

Rechtliche und institutionelle Rahmenbedingungen zum Transportradfahren in Österreich

November 2022, Die Radvokaten, Philipp Schober & Alec Hager

Im Arbeitspaket 2.2 des KlimaEntLaster HAUSRAD Projekts wird eine Analyse und Aufbereitung der rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen zur Transportradnutzung in Österreich durchgeführt. Dabei werden auch Barrieren und Herausforderungen im rechtlichen Kontext erarbeitet.

Die Alltagsnutzung von Transporträdern ist eher ein städtisches Phänomen. Transportrad-Sharing-Angebote sind außerhalb von Stadtzentren kaum verfügbar, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind im außerstädtischen Raum oftmals mangelhaft (z.B. Spiralständer) oder fehlen gänzlich. Direkt am Wohnort ist das Abstellen von Transporträdern im Bestand räumlich meistens nicht vorgesehen bzw. nicht möglich und geeignete Radfahranlagen für baulich längere und breitere Transporträder sind lückenhaft.

Rechtlicher Rahmen

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. Fahrradverordnung (FVO) kommt der Begriff "Transportrad" nicht dezidiert vor. Transportfahrräder gelten als Fahrräder, mit oder ohne Elektroantrieb. Bei letzterem gilt ebenso wie bei anderen Fahrrädern die gängige Pedelec-Regel mit einer Motorunterstützung bis maximal 25 km/h und einer maximalen Antriebsleistung von 600 Watt. Mit Unterstützung darüber hinaus würde ein E-Transportrad als „S-Pedelec“ gelten, die durch die Unterstützung des Elektromotors mit einer Nenndauerleistung von bis zu 4000 Watt maximale Geschwindigkeiten von 45 km/h erreichen können. Diese gelten in Österreich rechtlich als Motorfahrräder und werden als Kraftfahrzeuge der Klasse L1e-B (leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug) eingestuft. (§ 2 Abs.1 Z 14 KFG). Um ein S-Pedelec lenken zu dürfen, bedarf es auch einer passenden Lenkerberechtigung (mindestens Führerschein der Klasse AM).

Bis auf wenige Ausnahmen gelten daher für Transporträder dieselben Regeln und Pflichten der Straßenverkehrsordnung (StVO) wie für das Fahren mit jedem anderen Fahrrad. (§2 Abs. 22 StVO, § 1 Abs. 2a KFG):

1. Ausstattung laut StVO

Für Transporträder gelten also die gleichen Ausstattungsvorschriften wie für gewöhnliche Fahrräder. Allerdings sind "Mehrspurige Fahrräder" definiert: Mehrspurige Fahrräder müssen abweichend zu gewöhnlichen Fahrrädern hinten mit 2 Rücklichtern und 2 Rückstrahlern

ausgestattet sein, welche die seitliche Begrenzung des Fahrrads erkennen lassen (§ 2 Z 1 FVO).

Neben der Unterscheidung in ein- und mehrspurige Transporträder gibt es eine große Bandbreite an verschiedenen Ausführungsformen je nach Einsatzgebiet und Transportzweck. Die derzeit am Markt erhältlichen Lastenfahrräder weisen eine große Varianz an Bauformen und Rahmenkonstruktionen auf, die aber rechtlich nicht relevant sind, abgesehen vom Radstand und Breite bezüglich Benutzungspflicht (s.u. 1.4).

1.2 Abmessungen

Bezüglich der maximalen Abmessungen von Fahrrädern gibt es keine rechtlichen Einschränkungen. In der Praxis empfiehlt sich bei mehrspurigen Fahrrädern aber eine Breite von maximal 100 cm, falls damit noch Radfahranlagen benützt werden sollen, oder ein Radstand von mind. 1,7m, falls Flexibilität bei der Radwegbenutzung gewünscht ist (s.u. 1.4., (Radlobby Österreich, 2021: 1) und generell gilt: je schlanker desto mehr werden die Vorteile eines Fahrrads im dichten Stadtverkehr schlagend.

1.3 Ladegewicht

Die Fahrradverordnung (§ 7 Z 1 FVO) schreibt zum Ladegewicht folgendes vor: Mehrspurige Fahrräder dürfen bei der Beförderung von Lasten oder Personen bis maximal 250 kg beladen werden. Bei einspurigen Fahrrädern ist das Ladegewicht gesetzlich nicht begrenzt.

Die jeweiligen Herstellerangaben von Transportradmodellen geben Auskunft zur maximalen Nutzlast und dem Gesamtgewicht, das auf Fahrrädern zulässig ist. Diese können entsprechend der Vielzahl an Transportrad-Modellen sehr variabel sein. So erreichen beispielsweise einzelne Modelle (Urban Arrow Tender 1000) Nutzlasten (inkl. Fahrer:in) von 385-510 kg bzw. bis zu 600 kg Gesamtgewicht. (cargobike.jetzt, online)

1.4 Benutzung von Radfahranlagen

Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Radwege, Geh- und Radwege oder Radfahrerüberfahrten dürfen grundsätzlich mit Transportfahrrädern benutzt werden. Auch mehrspurige Fahrräder bis zu einer Breite von 100 cm können Radwege benutzen. Sind sie breiter als 100 cm, müssen sie auf der Fahrbahn fahren. Ausnahmen zur Radwegbenutzungspflicht gelten auch für einspurige Fahrräder mit mehr als 1,7 Meter Radstand - d.h. gängige „Long John“-Modelle wie Bakfiets, Bullitt, R&M Packster, MCS Truck etc. müssen Radfahranlagen nicht benützen. (§68 Abs. 1, 1a & § 8a StVO)

