

FREIE FAHRT FÜR FAHRRÄDER UND SHARING-ANGEBOTE

Zweiradmobilität braucht gute Stellplätze

Ein intelligentes Mobilitätskonzept ist für viele Wohnungsunternehmen ein Muss bei Neubauten. Damit entsprechen sie den veränderten Anforderungen der Bewohnenden und helfen, CO₂-Emissionen zu vermeiden. Zugleich sorgt die geringere Zahl an Pkw-Stellplätzen für niedrigere Baukosten.

Von Eva Kafke



Fahrräder finden am besten im Gebäude oder neben einem Hauseingang Platz. Wichtig ist ein barrierefreier Zugang. Die Größe der Stellfläche hängt vom objektbezogenen Bedarf, aber auch von den Ständermodellen ab

Der Trend weg vom Auto und hin zu alternativen Fortbewegungsmitteln ist nicht nur auf den Straßen, sondern auch in den Quartieren sowie in den Statistiken unübersehbar: Im Jahr 2024 waren hierzulande dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) zufolge 73 Mio. klassische Fahrräder und 15,9 Mio. E-Bikes in Gebrauch. Fünf Jahre zuvor waren es 70,5 beziehungsweise 5,4 Mio. Fahrräder. Die Zahl der jährlich verkauften Lastenräder stieg im selben Zeitraum von 75.000 auf 220.000. Und nach Angaben des Bundesverbands Carsharing haben sich die gemeinsam genutzten Fahrzeuge von 25.400 Anfang 2020 auf 45.000 Anfang 2025 beinahe verdoppelt.

Ein allgemein gültiges Rezept, wie Wohnungsunternehmen den veränderten Nutzungsgewohnheiten und Fahrzeugzahlen entsprechen sowie dazu beitragen können, die Rahmenbedingungen für umweltverträgliche Mobilitätsangebote zu optimieren, gibt es nicht. Klar ist: Zunehmend sind für Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder ausreichend viele, gut nutzbare und sichere Abstellplätze gefragt. Diese Stellplätze werden in Wohnsiedlungen mitunter auch von Leihstationen für Räder und Pkw flankiert. Der richtige Mix hängt von der Größe und Bewohnerstruktur des Hauses beziehungsweise Quartiers ab.

Vernetzung mit Quartiersangeboten

Der Neubau Hopfenstraße in Kiel der Gewoba Nord Baugenossenschaft eG ist ein Best-Practice-Beispiel aus dem Projekt „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ des VCD Verkehrsclub Deutschland e. V. (siehe hierzu auch DW 5/2019, Seite 10-12 sowie DW 10/2021, Seite 10-15). An dem zentralen Standort mit guter ÖPNV-Anbindung ließ die Genossenschaft zwei Gebäude mit insgesamt 98 Wohneinheiten errichten. „Durch die Nähe zur Kieler Förde ist Grundwasser ein Thema. Es wäre völlig unwirtschaftlich gewesen, hier eine Tiefgarage zu bauen. Damit stand sehr früh fest, dass alle Stellplätze ebenerdig auf Straßenniveau angeordnet werden würden. Zugleich hatten wir die Auflage der Stadt, dass die Mobilitätsflächen nicht zur Straße hin orientiert sein durften“, berichtet Nina Möller, Projektleitung Technisches



Eva Kafke
freie Journalistin
BIRKENWERDER



Ein bequemer und barrierearmer Zugang zu den Fahrradstellplätzen ist von großer Bedeutung. Beim Kieler Neubau der Gewoba Nord ist die Fahrradgarage im Erdgeschoss über einen gesicherten Hofeingang erreichbar



Doppelstockparker sind zwar erheblich teurer als Fahrradbügel, erlauben jedoch eine effizientere Nutzung der Stellfläche

Management. „Die vorhandene Erdgeschossfläche mit dieser Einschränkung so zu planen, dass sie optimal nutzbar ist, war eine Herausforderung für die Architekten.“ Entstanden ist ein vom Hof zugänglicher 150 m² großer Fahrradabstellraum mit Doppelstockparkern für 176 Fahrräder. Er ist durch eine Glaswand vom Treppenhaus und Flur abgetrennt und zugleich einsehbar. Das schafft eine helle, freundliche Atmosphäre. Die Hürde zur Nutzung ist gering. Und der Schaufenster-Charakter erhöht die Sicherheit. Vier Lastenräder finden in der räumlich getrennten Pkw-Garage Platz. Im Hof sind Bügel für weitere 36 Räder und vier Lastenräder montiert.

