

# Ermittlung der Radabstellanlage für die Universitätsgebäude der Gußhausstraße 28 und 30

Christoph Wiellandt

**Kurzfassung.** Das Ziel dieser Arbeit ist es etwaige Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten bezüglich der Radabstellmöglichkeiten für die Gebäude der Gußhausstraße 28 und 30 aufzuzeigen.

## 1 Einleitung

Radfahren ist eine einfache und gesunde Möglichkeit um sich fortzubewegen. Trotzdem wurden in Wien im letzten Jahr nur 6 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wie man an Abbildung 1 feststellen kann, bilden die WienerInnen damit im internationalen und nationalen Vergleich gemeinsam mit Paris, London und Madrid das Schlusslicht, obwohl der Radverkehr einige Vorteile zu bieten hat:

- Regelmäßiges Radfahren wirkt sich positiv auf die Gesundheit aus.
- Radfahren ist kostengünstig und umweltfreundlich.
- RadfahrerInnen verfügen über ein circa achtmal größeres Einzugsgebiet im Vergleich zu FußgängerInnen.[5]
- RadfahrerInnen leisten einen Beitrag zur Reduktion des Autoverkehrs.
- Das Verkehrsmittel Fahrrad verfügt über eine günstige Gesamtenergiebilanz. [5]

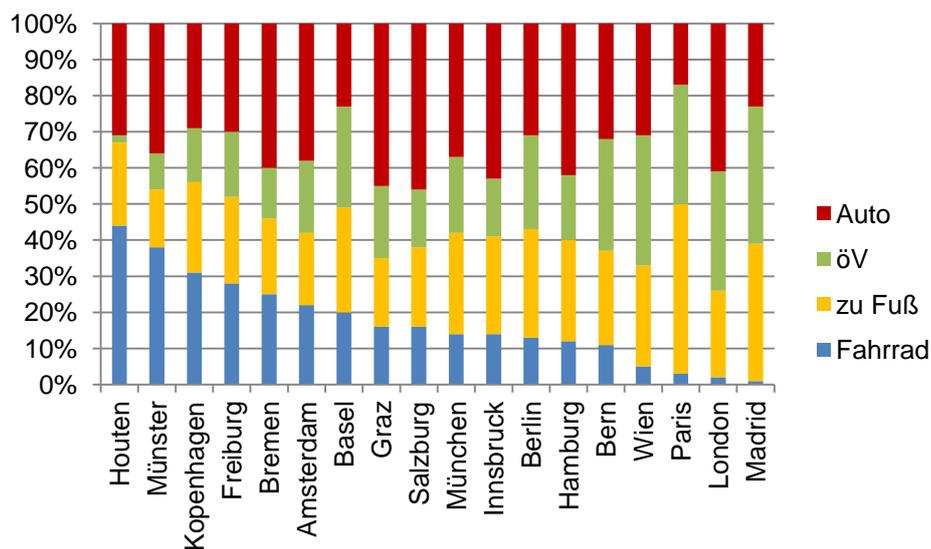


Abbildung 1: Modal Split einiger europäischer Städte im Vergleich. Daten aus [epomm.eu/tems/index.phtml](http://epomm.eu/tems/index.phtml)

*„Die verkehrspolitischen Zielsetzungen gehen von einer Erhöhung des Radverkehrsanteiles aus. Eine Förderungsmaßnahme in diesem Sinn liegt in der Errichtung einer ausreichenden Anzahl von Fahrrad-STPL sowohl an den Quellen als auch den Zielen des Radverkehrs.“*

Dieses Zitat aus den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 03.07.11) weist darauf hin, dass eine funktionierende Radabstellanlage, speziell am Wohn- und Zielort, für RadfahrerInnen eine wesentliche Rolle spielt. Eine zweckmäßige Abstellanlage mit guter Er-

reichbarkeit und einer vernünftigen Anzahl an Stellplätzen ist für den Radverkehr daher besonders wichtig.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im nun folgenden Text auf die gleichzeitige Verwendung der männlichen und weiblichen Form verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen beziehen sich selbstverständlich auf beide Geschlechter.

## 2 Hauptteil

Das Ziel dieser Arbeit ist es, etwaige Mängel bezüglich der Radabstellmöglichkeiten für die Universitätsgebäude der Gußhausstraße 28 und 30 zu identifizieren. Im Speziellen geht es darum, herauszufinden ob die Mitarbeiter mit den momentanen Radabstellmöglichkeiten bezüglich Anzahl, Qualität und Standort zufrieden sind und wenn notwendig mögliches Verbesserungspotential aufzuzeigen.

Zur Erfassung der Meinungen, Vorstellungen und Probleme sowie der momentanen Zufriedenheit und möglicher Wünsche der Angestellten, bezogen auf die aktuelle Radabstellsituation, wurde vorab ein Fragebogen erstellt.

Um anhand des Ergebnisses der Umfrage eine repräsentative Aussage treffen zu können, ist eine möglichst hohe Teilnahme aller Mitarbeiter von Nöten gewesen. Damit dies gewährleistet werden konnte, erfolgte eine persönliche Vorstellung des Projektes bei den einzelnen Institutsvorständen samt Anschlag am schwarzen Brett. Außerdem wurden alle betroffenen Personen per E-Mail kontaktiert, mit der Bitte den Fragebogen auszufüllen.

Die Teilnahme von insgesamt 51 Personen an der Umfrage, bei rund 100 Mitarbeitern in den Universitätsgebäuden der Gußhausstraße 28 und 30 bestätigte, dass die Bemühungen zur Erhöhung der Rücklaufquote ihre Wirkung nicht verfehlt haben. Wenn man Wikipedia Glauben schenken darf, dann ist in diesem Fall eine Rücklaufquote von mehr als 15% schon bemerkenswert hoch.[6]

Der Fragebogen konnte online und anonym ausgefüllt werden. Er wurde so konzipiert, dass er zwischen zwei unterschiedlichen Personentypen unterscheidet, welche wiederum in zwei Untergruppen unterteilt werden können:

- Personen, die nicht mit dem Fahrrad fahren
  - \* Personen, die über keine Fahrrad verfügen
  - \* Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es aber nicht nützen
- Personen, die mit dem Fahrrad fahren
  - \* Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nützen
  - \* Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es allerdings nicht für den Weg zur Arbeit nützen

Die Anzahl, aber vor allem der Inhalt der Fragen sind an die insgesamt vier verschiedenen Möglichkeiten angepasst worden.

