrräder. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von 2,14 Abstellplätzen je Wohnung und 0,7 Stellplätzen je BewohnerIn. Von den 246 Stellplätzen sind 88 in drei Fahrradabstellräumen im Hochparterre des Gebäudes untergebracht, acht in einem Fahrrad- und Geräteschuppen im Innenhof, 140 in sieben Kellerräumen und 18 als nicht überdachte Vorderradhalter im Innenhof. Jeder der drei Gebäudeflügel verfügt dabei über eigene Abstellräume in den Kellern. Die Abstellräume innerhalb des Gebäudes sind in der Regel nicht mit Haltern oder Bügeln ausgestattet, so dass die Fahrräder einfach in die Räume gestellt werden. Ein Schutz gegen das Umfallen der Räder ist in den Räumen ohne Halter oder Bügel entsprechend stark eingeschränkt, davon zeugen viele in diesen Abstellräumen umgefallene Fahrräder. Auch wenn die Abstellräume von den NutzerInnen abgeschlossen werden können, ist ein zusätzlicher Diebstahlschutz durch Anschließen der Fahrräder ebenfalls nur sehr bedingt möglich, da nicht alle Räume mit Fahrradhaltern zum Anschließen ausgestattet sind.

Abbildung 25: Fahrradabstellraum im Kellergeschoß und im Außengelände

Quelle: Wuppertal Institut



Die Zuwegung der Abstellräume in den Kellern konnte aus Gründen des Denkmalschutzes nicht über Rampen oder Aufzüge erfolgen, so dass es erforderlich ist, die Fahrräder in die

und aus den Kellern zu tragen. Die Zuwegung der im Hochparterre liegenden Abstellräume erfolgt über eine Rampe zum Schieben der Fahrzeuge.

Abbildung 26: Fahrradrampe aus dem Straßenraum ins Hochparterre

Quelle: Wuppertal Institut



Sämtliche Abstellräume innerhalb des Gebäudes sind beheizt und belüftet, so dass der Korrosion von Fahrradbauteilen entgegengewirkt wird. Für BesucherInnen stehen zusätzliche Fahrradstellplätze zur Verfügung. Die Abstellräume im Gebäude werden von der Bewohnerschaft nicht ausschließlich für das Abstellen von Fahrrädern genutzt, auch Kinderwagen, Tretroller, Kettcars und ähnliches Spielgerät werden dort in hoher Anzahl geparkt.

Abbildung 27: Lastenrad im Einsatz

Quelle: BSMF mbH



Die Aktivitäten der KEG zur fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlage sind Teil eines Projektes, das zum Ziel hat, die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Stadtteil zu etablieren. Den BewohnerInnen der Anlage stehen derzeit (u.a.) elektrisch betriebene Lastenfahrräder unentgeltlich zur Verfügung.

Abbildung 28: Ladestation für Elektrofahrzeuge und diebstahlsicherer Abstellraum für E-Fahrräder in der Tiefgarage

Quelle: Wuppertal Institut



Die Ladestationen und Stellplätze der Pedelecs/Elektrofahrräder sind in der Tiefgarage der Wohnanlage untergebracht. Insgesamt existieren dort frei zugänglich zwei einphasige Ladestationen für die Fahrräder und zwei dreiphasige Ladestationen für Elektroautos. In einem abschließbaren Raum innerhalb der Tiefgarage können sechs Elektrofahrräder diebstahlsicher abgestellt und ebenfalls aufgeladen werden. Auch das Aufladen eigener Elektrofahrräder ist für die BewohnerInnen des McNair-Gebäudes kostenlos möglich. Die Ladestationen sind über die Zufahrt zur Tiefgarage aus dem Straßenraum erreichbar, aus dem Innenhof über Treppenhäuser. Das Leihangebot umfasst auch die kostenlose Ausleihe von Kindersitzen und Regenschutzkleidung. Das Ausleihen weiteren Fahrradzubehörs, wie beispielsweise Helmen oder Anhängern ist jedoch nicht möglich. Betreut wird das Verleihangebot vom Mieterservicepoint, in dessen Aufgabe auch die Wartung der Fahrradabstellanlagen der Wohnanlage fällt. Die MitarbeiterInnen des Mieterservicepoints nehmen zudem eine gewisse Vorbildfunktion gegenüber der Bewohnerschaft ein und tragen zur Erhöhung der Sichtbarkeit des Fahrrads bei, indem dort, wo die Möglichkeit dazu besteht, Dienstfahrräder genutzt werden. Auch ist der letztjährige Betriebsausflug der Beschäftigten des Mieterservicepoints mit dem Fahrrad unternommen worden. In das Elektromobilitätsprojekt sind weitere von der KEG betreute Wohnanlagen eingebunden, so dass die Elektrofahrräder auch von Personen geliehen werden können, die nicht in der Wohnanlage McNair-Gebäude, sondern in anderen Anlagen der KEG wohnen.

Die größte Schwäche liegt in der fehlenden Barrierefreiheit der Zuwegung zu den Abstellräumen in den Kellern. Abgesehen von den geringen Abständen zwischen den Stellplätzen bei insgesamt rund 75 Prozent der Stellplätze gibt es auch Verbesserungspotenzial bei der Anschließbarkeit, da oftmals keine Halter oder Bügel in den abschließbaren Abstellräumen vorhanden sind. Positiv hervorgehoben werden kann dagegen, dass die Stellplätze

- kostenfrei zur Verfügung stehen,
- beleuchtet sind,
- sehr nah der Eingangstüren liegen und
- regelmäßig gewartet werden.

Laut der eingereichten Bewerbungsunterlagen

- ist die fahrradfreundliche Gestaltung des McNair-Gebäudes (auch) Bestandteil eines Programms der KEG zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität bei der Bewohnerschaft der von der KEG betreuten Wohnanlagen,
- wird bei der Bewerbung der Wohnungen im McNair-Gebäude explizit auf die fahrradfreundliche Ausgestaltung der Anlage hingewiesen,
- werden den BewohnerInnen des McNair-Gebäudes spezielle Konditionen beim Car-Sharing eingeräumt und
- besuchen KEG-MitarbeiterInnen radverkehrsspezifische Fachtagungen, Seminare und Fortbildungsveranstaltungen.

Sieht man von der Notwendigkeit ab, das Fahrrad in oder aus den Abstellräumen in den Kellern tragen zu müssen, sind die Bedingungen zur Fahrradnutzung in der Wohnanlage McNair-Gebäude insgesamt günstig. Neben der Quantität der Abstellanlagen betrifft dies auch die gute Erreichbarkeit der Abstellanlagen aus dem öffentlichen Straßenraum über mehrere Zufahrten in den Innenhof.

4.1 BewohnerInnen-Befragung

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der schriftlichen BewohnerInnen-Befragung dargestellt und interpretiert. Es folgt zunächst ein kurzer Überblick über die generelle Fahrradnutzung der befragten BewohnerInnen, bevor dann die Ergebnisse zur Wahrnehmung und Bewertung der fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage dargestellt werden. Abschließend wird die Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen aus BewohnerInnensicht dargestellt.

Die Befragungsergebnisse werden folgendermaßen dargestellt: Zunächst wird die Fragestellung im Wortlaut des Fragebogens mit den jeweiligen Antwortmöglichkeiten aufgeführt (grau hinterlegt). Anschließend werden zentrale Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung in Diagrammen abgebildet und erläutert. Relevante Zusammenhänge werden genannt und – wenn möglich – interpretiert.

4.1.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrradnutzung der befragten Haushalte

Frage 1: Wie viele funktionsfähige Fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?

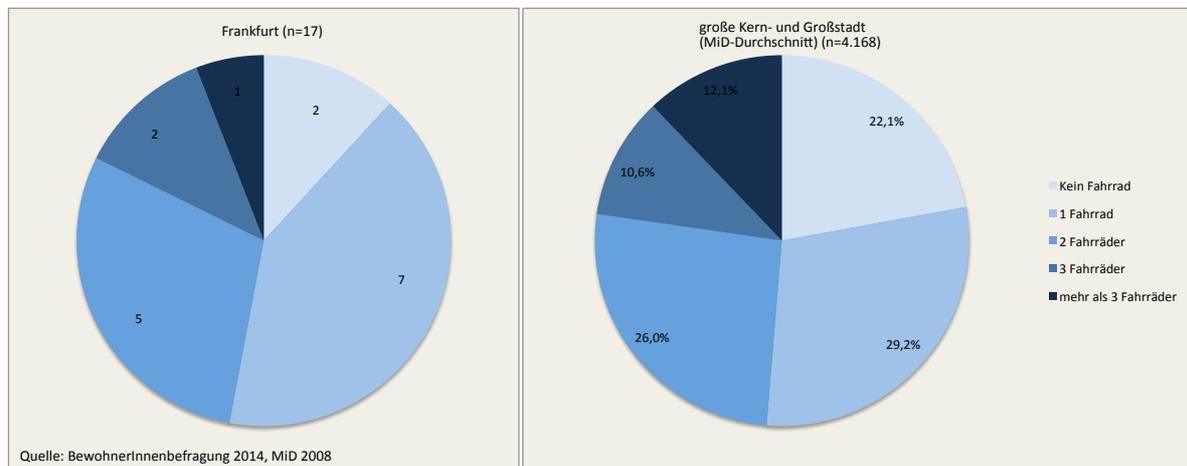
- Keine Fahrräder
- 1 Fahrrad
- 2 Fahrräder
- 3 Fahrräder
- mehr als 3 Fahrräder

Frage 5: Über welche weiteren Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachantworten möglich)

- Auto
- Motorrad
- Mofa/Roller

- Pedelec/Elektrofahrrad
- Zeitfahrkarte für den ÖPNV (z.B. Monats- oder Jahreskarte der VGH)
- Sonstige, nämlich:

Abbildung 29: Fahrradbesitz in den befragten Haushalten in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt im Vergleich zum Bundesdurchschnitt großer Kern- und Großstädte

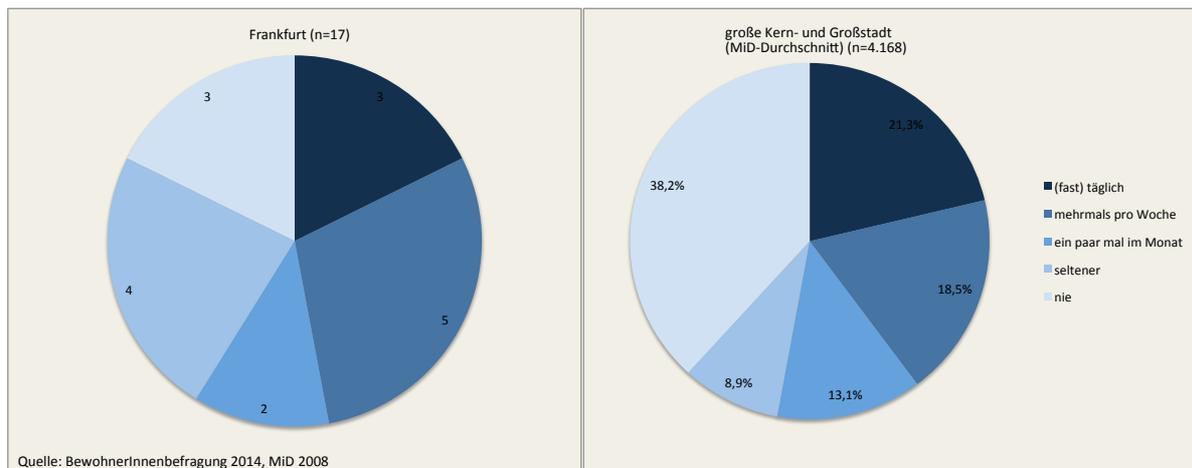


In der Wohnanlage „McNair“ verfügt der überwiegende Teil der befragten Haushalte (15 von 17) über mindestens ein Fahrrad. Damit ist die Fahrradverfügbarkeit unter den Befragten höher als im Bundesdurchschnitt von großen Kern- und Großstädten. Darüber hinaus ist das Fahrrad in der Wohnanlage noch stärker verbreitet als das Auto (10 von 17). Etwa jeder zweite befragte Haushalt (9 von 17) verfügt über eine Zeitfahrkarte des ÖPNV, etwa jeder achte Haushalt (2 von 17) verfügt über ein Motorrad oder Mofa.

Frage 2: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise das Fahrrad?

- (fast) täglich
- mehrmals pro Woche
- ein paar Mal im Monat
- seltener
- nie

Abbildung 30: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der Befragten in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt und im Bundesdurchschnitt

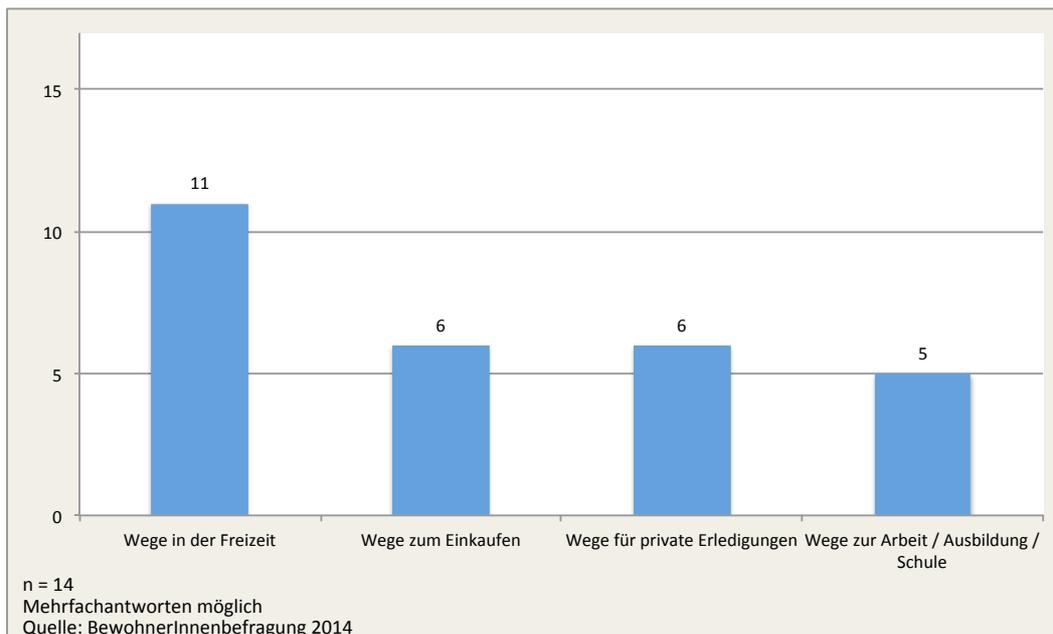


Die durchschnittliche Häufigkeit der Fahrradnutzung durch die Befragten ist überdurchschnittlich im Vergleich zu der durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit in deutschen großen Kern- und Großstädten. So fahren knapp die Hälfte der Befragten (8 von 17) mehrmals pro Woche mit dem Rad. Sie können somit als rad-affin bezeichnet werden, während im Bundesdurchschnitt in großen Kern- und Großstädten nur 39,8 Prozent der BewohnerInnen VielradlerInnen sind. Etwa jedeR sechste Befragte in der Wohnanlage „McNair“ (3 von 17) fährt nie mit dem Rad, im Bundesdurchschnitt vergleichbarer Stadtgröße sind es dagegen 38,2 Prozent.

Frage 3: Wofür nutzen Sie üblicherweise das Fahrrad? (Mehrfachantworten möglich)

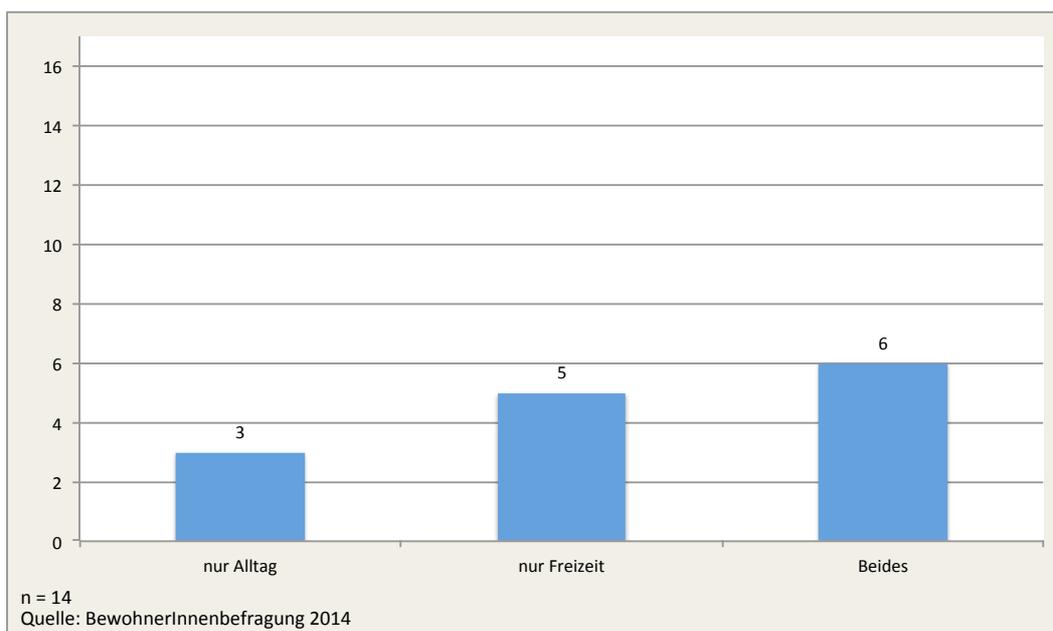
- Wege zur Arbeit/Ausbildung/Schule
- Wege zum Einkaufen
- Wege für private Erledigungen (z.B. Arztbesuch, Behördengang, Abholen von Kindern)
- Wege in der Freizeit (z.B. Besuch von FreundInnen, ins Kino, zum Sport oder andere Freizeitaktivitäten)

Abbildung 31: Wegezwecke der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt



Bei der Betrachtung der Wegezwecke wird offensichtlich, dass fast vier von fünf Befragten mit dem Fahrrad in der Freizeit unterwegs sind. Allerdings zeigt sich, dass auch für Alltagswege das Fahrrad ein zentrales Verkehrsmittel ist. So nutzt etwa die Hälfte der Befragten das Fahrrad auf Wegen zum Einkaufen oder für private Erledigungen. Auch auf dem Weg zur Arbeit, Ausbildung oder Schule wird das Fahrrad von etwa jeder/jedem dritten Befragten genutzt. Fasst man allerdings diese drei Kategorien für alltägliche Wege zusammen, zeigt sich, dass neun der insgesamt 14 befragten RadfahrerInnen, also etwa zwei Drittel, das Fahrrad auf Alltagswegen nutzen. Es kann festgehalten werden, dass das Fahrrad von den BewohnerInnen der Wohnanlage gleichermaßen für Alltags- und Freizeitwege eingesetzt wird.

Abbildung 32: Art der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt

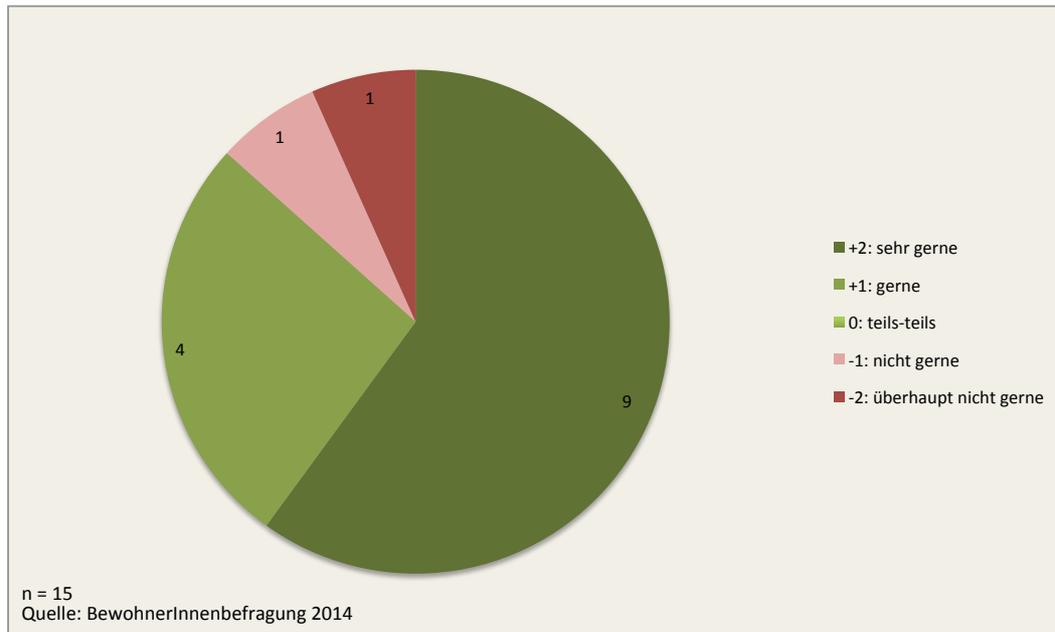


Betrachtet man nun aber, ob die Befragten das Fahrrad nur für Freizeit- oder nur für Alltagswege nutzen, wird offensichtlich, dass knapp die Hälfte der Befragten das Fahrrad sowohl für Alltags- als auch für Freizeitwege nutzt.

Die hohe Radnutzung für Freizeit- und Alltagswege spiegelt sich auch in den Antworten auf die Frage wider, wie gerne die Befragten mit dem Rad unterwegs sind.

Frage 4: Wie gerne fahren Sie mit dem Rad? (+2 bedeutet dabei sehr gerne und -2 überhaupt nicht gerne)

Abbildung 33: Sympathie der Befragten gegenüber dem Radfahren in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt

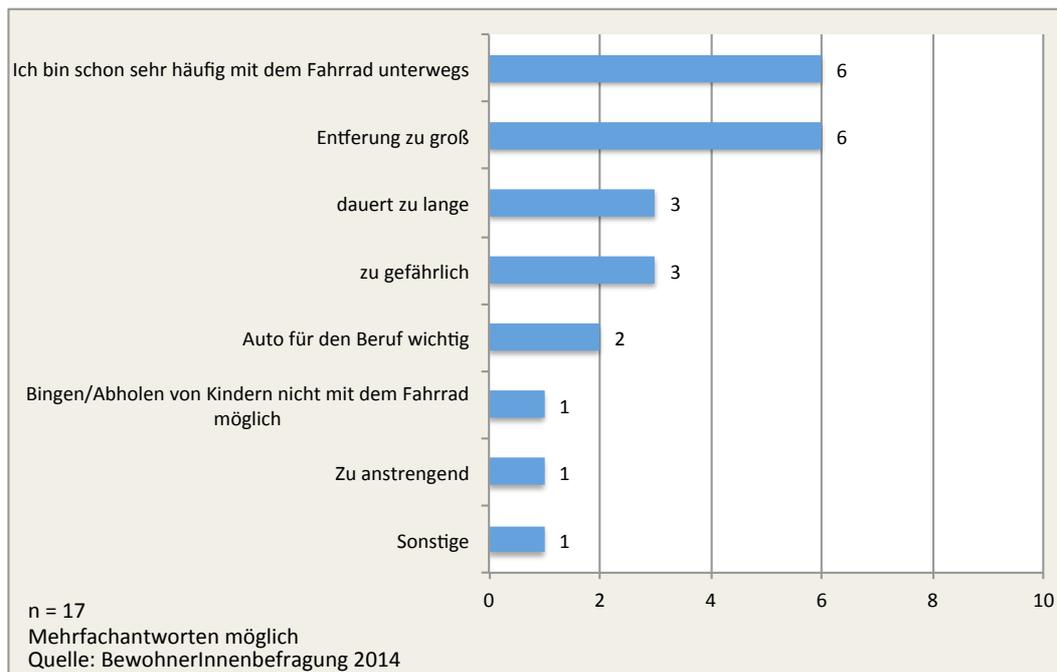


Dreizehn der fünfzehn Befragten fahren gerne oder sehr gerne mit dem Fahrrad und nur zwei Personen fahren nicht gerne mit dem Rad. Die Person, die überhaupt nicht gerne Fahrrad fährt, fährt auch nur sehr selten mit dem Rad. Hingegen zählt die Person, die nicht gerne mit dem Fahrrad fährt, zu den Viel-RadlerInnen und ist (fast) täglich mit dem Rad unterwegs.

Frage 6: Gibt es Gründe, warum Sie nicht (häufiger) mit dem Fahrrad fahren?

- Entfernung zu groß
- Zu anstrengend
- Zu unbequem
- Zu gefährlich
- Dauert zu lang
- Nutze Mitfahrgelegenheit
- Auto für den Beruf wichtig
- Bringen/Abholen von Kindern mit dem Rad nicht möglich
- Sonstige, nämlich...
- Ich bin schon sehr häufig mit dem Fahrrad unterwegs

Abbildung 34: Gründe der Nicht-Fahrradnutzung in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt



Ein Drittel der Befragten gibt an, bereits häufig mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Dies deckt sich auch überwiegend mit der zuvor von den Befragten angegebenen Nutzungshäufigkeit des Fahrrads.⁸ Als größtes Hindernis für eine vermehrte Fahrradnutzung wird angegeben, dass die Entfernung zu groß sei (6 von 17). Weitere relevante Hinderungsgründe liegen nach Auskunft der Befragten darin, dass die Fahrt mit dem Fahrrad zu lange dauert bzw. dass es zu gefährlich sei (je 3 von 17).

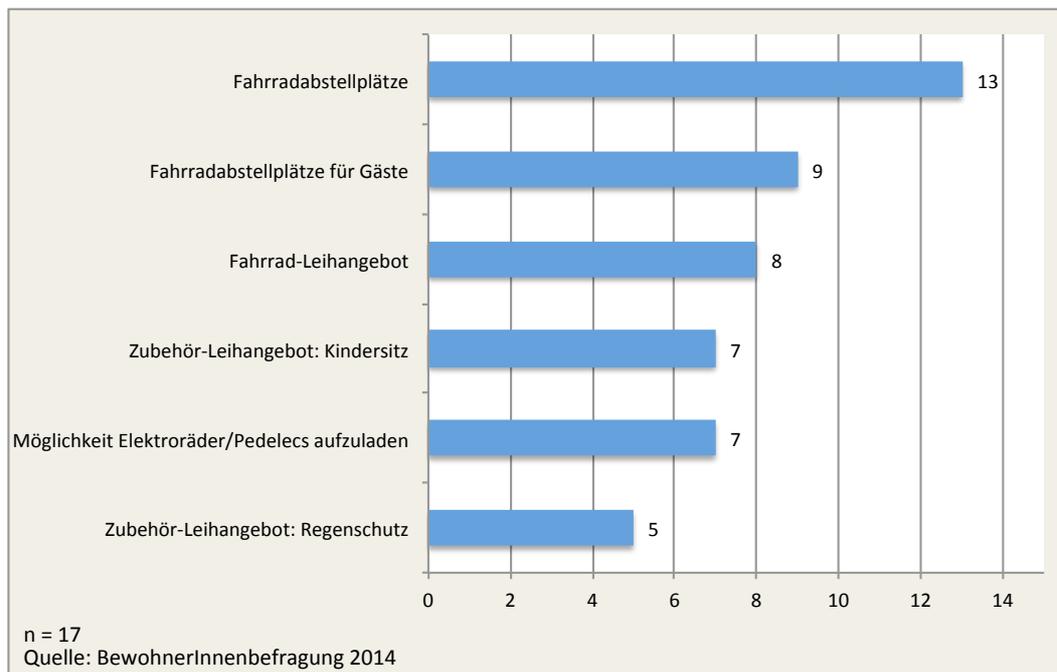
4.1.2 Bekanntheitsgrad, Nutzung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung

Frage 7: Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, das Wohnumfeld fahrradfreundlich zu gestalten. Nach Auskunft Ihres Wohnungsunternehmens gibt es die folgenden Angebote in Ihrer Wohnanlage. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie das Angebot kennen und ggf. auch bereits genutzt haben oder nicht.

- Fahrradabstellplätze
- Fahrradabstellplätze für Gäste
- Möglichkeit, Elektroräder bzw. Pedelecs aufzuladen
- Fahrrad-Leihangebot
- Zubehör-Leihangebot: Regenschutz
- Zubehör-Leihangebot: Kindersitz

⁸ Von den sechs Personen, die angegeben haben, dass sie bereits häufig mit dem Fahrrad unterwegs sind, fahren zwei Personen (fast) täglich, zwei Personen mehrmals pro Woche, eine Person ein paar Mal im Monat und eine Person seltener.

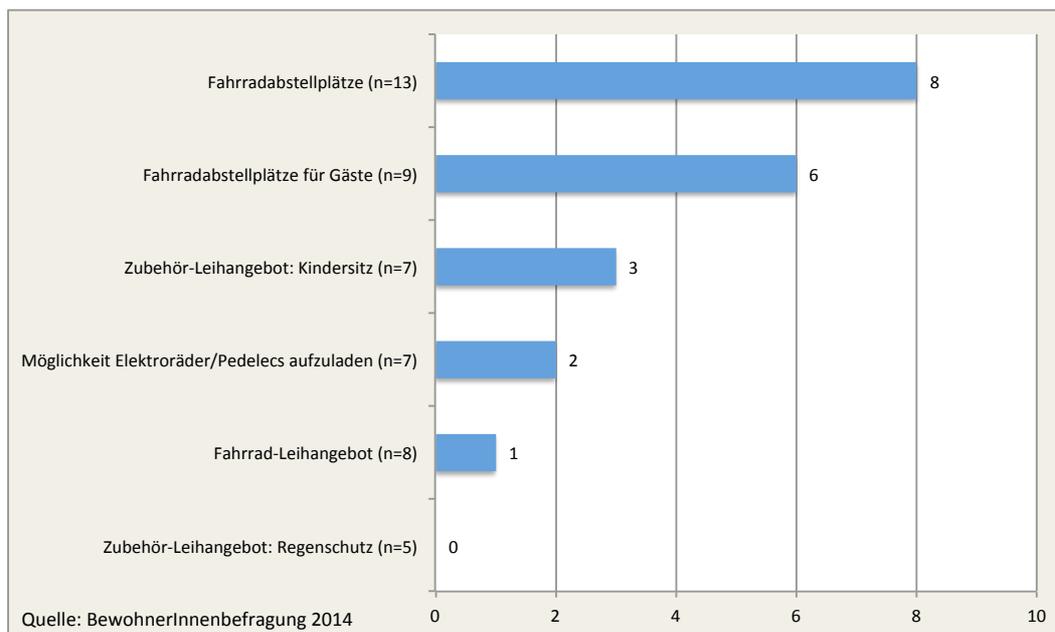
Abbildung 35: Bekanntheit der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung



Etwa drei Viertel der BewohnerInnen (13 von 17) sind die Fahrradstellplätze bekannt. Auch die gesondert ausgewiesenen Fahrradabstellplätze für Gäste sind einem Großteil der befragten BewohnerInnen bekannt (9 von 17). Etwa jede zweite befragte Person weiß über die Möglichkeit Bescheid, sich Fahrräder (8 von 17) bzw. Kindersitze für das Fahrrad (7 von 17) ausleihen zu können. Auch die Möglichkeit Elektroräder bzw. Pedelecs kostenfrei aufladen zu können, ist knapp der Hälfte der befragten BewohnerInnen bekannt.

Dass es jedoch auch ein Leihangebot von Regenschutz-Zubehör für die BewohnerInnen der Wohnanlage McNair gibt, ist nicht einmal jedem dritten Befragten bekannt. Hier zeigt sich, dass durchaus noch Potenzial vorhanden ist, die bisherigen Maßnahmen und Aktivitäten in der Bewohnerschaft bekannter zu machen.

Abbildung 36: Nutzung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung



Abgesehen von der Bekanntheit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen wurde auch analysiert, ob die einzelnen Angebote genutzt werden. Die Werte beziehen sich dabei jeweils auf den Kreis der Befragten, die zuvor auch angegeben haben, dass sie die spezifische Maßnahme kennen. Die beiden am häufigsten genutzten Angebote unter den Befragten sind die Fahrradabstellanlagen (8 von 13) und die Fahrradabstellplätze für Gäste (6 von 9).