1.5 Transport von Personen

Transportradmodelle, die mit Kindersitzplätzen in einer Transportbox ausgerüstet sind, dürfen je nach Bauweise bzw. Herstellerangaben mehrere Kinder transportieren. Die Transportbox kann vor oder hinter der lenkenden Person sein. Die StVO schreibt vor, dass diese laut Hersteller für den Transport von Kindern geeignet ist und mit einem Gurtsystem ausgerüstet sein muss, das vom Kind nicht leicht geöffnet werden kann. Jedes Kind, das transportiert wird, muss einen eigenen Sitzplatz haben, angegurtet sein und davor geschützt sein, mit Händen oder Beinen in die Räder des Fahrrads/Anhängers zu gelangen oder den Boden zu berühren. (§6 Abs. 2a FVO, §65 StVO).

Haben Transporträder keine Box, dann gilt Mitnahme mit Kindersitz bis 8 Jahren, wobei nur ein Kindersitz pro Fahrrad (leider auch auf Longtails mit Platz für zwei Kindersitze z.B. Tern, VELLO SUB, Yuba etc) erlaubt ist und dieser hinter der Fahrer:in befestigt sein muss.

Für Kinder unter zwölf Jahren gilt die Radhelmpflicht, unabhängig davon, ob sie selbst mit dem Fahrrad fahren, mitfahren oder sonst mit dem Fahrrad transportiert werden. Die Person, die das Fahrrad lenkt, muss mindestens 16 Jahre alt sein. (§68 Abs. 6 StVO).

Bei Transport von Erwachsenen gilt im übertragenen Sinn die StVO-Regelung für normale Fahrräder: pro Person sind eine Sitzgelegenheit, Fußrasten und Haltemöglichkeit vorgeschrieben. Altersgrenzen „Kinder“ / „Erwachsene“ sind in der StVO bezüglich Mitnahme nicht generell exakt definiert.

1.6 Ladetätigkeit

Halte- und Parkverbotszonen ausgenommen Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen dürfen mit Transporträdern für Ladetätigkeiten verwendet werden. Ein Lastfahrzeug kann auch ein ausschließlich zur Beförderung von Gütern bestimmtes Fahrrad sein (§2 Abs. 1 lit 23 StVO). D.h. Ausnahmen für Lastfahrzeuge (Zufahrtserlaubnis, Halteerlaubnis, o.Ä.) gelten gegebenenfalls auch für entsprechende Transporträder.

Flächen für Ladetätigkeiten können je nach Erfordernis durch Park- oder Halteverbote kombiniert mit einer Zusatztafel freigehalten werden. (§ 52 Z 13b StVO) Die Zusatzschilder „Ausgenommen Zustelldienste“ oder „Ausgenommen Ladetätigkeit“ erlauben nur ein rasches Auf- oder Abladen geringer Warenmengen. Prinzipiell darf eine Ladezone von privaten und gewerblichen Personen für Ladetätigkeiten genutzt werden (§ 62 StVO). Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) verweist in Bezug auf die erlaubte Ladetätigkeit auf den Begriff der Geringfügigkeit. Das Ausladen geringfügiger Gegenstände berechtigt nicht zur Nutzung einer Ladezone. Unter geringfügigen Gegenständen werden solche verstanden, die von einer Person in der Hand transportiert werden können. Per Definition darf ein Paketdienst zur Zustellung einer kleinen Sendung hier nicht halten. Kleinstmengen wie Briefe, Aktentaschen oder Einkaufssackerln, die in der Hand getragen werden können, reichen nicht zur

Ladetätigkeit. Eine zeitliche Begrenzung einer Ladetätigkeit gibt es allerdings nicht. Entscheidend ist aber, dass diese unverzüglich beginnt und durchgehend ausgeübt wird. Das bedeutet aber nicht, dass die Zusteller ständig im oder beim Fahrzeug sein müssen. (Klampfer, 2018: 98)

Ergänzung: laut StVO §26 Abs. (4) sind „Lenker von Fahrzeugen der Österreichischen Post Aktiengesellschaft und der Telekom Austria Aktiengesellschaft, von Fahrzeugen sonstiger Post-, Paket-, Telekommunikations- oder Fernmeldedienstleister, von Fahrzeugen von Werttransportanbietern, von Fahrzeugen der Fernmeldebüros oder von Fahrzeugen, die im Auftrag eines der unter Z 1 bis 3 genannten Dienstleister fahren, bei der Zustellung und Abholung von Postsendungen ... Bargeld oder Edelmetallen ... an Halte- und Parkverbote nicht gebunden, sofern dies der Betriebseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.“

1.7 Abstellen/Radparken

Die Vielfalt der verschiedenen Lastenradtypen, individueller Konfigurationsmöglichkeiten sowie spezifischer Anforderungen von unterschiedlichen Nutzer:innengruppen stellen auch eine Herausforderung für die Unterbringung der Transporträder im öffentlichen Raum sowie in Gebäuden dar.