## 3 Auswertung

Wie bereits erwähnt, haben in Summe 51 Professoren, Assistenten, Lehrbeauftragte und Angestellte an der Umfrage teilgenommen. Der Anteil der weiblichen Personen liegt bei 29,5% und der der männlichen Personen bei 70,5%, konkret sind das 15 Frauen und 36 Männer.

Eine Aufteilung nach den Positionen welche die Teilnehmer am Institut einnehmen beziehungsweise nach dem Geschlecht getrennt, kann man Abbildung 2 entnehmen.

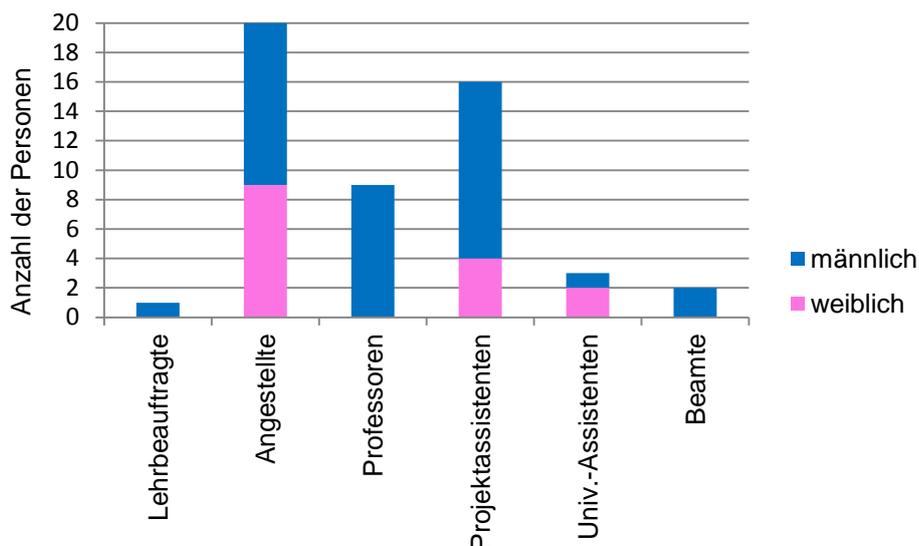


Abbildung 2: Position am Institut sämtlicher befragten Personen mit Differenzierung nach dem Geschlecht

### 3.1 Personen, die nicht mit dem Fahrrad fahren

In diese Kategorie fallen in Summe acht Personen, dies entspricht 15,7% aller befragten Mitarbeiter. Sieben der acht Personen gehören der Untergruppe „Personen, die über kein Fahrrad verfügen“ an und ein Angestellter fällt in die Untergruppe „Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es aber nicht nutzen“.

#### 3.1.1 Personen, die über keine Fahrrad verfügen

Über eine Frau und sechs Männer wissen wir nun, dass sie über kein Fahrrad verfügen. Die nächste wichtige Frage ist daher, ob eine dieser Personen schon einmal in Erwägung gezogen hat, sich ein Fahrrad anzuschaffen, um dieses dann auch zu nutzen. Wenn ja, welche Rahmenbedingungen müssten sich ändern?

Alle Männer dieser Untergruppe gaben an, dass sie sich schon einmal über die Anschaffung eines Rads Gedanken gemacht haben. Die dafür notwendigen Voraussetzungen sind vielfältig und es gibt nicht die eine Bedingung, an der der Kauf eines Fahrrads scheitern würde. Einige der Prämissen welche sich ändern müssten sind zum Beispiel:

- Besseres Klima zwischen Radfahrern und Autofahrern
- Geeignete Abstellmöglichkeit am Wohnort
- Geringere Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz
- Diebstahlsichere, leicht erreichbare Abstellmöglichkeit am Arbeitsplatz

Eine Person gab als einziges Hindernis, die Abstellmöglichkeit am Arbeitsplatz an. Würde es demnach eine diebstahlsichere und leicht erreichbare Abstellmöglichkeit am Arbeitsplatz geben, so würde eventuell ein Mann mehr mit dem Drahtesel in die Arbeit kommen.

Die einzige Dame in dieser Gruppe hat bis dato den Erwerb eines Fahrrads noch nicht in Erwägung gezogen.

#### 3.1.2 Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es aber nicht nutzen

86,3% der befragten Personen gaben an, dass sie über ein Fahrrad verfügen, dies entspricht 44 Personen und nur Eine besitzt ein Rad und nützt dieses nicht. Die Gründe dafür sind das Fehlen von Radwegen, die zu weiten Wege, das nicht vorhanden sein einer Dusche und einer sicheren Radabstellanlage am Arbeitsplatz.

Die Antwort auf die Frage, ob er denn schon einmal in Erwägung gezogen habe das Fahrrad zu nutzen, ist nein.

### 3.2 Personen, die mit dem Fahrrad fahren

84,3% all jener Mitarbeiter, die sich an der Umfrage beteiligten sind Teil der Gruppe der Personen, die mit dem Fahrrad fahren, sie lässt sich in 14 Frauen und 29 Männer unterteilen.

Wobei 37,2% davon der Untergruppe „Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es allerdings nicht für den Weg zur Arbeit nützen“ zufallen und die restlichen 62,8% zu der Untergruppe „Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nützen“ gehören.

#### 3.2.1 Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es allerdings nicht für den Weg zur Arbeit nützen

Wie bereits erwähnt, fallen 37,2% der Personen, die mit dem Rad fahren, in diese Untergruppe. Diese setzt sich damit aus 6 weibliche und 10 männliche Personen zusammen.