Insgesamt ist dabei jedoch zu beachten, dass die Anzahl der Befragten teilweise sehr gering ist.

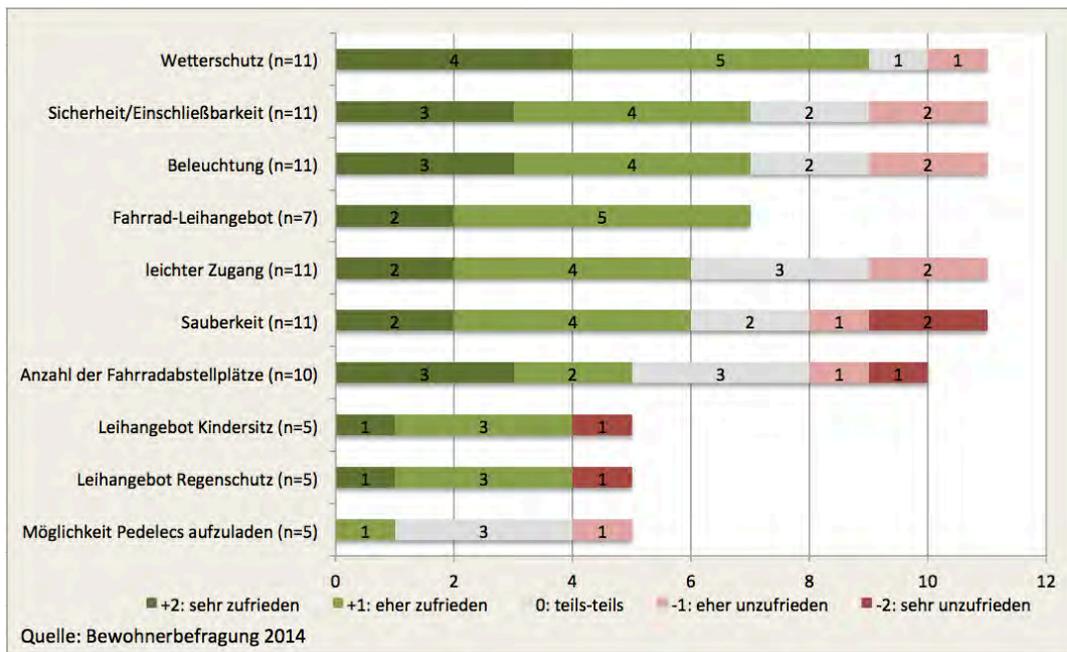
Frage 8: Wie zufrieden sind Sie mit den verschiedenen Angeboten in Ihrer Wohnanlage? Und wie wichtig sind Ihnen diese Angebote?

+2 bedeutet dabei sehr zufrieden/wichtig und -2 ganz und gar nicht zufrieden/wichtig

Anzahl der Fahrradabstellplätze

- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: leichter Zugang
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Beleuchtung
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Wetterschutz
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Sicherheit/Einschließbarkeit
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Sauberkeit (Pflege und Wartung)
- Möglichkeit, Elektroräder bzw. Pedelecs aufzuladen
- Fahrrad-Leihangebot
- Zubehör-Leihangebot: Regenschutz
- Zubehör-Leihangebot: Kindersitze

Abbildung 37: Zufriedenheit mit den bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt



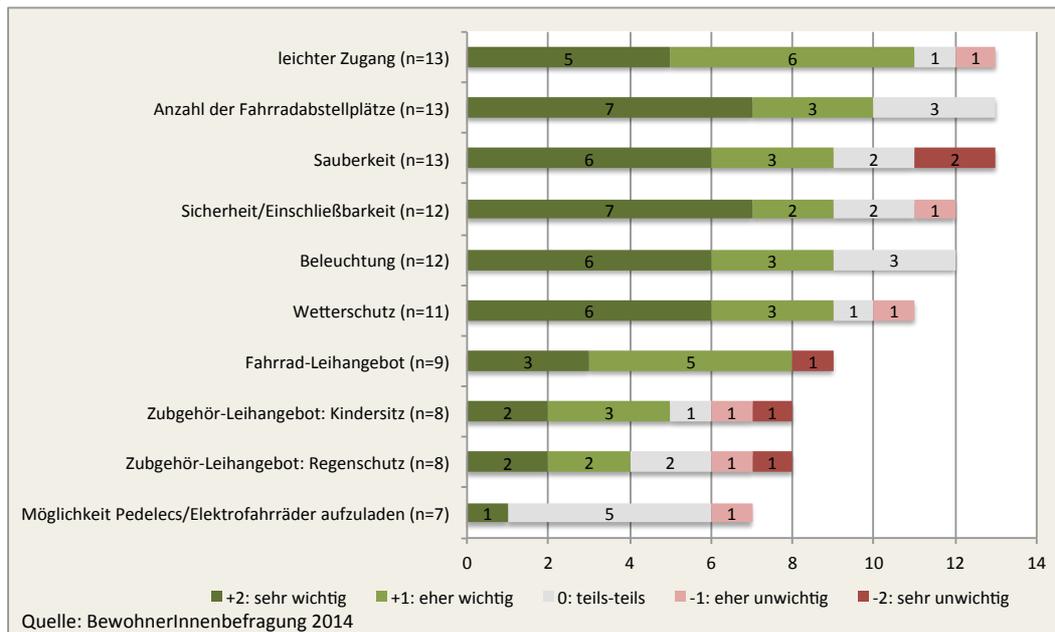
Ein weiterer Aspekt der Befragung behandelte die Zufriedenheit mit den bislang umgesetzten Maßnahmen. Hinsichtlich der qualitativen Ausstattung der Fahrradabstellanlagen schneidet der Wetterschutz am besten ab. Neun der elf befragten BewohnerInnen sind mit dem Wetterschutz (eher oder sehr) zufrieden. Hinsichtlich der Sicherheit und der Beleuchtung sind jeweils sieben der elf Befragten eher oder sehr zufrieden.

Das Fahrrad-Leihangebot wird von allen gut bewertet. Auch das Leihangebot von Fahrradzubehör (Kindersitze, Regenschutz) stößt insgesamt auf hohe Zufriedenheitswerte, allerdings bei einem insgesamt eher niedrigen Bekanntheitsgrad.

Darüber hinaus sind jedoch auch die Aspekte interessant, mit denen die befragten NutzerInnen weniger zufrieden sind. An erster Stelle wird von drei der elf befragten NutzerInnen die Sauberkeit der Abstellanlagen bemängelt.

Die Beurteilung der Zufriedenheit beruht auf den Einschätzungen der Befragten, denen das konkrete Angebot in der Wohnanlage „McNair“ bekannt war.

Abbildung 38: Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt

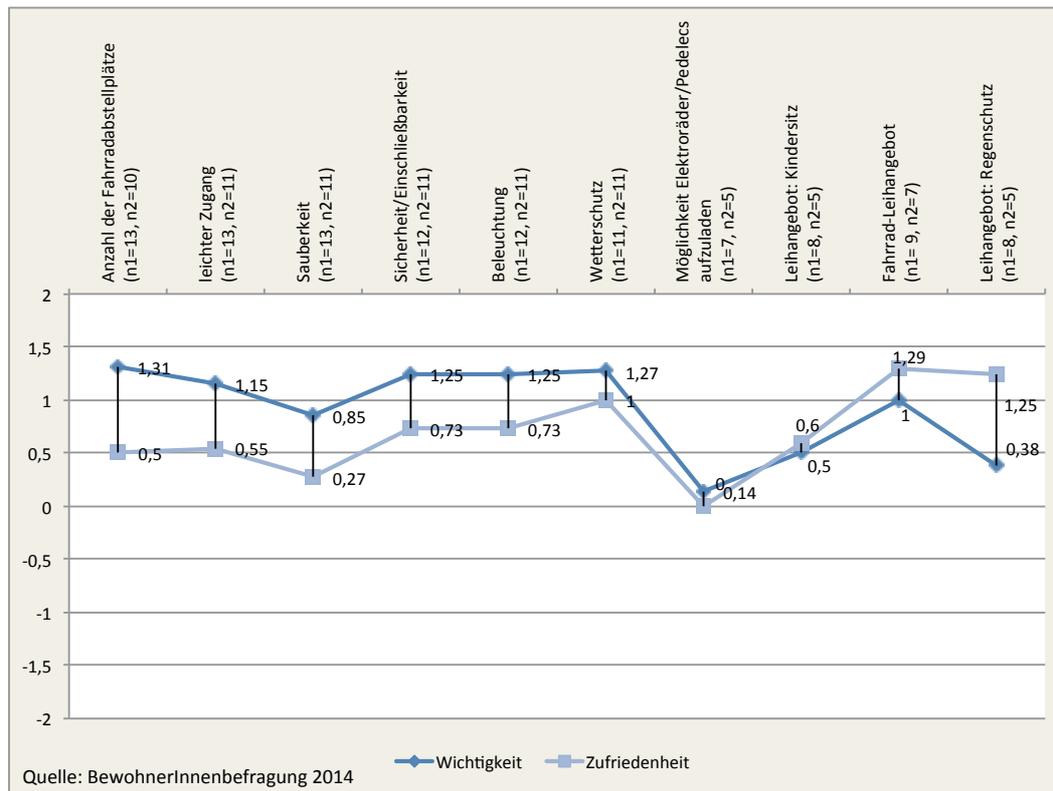


Die Befragten wurden zudem danach gefragt, wie wichtig ihnen die einzelnen Aspekte sind.

Am wichtigsten sind den Befragten der leichte Zugang zu den Abstellanlagen (11 von 13), die Anzahl der Abstellplätze (10 von 13) sowie Sauberkeit, Sicherheit, Beleuchtung und Wetterschutz der Fahrradabstellanlagen (jeweils 9 Nennungen). Im Vergleich dazu wird der Möglichkeit, Regenschutz-Zubehör auszuleihen (4 von 8) oder Pedelecs und Elektrofahrräder aufzuladen (1 von 7), aus Nutzersicht eher eine geringere Bedeutung zugemessen.

Die Beurteilung der Wichtigkeit beruht auf den Einschätzungen aller Befragten, unabhängig davon, ob sie das konkrete Angebot in der Wohnanlage "McNair" kennen oder nicht.

Abbildung 39: Mittelwertvergleiche zur Zufriedenheit und Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt⁹



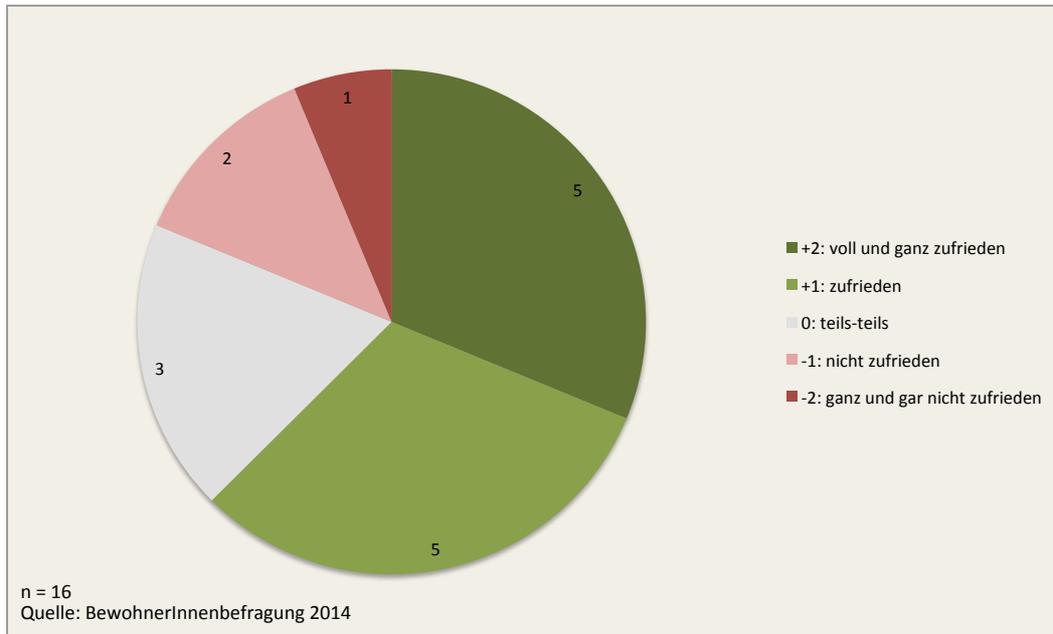
Von besonderem Interesse ist der Abgleich zwischen der Beurteilung der Wichtigkeit (=Erwartung) und der Zufriedenheit mit den bereits existierenden Angeboten. Es zeigt sich, dass es hier häufig zu Abweichungen kommt. Liegt der Mittelwert zur Einschätzung der Wichtigkeit über dem Mittelwert zur Beurteilung der Zufriedenheit, zeigt sich ein mögliches Verbesserungspotenzial bei der entsprechenden Maßnahme. Je größer die Diskrepanz zwischen Wichtigkeit und Zufriedenheit ist, desto eher sollte über Verbesserungen in dem konkreten Fall nachgedacht werden. Auffällig ist, dass die Anzahl der Fahrradabstellanlagen unter allen bereits durchgeführten Maßnahmen am wichtigsten eingeschätzt wird (Mittelwert 1,31), jedoch bei den Befragten die Situation vor Ort im Wohnquartier nicht ihren Erwartungen entspricht (Mittelwert 0,5). Darüber hinaus besteht auf Basis des Abgleichs zwischen Wichtigkeit und Zufriedenheit Verbesserungspotenzial insbesondere bei den folgenden Aspekten:

- Leichter Zugang zu den Fahrradabstellanlagen (Differenz zwischen der Einschätzung der Wichtigkeit mit der Beurteilung der Zufriedenheit von 0,6)
- Sauberkeit (Differenz von 0,58)
- Sicherheit/Einschließbarkeit (Differenz von 0,52) sowie
- Beleuchtung (Differenz von 0,52).

⁹ n1 bezieht sich jeweils auf den Mittelwert zur Wichtigkeit. Hier wurden alle Befragten, unabhängig davon, ob ihnen das konkrete Angebot in der Wohnanlage bekannt ist oder nicht, nach einer persönlichen Einschätzung zur Wichtigkeit gebeten. n2 bezieht sich auf den Mittelwert zur Zufriedenheit. Hier wurden alle Personen, denen die konkrete Maßnahme bekannt ist, nach einer persönlichen Einschätzung zur Zufriedenheit gebeten.

Die Abweichungen bei den weiteren Maßnahmen sind weniger bedeutsam. Zum Teil treten auch Unterschiede dahingehend auf, dass der Mittelwert zur Zufriedenheit größer ist als der Mittelwert zur Wichtigkeit, was letztendlich ein Zeichen dafür ist, dass bei diesen Maßnahmen die Zufriedenheit über den Erwartungen liegt und hier keine weiteren Verbesserungen notwendig sind (vgl. insbesondere Leihangebot: Regenschutz).

Abbildung 40: Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage „McNair“ in Frankfurt



Etwa zwei von drei der Befragten sind insgesamt mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage zufrieden bzw. sehr zufrieden.

4.1.3 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Angebots aus BewohnerInnensicht

Die Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen sind von zentraler Bedeutung bei der Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit einer Wohnanlage. Obwohl die Anzahl der Abstellanlagen mit 0,7 Fahrradstellplätzen pro BewohnerIn bzw. 2,1 Stellplätzen pro Wohneinheit relativ hoch ist, sind die BewohnerInnen mit der Anzahl der Stellplätze nur begrenzt zufrieden.

Hingegen scheint der Bekanntheitsgrad der weiteren Angebote (Fahrrad-Leihangebot, Leihangebot von Kindersitzen und Regenschutz sowie die Möglichkeit Elektroräder/Pedelecs aufzuladen) durchaus verbesserungsfähig. Dies kann beispielsweise mittels einer besseren Beschilderung oder im Rahmen einer schriftlichen Information an die Haushalte geschehen.

Abgesehen von einem weiteren Ausbau der Fahrradabstellanlagen lassen sich auch hinsichtlich der qualitativen Ausstattung Verbesserungen erzielen, die insbesondere darin liegen, im Einklang mit den Vorgaben des Denkmalschutzes die Zugänglichkeit zu erleichtern, die Sauberkeit der Abstellräume zu gewährleisten sowie die Sicherheit gegen Diebstahl und Beschädigung der Fahrräder in den Abstellräumen zu erhöhen. Dies könnte beispielsweise durch den Einbau von Fahrradhaltern in den Räumen, in denen dies noch nicht der Fall ist, möglich sein. Hier zeigt sich, dass nicht alle Abstellanlagen die gleiche Qualität besitzen.

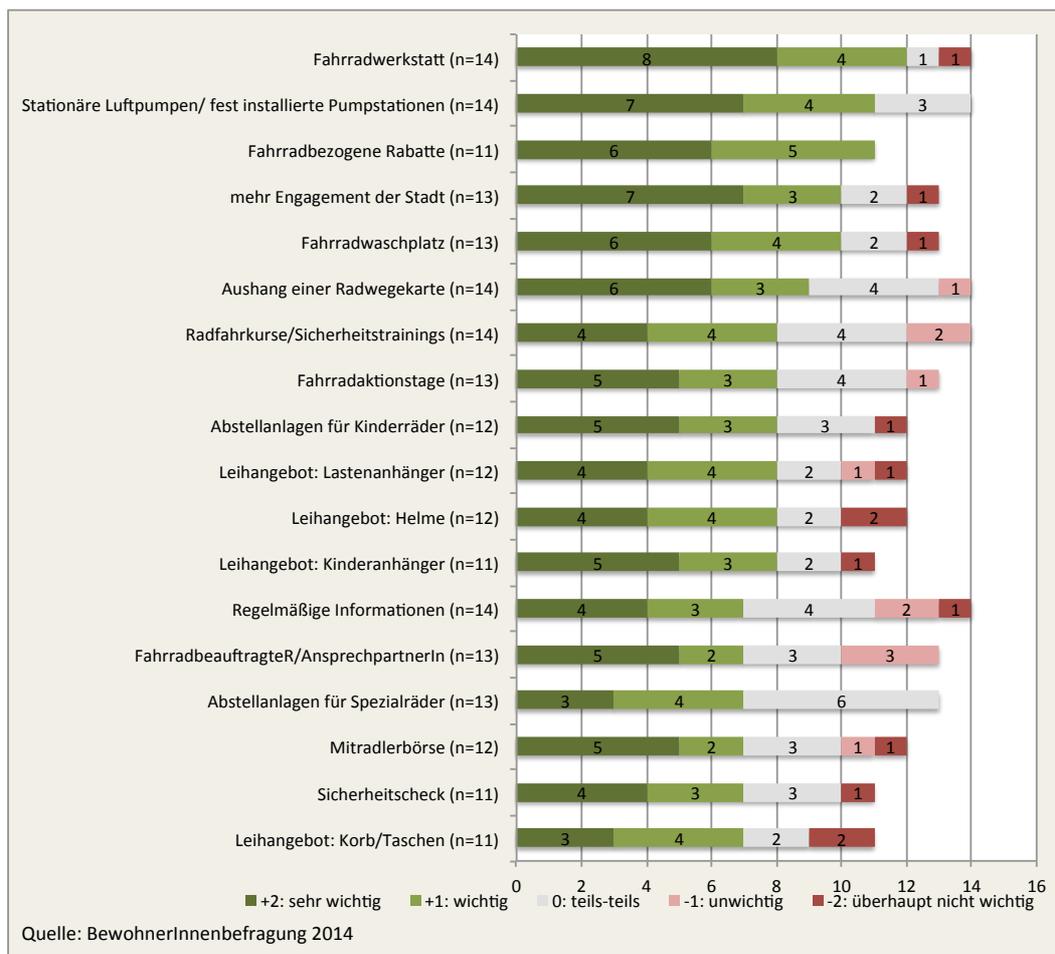
Neben Verbesserungen bei bestehenden Angeboten lassen sich Weiterentwicklungspotenziale identifizieren, die in einer Ausweitung der Fahrradförderung zu finden sind. Aus diesem Grund wurden die BewohnerInnen des Wohnquartiers auch um eine Einschätzung zu ergänzenden Maßnahmen gebeten.

Frage 10: Neben den Maßnahmen, die bereits durch Ihr Wohnungsunternehmen umgesetzt wurden, gibt es weitere Möglichkeiten, die Fahrradnutzung zu erleichtern. Welche der folgenden Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht wichtig, um die Fahrradfreundlichkeit im Umfeld Ihrer Wohnung weiter zu steigern?

+2 bedeutet dabei sehr wichtig und -2 überhaupt nicht wichtig

- Stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen
- Aushang einer Radwegkarte in der Wohnanlage
- Radfahrkurse/Sicherheitstrainings für MieterInnen
- FahrradbeauftragteR des Wohnungsunternehmens/AnsprechpartnerIn im Wohnungsunternehmen zu Fragen rund um das Rad
- Abstellanlagen für Spezialräder (z.B. Lastenräder)
- Abstellanlagen speziell für Kinderräder
- Fahrradwerkstatt oder Fahrradreparaturplatz
- Fahrradwaschplatz (mit Wasseranschluss und Schlauch)
- Weitere Leihangebote: Helme
- Weitere Leihangebote: Korb/Taschen/Koffer für Kleingepäck
- Weitere Leihangebote: Lastenanhänger
- Weitere Leihangebote: Kinderanhänger
- Sicherheitscheck und/oder Reparaturservice
- Fahrradbezogenen Rabatte für MieterInnen (z.B. bei Fahrradgeschäften)
- Mitradlerbörse (z.B. via schwarzes Brett oder Internet) zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Fahrradaktionstage oder Fahrradmärkte veranstaltet vom Wohnungsunternehmen
- Regelmäßige Informationen zum Thema Fahrrad durch das Wohnungsunternehmen
- Sonstiges, nämlich...
- Neben dem Engagement des Wohnungsunternehmens müsste die Stadt mehr für den Radverkehr tun.

Abbildung 41: Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit



Einem bedeutenden Teil der Befragten sind auch weitere Maßnahmen wichtig, die es in der Wohnanlage bisher nicht gibt. Insbesondere die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt, stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen, fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen bei KooperationspartnerInnen wie beispielsweise FahrradhändlerInnen und ein Fahrradwaschplatz werden von den BewohnerInnen als wichtige ergänzende Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit angesehen.

Darüber hinaus wird neben dem Engagement der Wohnungsgenossenschaft insbesondere gefordert, dass die Stadt Frankfurt mehr Maßnahmen ergreifen müsse, um die Fahrradnutzung zu fördern.

4.2 ExpertInnen-Befragung

Die Ergebnisse der ExpertInnen-Interviews werden im Folgenden gegliedert nach Themenkomplexen anonymisiert vorgestellt. Alle nachfolgend dargestellten Informationen und Einschätzungen basieren auf den geführten ExpertInnen-Gesprächen.

4.2.1 Motivation, Rahmenbedingungen und AkteurlInnen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage

Die Motive der KEG, die Wohnanlage McNair-Gebäude fahrradfreundlich zu gestalten, waren vielfältig: Zum einen ist es der Anspruch beziehungsweise das Selbstverständnis der KEG, einen Beitrag zu leisten, dass den BewohnerInnen von KEG-eigenen Wohnanlagen Alternativen zur Autonutzung zur Verfügung stehen. Viele der BewohnerInnen verfügen nur über ein geringes Einkommen, und auch für diese sollte der Zugang zu Mobilität gewährleistet werden. Die Wohnungen sollen zudem auch für BesucherInnen ohne Auto gut erreichbar sein. Insgesamt sollen die Maßnahmen zum Werterhalt der Wohnanlagen und zu einer generellen Aufwertung des Stadtteils beitragen. Um dies sicherzustellen beschäftigt die KEG eigenes Personal zur Unterhaltung der Anlagen. Der *Frankfurter Verein für soziale Heimstätten* ist als lokale Organisation der Sozialarbeit ebenfalls in die fahrradfreundliche Gestaltung der Anlage und die Unterstützung der BewohnerInnen bei der Nutzung des Fahrrades eingebunden. Die Einbindung erfolgt beispielsweise über den Mieterservicepoint in der Wohnanlage, der MieterInnen unter anderem zu Fragen rund um die Nutzung des Fahrrads im Stadtteil und der Gesamtstadt berät. Der Verein übernimmt auch Aufgaben der Hausverwaltung, betreut den Fahrradverleih einschließlich der elektrisch betriebenen Lastenfahrräder und bietet eine Mobilitätsberatung für die Bewohnerschaft des McNair-Gebäudes an.

Die KEG arbeitet eng mit der Radverkehrsplanung in der Stadtverwaltung zusammen. Die städtischen und teilweise städtischen Unternehmen, so auch die KEG, haben die Gesamtverkehrsentwicklung beziehungsweise die Förderung einer sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs in der Stadt im Blickfeld. Auch um einen Beitrag zur gesamtstädtischen Förderung des Radverkehrs zu leisten, werden daher Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Wohnanlagen durchgeführt. Aus Sicht der Verwaltung wird die fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnanlagen für die Wohnungsunternehmen zunehmend auch zu einer betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit. Die Zielgruppen ändern ihre Ansprüche und Wünsche an Wohnraum. Die Fahrradnutzung in vielen Innenstädten, so auch in Frankfurt, steigt an und dementsprechend wächst der Wunsch von potenziellen MieterInnen, ihre Fahrräder bequem, witterungs- und diebstahlgeschützt abstellen zu können. BauherrInnen und InvestorInnen sollten, so die Position der Verwaltung, relevante Fachplanung in der Verwaltung bei der Planung von Wohnanlagen intensiv einbinden. Ebenso sollten die in die Errichtung von Wohnanlagen oder die Umgestaltung von Gebäuden in Wohnanlagen involvierten ArchitektInnen für die Belange des Fahrradparkens in Wohngebäuden sensibilisiert werden. Das Fahrradparken werde derzeit immer noch nicht in dem Maße bei der Planung berücksichtigt, wie dies der Fall sein sollte. In Frankfurt geschieht die Einbindung der Verwaltung unter anderem über eine Beratung von Bauherren und -frauen sowie InvestorInnen durch die Bauaufsichtsbehörde, bei der die BauherrInnen sowie InvestorInnen auch hinsichtlich der Dimensionierung und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen in Wohnanlagen beraten werden. Beraterseits wird die Bauaufsichtsbehörde dabei durch die Radverkehrsplanung der Verwaltung.

4.2.2 Vorgehensweise und Hemmnisse bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnanlage

In einem ersten Schritt ist im und am McNair-Gebäude eine Bestandsaufnahme durchgeführt worden. Dabei wurde erhoben, welche Bedarfe an Fahrradabstellmöglichkeiten bestehen

und welche Möglichkeiten die Wohnanlage bietet, qualitativ hochwertige Abstellanlagen zu realisieren. Das Ergebnis der Bestandsaufnahme war, dass im Gebäude und den Außenbereichen rund 430 Quadratmeter für die Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung standen. Bei der anschließenden Planung der Abstellanlagen und ihrer Zuwegung im und am Gebäude mussten die Belange des Denkmalschutzes im McNair-Gebäude berücksichtigt werden. Der Denkmalschutz setzte den erforderlichen Baumaßnahmen dabei teils enge Grenzen. Aufgrund des für alle Portale im McNair-Gebäude bestehenden Denkmalschutzes hat sich eine barrierefreie Gestaltung, insbesondere der Zuwegung, an vielen Stellen im Gebäude nicht leicht gestaltet. So konnten keine Rampen und Aufzüge innerhalb des Gebäudes realisiert werden.

Es existieren aus Verwaltungssicht¹⁰ eine ganze Reihe von Hemmnissen, die einer fahrradfreundlichen Gestaltung von Wohnanlagen derzeit noch im Wege stehen. Im Bestand, so die Verwaltung, ist es häufig kaum möglich, Wohnanlagen mit einer ausreichenden Zahl nutzerfreundlicher Abstellmöglichkeiten nachzurüsten. Auch die Vorgabe, wirtschaftlich und gewinnorientiert zu bauen, bewirkt, dass (insbesondere private) BauherrInnen sowie InvestorInnen versuchen, die Gebäudeflächen optimal zu nutzen. Für die Befriedigung der Bedürfnisse des Fahrradparkens bleiben oft nur Restflächen, die zudem innerhalb der Gebäude häufig schlecht erschlossen und kaum oder gar nicht barrierefrei erreichbar sind. Auch fehlen in der hessischen Landesbauordnung Vorgaben zur qualitativen Gestaltung von Fahrradabstellanlagen in und an Wohngebäuden. Dies bewirkt, dass oftmals (immer noch) nicht den Bedürfnissen der NutzerInnen entsprechende Abstellanlagen für Fahrräder in und an Wohngebäuden errichtet werden. Ebenso wird dem Bedarf an Fahrradstellplätzen für BesucherInnen von Wohnanlagen oft noch zu wenig Beachtung geschenkt und kann so der Ausweitung der Fahrradnutzung in der Stadt entgegenwirken. Durch eine gute Planung des Fahrradparkens im Vorfeld der Realisierung einer Wohnanlage, so die Position der Verwaltung, können und könnten mögliche Konflikte oftmals bereits im Vorfeld vermieden werden.

4.2.3 Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung

Generell wird die fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnanlagen als sehr wichtig angesehen, da sich die verkehrliche Situation in Frankfurt nach Ansicht sowohl des interviewten Verkehrsplaners aus der Verwaltung als auch des bei der KEG für die Wohnanlage McNair-Gebäude zuständigen Bereichsleiters im Sinne des Klima- und des Umweltschutzes dringend ändern muss. Unternehmen der Wohnungswirtschaft könnten vieles dazu beitragen, da sich die Ansprüche der StadtbewohnerInnen an ihre Wohnungen ändern. Ebenso ändert sich bei vielen Menschen derzeit das Mobilitätsverhalten im Sinne der Fahrradnutzung, so dass Fahrradfreundlichkeit auch für VermieterInnen zunehmend ein wichtiger Faktor zur Bewerbung der Wohnungen sein wird.

Die fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnanlagen sei zudem ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der ÖPNV die

¹⁰ Die Verwaltung in Frankfurt verfügt über umfangreiches Wissen zum Thema Fahrradparken in Wohngebäuden und bietet die Möglichkeit an, BauherrInnen hierüber zu informieren. Zudem stehen Broschüren und Leitfäden für InvestorInnen sowie BauherrInnen mit Informationen dazu, wie Wohnanlagen fahrradfreundlich gestaltet werden können, zur Verfügung.

Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten allein nicht mehr sicherstellen kann und die Pkw-Verfügbarkeit der BewohnerInnen nicht mehr gegeben oder stark eingeschränkt ist.

Die aus Sicht einer InterviewpartnerIn unbedingt erforderliche Maßnahme ist die Bereitstellung ebenerdiger, freundlich und hell gestalteter barrierefreier, witterungs- und diebstahlgeschützter Abstellanlagen. Welche Art von Bügel oder Halter genutzt werden sollte, ist jeweils von der baulichen beziehungsweise räumlichen Situation vor Ort abhängig. Es sollten keine Restflächen verwendet werden, da dem/der FahrradnutzerIn durch attraktive Flächen signalisiert werden kann, dass seine/ihre Bedürfnisse ernst genommen werden und entsprechend eine unattraktive Lage der Abstellanlage im oder am Gebäude vermittelt, dass die Belange des Fahrradparkens eben nicht sonderlich ernst genommen werden. Es sollte in jedem Falle auch darauf geachtet werden, dass die Anlage möglichst ästhetisch gestaltet wird. Schon vor der konkreten Planung der Bebauung sollte das Netz der Erschließungs- und Sammelstraßen so geplant werden, dass eine günstige Zuwegung von Abstellanlagen sichergestellt werden kann. Wichtig ist auch eine (über den einzelnen Projekten stehende) politische Willensbekundung, dass der Politik und Verwaltung in der Stadt die fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnanlagen ein wichtiges Anliegen ist.

