

**B**enjamin Weidenholzer ist angefahren. Mehrmals täglich quält er sich mit seinem Rad durch den Fahrradraum seines Wohnhauses in Wien-Leopoldstadt. Kreuz und quer im Raum verteilt stehen Fahrräder, die den Durchgang zur Tür sowie die Haken an der Decke blockieren, an denen die Bewohnerinnen und Bewohner ihre Räder eigentlich aufhängen sollten. Eigentlich, weil das viele gar nicht machen können, rein körperlich, sagt Weidenholzer. Die Haken sind in 1,90 Meter Höhe angebracht, wer den Vorderreifen seines Radls da täglich ein- und aushängen will, muss ordentlich Kraft in den Armen haben. Von Lasten- und Elektrorädern oder jenen mit Kindersitz hinten drauf gar nicht erst zu reden. Immer wieder komme es in der hauseigenen Whatsapp-Gruppe zu Streitigkeiten, weil Fahrräder im Weg stehen.

Weidenholzer vermutet, dass zugunsten der Büroflächen, die sich ebenfalls im Haus befinden, vom Entwickler Value One beim Fahrradraum gespart wurde: „Bauträger wollen möglichst viel Gewinn machen und wissen, dass die Bewohner später nichts mehr ändern können.“

Von der Value One heißt es in einer Stellungnahme, dass der Fahrradraum der Baugenehmigung des Objekts entspreche und die erforderliche Größe aufweise. Fünf Jahre nach der Planung erkenne man aber den inzwischen gestiegenen Bedarf an Fahrradabstellplätzen, und daher werde aktuell überlegt, im Außenbereich Platz dafür zu finden.

Das Haus im zweiten Bezirk ist kein Einzelfall. „Leider sehen wir bei vielen Projekten, dass die Radabstellräume im Laufe der Planung immer kleiner werden, das ist sehr schade“, sagt dazu etwa Michael Fritz vom Planungsbüro Rosinak und Partner, der sich schwerpunktmäßig mit Verkehr und Mobilität beschäftigt.

Weidenholzers täglichen Kampf durch den Fahrradraum dürften daher viele kennen. In den meisten Fahrradräumen sei viel zu wenig Platz, weiß man bei der Radlobby. Grund dafür ist, dass es in Wien sehr lange keine Vorgaben zu Radabstellräumen gab und im Bestand bis heute nicht nachgerüstet werden muss. Dass alte und kaputte Räder diese Räume blockieren, sei laut Roland Romano von der Radlobby ein weitverbreiteter Irrglaube: „Die meisten werden noch benutzt.“

### Ein Platz pro 30 Quadratmeter

Mit einer Novelle der Wiener Bauordnung im Jahr 2018 wurden erstmals Mengenvorgaben eingeführt. Seither muss pro 30 Quadratmeter Wohnnutzfläche ein Radabstellplatz im Neubau geschaffen werden. Viele Entwickler hätten laut Romano aber auf das Minimalmaß gesetzt, also senkrecht hängende Radhaken. „In den seltensten Fällen sind diese jedoch praxistauglich“, weiß Romano. Und Weidenholzer betont: Die Haken in seinem Haus hätten schon beim Bau nicht der Bauordnung entsprochen, weil sie nicht „zugänglich“ sind, wie damals eigentlich schon vorgeschrieben war.

Auch die Stadt Wien hat den Aufholbedarf erkannt und mit der letzten Novelle 2023 die Passagen konkreter formuliert. Nun muss „ein sicheres, stabiles und einfach nutzbares Abstellen und Absperren“ der Fahrräder möglich sein. Dadurch sei laut Radlobby klar, dass Hängelösungen nicht mehr erlaubt seien. Zudem müssen zehn Prozent der Fläche für Lastenräder, Fahrradanhänger etc. zur Verfügung stehen, und „die Fahrradabstellplätze sind so auszugestalten, dass die barrierefreie und gefahrlose Zugänglichkeit, die Sicherheit, der Witterungsschutz und die Verfügbarkeit der abgestellten Fahrräder gewährleistet sind“.

Diese Verfügbarkeit ist der Hauptgrund dafür, dass Menschen sich überhaupt auf ihr Fahrrad setzen. „Wenn die Radabstellplätze



# Reifen an Reifen

Unpraktisch, vollgestellt und chaotisch – so sehen die meisten Fahrradräume in Wien aus. Das hält die Menschen mitunter vom Radeln ab. Das Problem: Vorgaben für die Qualität von Radabstellplätzen in Wohnhäusern gibt es erst seit ein paar Monaten.