Bereits in der Einleitung wurde mit Hilfe eines Zitates auf die Wichtigkeit des Stellplatzes hingewiesen. Der Abstellplatz am Wohnort spielt daher eine nicht unwesentliche Rolle, weswegen auch danach gefragt wurde.

Das auffälligste an Abbildung 3 ist, dass die Mehrheit das Fahrrad im Keller stehen hat. Der Keller ist als Radabstellplatz ein Fleck, der den Radverkehr nicht unbedingt fördert. Meist ist es anstrengender das Fahrrad aus dem Keller zu holen, vor allem wenn dieser nur über enge Stiegen erreichbar ist, als es aus einem leicht erreichbaren Radraum oder dem Innenhof zu entnehmen.

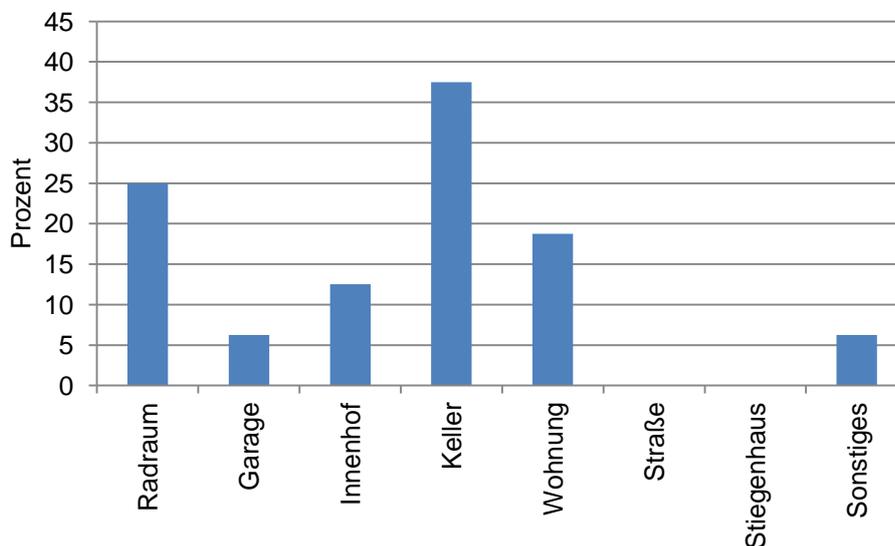


Abbildung 3: Abstellort am Wohnort der Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es aber nicht für den Weg zur Arbeit nützen

In Abbildung 4 kann man erkennen, dass das Fahrrad in der Freizeit mit Abstand am häufigsten an Verwendung findet. Dahinter befinden sich die privaten Erledigungen mit 62,5% knapp gefolgt vom Sport. Auffällig ist, dass bei den weiblichen Mitarbeitern das Fahrrad anscheinend vielseitiger genützt wird.

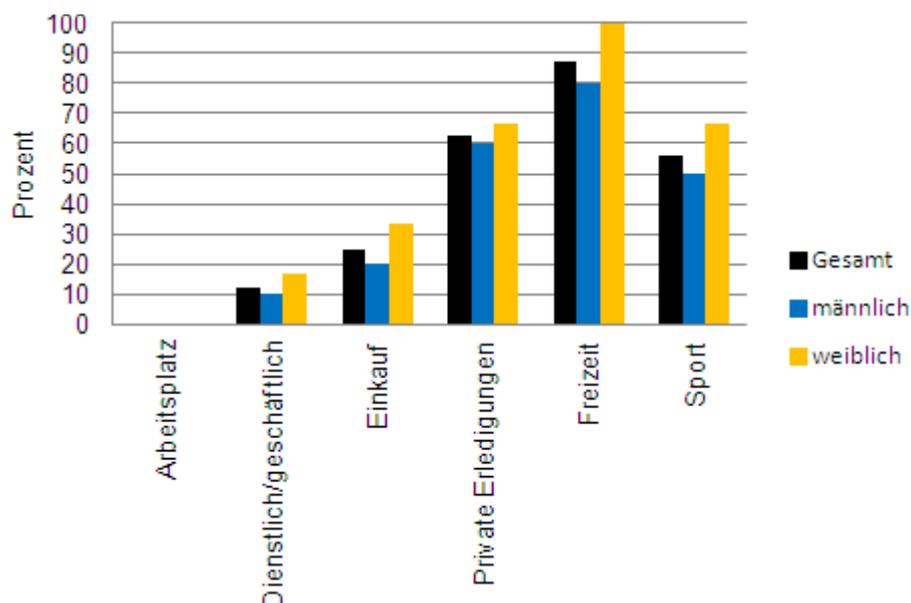


Abbildung 4: Wozu verwenden Personen ihr Fahrrad, wenn sie über eines verfügen, es aber nicht für den Weg zur Arbeit nützen

Die Mehrheit der Personen nützen ihr Fahrrad einige Male pro Monat, sowohl für den Alltag, aber vor allem in der Freizeit, wie Abbildung 5 belegt. Immerhin ein Viertel nützt das Rad einige Mal in der Woche für alltägliche Erledigungen.

Erwähnenswert ist auch, dass kein Einziger angegeben hat, sein Fahrrad in der Freizeit nie zu verwenden.

