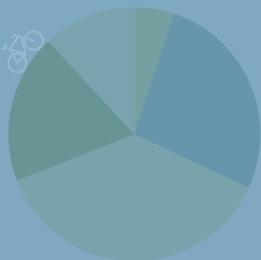


Radverkehr in Zahlen

Daten, Fakten und Stimmungen



bm **vrt**

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Radverkehr in Zahlen

Daten, Fakten und Stimmungen



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Vorbehalt

Die in dieser Publikation dargestellten Zahlen wurden mit größter Sorgfalt erhoben, aufbereitet und dargestellt. Eine wie immer geartete Gewähr der Richtigkeit der Daten kann jedoch nicht gegeben werden. Druck- und Satzfehler sind ebenso vorbehalten.

Zitiervorschlag

Der Radverkehr in Zahlen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2010

Idee und Konzeption

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung V/INFRA4 - Gesamtverkehr
DI Florian Matiasek, florian.matiasek@bmvit.gv.at

Herausgeber und Kontakt

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
infra4@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

Bearbeitung, Kapitel 1-9

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
DI Steve Grössl, DI Günther Illek, Ing. Isabella Mayer
www.fgm.at

Bearbeitung, Kapitel 10

Research & Data Competence
Mag. Susanne Wolf-Eberl, Odilo Seisser
www.wolf-eberl-seisser.at

Layout und Design

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
www.fgm.at

Druck

Ueberreuter Print GmbH

1. Auflage

Wien, im August 2010

Danksagung

Die AutorInnen bedanken sich bei folgenden Personen und Institutionen für ihre Unterstützung beim Verfassen dieser Publikation und ihre Zitiererlaubnis:

Ass.Prof. DI Dr. Michael Meschik

Dipl. WI.-Ing. Alexander Skorna

DI Helmut Spinka

Dipl. Biologe Dieter Teufel

Ing. Peter Weiss

Peter Barzel, Michael Bollschweiler, Christian Smolik & dem BVA Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr und den mitwirkenden Fachabteilungen der Bundesländer

Radverkehr in Zahlen

Daten, Fakten und Stimmungen

1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	11
2	Mobilitätsverhalten	19
3	Infrastruktur	47
4	Verkehrssicherheit	61
5	Fahrraddiebstahl	89
6	Wirtschaftsfaktoren	97
7	Fahrräder	111
8	Radfahren & Physik	123
9	Baloise Group-Sicherheitsstudie	131
10	Das Stimmungsbild der Radfahrenden 2009	139

Vorwort

Der Radverkehr hat in den vergangenen Jahren einen deutlichen Aufschwung hinsichtlich seiner Bedeutung für das Verkehrssystem genommen. Auch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat als ein Wegbereiter seinen Teil dazu beigetragen und seine Aktivitäten im Bereich des Radverkehrs laufend ausgebaut und verstärkt. So wurde beispielsweise mit dem Unterausschuss Radverkehr im Rahmen des Verkehrssicherheitsbeirates ein hochkompetentes Gremium an FachexpertInnen und InteressensvertreterInnen geschaffen, welches das Ressort mit wertvollen Beiträgen und Inputs für seine Radverkehrspolitik versorgt. Gemeinsam kann dazu beigetragen werden, die Bedingungen für das Radfahren zu verbessern.

Die Stärke des BMVIT liegt darin, dass alle Verkehrsträger unter einem Dach versammelt sind und daher die Interessen des Radverkehrs in die gesamte Zielhierarchie der Verkehrspolitik an geeigneter Stelle eingebracht werden können und prominente wie kompetente FürsprecherInnen finden. Darüber hinaus können Synergieeffekte genutzt und negative Wechselwirkungen frühzeitig erkannt und mitunter ausgeschaltet werden. Gleichzeitig werden Zielkonflikte zwischen einzelnen Zielen und Verkehrsträgern in kooperativer Herangehensweise und mit integrativen, verkehrs- und fachübergreifenden Methoden vermindert und in vielen Fällen auch im Interesse aller VerkehrsteilnehmerInnen gelöst.

Die vorliegende Publikation setzt einen strategisch wichtigen Baustein, um das Verständnis für den Radverkehr und seine Anliegen zu ver-

stärken. Damit gliedert sich das Projekt ausgezeichnet in das Strategie- und Maßnahmenportfolio des BMVIT ein, um ein umweltfreundliches und doch leistungsfähiges Verkehrssystem durch Stärkung aller Verkehrsmittel in jenen Einsatzbereichen, in denen sie jeweils ihre inhärenten Stärken ausspielen können, zu entwickeln.

Die Schwerpunkte der radverkehrsrelevanten Arbeit des BMVIT liegen in den Punkten Information und Bewusstseinsbildung, Schutz der schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen und damit in Zusammenhang insgesamt die Hebung der Verkehrssicherheit, etwa in Gestalt von Erstellung und Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020. Dabei wird der Zweckmobilität insgesamt besonderer Stellenwert eingeräumt, denn wir wollen, dass zukünftig noch mehr Wege im Alltag mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Abschließend möchte ich Sie, geschätzte LeserInnen und Interessierte am Radverkehr, auf die Kontaktstelle für Angelegenheiten des Radverkehrs auf Bundesebene im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, die Abteilung V/Infra4 – Gesamtverkehr aufmerksam machen. Sie können diese unter den im Impressum dieser Publikation angegebenen Kontaktdaten für Ihre Anliegen des Radverkehrs erreichen.

Über aktuelle und abgeschlossene Aktivitäten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Bereich des Radverkehrs informieren wir Sie darüber hinaus auch laufend auf unserer Internetseite www.bmvit.gv.at.

DI Herbert Kasser

Generalsekretär im Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

Einleitung

Das vorliegende Werk soll einen statistischen Überblick über den Radverkehr in all seinen Facetten geben. Informationen über Österreich werden ebenso behandelt wie der internationale Vergleich. Gerade der Radverkehr erscheint aus heutiger Sicht in statistischer Hinsicht häufig untererfasst und zwar sowohl national als auch insgesamt auf länderübergreifender Ebene. Dabei sind zuverlässige statistische Informationen über Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot eine wichtige Basis einer fundierten Verkehrspolitik und der damit verbundenen Zielsysteme und Maßnahmen. Das Zahlengerüst soll aber nicht nur der Ebene der EntscheidungsträgerInnen dienen, sondern besonders auch am Radverkehr interessierten VerkehrsteilnehmerInnen ein Gefühl für die wesentlichen Maßzahlen des Radverkehrs geben – und das in allen Bereichen: Von der Verkehrsnachfrage über das Verkehrsangebot bis hin zu grundlegenden physikalischen Kennziffern.

In einem ersten Schritt wurden bereits existierende Informationen und Daten zusammengetragen, aufbereitet und dargestellt, nicht zuletzt auch um möglichen Bedarf für zusätzliche Erhebungen abzuschätzen. Eine wesentliche

Datenquelle sind dabei die Ergebnisse einer in Zusammenarbeit mit dem Klima- und Energiefonds im Rahmen des Projektes ISR – Intermodale Schnittstellen im Radverkehr durchgeführten detaillierten repräsentativen demoskopischen Erhebung zum Thema Radverkehr in Österreich (Kapitel 10).

Die Daten wurden aus vielen Quellen zusammengetragen, in manchen Bereichen musste auch auf Abschätzungen und die Kombination unterschiedlicher Quellen zurückgegriffen werden, um ein anschauliches Bild einer Größenordnung zu vermitteln. Die Ergebnisse sind mit entsprechendem Vorbehalt zu interpretieren. Mitunter wurden auch statistische Daten in die vorliegende Publikation integriert, welche zwar keinen direkten Bezug zu Österreich aufweisen, aber eine interessante und hilfreiche Information zur Verbesserung des Verständnisses des Radverkehrs darstellen.

Ergänzungs- und Korrekturvorschläge sind jederzeit willkommen und werden per E-Mail an die Abteilung V/Infra4 – Gesamtverkehr erbeten: infra4@bmvit.gv.at

Wien, im August 2010

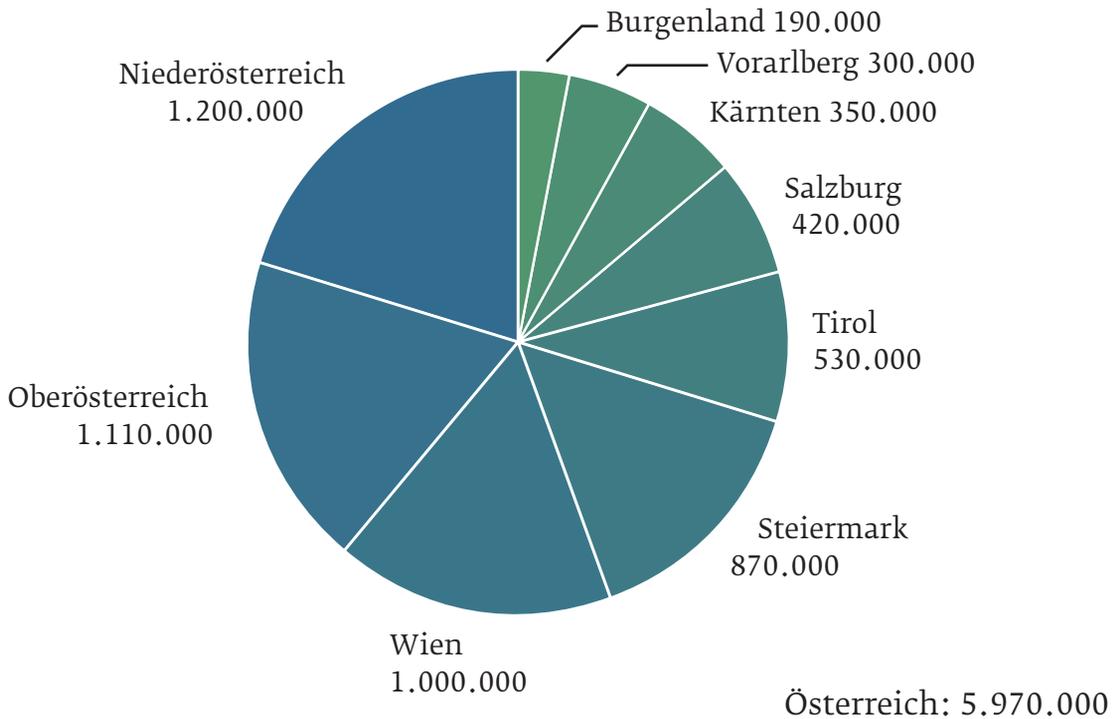
1

Verkehrsmittelverfügbarkeit

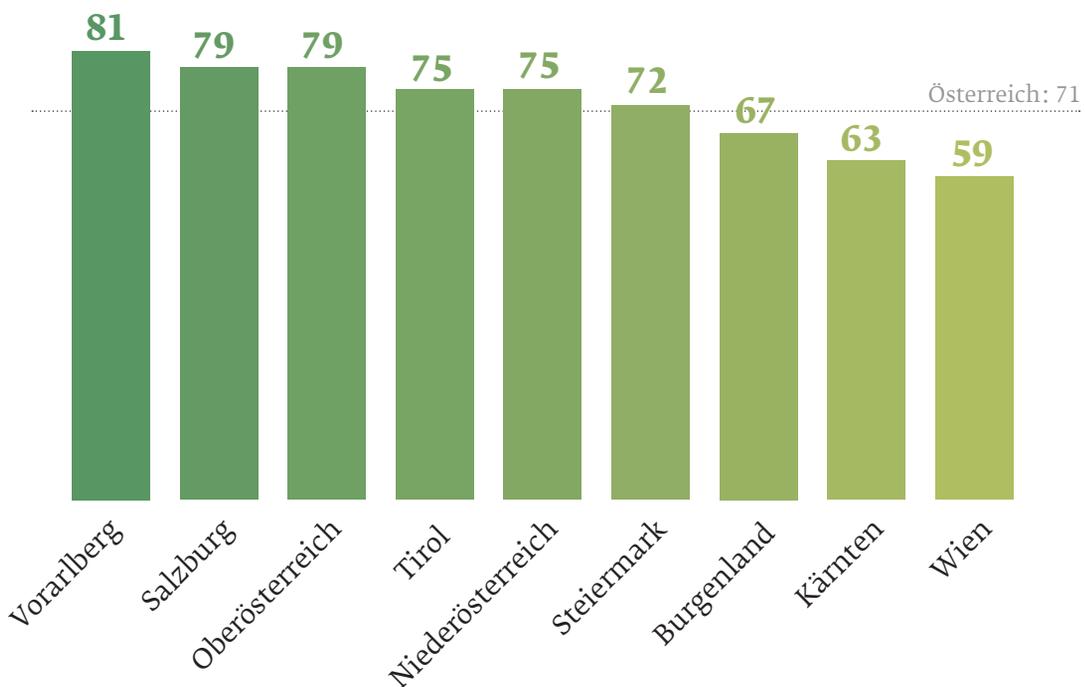
Dieses Kapitel gibt einen Überblick über den Zugang zum Verkehrsmittel Fahrrad.

In rund 70% der österreichischen Haushalte sind Fahrräder verfügbar. Dieser Wert deckt sich mit der Aussage, dass rund drei Viertel der Bevölkerung zumindest gelegentlich ein Fahrrad benutzen. In diesen Haushalten gibt es meist mehr Fahrräder als Personen, was darauf hindeutet, dass in vielen Haushalten für jeden Zweck, wie etwa Einkaufen, Sport oder den Weg in die Arbeit, ein eigenes Fahrrad bereit steht.

Die Zahlen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit, also zur Anzahl der Fahrräder bezogen auf Haushalte oder Personen, beruhen auf Schätzungen, da – im Unterschied zu Kraftfahrzeugen – keine verpflichtende Registrierung von Fahrrädern existiert. Die Daten bauen meist auf demoskopischen Untersuchungen auf, in denen die Ergebnisse von Befragungen einer repräsentativen Stichprobe von Personen auf die Grundgesamtheit der Bevölkerung hochgerechnet werden. Aus der Schwankungsbreite von Hochrechnungen und den unterschiedlichen Methoden hierfür ergeben sich zum Teil erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Datenquellen. Diese Daten sind daher mit entsprechendem Vorbehalt zu betrachten und zu verwenden.

Anzahl der Fahrräder pro Bundesland, 2010 Quelle: VCÖ, 2010**Fahrradbesitz in den Bundesländern, 2010** Quelle: Statistik Austria, 2010; VCÖ, 2010

Anzahl der Fahrräder pro 100 EinwohnerInnen

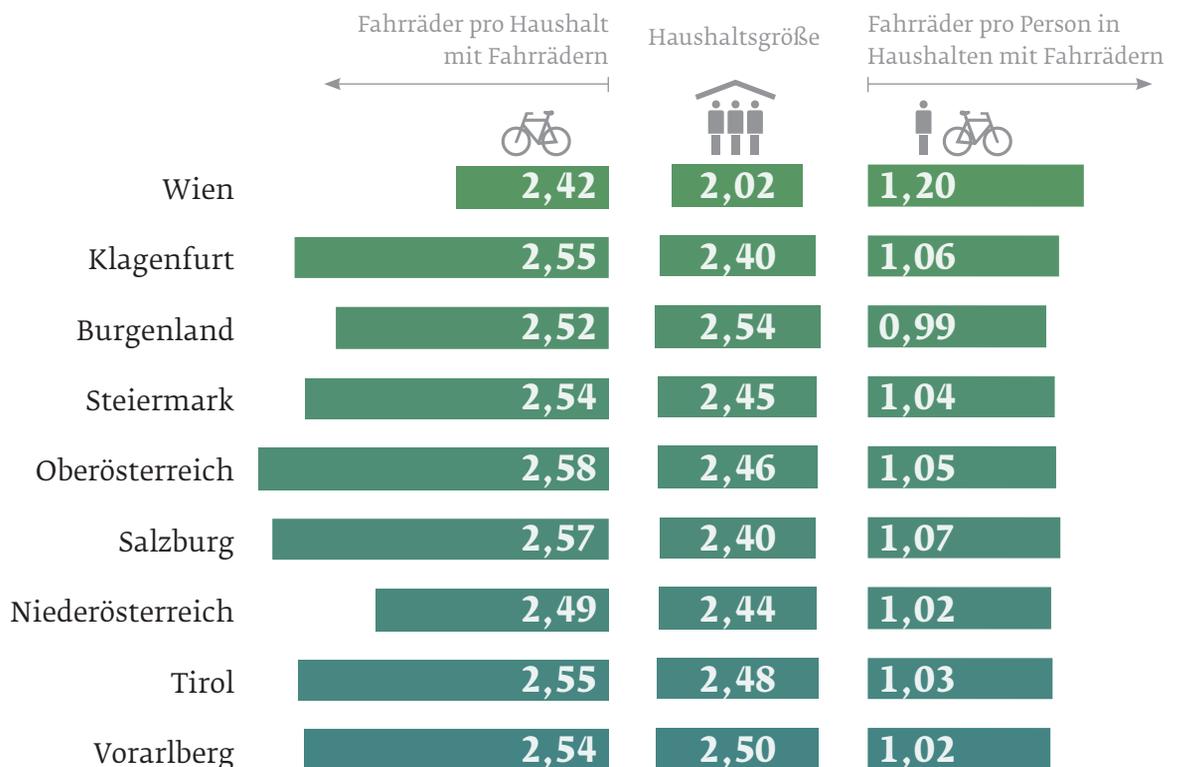


Ausstattung der Haushalte, 2004/2005 Quelle: Statistik Austria, 2006

Anzahl der Haushalte mit/ohne Fahrrad



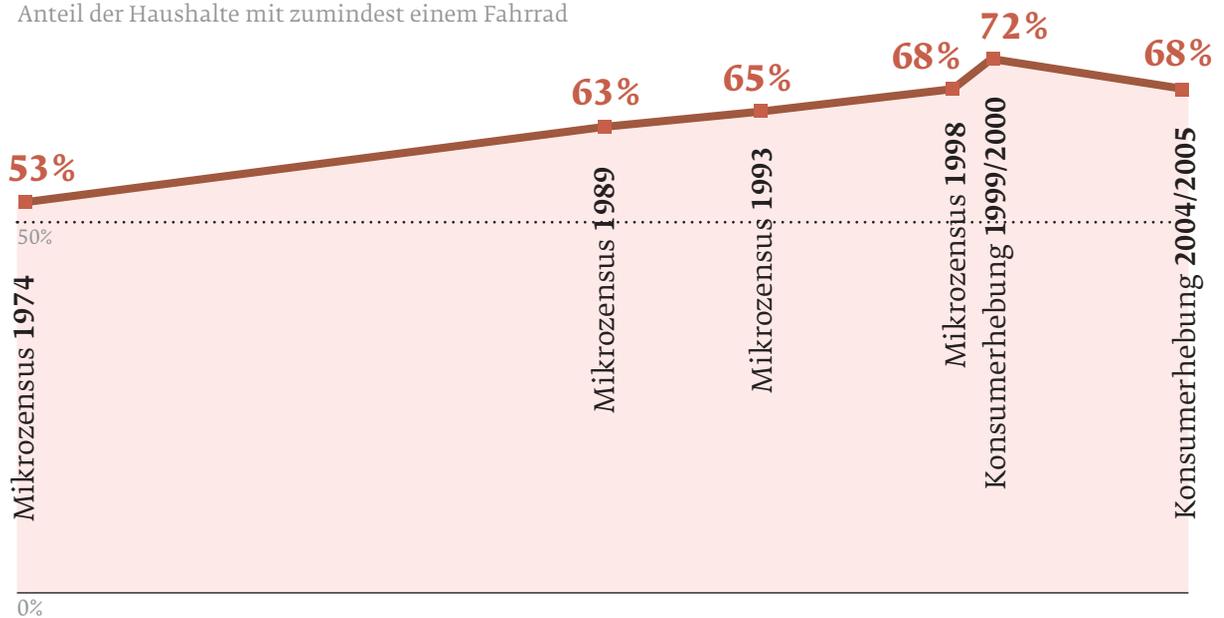
Ausstattung der Haushalte, 2005/2010 Quelle: Statistik Austria; VCÖ, 2010; FGM, 2010



Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern im Zeitverlauf

Quelle: Statistik Austria

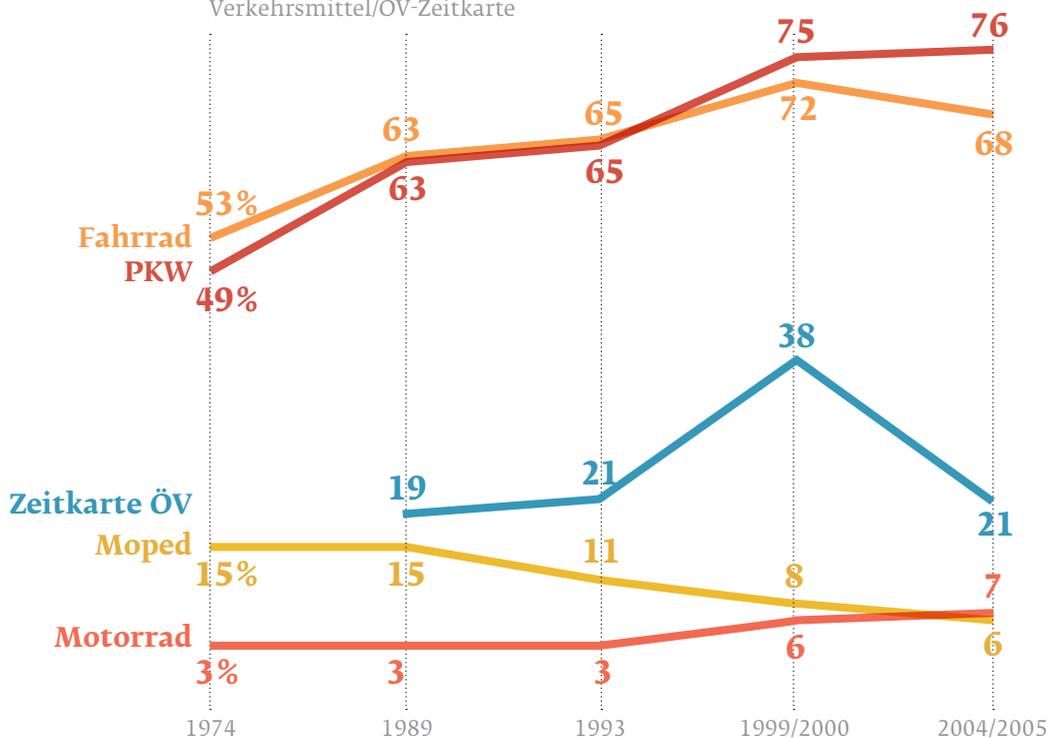
Anteil der Haushalte mit zumindest einem Fahrrad



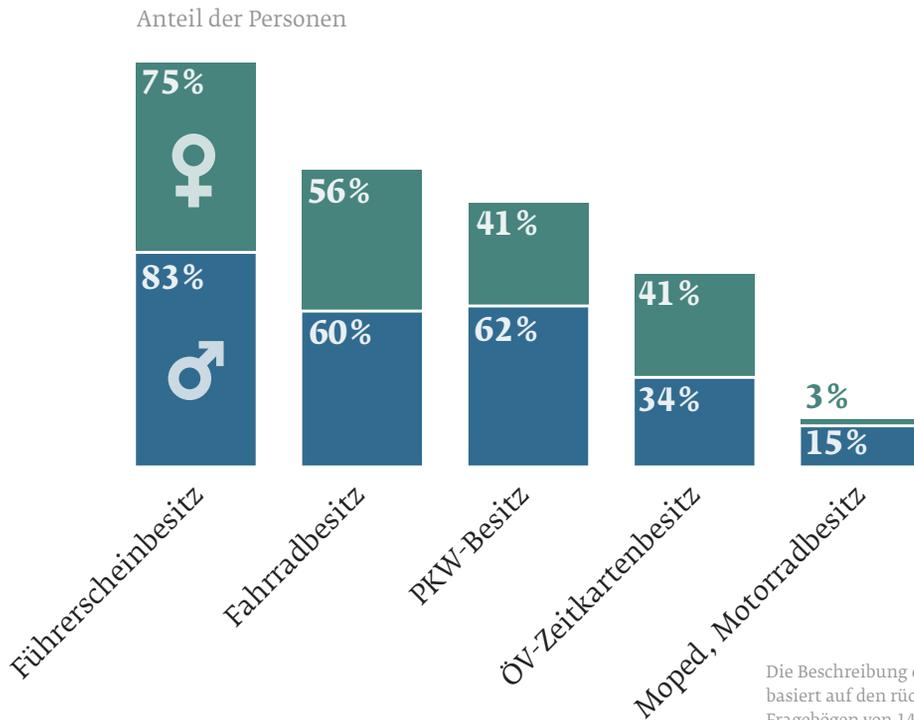
Verkehrsmittelausstattung der Haushalte im Zeitverlauf

Quelle: Statistik Austria

Anteil der Haushalte mit genanntem Verkehrsmittel/ÖV-Zeitkarte

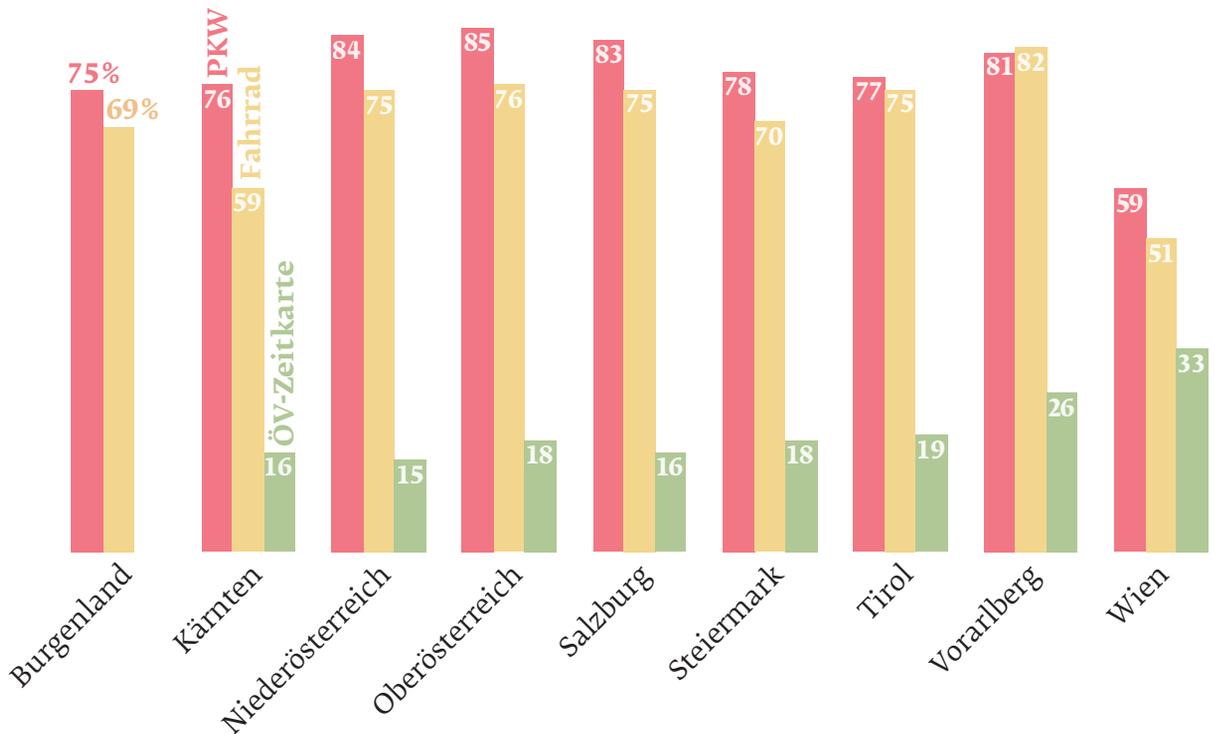


Fahrzeug- und ÖV-Zeitkartenbesitz in Graz, 2008 Quelle: Sammer et al., 2009



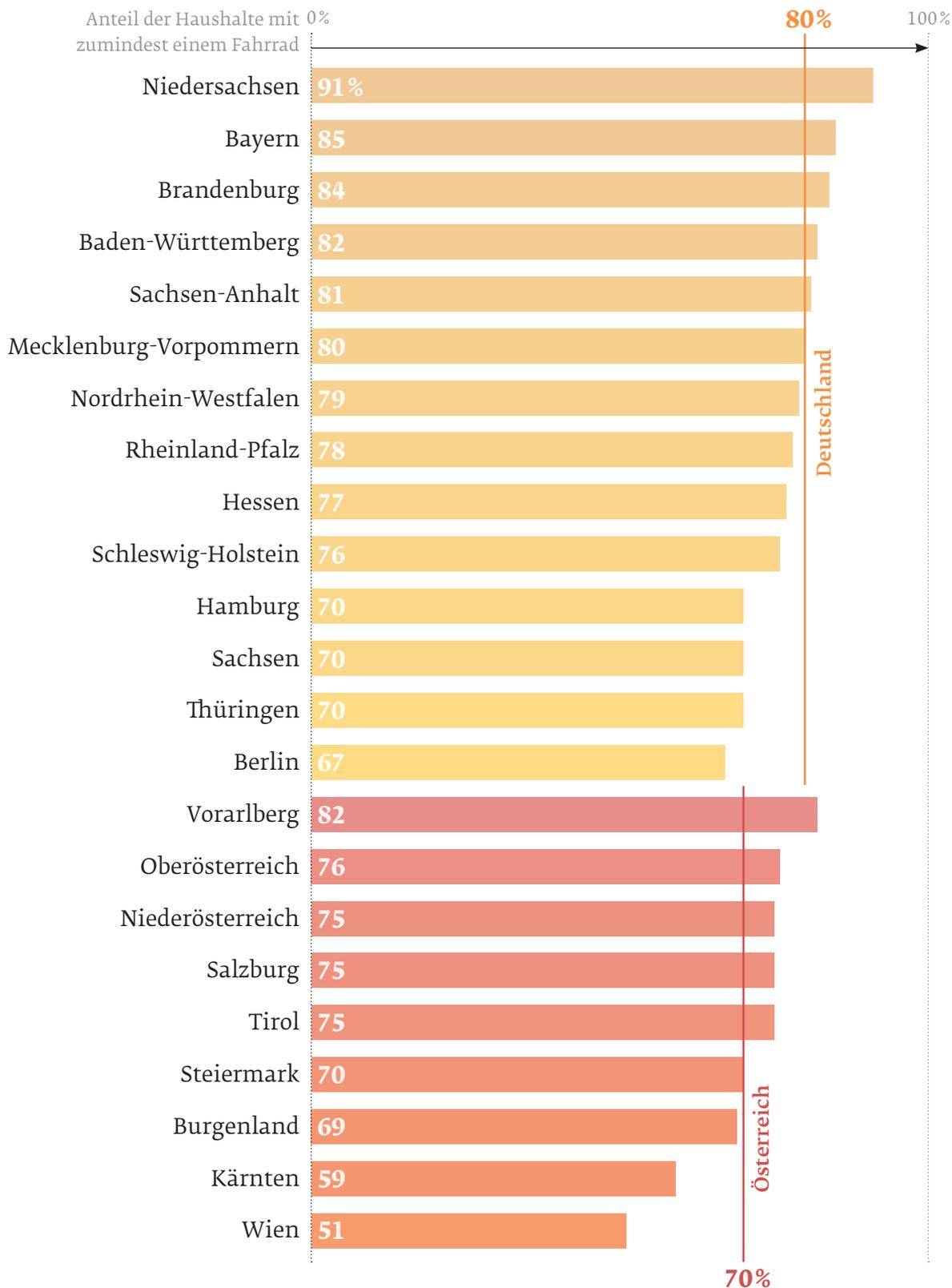
Vergleich von Pkw-Besitz, Fahrradbesitz und ÖV-Zeitkartenbesitz

Quelle: Statistik Austria 2004/05



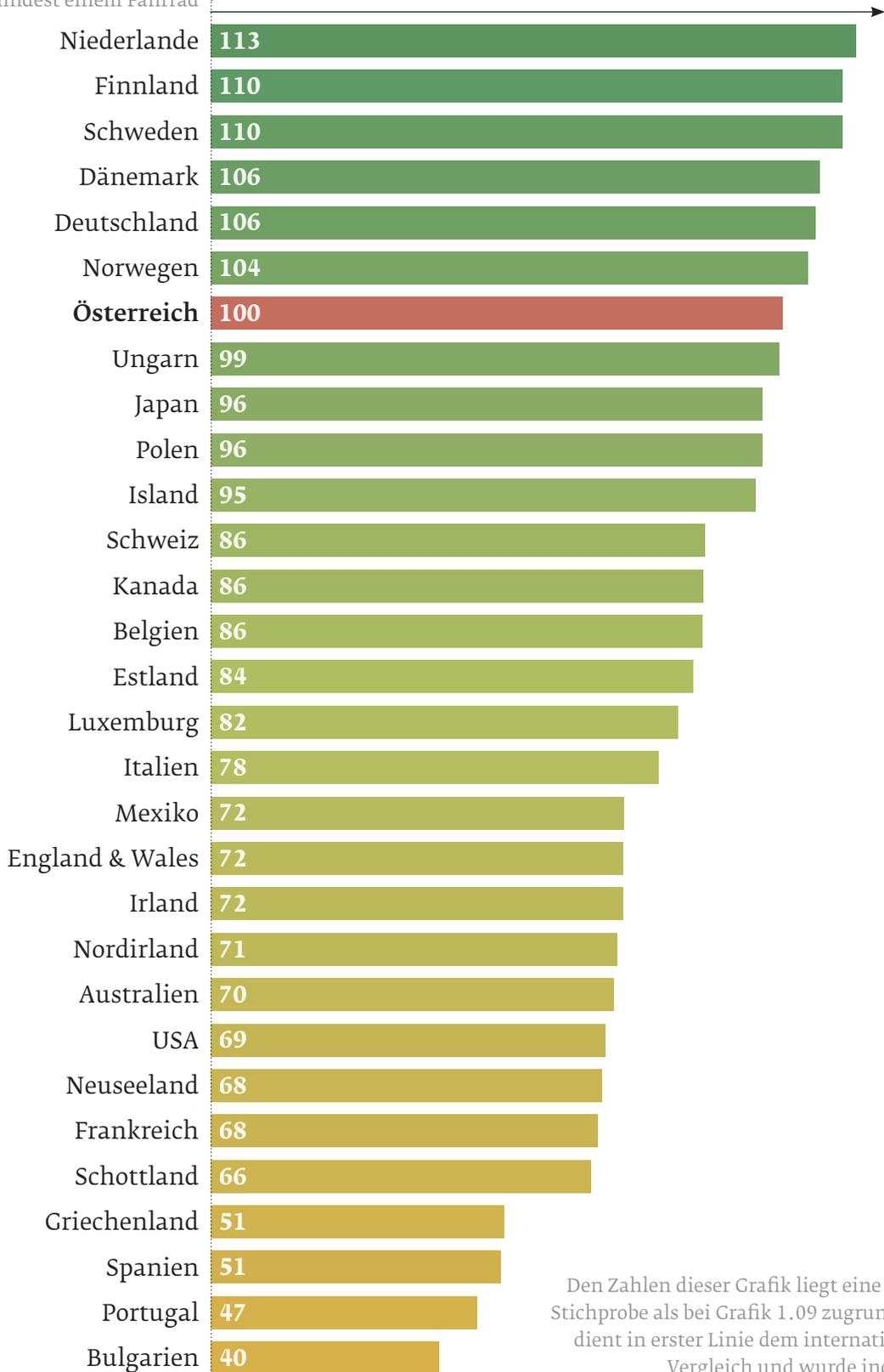
Ausstattungsgrad mit Fahrrädern – Österreich und Deutschland im Vergleich

Quelle: Statistisches Bundesamt Deutschland, 2005; Statistik Austria, 2006



Ausstattung der Haushalte mit Fahrrad weltweit, 2004/2005 Quelle: Van Dijk et al., 2007

Anteil der Haushalte mit
zumindest einem Fahrrad



Den Zahlen dieser Grafik liegt eine andere Stichprobe als bei Grafik 1.09 zugrunde. Sie dient in erster Linie dem internationalen Vergleich und wurde indiziert.

- 1.01 VCÖ | *In Österreich gibt es rund 6 Millionen Fahrräder* | <http://www.vcoe.at/start.asp?b=92&ID=8011> | 2010 | Stand: 16.6.2010
- 1.02 Statistik Austria | *Statistik des Bevölkerungsstandes; VCÖ | In Österreich gibt es rund 6 Millionen Fahrräder* | <http://www.vcoe.at/start.asp?b=92&ID=8011> | 2010 | Stand: 16.6.2010
- 1.03 Statistik Austria | *Konsumerhebung 2004/05* | http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/verbrauchsausgaben/konsumerhebung_2004_2005/020257.html | Stand 16.6.2010; VCÖ | *2,4 Millionen Haushalte in Österreich besitzen ein Fahrrad!* | <http://www.vcoe.at/start.asp?b=92&ID=4285> | Ausgabe: 2009-15 vom 26.01.2009 | Stand 16.6.2001
- 1.04 Statistik Austria | *Konsumerhebung 2004/05* | http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/verbrauchsausgaben/konsumerhebung_2004_2005/020257.html | Stand 16.6.2010; VCÖ | *In Österreich gibt es rund 6 Millionen Fahrräder* | <http://www.vcoe.at/start.asp?b=92&ID=8011> | 2010 | Stand: 16.6.2010; Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM | eigene Berechnungen | 2010
- 1.05 Statistik Austria | *Mikrozensus 1974, 1989, 1993, 1998; Konsumerhebung 1999/2000, 2004/05* | http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/ausstattung_privater_haushalte/021850.html | Stand 16.6.2010
- 1.06 Statistik Austria | *Mikrozensus 1974, 1989, 1993, 1998; Konsumerhebung 1999/2000, 2004/05* | http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/ausstattung_privater_haushalte/021850.html | Stand 16.6.2010
- 1.07 Sammer, G.; Röschel, G. | *Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2008* | Magistrat der Stadt Graz, Abteilung Verkehrsplanung | Graz | 2009
- 1.08 Statistik Austria | *Konsumerhebung 2004/05* | http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/verbrauchsausgaben/konsumerhebung_2004_2005/020257.html | Stand 16.6.2010
- 1.09 Statistisches Bundesamt Deutschland | http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2005/08/PD05__354__631,templateId=renderPrint.phtml | Stand 16.6.2010; Statistik Austria | *Konsumerhebung 2004/05* | http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/verbrauchsausgaben/konsumerhebung_2004_2005/020257.html | Stand 16.6.2010
- 1.10 Van Dijk, J.; Van Kesteren, J.; Smit, P. | *Criminal Victimization in International Perspective – key findings from the 2004–2005* | ICVS and EU ICS | WODC | 2007

2

Mobilitätsverhalten

Dieses Kapitel informiert darüber, wieviel Radverkehr, wann, wo und warum abgewickelt wird.