Bernadette Redl



Deckenhaken für Fahrräder sind seit der letzten Novelle der Wiener Bauordnung nicht mehr zulässig.

gut nutzbar sind, werden sie auch genutzt“, sagt die Stadtplanerin Beatrice Stude. Denn wer das Rad erst aus einem versteckten Raum im Keller holen oder sich durch einen vollgestellten Fahrradraum quetschen muss, in dem man sich womöglich noch dreckig macht, steigt wohl lieber ins Auto. Fahrradräume sollten daher ebenerdig von der Straße aus zugänglich sein.

Und auch die Sicherheit spielt eine Rolle. Wer Angst haben muss, dass sein Rad aus dem Fahrradraum gestohlen wird, verzichtet womöglich ganz darauf, sich überhaupt eines zu kaufen. Laut Stude geht es darum, dass man auch den Rahmen und nicht nur das Vorder- oder Hinterrad absperren kann.

### Auto als Lieblingskind

Vielen Expertinnen und Experten stößt vor allem sauer auf, dass es für Autostellplätze ganz genaue Vorgaben gibt, während Bereiche für Fahrradparken oft stiefmütterlich behandelt werden. „Fürs Auto ist immer gut gesorgt, wir müssen es aber schaffen, fürs Rad dieselbe Haltung zu entwickeln“, sagt Stude. Regulative seien immer ein Ausdruck des politischen Willens, ergänzt Romano: „Es gibt ein eigenes Gesetz für Autogaragen, das sogar das Wartungsintervall des Garagentores vorschreibt. Beim Fahrrad beschränkt man sich hingegen auf drei Zeilen in der Bauordnung.“ Dementsprechend sehe die Radinfrastruktur in den Gebäuden aus, kritisiert er.

In der Autogarage für Räder Platz zu machen sei prinzipiell eine Option, sagt Romano. Vor allem, weil in vielen Tiefgaragen in Wien Stellplätze leerstehen, da die Bewohnerinnen und Bewohner oft gar keine Autos besitzen. Allerdings erschweren es vor allem im Altbau oft steile Rampen, dass Radfahrende bequem ein- und ausfahren können. Und es gibt eine sogenannte Beweisspflicht. Romano: „Es muss erst nachgewiesen werden, dass diese Stellplätze wirklich nicht fürs Auto gebraucht werden.“

Vieles geschieht daher in einer Grauzone, wie eine Wienerin aus dem zwölften Bezirk erzählt, die mit ihren Miteigentümerinnen und -eigentümern eine lange Stange in einer Nische der Tiefgarage angebracht hat, an der alle aus dem Haus ihre Fahrräder anschließen. „Anderswo ist einfach kein Platz für unsere Fahrräder.“

### Förderung fürs Nachrüsten

Dass die Menschen aufs Fahrrad umsteigen, ist von der Politik jedenfalls gewollt. So gibt es von Bund und Stadt Wien etwa Förderungen für die Anschaffung eines Lasten- oder Faltrades. Und auch die Nachrüstung von Radabstellplätzen wird gefördert – bis zur Hälfte der Errichtungskosten, weiß Romano.

Trotz aller Kritik gibt es jedoch auch Fortschritte und ein Umdenken, bestätigt Stadtplaner Fritz. Ein Positivbeispiel ist etwa die Bike City, ebenfalls in Wien-Leopoldstadt. Dort gibt es nicht nur große Fahrradräume, sondern auch extra große Transportlifte, mit denen man das Fahrrad bequem in die oberen Stockwerke mitnehmen kann, wo es sogar direkt vor den Wohnungstüren Radabstellplätze gibt.

Bis alle Wienerinnen und Wiener in ihrem Wohnhaus einen adäquaten Radabstellplatz haben, wird es noch dauern. Daher sind auch die Fahrradbügel im öffentlichen Raum ein Thema. Hierfür sind die Bezirke verantwortlich, laut Radlobby gibt es auch davon viel zu wenige. „Bis 2022 wurde nur die Hälfte errichtet von dem, was versprochen wurde, und schon nächstes Jahr werden 30.000 Plätze fehlen.“

Hier können auch die Bürgerinnen und Bürger etwas tun: Wer sich einen Radbügel vor dem eigenen Haus wünscht, kann diesen beim Bezirk einfordern. Hin und wieder gehen diese Wünsche sogar in Erfüllung.