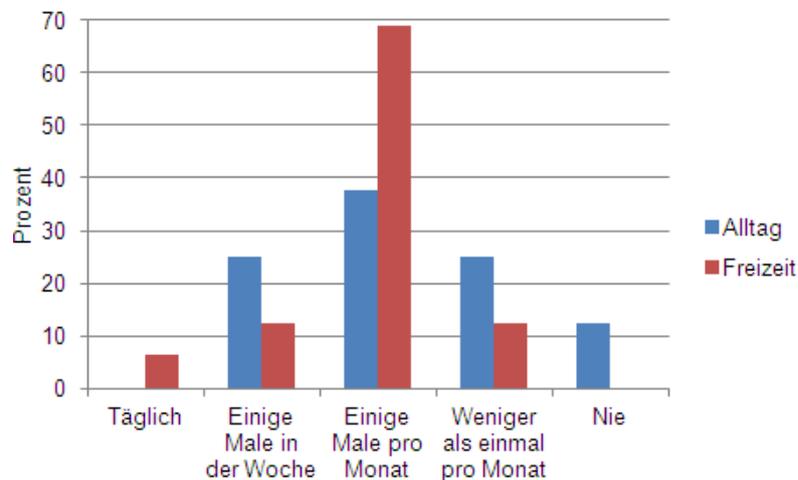


Abbildung 5: Frequenz der Radnutzung der Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es aber nicht für den Weg zur Arbeit nützen

Eine mögliche Erklärung, warum der Großteil der Personen aus dieser Untergruppe nicht mit dem Fahrrad in die Arbeit kommt, liefern die zwei Diagramme aus Abbildung 6. Die Fahrzeit würde bei 50% der Personen über eine Stunde betragen und über 60% müssten eine Distanz von mehr als 20 Kilometer zurücklegen.

Allerdings benötigen fast 20% mit dem Rad keine zwanzig Minuten zur Arbeit, beziehungsweise ist der Wohnort keine fünf Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt.

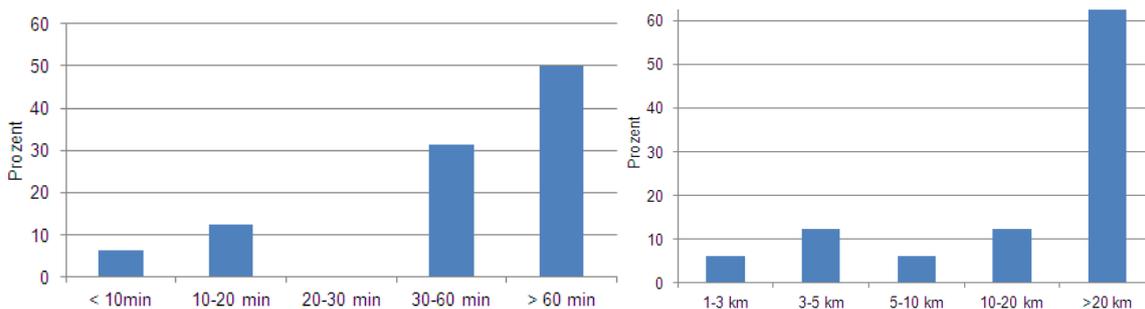


Abbildung 6: Geschätzte Dauer und Entfernung vom Wohnort in die Arbeit der Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es aber nicht für den Weg zur Arbeit nützen

Betrachte man Abbildung 7 so fällt auf, dass das Rad im Winter tendenziell eher stehen gelassen wird. 56% verwenden ihren Drahtesel im Winter gar nicht und nur 12,5% sind regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs.

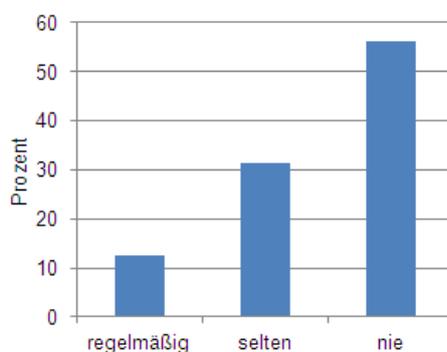


Abbildung 7: Radnutzung im Winter der Personen, die über ein Fahrrad verfügen, es aber nicht für den Weg zur Arbeit nützen

Bei der Frage nach den Gründen weshalb das Fahrrad nicht das Verkehrsmittel ihrer Wahl ist, um zur Arbeit zu gelangen, sind die Meinungen eindeutig. 62,5% ist die Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz schlicht zu groß.

Andere Gründe sind, dass es zu gefährlich sei (25%), zu wetterabhängig (19%) und zu schweißtreibend (12,5%). Hinzu kommt, dass nicht vorhanden sein einer Dusche und das Fehlen einer sicheren Radabstellanlage am Arbeitsplatz mit je 19%.

Auf die Frage, ob sie unter anderen Umständen das Fahrrad für den Weg zur Arbeit nutzen würden, antworteten 31,3% mit einem Nein, die restlichen 68,7% bejahten diese Frage.

Die Spitzenantwort, betreff der Umstände, die sich ändern müssten, damit sie mit dem Rad zur Arbeit kommen, war mit großem Abstand „wenn ich näher bei meinem Arbeitsplatz wohnen würde“.

Zusätzlich müsste es eine Dusche und einen diebstahlsichere und leicht erreichbare Abstellmöglichkeit am Arbeitsplatz, sowie mehr Radwege geben (je 27,3%). Ein besseres Klima zwischen Autofahrern und Radfahren wünschen sich 20%.

### 3.2.2 Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nützen

Dieser Untergruppe gehören 8 Frauen und 19 Männer an, dies sind 62,8% der Personen, die mit dem Fahrrad fahren.

Vergleicht man Abbildung 3 mit Abbildung 8 so fällt sofort auf, dass der vorherige Spitzenreiter „Keller“ nun das Schlusslicht bildet. Der Radraum und der Innenhof sind nun in Summe mit 70,4% die Abstellplätze am Wohnort.

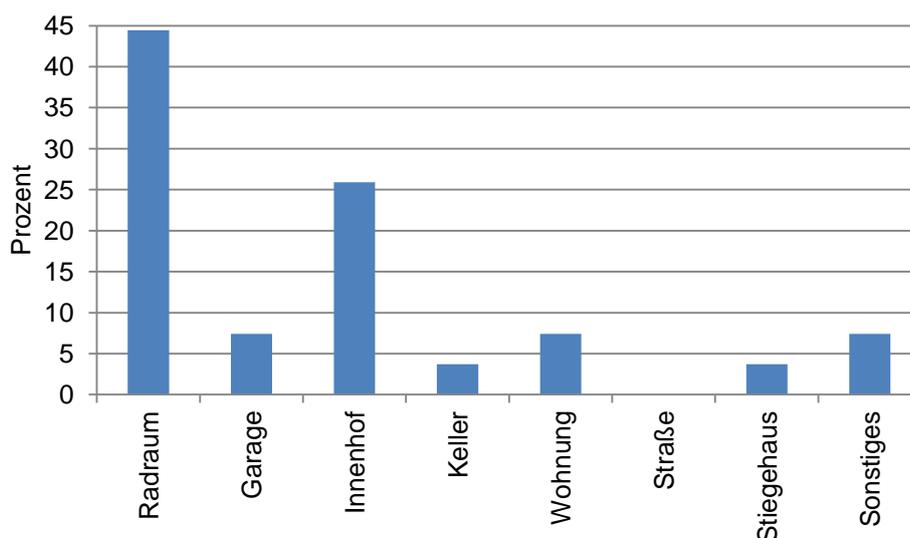


Abbildung 8: Abstellort am Wohnort, der Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nutzen