Fahrzeuge (inkl. Fahrräder) sind in Österreich laut StVO im Regelfall am Rand der Fahrbahn und parallel dazu aufzustellen. Hierbei müssen bei Gegenverkehr zwei Fahrstreifen und sonst ein Fahrstreifen für den Fließverkehr frei bleiben. Einspurige Fahrzeuge sind am Fahrbahnrand platzsparend aufzustellen. Falls Bodenmarkierungen oder Verkehrsschilder eine andere Parkordnung vorgeben, sind die Fahrzeuge entsprechend abzustellen. (§9 Abs. 7 StVO)

Transporträder wie alle Fahrräder dürfen auf allen markierten Kfz-Parkplätzen und zusätzlich in Wohnstraßen und Begegnungszonen auch außerhalb von markierten Stellplätzen (§ 23 StVO), in Fußgängerzonen, sofern Fußgänger:innen und der übrige Verkehr dadurch nicht behindert werden (§ 24 StVO), und an Radbügeln abgestellt werden.

Transporträder dürfen - wie normale Fahrräder - am Gehsteig abgestellt werden, wenn dieser breiter als 2,5 m ist. Dabei sind Fahrräder platzsparend so aufzustellen, dass Fußgänger:innen nicht behindert und Sachen nicht beschädigt werden. Im Haltestellenbereich von öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Abstellen verboten, außer an dort aufgestellten Radbügeln oder ausgewiesenen Zonen. (§ 68 Abs. 4 StVO).

Die Frage, ob für Transporträder die Kurzparkzonenregelung gilt, wird gemeindespezifisch behandelt und z.B. im Fall von Wien, in § 1 Abs. 1 des Parkometersgesetzes 2006 beantwortet: „Die Gemeinde wird ermächtigt, durch Verordnung für das Abstellen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen in Kurzparkzonen gemäß § 25 der StVO [...], die Entrichtung einer Abgabe auch für mehrspurige Kraftfahrzeuge vorzuschreiben, die lediglich zum Zwecke des Aus- und

Einsteigens von Personen oder für die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit halten.“ Diese Regelung betrifft nur „mehrspurige Kraftfahrzeuge“, daher sind Lastenräder davon ausgenommen. (Gal, 2020: 31ff)

Radparken im Bauwesen

In Österreich gibt es derzeit keine einheitlichen Qualitätsstandards zu Radabstellanlagen (Krombach et. al., 2021). Zwar haben viele Bundesländer (und teilweise auch Gemeinden) ihre jeweiligen Gesetze bzw. Verordnungen bereits um entsprechende Festlegungen ergänzt, jedoch auf sehr unterschiedliche Art und Weise. Die fachlichen Grundlagen über gutes und sicheres Fahrradparken sind bekannt und in zahlreichen Leitfäden und Ratgebern zum Thema Fahrradparken ausreichend dokumentiert, u.a. (BMVIT, 2012) (Land Vorarlberg, 2020) (Stadt Salzburg, 2020) (Stadt Wien, 2018) (Radlobby Österreich, 2017). Diese empfohlenen Qualitätskriterien würden eine gute Basis zur Harmonisierung und Weiterentwicklung der rechtlichen Verankerung dieses Themas bieten.

2. Leitfäden von Bund, Ländern und Institutionen

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - BMVIT (2012) Bau auf's Rad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bei Hochbauvorhaben.

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

Land Vorarlberg (2020) Fahrradparkierung im verdichteten Wohnbau.

https://www.energieinstitut.at/wp-content/uploads/2020/11/rad18_617_merkblatt-fahrradparkierung_V16_web.pdf

Stadt Wien (2018) Radabstellanlagen bei Gebäuden.

<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/radabstellanlagen.html>

Land Kärnten (2015) Leitfaden Fahrradparken. https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:01a70337-f7ee-4503-9e5c-30ff48bb0051/Leitfaden_Fahrradparken_Web_2015-05-27-1.pdf

Land Salzburg (2013) Leitfaden Fahrradparken.

https://www.salzburg.gv.at/verkehr/_Documents/fahrradparken-leitfaden2013.pdf

Stadt Salzburg (2020) Leitfaden Fahrradabstellanlagen. https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/landingpages/rad/fahrradparken_10-20.pdf