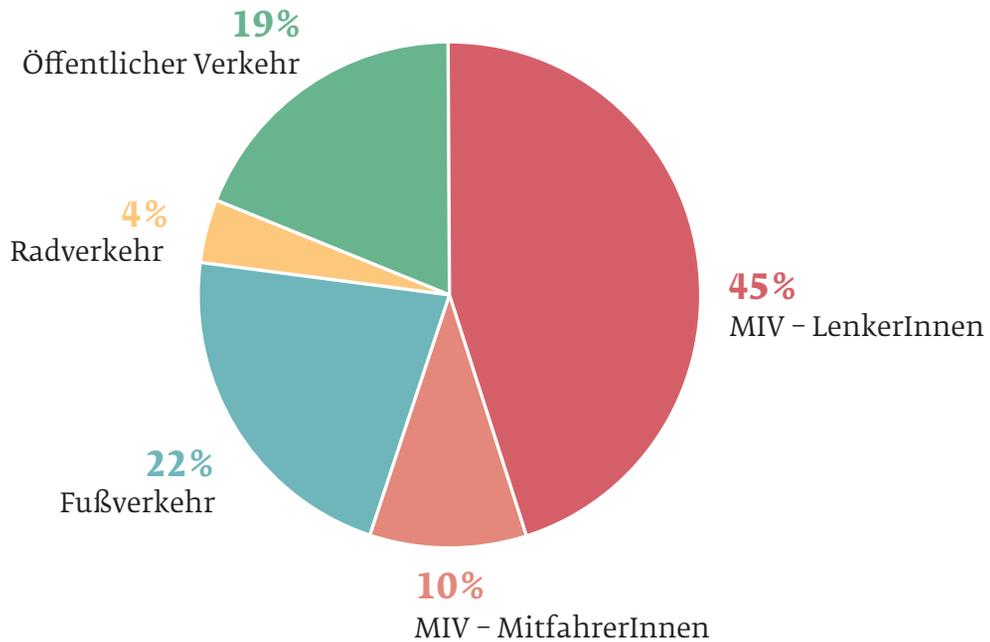
Radverkehr hat in den letzten Jahren zweifellos an Bedeutung und Stärke gewonnen. Dabei geht aus Daten hervor, dass das Fahrrad zunehmend zu einem Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege wird und nicht mehr nur als reines Sportgerät eingestuft wird. Im internationalen Vergleich schneidet Österreich beim Radverkehrsaufkommen mit einem Platz im vorderen Drittel relativ gut ab, trotzdem müssen die Bedingungen für den Radverkehr weiter optimiert werden.

Die Angaben zum Mobilitätsverhalten beruhen auf Daten aus Stichproben, die auf die gesamte Bevölkerung hochgerechnet werden. Daher ergeben sich gewisse Schwankungsbreiten und Unterschiede zwischen einzelnen Erhebungen, die bei Interpretation und Verwendung der Ergebnisse zu beachten sind.

In einem zweiten Teil dieses Kapitels werden Informationen zum Verkehrsaufkommen an ausgewählten Querschnitten im österreichischen Radverkehrsnetz dargestellt. Informationen dieser Art werden herangezogen, um Entwicklung und Verlauf des Radverkehrs beobachten zu können.

2.01

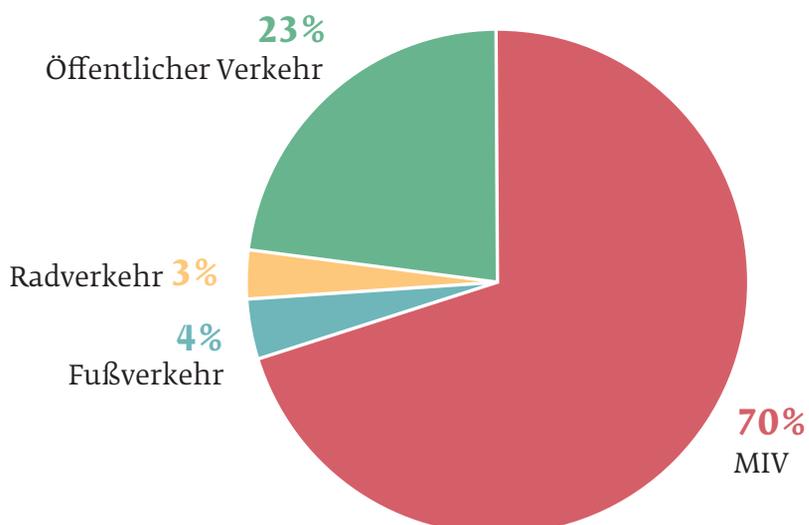
Wege pro Tag in Österreich, 2002 Quelle: BMVIT 2009



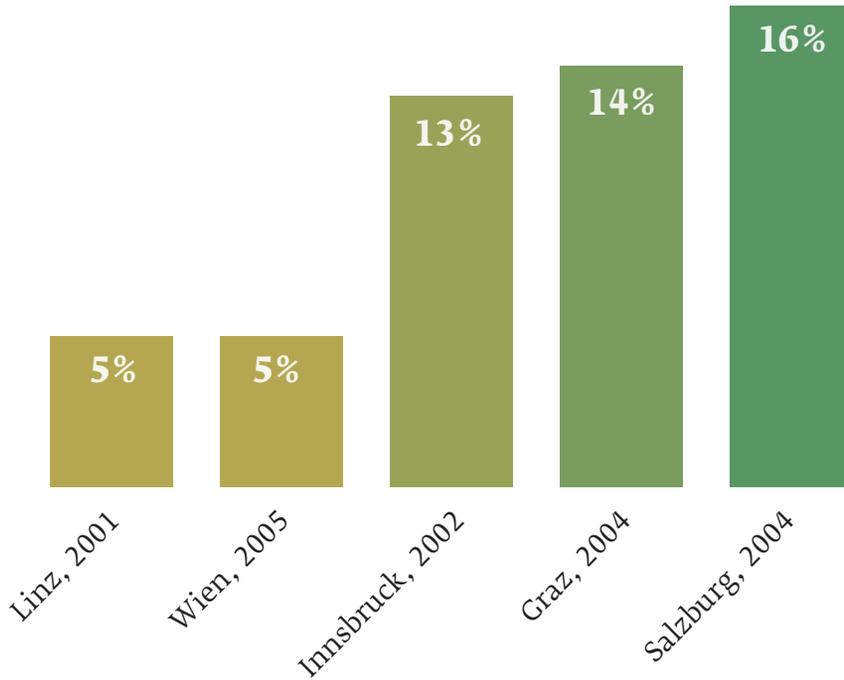
2.02

Verteilung der Personenverkehrsleistung in Österreich, 2002

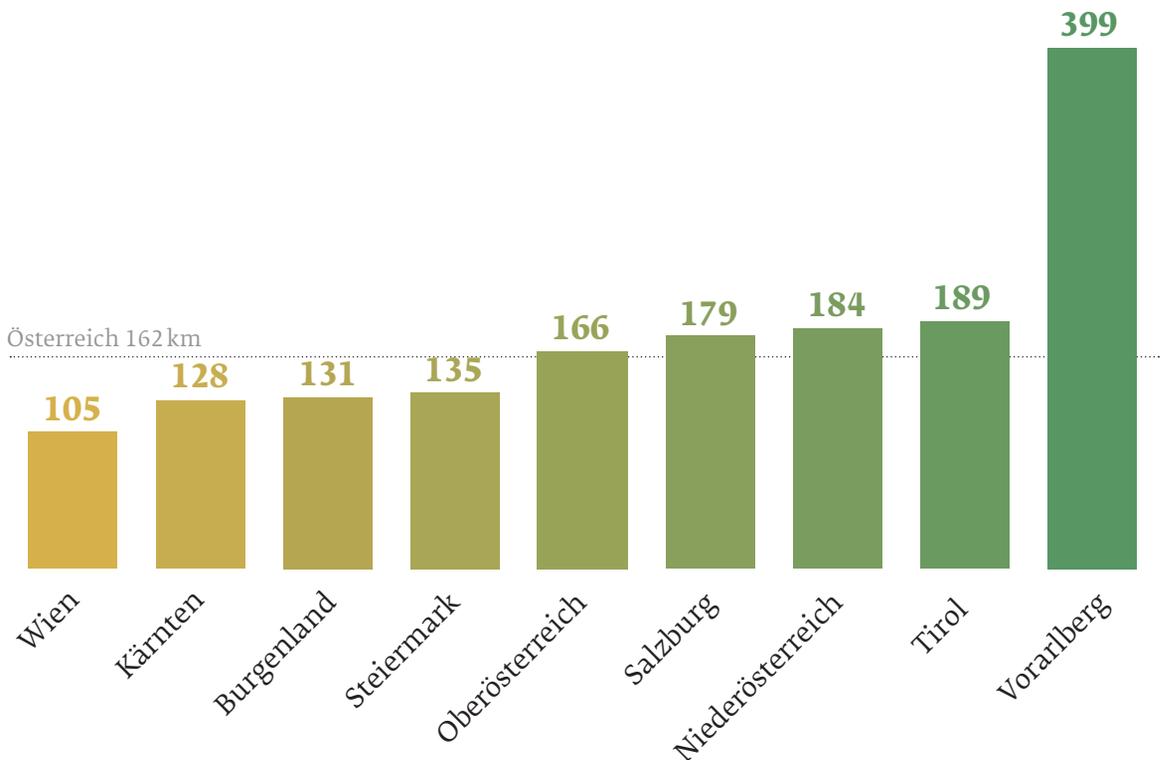
Quelle: Modellrechnungen des Umweltbundesamtes zur Luftschadstoffinventur



Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in den fünf größten Städten Österreichs Quelle: Herry Consult, 2005; VCÖ, 2006

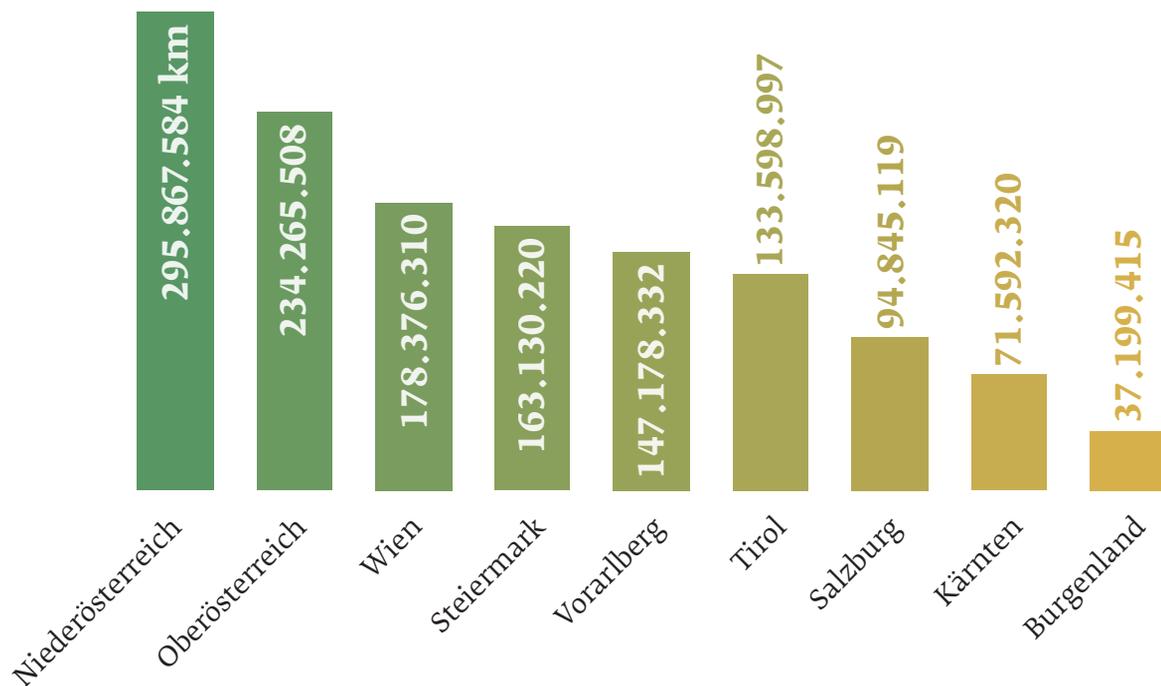


Zurückgelegte Fahrradkilometer pro Kopf und Jahr, 2005 Quelle: VCÖ, 2006



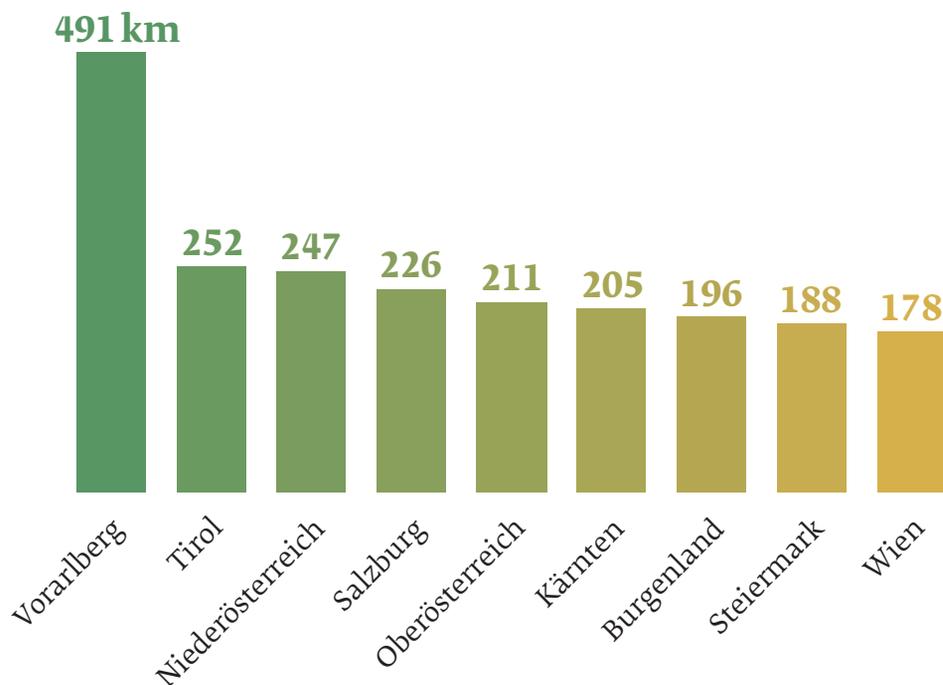
Radverkehrsleistung in den Bundesländern

Quelle: Statistik Austria, 2010; VCÖ, 2006; FGM, 2010

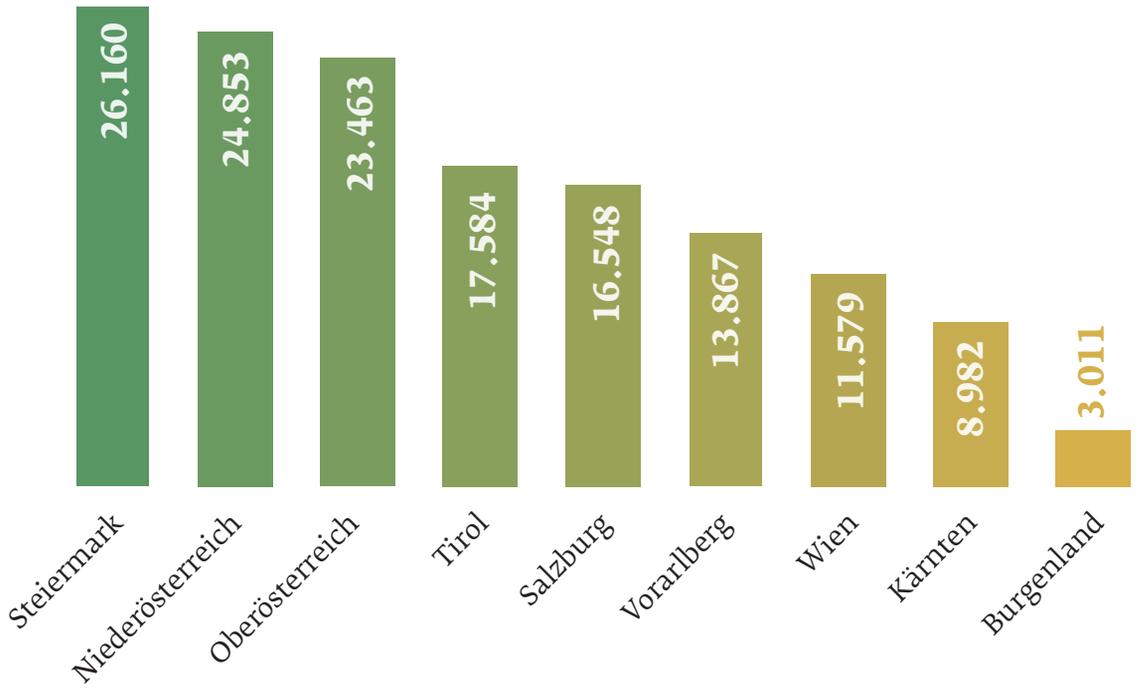


Jahreskilometer pro Fahrrad in den Bundesländern

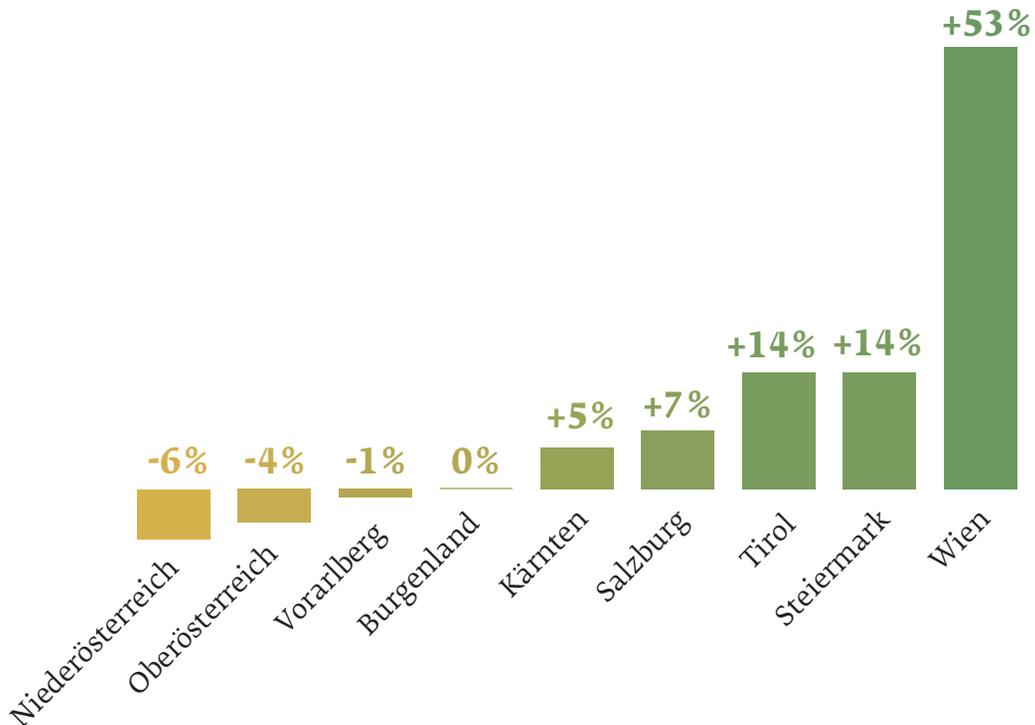
Quelle: Statistik Austria, 2010; VCÖ, 2006; FGM, 2010