Betrachtet man Abbildung 9, dann stellt man fest, dass die Verwendung des Rades in der Freizeit nun hinter dem Arbeitsplatz liegt. Dies sollte nicht weiter verwunderlich sein, da sich dieses Diagramm auf jenen Personenkreis bezieht, welcher mit dem Fahrrad in die Arbeit fährt. Merkwürdig ist hingegen die Tatsache, dass zwei männliche Teilnehmer der Umfrage angegeben haben mit dem Fahrrad in die Arbeit zu fahren, aber bei der Frage zur Fahrradnutzung den Arbeitsplatz nicht angekreuzt haben.

Stellt man Abbildung 4 und Abbildung 9 gegenüber, dann sieht man, dass jene Personen, die mit dem Rad zur Arbeit fahren im Vergleich mit jenen, die nicht mit dem Fahrrad in die Arbeit kommen, ihr Rad vermehrt für andere Dinge als nur die Fahrt in die Arbeit verwenden. Außerdem liegen die Werte hier bei den Frauen nicht konstant über denen der Männer.

Abgesehen von der Nutzung des Rades um in die Arbeit zu kommen, ist auch hier die Verwendung in der Freizeit mit 85,2% auf Platz eins vor den privaten Erledigungen und dem Einsatz beim Sport.

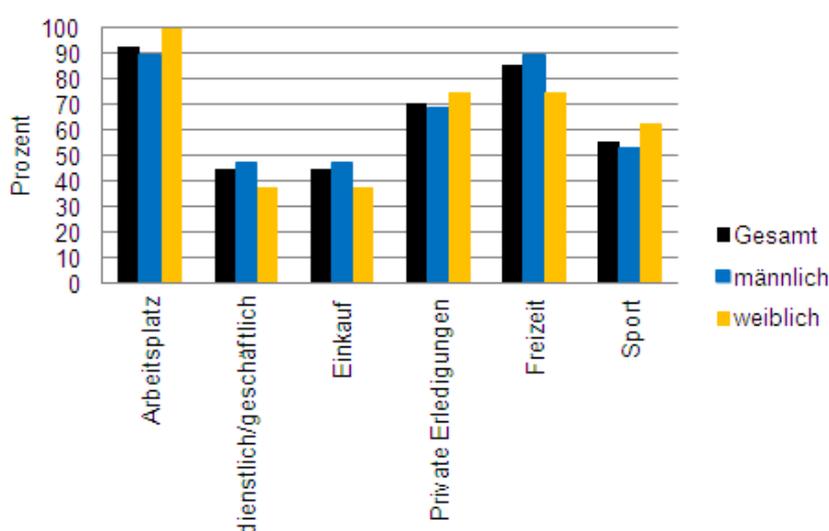


Abbildung 9: Wozu verwenden Personen ihr Fahrrad, wenn sie über eines verfügen und es für den Weg zur Arbeit nutzen

In Abbildung 10 sieht man, dass die Personen der Untergruppe der Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nützen ihr Fahrrad öfter verwenden als jene, die es nicht für den Weg zur Arbeit nützen (siehe Abbildung 5).

Die Mehrheit verwendet das Rad einige Male in der Woche, sowohl im Alltag, in der Freizeit als auch für den Weg zur Arbeit. 22,2% fahren sogar täglich mit dem Fahrrad in die Arbeit.

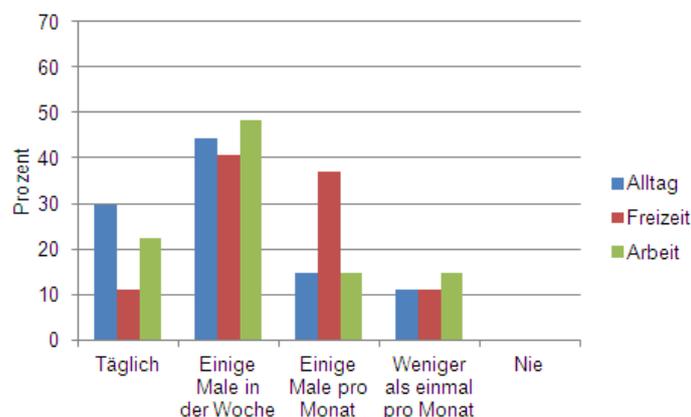


Abbildung 10: Frequenz der Radnutzung der Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nützen

In Abbildung 11 kann man erkennen, dass 37% der Mitarbeiter die mit dem Rad zur Arbeit kommen nicht mehr als drei Kilometer fahren müssen. Mit der benötigten Dauer nimmt auch die Anzahl der Personen ab, die mit dem Fahrrad in die Arbeit gelangen.

Auch hier gibt es beim einen Vergleich mit den entsprechenden Diagrammen (Abbildung 6) der Personen, die nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren, große Unterschiede.

Die Veränderung, die einem als erstes ins Auge stechen sollte, ist die der Personen, die mehr als 20 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt wohnen bzw. über eine Stunde brauchen um dorthin zu gelangen. Wiederum sind diese Werte von der Spitze verschwunden und nehmen nun den letzten Platz ein.