Sämtliche Fahrradstellplätze stehen den Bewohnern ohne Extra-Miete zur Verfügung. Aktuell sind die vorhandenen Plätze gut ausgelastet, aber nicht überlastet. Ob das so bleibt, werde sich zeigen. Allerdings passe der kommunale Schlüssel, dass >



Der Neubau „Freihampton“ der Münchner Genossenschaft Kooperative Großstadt versteht sich als Scharnier ins Quartier – auch in Sachen Mobilitätslösungen



Bei diesem Projekt bietet ein Fahrradfahrstuhl eine komfortable und barrierefreie Zugangsmöglichkeit zur Fahrradgarage im Keller

zwei Fahrradstellplätze pro Wohneinheit vorgehalten werden sollen, nur bedingt, meint Möller. „Zum einen haben wir viele Wohneinheiten mit mehr als zwei Bewohnern. Zum anderen hat die Fahrradnutzung deutlich zugenommen.“ Wenn sich der Bedarf erhöht, könne jedoch im Außenbereich nachgerüstet werden.

Von den 47 Pkw-Stellplätzen in der Garage sind fünf zudem für einen Carsharing-Partner reserviert. Denn „wenn man als Genossenschaft selbst Leihangebote umsetzt, entsteht immer das Problem, wie man die Kosten dafür verteilt“, begründet Möller die Entscheidung für die Kooperation. Die Partnerfirma bietet die hier abgestellten Autos den Bewohnenden im ganzen Quartier an. Das erhöht für sie die Wirtschaftlichkeit. Das ursprünglich angedachte Fahrrad-Sharing wurde von der Gewoba Nord jedoch nicht

realisiert, denn auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich die Verleihstation eines großen Anbieters.

Barrierefreier Zugang durch Fahrradfahrstuhl

Wo – wie in Kiel – bereits Mobilitätsangebote im Quartier bestehen, haben Wohnungsunternehmen die Möglichkeit, mit der Planung der haus-eigenen Angebote darauf zu reagieren. Bei Neubauten in gerade erst entstehenden Quartieren ist die Vernetzung erheblich schwieriger, so die Erfahrung der Münchner Genossenschaft Kooperative Großstadt eG (Koogro) bei ihrem 2023 fertig gestellten Neubaukomplex mit insgesamt 45 Wohnungen im neuen Stadtteil Freiham. „Wir hatten uns mit der Bewerbung für das Grundstück verpflichtet, uns an einem quartiersübergreifenden Konzept und Absprachen zu Mobilitätslösungen zu beteiligen. Doch das fand so nicht statt“, berichtet Koogro-Vorstand Markus Sowa. „Wir hatten beispielsweise

zugesichert, zwei Stellplätze für Carsharing-Autos einzurichten. Die gab es auch. Doch nach 1,5 Jahren hat sich der Anbieter bei uns, aber auch in Nachbargebäuden zurückgezogen, weil es sich nicht gelohnt hat. Die Gesamtzahl der Carsharing-Plätze im Quartier und die Standorte waren nicht koordiniert worden und wurden zudem durch die individuellen Verpflichtungen der einzelnen Bauherren konterkariert.“ Misslich auch: Teil des Mobilitätskonzepts der Koogro ist der Verleih einer übertragbaren ÖPNV-Karte über eine Buchungsplattform an die Bewohnenden. Die zugehörige ÖPNV-Infrastruktur ist jedoch erst im Entstehen.

In der unbefriedigenden Anbindung sieht die Genossenschaft den Hauptgrund für die hohe Nachfrage nach den 19 über separate Verträge vermieteten Pkw-Stellplätzen in der Tiefgarage. Bei ihrer Planung hatte sich die Koogro am Vorgängerprojekt in München-Riem orientiert. Dort standen bei einem Stellplatzschlüssel von 0,5 zunächst mehr als 50 % der Pkw-Plätze leer. Also wurde der Schlüssel in Freiham deutlich reduziert – auf 0,3. Im Verhältnis zur Bewohnerzahl ist die Auslastung dort nun deutlich höher als in Riem.