Anzahl der TagespendlerInnen mit Fahrrad, 2001 Quelle: Statistik Austria, 2007

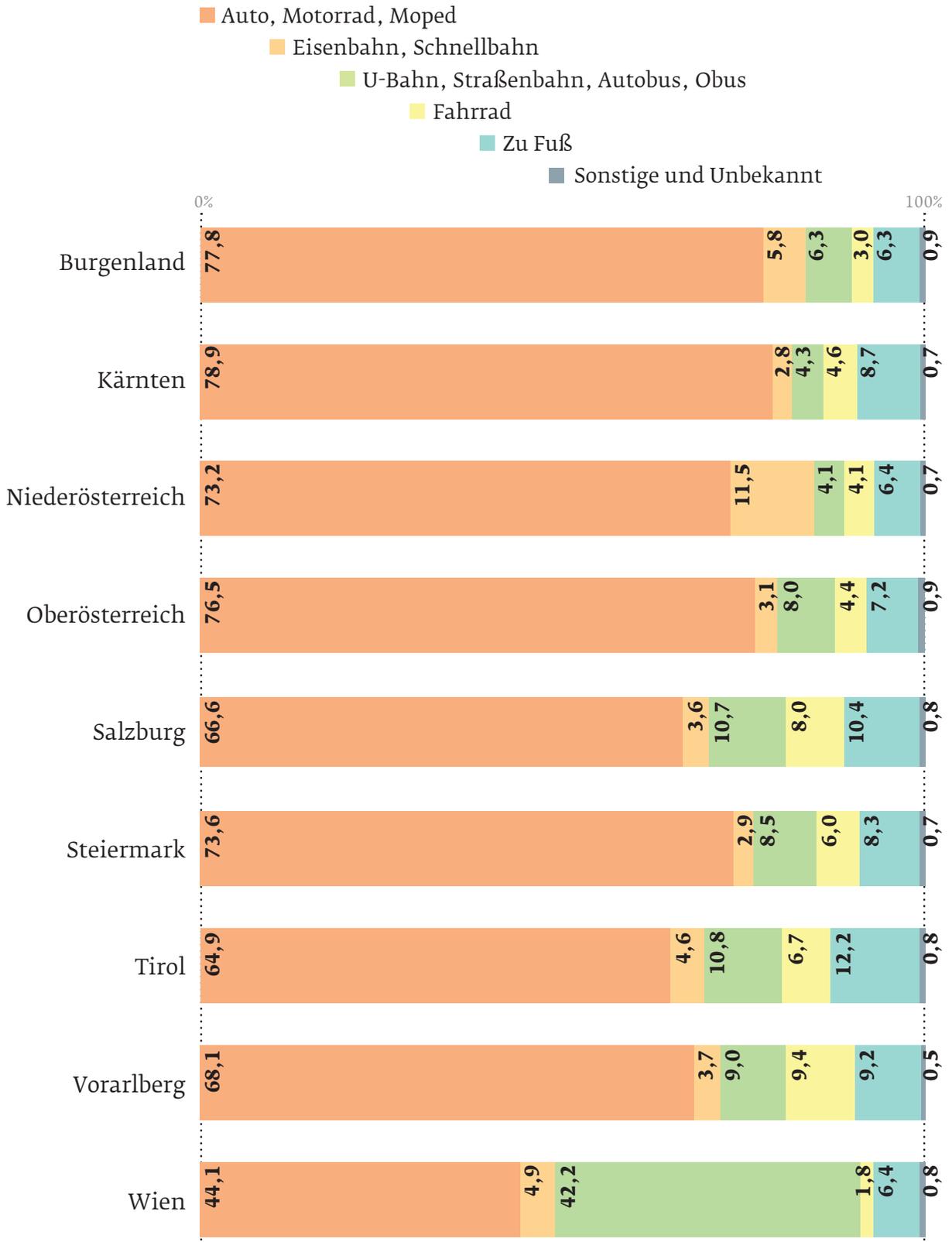


Änderung des Fahrradanteils an Binnen-Pendelwegen, 1991–2001 Quelle: VCÖ 2005



Verkehrsmittelwahl TagespendlerInnen in den Bundesländern, 2001

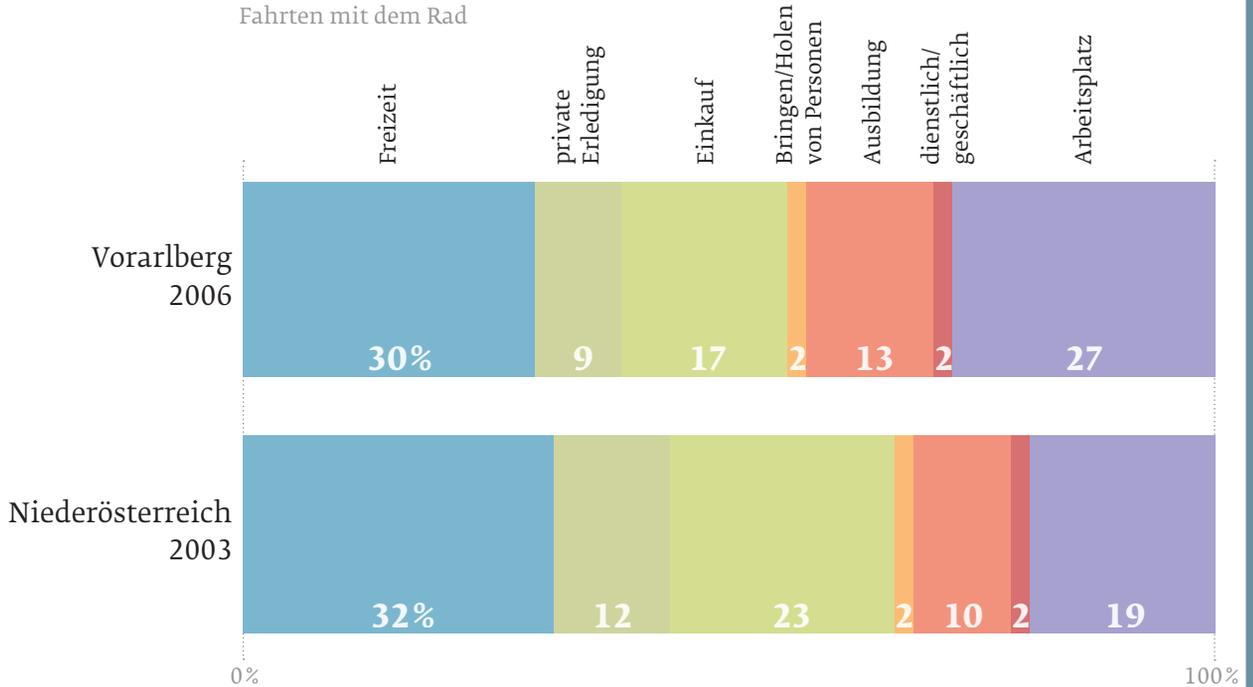
Quelle: Statistik Austria, 2007



Wegeziecke im Radverkehr

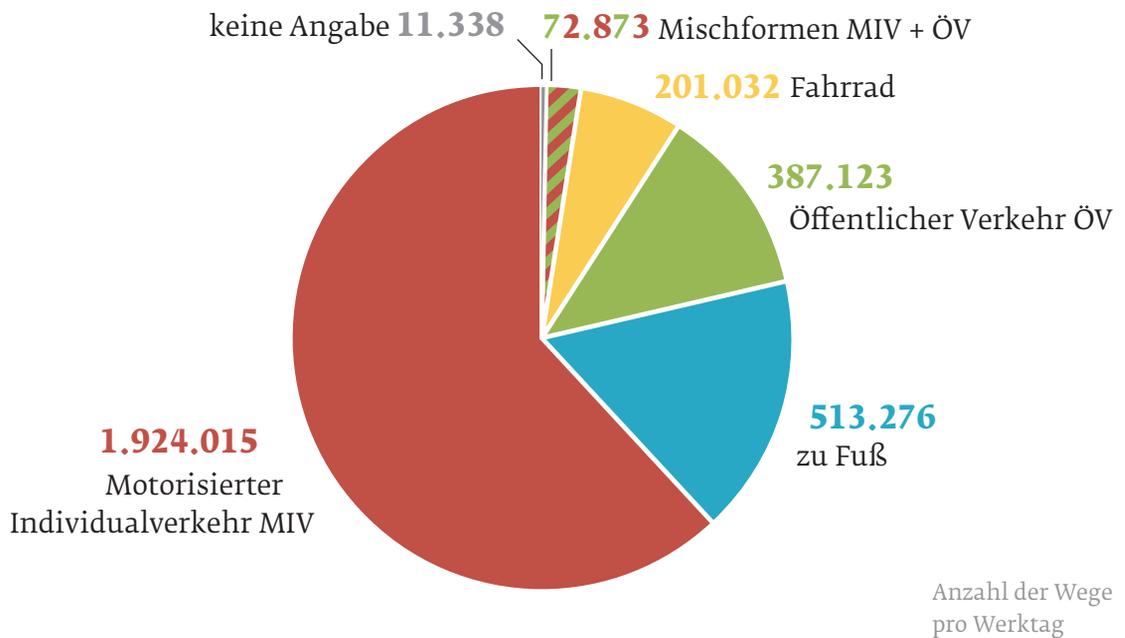
Quelle: Herry Consult, 2006; Niederösterreichische Landesregierung, 2003

Anteil der Wegeziecke an allen Fahrten mit dem Rad

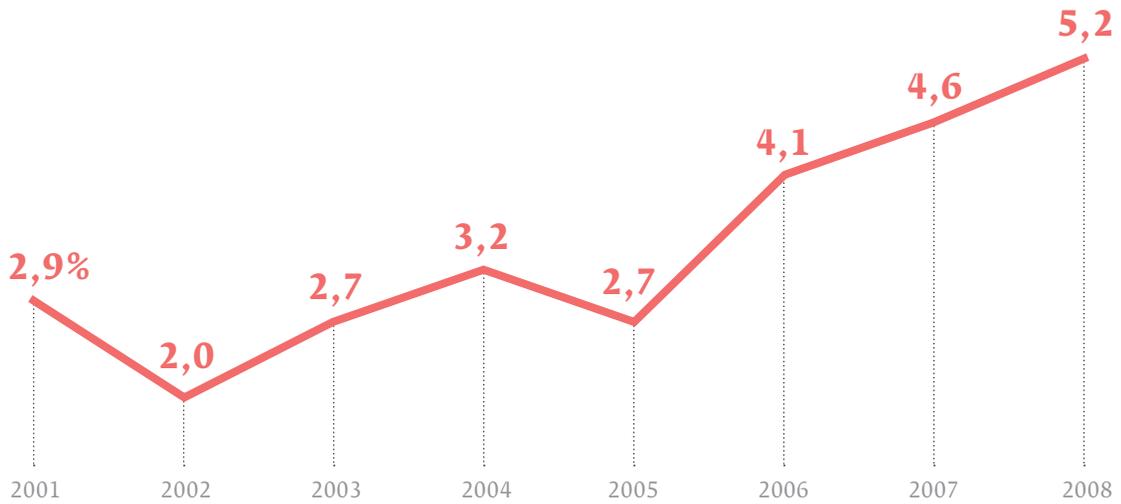


Modal Split im werktäglichen Verkehr in Oberösterreich, 2001

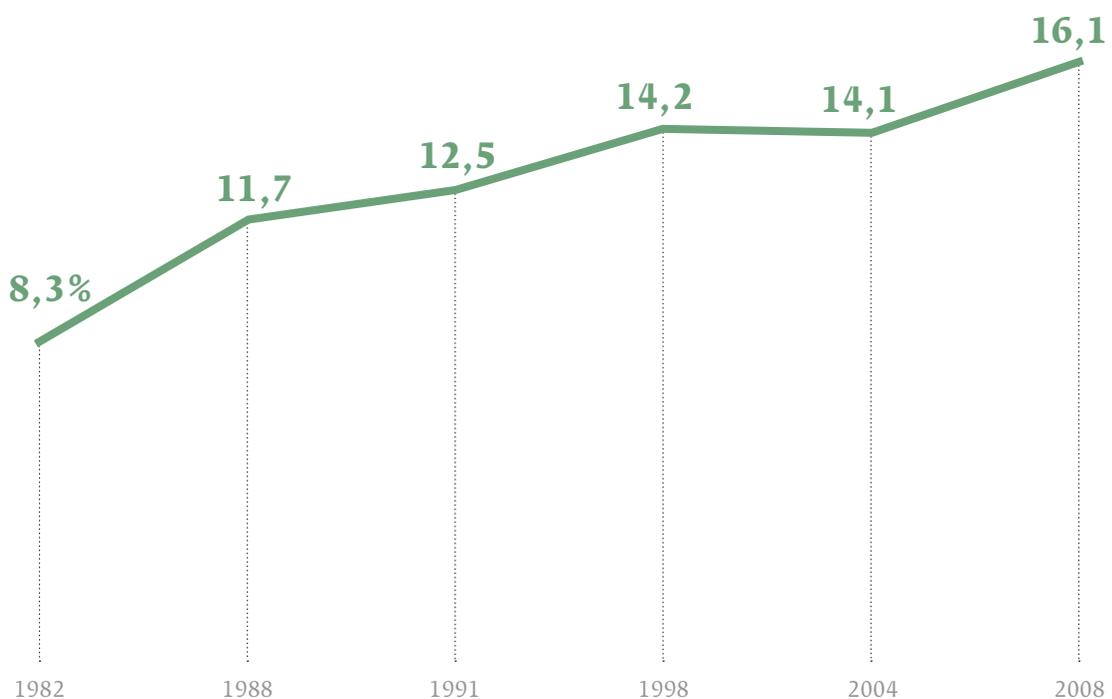
Quelle: Oberösterreichische Landesregierung, 2001



2.12

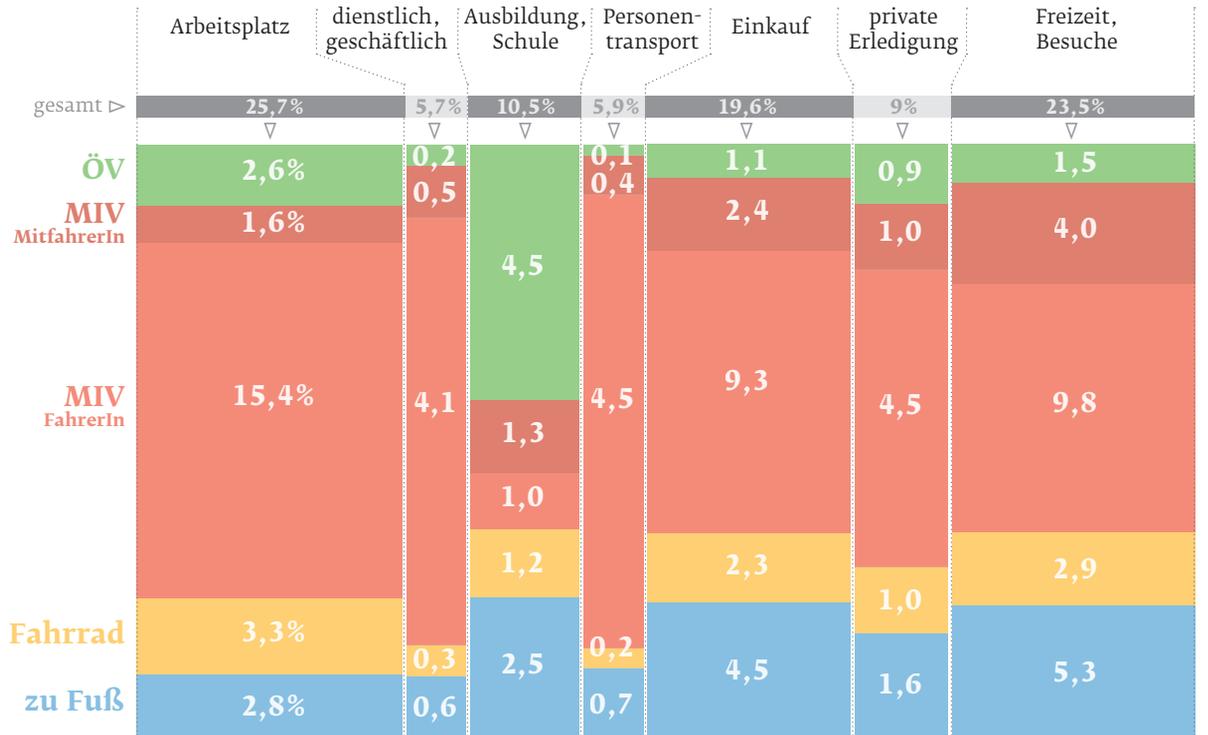
Radverkehrsanteil in Wien, 2001–2008 Quelle: Stadt Wien, 2010