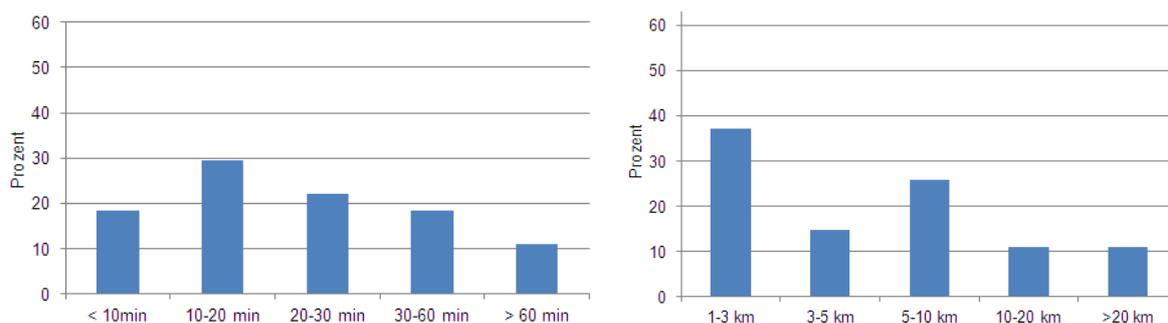


Abbildung 11: Geschätzte Dauer und Entfernung vom Wohnort in die Arbeit der Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nützen

Auch bei der Radnutzung im Winter ergab die Befragung der Personen, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, ein gänzlich anderes Bild im Vergleich mit den Personen, die nicht mit dem Fahrrad in die Arbeit kommen, wie man anhand der Diagramme in Abbildung 12 und Abbildung 7 feststellen kann.

Über 40% gaben an, dass sie auch im Winter regelmäßig mit dem Drahtesel unterwegs sind und nur knapp 20% verwenden ihr Fahrrad im Winter gar nicht. 37% sind immerhin auch in der kältesten Jahreszeit zumindest ab und zu mit dem Rad unterwegs.

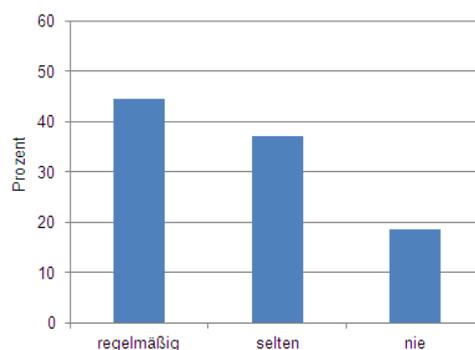


Abbildung 12: Radnutzung im Winter der Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nutzen

Insgesamt 81,5% der mit dem Rad zur Arbeit kommenden Personen stellen ihr Fahrrad im Büro (44,5%) und im Stiegenhaus (37%) ab. Die restlichen Mitarbeiter stellen ihren Drahtesel entweder bei einer Radabstellanlage in der Nähe des Arbeitsplatzes, beim Zaun um das Denkmal vor der Gußhausstraße 30, oder direkt vor dem Haus ab.

Vergleicht man die Wünsche der Angestellten mit der Realität, so fällt auf, dass sich 63% einen Radabstellanlage im Innenhof wünschen und nur 3,7% wollen ihr Rad im Büro stehen haben. Immerhin 14,8% würden ihr Fahrrad gerne im Stiegenhaus abstellen.

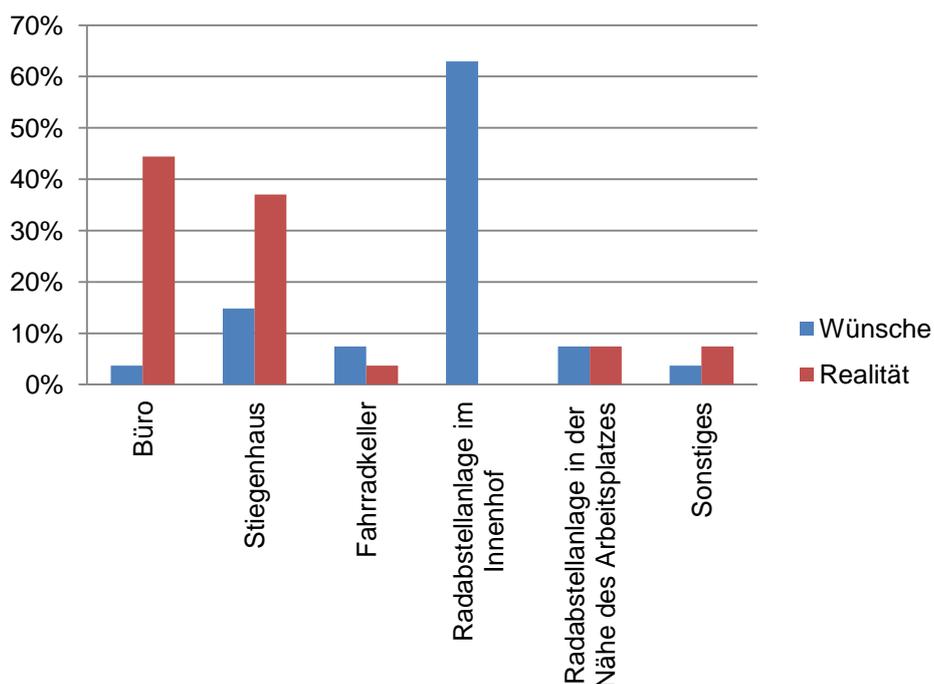


Abbildung 13: Momentane Abstellplätze und Wunschabstellplätze der Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nutzen am Arbeitsplatz

Abbildung 14 zeigt deutlich, dass die momentane Situation bezüglich der Radabstellmöglichkeiten unbefriedigend ist.