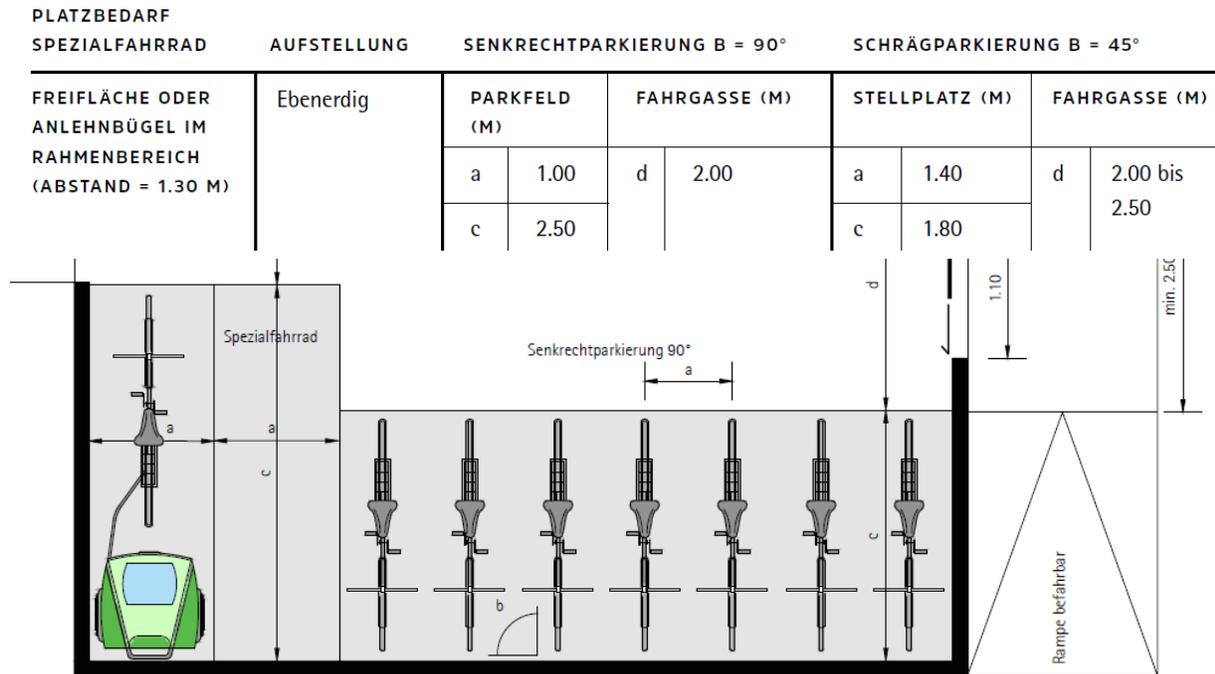
https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/landingpages/rad/fahrradparken_10-20.pdf

Radlobby Österreich (2017): Ratgeber Radparken.

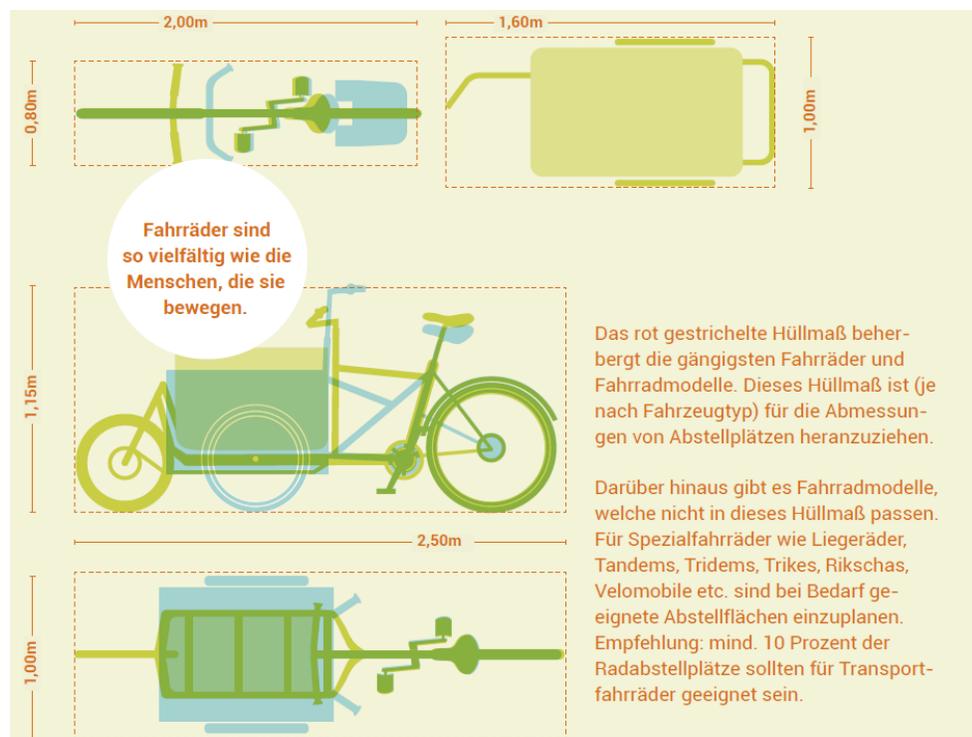
https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/ratgeber_radparken_web.pdf

Das Planungshilfe-Tool ALADIN kann bei der quartiersspezifischen Bedarfsermittlung von Lastenradabstellanlagen helfen. Ziel des Tools ist es, abhängig vom Quartierstyp, die Anzahl der erforderlichen Stellplätze für das betrachtete Quartier zu identifizieren. (Gather et. al., 2022: 8ff)

Transportrad-Stellplätze werden in Bauordnungen nicht explizit erwähnt, aber in schematischen Darstellungen zu Radräumen in Leitfäden dargestellt, inklusive des Flächenbedarfs. Hier ein Beispiel aus dem Merkblatt des Landes Vorarlberg (2020), bezeichnet als „Spezialfahrrad“:



Hier das explizit als Transportrad bezeichnete Beispiel des „Leitfaden Fahrradparken“ der Radlobby Österreich (2017), ebenfalls mit Abbildung der Transportrad-Alternative Kinderanhänger. Bemerkenswert die Empfehlung, mindestens 10% der Radstellplätze für Transportfahräder vorzusehen:



3. Bauordnungen (BO) der Bundesländer

In Bezug auf die Anzahl von zu errichtender Pflichtstellplätze gelten die landesspezifischen Bauordnungen. Die Wiener Bauordnung schreibt beispielsweise die Errichtung von einem Fahrradabstellplatz je 30 m² Wohnnutzfläche vor. In Bezug auf Besucher:innenstellplätze wird mit dem Richtwert von ca. 10 % der Mieter:innenstellplätze gerechnet (Köfler et al., 2019: 33), sowie erweiterter Flächenbedarf für Transporträder, Spezialräder und Anhänger.