Besonders gut angenommen werden am McNair-Gebäude die ebenerdigen Abstellanlagen. Sehr innovativ aus Sicht der KEG sind die Fördermaßnahmen, die auch eine soziale Komponente beinhalten, wie beispielsweise das nicht weit vom McNair-Gebäude entfernte Haus des Jugendrechts, in dem Staatsanwaltschaft, Polizei, Jugendgerichtshilfe und Täter-Opfer-Ausgleich gemeinsam unter einem Dach arbeiten und in dem von Jugendlichen eine betreute Fahrradreparatur betrieben wird. Innovativ wäre beispielsweise auch die Errichtung einer Fahrradwaschanlage. Hierfür müsste jedoch eine Wohnanlage eine entsprechende Größe aufweisen.

4.2.4 Kommunikation und Informationen

Die BewohnerInnen des McNair-Gebäudes werden regelmäßig über Broschüren und Falblätter, die sämtlichen BewohnerInnen zugestellt werden, über Maßnahmen und Aktionen zur fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlage informiert. Sämtliche gedruckten Informationsmaterialien liegen auch im Cafe McNair, einem Cafe in der Wohnanlage für alle BewohnerInnen, aus. Die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlage McNair-Gebäude wird bei der Bewerbung von Wohnungen der Anlage erwähnt, ist aus Sicht der BSMF jedoch nur einer von vielen Aspekten, die zur Attraktivität der Wohnanlage beitragen.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Kommunikation fahrradfreundlicher Aktivitäten sinnvoll, da so BewohnerInnen signalisiert werden kann, dass ihre Anliegen wahr- und ernstgenommen werden. Die Durchführung von Kommunikations- und Informationsmaßnahmen, so die Verwaltung, hat bewirkt, dass innerhalb der Verwaltung das Thema präsent ist. In der öffentlichen Debatte sei dies jedoch nicht unbedingt der Fall. Es gebe in Frankfurt bisher nur punktuelle Maßnahmen durch einzelne Wohnungsunternehmen, jedoch noch kein schlüssiges stadtweites Konzept, welches alle relevanten AkteurInnen einbindet.

4.2.5 Kooperationen

BSMF und Radverkehrsplanung der Stadtverwaltung kooperieren bei der fahrradfreundlichen Gestaltung von Wohnanlagen. Diese Kooperation wird sowohl von der BSMF als auch von der Verwaltung als sehr wichtig angesehen, da Fahrradfreundlichkeit nicht an der Grundstücksgrenze aufhöre und fahrradfreundliche Wohnanlagen als Bestandteil einer gesamtstädtischen Fahrradfreundlichkeit gesehen werden müssen. Schwierigkeiten bei der Zusammenarbeit sind bisher nicht aufgetreten.

Generell sind aus Sicht der KEG noch weitere Kooperationen denkbar, ohne dass potenzielle PartnerInnen direkt genannt werden. Die Kooperation sollte sich jedoch nicht auf die fahrradfreundliche Gestaltung von Wohnanlagen beschränken, sondern sämtliche Belange, Wünsche, Bedürfnisse und Interessen der Bewohnerschaft zum Gegenstand haben.

4.2.6 Bedeutung und Nutzen der fahrradfreundlichen Wohnanlage

Grundsätzlich ist es der Anspruch und das Selbstverständnis von BSMF und KEG, einen Beitrag dazu zu leisten, dass den BewohnerInnen Alternativen zum Auto zur Verfügung stehen – auch aus Gründen hoher Mobilitätskosten für den Pkw. Viele der BewohnerInnen der Wohnanlage McNair-Gebäude verfügen über ein nur geringes Einkommen, das keine Pkw-Nutzung zulässt. Auch für diese BewohnerInnen soll der Zugang zur Mobilität gewährleistet werden. Für die BSMF und KEG stellt sich der Nutzen einer fahrradfreundlichen Wohnanlage zudem ein, da dies zum Werterhalt der Wohnanlage und zur Aufwertung des gesamten Stadtteils beitragen kann.

4.2.7 Erreichbarkeit der Zielgruppe(n)

Mit der fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlage McNair-Gebäude konnte die Zielgruppe definitiv erreicht werden. Die Bewohnerschaft besteht in erster Linie aus einkommensschwachen Haushalten, denen mit dem Fahrrad auch aufgrund der Fördermaßnahmen der KEG und BSMF ein günstiges Verkehrsmittel mit komfortablen und nutzerfreundlichen Abstellbedingungen als Alternative zum Pkw zur Verfügung steht.

4.3 Abschließende Bewertung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung

Auf Basis der Befragungen der BewohnerInnen sowie ExpertInnen und der Vor-Ort-Besichtigung zeigt sich, dass in der Wohnanlage McNair bereits zahlreiche infrastrukturelle und kommunikative Maßnahmen zur Fahrradförderung umgesetzt wurden. Insofern kann die Wohnanlage durchaus als gutes Beispiel gelten.

Die Arbeit der MitarbeiterInnen der BSMF zur fahrradfreundlichen Gestaltung des McNair-Gebäudes ist durch ein hohes Engagement gekennzeichnet. Dieses Engagement basiert auf dem Selbstverständnis der BSMF, dass die Verbesserung der Nutzungsbedingungen für das Fahrrad für die BewohnerInnen von zentraler Wichtigkeit ist. Direkte AnsprechpartnerInnen für die Bewohnerschaft im McNair-Gebäude stellen sicher, dass durch BewohnerInnen geäußerte Wünsche und Anregungen zur Verbesserung der Attraktivität der Fahrradabstellanlagen zeitnah umgesetzt und Missstände ebenso zeitnah beseitigt werden können. Eine

quantitativ ausreichende Ausstattung der Wohnanlage mit Fahrradabstellmöglichkeiten ist bereits gewährleistet. 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. Auf Basis der durchgeführten Analysen lassen sich Potenziale zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit identifizieren.

Tabelle 7: Zusammenfassende Bewertung der bisherigen Maßnahmen aus Sicht der BewohnerInnen

	Bekanntheit und Nutzung	Zufriedenheit
Fahrradabstellplätze	✓	✓
leichter Zugang		
Wetterschutz		
Sicherheit/Einschließbarkeit		
Beleuchtung		
Sauberkeit		
Fahrradabstellplätze für Gäste	✓	
Fahrrad-Leihangebot	x	x
Leihangebot: Zubehör	✓	✓
Möglichkeit Elektroräder/Pedelecs aufzuladen	x	x

Nutzung bzw. Zufriedenheit hoch	
Nutzung bzw. Zufriedenheit mittel	
Nutzung bzw. Zufriedenheit gering	
nicht bewertet	
Bekanntheitsgrad hoch	✓
Bekanntheitsgrad niedrig	x

In diesem Sinne sind die folgenden Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Fahrradfreundlichkeit auch als Verbesserungen eines bereits überdurchschnittlichen Angebots zu verstehen.

- Hinsichtlich der bisher bereits durchgeführten Aktivitäten lässt sich festhalten, dass einzelne Maßnahmen (z.B. das Fahrrad-Leihangebot, die Möglichkeit Elektroräder/Pedelecs kostenfrei in der Tiefgarage aufzuladen, aber auch die Möglichkeit Fahrradzubehör auszuleihen) noch offensiver bekannt gemacht werden könnte, da der Bekanntheitsgrad zum Teil noch gering ist.
- In Bezug auf die Fahrradabstellplätze sind insbesondere die Aspekte Zugänglichkeit, Sicherheit/Einschließbarkeit, Beleuchtung und Sauberkeit zu verbessern. Hier sind aufgrund der Denkmalschutzvorschriften (s.o.) die Gestaltungsspielräume begrenzt.
- Als ergänzende Maßnahmen sind aus BewohnerInnensicht viele Möglichkeiten denkbar. Insbesondere die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt, stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen, fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen bei KooperationspartnerInnen wie beispielsweise Fahrradhändlern und ein Fahrradwaschplatz werden von den BewohnerInnen als wichtige ergänzende Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit angesehen.

5 Fallstudie „Bramfelder Weg“ in Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist mit rund 1,75 Millionen EinwohnerInnen die zweitgrößte Stadt Deutschlands. Mit der Radverkehrsstrategie von 2008 verfolgt Hamburg das Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2015 auf 18 Prozent zu erhöhen (vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg o.J.). Bisher wurde gemäß der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ im Jahr 2008 ein Radverkehrsanteil von 12% erreicht (infas 2011: 7). Die Mieter- und Wohnungsbaugenossenschaft Gartenstadt Farmsen (mgf) hat sich am Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ beteiligt.

Die mgf verwaltet in der denkmalgeschützten Wohnanlage Gartenstadt Farmsen im Nordosten Hamburgs 2.558 Wohnungen auf einer Grundstücksfläche von ca. 50 Hektar mit rund 4.800 BewohnerInnen. Grundsteinlegung und Baubeginn der Gartenstadt Farmsen waren im Jahr 1954. Aufgrund des Alters der Wohnsiedlung wird dort in den kommenden Jahren die Zahl der über 60-Jährigen stark ansteigen, diese werden dann einen großen Anteil der BewohnerInnen ausmachen. Der Baubestand von rund 200 Gebäuden setzt sich in aufgelockelter 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.

Im Jahr 1992 übernahm die mgf die Siedlung Gartenstadt Farmsen, die im Bezirk Wandsbek gelegen ist, und engagiert sich seither stark für die Themen Klimaschutz und Energieeffizienz. Nach eigenen Angaben der mgf werde eine zukunftsweisende, ganzheitliche Quartiersentwicklung der Gartenstadt Farmsen verfolgt (mgf 2014, S. 12). So hat sich die mgf im Jahr 1997 auf den Weg gemacht, umfassende Sanierungsarbeiten durchzuführen und ein Sanierungskonzept für die Jahre 1997-2015 erstellt. Hierbei setzt die mgf auf Modernisierungskonzepte mit alternativen Energien und Energieeffizienz. Im Jahr 2013 waren 91% der Bestandsgebäude vollständig energetisch saniert. Durch die Sanierungsarbeiten konnte der CO₂-Ausstoß für den Bereich Heizung von 4,23 Tonnen auf 0,6 Tonnen je BewohnerIn reduziert werden (mgf 2014: 9) – dies entspricht rund einem Drittel der bundesdeutschen Durchschnittsemissionen (vgl. UBA 2014). Ein weiterer Baustein liegt in der Förderung von Maßnahmen für umweltfreundliche individuelle Mobilität der BewohnerInnen. Seit 2013 gibt es das mgf Mobilitätskonzept, welches die vier Themenschwerpunkte Kommunikation, gewerbliche Mobilität, Mobilität fördern und erhalten und Hilfe bei eingeschränkter Mobilität umfasst (vgl. Tabelle 8). Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens werden in dem Bewusstsein umgesetzt, „dass der bewusste Umstieg vom Auto auf das Rad nur gelingen kann, wenn das Radfahren im Alltag attraktiv, sicher und bequem ist“ (vgl. Bewerbungsunterlagen). Das Mobilitätskonzept soll dazu beitragen, die „Energiewende im Kopf“ anzuschieben, um klimafreundlich mobil zu sein (mgf 2014: 9). Das Engagement der Mietergenossenschaft ist seit 2001 insbesondere im Bereich Energieeffizienz mit zahlreichen Preisen gewürdigt worden (z.B. Deutscher Solarpreis 2005/2012 (Eurosolar), familienfreundliches Wohnquartier 2007 (FHH), Effizienzhaus 2009 (dena)).

Tabelle 8: Das mgf Mobilitätskonzept (2013)

Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Energieberatung vor Ort • Mieterzeitung informiert über Mobilität (Umweltauswirkungen, Car-Sharing, Alternativen wie z.B. Radfahren, E-Bikes) • Öffentliche Aktionen und Veranstaltungen • Förderung des Radsports (Unterstützung BMX-Bahn Neusureland)
Gewerbliche Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Innerbetriebliche Mobilität klimafreundlich gestalten (Fahrräder, Lastenfahrräder, E-Bikes, sparsame Fahrzeuge) • Firmen aus der Region beauftragen • mgf und beauftragte Firmen sind Mitglied im QuB (Qualitätsverbund umweltbewusster Betriebe)
Mobilität fördern und erhalten	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der nachhaltigen Mobilität: Car-Sharing, Elektromobilität (E-Bikes) • Barrierearmer Umbau der Siedlung/von Wohnungen • Multifunktionale Unterstellmöglichkeiten (Fahrräder, Rollstühle, Gehwagen, Kinderwagen) • Beleuchtungskonzept • Sicherheitskonzept • Hilfestellung vor Ort (soziale Beratung) • Erlebnispfade in der Siedlung (Fitness, Kultur, Bildung, Sportveranstaltungen)
Hilfe bei eingeschränkter Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperation mit Fahrdiensten • Vermittlung von „Medienboten“ der Bücherhalle Farmsen • Hausbesuche durch soziale Beratung • Hinweis auf Lieferdienste für Lebensmittel

Quelle: Bewerbungsunterlagen der mgf Gartenstadt Farmsen

Zentrale Maßnahmen zur Fahrradförderung sind aus Sicht der Wohnungsgenossenschaft:

- Verbesserung der Ab- und Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder in der gesamten Siedlung: Multifunktionale Garagen für Fahrräder, Rollstühle, Gehwagen oder Kinderwagen, 1.275 Fahrradbügel für bis zu 2.125 Fahrräder, Vermietung von Fahrradboxen und Gerätehäusern, die auch für die Unterbringung von Rädern genutzt werden können, kostenlos nutzbare Fahrradkeller in Mehrfamilienhäusern.
- Barrierefreier Wegeumbau: Beseitigung von Treppen bzw. Anbringung von Fahrradspuren neben Treppen.
- E-Bike Verleihstation (seit 2014)
- Zusammenarbeit mit dem Mobilitätspartner Cambio Car-Sharing: Austausch über Erfahrungen aus dem Verleih von E-Bikes zur Weiterentwicklung des Sharing-Systems mit der Integration von Pedelecs in ein öffentliches Leihsystem für Hamburg.
- In der gewerblichen Mobilität mit gutem Beispiel vorangehen: Bewusste Nutzung des Fahrrades und teilweise erdgasbetriebener Fahrzeuge.
- Kommunikation: Regelmäßige Artikel zum Thema klimafreundliche Mobilität in der quartalsweise erscheinenden Genossenschaftszeitung „bei uns“, um die Mitglieder zu motivieren, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen.

Abbildung 42: E-Bike-Verleihstation

Quelle: Wuppertal Institut



Die in der Gartenstadt Farmsen vorhandenen Radabstellanlagen unterscheiden sich je nach Gebäudetyp und sind teilweise angepasst an den Bedarf in den verschiedenen Wohneinheiten. Aufgrund von Denkmalschutzvorgaben sind einfache, nicht überdachte Fahrradbügel vor Einfamilienhäusern weit verbreitet.

Abbildung 43: Fahrradbügel vor Einfamilienhäusern

Quelle: Wuppertal Institut



In den Mehrfamilienhäusern befinden sich Fahrradkeller. Für Einfamilienhäuser gibt es die Möglichkeit, Gerätehäuser im Garten zum wettergeschützten Abstellen der Räder zu mieten. Die MitarbeiterInnen der Wohnungsgesellschaft sind bemüht, Radabstellanlagen bei sich änderndem Bedarf in den Wohneinheiten oder auf Anfrage auch individuell anzupassen bzw. individuelle Lösungen zu finden (z.B. Anbringung von Rampen). Zudem gibt es einzelne Fahrradboxen und Multifunktionsgaragen. Die Radabstellanlagen werden in unterschiedlicher Intensität genutzt. Die Qualität der Radabstellanlagen kann überwiegend als gut bezeichnet werden. Auffällig ist das gute Wegenetz in der Wohnanlage, welches von der Wohnungsgesellschaft barrierefrei umgebaut worden ist.

Darüber hinaus sind laut der eingereichten Bewerbungsunterlagen folgende Maßnahmen zur Fahrradförderung umgesetzt worden. So

- gibt es einen offiziellen Fahrradbeauftragten,
- gibt es einen Beschluss der Geschäftsführung zur Förderung der Fahrradnutzung,

- wird das Ziel der Fahrradförderung explizit in Veröffentlichungen des Wohnungsunternehmens genannt,
- hat sich das Wohnungsunternehmen zu Zielen des Klimaschutzes bekannt,
- besteht ein Car-Sharing Angebot,
- haben MitarbeiterInnen der Wohnungsunternehmensverwaltung schon einmal fahrrad-spezifische Tagungen/Seminare/Fortbildungen besucht.

5.1 BewohnerInnen-Befragung

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der schriftlichen BewohnerInnen-Befragung dargestellt und interpretiert. Es folgt zunächst ein kurzer Überblick über die generelle Fahrradmittelnutzung der befragten BewohnerInnen, bevor dann die Ergebnisse zur Wahrnehmung und Bewertung der fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage dargestellt werden. Abschließend wird die Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen aus BewohnerInnensicht dargestellt.

Die Befragungsergebnisse werden folgendermaßen dargestellt: Zunächst wird die Fragestellung im exakten Wortlaut des Fragebogens mit den jeweiligen Antwortmöglichkeiten aufgeführt (grau hinterlegt). Anschließend werden zentrale Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung in Diagrammen abgebildet und erläutert. Relevante Zusammenhänge werden genannt und – wenn möglich – interpretiert.

5.1.1 Verkehrsmittelfürbarkeit und Fahrradnutzung der befragten Haushalte

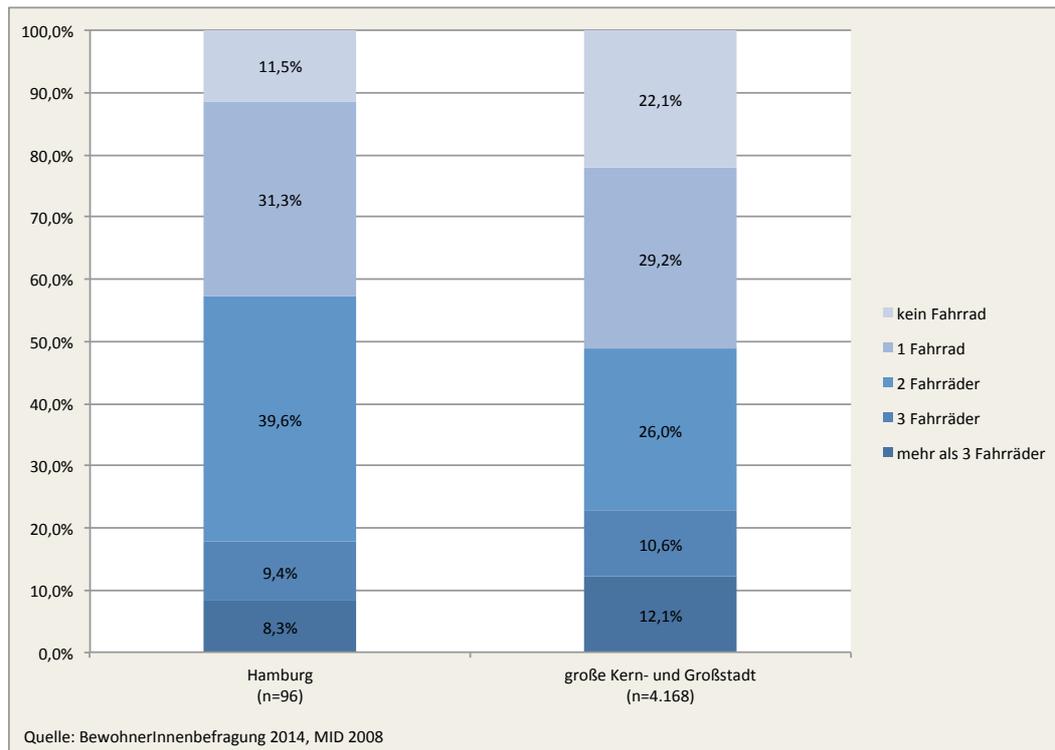
Frage 1: Wie viele funktionsfähige Fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?

- Keine Fahrräder
- 1 Fahrrad
- 2 Fahrräder
- 3 Fahrräder
- mehr als 3 Fahrräder

Frage 5: Über welche weiteren Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachantworten möglich)

- Auto
- Motorrad
- Mofa/Roller
- Pedelec/Elektrofahrrad
- Zeitfahrkarte für den ÖPNV (z.B. Monats- oder Jahreskarte der VGH)
- Sonstige, nämlich:

Abbildung 44: Fahrradbesitz in den befragten Haushalten in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg im Vergleich zum Bundesdurchschnitt großer Kern- und Großstädte

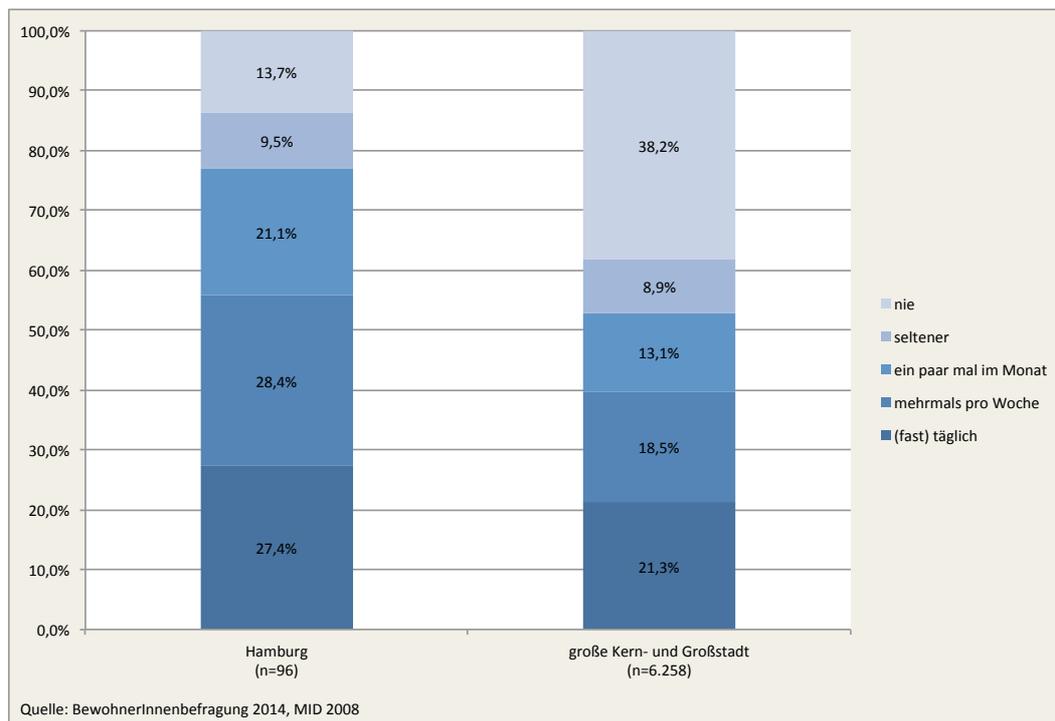


In der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ verfügt der überwiegende Teil der befragten Haushalte (88,5%) über mindestens ein Fahrrad. Damit ist die Fahrradverfügbarkeit unter den Befragten höher als im Bundesdurchschnitt von großen Kern- und Großstädten. Darüber hinaus ist das Fahrrad in der Wohnanlage noch stärker verbreitet als das Auto (65,6%). Etwa jeder zweite befragte Haushalt (47,9%) verfügt über eine Zeitfahrkarte des ÖPNV. Der Besitz eines Motorrades oder Mofas (8,4%) bzw. eines Pedelecs oder Elektrofahrrads (3,1%) spielt bei den befragten Haushalten in der Wohnanlage eine zu vernachlässigende Rolle.

Frage 2: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise das Fahrrad?

- (fast) täglich
- mehrmals pro Woche
- ein paar Mal im Monat
- seltener
- nie

Abbildung 45: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der Befragten in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg und im Bundesdurchschnitt

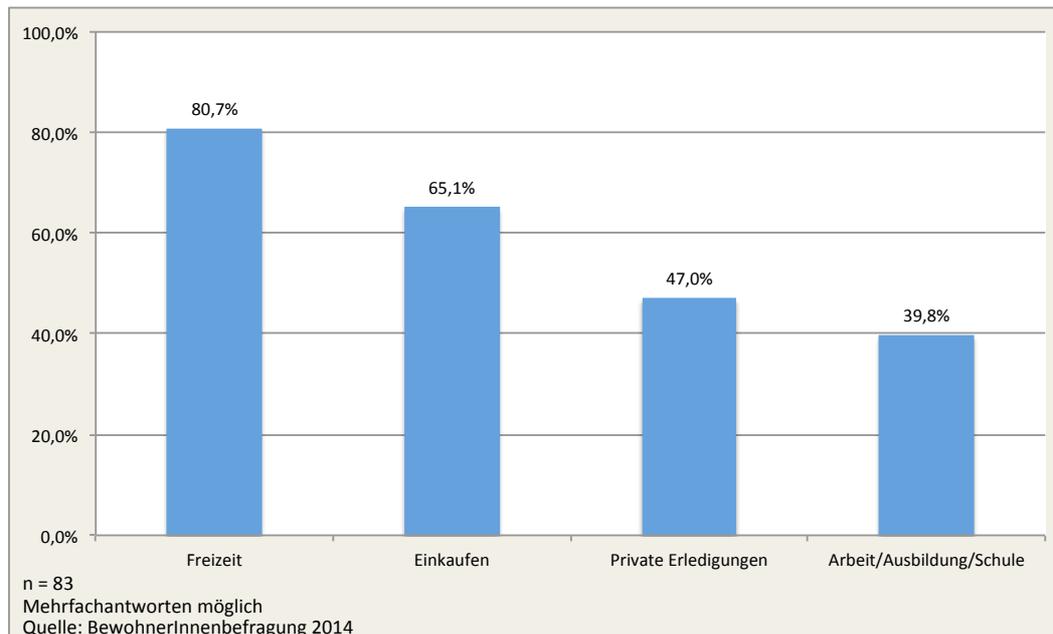


Die durchschnittliche Häufigkeit der Fahrradnutzung der Befragten ist überdurchschnittlich im Vergleich zu der durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit in deutschen großen Kern- und Großstädten. So fahren über die Hälfte der Befragten (55,8%) mehrmals pro Woche mit dem Rad. Die Befragten können somit als rad-affin bezeichnet werden, während im Bundesdurchschnitt in großen Kern- und Großstädten nur 39,8 Prozent der BewohnerInnen VielradlerInnen sind. Etwa jeder siebte Befragte in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ (13,7%) fährt nie mit dem Rad, im Bundesdurchschnitt vergleichbarer Stadtgröße sind es dagegen 38,2 Prozent. Es lassen sich keine signifikanten Zusammenhänge zwischen den soziodemographischen Daten (Geschlecht, Kinder im Haushalt und Bildungsstand) und der Radfahrfrequenz erkennen.

Frage 3: Wofür nutzen Sie üblicherweise das Fahrrad? (Mehrfachantworten möglich)

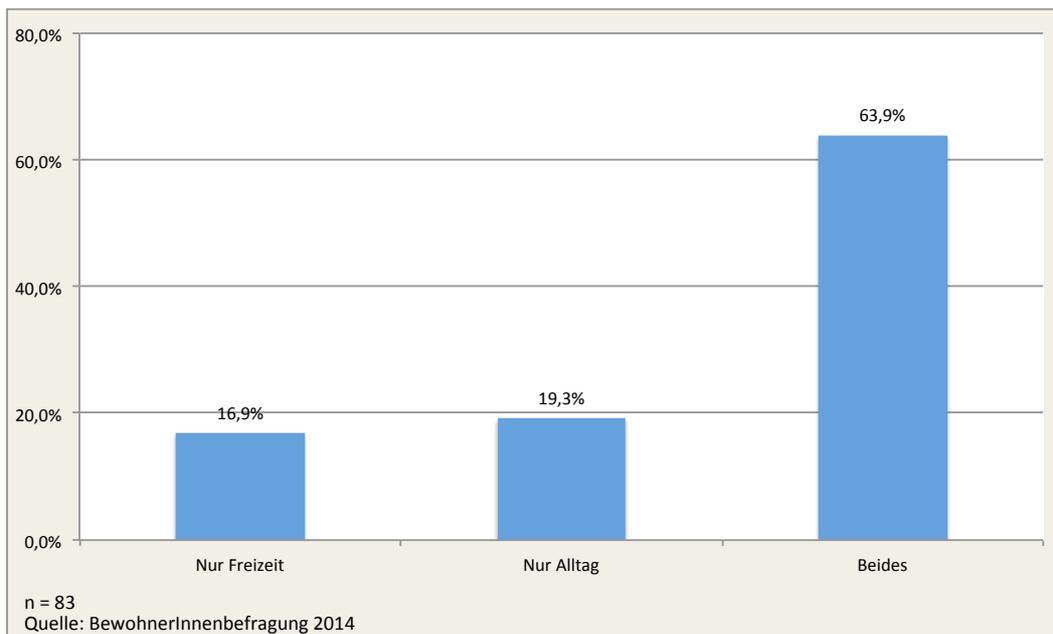
- Wege zur Arbeit/Ausbildung/Schule
- Wege zum Einkaufen
- Wege für private Erledigungen (z.B. Arztbesuch, Behördengang, Abholen von Kindern)
- Wege in der Freizeit (z.B. Besuch von FreundInnen, ins Kino, zum Sport oder andere Freizeitaktivitäten)

Abbildung 46: Wegezwecke der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg



Bei der Betrachtung der Wegezwecke wird offensichtlich, dass vier von fünf Befragten mit dem Fahrrad in der Freizeit unterwegs sind. Allerdings zeigt sich, dass auch für Alltagswege das Fahrrad ein zentrales Verkehrsmittel ist. So nutzen knapp zwei Drittel der Befragten das Fahrrad auf Wegen zum Einkaufen und immerhin knapp die Hälfte der Befragten (47,0%) für private Erledigungen. Lediglich auf dem Weg zur Arbeit, Ausbildung oder Schule wird das Fahrrad vergleichsweise weniger genutzt. Fasst man allerdings diese drei Kategorien für alltägliche Wege zusammen, zeigt sich, dass vier von fünf der befragten RadfahrerInnen (83,2%) das Fahrrad auf Alltagswegen nutzen. Für welche Wege das Fahrrad genutzt wird, unterscheidet sich dabei nicht signifikant zwischen Männern und Frauen, zwischen verschiedenen Altersgruppen und ist auch nicht abhängig vom Bildungsstand der Befragten oder davon, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht. Es kann festgehalten werden, dass das Fahrrad von den BewohnerInnen der Wohnanlage gleichermaßen für Alltags- und Freizeitwege verwendet wird.