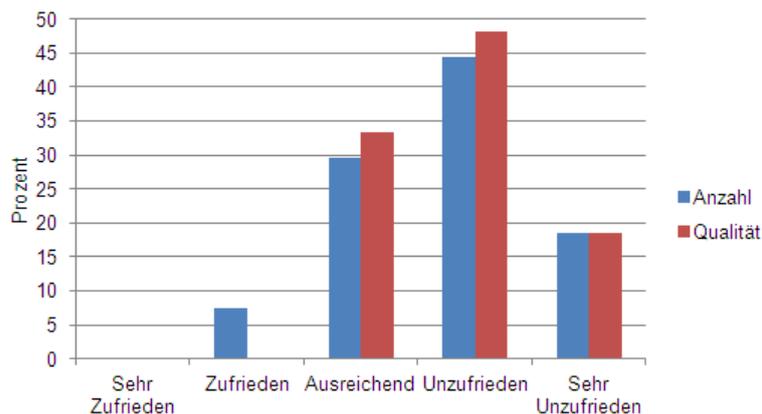


Abbildung 14: Zufriedenheit der Personen, die über ein Fahrrad verfügen und es für den Weg zur Arbeit nützen mit der momentanen Situation der Radabstellanlagen bezüglich Anzahl und Qualität

## 4 Konklusion

Bereits beim Aufsuchen der Institute und Vorstellen des Projektes konnte man ein reges Interesse aller Mitarbeiter bezüglich des Themas Radabstellmöglichkeiten bemerken. Viele erzählten, dass sie mit dem Rad zur Arbeit fahren oder einer ihrer Kollegen regelmäßig mit dem Fahrrad in die Arbeit kommen würden und sich öfters über die momentane Situation ärgern. Überdies nützten einige Personen die Möglichkeit ein Kommentar am Ende des Fragebogens zu hinterlassen und teilten dort ihre Freude über die Behandlung des Themas mit. Insbesondere, wenn es um eine diebstahlsichere und leicht erreichbare Abstellmöglichkeit am Arbeitsplatz ging, war eine hoffungsvolle Begeisterung herauszuhören.

### 4.1 Personen, die nicht mit dem Fahrrad fahren

Die große Mehrheit der Mitarbeiter aus dieser Gruppe wird auch bei Änderungen der momentanen Radabstellsituation am Arbeitsplatz nicht mit dem Rad zur Arbeit kommen. Da entweder der Kauf, beziehungsweise die Nutzung eines Fahrrades nicht in Erwägung gezogen wird, oder die Anzahl und Art der Hindernisse dies verhindern.

Lediglich eine Person aus dieser Gruppe zog den Kauf und die Nutzung eines Fahrrades in Erwägung, wenn es eine leicht erreichbare und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit am Arbeitsplatz geben würde.

### 4.2 Personen, die mit dem Fahrrad fahren

Insgesamt 16 Personen nützen zwar ihr Rad, allerdings nicht für den Weg zur Arbeit. Wobei 5 Personen eine Nutzung des Fahrrades, um in die Arbeit zu fahren nicht einmal unter anderen Umständen in Erwägung ziehen würden. Die restlichen 11 Personen wären zwar bereit, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, allerdings gaben 7 Personen an, dass das größte Hindernis die Entfernung zwischen Wohnort und Büro ist. Es ist daher unwahrscheinlich, dass diese in Zukunft, selbst bei sonst optimalen Bedingungen, mit dem Rad zur Arbeit kommen werden.

Eine Person würde mit dem Rad nur 1-3 Kilometer fahren müssen um zu ihren Arbeitsplatz zu gelangen, wünscht sich aber eine sichere und leicht erreichbare Radabstellanlage.

In Summe fahren bereits 27 der 51 befragten Mitarbeiter regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit. Für die Ermittlung der optimalen Anzahl an Stellplätze muss berücksichtigt werden, dass eine Verbesserung der jetzigen Situation dazu führen würde, dass 14 Personen dann vorhaben noch öfter mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen als sie es ohnehin schon tun.

### 4.3 Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten

Der größte Mangel ist die Unzufriedenheit bezüglich Anzahl und Qualität der Radabstellmöglichkeiten. Die Angst vor Diebstahl des geliebten Drahtesels ist groß, weswegen auch 44,5% ihr Rad mit ins Büro nehmen und 37% es im Stiegenhaus abstellen. Umso weniger überraschend ist der Wunsch nach einer diebstahlsicheren Radabstellanlage welcher von 100% der Teilnehmer als sehr wichtige beurteilt wird, siehe Abbildung 15. Für 96,3% der Stimmen ist auch die Nähe zum Arbeitsplatz sehr wichtig. Ein Stauraum für Zubehör oder eine Auflademöglichkeit für das E-Bike wird vom Großteil nicht benötigt. Im Vordergrund stehen noch eine einfache Benutzung der Abstellanlage und ein barrierefreier Zugang.

Abgesehen davon, dass Räder im Stiegenhaus gegen Brandschutzrichtlinien verstoßen können, ist es ein eindeutiges Zeichen für das Fehlen von geeigneten Abstellplätzen. Die große Unzufriedenheit über Anzahl und Qualität der derzeitigen Abstellmöglichkeit bestätigt ebenfalls, dass die momentane Situation ungenügend ist.

Man kommt demnach zu dem Schluss, dass eine neue Radabstellanlage benötigt wird, welche für eine hohe Akzeptanz folgende Kriterien erfüllen sollte:

- Standort der Radabstellanlage in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz
- Ausreichende Anzahl an Stellplätzen
- Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus
- Einfache Benützung der Radabstellanlage
- Barrierefreier Zugang

Vorteilhaft wäre es außerdem, wenn mindestens die Hälfte der Stellplätze überdacht ist um die Räder vor der Witterung zu schützen.