Die Qualitätsanforderungen an die Stellplätze sind ebenso in den jeweiligen Gesetzen und Verordnungen der Länder unterschiedlich stark konkretisiert, die untenstehende Tabelle bietet einen Vergleich der Inhalte zu Anzahl, Qualität und Lage in den vorhandenen Rechtsnormen (Skoric, 2022).

Bundesland	Anzahl	Qualität	Lage	Rechtsnorm
Burgenland	keine Angaben			
Kärnten	nein	nein	ja ("leicht zugänglich")	K-BV § 45
Niederösterreich	ja (Alle Nutzungen)	ja (Maße, Art)	ja (Maße Zugangswege & Rampen)	NÖ BTV 2014 § 14, NÖ BO 2014 § 65
Oberösterreich	ja (Alle Nutzungen)	ja (Maße, Art)	ja (Maße Zugangswege & Rampen)	Oö. BauTV 2013 §§ 16 & 18
Salzburg	ja (Alle Nutzungen)	ja (Maße, Art)	ja (Maße Zugangswege & Rampen)	BauTG 2015 §§ 38–39, Fahrradabstellplätze-Verordnung 2021
Steiermark	ja (Alle Nutzungen)	ja (Maße, Dach)	ja (Lage)	Stmk. BauG § 92
Tirol	Verordnungsermächtigung für Gemeinden			TBO 2018 § 11
Vorarlberg	ja (Alle Nutzungen)	nein	nein	Stellplatzverordnung § 3
Wien	ja (für Wohnnutzung)	ja (Art, Dach)	ja (Lage)	BO für Wien §§ 119–121

Die obige Tabelle zeigt, dass konkrete Festlegungen zur Anzahl der Stellplätze sowie zu Lage und Zugang am häufigsten vorkommen. Auf die Beschaffenheit der Radabstellanlagen wird nur in drei Bundesländern (Niederösterreich, Oberösterreich, Wien) eingegangen, wodurch etwa der Anwendung von ungeeigneten Vorderradklemmen größtenteils nicht vorgebeugt wird.

Rechtsnormen der Bundesländer:

Burgenland	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrBgl&Gesetzesnummer=10000504
Kärnten	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrK&Gesetzesnummer=10000103
Niederösterreich	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20001081
Oberösterreich	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LROO&Gesetzesnummer=20000727
Salzburg	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrSbg&Gesetzesnummer=20001339
Steiermark	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000070
Tirol	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrT&Gesetzesnummer=20000711
Vorarlberg	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrVbg&Gesetzesnummer=20000739
Wien	https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000006

4. Richtlinien Fahrradparken

4.1 OIB

In den OIB-Richtlinien 2019 des Österreichischen Institut für Bautechnik, die der Harmonisierung der bautechnischen Vorschriften in Österreich dienen, werden Pkw-Stellplätze erwähnt, Angaben zu Fahrradabstellplätzen sind in den OIB-Richtlinien allerdings nicht zu finden. (Österreichisches Institut für Bautechnik, 2019)

4.2 RVS

Die neue RVS Radverkehr 2022 gibt erstmals spezielle Angaben zu Qualität, Erschließung und Positionierung der Abstellanlagen, besondere Berücksichtigung finden dabei auch Transporträder. (FSV, 2022: 79ff) Unter besondere Anforderungen im Wohnbau ist ein "zusätzlicher Bedarf an Abstellplätzen für Kinderwagen, Fahrradanhänger, Lastenräder, Tandems, Rennräder, Lauf- und Kinderfahräder, Dreiräder und ähnliche Sonderfahrzeuge gegeben und deren Anforderungen zu berücksichtigen."

Erschließungswege: Kriterium Lastenradtauglichkeit (nur in Ausnahmefällen nicht einzuhalten):