Abbildung 47: Art der Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg

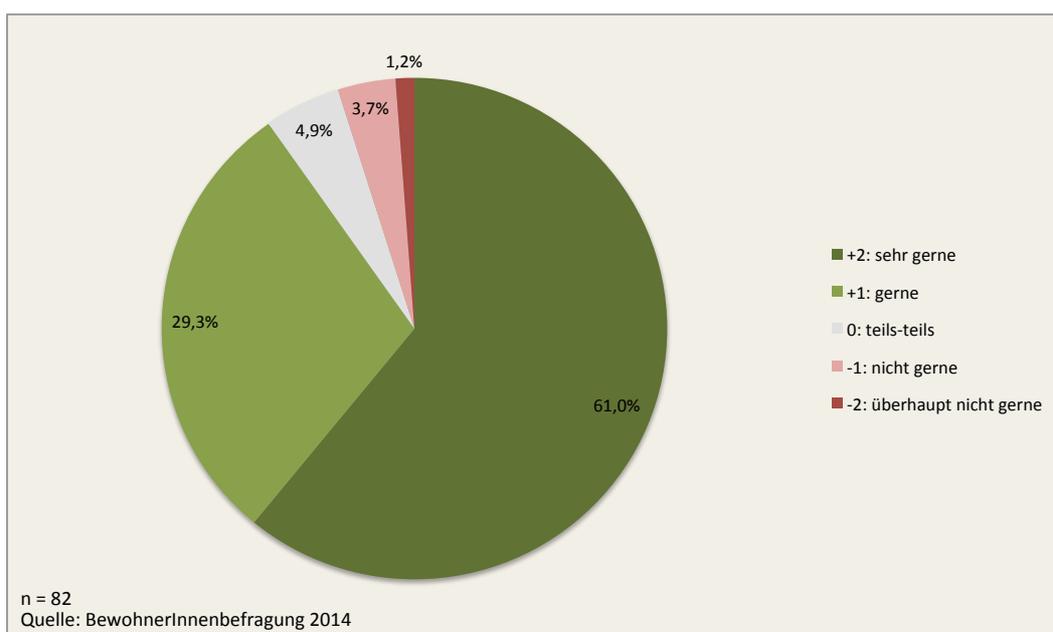


Betrachtet man nun aber, ob die Befragten das Fahrrad nur für Freizeit- oder nur für Alltagswege nutzen, wird offensichtlich, dass die überwiegende Mehrheit (63,9%) das Fahrrad sowohl für Alltags- als auch für Freizeitwege nutzt.

Die hohe Radnutzung für Freizeit- und Alltagswege spiegelt sich auch in der Antwort auf die Frage wider, wie gerne die Befragten mit dem Rad unterwegs sind.

Frage 4: Wie gerne fahren Sie mit dem Rad? (+2 bedeutet dabei sehr gerne und -2 überhaupt nicht gerne)

Abbildung 48: Sympathie der Befragten gegenüber dem Radfahren in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg



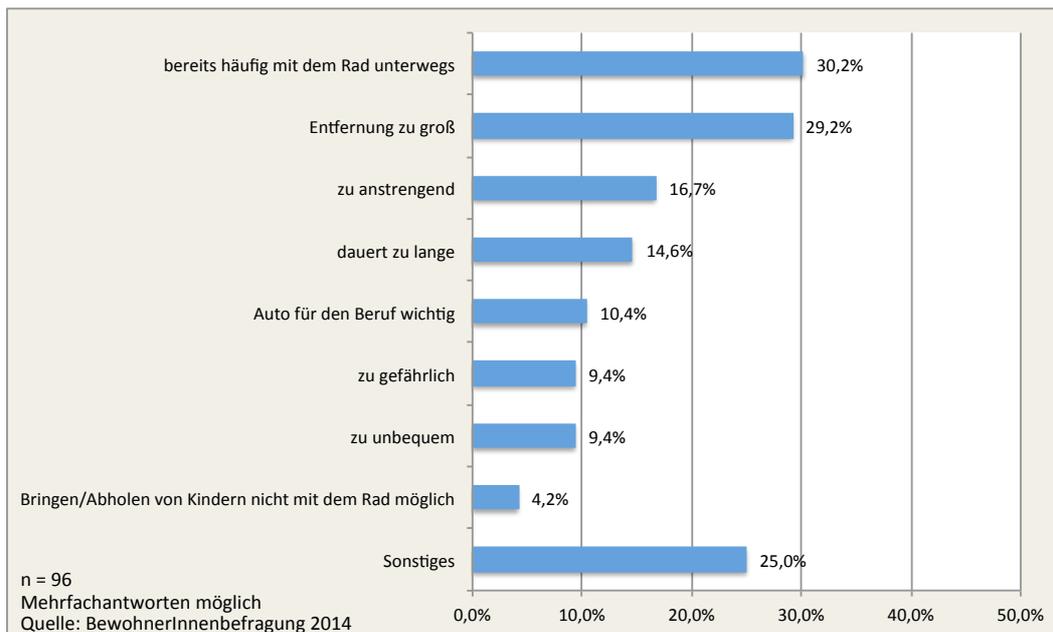
Neun von zehn Befragten (90,3%) fahren gerne oder sehr gerne mit dem Fahrrad. Auch hier lassen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen Männern und Frauen, verschiedenen

Altersgruppen, dem Bildungsstand oder dem Umstand, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht, feststellen. Die Freude am Radfahren ist also in allen Bewohnergruppen gleichermaßen vertreten.

Frage 6: Gibt es Gründe, warum Sie nicht (häufiger) mit dem Fahrrad fahren?

- Entfernung zu groß
- Zu anstrengend
- Zu unbequem
- Zu gefährlich
- Dauert zu lang
- Nutze Mitfahrgelegenheit
- Auto für den Beruf wichtig
- Bringen/Abholen von Kindern mit dem Rad nicht möglich
- Sonstige, nämlich...
- Ich bin schon sehr häufig mit dem Fahrrad unterwegs.

Abbildung 49: Gründe der Nicht-Fahrradnutzung in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg



Ein knappes Drittel der Befragten gibt an, bereits häufig mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Dies deckt sich auch mit der zuvor von den Befragten angegebenen Nutzungshäufigkeit des Fahrrads.¹¹ Als größtes Hindernis für eine vermehrte Fahrradnutzung wird angegeben, dass die Entfernung zu groß sei (29,2%). Weitere relevante Hinderungsgründe liegen nach Auskunft der Befragten darin, dass eine vermehrte Fahrradnutzung zu anstrengend sei (16,7%) bzw. es mit dem Fahrrad zu lange dauere (14,6%). Bei etwa jedem/jeder zehnten Befragten werden berufliche Gründe gegen eine häufigere Radnutzung angeführt. Ebenfalls gibt etwa

¹¹ Von den insgesamt 28 Personen, die angeben bereits häufig mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, fahren 19 Personen (fast) täglich, 8 Personen mehrmals pro Woche und nur eine Personen ein paar Mal im Monat.

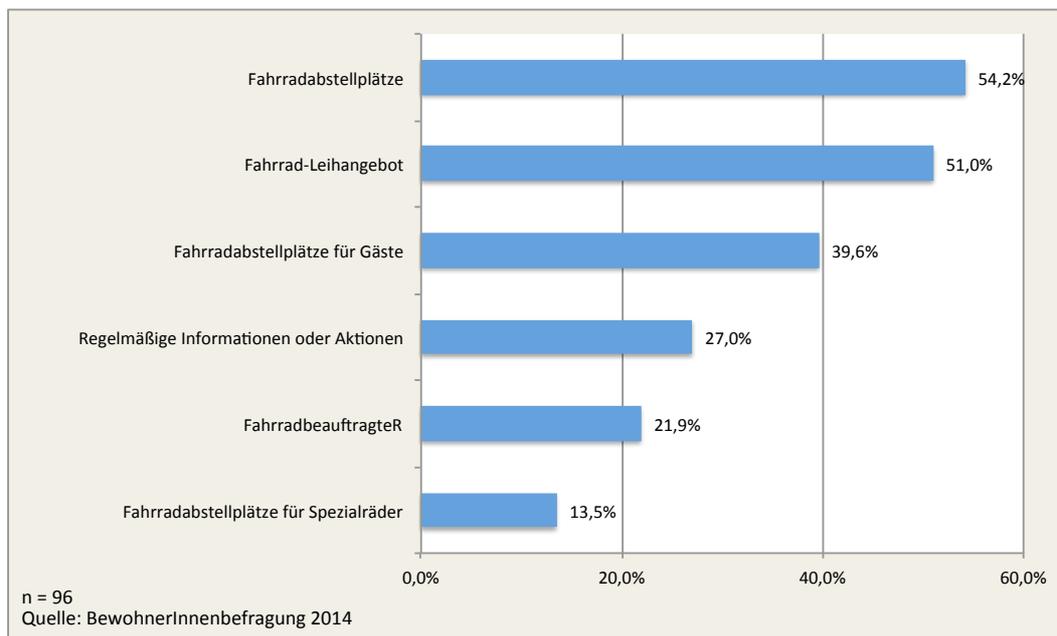
jedeR zehnte Befragte an, dass die Gefährlichkeit des Radfahrens gegen eine (häufigere) Radnutzung spricht oder die Fahrradnutzung zu unbequem sei. Als sonstige Hinderungsgründe werden insbesondere das Wetter, gesundheitliche bzw. Altersgründe sowie die Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt (schlechte Radwege, fehlende sichere Abstellanlagen) angeführt.

5.1.2 Bekanntheitsgrad, Nutzung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung

Frage 7: Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, das Wohnumfeld fahrradfreundlich zu gestalten. Nach Auskunft Ihres Wohnungsunternehmens gibt es die folgenden Angebote in Ihrer Wohnanlage. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie das Angebot kennen und ggf. auch bereits genutzt haben oder nicht.

- FahrradbeauftragteR des Wohnungsunternehmens/AnsprechpartnerIn im Wohnungsunternehmen zu Fragen rund um das Fahrrad
- Fahrradabstellplätze
- Fahrradabstellplätze für Gäste
- Fahrradabstellplätze für Spezialräder
- Fahrrad-Leihangebot
- Regelmäßige Informationen oder Aktionen (z.B. auf Mieterfesten) zum Thema Fahrrad durch das Wohnungsunternehmen

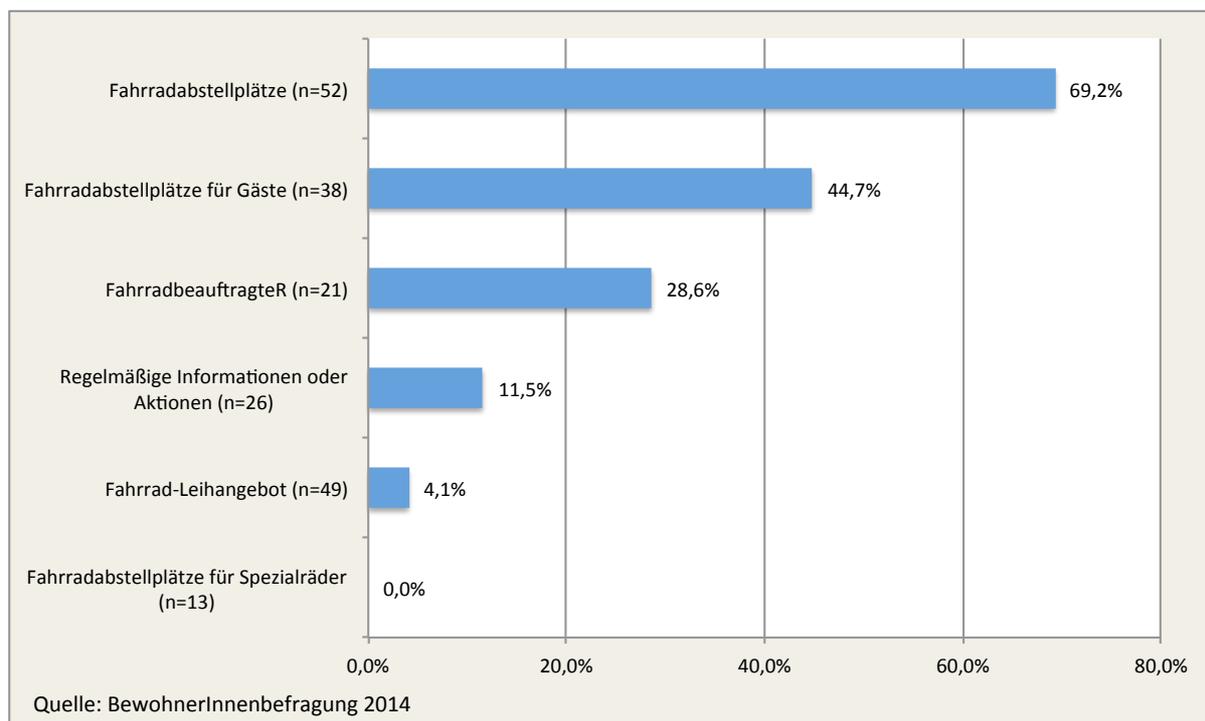
Abbildung 50: Bekanntheit der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung



Etwa jeder/jedem zweiten BewohnerIn (54,2%) sind die Fahrradstellplätze bekannt. Dabei werden die Fahrradabstellplätze hochsignifikant häufiger von den jüngeren Altersgruppen wahrgenommen. Während 71,4 Prozent der Personen unter 40 Jahren bzw. 67,6 Prozent der 40- bis 60-Jährigen die Abstellmöglichkeiten kennen, sind es bei den Personen über 60 Jahre nur ein Drittel. Ebenso kennt etwa jedeR zweite BewohnerIn (51,0%) das Fahrrad-Leihangebot. Auch hier zeigt sich ein hochsignifikanter Zusammenhang zwischen dem Bekanntheitsgrad des Leiheangebotes und dem Alter. Vier von fünf der befragten Personen un-

ter 40 Jahren kennen das Fahrrad-Leihangebot, bei den Personen zwischen 40 und 60 Jahren immerhin noch 55,9 Prozent, wohingegen es nur einem Drittel der älteren BewohnerInnen über 60 Jahren bekannt ist. Ebenso scheint der Bildungsstand einen Einfluss zu haben. Während 70 Prozent der befragten BewohnerInnen mit einem höheren Bildungsabschluss (mindestens (Fach-)Abitur) das Fahrrad-Leihangebot kennen, sind es gerade einmal 45 Prozent der Personen mit einem niedrigeren Bildungsabschluss. Die weiteren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ sind nicht einmal jedem/jeder zweiten befragten BewohnerIn bekannt. Dies deutet darauf hin, dass durchaus noch Potenzial vorhanden ist, die bisherigen Maßnahmen und Aktivitäten in der Bewohnerschaft bekannter zu machen.

Abbildung 51: Nutzung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung



Abgesehen von der Bekanntheit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen wurde auch analysiert, wie regelmäßig und von welchen Bewohnergruppen die einzelnen Angebote genutzt werden. Die Nutzungszahlen beziehen sich dabei jeweils auf den Kreis der Befragten, die zuvor auch angegeben haben, dass sie die spezifische Maßnahme kennen. Die drei am häufigsten genutzten Angebote unter den Befragten sind die Fahrradabstellanlagen (69,2%), die Fahrradabstellplätze für Gäste (44,7%) und der Fahrradbeauftragte (28,6%).¹² Die Fahrradabstellplätze werden dabei signifikant häufiger von jüngeren Personengruppen genutzt. So haben 57,1% der unter 40-Jährigen bzw. 41,2 Prozent der 40- bis 59-Jährigen bereits die Fahrradabstellplätze genutzt. Bei den befragten Personen, die mindestens 60 Jahre alt sind, sind es nur 23,1 Prozent.

Insgesamt ist dabei jedoch zu beachten, dass die Anzahl der Befragten aufgrund eines niedrigen Bekanntheitsgrades einzelner Maßnahmen teilweise sehr gering ist. Auffällig ist jedoch

¹² Auch hier liegen keine signifikanten soziodemographischen Unterschiede vor.

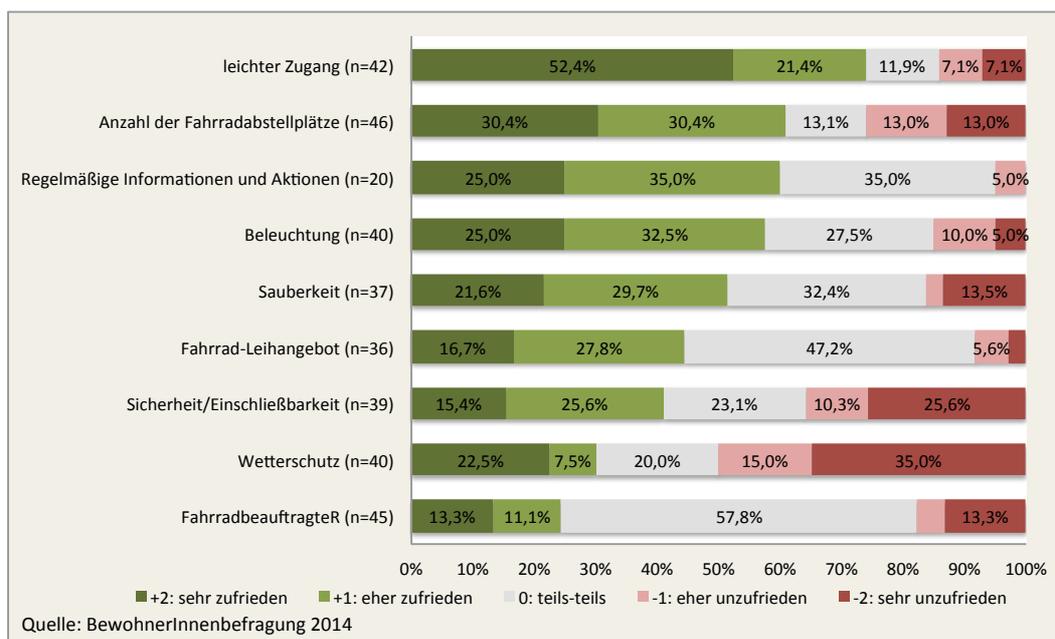
auch, dass das Fahrrad-Leihangebot, das immerhin jedem/jeder zweiten Befragten bekannt ist, kaum genutzt wird.

Frage 8: Wie zufrieden sind Sie mit den verschiedenen Angeboten in Ihrer Wohnanlage? Und wie wichtig sind Ihnen diese Angebote?

+2 bedeutet dabei sehr zufrieden/wichtig und -2 ganz und gar nicht zufrieden/wichtig

- FahrradbeauftragteR des Wohnungsunternehmens/AnsprechpartnerIn im Wohnungsunternehmen zu Fragen rund um das Fahrrad
- Anzahl der Fahrradabstellplätze
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: leichter Zugang
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Beleuchtung
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Wetterschutz
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Sicherheit/Einschließbarkeit
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Sauberkeit (Pflege und Wartung)
- Fahrrad-Leihangebot
- Regelmäßige Informationen oder Aktionen (z.B. auf Mieterfesten) zum Thema Fahrrad durch das Wohnungsunternehmen

Abbildung 52: Zufriedenheit mit den bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg¹³



Ein weiterer Aspekt der Befragung behandelte die Zufriedenheit mit den bislang umgesetzten Maßnahmen. Die höchsten Zufriedenheitswerte unter den Befragten erhalten der leichte Zugang zu den Fahrradabstellanlagen (73,8%), die Anzahl der Fahrradabstellplätze (60,8%), die regelmäßigen Informationen und Aktionen (60%)¹⁴ sowie die Beleuchtung der Fahrradabstellanlagen (57,5%).

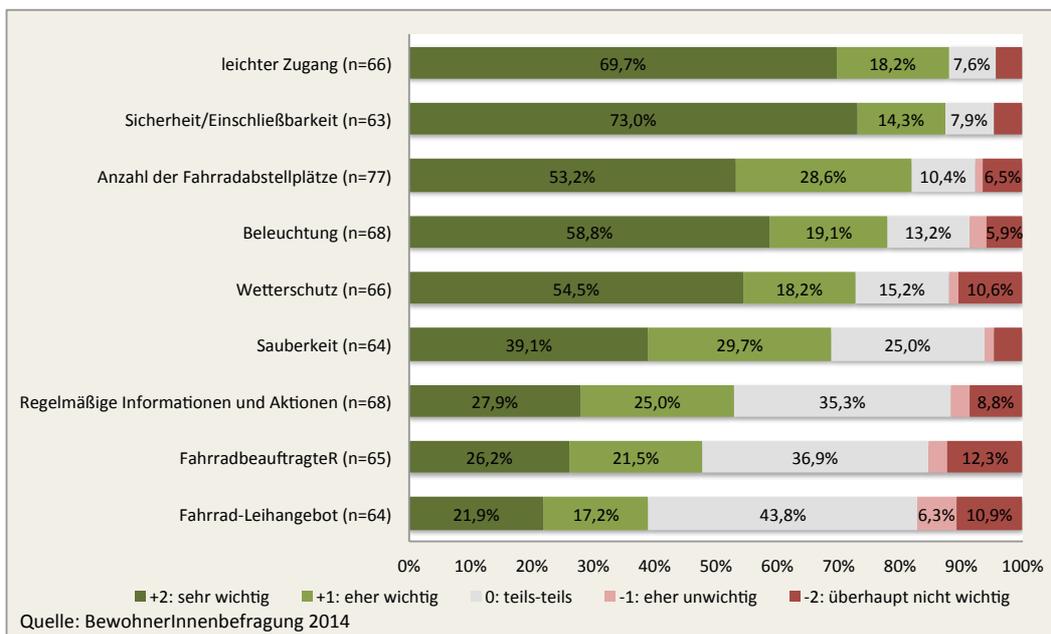
¹³ Aus Gründen der Lesbarkeit sind die Prozentwerte < 5,0% in der Abbildung nicht hinzugefügt worden.

¹⁴ Allerdings ist hier die Anzahl der NutzerInnen, die diese Frage beantwortet haben, mit 20 Nennungen eher gering.

Darüber hinaus sind jedoch auch die Aspekte interessant, mit denen die befragten NutzerInnen weniger zufrieden sind. An erster Stelle wird von jedem/jeder zweiten befragten NutzerIn der Wetterschutz der Abstellanlagen bemängelt. Weiterhin ist über ein Drittel der befragten NutzerInnen (35,9%) mit der Sicherheit der Abstellanlagen unzufrieden. Darüber hinaus ist etwa ein Viertel der befragten NutzerInnen mit der Anzahl der Fahrradabstellanlagen (eher bis sehr) unzufrieden. Die schlechtere Bewertung von Wetterschutz und Sicherheit der Abstellanlagen kann mit den Auflagen zum Denkmalschutz in der Wohnanlage zusammenhängen, da es vor den Wohnungen nicht möglich war, überdachte oder abschließbare Radstellplätze anzubringen. Auch hinsichtlich der schlechteren Bewertung zur Anzahl der Fahrradabstellanlagen können die Ergebnisse ein Hinweis darauf sein, dass die bestehenden Angebote für wetter- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen (Fahrrad-/Gartenschuppen, Radkeller, multifunktionale Garagen) besser kommuniziert werden müssten.

Die Beurteilung der Zufriedenheit beruht auf den Einschätzungen der Befragten, denen das konkrete Angebot in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ bekannt war. Dabei gab es keine soziodemographischen Unterschiede¹⁵ und keine Unterschiede hinsichtlich der Radfahrfähigkeit. Lediglich bei der Beurteilung des Wetterschutzes fällt auf, dass Viel-RadlerInnen signifikant häufiger mit dem Wetterschutz der Abstellanlagen zufrieden sind als Gelegenheits- bzw. Nie-RadlerInnen (89,5% zu 55,0%).

Abbildung 53: Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg¹⁶



Die Befragten wurden zudem danach gefragt, wie wichtig ihnen die einzelnen Aspekte sind.

Am wichtigsten sind den Befragten der leichte Zugang zu den Abstellanlagen (87,9%), die Sicherheit bzw. Einschließbarkeit (87,3%) sowie die Anzahl der Abstellplätze (81,8%). Aber auch die Beleuchtung (77,9%), der Wetterschutz (72,7%) und die Sauberkeit der Abstellanlagen (68,9%) wird von der überwiegenden Mehrheit der Befragten als wichtig angesehen.

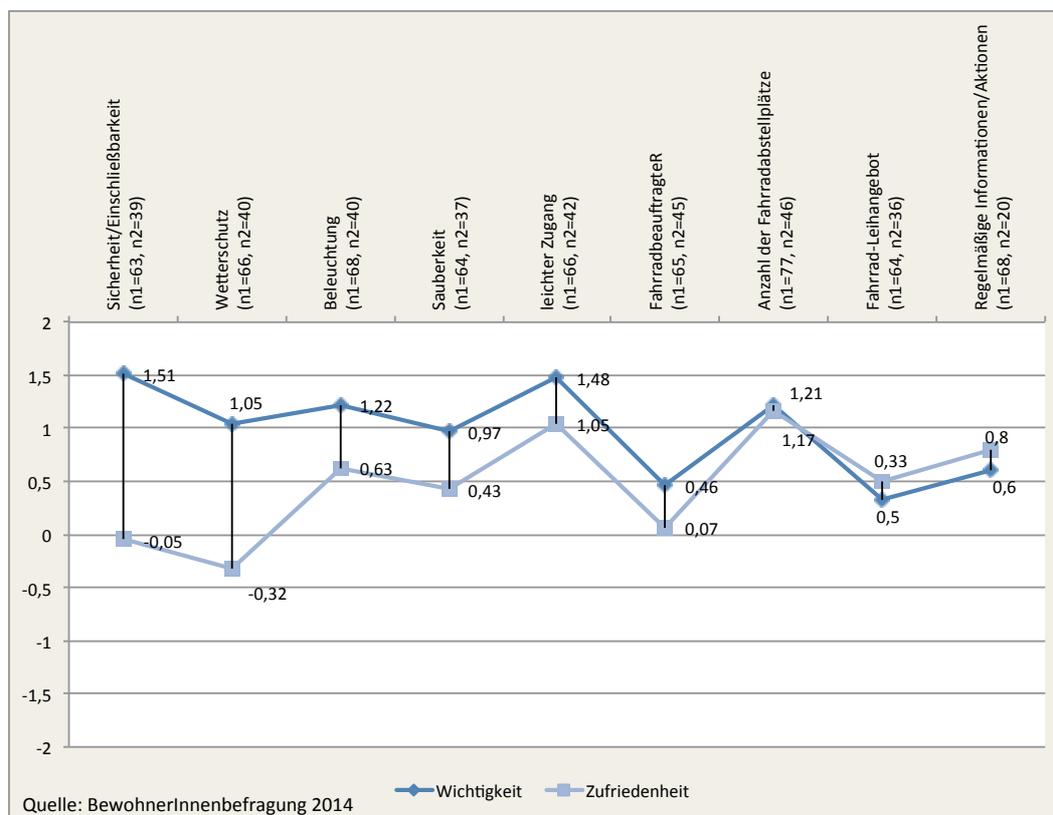
¹⁵ Im Bezug auf Alter, Haushaltsgröße, Kinder im Haushalt, Bildungsstand, Geschlecht oder Mietdauer.

¹⁶ Aus Gründen der Lesbarkeit sind die Prozentwerte < 5,0% in der Abbildung nicht hinzugefügt worden. .

Im Vergleich dazu wird den regelmäßigen Informationen und Aktionen (52,6%), dem Fahrradbeauftragten (47,9%) und dem Fahrrad-Leihangebot (39,1%) aus Nutzersicht eher eine geringere Bedeutung zugemessen.

Die Beurteilung der Wichtigkeit beruht auf den Einschätzungen aller Befragten, unabhängig davon, ob sie das konkrete Angebot in der Wohnanlage "Bramfelder Weg" kennen oder nicht. Dabei gab es keine Unterschiede hinsichtlich der Radfahrfähigkeit und keine soziodemographischen Unterschiede. Lediglich bei der Beurteilung der Sicherheit/Einschließbarkeit, lässt sich eine Tendenz feststellen, dass Viel-RadlerInnen dieser Aspekt wichtiger ist als den BewohnerInnen, die seltener mit dem Rad unterwegs sind.

Abbildung 54: Mittelwertvergleiche zur Zufriedenheit und Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg¹⁷



Von besonderem Interesse ist der Abgleich zwischen der Beurteilung der Wichtigkeit (=Erwartung) und der Zufriedenheit mit den bereits existierenden Angeboten. Es zeigt sich, dass es hier häufig zu Abweichungen kommt. Liegt der Mittelwert zur Einschätzung der Wichtigkeit über dem Mittelwert zur Beurteilung der Zufriedenheit, zeigt sich ein mögliches Verbesserungspotenzial bei der entsprechenden Maßnahme. Je größer die Diskrepanz zwischen Wichtigkeit und Zufriedenheit ist, desto eher sollte über Verbesserungen in dem konkreten Fall nachgedacht werden. Auffällig ist, dass die Sicherheit der Fahrradabstellanlagen bzw. die Möglichkeit zur Einschließbarkeit der Fahrräder unter allen bereits durchgeführten Maßnahmen am wichtigsten eingeschätzt wird (Mittelwert 1,51), jedoch die Befragten mit der

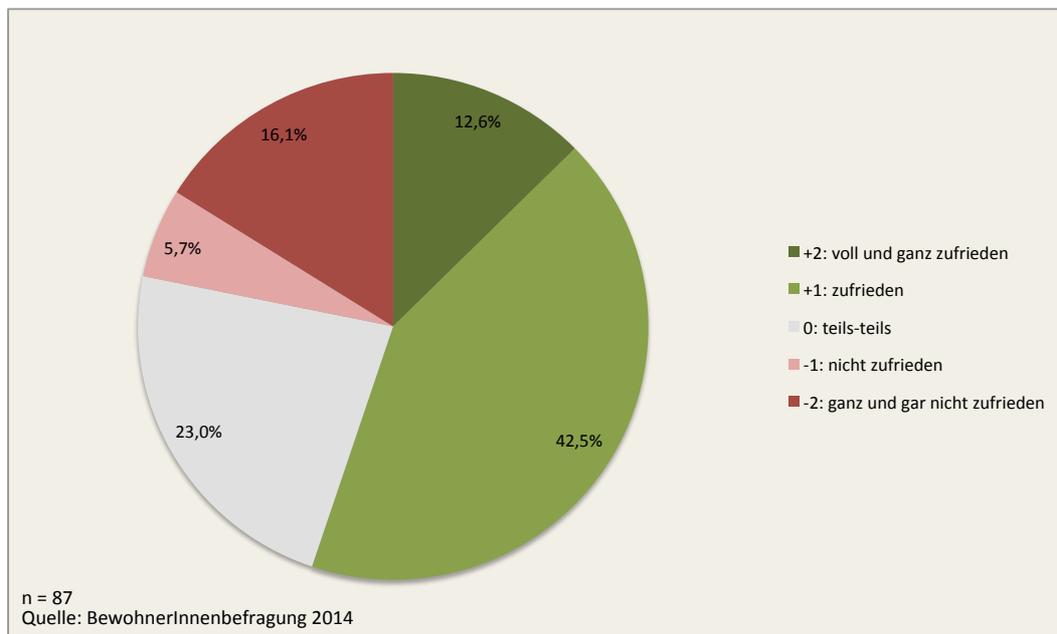
¹⁷ n1 bezieht sich jeweils auf den Mittelwert zur Wichtigkeit. Hier wurden alle Befragten, unabhängig davon, ob ihnen das konkrete Angebot in der Wohnanlage bekannt ist oder nicht, nach einer persönlichen Einschätzung zur Wichtigkeit gebeten. n2 bezieht sich auf den Mittelwert zur Zufriedenheit. Hier wurden alle Personen, denen die konkrete Maßnahme bekannt ist, nach einer persönlichen Einschätzung zur Zufriedenheit gebeten.

Situation vor Ort im Wohnquartier eher weniger zufrieden sind (Mittelwert -0,05). Neben dem Sicherheitsaspekt besteht auf Basis des Abgleichs zwischen Wichtigkeit und Zufriedenheit Verbesserungspotenzial insbesondere bei den folgenden Aspekten:

- Wetterschutz (Differenz zwischen der Einschätzung der Wichtigkeit mit der Beurteilung der Zufriedenheit von 1,37)
- Beleuchtung (Differenz von 0,59)
- Sauberkeit (Differenz von 0,54).

Die Abweichungen bei den weiteren Maßnahmen sind weniger bedeutsam. Zum Teil treten auch Unterschiede dahingehend auf, dass der Mittelwert zur Zufriedenheit größer ist als der Mittelwert zur Wichtigkeit, was letztendlich ein Zeichen dafür ist, dass bei diesen Maßnahmen die Zufriedenheit über den Erwartungen liegt und hier keine weiteren Verbesserungen notwendig sind (vgl. Fahrrad-Leihangebot und regelmäßige Informationen/Aktionen).