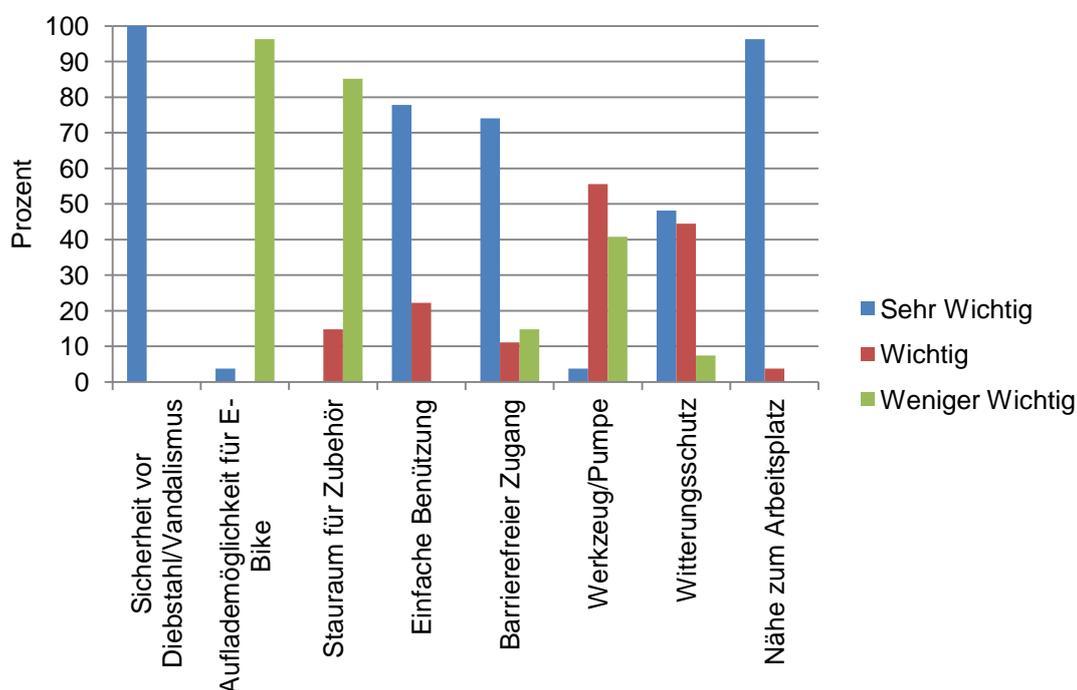


Abbildung 15: Wünsche und Anforderungen der Personen, die mit dem Rad fahren und es für den Weg zur Arbeit nutzen, an eine Radabstellanlage

Als beliebtesten Standort für eine neue Radabstellanlage gaben die Mitarbeiter den Innenhof an (63%). Dagegen spricht laut einem Mitarbeiter, dass ein Fahrradabstellplatz im Innenhof die Situation für Lieferanten der Technischen Versuchs- und Forschungsanstalt (TVFA) dramatisch verschlechtern würde. Zudem, so seine Sorge, wäre der Zugang zum Innenhof

nach Schließung der Einfahrtstüre abends (in der Regel zw. 20:00 Uhr und 21:00 Uhr durch den Portier/Wachtdienst) nicht mehr möglich.

Das Argument bezüglich des verschlossenen Zugangs spielt eine eher geringere Rolle, da die Mehrheit der Angestellten bereits vor 20 bzw. 21 Uhr Dienstende hat. Die Sorge bezüglich einer Verschlechterung der Situation für die Lieferanten ist verständlich, aber gewiss lässt sich eine Lösung finden, welche auch die TVFA bzw. deren Lieferanten akzeptieren könnten.

Ein weiterer Vorschlag wäre das Errichten einer Radabstellanlage im Eingangsbereich des Stiegenhauses im Gebäude der Gußhausstraße 28. Der Vorteil hierbei ist, dass die Räder vor der Witterung geschützt sind und die Nähe zum Arbeitsplatz garantiert ist.

Ebenso wäre das Errichten von Radabstellmöglichkeiten an beiden genannten Möglichkeiten eine Variante, die man nicht außer Acht lassen darf. Dadurch würde es zu einem geringeren Platzbedarf im Innenhof kommen, wodurch wiederum die Sorge betreff der Lieferanten der TVFA entschärft werden könnte.

Die Umfrage ergab, dass 27 Personen mit dem Rad zur Arbeit fahren und 2 Personen mit dem Rad zur Arbeit fahren würden, wenn eine entsprechende Radabstellanlage vorhanden wäre. Da nicht alle Mitarbeiter der Universitätsgebäude der Gußhausstraße 28 und 30 teilgenommen haben, kann diese Zahl nur als Mindestwert angenommen werden.

20 Personen die an der Umfrage teilgenommen haben, kommen täglich oder mehrmals die Woche mit dem Fahrrad in die Arbeit. Daher dürfte eine neue Radabstellanlage auf keinen Fall weniger als 20 Stellplätze haben.

Eine Kenngröße für Parkflächen um sich den Platzbedarf besser vorstellen zu können, ein Auto benötigt netto circa 7,65 m<sup>2</sup> (brutto etwa 20-30 m<sup>2</sup>, inkl. Zufahrts- Manövrierfläche) und 10 Fahrräder benötigen die Parkfläche von einem Auto.[5]

Da, wie bereits erwähnt, nicht jeder Mitarbeiter der untersuchten Universitätsgebäude teilgenommen hat, ist davon auszugehen, dass mehr Personen ihr Rad nützen, um damit in die Arbeit zu fahren. Auf Grund dieser Tatsache sollte eine neue Radabstellanlage über etwa 30-35 Stellplätze verfügen.

## 5 Danksagung

Ich möchte an dieser Stelle DI Dr. Paul Pfaffenbichler und Ao. Univ. Prof. Dr. Mag. Günter Emberger für die Hilfe bei der Erstellung des Fragebogens und die Unterstützung beim Schreiben der Arbeit danken.

## Literaturverzeichnis

- [1] RVS 03.02.13 Radverkehr, Kapitel 13
- [2] RVS 03.07.11 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den IV
- [3] Bundesamt für Straßen (ASTRA), Velokonferenz Schweiz (VKS): *Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb*, 1. Auflage 2008
- [4] DI Christian Steger-Vonmetz, DI Martin Reis: *leitfaden FAHRRADPARKEN*
- [5] Studienblätter aus VU Verkehrsplanung 231.029 SS 2011
- [6] Wikipedia – <http://de.wikipedia.org/wiki/Ausschöpfungsquote>

**Legende:**

- Zur nächsten Frage
- Zu den Antworten
- P...Personen
- %...Prozent