- Durchgänge, Türen und Tore sollten eine lichte Breite von mindestens 1,1 m aufweisen (mind. 0,9 m).
- Schiebetüren bevorzugt gegenüber zufallenden Türen. Sind solche unvermeidbar, sollten diese automatisch mit Sensor oder gut erreichbarem Drucktaster zu öffnen sein und mit einer Schließverzögerung ausgestattet werden.
- Der Zugang von der Straße sollte über maximal zwei Türen erfolgen. Zwischen zwei Türen ist ein Bewegungsraum von mindestens 2,0 m (für Lastenräder 2,5 m) vorzusehen.
- Rampen sind im Idealfall mit einer lichten Breite von 3,0 m, mindestens jedoch 2,0 m auszuführen. Die Längsneigung sollte idealerweise weniger als 6% betragen, 10% aber keinesfalls übersteigen.
- Wenn Stiegenanlagen nicht vermeidbar sind, so sind diese mit beidseitig (auf- und abwärts) nutzbaren Schieberillen auszustatten. Eine Nutzung mit Fahrradanhängern und Lastenrädern ist damit jedoch nicht möglich. Schieberillen sollten eine maximale Neigung von 18% nicht überschreiten (entspricht Treppen von z.B. 9/50 cm).
- Alternativ ist ein fahrradtauglicher Aufzug bereit zu stellen, dessen Innenmaße mindestens 1,1 x 2,1 m, für Lastenräder geeignet mindestens 1,5 x 2,5 m entsprechen.
- Eckbereiche sollten nicht zu beengt und Kurven nicht mit zu kleinem Radius ausgestattet werden. Als Richtwert für die Befahrbarkeit mit Transport- bzw. Lastenrädern wird ein minimaler Außenradius von 3,0 m empfohlen.

Angaben zur empfohlenen Anzahl von Fahrradstellplätzen je Nutzungsart (in Ergänzung zu den Angaben in den Ländergesetzen/-verordnungen) finden sich in RVS 03.07.11 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr (2008, derzeit in Überarbeitung) sowie in den gesetzlichen Regelungen der Länder (z.B. Bautechnikgesetz, Bauordnung) enthalten.

Arten von Radabstellanlagen (Köfler et. al., 2019: 34)

Modell	Kosten pro Element	Platzbedarf (je Stellplatz)	Zugänglichkeit/ Benutzbarkeit	Wetterschutz	Diebstahl-schutz
Fahrad-bügel	Ab 60 € (durchschnittlich 120 €)	(1,25 -) 2 m ²	Sehr einfach	Nur bei Überdachung	Gering
Doppel-stock-parker	Ca. 500 bis 750 € für zwei Plätze (je einer oben und unten)	ca. 1,5 m ²	Schwer	Nur bei Überdachung	Mittel
Fahradbox	Ca. 500 bis 1.200 €	2 - 3 m ²	Einfach	Gewährleistet	Hoch
Fahrad-pavillon	Ca. 5.000 bis 10.000 € (für 12 Fahrräder)	Ab 7 m ²	Mittel	Gewährleistet	Mittel
Fahrad-raum (Erd-geschoss)	Kosten abhängig von vor-handenen Flächen und aus-gewählten Fahrradparkern	z. B. bei einem Mehr-familienhaus mit 12 Haushalten: ca. 50 m ²	Ebenerdiger Zugang	Gewährleistet	Mittel bis hoch
Fahrad-keller	bei Umwidmung von Pkw-Tiefgaragenplätzen geringe Kosten	z. B. bei einem Mehr-familienhaus mit 12 Haushalten: ca. 50 m ²	Breite Rampen mit geringen Neigungen nötig	Gewährleistet	Mittel bis hoch
Garage	Kosten abhängig von Größe, Bauaufwand und techni-schem Innovationsgrad	Ca. 2,25 m ² (je Stellplatz + Erschließungsflächen)	Ebenerdiger Zugang	Gewährleistet	Mittel

5. RVS Richtlinien für Radwege bezüglich Transporträder

Die RVS-Richtlinien bilden neben den gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) die Planungsgrundlage für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen und werden von der Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) herausgegeben. Ziel der Richtlinien ist die Schaffung eines einheitlichen Qualitätsniveaus bei Planung, Bau und Betrieb nach dem Stand der Technik. Die RVS 03.02.13 Radverkehr ist bei Neu- und Umplanung aller für den Radverkehr zugelassenen öffentlichen Verkehrsflächen anzuwenden und enthält die empfohlenen Ausstattungsmerkmale, damit sämtliche Anlagen für den Radverkehr bestimmten Qualitätskriterien entsprechen. Oben wurden bereits die RVS-Richtlinien bezüglich Fahrradparkens erwähnt. Eine wichtige Anwendung dieser RVS ist die Breitendimensionierung von Radwegen, Radstreifen etc, in denen erstmals mit der Novelle 2022 auf Transporträder Bezug genommen wird.

Diesen Vorgaben zur Breitendimensionierung liegen folgende grundsätzliche Radverkehrsstärken, Annahmen bzw. Bemessungsfälle zu Grunde:

- Ausbaustufe A: Diese kommt auf Radschnellverbindungen mit mindestens 240 Radfahrer:innen in der Spitzenstunde zum Einsatz. Im Richtungsverkehr kann somit ein Lastenrad ein anderes Lastenrad überholen.
- Ausbaustufe B: Diese wird für Hauptradrouten mit mindestens 240 Radfahrer:innen in der Spitzenstunde oder für Verbindungs- und Sammelrouten mit mindestens 360 Radfahrer:innen in der Spitzenstunde eingesetzt. Im Richtungsverkehr kann dann ein einspuriges Fahrrad ein Lastenrad überholen.
- Ausbaustufe C: Diese ist nur bei Verbindungs- und Sammelrouten mit weniger als 360 Radfahrer:innen in der Spitzenstunde zulässig. Die Breite wird so ausgestaltet, dass ein Lastenrad die Radfahranlage befahren kann.