Abbildung 55: Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage „Bramfelder Weg“ in Hamburg



Über die Hälfte der Befragten ist insgesamt mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage zufrieden bzw. sehr zufrieden. Auch hier lassen sich keine soziodemographischen Unterschiede oder Unterschiede in der Radfahrfrequenz hinsichtlich der Gesamtzufriedenheit feststellen. Jedoch zeigt sich ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Gesamtzufriedenheit und dem Bekanntheitsgrad der bisher durchgeführten Maßnahmen. Während durchschnittlich 55,1 Prozent der Befragten mit den bisherigen Maßnahmen zufrieden oder voll und ganz zufrieden sind, steigt die Zufriedenheit bei denen, die die Fahrradabstellplätze oder das Fahrrad-Leihangebot kennen, auf 66 Prozent; bei denen, die die Fahrradabstellplätze für Gäste kennen, auf 73 Prozent und bei denen, welche die regelmäßigen Informationen und Aktionen kennen, sogar auf 76,9 Prozent. Insofern lässt sich festhalten, dass mit einer aktiveren Vermittlung der bereits bestehenden Angebote durchaus das Potenzial besteht, die Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage insgesamt weiter zu erhöhen.

5.1.3 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des (vorhandenen) Angebots aus BewohnerInnen-Sicht

Die Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen sind von zentraler Bedeutung bei der Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit einer Wohnanlage. Obwohl die Anzahl der Abstellanlagen mit 0,7 Fahrradstellplätzen pro BewohnerIn bzw. 1,3 Stellplätzen pro Wohneinheit für eine so große Wohnanlage (2.558 Wohneinheiten und etwa 4.800 Bewohner) relativ hoch ist, wissen nur 54,2 Prozent der Befragten, dass Fahrradabstellanlagen im Wohnquartier vorhanden sind. Gerade auch vor dem Hintergrund, dass die Anzahl der Fahrradabstellplätze als ein zentraler Aspekt hinsichtlich der Fahrradfreundlichkeit einer Wohnanlage von den Befragten eingeschätzt wird, jedoch nicht einmal zwei von drei der Befragten (60,8%), die die Fahrradabstellanlagen kennen, mit der Anzahl der vorhandenen Stellplätze zufrieden sind, besteht hier ein Verbesserungspotenzial. Zunächst wird auf Basis der Fallanalyse empfohlen, die vorhandenen Fahrradabstellplätze in der Bewohnerschaft bekannter zu machen. Hierbei sollte insbesondere auf die bestehenden Möglichkeiten zum wetter- und diebstahlsicheren Abstellen der Räder hingewiesen werden (Fahrradschuppen, Fahrradkeller, multifunktionale Garagen). Dies kann beispielsweise mittels einer besseren Beschilderung oder im Rahmen einer schriftlichen Information an die Haushalte geschehen. Im Rahmen dieser Informationsvermittlung sollte auch auf die Stellplätze für Gäste oder Spezialräder gesondert hingewiesen werden.

Hinsichtlich der qualitativen Ausstattung sollte erörtert werden, inwiefern es – im Rahmen des Denkmalschutzes – Optionen geben könnte, den Wetterschutz und die Sicherheit der Radabstellanlagen zu erhöhen sowie teilweise die Zugänglichkeit zu erleichtern und Beleuchtung und Sauberkeit zu verbessern. Hier zeigt sich, dass nicht alle Abstellanlagen die gleiche Qualität besitzen.

Neben Verbesserungen bei bestehenden Angeboten lassen sich Weiterentwicklungspotenziale identifizieren, die in einer Ausweitung der Fahrradförderung zu finden sind. Aus diesem Grund wurden die BewohnerInnen des Wohnquartiers auch um eine Einschätzung zu ergänzenden Maßnahmen gebeten.

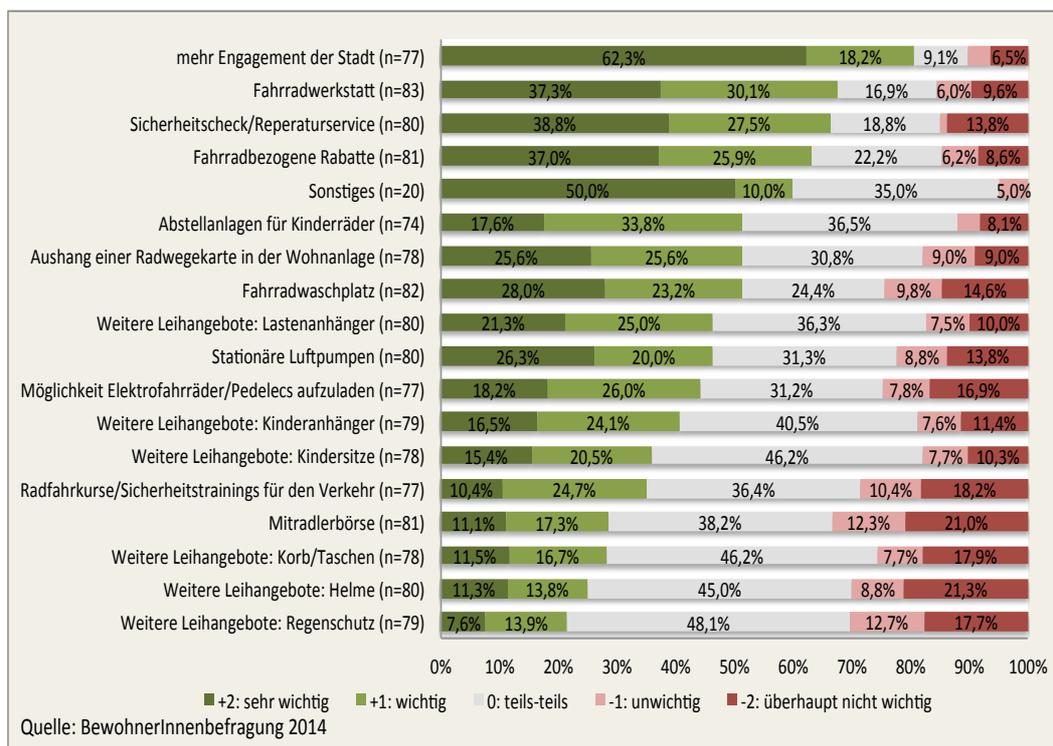
Frage 10: Neben den Maßnahmen, die bereits durch Ihr Wohnungsunternehmen umgesetzt wurden, gibt es weitere Möglichkeiten, die Fahrradnutzung zu erleichtern. Welche der folgenden Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht wichtig, um die Fahrradfreundlichkeit im Umfeld Ihrer Wohnung weiter zu steigern?

+2 bedeutet dabei sehr wichtig und -2 überhaupt nicht wichtig

- Stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen
- Aushang einer Radwegkarte in der Wohnanlage
- Radfahrkurse/Sicherheitstrainings für MieterInnen
- Abstellanlagen speziell für Kinderräder
- Fahrradwerkstatt oder Fahrradreparaturplatz
- Fahrradwaschplatz (mit Wasseranschluss und Schlauch)
- Möglichkeit, um Elektrofahrräder bzw. Pedelecs aufzuladen
- Weitere Leihangebote: Helme
- Weitere Leihangebote: Regenschutz
- Weitere Leihangebote: Korb/Taschen/Koffer für Kleingepäck

- Weitere Leihangebote: Lastenanhänger
- Weitere Leihangebote: Kinderanhänger
- Weitere Leihangebote: Kindersitze
- Sicherheitscheck und/oder Reparaturservice
- Fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen (z.B. bei Fahrradgeschäften)
- Mitradlerbörse (z.B. via schwarzes Brett oder Internet) zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Sonstiges, nämlich...
- Neben dem Engagement des Wohnungsunternehmens müsste die Stadt mehr für den Radverkehr tun.

Abbildung 56: Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit



Einem bedeutenden Teil der Befragten sind auch weitere Maßnahmen wichtig, die es in der Wohnanlage bisher nicht gibt. Immerhin mehr als zwei Drittel der Befragten befürworten eine Fahrradwerkstatt bzw. einen Sicherheitscheck/Reparaturservice. Auch fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen bei KooperationspartnerInnen wie beispielsweise FahrradhändlerInnen bewerten noch fast zwei Drittel der Befragten als wichtig oder sehr wichtig. Auch Abstellanlagen für Kinderräder, der Aushang einer Radwegekarte in der Wohnanlage und ein Fahrradwaschplatz werden von mehr als der Hälfte der Befragten als wichtig oder sehr wichtig angesehen, um die Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage weiter zu erhöhen.

Darüber hinaus wird neben dem Engagement der Wohnungsgenossenschaft insbesondere gefordert, dass die Stadt Hamburg mehr Maßnahmen ergreifen müsse, um die Fahrradnutzung zu fördern. Unter den sonstigen Nennungen wurden insbesondere infrastrukturelle Verbesserungen (Radwege, sichere und wetterfeste Abstellanlagen) aufgeführt. Inwieweit sich diese Wünsche auf die Wohnanlage oder auch die städtischen Rahmenbedingungen beziehen, wurde jedoch nicht weiter konkretisiert.

5.2 ExpertInnen-Befragung

Die Ergebnisse der ExpertInnen-Interviews werden im Folgenden gegliedert nach Themenkomplexen anonymisiert vorgestellt. Alle nachfolgend dargestellten Informationen und Einschätzungen basieren auf den geführten ExpertInnen-Gesprächen.

5.2.1 Motivation, Rahmenbedingungen und AkteurInnen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft

Laut Aussage der GesprächspartnerInnen ist Hamburg eine Großstadt, in der Radfahren Teil der individuellen Mobilität der BürgerInnen sowie der BewohnerInnen in der mgf Farmsen ist. Die flache Topographie begünstigt die Nutzung des Fahrrades in der Stadt. Die Radverkehrspolitik in Hamburg wird von den GesprächspartnerInnen sehr kritisch gesehen, insbesondere hinsichtlich der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr (mangelhaftes Radwegenetz, fehlende Abstellmöglichkeiten für (wertvolle) Räder, insbesondere an Knotenpunkten des ÖPNV) und einem fehlenden politischen Willen.

Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität sind Bestandteil des Gesamtkonzepts der Wohnanlage Gartenstadt. Seit 1992 legt die mgf hohen Wert auf die energetische Modernisierung ihres Gebäudebestandes und verfolgt das Ziel, Umweltbelastungen zu reduzieren und insbesondere den CO₂-Ausstoß zu verringern – Mobilität wird dabei als Problem- und Handlungsfeld begriffen, daher wurde ein Mobilitätskonzept entwickelt (vgl. Tabelle 8). Die mgf hat bereits zahlreiche Preise für ihre Aktivitäten im Wohnumfeld und zur Steigerung der Energieeffizienz erhalten. Nach Aussage der GesprächspartnerInnen handelt die mgf hierbei als „Überzeugungstäter“, da sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten das Bestmögliche für die Wohnumgebung tun möchten. Durch kleinteilige Beiträge möchte sie zur Identifikation der BewohnerInnen mit der Siedlung beitragen, indem sie die Siedlung „so gestalten, wie man’s mag“. Als Genossenschaft haben sie hierzu die Möglichkeit und erfüllen gleichzeitig ihren sozialen Auftrag.

Die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlage hinsichtlich Konzeptionierung, technischer Umsetzung und Kommunikation erfolgt in erster Linie durch die MitarbeiterInnen der mgf. Hierfür gibt es zwei Hauptverantwortliche aus Vorstand und Verwaltung.

5.2.2 Vorgehensweise und Hemmnisse bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft

Die Umsetzung von Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlage orientiert sich am Gesamt- bzw. Mobilitätskonzept der Wohnungsgesellschaft. Die Planung der Maßnahmen erfolgt abgestimmt auf den bestehenden Bedarf und es wird auch auf individuelle Anfragen eingegangen – wenn z.B. ein zusätzlicher Fahrradbügel vor dem Haus benötigt wird, ist die mgf bemüht, hier zeitnah nachzurüsten.

Das Alter der Siedlung (1950er Jahre) war nach Aussage der GesprächspartnerInnen kein besonderes Problem bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen. Der Siedlungstyp der Gartenstadtsiedlung hat die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen eher begünstigt, da großzügige Freiflächen verfügbar sind und ein Fußwegenetz getrennt vom Straßennetz bestand, das für RadfahrerInnen geöffnet wurde. Da die Siedlung unter Denkmalschutz steht, mussten bei der fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlage jedoch die Anforderungen

des Denkmalschutzes berücksichtigt werden. Hierfür gab es eine Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden. Die Überdachung der Abstellplätze vor dem Haus war nicht möglich, dafür wurde aber gemeinsam ein Konzept für die Aufstellung von (einheitlich aussehenden) Fahrrad-/Gartenschuppen in den Gärten der MieterInnen erstellt, in denen die Räder nun bei Bedarf gegen eine Gebühr wetter- und diebstahlsicher abgestellt werden können.

Abbildung 57: Fahrradschuppen in einem Mietergarten

Quelle: Wuppertal Institut



Aufgrund des Alters der Siedlung ist diese aktuell stark vom demographischen Wandel geprägt, und es gibt sehr viele altersbedingte Auszüge. Bei der Umsetzung einiger Maßnahmen können diesbezüglich Synergien geschaffen werden, z.B. Abstellmöglichkeiten sowohl für Räder als auch für Rollatoren, barrierefreie Zugänge an Hauseingängen und im Wegenetz der Siedlung.

5.2.3 Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung

Die Wichtigkeit der fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlage wird einerseits darin gesehen, dass die Schaffung einer funktionierenden Infrastruktur die Grundlage dafür darstellt, um gut leben zu können und eine gut erschließbare Umgebung zu haben. Andererseits bietet eine fahrradfreundliche Wohnanlage die Möglichkeit, neu zu entdecken, was Schutz der Umwelt bedeutet. Dies solle man im eigenen Umfeld erfahren können. Aus diesem Grund ist in der mgf Gartenstadt Farmsen auch ein archäologischer Erlebnispfad eingerichtet worden.

Neben grundlegenden Maßnahmen zur Fahrradförderung wie der Einrichtung wetter- und diebstahlgeschützter Radabstellanlagen und einem barrierefreien Wegenetz werden als gute ergänzende Maßnahmen die Förderung von Car-Sharing (seit 2013), Parkraumbewirtschaftung (seit 2013), Kommunikationsmaßnahmen und die Einbeziehung der MitarbeiterInnen angesehen. In der Gartenstadt Farmsen kommt nach Aussage der GesprächspartnerInnen z.B. der Hausmeister mit dem Rad zur Arbeit und kann Gegenstände mit einem Lastenfahrrad transportieren, welches auffällig blau angestrichen ist und damit eine große Signal- und Ausstrahlungswirkung habe. Als besonders innovative Maßnahmen zur Förderung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft werden autofreie Wohnprojekte angesehen.

Besonders gut angenommen werden in der Gartenstadt Farmsen die Fahrradabstellplätze und Fahrradschuppen, das barrierefreie Wegenetz und das Car-Sharing-Angebot, welches 2013 auf Anfrage der mgf vom Car-Sharing-Anbieter Cambio eingerichtet worden ist. Da das Car-Sharing-Angebot in der Gartenstadt Farmsen noch nicht kostendeckend angeboten werden kann, werden die Mindereinnahmen von der mgf an Cambio kompensiert. Die Subventionsquoten weisen dabei eine positive Entwicklung auf – anfänglich musste das Car-Sharing-Angebot von der mgf zu 50 Prozent, inzwischen nur noch zu 21% subventioniert werden.

Weniger gut angenommen werden die Radabstellplätze im Keller, da der Zugang schwieriger ist und ein geringerer Schutz der Räder gegen Vandalismus besteht. Der Zugang zum Radkeller müsste laut Aussage der mgf überwacht werden, um die Akzeptanz zu steigern. Nicht möglich gewesen war die Einrichtung von größeren gemeinschaftlichen Radabstellanlagen, da die MieterInnen ihre Räder lieber separat von den anderen Rädern abstellen wollten, was für sie sicherer erschien.

Ebenfalls weniger gut angenommen wird die E-Bike-Verleihstation. Bisher ist die Ausleihquote gering, da es sich um ein noch recht neues Angebot aus dem Frühjahr 2014 handelt. Es sind weitere kommunikative Maßnahmen geplant, um das Angebot bekannter zu machen und die Ausleihquote zu steigern. Im Zusammenhang mit Festlichkeiten in der Wohnanlage wurden den BewohnerInnen bereits Probefahrten mit den E-Bikes angeboten. Für das Frühjahr 2015 ist zum Beginn der Radsaison eine (erneute) Kick-Off Veranstaltung geplant, um das Thema E-Bikes bekannter zu machen.

Zukünftig ist geplant, weitere E-Bikes bereitzustellen, sobald die Nachfrage größer ist. Dies könne dann ggf. auch um das Angebot von Anhängern zum Lastentransport ergänzt werden. Zudem sollen die bereits bestehenden Kommunikationsmaßnahmen intensiviert werden, z.B. über die Mieterzeitschrift. Auch an weiteren Experimenten zur Verhaltensbeeinflussung besteht Interesse.

5.2.4 Kommunikation und Informationen

Kommunikation und Informationen nehmen in der Gartenstadt Farmsen einen hohen Stellenwert ein und erfolgen maßgeblich über die Mieterzeitung. VerbraucherInnenverhalten wird als wichtige Stellschraube für mehr Klimaschutz gesehen, sowohl im Bereich der Gebäudeenergie als auch im Mobilitätsbereich. Da im Gebäudebereich die Sanierungspotenziale bereits weitestgehend ausgeschöpft sind, wird es als wichtig angesehen, auch die VerbraucherInnen einzubeziehen, da im VerbraucherInnenverhalten einerseits ein großes Potenzial gesehen wird und andererseits Rebound-Effekten vorgebeugt werden soll. Bei der Kommunikation von Mobilitätsthemen wird darauf geachtet, nicht den moralischen Zeigefinger zu erheben, sondern v.a. die Vorteile für die MieterInnen zu kommunizieren (z.B. Kostenersparnis). Zudem dient die Kommunikation über die Mieterzeitung dazu, generell über das Thema ins Gespräch zu kommen.

Kommunikation wird auch genutzt, um restriktive Maßnahmen gegen den Pkw-Verkehr zu begleiten und deren Akzeptanz zu steigern: Vor Kurzem sind in der mgf Stellplatzgebühren von 20 Euro/Monat eingeführt worden. Es wird versucht, diese Gebühreneinführung als ein „Plus an Gerechtigkeit“ zu kommunizieren, da mit diesen Gebühren die Instandhaltung der Parkplätze von den NutzerInnen selber finanziert werden kann.

5.2.5 Kooperationen

Die mgf kooperiert mit dem Car-Sharing-Anbieter Cambio. Ohne die direkte Anfrage durch die mgf wäre eine Car-Sharing-Station in der Gartenstadt Farmsen nicht eingerichtet worden. Das Angebot wird von der mgf mitfinanziert. Zudem erfolgt mit Cambio ein Austausch über die Erfahrungen der mgf aus dem Verleih von E-Bikes. Diese Erkenntnisse sollen dazu genutzt werden, um das Car-Sharing-System durch die Integration von Pedelecs in ein öffentliches Leihsystem für Hamburg weiterzuentwickeln.

Weiterhin gibt es eine enge Zusammenarbeit mit dem Hersteller der in der Gartenstadt Farmsen eingesetzten Fahrradbügel und mit der Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG für das Angebot der Miet-Elektorräder.

Neu ist die Kooperation mit zwei in der Nähe befindlichen Flüchtlingsheimen (zusammen rund 700 Flüchtlinge): Für das Jahr 2014 hat die mgf ihre PartnerInnen gebeten, ihnen keine Weihnachtsgeschenke zuzusenden, sondern stattdessen für ein Projekt mit den Flüchtlingsheimen zu spenden: Hierbei werden Spenden gesammelt – in Form von Geld und von nicht mehr gebrauchten Fahrrädern. Zudem wird eine Fahrradwerkstatt eingerichtet und Reparaturkurse werden angeboten. Die Flüchtlinge, die teilweise noch nie oder nur selten auf einem Rad gesessen haben, können einen Radführerschein machen und erhalten bei erfolgreicher Teilnahme ein gebrauchtes Rad.

Weiterhin hat sich die mgf bemüht, Kooperationen für die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems in der Gartenstadt Farmsen einzugehen, ist aber erfolglos geblieben. Seitens der mgf ist bei der Wirtschaftsbehörde der Stadt Hamburg angefragt worden, das Fahrradverleihsystem „StadtRad“ auch in der mgf Siedlung einzurichten. Trotz des Angebots der mgf, hierfür einen Teil der Kosten zu übernehmen, ist keine Kooperation zustande gekommen. Die Anfrage beim privaten Anbieter nextbike blieb aufgrund der damaligen Marktlage von Fahrradverleihsystemen in Hamburg ebenfalls erfolglos.

Es wird bemängelt, dass sich Kooperationen mit der Stadtverwaltung generell schwierig gestalten. Es gebe zwar einzelne Förderprogramme, eine mangelnde Flexibilität der Verwaltung wird aber kritisiert. Insbesondere, um die Stellplatzsituation und das Radwegenetz in Hamburg zu verbessern, wäre die mgf an Kooperationen interessiert.

5.2.6 Bedeutung und Nutzen der fahrradfreundlichen Wohnanlage

In der Gartenstadt Farmsen werden die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung gut angenommen. Das Thema Radfahren erhält durch die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlage eine bessere Sichtbarkeit. Dies wird auch durch die Sichtbarkeit der Maßnahmen gefördert, wie z.B. die Einbeziehung der MitarbeiterInnen, das blaue Lastenfahrrad des Hausmeisters oder der Kommunikation von Radverkehrsmaßnahmen in der Mieterzeitschrift.

5.2.7 Erreichbarkeit der Zielgruppe(n)

Aufgrund der BewohnerInnenstruktur der Wohnanlage wird in der Gartenstadt Farmsen in den kommenden Jahren die Zahl der über 60-Jährigen stark steigen und somit die Anzahl von BewohnerInnen mit eingeschränkter Mobilität zunehmen. Zwar steht eine Zielgruppenadressierung beim Radverkehr laut Aussagen der mgf nicht im Fokus, da Radfahren für alle BewohnerInnen geeignet sei und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung nahe am Bedarf

geplant und umgesetzt werden. Dennoch wird mit dem Mobilitätskonzept die BewohnerInnenstruktur der mgf berücksichtigt, indem die Bereiche „Mobilität fördern und erhalten“ und „Hilfe bei eingeschränkter Mobilität“ zwei Hauptpfeiler des Mobilitätskonzepts darstellen (vgl. Tabelle 8). Einzelne Maßnahmen zur Radverkehrsförderung leisten somit auch einen Beitrag zu den demographischen Entwicklungen in der Gartenstadt Farmsen (z.B. E-Bike-Verleih, Abstellmöglichkeiten sowohl für Räder als auch Rollatoren, barrierefreie Zugänge an Hauseingängen und im Wegenetz der Siedlung).

5.3 Abschließende Bewertung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung

Auf Basis der Befragungen der BewohnerInnen sowie ExpertInnen und der Vor-Ort-Besichtigung zeigt sich, dass in der Wohnanlage Bramfelder Weg bereits zahlreiche infrastrukturelle und kommunikative Maßnahmen zur Fahrradförderung umgesetzt wurden.

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 sowohl die Gebäudesanierung als auch ein Mobilitätskonzept umfasst. Als Genossenschaft möchte die mgf Beiträge leisten, um die Identifikation ihrer BewohnerInnen mit der Wohnanlage zu verbessern und ihrem sozialen Auftrag gerecht zu werden.

Dementsprechend wird im Mobilitätskonzept ein umfassender Ansatz verfolgt. Es werden umweltfreundliche Verkehrsträger gefördert (Fahrräder, Pedelecs, Car-Sharing) und mit der neu eingeführten Parkraumbewirtschaftung auch eine restriktive Maßnahme für den Pkw-Verkehr umgesetzt. Gewerbliche Mobilität wird einbezogen und ein Fokus auf den Erhalt von Mobilität und das Angebot von Mobilitätshilfen gelegt, was vor dem Hintergrund der alternativen BewohnerInnen in der Wohnanlage wichtige Schwerpunktsetzungen sind.

Zudem ist das Bewusstsein über die Bedeutung und Anforderungen von Kommunikationsmaßnahmen stark ausgeprägt. Kommunikation, die in der Regel über die Mieterzeitschrift erfolgt, wird gezielt dazu eingesetzt, die Akzeptanz von Maßnahmen zu steigern (z.B. Parkraumbewirtschaftung) und das VerbraucherInnenverhalten für Veränderungen im Mobilitätsbereich zu adressieren. Dabei wird versucht, „nicht den moralischen Zeigefinger zu erheben“, sondern die Vorteile des Radfahrens zu kommunizieren (z.B. Geld sparen).

Die BewohnerInnen-Befragung und die Befragung von ExpertInnen und Stakeholdern konnten zeigen, dass die Mieterschaft und die AkteurInnen der Wohnungsgenossenschaft mit der derzeitigen Fahrradförderung insgesamt zufrieden sind. Auf Basis der durchgeführten Analysen lassen sich Potenziale zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit identifizieren.

Tabelle 9: Zusammenfassende Bewertung der bisherigen Maßnahmen aus Sicht der BewohnerInnen

	Bekanntheit und Nutzung	Zufriedenheit
Fahrradabstellplätze	✓	✓
leichter Zugang		
Wetterschutz		
Sicherheit/Einschließbarkeit		
Beleuchtung		
Sauberkeit		
Fahrradabstellplätze für Gäste	x	
Fahrradabstellplätze für Spezialräder	x	✓
Fahrrad-Leihangebot	✓	
FahrradbeauftragteR	x	x
regelmäßige Infos	x	x

Nutzung bzw. Zufriedenheit hoch	
Nutzung bzw. Zufriedenheit mittel	
Nutzung bzw. Zufriedenheit gering	
nicht bewertet	
Bekanntheitsgrad hoch	✓
Bekanntheitsgrad niedrig	x

In diesem Sinne sind auch folgende Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Fahrradfreundlichkeit als Verbesserungen eines bereits überdurchschnittlichen Angebots zu verstehen:

- Hinsichtlich der bisherigen Aktivitäten lässt sich festhalten, dass einzelne Maßnahmen (z.B. Fahrradabstellplätze für Gäste oder Spezialräder sowie die regelmäßigen Informationen durch die Wohnungsgenossenschaft) noch offensiver bekannt gemacht werden könnten, da der Bekanntheitsgrad zum Teil gering ist.

Die Kommunikation könnte zudem verbessert werden, indem nicht nur die Mieter-Zeitschrift als Kommunikationsweg genutzt wird, sondern auch dauerhaft verfügbare Informationen bereitgestellt werden, beispielsweise über Flyer, eine Informationswand oder Informationen auf der Webseite.

Weiterhin könnten neue MieterInnen gezielt auf die Mobilitäts- und Radangebote hingewiesen werden, z.B. im Rahmen eines Mobilitätspakets mit Informationen, Radkarte und einem Gutschein zur kostenlosen Probenutzung der E-Bikes.

- Aufgrund der weniger guten Bewertung von Wetterschutz, Sicherheit, Beleuchtung und Sauberkeit sowie Anzahl der Radabstellanlagen sollten die bestehenden Angebote für wetter- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen¹⁸ sowie die Stellplätze für Gäste

¹⁸ Für die Radabstellanlagen ist aufgrund des Denkmalschutzes der Siedlung mit den zuständigen Behörden ein Radabstellkonzept erarbeitet worden. Dieses ermöglicht vor den Häusern nur das Aufstellen einfacher Radbügel mit zusätzlichen wetter- und diebstahlgeschützten Abstellanlagen in Radkellern und multifunktionalen Garagen und Gartenschuppen.

und Spezialräder den BewohnerInnen besser kommuniziert werden, etwa mittels einer besseren Beschilderung oder im Rahmen einer schriftlichen Information an die Haushalte.

- Als ergänzende Maßnahmen ist aus BewohnerInnensicht vieles denkbar. Insbesondere die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt, ein Sicherheitscheck/Reparaturservice sowie fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen bei Kooperationspartnern wie beispielsweise Fahrradhändlern werden von den BewohnerInnen als wichtige ergänzende Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit genannt.
- Für den steigenden Anteil älterer MieterInnen sowie für unerfahrene RadfahrerInnen könnten spezielle Angebote geschaffen werden wie Fahrtrainings, Leih-Dreiräder und gemeinsame Fahrradtouren.

6 Fallstudie „Albert-Schweitzer-Straße“ in Hoyerswerda

Hoyerswerda ist eine Kreisstadt im Norden des sächsischen Landkreises Bautzen. In der Stadt leben etwa 34.600 EinwohnerInnen. Die Wohnungsgenossenschaft LebensRäume Hoyerswerda eG hat sich mit dem Wohnquartier „Albert-Schweitzer-Straße“¹⁹ am Wettbewerb „Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ beteiligt.

Die Wohnanlage Albert-Schweitzer-Straße 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. Die Neustadt verfügt über eine ganze Reihe von Versorgungseinrichtungen, die sich in erster Linie im Lausitz-Center angesiedelt haben, einer Einkaufspassage mit fast 60 Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten des täglichen und des höheren Bedarfs. 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.

Abbildung 58: Panorama-Ansicht Albert-Schweitzer-Str. 30-36

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



Die Wohnanlage umfasst insgesamt 390 Wohneinheiten, in denen etwa 820 Menschen leben. Im Interview haben die VertreterInnen des Wohnungsunternehmens darauf hingewiesen, dass die Mobilitäts- und Gesundheitsförderung der Genossenschaftsmitglieder sowie die Motivierung zur umweltfreundlichen Mobilität mit dem Fahrrad in den Wohnstandorten des Wohnungsunternehmens von je her zum Grundverständnis der Genossenschaft gehört. Aus Sicht der Wohnungsgenossenschaft zählen zu den wichtigsten fahrradfördernden Maßnahmen, die in den letzten Jahren im Wohnquartier durchgeführt worden sind

¹⁹ Albert-Schweitzer-Straße 9-11, 30-32, 33-36

- die Errichtung von drei Fahrradgaragen in den Außenbereichen der Wohnanlage,
- die Einrichtung einer ehrenamtlich betriebenen Fahrradselbsthilfwerkstatt, insbesondere um auch Kinder an die Themen Radfahren, Fahrradtechnik und Sicherung der Verkehrstüchtigkeit von Fahrrädern heranzuführen,
- die Bildung einer RadlerInnengemeinschaft,
- jährliche Frühlings-Radeltouren der Genossenschaft,
- die Kooperationsvereinbarung mit dem Fahrradhändler „Zweirad-Steffen“ sowie
- Information der MitarbeiterInnen der Genossenschaft mit der Anregung, sich intensiv an den Fahrradaktionen der Krankenkassen beziehungsweise der Sächsischen Zeitung zu beteiligen.

Abbildung 59: Rampe zur Zuwegung des Aufzugs im Hochparterre

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



Neben den Fahrradgaragen ist die Wohnanlage Albert-Schweitzer-Straße mit einer ganzen Reihe weiterer Abstellrichtungen für Fahrräder ausgestattet, wobei deren Qualität, Nutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit je nach Alter der Anlage und ihrer Verortung teils stark variieren. Ein Teil der Anlagen befindet sich in den Gebäuden, ein anderer Teil

wie die Fahrradgaragen in den Außenbereichen. Bei den Anlagen, die sich innerhalb des Gebäudes befinden, handelt es sich zum einen um abschließbare Fahrradabstellräume auf den einzelnen Etagen, wobei jeder Wohnung einer dieser Räume zugeordnet ist. Der Transport der Fahrräder in die entsprechenden Etagen erfolgt über Personenaufzüge, die für den Transport von Fahrrädern ausreichend dimensioniert sind. Der Zugang zu den Aufzügen, die in der Regel im Hochparterre der Hauseingänge liegen, ist über Rampen möglich. Zudem sind die Gebäude mit Fahrradkellern ausgestattet. Die Zuwegung der Keller erfolgt ebenfalls mittels Rampen, über welche die Fahrräder in die beziehungsweise aus den Kellern geschoben werden können.