2.13

Radverkehrsanteil in Graz, 1982–2008 Quelle: Sammer et al., 2009

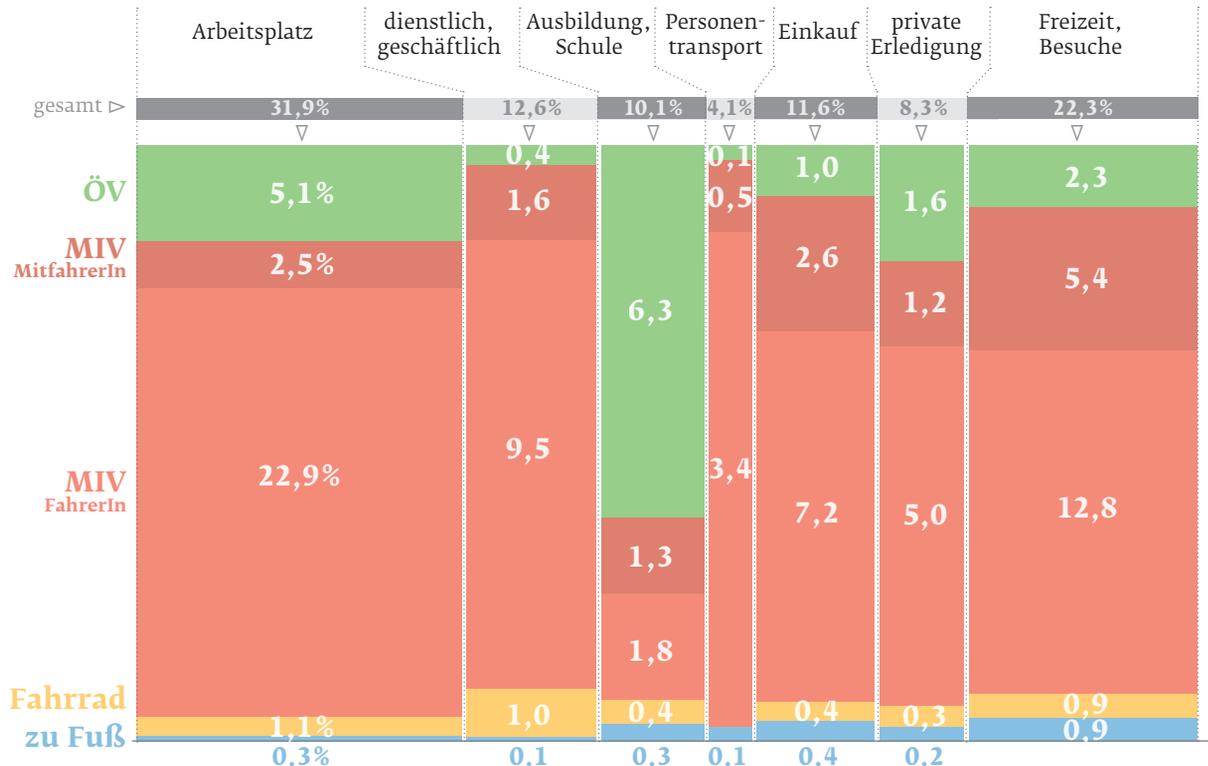
Modal Split gemäß Verkehrsaufkommen nach Wegzweck am Beispiel Großraum Salzburg, 2004

Quelle: Herry Consult, 2004



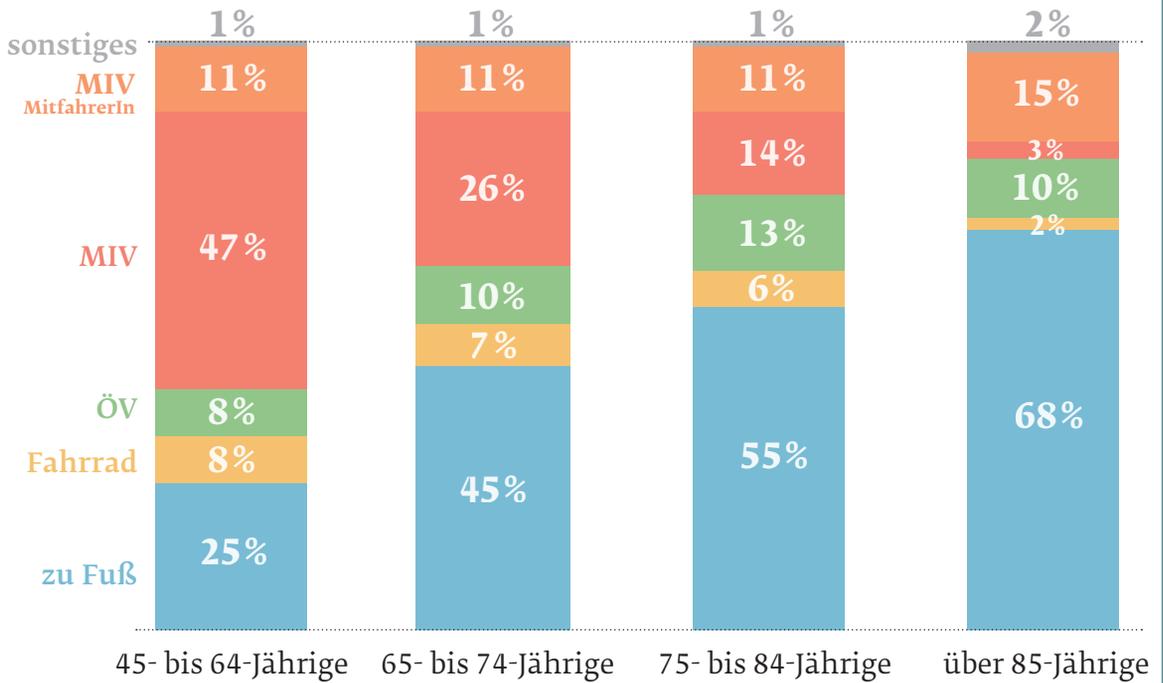
Modal Split gemäß Verkehrsleistung nach Wegzweck am Beispiel Großraum Salzburg, 2004

Quelle: Herry Consult, 2004



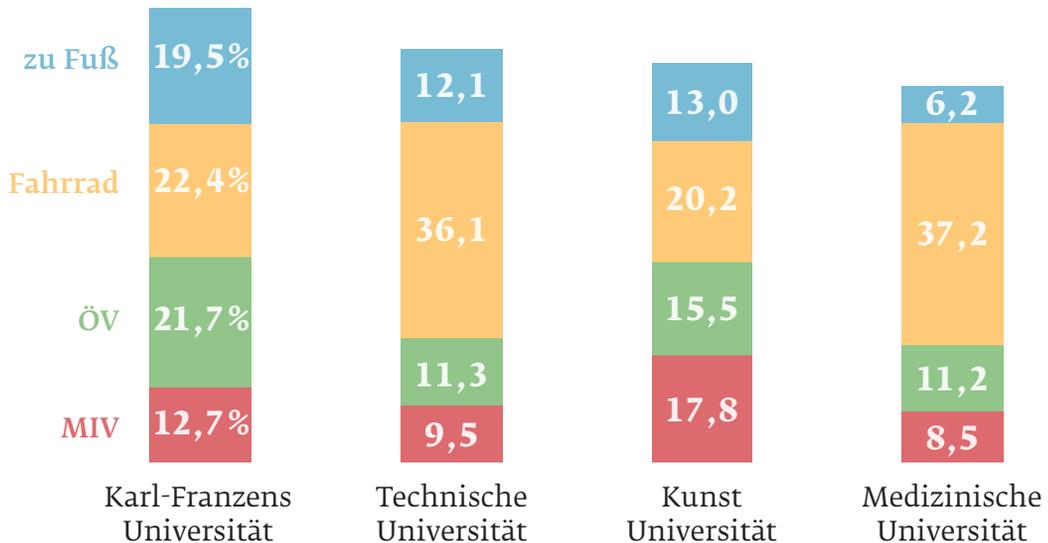
2.16

Modal Split von Menschen im Alter 45+ in Österreich Quelle: VCÖ 2005



2.17

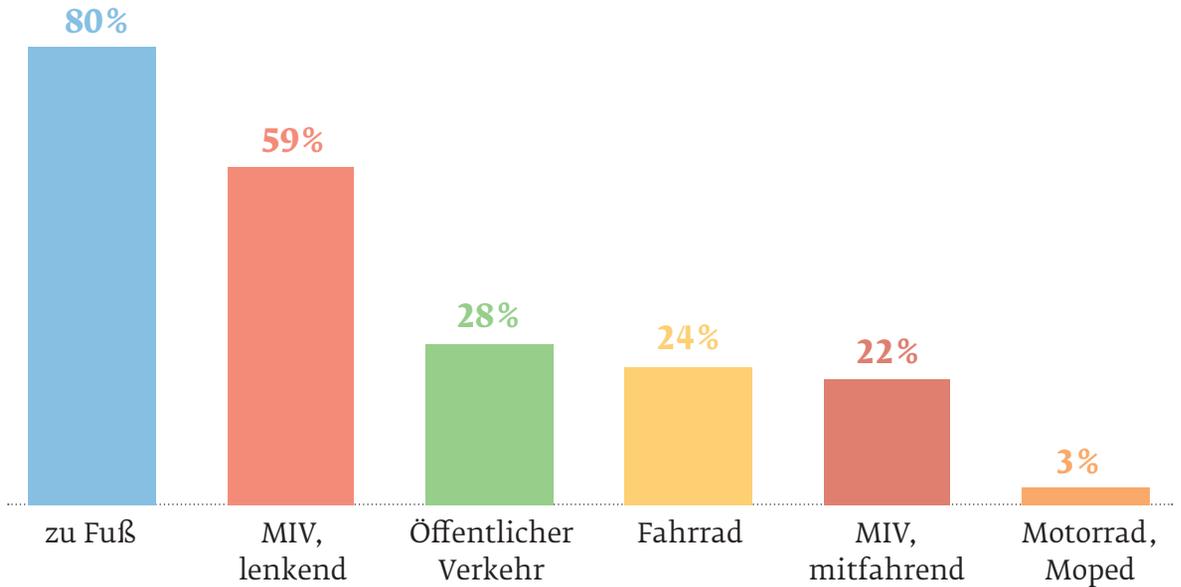
Modal Split an Universitäten am Beispiel Graz, 2009 Quelle: Zimmermann et al., 2010



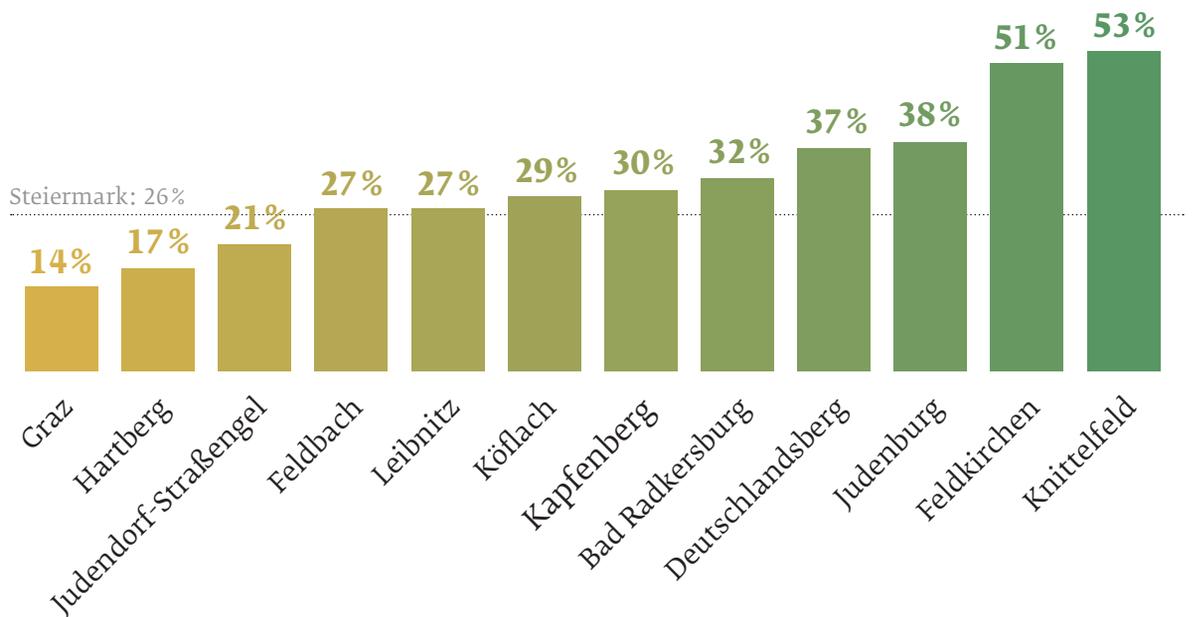
Bei der Frage nach der Häufigkeit der Benutzung der Verkehrsmittel konnten die ProbandInnen zwischen „immer“, „häufig“ und „selten“ auswählen; daraus ergaben sich Doppelnennungen. Ausgewertet wurden nur die „immer“ Bewertungen; dies ergibt die fehlenden Prozentpunkte beim Modal Split.

Verkehrsmittelnutzung in Österreich, 2009 Quelle: Statistik Austria, 2009; VCÖ, 2010

Anteil der Personen, die mindestens einmal pro Woche einen Weg mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurücklegen



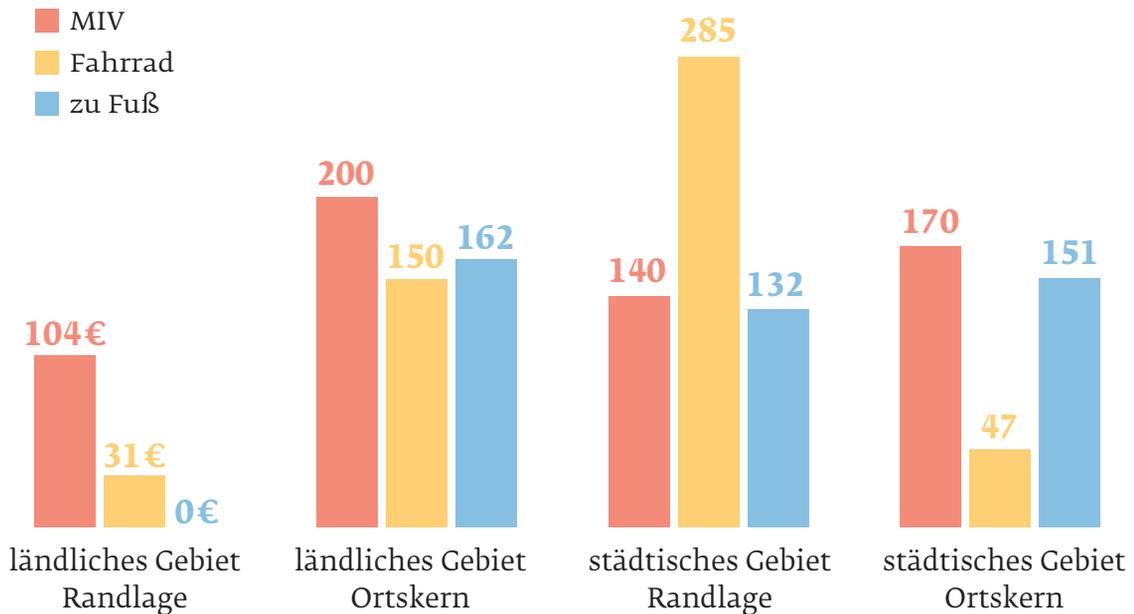
Anteil der Einkaufsfahrten am Gesamtradverkehr in ausgewählten steirischen Gemeinden Quelle: FGM, 2007



2.20

Durchschnittliche Ausgaben pro Monat nach Verkehrsmittel und Standort des Geschäfts

Quelle: Seyringer, 2009

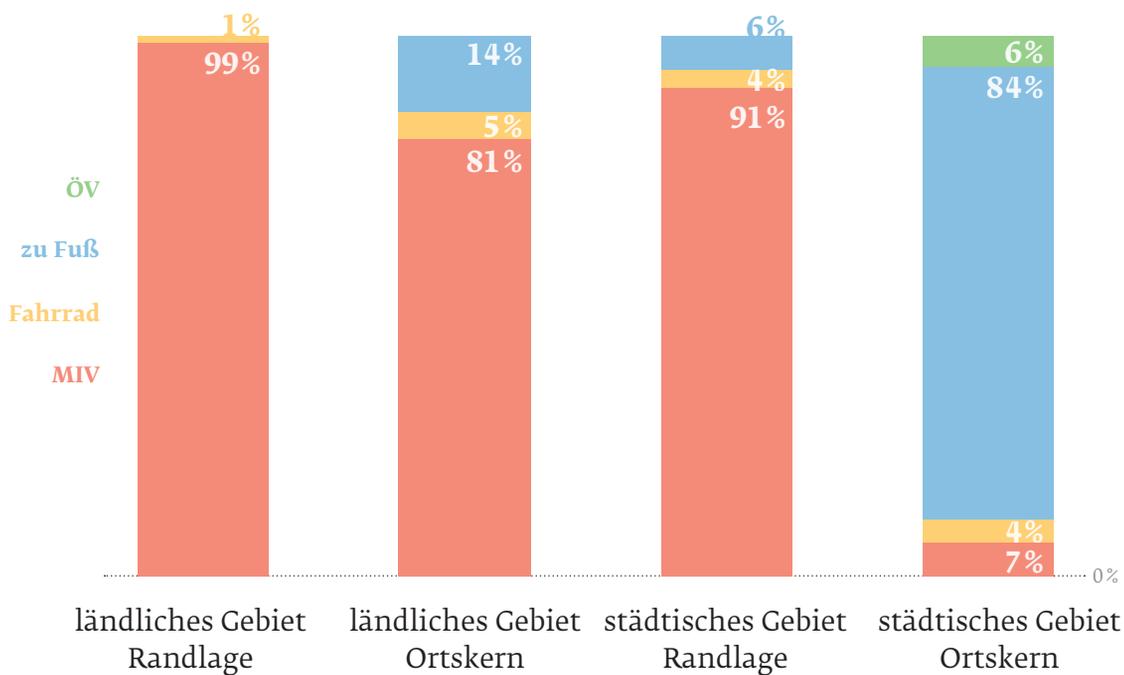


Umfrage in Wien und Oberösterreich; 800 Befragte

2.21

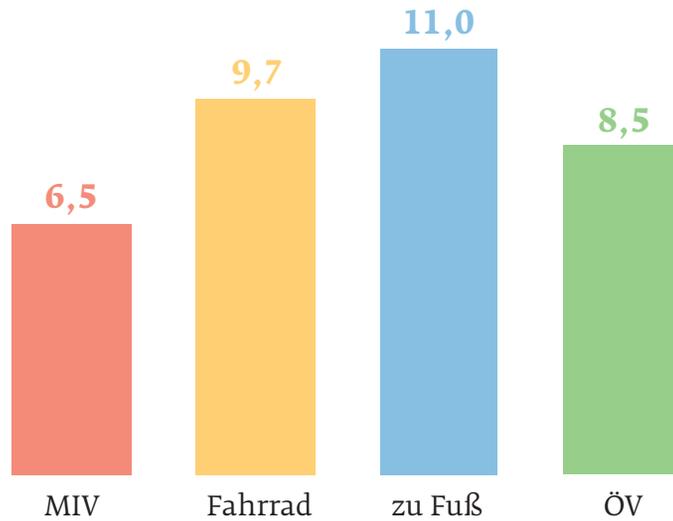
Modal Split beim Einkaufen nach Lage des Einkaufsortes

Quelle: Seyringer, 2009



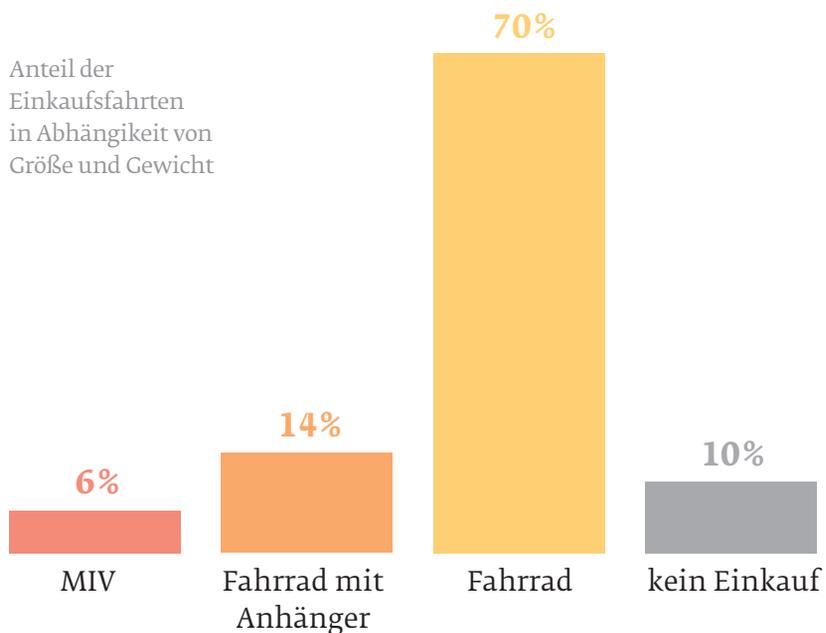
Umfrage in Wien und Oberösterreich; 800 Befragte