Was aus Sicht des Vorstands gut funktioniert, ist die Sparte Fahrrad. Ursprünglich stand für die Bewohnenden ein E-Lastenrad und ein normales Lastenrad zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung. Letzteres wurde deutlich weniger nachgefragt und mittlerweile gegen ein zweites E-Lastenrad getauscht. Für jedes E-Lastenrad hat ein Genossenschaftsmitglied – als „Kümmerer“ – die Wartung und Kontrolle übernommen. Die Sharing-Station befindet

Planungshilfen für Fahrradabstellanlagen

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum hat Ende 2024 den „Leitfaden Fahrradabstellanlagen“ veröffentlicht. Darin finden sich für Planende, Unternehmen und Kommunen unter anderem Steckbriefe, die unterschiedliche Anlagenmodelle mit Angaben zu Flächenbedarfen, Eignung für Nutzergruppen und technischen Kriterien darstellen. Tabellarische Bedarfsabschätzungen für unterschiedliche Gebäudetypen erleichtern die Entwicklung des passenden Konzepts.

https://t1p.de/Leitfaden_Fahrradabstellanlagen

Die „Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW), adressiert speziell Wohngebäude. Neben den Ständervarianten sind vor allem die Vor- und Nachteile der möglichen Standorte dargestellt.

<https://www.agfs-nrw.de/fahrradabstellen>

sich im Untergeschoss, angedockt an eine Fahrradgarage. Auf einer Fläche von 234 m² sind dort 117 Stellplätze mit Hoch- und Tiefständern für klassische Fahrräder angeordnet – 2,5 Plätze pro Wohneinheit. Einen Gemeinschaftsraum nebenan haben die Bewohner mittlerweile zur Werkstatt umfunktioniert. Erreichbar ist dieser Bereich über die Pkw-Garage und über einen Fahrradaufzug mit Überlänge. Der Bebauungsplan hatte gefordert, die Fahrradstellplätze ebenerdig anzuordnen. Damit hätten wir viel zu viel teure Fläche verloren“, erklärt Sowa. „Wir haben dann mit dem Planungsamt abgesprochen, dass eine mit einem Fahrradaufzug erreichbare Garage im Untergeschoss eine gleichwertige Lösung darstellt.“ Die Behörde war damit einverstanden.

In Kiel und München werden die Fahrradstellplätze den einzelnen Wohneinheiten nicht zugewiesen. Jeder stellt sein Rad dorthin, wo er Platz findet. „Ein Kollege aus dem Bestandsmanagement ist einmal wöchentlich als Ansprechpartner in unserem Work-Hub vor Ort. Er ist zwischen den Bestandsimmobilien in Kiel mit dem Firmen-Fahrrad unterwegs und hat dadurch automatisch die Fahrradnutzung immer >

mehr zukunftsfähiger entwickeln

Wir gestalten Lebensräume.

Mit über 60.000 Wohnungen in Hessen und unserer Expertise in nachhaltiger Stadtentwicklung gestalten wir Lebensräume.

Darüber sprechen wir auf der EXPO REAL. Wir freuen uns auf einen interessanten Austausch mit Ihnen.

nhw.de

**expo
real**

Besuchen
Sie uns:
C1.440

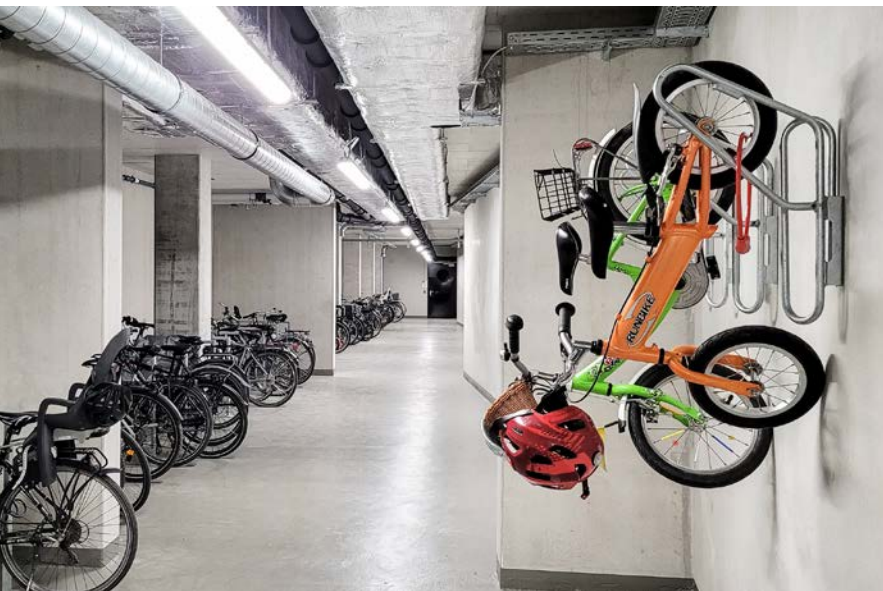
Unser
Programm
finden Sie auf
nhw.de/exporeal



NHW. Gemeinsam geht mehr.