Abbildung 60: Verschiedene Rampen als Zuwegung zu den Fahrradkellern

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



Die Abstellanlagen im Außenbereich der Wohnanlagen umfassen zusätzlich zu den Fahrradgaragen noch Vorderradhalter. Bei den Fahrradgaragen handelt es sich um witterungsgeschützte abschließbare Abstellanlagen, in denen auf zwei Ebenen Fahrräder geparkt werden können. Ergänzt werden die Fahrradgaragen durch meistens nicht überdachte Vorderradhalter in den Eingangsbereichen der Wohnanlage.

Die Ausstattung mit Fahrradabstellplätzen ist insgesamt hoch. So befinden sich auf dem Gelände der Wohnanlage Abstellanlagen für insgesamt 962 Fahrräder bei etwa 820 BewohnerInnen, das heißt der Fahrradstellplatzschlüssel liegt bei 1,2 Stellplätzen pro BewohnerIn bzw. 2,5 Stellplätzen pro Wohneinheit. Dabei gibt es neben den Stellplätzen für die Bewohnerschaft extra ausgewiesene Stellplätze für BesucherInnen sowie gesonderte Abstellanlagen für Kinderräder. Sowohl die Fahrradkeller und die Fahrradgaragen für die BewohnerInnen als auch die Stellplätze für die BesucherInnen befinden sich jeweils im direkten Umfeld der Hauseingänge. Die Ausstattung der Fahrradabstellanlagen ist überwiegend gut:

- alle Stellplätze stehen kostenfrei zur Verfügung,
- die Stellplätze sind – abgesehen von den Vorderradhaltern in den Eingangsbereichen – abschließbar (durch Umzäunung oder innerhalb eines geschlossenen Raumes),
- die Räder sind anschließbar (über fest verankerte Bügel oder Ständer)
- und die Abstellanlagen sind beleuchtet,
- mehr als Dreiviertel der Abstellanlagen sind überdacht und nicht mehr als 20 Meter von den jeweiligen Gebäudeeingängen entfernt,
- die Fahrradabstellanlagen werden regelmäßig durch die Verwaltung gewartet,
- Ladestationen für Elektrofahrräder und Pedelecs können gegen ein Entgelt genutzt werden und
- eine ehrenamtlich betriebene Fahrradwerkstatt kann gegen Selbstkostenpreis in Anspruch genommen werden.

Abbildung 61: Parken auf zwei Ebenen in der Fahrradgarage

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



Laut der eingereichten Bewerbungsunterlagen

- erhalten MieterInnen der Wohnungen der LebensRäume beim Fahrradhändler „Zweirad Steffen“ Rabatte für verschiedene Serviceleistungen,
- organisiert LebensRäume einmal jährlich eine Frühlingsradeltour für alle BewohnerInnen der Genossenschaft sowie für interessierte externe RadfahrerInnen,
- informiert eine Mitradlerbörse die Bewohnerschaft über die Möglichkeiten zur Bildung von Radfahrgemeinschaften,
- gibt es ein Maßnahmenkonzept/Programm speziell zur Fahrradförderung,
- werden die MieterInnen über alle Aktivitäten zur Fahrradförderung informiert,
- hat sich die LebensRäume Hoyerswerda explizit zu Zielen des Klimaschutzes bekannt und
- haben die Medien über die Aktivitäten der LebensRäume zur Fahrradförderung berichtet.

Abbildung 62: Vorderradhalter im Eingangsbereich sowie Rollstuhl- und Fahrradrampe

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



Insgesamt sind die Bedingungen zur Fahrradnutzung in der Wohnanlage Albert-Schweitzer-Straße sehr günstig. Dies betrifft sowohl das qualitative und quantitative Angebot von Abstellmöglichkeiten als auch deren Zuwegung und Erreichbarkeit aus den Gebäuden und vom Straßenraum aus. Die BewohnerInnen der Wohnanlage werden in der Fahrradnutzung von der Verwaltung der Genossenschaft durch umfassende begleitende Informations- und Werbemaßnahmen unterstützt und gestärkt.

Insgesamt sind die Bedingungen zur Fahrradnutzung in der Wohnanlage Albert-Schweitzer-Straße sehr günstig. Dies betrifft sowohl das qualitative und quantitative Angebot von Abstellmöglichkeiten als auch deren Zuwegung und Erreichbarkeit aus den Gebäuden und vom Straßenraum aus. Die BewohnerInnen der Wohnanlage werden in der Fahrradnutzung von der Verwaltung der Genossenschaft durch umfassende begleitende Informations- und Werbemaßnahmen unterstützt und gestärkt.

6.1 BewohnerInnen-Befragung

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der schriftlichen BewohnerInnen-Befragung dargestellt und interpretiert. Es folgt zunächst ein kurzer Überblick über die generelle Fahrradnutzung der befragten BewohnerInnen, bevor dann die Ergebnisse zur Wahrnehmung und Bewertung der fahrradbezogenen Maßnahmen in der Wohnanlage dargestellt werden. Abschließend wird die Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen aus BewohnerInnensicht dargestellt.

Die Befragungsergebnisse werden folgendermaßen dargestellt: Zunächst wird die Fragestellung im Wortlaut des Fragebogens mit den jeweiligen Antwortmöglichkeiten aufgeführt (grau hinterlegt). Anschließend werden zentrale Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung in Diagrammen abgebildet und erläutert. Relevante Zusammenhänge werden genannt und – wenn möglich – interpretiert.

6.1.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrradnutzung in den befragten Haushalten

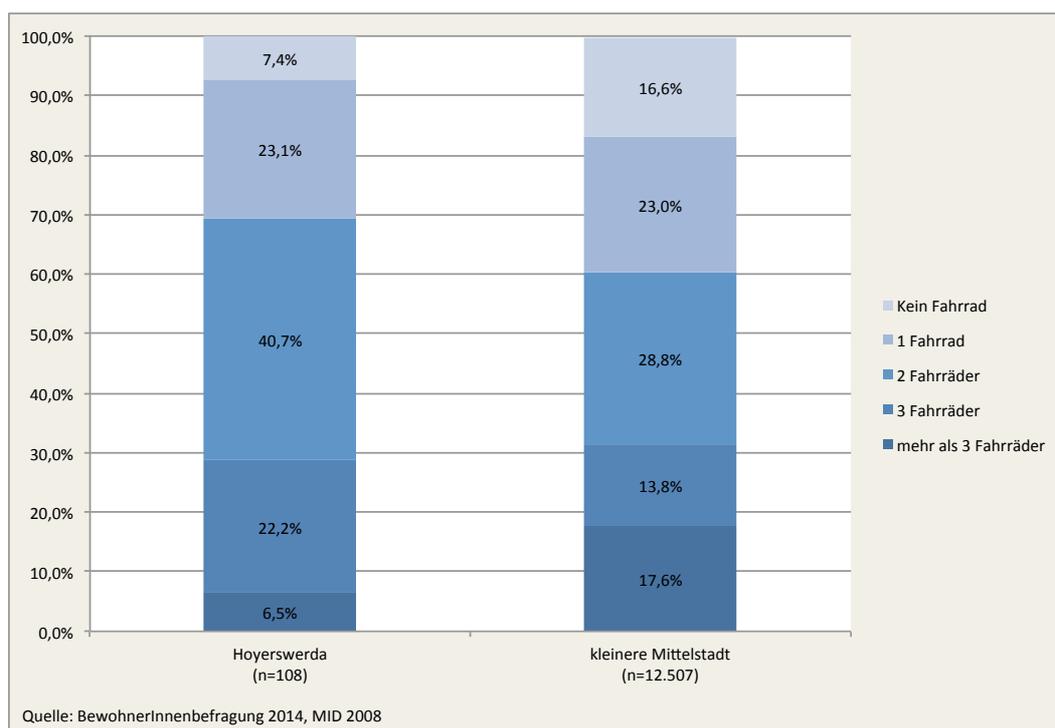
Frage 1: Wie viele funktionsfähige Fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?

- Keine Fahrräder
- 1 Fahrrad
- 2 Fahrräder
- 3 Fahrräder
- mehr als 3 Fahrräder

Frage 5: Über welche weiteren Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachantworten möglich)

- Auto
- Motorrad
- Mofa/Roller
- Pedelec/Elektrofahrrad
- Zeitfahrkarte für den ÖPNV (z.B. Monats- oder Jahreskarte der VGH)
- Sonstige, nämlich:

Abbildung 63: Fahrradbesitz in den befragten Haushalten im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda im Vergleich zum Bundesdurchschnitt kleinerer Mittelstädte



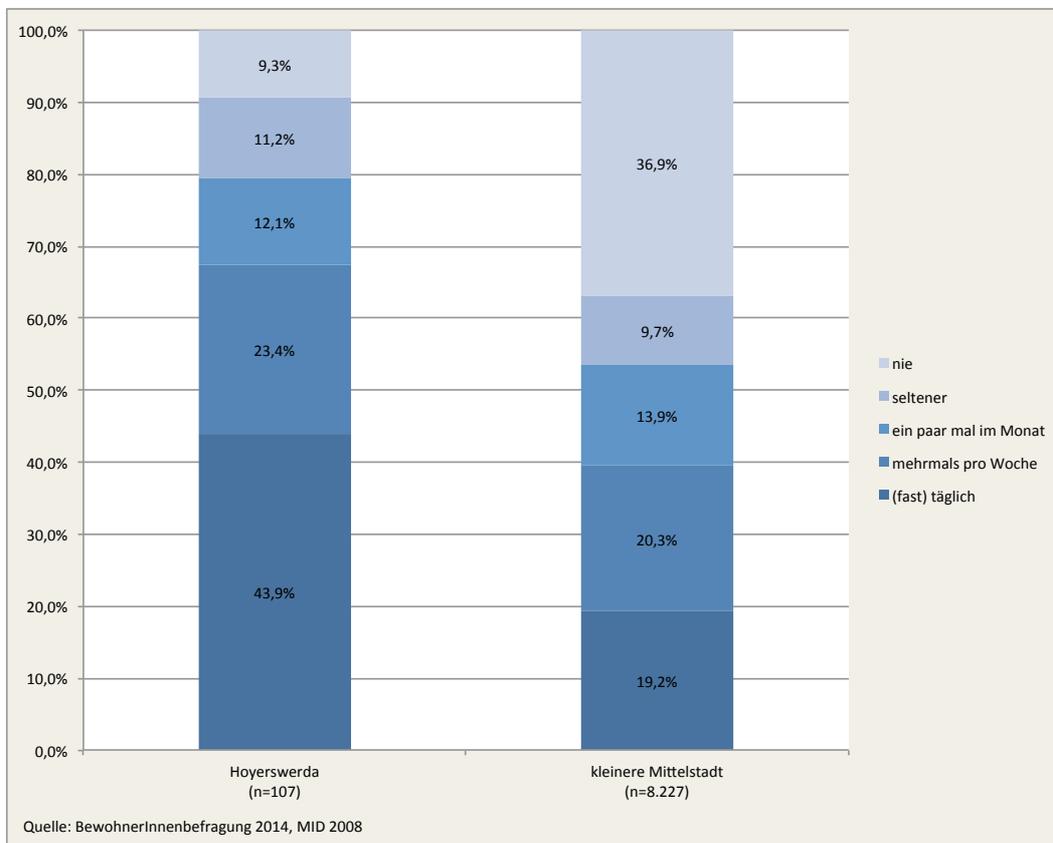
Im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße verfügt der überwiegende Teil der befragten Haushalte (92,6%) über mindestens ein Fahrrad. Dies ist ein im Vergleich zum Bundesdurchschnitt kleinerer Mittelstädte überdurchschnittlich hoher Wert. Damit ist das Fahrrad noch stärker verbreitet als das Auto (81,5%). Nur etwa jeder zehnte befragte Haushalt (10,2%) verfügt über eine Zeitfahrkarte des ÖPNV. Der Besitz eines Motorrades oder Mofas (6,5%) bzw. eines Pedelecs oder Elektrofahrrads (1,9%) spielt bei den befragten Haushalten in der Wohnanlage eine zu vernachlässigende Rolle. Die Befragten, die angegeben haben,

dass sie über kein Fahrrad in ihrem Haushalt verfügen können, sind bis auf eine Ausnahme über 70 Jahre alt, so dass die Vermutung nahe liegt, dass hier insbesondere körperliche bzw. gesundheitliche Aspekte gegen den Fahrradbesitz und letztlich auch die Fahrradnutzung sprechen.

Frage 2: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise das Fahrrad?

- (fast) täglich
- mehrmals pro Woche
- ein paar Mal im Monat
- seltener
- nie

Abbildung 64: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der Befragten im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda im Vergleich zum Bundesdurchschnitt kleinerer Mittelstädte



Die durchschnittliche Häufigkeit der Fahrradnutzung durch die Befragten ist hoch: So fahren über zwei Drittel der Befragten mehrmals pro Woche mit dem Rad und können insofern als durchaus rad-affin bezeichnet werden. Im Bundesdurchschnitt kleinerer Mittelstädte sind nur 39,5% der BewohnerInnen Viel-RadlerInnen²⁰. Nur etwa jeder 11. Befragte fährt nie mit dem Rad. Hierbei handelt es sich bis auf eine Person um Personen, die über 70 Jahre alt sind. Ansonsten lassen sich keine signifikanten Zusammenhänge zwischen den soziodemogra-

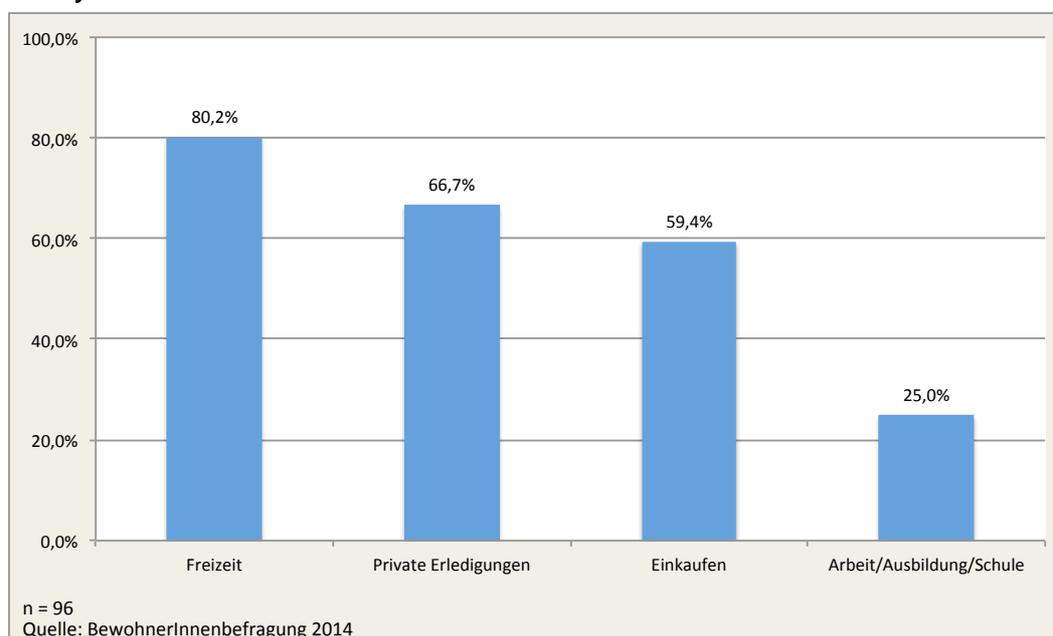
²⁰ Als Viel-RadlerInnen werden im Folgenden Personen bezeichnet, die mindestens mehrmals pro Woche mit dem Rad unterwegs sind.

phischen Daten (Geschlecht, Kinder im Haushalt und Bildungsstand) und der Radfahrhäufigkeit erkennen.

Frage 3: Wofür nutzen Sie üblicherweise das Fahrrad? (Mehrfachantworten möglich)

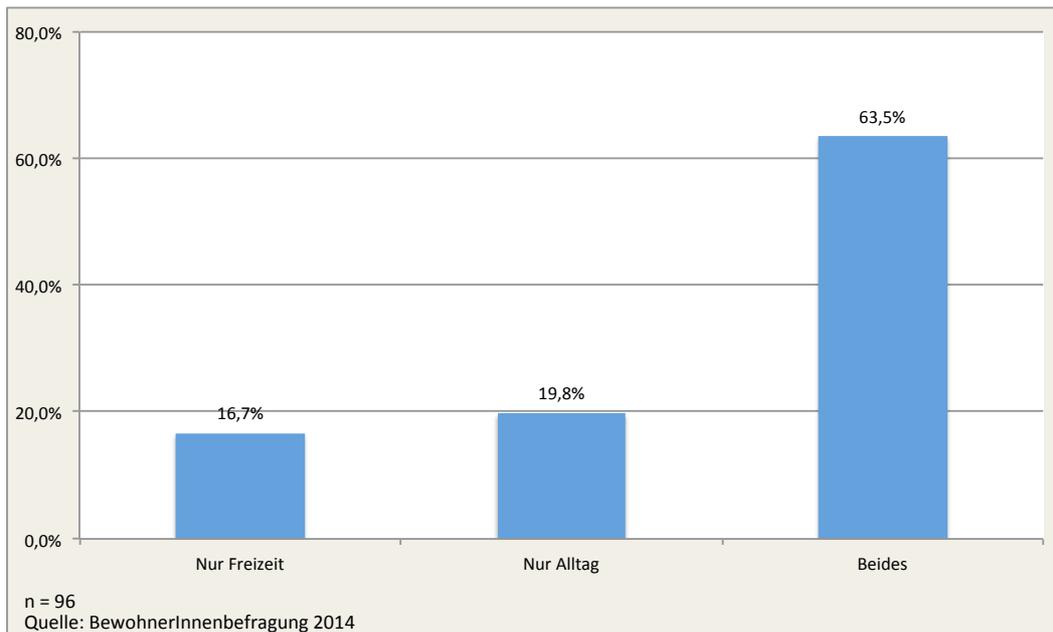
- Wege zur Arbeit/Ausbildung/Schule
- Wege zum Einkaufen
- Wege für private Erledigungen (z.B. Arztbesuch, Behördengang, Abholen von Kindern)
- Wege in der Freizeit (z.B. Besuch von FreundInnen, ins Kino, zum Sport oder andere Freizeitaktivitäten)

Abbildung 65: Wegezwecke der Fahrradnutzung im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda



Bei der Betrachtung der Wegezwecke wird offensichtlich, dass über 80 Prozent der befragten RadfahrerInnen mit dem Fahrrad in der Freizeit unterwegs sind. Die Alltagswege wurden differenzierter abgefragt: So nutzen zwei Drittel der befragten RadfahrerInnen das Fahrrad für private Erledigungen und immerhin 59,4 Prozent auf Wegen zum Einkaufen. Lediglich auf dem Weg zur Arbeit, Ausbildung oder Schule wird das Fahrrad vergleichsweise wenig genutzt. Fasst man allerdings diese drei Kategorien für alltägliche Wege zusammen, zeigt sich, dass vier von fünf der befragten RadfahrerInnen (83,3%) das Fahrrad auf Alltagswegen nutzen. Für welche Wege das Fahrrad verwendet wird, unterscheidet sich dabei nicht signifikant zwischen Männern und Frauen oder zwischen verschiedenen Altersgruppen und ist auch nicht abhängig vom Bildungsstand der Befragten oder davon, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht. Es kann festgehalten werden, dass das Fahrrad von den BewohnerInnen der Wohnanlage gleichermaßen für Alltags- und Freizeitwege genutzt wird.

Abbildung 66: Art der Fahrradnutzung im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda

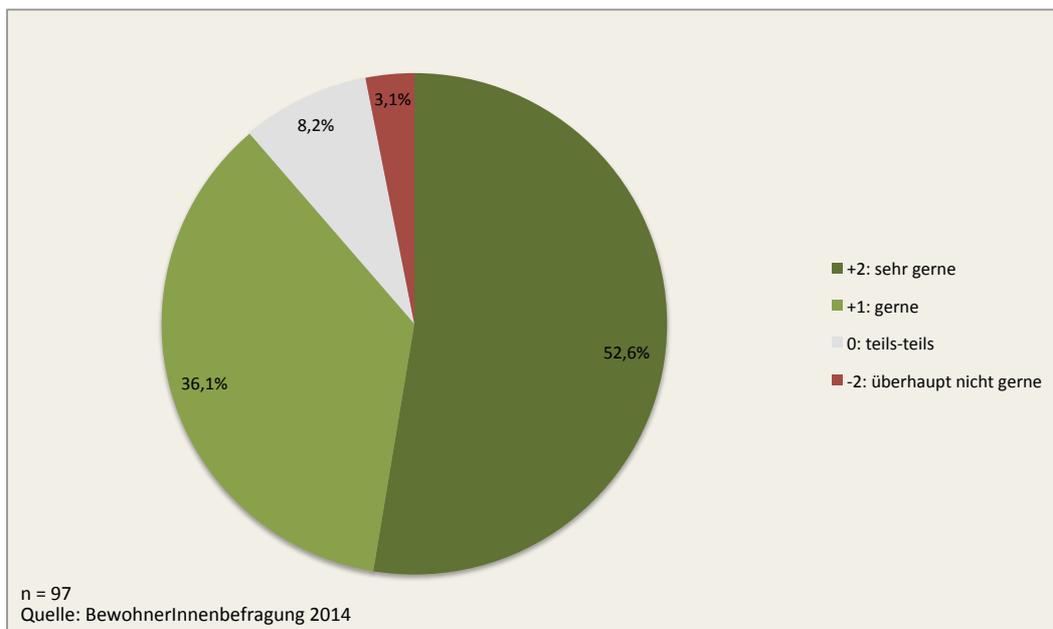


Betrachtet man nun aber, ob die Befragten das Fahrrad nur für Freizeit- oder nur für Alltagswege nutzen, wird offensichtlich, dass die überwiegende Mehrheit (63,5 %) das Fahrrad sowohl für Alltags- als auch für Freizeitwege nutzt.

Die hohe Radnutzung für Freizeit- und Alltagswege spiegelt sich auch in den Antworten auf die Frage wider, wie gerne die Befragten mit dem Rad unterwegs sind.

Frage 4: Wie gerne fahren Sie mit dem Rad? (+2 bedeutet dabei sehr gerne und -2 überhaupt nicht gerne)

Abbildung 67: Sympathie der Befragten gegenüber dem Radfahren im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda

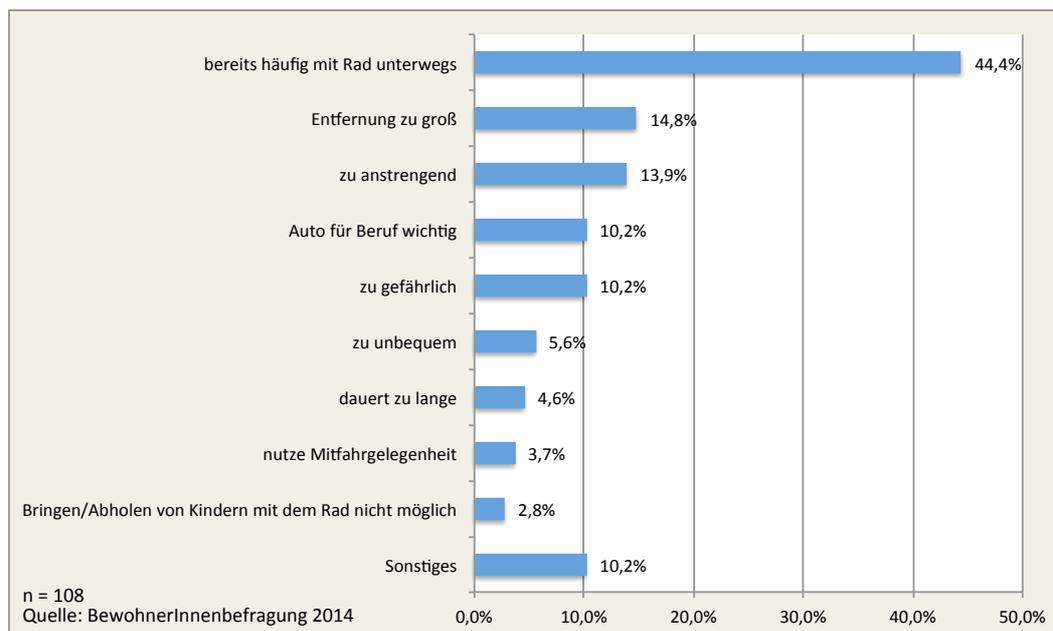


Fast neun von zehn Befragten fahren gerne oder sehr gerne mit dem Fahrrad. Auch hier gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen Männern und Frauen, verschiedenen Altersgruppen, dem Bildungsstand oder dem Umstand, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht. Die Freude am Radfahren ist in allen Bewohnergruppen gleichermaßen vertreten.

Frage 6: Gibt es Gründe, warum Sie nicht (häufiger) mit dem Fahrrad fahren?

- Entfernung zu groß
- Zu anstrengend
- Zu unbequem
- Zu gefährlich
- Dauert zu lang
- Nutze Mitfahrgelegenheit
- Auto für den Beruf wichtig
- Bringen/Abholen von Kindern mit dem Rad nicht möglich
- Sonstige, nämlich...
- Ich bin schon sehr häufig mit dem Fahrrad unterwegs

Abbildung 68: Gründe der Nicht-Fahrradnutzung im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda



Etwa jedeR zweite Befragte gibt an, bereits häufig mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Dies deckt sich auch mit der zuvor von den Befragten angegebenen Nutzungshäufigkeit des Fahrrads. Als größtes Hindernis für eine vermehrte Fahrradnutzung wird angegeben, dass die Entfernung zu groß sei (14,8%) bzw. es zu anstrengend sei (13,9%). Dass Radfahren zu anstrengend sei, empfinden dabei tendenziell eher diejenigen, die nur gelegentlich mit dem Rad unterwegs sind. Bei etwa jedem/jeder zehnten Befragten werden berufliche Gründe gegen eine häufigere Radnutzung angeführt. Auch hier sind es tendenziell eher Gelegenheits-RadlerInnen sowie Personen, die nie mit dem Rad unterwegs sind, die den Beruf als Hinderungsgrund für eine verstärkte Radnutzung nennen. Ebenfalls gibt etwa jedeR zehnte Be-

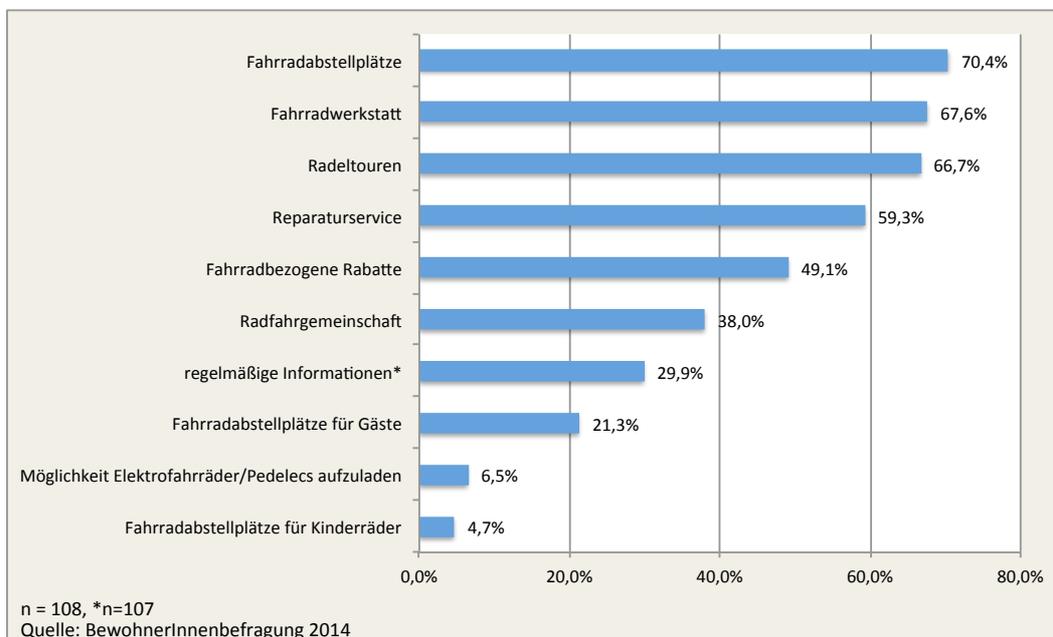
fragte an, dass die Gefährlichkeit des Radfahrens gegen eine (häufigere) Radnutzung spricht. Als sonstige Hinderungsgründe werden insbesondere das Alter und infolgedessen gesundheitliche Gründe angeführt sowie auf den Zustand der Radwege hingewiesen.

6.1.2 Bekanntheitsgrad, Nutzung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung

Frage 7: Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, das Wohnumfeld fahrradfreundlich zu gestalten. Nach Auskunft Ihres Wohnungsunternehmens gibt es die folgenden Angebote in Ihrer Wohnanlage. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie das Angebot kennen und ggf. auch bereits genutzt haben oder nicht.

- Fahrradabstellplätze
- Fahrradabstellplätze für Gäste
- Fahrradabstellplätze für Kinderräder
- Fahrradwerkstatt
- Möglichkeit, Elektroräder bzw. Pedelecs aufzuladen
- Reparaturservice
- Fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen: Rabatte der LebensRäume Hoyerswerda eG bei Servicepartner „Zweirad Steffen“
- Radfahrgemeinschaft des Nachbarschaftshilfevereins e.V. Hoyerswerda
- Radeltouren veranstaltet vom Wohnungsunternehmen
- Regelmäßige Informationen zum Thema Fahrrad durch das Wohnungsunternehmen

Abbildung 69: Bekanntheit der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung



Gut 70 Prozent der befragten BewohnerInnen sind die Fahrradabstellplätze bekannt. Während es hierbei kaum soziodemographische oder andere Unterschiede²¹ gibt, lassen sich

²¹ Keine signifikanten Zusammenhänge in Bezug auf Radfahrfrequenz, Geschlecht, Alter, Haushaltsgröße, Kinder im Haushalt, Erwerbsstatus und Mietdauer.

jedoch zwei interessante Aspekte festhalten: Nicht bekannt sind die Fahrradabstellanlagen signifikant häufiger bei Personen mit einem niedrigeren Bildungsabschluss (< Fachhochschulreife/Abitur) und sogar höchst signifikant häufiger bei Personen, die insgesamt weniger zufrieden mit der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage sind. Eine aktivere Bekanntmachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen kann durchaus eine Möglichkeit sein, insgesamt die Zufriedenheit dieser BewohnerInnen zu steigern. Ebenfalls hohe Bekanntheit haben die Fahrradwerkstatt (67,6%), die jährlich stattfindende Frühlings-Radeltour (66,7%) sowie der Reparaturservice²² (59,3%).

Fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen der Wohnanlage sind etwa jeder/jedem zweiten Befragten bekannt (49,1%). In der Regel gibt es bei der Wahrnehmung der einzelnen fahrradbezogenen Angebote keine soziodemographischen Unterschiede, jedoch scheint die Radfahrfrequenz Einfluss auf die Bekanntheit der einzelnen Angebote zu haben. So wird ein Großteil der bisherigen Maßnahmen signifikant²³ häufiger von Gelegenheits- und VielradlerInnen wahrgenommen, während Nie-RadlerInnen die bisherigen Maßnahmen nur unterdurchschnittlich bekannt sind.