Einkaufsfahrten pro Monat nach Verkehrsmittel Quelle: Seyringer, 2009



Umfrage in Wien und Oberösterreich; 800 Befragte

Einkaufsstudie: Benötigtes Verkehrsmittel für den Heimtransport des Einkaufs Quelle: ARGUS Steiermark, 2009

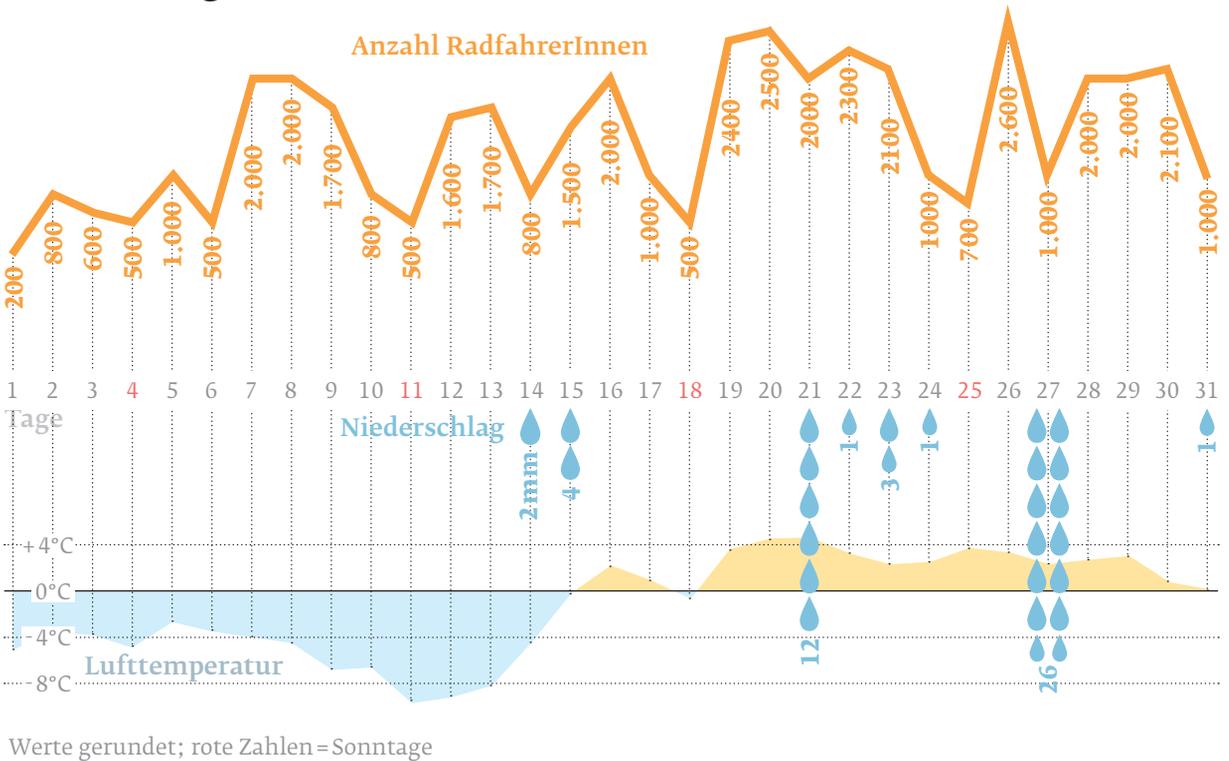


1.635 beobachtete Einkäufe in Graz

2.24

Zählstelle Graz/Keplerbrücke, in Einbezug von Temperatur und Niederschlag, Jänner 2009

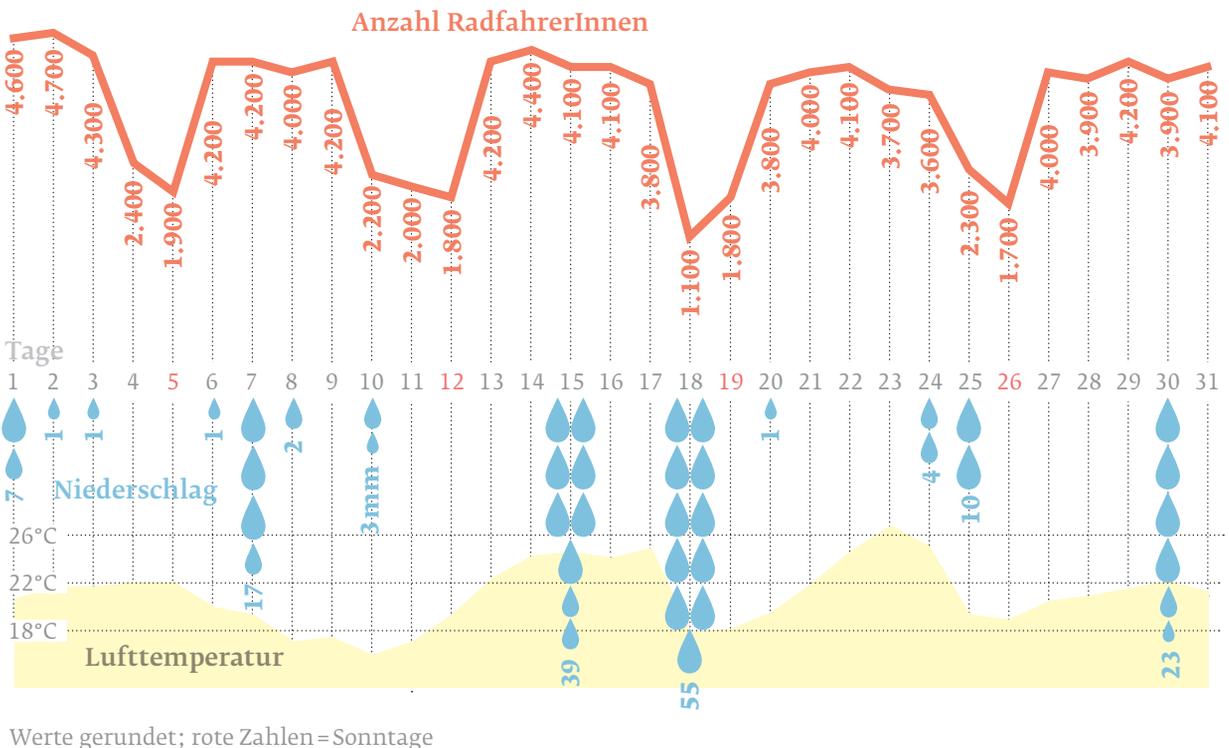
Quelle: Stadt Graz – Verkehrsplanung, 2010



2.25

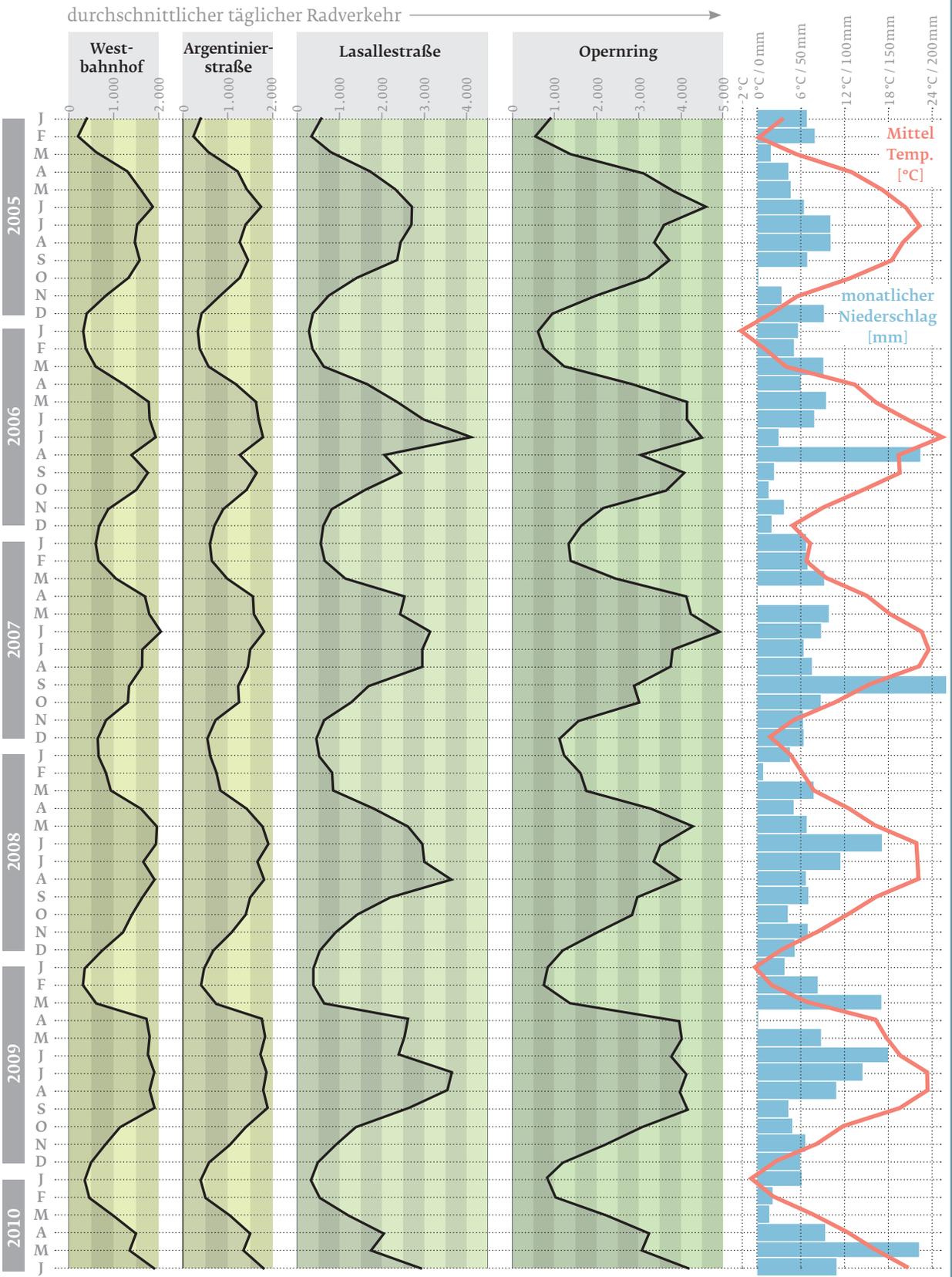
Zählstelle Graz/Keplerbrücke, in Einbezug von Temperatur und Niederschlag, Juli 2009

Quelle: Stadt Graz – Verkehrsplanung, 2010



Abhängigkeit des Radverkehrsaufkommens von Temperatur und Niederschlag am Beispiel Wien

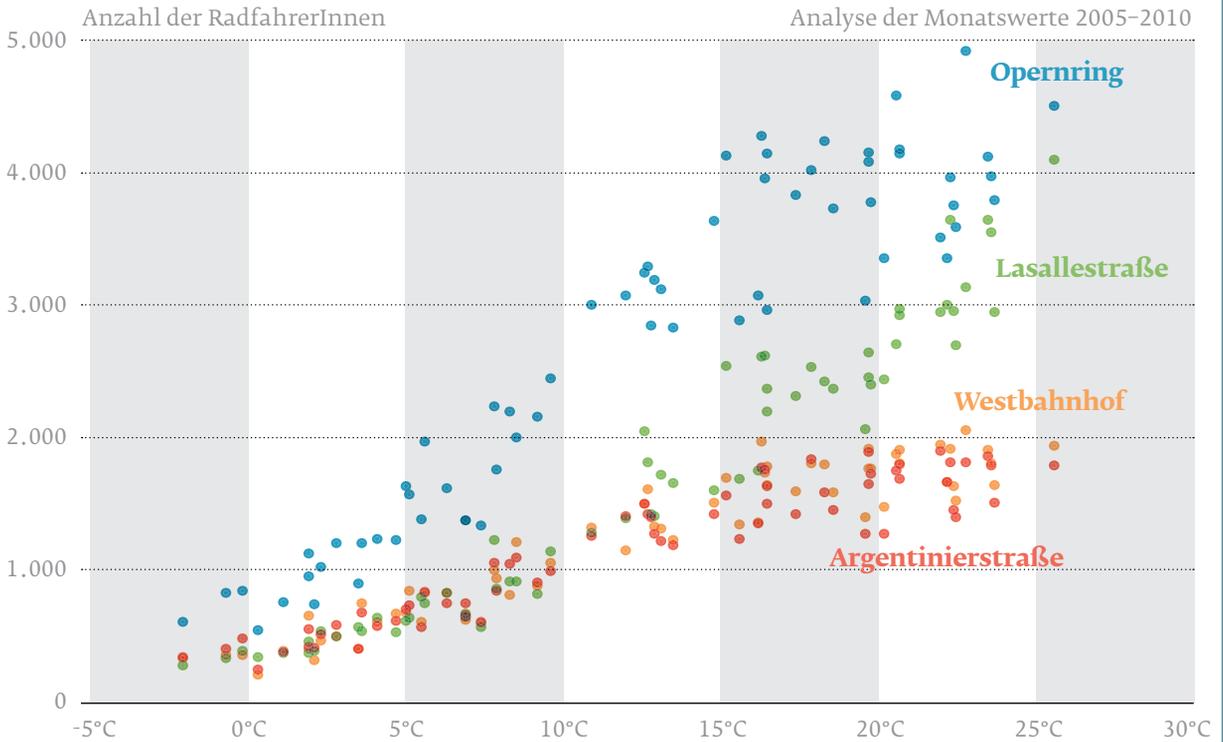
Quelle: Snizek + Partner Verkehrsplanung, 2010



2.27

Abhängigkeit des Radverkehrsaufkommens von der Temperatur am Beispiel Wien

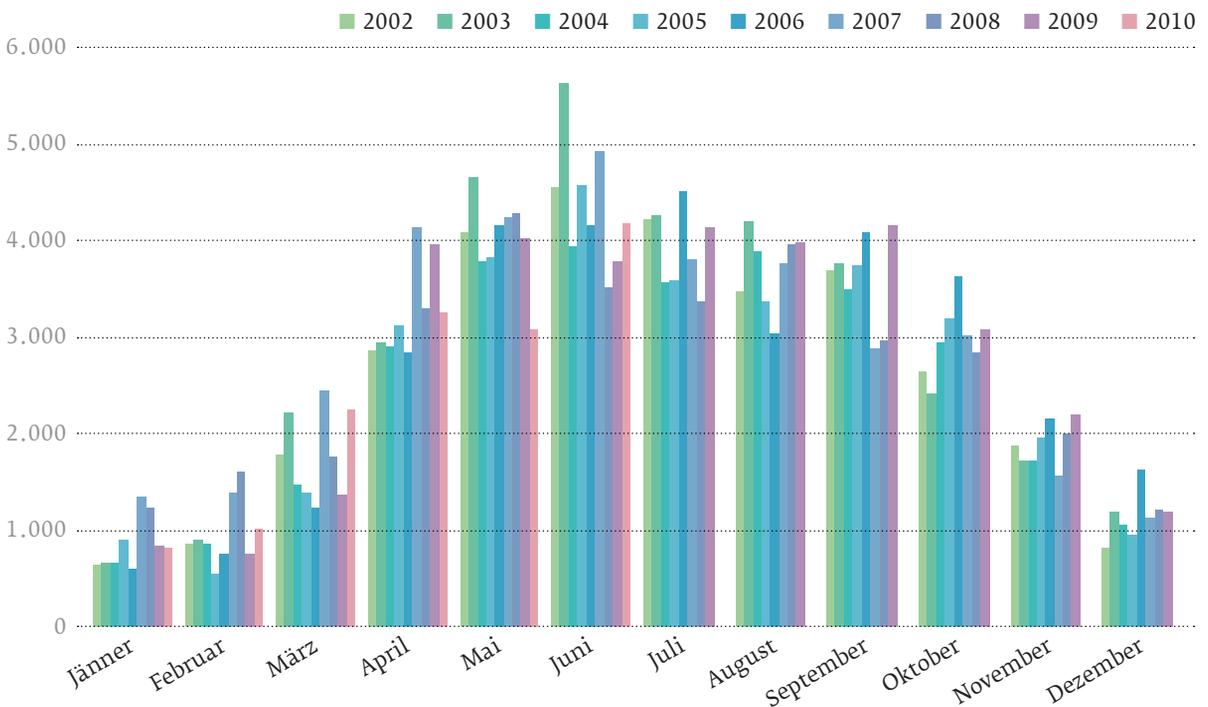
Quelle: Snizek + Partner Verkehrsplanung, 2010



2.28

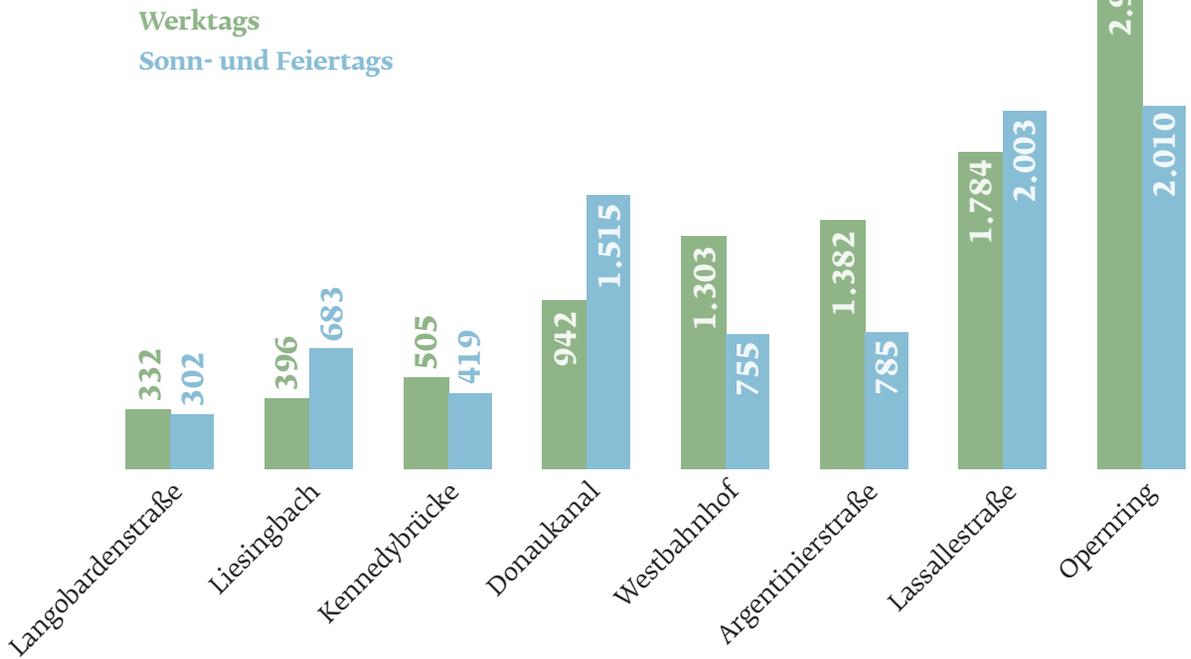
Radverkehrsaufkommen im Jahresverlauf am Beispiel Wien, Zählstelle Operring, 2002–2010