Unternehmensgruppe
**Nassauische Heimstätte
Wohnstadt**



Eine Zuordnung der einzelnen Stellplätze und Befestigungsmöglichkeiten zu den Wohneinheiten im Gebäude ist nicht zwingend erforderlich, so die Erfahrung vieler Wohnungsunternehmen



Befinden sich in der Tiefgarage öffentlich genutzte Car-Sharing-Plätze sowie Fahrradstellplätze, sollte der Fahrradbereich abgetrennt und gesichert sein

mit im Blick“, erklärt Nina Möller. Auch rund zwei Jahre nach dem Bezug sind Fahrradleihen oder Vermüllung hier genauso wenig wie bei der Koogro in München ein Thema.

Zukunftsfähige Gebäude mit vielfältigen Mobilitätslösungen

In einem unlängst bezogenen Wohnblock der Dresdner Wohnungsgenossenschaft Johannstadt eG (WGJ) in der Fetscherstraße klappt dieses Konzept nur bedingt, sagt WGJ-Vorstand Alrik Mutze: „Es gibt Bewohner mit mehr als einem Rad. Anhänger oder Kindersitze nehmen zusätzlich Platz in Anspruch. Wir beobachten auch, dass 90 % der Räder nie bewegt werden. Es werden aber nie Räder weggeschmissen, es kommen immer nur neue dazu.“ Dabei hat das Unternehmen in dem Gebäude mit 39 Wohneinheiten und 95 Fahrradstellplätzen – 87 davon in der Tiefgarage mit einem Abstellbereich für Lastenräder, Anhänger und Kinderwagen – sogar einen höhe-



Nutzer wissen eine Werkstatt in unmittelbarer Nähe der Stellplätze zu schätzen. Dort kann auch Stauraum für Rad-Utensilien angeboten werden

ren Fahrradstellplatzschlüssel umgesetzt als an den beiden anderen Standorten. Als Orientierung diene hier nicht die Zahl der Wohnungen, sondern die der Bewohner. Für jeden ist ein Platz vorgesehen und mit der Grundmiete abgegolten. Falls die Garage irgendwann nicht mehr reicht, gibt es – genau wie in Kiel – die Option, auf dem Grundstück Fahrrad-Pavillons zu errichten. Das ist für die Genossenschaft dank großer Grundstücke auch bei der Nachrüstung von Fahrradstellplätzen im Bestand die Methode der Wahl.

„Ein Tiefgaragenstellplatz für einen Pkw kostet 25.000–30.000 €. Jeder Platz, der nicht gebaut, sondern durch Fahrradstellplätze oder Carsharing-Lösungen ersetzt wird, reduziert die Baukosten ganz erheblich“, betont Mutze. Bei der Zahl der Pkw-Stellplätze hält sich die Genossenschaft an die Stellplatzverordnung. Der günstige ÖPNV-Anschluss und die Fahrradplätze mindern die Anforderungen. Die Pkw-Plätze werden mit separaten Verträgen an die Bewohner vermietet. „Es kann passieren, dass nicht für jede Wohneinheit ein Platz zur Verfügung steht. Aber aus unserer Sicht ist das ein Auslaufmodell. Da sind wir deutlich weniger großzügig als bei den Fahrradstellplätzen“, erklärt er die Prioritätensetzung.

Die meisten älteren Leute bevorzugen zwar nach wie vor den Pkw, beobachtete er. Jedoch haben viele junge Leute gar kein Auto mehr. Sie können bei Bedarf mit einem Mitgliedervorteil Carsharing-Fahrzeuge eines Kooperationspartners nutzen. Er unterhält Stellplätze an diversen Standorten der Genossenschaft, zwei davon jetzt auch in der Fetscherstraße. „Anders als ein Bauträger haben wir als Genossenschaft den Auftrag, unsere Immobilien so auszustatten, dass sie nicht nur heute, sondern auch in Zukunft optimal funktionieren“, so das Credo des WGJ-Vorstands. Das würden wohl auch die Unternehmen in Kiel und München unterschreiben.



Auch in Standard-
Aufzügen kann man
bequem ein Rad
mitnehmen.



Der Wohnbau-Aufzug ist da.

Wohnbau-Aufzüge sind eine neue Kategorie von Aufzügen. Speziell für die Anforderungen des Wohnbaus entwickelt:

- Maximal raumeffizient mit oBike Riser®
- Sehr wohnlich und beständig mit oForever Walls®
- 100 % barrierefrei schon in der Basisversion

osma.de



osma

Der Wohnbau-Aufzug.