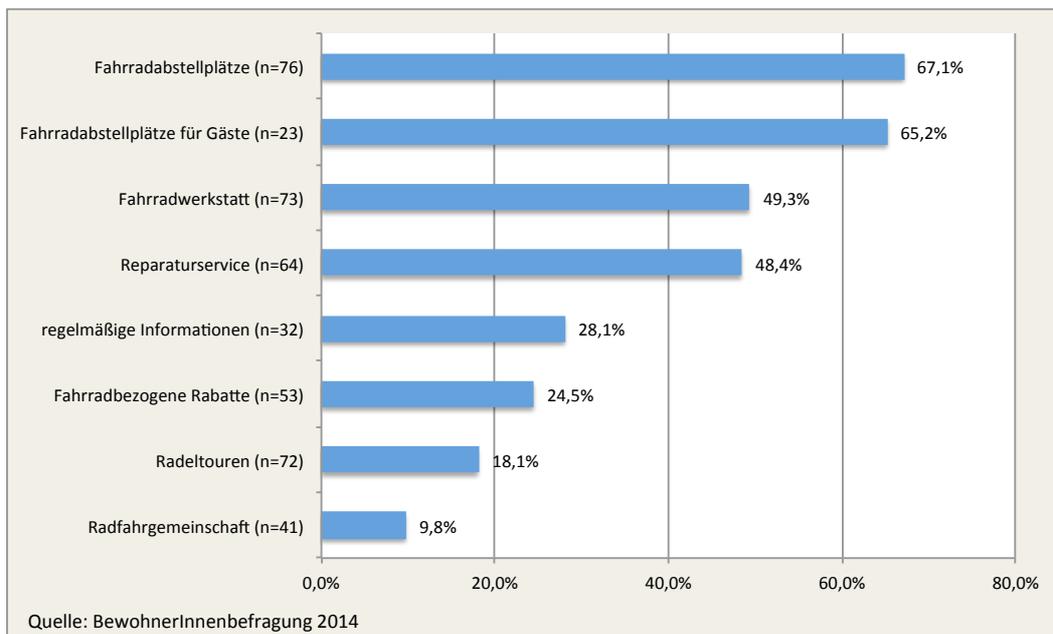
Während zwei Drittel der Befragten die Frühlings-Radeltour kennen, gaben nur 38 Prozent der Befragten an, dass ihnen die von der Genossenschaft gebildete Radfahrgemeinschaft bekannt ist, die monatlich zwei bis drei Fahrten durchführt. Auch die regelmäßigen Informationen zum Thema Fahrrad, die von der Wohnungsgenossenschaft bereitgestellt werden, werden weniger stark wahrgenommen (29,9%).

Eher einen geringen Bekanntheitsgrad haben die gesondert ausgewiesenen Fahrradabstellplätze für Gäste (21,3%) und die Abstellanlagen für Kinderräder (4,7%) sowie die Möglichkeit Elektrofahrräder bzw. Pedelecs aufzuladen (6,5%).

²² In der Wohnanlage ist eine gemeinnützige Schüler-Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt von der Genossenschaft eingerichtet worden, die unter Leitung von zwei Ehrenamtlichen auch Reparaturhilfe für Wohnungsnutzer leistet.

²³ Teilweise auch hoch bzw. höchst signifikant häufiger

Abbildung 70: Nutzung der bisherigen Maßnahmen zur Fahrradförderung



Abgesehen von der Bekanntheit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen wurde auch analysiert, wie regelmäßig und von welchen Bewohnergruppen die einzelnen Angebote genutzt werden. Die Nutzungszahlen beziehen sich dabei jeweils auf den Kreis der Befragten, die zuvor auch angegeben haben, dass sie die spezifische Maßnahme kennen. Die vier am häufigsten genutzten Angebote unter den Befragten sind die Fahrradabstellanlagen (67,1%), die Fahrradabstellplätze für Gäste (65,2%), die Fahrradwerkstatt (49,3%) und der Reparaturservice (48,4%).²⁴ Immerhin noch etwa jedeR vierte Befragte hat bereits die fahrradbezogenen Rabatte genutzt.

Frage 8: Wie zufrieden sind Sie mit den verschiedenen Angeboten in Ihrer Wohnanlage? Und wie wichtig sind Ihnen diese Angebote?

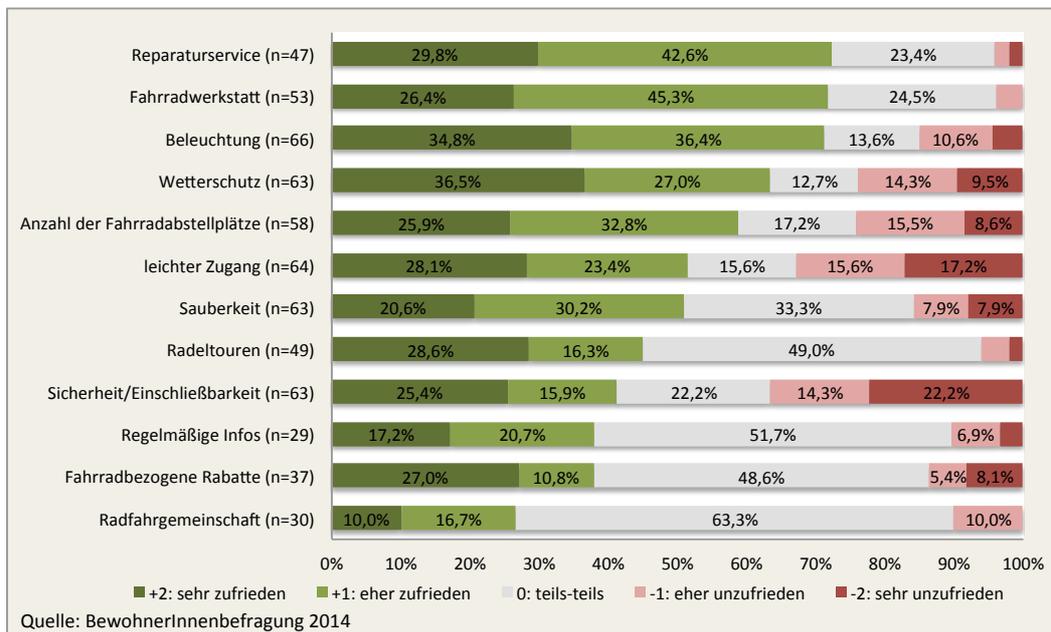
+2 bedeutet dabei sehr zufrieden/wichtig und -2 ganz und gar nicht zufrieden/wichtig

- Anzahl der Fahrradabstellplätze
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: leichter Zugang
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Beleuchtung
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Wetterschutz
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Sicherheit/Einschließbarkeit
- Qualität der Fahrradabstellanlage hinsichtlich: Sauberkeit (Pflege und Wartung)
- Fahrradwerkstatt
- Möglichkeit, Elektroräder bzw. Pedelecs aufzuladen
- Reparaturservice
- Fahrradbezogene Rabatte für MieterInnen: Rabatte der LebensRäume Hoyerswerda eG bei Servicepartner „Zweiradtreffen“
- Radfahrgemeinschaft des Nachbarschaftshilfevereins e.V. Hoyerswerda

²⁴ Auch hier liegen keine signifikanten soziodemographische Unterschiede vor.

- Radeltouren veranstaltet vom Wohnungsunternehmen
- Regelmäßige Informationen zum Thema Fahrrad durch das Wohnungsunternehmen

Abbildung 71: Zufriedenheit mit den bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda²⁵



Die höchsten Zufriedenheitswerte unter den Befragten erhalten der Reparaturservice (72,4%), die Fahrradwerkstatt (71,7%), die Beleuchtung der Abstellanlagen (71,2%) sowie der Wetterschutz der Abstellanlagen (63,5%).

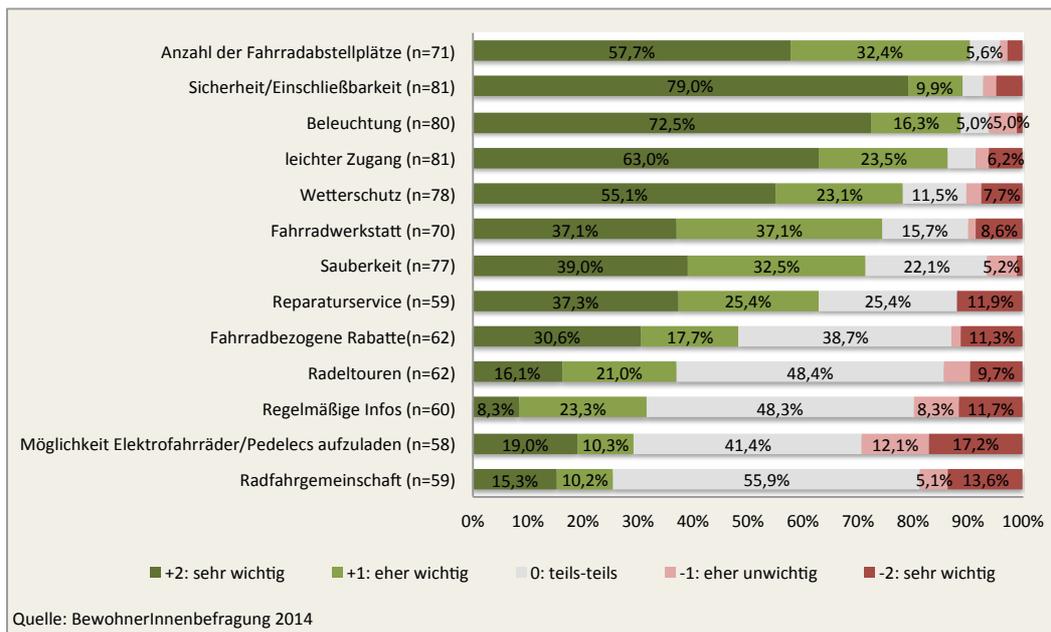
Darüber hinaus sind jedoch auch die Aspekte interessant, mit denen die befragten NutzerInnen weniger zufrieden sind. An erster Stelle wird etwa von jedem/r dritten befragten NutzerIn die Sicherheit der Abstellanlagen bemängelt, dicht gefolgt von der Zugänglichkeit der Abstellanlagen. Immerhin noch etwa jedeR vierte NutzerIn ist mit der Anzahl der Fahrradabstellplätze bzw. mit dem Wetterschutz der Abstellplätze (eher bis sehr) unzufrieden. Insofern weisen diese Aussagen auf Verbesserungspotenzial aus NutzerInnensicht hin.

Die Beurteilung der Zufriedenheit beruht auf den Einschätzungen der Befragten, denen das konkrete Angebot im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße bekannt war. Dabei gab es keine soziodemographischen Unterschiede²⁶ und keine Unterschiede hinsichtlich der Radfahrfähigkeit.

²⁵ Aus Gründen der Lesbarkeit sind die Prozentwerte < 5,0% in der Abbildung nicht hinzugefügt worden. Außerdem wurden die Zufriedenheitswerte in Bezug auf die Möglichkeit Elektrofahräder bzw. Pedelecs aufzuladen aufgrund der geringen Fallzahlen (n=6) nicht in der Abbildung gesondert dargestellt.

²⁶ Im Bezug auf Alter, Haushaltsgröße, Kinder im Haushalt, Bildungsstand, Geschlecht oder Mietdauer.

Abbildung 72: Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda²⁷



Die Befragten wurden zudem danach gefragt, wie wichtig ihnen die einzelnen Angebote sind.

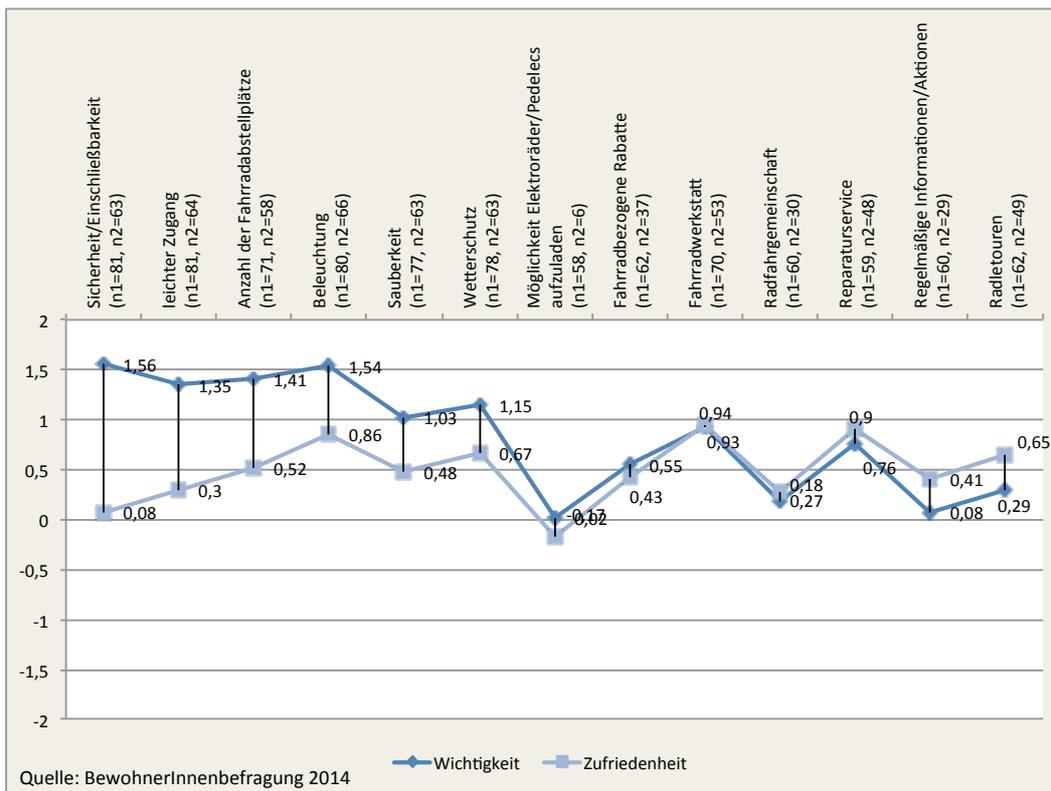
Am wichtigsten sind den Befragten die Anzahl der Fahrradabstellplätze (90,1%) sowie die qualitative Gestaltung der Fahrradabstellanlagen (Sicherheit bzw. Einschließbarkeit der Abstellanlagen (88,9%), die Beleuchtung (88,8%), die Zugänglichkeit (86,5%) sowie der Wetterschutz (78,2%). Aber auch die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt (74,2%) wird von der überwiegenden Mehrheit der Befragten als wichtig angesehen. Darüber hinaus sind die grundsätzliche Sauberkeit der Abstellanlagen (71,5%) sowie der Reparaturservice (62,7%) für die Befragten auch relevant. Eher geringere Bedeutung wird den Maßnahmen fahrradbezogene Rabatte (48,3%), Radeltouren (37,1%), den regelmäßigen Informationen zum Thema Fahrrad durch die Genossenschaft (31,6%), der Möglichkeit Elektroräder bzw. Pedelecs aufzuladen (29,3%) und der Radfahrgemeinschaft (25,5%) beigemessen.

Die Beurteilung der Wichtigkeit beruht auf den Einschätzungen aller Befragten, unabhängig davon, ob sie das konkrete Angebot im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße kennen oder nicht. Dabei gab es keine Unterschiede hinsichtlich der Radfahrfähigkeit und kaum soziodemographische Unterschiede²⁸. Lediglich bei der Beurteilung der Wichtigkeit, Elektrofahrräder bzw. Pedelecs aufladen zu können, treten geschlechtsspezifische Unterschiede auf. Während nur 41,2 Prozent der Frauen diese Möglichkeit als wichtig erachteten, sind es bei den Männern 58,8 Prozent.

²⁷ Aus Gründen der Lesbarkeit sind die Prozentwerte < 5,0% in der Abbildung nicht hinzugefügt worden.

²⁸ Im Bezug auf Alter, Haushaltsgröße, Kinder im Haushalt oder Mietdauer.

Abbildung 73: Mittelwertvergleiche zur Zufriedenheit und Wichtigkeit der bisherigen fahrradbezogenen Maßnahmen im Wohnquartier Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda²⁹



Von besonderem Interesse ist der Abgleich zwischen der Beurteilung der Wichtigkeit (=Erwartung) und der Zufriedenheit mit den bereits existierenden Angeboten. Es zeigt sich, dass es hier häufig zu Abweichungen kommt. Liegt der Mittelwert zur Einschätzung der Wichtigkeit über dem Mittelwert zur Beurteilung der Zufriedenheit, zeigt sich ein mögliches Verbesserungspotenzial bei der entsprechenden Maßnahme. Je größer die Diskrepanz zwischen Wichtigkeit und Zufriedenheit ist, desto eher sollte über Verbesserungen in dem konkreten Fall nachgedacht werden. Auffällig ist, dass die Sicherheit der Fahrradabstellanlagen bzw. die Möglichkeit zur Einschließbarkeit der Fahrräder unter allen bereits durchgeführten Maßnahmen am wichtigsten eingeschätzt wird (Mittelwert 1,56), jedoch die Befragten mit der Situation vor Ort im Wohnquartier eher weniger zufrieden sind (Mittelwert 0). Neben dem Sicherheitsaspekt besteht auf Basis des Abgleichs zwischen Wichtigkeit und Zufriedenheit besteht Verbesserungspotenzial insbesondere bei den folgenden Aspekten:

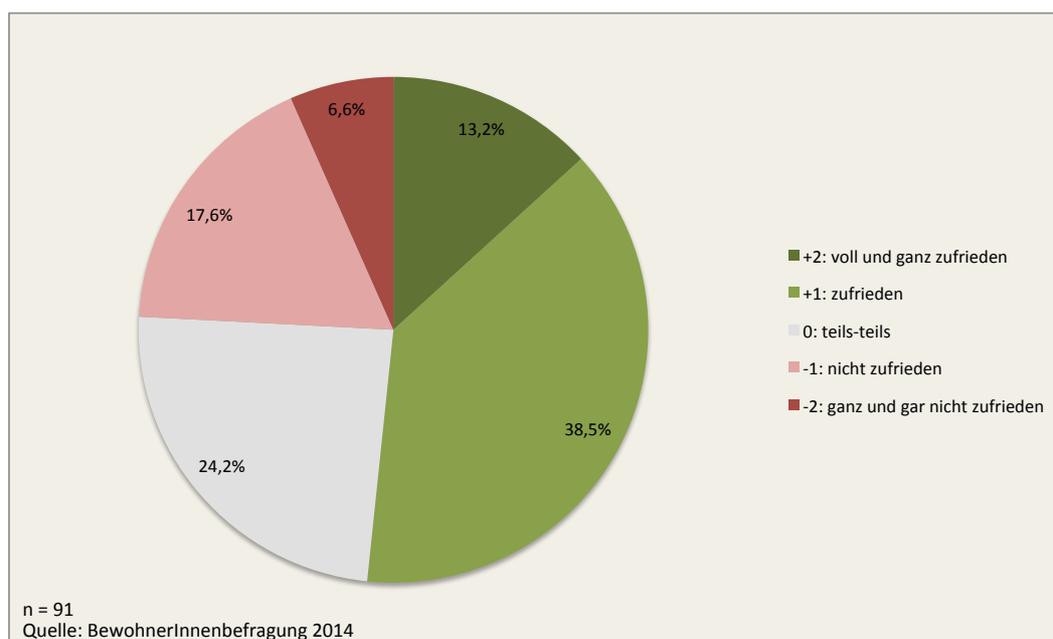
- Zugänglichkeit (Differenz zwischen der Einschätzung der Wichtigkeit mit der Beurteilung der Zufriedenheit von 1)
- Anzahl der Fahrradabstellanlagen (Differenz von 0,9)
- Beleuchtung (Differenz von 0,6)
- Sauberkeit (Differenz von 0,5).

²⁹ n1 bezieht sich jeweils auf den Mittelwert zur Wichtigkeit. Hier wurden alle Befragten, unabhängig davon, ob ihnen das konkrete Angebot in der Wohnanlage bekannt ist oder nicht, nach einer persönlichen Einschätzung zur Wichtigkeit gebeten. n2 bezieht sich auf den Mittelwert zur Zufriedenheit. Hier wurden alle Personen, denen die konkrete Maßnahme bekannt ist, nach einer persönlichen Einschätzung zur Zufriedenheit gebeten.

Die Abweichungen bei den weiteren Maßnahmen sind weniger bedeutsam. Zum Teil treten auch Unterschiede dahingehend auf, dass der Mittelwert zur Zufriedenheit größer ist als der Mittelwert zur Wichtigkeit, was letztendlich ein Zeichen dafür ist, dass bei diesen Maßnahmen die Zufriedenheit über den Erwartungen liegt und hier keine weiteren Verbesserungen notwendig sind (vgl. Radfahrgemeinschaften, Radeltouren, Reparaturservice und regelmäßige Informationen zum Thema Fahrrad durch das Wohnungsunternehmen).

Frage 9: Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der Fahrradfreundlichkeit Ihrer Wohnanlage auf einer Skala von +2 (voll und ganz zufrieden) bis -2 (ganz und gar nicht zufrieden)?

Abbildung 74: Gesamtzufriedenheit mit der Fahrradfreundlichkeit des Wohnquartiers Albert-Schweitzer-Straße in Hoyerswerda



Die Hälfte der Befragten ist insgesamt mit der Fahrradfreundlichkeit des Wohnquartiers zufrieden bzw. sehr zufrieden, während sich die andere Hälfte der Befragten in etwa gleich verteilt zwischen neutral und unzufrieden. Auch hier lassen sich keine soziodemographischen Unterschiede hinsichtlich der Gesamtzufriedenheit feststellen. Einzig die Radfahrfähigkeit scheint Einfluss auf die Gesamtzufriedenheit zu haben. So geben Viel-RadlerInnen (29,7%) signifikant häufiger an, mit der Fahrradfreundlichkeit insgesamt eher unzufrieden zu sein als Personen die nur gelegentlich oder gar nicht mit dem Fahrrad fahren (11,1%).

6.1.3 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des (vorhandenen) Angebots aus BewohnerInnen-Sicht

Die Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen sind von zentraler Bedeutung bei der Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit einer Wohnanlage. Obwohl die Anzahl der Abstellanlagen mit 1,2 Fahrradstellplätzen pro BewohnerIn bzw. 2,5 Stellplätzen pro Wohneinheit relativ hoch ist, wissen nur 70,4 Prozent der Befragten, dass Fahrradabstellanlagen im Wohnquartier vorhanden sind. Gerade auch vor dem Hintergrund, dass die Anzahl der Fahrradabstellplätze als wichtigster Aspekt hinsichtlich der Fahrradfreundlichkeit einer Wohnanlage von den Befragten eingeschätzt wird, jedoch nicht einmal zwei von drei der Befragten (58,7%), die die Fahrradabstellanlagen kennen, mit der Anzahl der vorhandenen Stellplätze zufrieden

sind, besteht hier ein Verbesserungspotenzial. Zunächst wird auf Basis der Fallanalyse empfohlen, die vorhandenen Fahrradabstellplätze in der Bewohnerschaft bekannter zu machen. Dies kann beispielsweise mittels einer besseren Beschilderung oder im Rahmen einer schriftlichen Information an die Haushalte geschehen. Im Rahmen dieser Informationsvermittlung sollte auch auf die Stellplätze für Gäste gesondert hingewiesen werden.

Auch hinsichtlich der qualitativen Ausstattung lassen sich Verbesserungen erzielen, die insbesondere darin liegen, die Sicherheit zu erhöhen, die Zugänglichkeit zu erleichtern, einen Wetterschutz zu gewährleisten sowie die Beleuchtung zu verbessern. Hier zeigt sich, dass nicht alle Abstellanlagen die gleiche Qualität besitzen.

Die insgesamt recht geringen Zufriedenheitswerte aus Sicht der BewohnerInnen sollten über diese Fallstudie hinaus im weiteren Verlauf differenzierter analysiert werden. Auch die Bekanntheit weiterer Serviceleistungen lassen sich noch weiter verbessern.

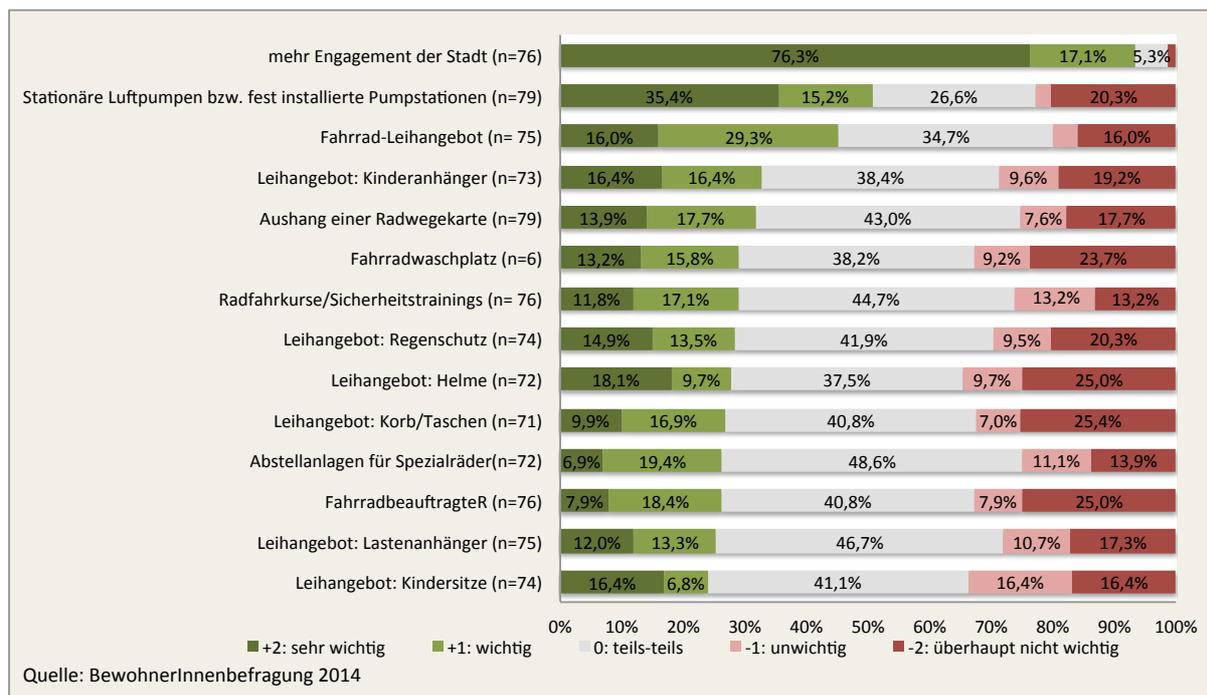
Neben Verbesserungen bei bestehenden Angeboten lassen sich Weiterentwicklungspotenziale identifizieren, die in einer Ausweitung der Fahrradförderung zu finden sind. Aus diesem Grund wurden die BewohnerInnen des Wohnquartiers auch um eine Einschätzung zu ergänzenden Maßnahmen gebeten.

Frage 10: Neben den Maßnahmen, die bereits durch Ihr Wohnungsunternehmen umgesetzt wurden, gibt es weitere Möglichkeiten, die Fahrradnutzung zu erleichtern. Welche der folgenden Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht wichtig, um die Fahrradfreundlichkeit im Umfeld Ihrer Wohnung weiter zu steigern?

+2 bedeutet dabei sehr wichtig und -2 überhaupt nicht wichtig

- Stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen
- Aushang einer Radwegkarte in der Wohnanlage
- Radfahrkurse/Sicherheitstrainings für MieterInnen
- FahrradbeauftragteR des Wohnungsunternehmens/AnsprechpartnerIn im Wohnungsunternehmen zu Fragen rund um das Rad
- Abstellanlagen für Spezialräder (z.B. Lastenräder)
- Fahrradwaschplatz (mit Wasseranschluss und Schlauch)
- Fahrrad-Leihangebot
- Weitere Leihangebote: Helme
- Weitere Leihangebote: Regenschutz
- Weitere Leihangebote: Korb/Taschen/Koffer für Kleingepäck
- Weitere Leihangebote: Lastenanhänger
- Weitere Leihangebote: Kinderanhänger
- Weitere Leihangebote: Kindersitze
- Sonstiges, nämlich...
- Neben dem Engagement des Wohnungsunternehmens müsste die Stadt mehr für den Radverkehr tun.

Abbildung 75: Wichtigkeit ergänzender Maßnahmen zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit



Einem bedeutenden Teil der Befragten sind auch weitere Maßnahmen wichtig, die es in der Wohnanlage bislang nicht gibt. Immerhin von jeder/jedem zweiten Befragten werden stationäre Luftpumpen als Erweiterung begrüßt, dicht gefolgt von einem Fahrrad-Leihangebot (45,3%). Alle weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen und fahrradbezogene Angebote (z.B. Leihangebote von Fahrradzubehör, Fahrradwaschplatz, Aushang einer Radfahrkarte sowie Radfahrkurse) werden jeweils von etwa einem Viertel bis einem Drittel der Befragten als wünschenswert eingeschätzt. Hingegen wird neben dem Engagement der Wohnungsgenossenschaft insbesondere gefordert, dass die Stadt Hoyerswerda mehr Maßnahmen ergreifen müsse, um die Fahrradnutzung zu fördern. Die städtischen Fördermaßnahmen liegen dabei insbesondere in einer qualitativen Verbesserung der Radwege sowie in der Bereitstellung sicherer Fahrradabstellanlagen.

6.2 ExpertenInnen-Befragung

Die Ergebnisse der ExpertInnen-Interviews werden im Folgenden gegliedert nach Themenkomplexen anonymisiert vorgestellt. Alle nachfolgend dargestellten Informationen und Einschätzungen basieren auf den geführten ExpertInnen-Gesprächen.

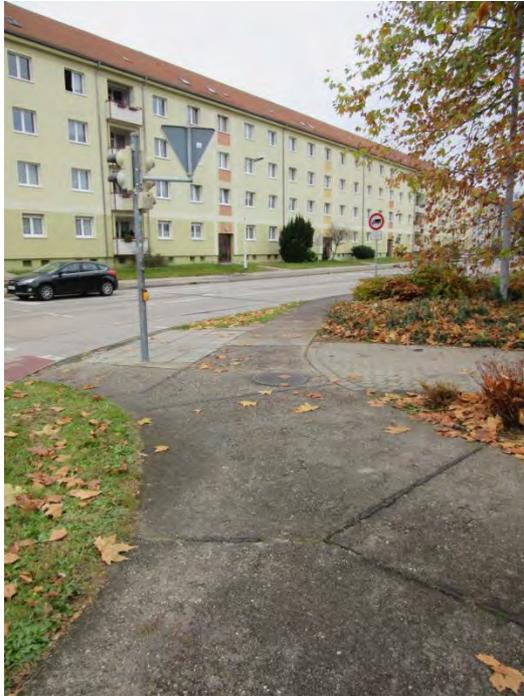
6.2.1 Motivation, Rahmenbedingungen und AkteurInnen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft

Hoyerswerda wird von allen InterviewpartnerInnen als eine sehr fahrradfreundliche Stadt beschrieben, in der das Fahrrad als Alternative zum Pkw von großen Teilen der Bevölkerung für ihre Alltagswege genutzt wird. Die Stadt ist über ein dichtes Netz von straßenbegleitenden Radwegen, für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen, verkehrsberuhigten Bereichen und für den Pkw gesperrten Straßen gut für das Fahrrad erschlossen. Auch die flache Topographie begünstigt die Nutzung des Fahrrads in der Stadt.

So lassen sich viele Ziele in der Stadt gut mit dem Fahrrad erreichen, beispielsweise ein umfangreiches Angebot an Einkaufsmöglichkeiten in und am Rande der Innenstadt.

Abbildung 76: Sanierungsbedürftige Radwegsoberfläche in der Neustadt

Quelle: Wuppertal Institut



Die Nutzung des Fahrrades hat in Hoyerswerda eine lange Tradition. Diese begründet sich (in Teilen) noch auf die Mobilitätsbedingungen, die in der Stadt während der DDR-Zeit dominierten, als erheblich weniger Bürger Hoyerswerdas über einen eigenen Pkw verfügten, als dies heute der Fall ist und das Fahrrad für viele BürgerInnen der Stadt neben dem ÖPNV das einzige Verkehrsmittel war, das ihnen für Wege jenseits fußläufiger Distanzen zur Verfügung stand. Dementsprechend wurde und wird das Fahrrad von weiten Teilen der Bevölkerung umfangreich genutzt.