Quelle: Snizek + Partner Verkehrsplanung, 2010



Jahresdurchschnittlicher Tagesverkehr auf Radwegen, Wien, 2009

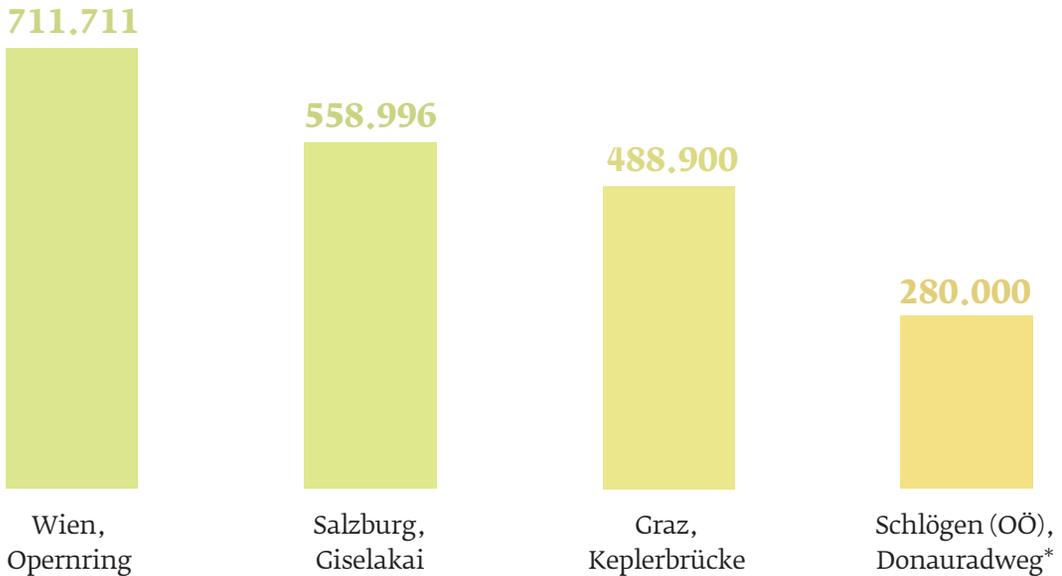
Quelle: Snizek + Partner Verkehrsplanung, 2010



Zählstellen im Vergleich, Sommersaison 2006

Quelle: Snizek + Partner Verkehrsplanung, 2010; Stadt Graz – Verkehrsplanung, 2010; Magistrat Salzburg, 2010; WGD Tourismus GmbH, 2010

Summe der gezählten RadfahrerInnen, Mai–Oktober 2006

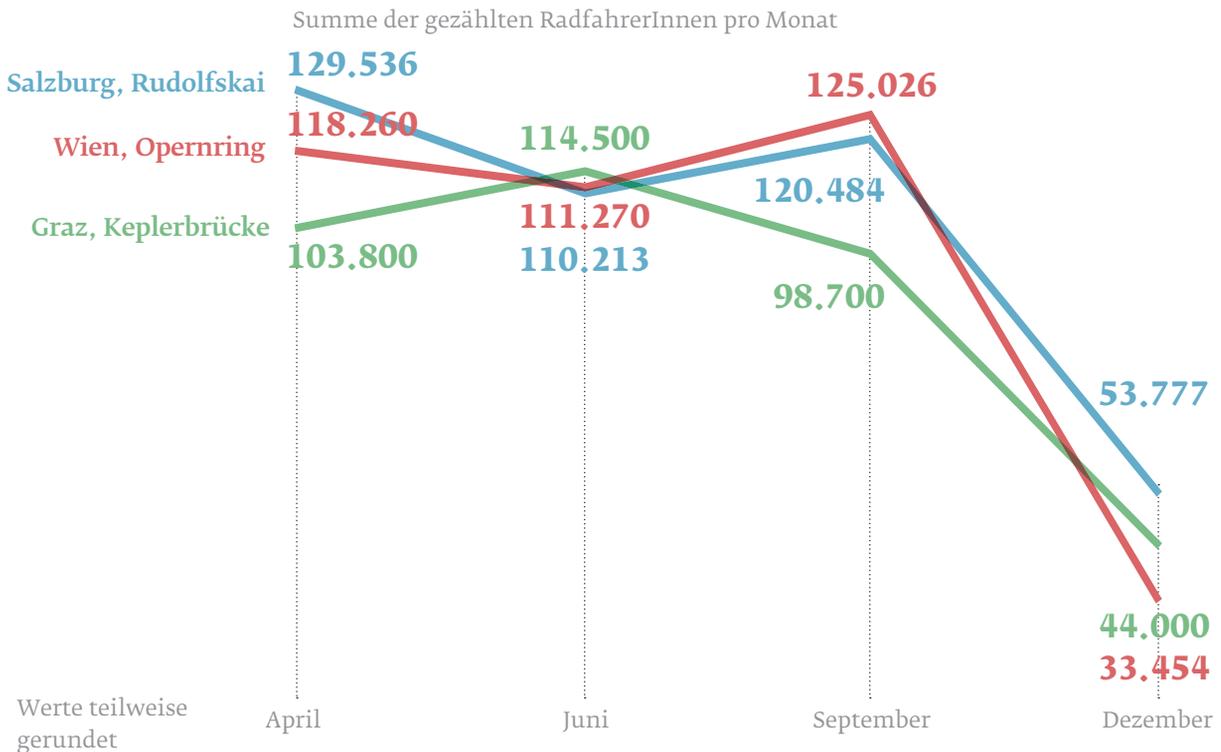


Wert teilweise gerundet, *hochgerechnete Werte

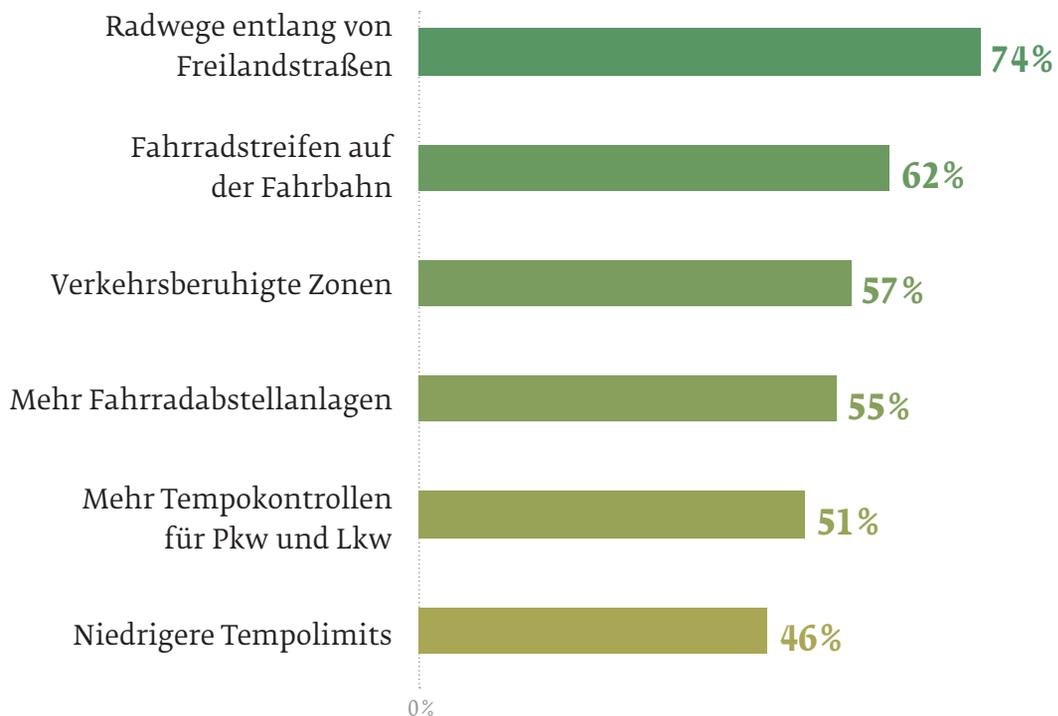
2.31

Zählstellen in Wien, Graz und Salzburg im Vergleich, 2009

Quelle: Snizek + Partner Verkehrsplanung, 2010; Stadt Graz – Verkehrsplanung, 2010; Magistrat Salzburg, 2010

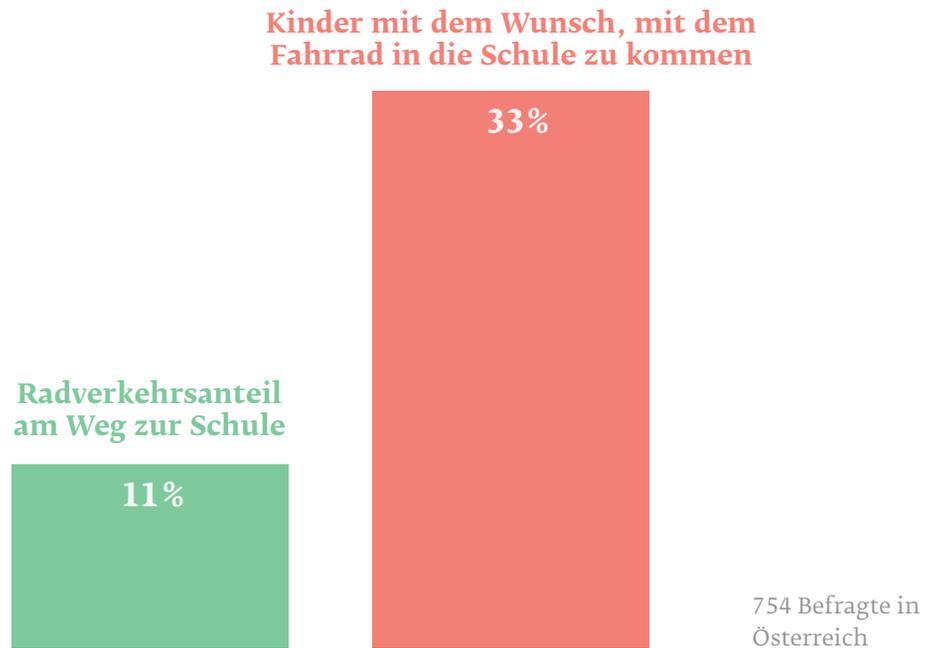


2.32

Was die Bedingungen für das Radfahren verbessert, 2006 Quelle: VCÖ, 2006

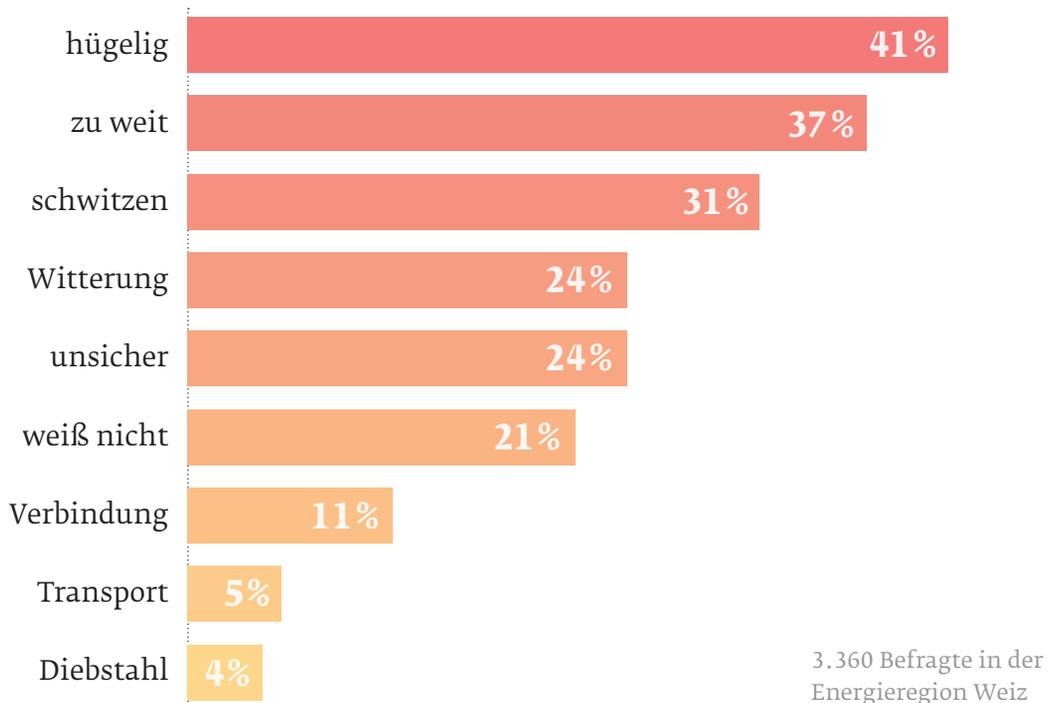
Vergleich zwischen Kindern mit Mobilitätswunsch Fahrrad und tatsächlichen RadfahrerInnen an Schulen in Österreich, 2005

Quelle: FGM, 2010



Warum nicht/selten mit dem Fahrrad unterwegs

Quelle: FGM, 2009

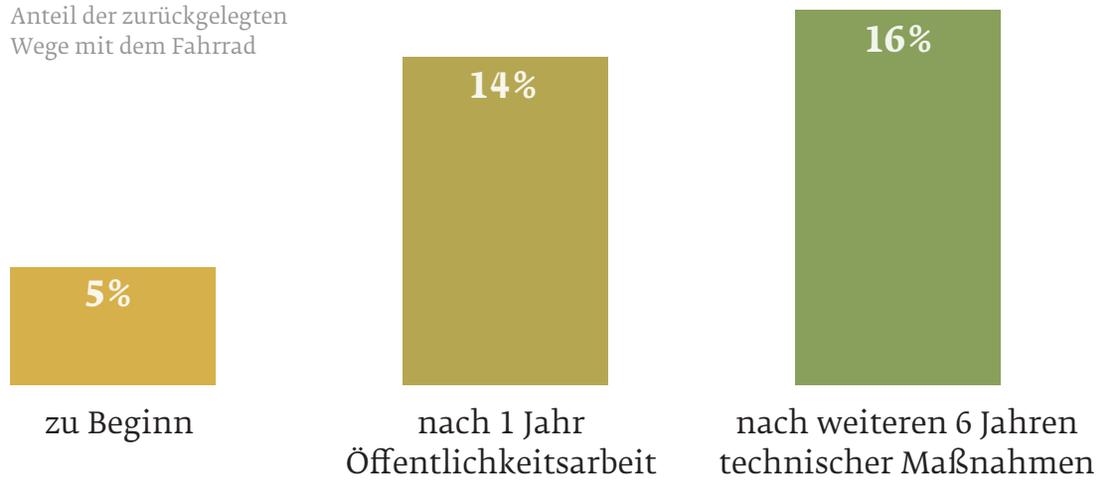


2.35

Auswirkung von Öffentlichkeitsarbeit auf den Radverkehr, Detmold (DE)

Quelle: VCÖ, 2002

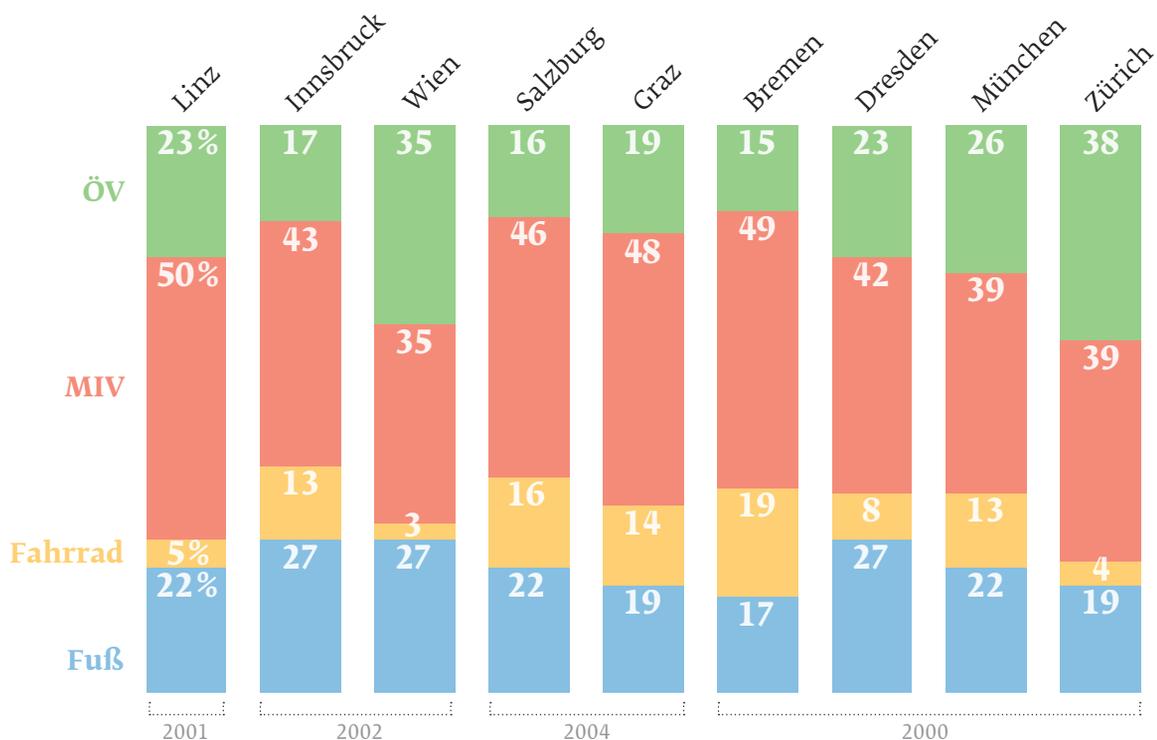
Anteil der zurückgelegten
Wege mit dem Fahrrad