6. Versicherungen

Varianten von Versicherungen

Hier kann kein aktueller umfassender Überblick des Versicherungsmarktes dargestellt werden. Grundsätzlich sind vier Arten der Versicherungsrahmenbedingungen zu unterscheiden, nach denen sich die Auswahl des Versicherungsschutzes gegen Diebstahl, Beschädigung oder Vandalismus richten muss.

- Privatbesitz: das Rad wird privat gekauft und verwendet und nicht systematisch verliehen (sonst: Sharing und Verleih), dazu passen Haushaltsversicherungen mit

Raddiebstahlsversicherung oder spezifische Fahrraddiebstahlsversicherungen, die von Diebstahl über Reparatur bis Teilediebstahl alles abdecken können.

- Gewerblicher Besitz: das Rad wird von Firma oder Körperschaft gekauft und intern genutzt und kann von dieser in die Fuhrparkversicherung oder Versicherungsschutz durch spezifische Fahrraddiebstahlsversicherungen aufgenommen werden.
- Abo-System: das Rad wird über einen Abo-Anbieter gemietet, die Abonnement verfügen in seinen AGB über eigene Versicherungsregelungen.
- Sharing und Verleih: wird das Rad zum kostenfreien oder auch kommerziellen Sharing oder Verleih angeboten, ist darauf zu achten, dass die wenigsten Versicherungen, die für privaten Gebrauch angeboten werden, auch dafür Gültigkeit haben. Zur Zeit ist die einzige passende Versicherung für Sharing-Angebote jene von Hepster.

Haftungsversicherungen sind wiederum anders bzw. individuell zu lösen, das übersteigt den Rahmen dieser Aufstellung.

7. Aktuelle Transportradförderungen 2022

Das Angebot von Förderungen zum Transportradkauf auf den Ebenen von Gemeinden, Bundesländern und Bund wechselt oft. Aktueller Überblick hier:

<https://www.cargobike.jetzt/tipps/cargobike-kaufpraemien/>

7.1 Bund

Der Bund fördert im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2022 Elektro-Lastenräder für Private und Betriebe bis zum 31. März 2023 bzw. solange Budget verfügbar ist. Elektro-Transporträder und Transporträder, die ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern betrieben werden, erhalten 800 Euro E-Mobilitätsbonus, wenn noch 100 Euro zusätzlich händlerseitig ausgewiesen werden.

Förderungsfähige (E-)Transporträder, Förderungsaktionen E-Mobilität für Betriebe und Private

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Private/EMob_2022/foerderungsfaeheige_transportraeder.pdf

7.2 Beispiele der Bundesländer

Stadt Wien

Die Förderung beträgt bis zu 50% des Kaufpreises, maximal 800 Euro ohne Elektroantrieb und maximal 1.000 Euro bei E-Unterstützung. Die Förderung gilt für neu gekaufte Transportfahrräder, die ab 1. März 2022 gekauft wurden, und soll bis Ende 2026 laufen.

Im Zuge der Förderung wird auch die Flotte des städtischen Lastenrad-Sharing-Angebots „Grätzlrad Wien“ weiter aufgestockt. Es werden maximal sieben „Grätzlräder“ pro Kalenderjahr gefördert. Die Entscheidung, ob und welche „Grätzlräder“ gefördert werden, erfolgt

kommissionell durch die Fördergeberin unter Beteiligung der Mobilitätsagentur Wien. „Grätzlräder“ können bis zu 100% mit maximal 4.000 Euro netto gefördert werden.

Stadt Wien (2022): Förderrichtlinie der Stadt Wien – Straßenverwaltung und Straßenbau. <https://www.fahrradwien.at/transportfahrrad/foerderung/>

Land Salzburg

Die neue Ankaufförderung gilt für Private, Unternehmen und Vereine. 300 Euro sind es pro Transportfahrrad, für die elektrische Version 600 Euro. Anträge können seit 1. September gestellt werden, dabei werden Rechnungen ab dem 15. Juli akzeptiert. Die Förderung ist kombinationsfähig mit Bundesförderung bzw. Gemeindeförderung.

Land Salzburg (2022): Transportrad-Förderung Richtlinie Land Salzburg. https://www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser/_Documents/F%C3%B6rderrichtlinie%20Transportr%C3%A4der.pdf

8. Rechtliche Absicherung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Die frühzeitige Berücksichtigung der wohnstandortbezogenen Mobilität und innovativer Trends in der Mobilität sind wesentlich für eine gesamtheitliche klima- und energieeffiziente Planung des Wohnstandortes, da ca. 80% aller Wege am Wohnstandort beginnen und enden (VCD, 2017; VCÖ, 2010; Stiewe & Bäumer, 2013, Stiewe, 2016 in Selz et. al., 2022: 12).