Bis heute habe, so die Wahrnehmung der befragten VertreterInnen der Mieterschaft als auch der des Wohnungsunternehmens, die Förderung des Radverkehrs einen hohen Stellenwert bei der Politik und der Verkehrsplanung der Stadt. Dennoch

sollten aus Sicht sämtlicher interviewter Personen noch weitere Fördermaßnahmen für das Fahrrad in der Stadt ergriffen werden. Diese hohe Akzeptanz des Fahrrades bei Bevölkerung, Politik und Verwaltung bot günstige Voraussetzungen für die Wohnungsgenossenschaft LebensRäume, die Fahrradfreundlichkeit der von ihr betreuten Wohnanlagen bis heute dauerhaft und kontinuierlich zu verbessern. Einen weiteren Beitrag zur Akzeptanz liefert die demographische Entwicklung in der Stadt. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung steigt, ebenso der Anteil der Menschen, die 60 Jahre und älter sind. Gerade diese sind es nach Aussage der VertreterIn der Mieterschaft, die mit der einfachen Nutzung des Fahrrades in der Stadt bis in ein höheres Lebensalter ein hohes Maß an Lebensqualität verbinden.

Als einziges Hemmnis bei der Nutzung des Fahrrades im Alltags- und im Freizeitverkehr - dessen hemmende Wirkung, so die InterviewpartnerInnen, jedoch sehr begrenzt ist- wird die teils schlechte Qualität der Oberfläche der Radwege in Teilen des Netzes, insbesondere im Netz der Neustadt, gesehen.

Der bei der fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlage relevante Akteur ist in erster Linie die Wohnungsgenossenschaft LebensRäume. Durch die genossenschaftlichen Strukturen sind über verschiedene Gremien und Beiräte die BewohnerInnen jedoch intensiv in die Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen sowie die Begleitung der Maßnahmen im laufenden Betrieb eingebunden.

6.2.2 Vorgehensweise und Hemmnisse bei der Gestaltung einer fahrradfreundlichen Wohnungswirtschaft

Ein Gesamtkonzept der LebensRäume zur fahrradfreundlichen Gestaltung der von ihr betreuten Wohnanlagen im engeren Sinne gab und gibt es nicht. Vielmehr ist es so, dass vom

Wohnungsunternehmen einzelne Maßnahmen proaktiv entwickelt werden oder MieterInnen sich mit Wünschen oder Ideen (auch) zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlage an das Wohnungsunternehmen wenden.

Ob Möglichkeiten zur Umsetzung dieser Ideen und Wünsche bestehen, wird in solchen Fällen von Bewohnerschaft und Wohnungsunternehmen diskutiert. Wird beschlossen, die Ideen umzusetzen, so fällt die Planung der einzelnen Umsetzungsschritte in den Aufgabenbereich des Wohnungsunternehmens, wobei die BewohnerInnen stark in Planung und Umsetzung eingebunden werden.

Bei der Entwicklung von Maßnahmen und Planung zu deren Umsetzung greift LebensRäume bei Bedarf auch auf externe Expertisen zurück. So erfolgt von Seiten der Wohnungsgenossenschaft ein intensiver Erfahrungs- und Wissensaustausch mit anderen Wohnungsunternehmen in ganz Sachsen. Dies betrifft auch die Frage, wie die Wohnanlagen (noch) fahrradfreundlicher gestaltet werden können. Die Entwicklung der erforderlichen meist baulichen Lösungen und die praktische Umsetzung vor Ort erfolgt durch das technische Personal der Wohnungsgesellschaft. Externe Expertisen bringen jedoch auch die BewohnerInnen der Wohnanlagen ein. Sie unternehmen gezielt Studienreisen und organisieren dabei Besichtigungen von anderen Wohnanlagen in ganz Sachsen, um dort Ideen unter anderem zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit von Wohnanlagen einzusammeln. Diese Ideen werden, sofern sie denn übertragbar und zielführend sind, an die Wohnungsgesellschaft herangetragen.

Abbildung 77: Gemeinsame Fahrradtour

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



Hemmnisse bei der fahrradfreundlichen Gestaltung beziehungsweise bei der noch fahrradfreundlicheren Gestaltung der Wohnanlage bestehen dort, wo die Flächen für den Bau von Fahrradabstellanlagen im Außenbereich der Bebauung nicht vorhanden sind. In einigen Bereichen der Wohnanlage ist dies der Fall. Dies hat zur Folge, dass noch immer (wenn auch möglichst barrierefrei gestaltete) Fahrradkeller, Abstellräume auf den Etagen und kaum witterungs- und diebstahlgeschützte Vorderradhalter in den Eingangsbereichen der Wohnanlagen zum Abstellen genutzt werden müssen.

6.2.3 Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung

Die aus Sicht des Wohnungsunternehmens derzeit bedeutendste Maßnahme ist die Bereitstellung barrierefreier, diebstahlsicherer und witterungsgeschützter Fahrradgaragen im Au-

ßenbereich der Wohnanlagen. Hier übersteigt die Nachfrage derzeit noch das Angebot, weshalb vom Wohnungsunternehmen angestrebt wird, weitere Anlagen in den Außenbereichen zu errichten. Im Bestand wurde zuerst angestrebt, soweit möglich barrierefreie Stellplätze in den Wohngebäuden selbst einzurichten. Diese Stellplätze wurden zum einen als abschließbare persönliche beziehungsweise wohnungsbezogene Abstellräume für Fahrräder auf den Wohnetagen eingerichtet, wobei die Aufzüge so dimensioniert sind, dass sich die Fahrräder problemlos auf die verschiedenen Etagen befördern lassen. Zudem stehen Stellplätze in Fahrradkellern zur Verfügung. Diese Abstellplätze sind über großzügig dimensionierte, relativ flache Rampen zum Schieben der Fahrräder erreichbar. Dort, wo sich mit den Anlagen in den Gebäuden nur ein Teil des bestehenden Bedarfs abdecken lässt, sind zusätzlich attraktive und nutzerfreundliche Abstellanlagen in den Außenbereichen der Wohnanlagen errichtet worden.

Abbildung 78: Fahrradabstellräume auf den Etagenfluren

Quelle: Wuppertal Institut



Die Grundvoraussetzung für die fahrradfreundliche Gestaltung einer Wohnanlage, so das Wohnungsunternehmen, ist die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl nutzerfreundlicher Abstellmöglichkeit mit komfortabler Zuwegung. Alle weiteren Maßnahmen stellen eine sinnvolle Ergänzung dar, können die Bereitstellung der Abstellmöglichkeiten jedoch nicht ersetzen. Aus Sicht der MieterInnenvertretung jedoch ist auch die Förderung des gemeinsamen Radfahrens und anderer gemeinsamer Aktivitäten rund um das Fahrrad durch die Bewohnerschaft mindestens ein genau so wichtiger Faktor wie die Bereitstellung komfortabler Abstellmöglichkeiten.

Als besonders innovativ werden die bisher umgesetzten Maßnahmen in und im Umfeld der Wohnanlagen weder von der Mieterschaft noch vom Wohnungsunternehmen angesehen. In erster Linie wird als Grund angeführt, dass die Förderung des Radverkehrs in der Stadt und generell gute Nutzungsbedingungen für das Fahrrad in den Augen des Wohnungsunternehmens und der Bewohnerschaft selbstverständlich sind.

Abbildung 79: Fahrradgaragen im Außenbereich

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



Besonders gut angenommen, so die MieterInnenvertretung und das Wohnungsunternehmen, werden die witterungsgeschützten, diebstahlsicheren und auch für ältere BewohnerInnen leicht zu nutzenden Fahrradgaragen im Außenbereich der Wohnanlage. Einen hohen Stellenwert besitzt auch die ehrenamtlich betriebene Fahrradwerkstatt.

Abbildung 80: Ehrenamtlich betriebene Fahrradwerkstatt

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



Alle der bisher umgesetzten Maßnahmen werden durch die Bewohnerschaft auch genutzt bzw. angenommen. Als Grund hierfür wird genannt, dass der Bedarf bei der Mieterschaft abgefragt wird, dass alle Maßnahmen in enger Abstimmung zwischen Mieterschaft und Wohnungsunternehmen umgesetzt werden und sich dadurch am bestehenden Bedarf vorbeigehende Planungen vermeiden lassen. Konkrete Verbesserungsvorschläge zur weiteren Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit in der Wohnanlage gibt es derzeit nicht. Es wird jedoch vom Wohnungsunternehmen darauf hingewiesen, dass der Bau von Ladestationen für Elektrofahrräder trotz des steigenden Bestandes von elektrisch betriebenen Fahrrädern in der Mieterschaft im Außenbereich nicht vorgesehen ist.

Die interviewten Personen sind sich einig, dass die derzeit in Hoyerswerda geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen und planerischen Instrumente zur Ausgestaltung des Radverkehrs derzeit ausreichen, um die notwendigen Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit der Wohnanlagen durchführen zu können.

6.2.4 Kommunikation und Informationen

Die Kommunikation zwischen Wohnungsunternehmen und BewohnerInnen ist aufgrund der genossenschaftlichen Strukturen des Wohnungsunternehmens ein ganz erheblicher Erfolgsfaktor für die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlage und die Akzeptanz der umgesetzten Maßnahmen. Es erfolgt eine kontinuierliche Information der Bewohnerschaft über sämtliche Maßnahmen, die in und um die Wohnanlagen herum umgesetzt werden sollen. So kann sichergestellt werden, dass alle relevanten, die Verbesserung der Wohnsituation betreffenden Themen durch die Wohnungsgesellschaft in enger Kooperation mit der Mieterschaft behandelt werden. Dies betrifft auch die Belange der Fahrradnutzung. Ein akuter Verbesserungsbedarf die bisherige Vorgehensweise betreffend wird weder von der Mieterschaft noch vom Wohnungsunternehmen gesehen³⁰.

Obwohl wie beschrieben viele Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen zur Fahrradnutzung für die MieterInnen umgesetzt worden sind und weiterhin umgesetzt werden, ist die Verbesserung der Bedingungen für das Fahrrad weder für die BewohnerInnen noch für das Wohnungsunternehmen ein Thema mit besonders hoher Relevanz. Als Grund dafür wird angeführt, dass die Nutzung des Fahrrades und damit einhergehend eine kontinuierliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung in sämtlichen Bereichen in der Stadt als selbstverständlich wahrgenommen wird und daher keiner besonderen Hervorhebung bedarf. Entsprechend werden in der Stadt keine Werbemaßnahmen für fahrradfreundliche Wohnobjekte durchgeführt. Die Fahrradfreundlichkeit steht auch nicht im Fokus der Bewerbung von zu mietenden Wohnungen, da ein Stellplatz für Fahrräder, wenn auch in verschiedenen qualitativen Ausführungen, Bestandteil jeder der von der LebensRäume vermieteten Wohnung ist. In den Wohnanlagen der LebensRäume, die besonders fahrradfreundlich gestaltet sind, wird bei Neuvermietungen zwar darauf hingewiesen, es wird jedoch nicht in den Fokus der Bewerbung der Wohnung gerückt. Bei der Entscheidung für oder gegen das Mieten einer Wohnung sind aus Sicht der Wohnungsgesellschaft andere Aspekte von höherer Bedeutung.

6.2.5 Kooperationen

Es ist die Position der Wohnungsgenossenschaft LebensRäume, dass die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlagen in die Zuständigkeit der Wohnungsunternehmen fällt und dass es somit in erster Linie auch die Aufgabe des Wohnungsunternehmens ist, die zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit erforderlichen Maßnahmen zu planen und umzusetzen. Eine Kooperation beziehungsweise ein intensiver Erfahrungs- und Wissensaustausch findet daher in erster Linie mit anderen Genossenschaften in Sachsen statt. Dieser Austausch erfolgt sowohl auf Initiative des Wohnungsunternehmens als auch auf Initiative der MieterInnenvertretung.

Eine Kooperation mit der Stadtverwaltung beziehungsweise der für den Radverkehr zuständigen Fachplanung findet, was die Bereitstellung der Infrastruktur betrifft, kaum statt. Wenn eine Kooperation erfolgt, dann in erster Linie in der Form, dass sich die Verwaltung von den (Kommunikations- und Informations-)Aktionen des Wohnungsunternehmens

³⁰ An dieser Stelle weichen die Positionen der Interviewpartner von denen der befragten BewohnerInnen (vgl. Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung) ab.

inspirieren lässt und diese teilweise übernimmt.

Abbildung 81: Kostenlose Begleitung der Fahrradtouren durch Zweirad-Steffen

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



6.2.6 Bedeutung und Nutzen der fahrradfreundlichen Wohnanlage

Die Bedeutung der Fahrradnutzung bei den BewohnerInnen der Wohnanlage Albert-Schweitzer-Straße besteht neben der Möglichkeit, kostengünstig und klimaschonend mobil zu sein auch darin, dass die Aktivitäten rund ums Fahrrad, wie beispielsweise gemeinsame Radtouren, die Bewohnerschaft verbinden. Die Fahrradfreundlichkeit bewirkt bei vielen der BewohnerInnen der Wohnanlage Albert-Schweitzer-Straße über die guten Nutzungsbedingungen hinaus einen starken Zusammenhalt innerhalb der Bewohnerschaft. Die Fahrradfreundlichkeit trägt so zu generell guten nachbarschaftlichen Verhältnissen bei. Viele die Nachbarschaft und das gute Miteinander stärkenden gemeinschaftlichen Aktionen beziehen sich auf die Nutzung des Fahrrades. Ein Beispiel hierfür sind die regelmäßig in Stadt und Region stattfindenden gemeinsamen Radtouren, die von der Radlergemeinschaft, die rund 30 meist ältere BewohnerInnen der Wohnanlage angehören, organisiert werden.

Abbildung 82: Gemeinsame Fahrradtour und Tour-Helfer der LebensRäume Hoyerswerda eG

Quelle: LebensRäume Hoyerswerda eG



6.2.7 Erreichbarkeit der Zielgruppen

Die Hauptzielgruppe der Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlagen sind aufgrund der demographischen Struktur der Stadt die älteren BewohnerInnen³¹. Diese Zielgruppe konnte mit der fahrradfreundlichen Gestaltung der Wohnanlagen definitiv erreicht werden. Noch nicht umfassend erreicht wurde die Zielgruppe der jugendlichen BewohnerInnen der Wohnanlage. Dies sei, so das Wohnungsunternehmen, erst teilweise gelungen.

6.3 Abschließende Bewertung und Empfehlungen zur Weiterentwicklung

Auf Basis der Befragungen der BewohnerInnen sowie ExpertInnen und der Vor-Ort-Besichtigung zeigt sich, dass in der Wohnanlage bereits zahlreiche infrastrukturelle und kommunikative Maßnahmen zur Fahrradförderung umgesetzt wurden. Eine der Hauptstärken bei der Förderung der Fahrradnutzung liegt in der langen Tradition und der hohen Akzeptanz, welche die Fahrradnutzung bei den BewohnerInnen besitzt. Neben der hohen Akzeptanz der Fahrradnutzung ist eine weitere Stärke die quantitativ gute Ausstattung der Wohnanlage mit diebstahlsicheren, witterungsgeschützten und gut zugänglichen Fahrradabstellanlagen sowie flankierende Angebote wie beispielsweise die Fahrrad-reparaturwerkstatt und der Reparaturservice, die Radeltouren und die Radfahrgemeinschaft sowie die fahrradbezogenen Rabatte der MieterInnen bei einem örtlichen Fahrradhändler. Hierdurch kann der Bewohnerschaft insgesamt bereits ein attraktives Angebot bereitgestellt werden. Sehr förderlich wirkt sich zudem die genossenschaftliche Struktur des Wohnungsunternehmens aus. Diese Struktur ist charakterisiert durch einen regelmäßigen, sehr engen und vor allem direkten Austausch zwischen dem Wohnungsunternehmen und seinen MieterInnen. Hierdurch kann zum einen die Bewohnerschaft Wünsche und Kritik

³¹ Statistisches Landesamt Sachsen (2015): 43 Prozent der BewohnerInnen Hoyerswerdas sind älter als 60 Jahr

gegenüber dem Wohnungsunternehmen direkt äußern, zum anderen bieten sich dem Wohnungsunternehmen direkte Kommunikations- und Informationswege zu ihren MieterInnen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die fahrradfreundliche Gestaltung der Wohnanlage auf einem hohen Niveau befindet und als vorbildlich bezeichnet werden kann.

Die BewohnerInnen-Befragung und die Befragung von ExpertInnen und Stakeholdern konnten zeigen, dass die Mieterschaft und die AkteurInnen der Wohnungsgenossenschaft mit der derzeitigen Fahrradförderung insgesamt zufrieden sind. Auf Basis der durchgeführten Analysen lassen sich Potenziale zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit identifizieren.

Tabelle 10: Zusammenfassende Bewertung der bisherigen Maßnahmen aus Sicht der BewohnerInnen

	Bekanntheit und Nutzung	Zufriedenheit
Fahrradabstellplätze	✓	✓
leichter Zugang		
Wetterschutz		
Sicherheit/Einschließbarkeit		
Beleuchtung		
Sauberkeit		
Fahrradabstellplätze für Gäste	x	
Fahrradabstellplätze für Kinderräder	x	
Fahrradwerkstatt/Reparaturplatz	✓	✓
Möglichkeit Elektroräder/Pedelecs aufzuladen	x	x
regelmäßige Infos	x	x
Radeltouren	✓	✓
Reparaturservice	✓	✓
Fahrradbezogene Rabatte	x	x
Radfahrgemeinschaft	x	x

Nutzung bzw. Zufriedenheit hoch	
Nutzung bzw. Zufriedenheit mittel	
Nutzung bzw. Zufriedenheit gering	
nicht bewertet	
Bekanntheitsgrad hoch	✓
Bekanntheitsgrad niedrig	x

In diesem Sinne sind die folgenden Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Fahrradfreundlichkeit auch als Verbesserungen eines bereits überdurchschnittlichen Angebots zu verstehen:

- Derzeit übersteigt die Nachfrage nach Stellplätzen in ebenerdigen und barrierefrei nutzbaren Fahrradgaragen noch das Angebot. Die Ausweitung des Angebotes von Fahrradgaragen (mit ebenerdigen, witterungs- und diebstahlgeschützten Stellplätzen) ist von der BewohnerInnenseite gewünscht und wird von der Wohnungsgesellschaft angestrebt, auch um Stellplätze in Fahrradkellern zu ersetzen. Allerdings fehlen derzeit an der Wohnanlage noch die zur Errichtung weiterer Fahrradgaragen erforderlichen

Flächen. Die Wohnungsgenossenschaft LebensRäume plant, diese Flächen in den Außenbereichen durch die Umwidmung von derzeit noch in anderer Funktion genutzten Flächen zu gewinnen. Pkw-Stellplätze sind bisher zur Gewinnung von Raum für Abstellanlagen in den Außenbereichen noch nicht umgewidmet worden. Eine Möglichkeit bestünde daher darin, bei Bedarf auch auf derzeit noch für Pkw-Stellplätze genutzte Flächen zurückzugreifen.

- Hinsichtlich der bisherigen Aktivitäten lässt sich festhalten, dass einzelnen Maßnahmen (z.B. die Möglichkeit Elektrofahrräder/Pedelecs aufzuladen, die regelmäßigen Informationen durch die Wohnungsgenossenschaft, die fahrradbezogenen Rabatte sowie die Radfahrgemeinschaft) noch offensiver bekannt gemacht werden könnten, da der Bekanntheitsgrad zum Teil gering ist.
- Als ergänzende Maßnahmen sind aus BewohnerInnensicht viele Möglichkeiten denkbar. Insbesondere die Einrichtung stationärer Luftpumpen bzw. fest installierter Pumpstationen sowie ggf. der Aufbau eines Fahrrad-Leihangebots bzw. der Möglichkeit, sich Fahrradzubehör auszuleihen werden von den BewohnerInnen als wichtige ergänzende Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit angesehen.

7 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 Literatur³² und andererseits auf Basis der BewohnerInnen-Befragung in den vier näher untersuchten Wohnanlagen:

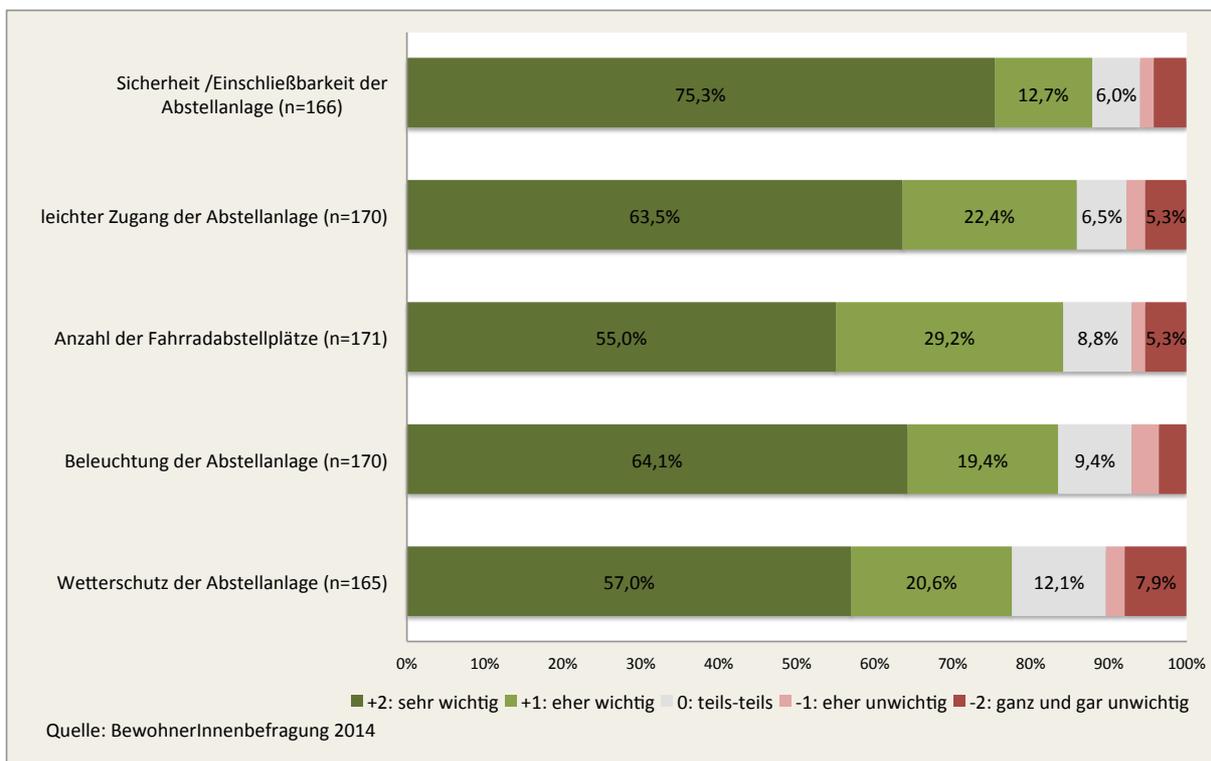
- Maßnahmen, die von mehr als drei Viertel der BewohnerInnen als (sehr) wichtig bewertet werden, gelten dabei als Basismaßnahmen;

³² 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 83: 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 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.³³
- 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

³³ Vgl. z.B. Landeshauptstadt München (2012: 7), Planungsgemeinschaft Verkehr (2014), Die Wiener Grünen (o.J.: 11ff.), Technische Richtlinie des ADFC „Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen“

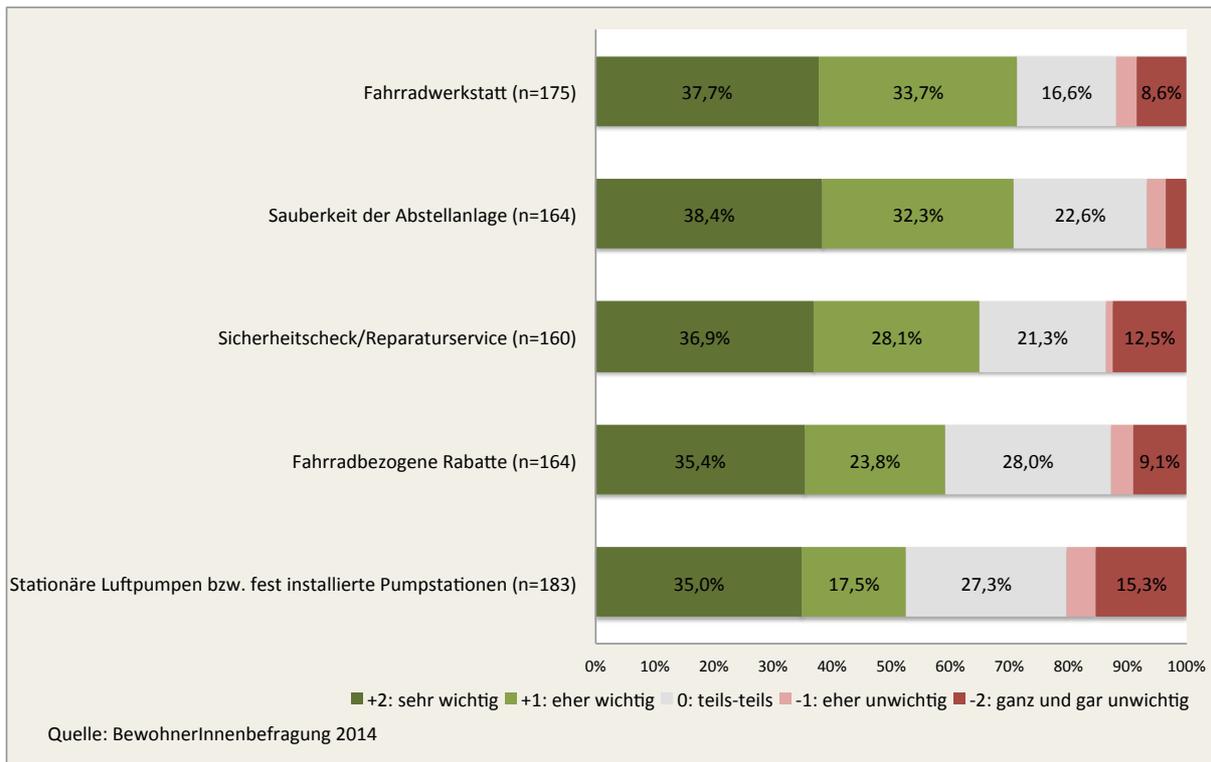
Fahrradständer möglichst fest im Boden oder an der Wand verankert. Darüber hinaus kann die Einschließbarkeit (z.B. durch Umzäunung bzw. in separaten Räumen) ein weiteres Sicherheitskriterium sein. Auch in Bezug auf die steigende Anzahl hochwertiger Fahrräder und Pedelecs ist ein besonders hoher Diebstahlschutz 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 84: Ergänzende zentrale Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Gestaltung einer Wohnanlage

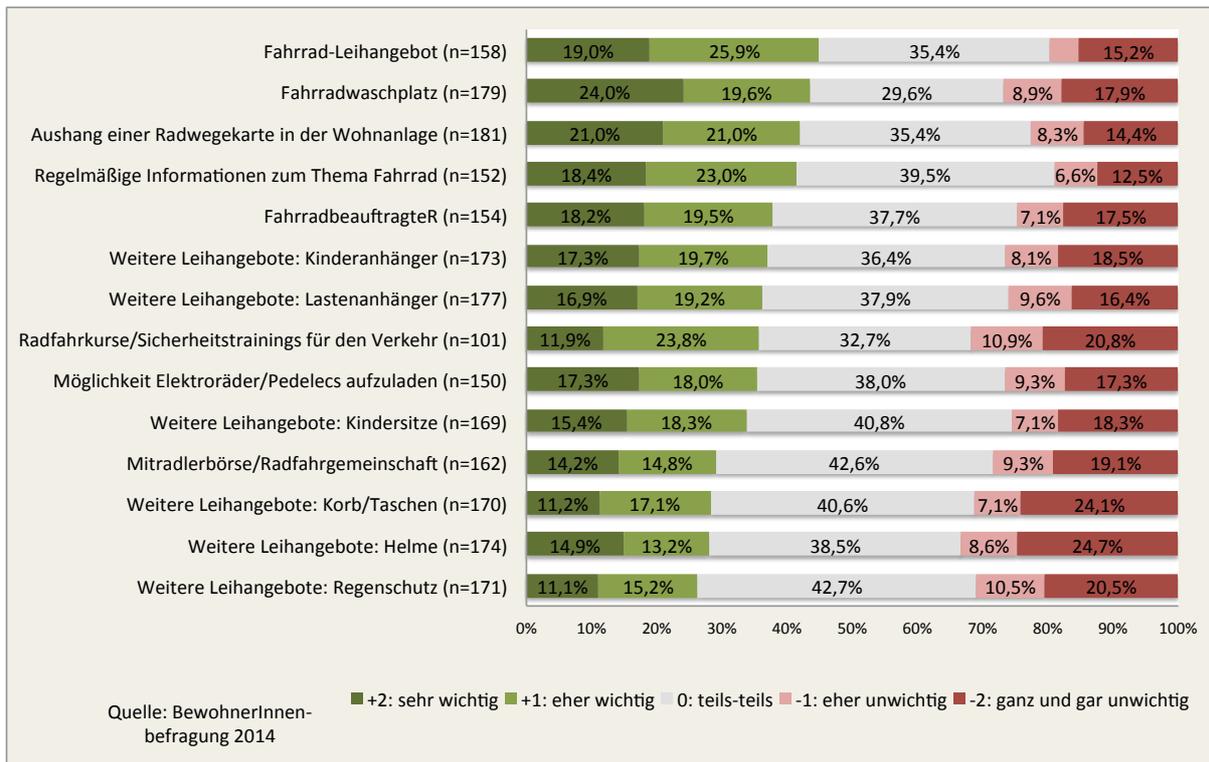


Zu den ergänzenden Maßnahmen zählen überwiegend Maßnahmen, die sich auf den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Fahrrads beziehen: So werden eine Fahrradwerkstatt, ein Sicherheitscheck bzw. ein Reparaturservice sowie stationäre Luftpumpen bzw. fest installierte Pumpstationen von mehr als der Hälfte der 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 85: 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.

8 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 CO₂-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.

9 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. 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.agf-nrw.de/uploads/tx_tproducts/datasheet/und_wo_steht_Ihr_Fahrrad.pdf. Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (o.J.): Radverkehrsstrategie für Hamburg. Präsentation, Online verfügbar unter <http://www.hamburg.de/contentblob/861896/data/anlage-radverkehr-in-hamburg.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. Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- Infas (2011): Mobilität im Großraum Hamburg. Vorstellung der regionalen Ergebnisse „Mobilität in Deutschland.“ Präsentation auf der Regionalkonferenz Verkehr & Mobilität am 4. November 2011. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Praesentation_MiD_Bericht_Region_HH_Regionalkonferenz_VerkehrMobilitaet.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/Pressemitteilungen/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.mobilitaet-in-deutschland.de/fileadmin/user_upload/bicycle/documents/Leitfaden_Fahrradabstellplaetze.pdf. Letzter Zugriff: 03.07.2015.
- mgf – Gartenstadt Farmsen Mieter- und Wohnungsbaugenossenschaft eG (2014): Geschäftsbericht 2013. Hamburg.
- 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. 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.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2013): Radverkehrsstrategie für Berlin - Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte. Berlin. Online verfügbar unter <http://www.stadtentwicklung.berlin.de>. Letzter Zugriff am 03.07.2015. Letzter Zugriff: 03.07.2015.

Statistisches Landesamt Sachsen (2015): Zahlen zu Gemeinden. Online verfügbar unter <http://www.statistik.sachsen.de/bevprog/ga.jsp?id=2>. Letzter Zugriff: 03.07.2015.

UBA – Umweltbundesamt (2014): CO₂-Rechner. Online-Berechnungstool: http://uba.klimaktiv-co2-rechner.de/de_DE/page/start/. Letzter Zugriff: 03.07.2015.

9.1 Weitere Quellen

Bewerbungsunterlagen der vier ausgewählten Wohnanlagen (unveröffentlicht)

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