Zur rechtlichen Absicherung der Mobilitätsmanagement-Maßnahmen können Verträge zwischen Stadt/Gemeinde und Bauträgern auf zivilrechtlicher Ebene z.B. im Zuge der Vergabe des Baurechtes (Baurechtsverträge) oder mittels städtebaulicher Verträge (Vertragsraumordnung) verankert werden. So können z.B. Mindestanzahl und Ausstattungsqualitäten von Fahrradabstellanlagen, Car- und Bikesharing-Angebote, sowie eine jährliche Evaluierung im Rahmen von Vertragsbeilagen definiert und eingefordert werden. (Reithofer et. al., 2019: 20ff) Im Rahmen von Kooperationsverträgen mit Mobilitätsdienstleistern oder Vereinen können entsprechende Verleihsysteme umgesetzt und angeboten werden. Durch attraktive, fahrradbasierte Mobilitätsangebote gelingt es, die Mieter:innenbindung in einem Quartier auf lange Sicht zu stärken. In diesem Kooperationsvertrag sollte u.a. festgelegt sein, wie Wartung und Buchungsabwicklung ablaufen

Krombach et. al. empfehlen, Mobilitätsangebote auf öffentlich zugänglichem Privatgrund anzubieten (Vertragsraumordnung) und die Lokalisierung von Mobilitätsmaßnahmen an der Oberfläche (nicht Tiefgarage), um die Sichtbarkeit zu erhöhen. Diese Angebote baublockweise auch in Bestandsgebieten etablieren und Mobilitätsstationen bzw. Sharing-Angebote auf klar definierten Abstellflächen im Quartier/Grätzel im öffentlichen Raum zu bündeln. (Krombach et. al., 2021: 116)

Literaturverzeichnis

cargobike.jetzt (online): cargobike.guide <https://cargobike.guide/>

Fahrradverordnung (StF: BGBl. II Nr. 146/2001) idgF.

FSV Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (2022): RVS 03.02.13 Radverkehr. Wien: FSV. <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>

FSV Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (2008): RVS 03.07.11 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr. Wien: FSV.

Gal, P. (2020): Lastenradabstellen in gründerzeitlichen Wohngebäuden: empirische Untersuchung und Maßnahmenvorschläge für Wien. Masterarbeit. TU Wien. <https://repositum.tuwien.at/bitstream/20.500.12708/15881/2/Gal%20Philipp%20-%202020%20-%20Lastenradabstellen%20in%20gruenderzeitlichen%20Wohngebaeuden...pdf>

Gather, M. et. al. (2022): Planungshilfe für Abstellanlagen von Lastenfahrrädern im öffentlichen Raum. Empfehlungen aus dem Projekt ALADIN – Abstellanlagen für Lastenfahrräder in Nachbarschaften. Erfurt: FH Erfurt. <https://ivr.fh-erfurt.de/aktuelle-forschungsprojekte/aladin>

Klampfer, C. (2018): Implementierung von Mikro-Depots in der städtischen KEP-Zustellung: Rahmenbedingungen, Effekte und Strategien. Diplomarbeit. Wien: TU Wien. <https://repositum.tuwien.at/bitstream/20.500.12708/7927/2/Klampfer%20Claudia%20-%202018%20-%20Implementierung%20von%20Mikro-Depots%20in%20der%20staedtschen...pdf>

Köfler, H. et al. (2019): Intelligent im Wohnquartier - Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen. Berlin: VCD https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_und_Mobilitaet/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf

Krombach, J. et. al. (2021): Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - plus (MMWplus). Nachhaltige Mobilität in der Praxis. Wien: Klima- und Energiefonds. https://www.rosinak.at/sites/default/files/uploads/downloads_projects/21670_mmwplus_bericht_mitanhang_optimiert_optimized.pdf

Österreichisches Institut für Bautechnik (2019): OIB-Richtlinien 2019. Wien: OIB. <https://www.oib.or.at/oib-richtlinien/richtlinien/2019>

Radlobby Österreich (2017): Ratgeber Radparken. Wien: Radlobby Österreich. https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/ratgeber_radparken_web.pdf

Radlobby Österreich (2021): Transportradregeln. Wien: Radlobby Österreich.
https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/transportrad_folder_2021.pdf bzw.
Kindertransport: <https://www.radlobby.at/kindertransport>

Reithofer, J. et. al. (2019): Mobility Points. Maßnahmenkatalog. Zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten (Mobility Points) in Wohnbauten und Stadtteilen. Salzburg: Stadtgemeinde Salzburg. https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/landingpages/smart_city/mobilitaet/initiativen_projekte/mobility_points_maassnahmenkatalog.pdf

Selz, E. et. al. (2021): Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität. Mobilitätsverträge, Städtebauliche Verträge und Mobilitätsfonds im Blick. Graz/Wien: BMK.
https://www.tugraz.at/fileadmin/user_upload/Institute/STDB/1_IMAGES/3_Forschung/Urban_Move/Leitfaden_UrbanMove_210510_final.pdf

Selz, E. et. al. (2022): Privatrechtliche Verträge als innovative stadt- und mobilitätsplanerische Planungs- und Steuerungs-instrumente (Urban MoVe). Wien: BMK.
https://nachhaltigwirtschaften.at/resources/sdz_pdf/schriftenreihe-2022-27-urban-move.pdf

Skoric, M. (2022): Die neue RVS 03.02.13 Radverkehr – Anforderungen an Fahrradabstellanlagen in Gebäuden. Webinar: ÖGUT.
https://www.oegut.at/de/events/2022/10/Praesentationsunterlagen_RVS-Radverkehr_Michael_Skoric.pdf?m=1664953960

Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO. 1960 idgF.
(BGBl. I Nr. 122/2022 (NR: GP XXVII RV 1535 AB 1541 S. 167. BR: 11003 AB 11057 S. 944.))