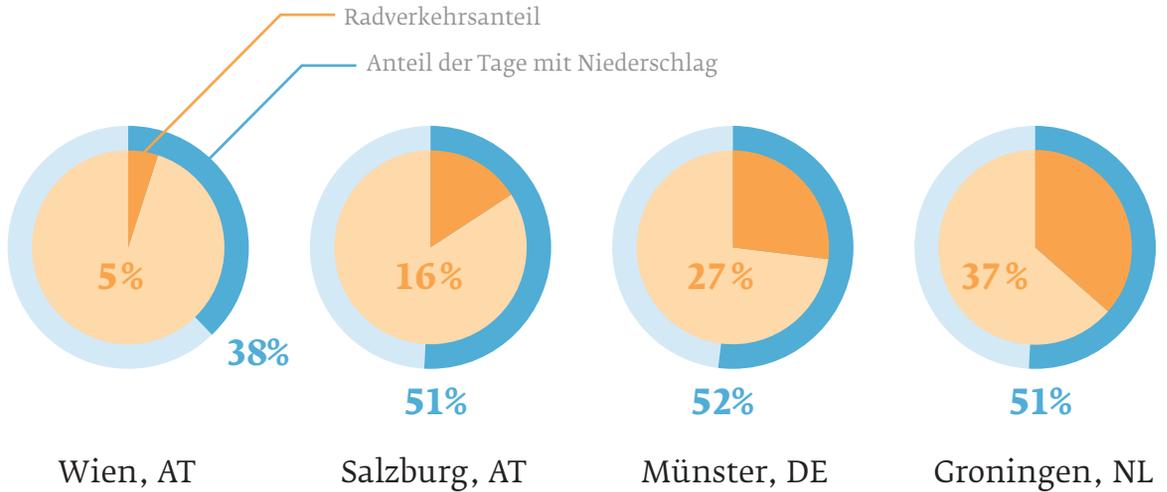
2.36

Modal Split in österreichischen und ausgewählten internationalen Großstädten

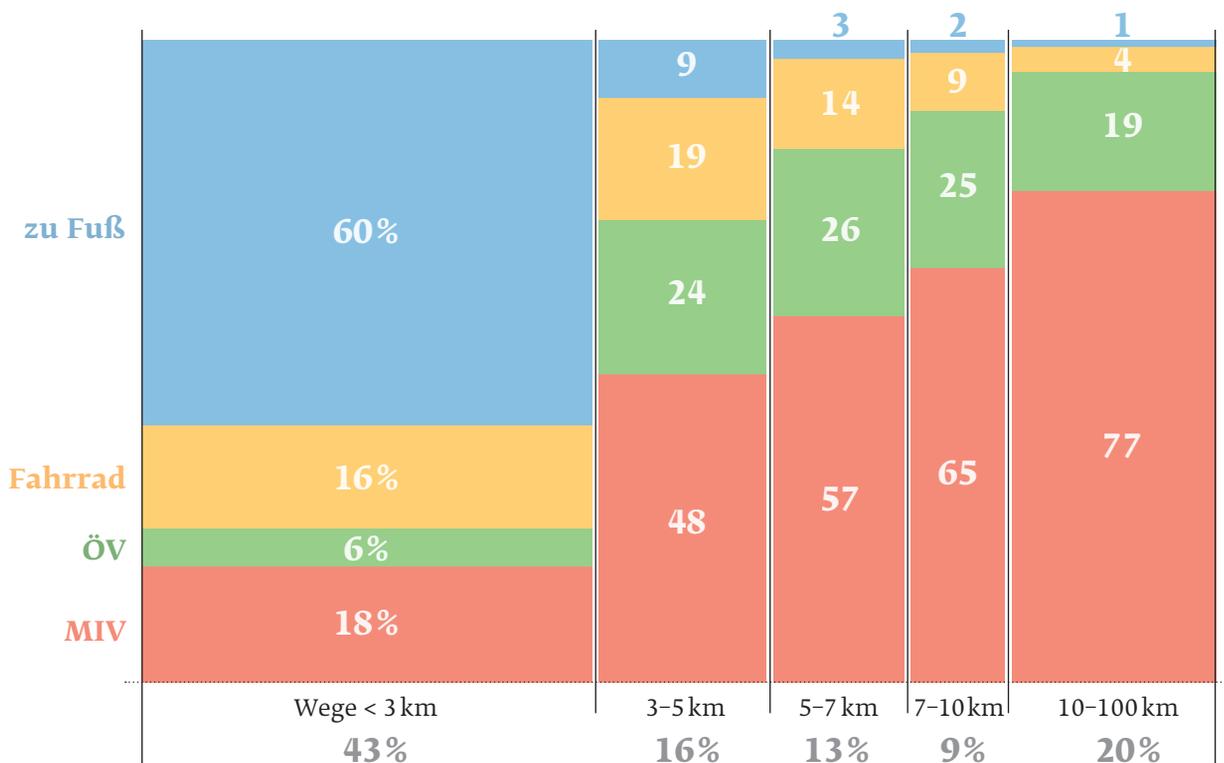
Quelle: Herry Consult, 2005



Radverkehrsanteil und Niederschlagstage Quelle: VCÖ, 2006



Wegelängenabhängiger Modal Split, Deutschland Quelle: Technische Universität Dresden, 2003

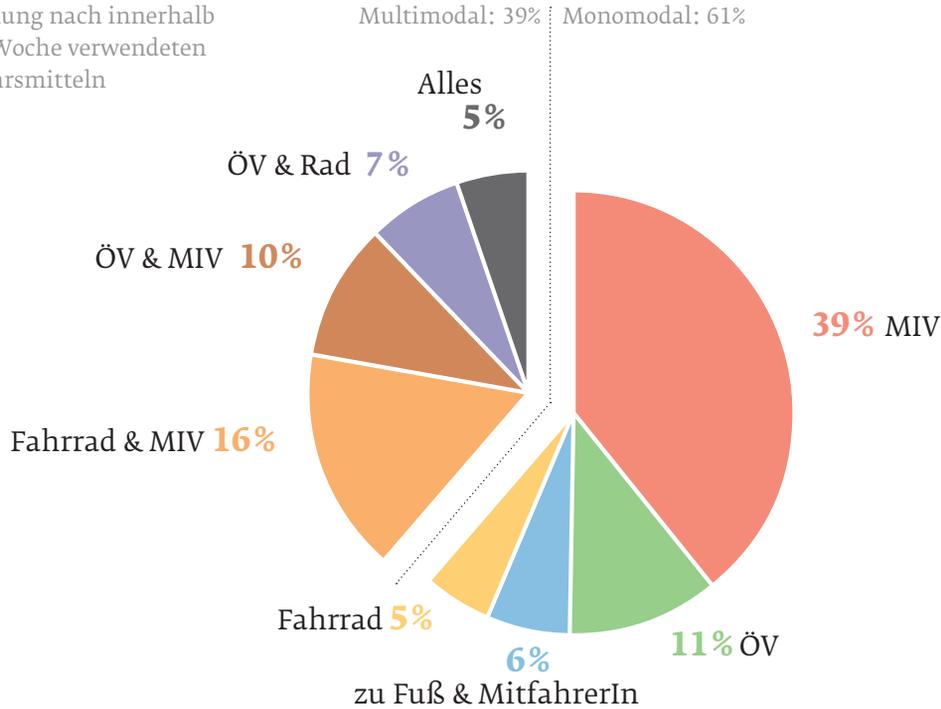


2.39

Einteilung der Bevölkerung nach Mono- und Multimodalität, Deutschland

Quelle: Universität Karlsruhe

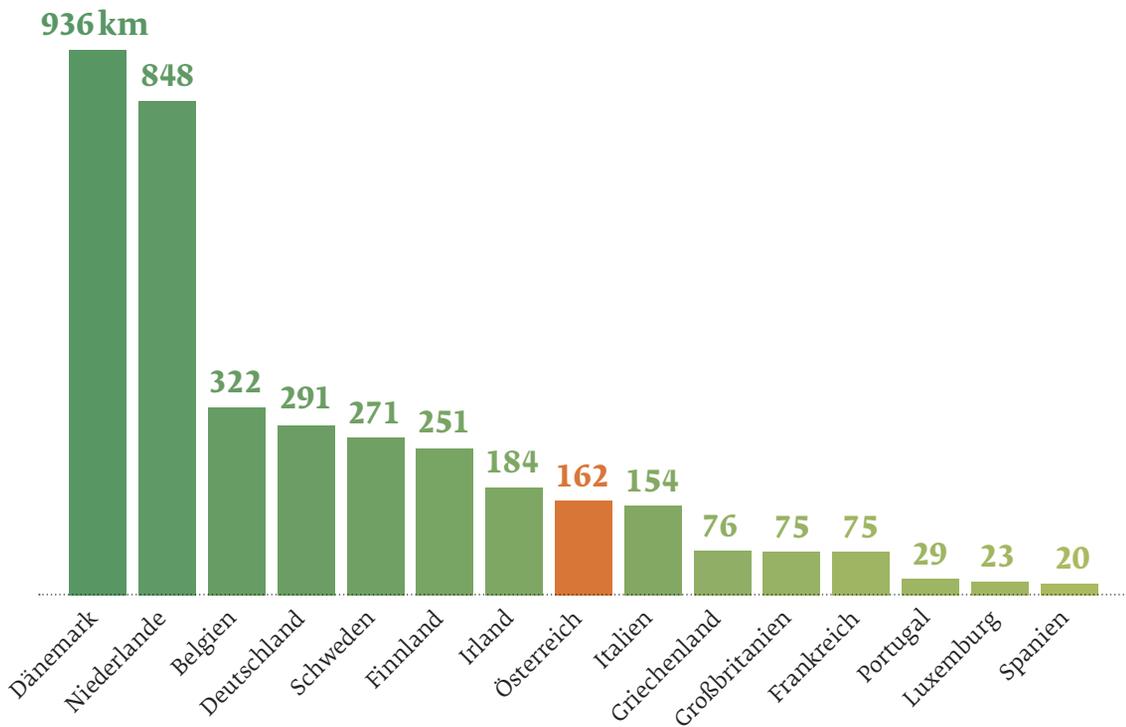
Einteilung nach innerhalb einer Woche verwendeten Verkehrsmitteln



2.40

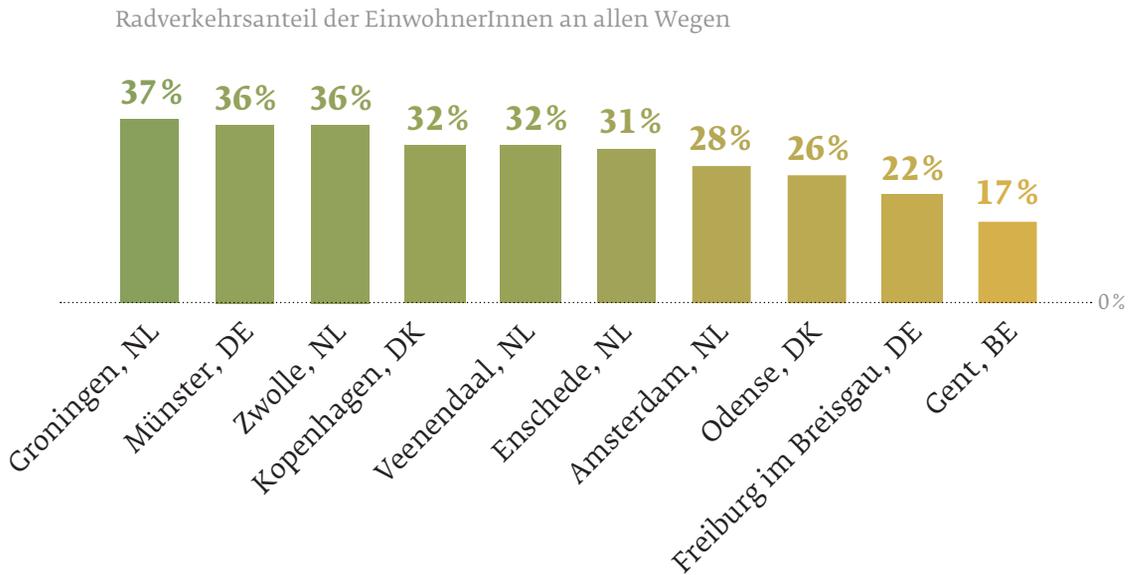
Zurückgelegte Fahrradkilometer pro EinwohnerIn und Jahr, 2005

Quelle: VCÖ, 2006



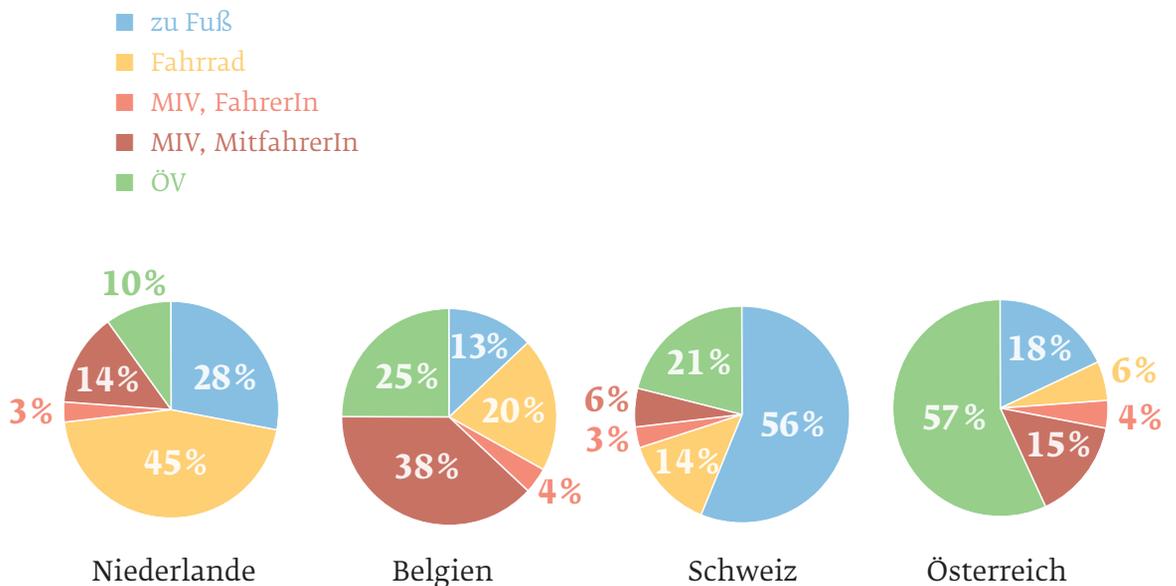
Fahrradnutzung in zehn europäischen fahrradfreundlichen Städten

Quelle: Ligtermoet, 2009



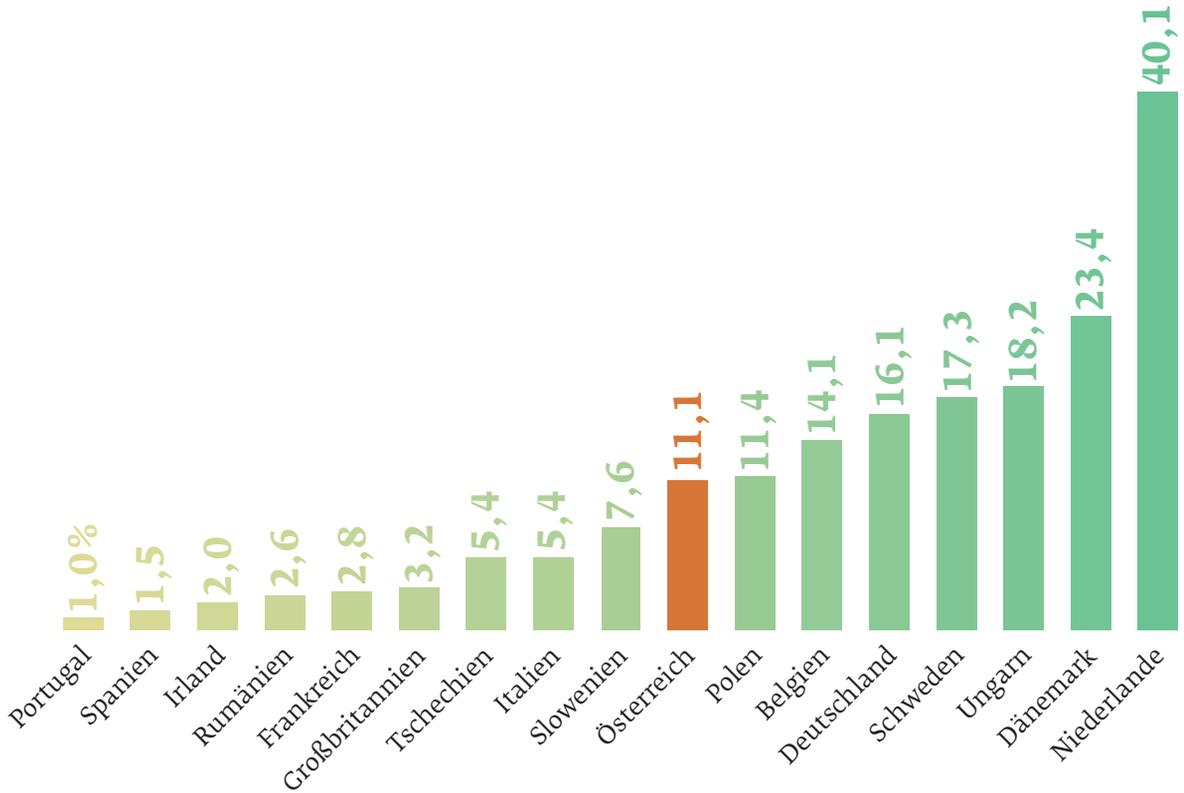
Modal Split von SchülerInnen in vier europäischen Ländern

Quelle: COMPETENCE, 2005



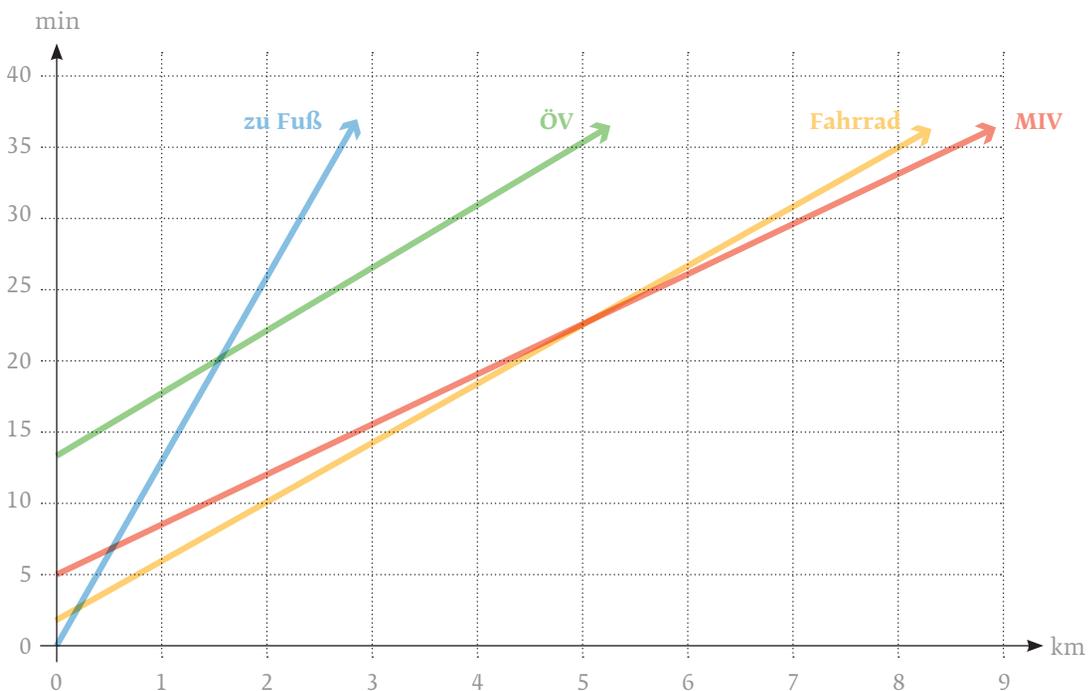
2.43

Fahrrad als Hauptverkehrsmittel im Alltag, 2007 Quelle: Gallup Organization, 2007



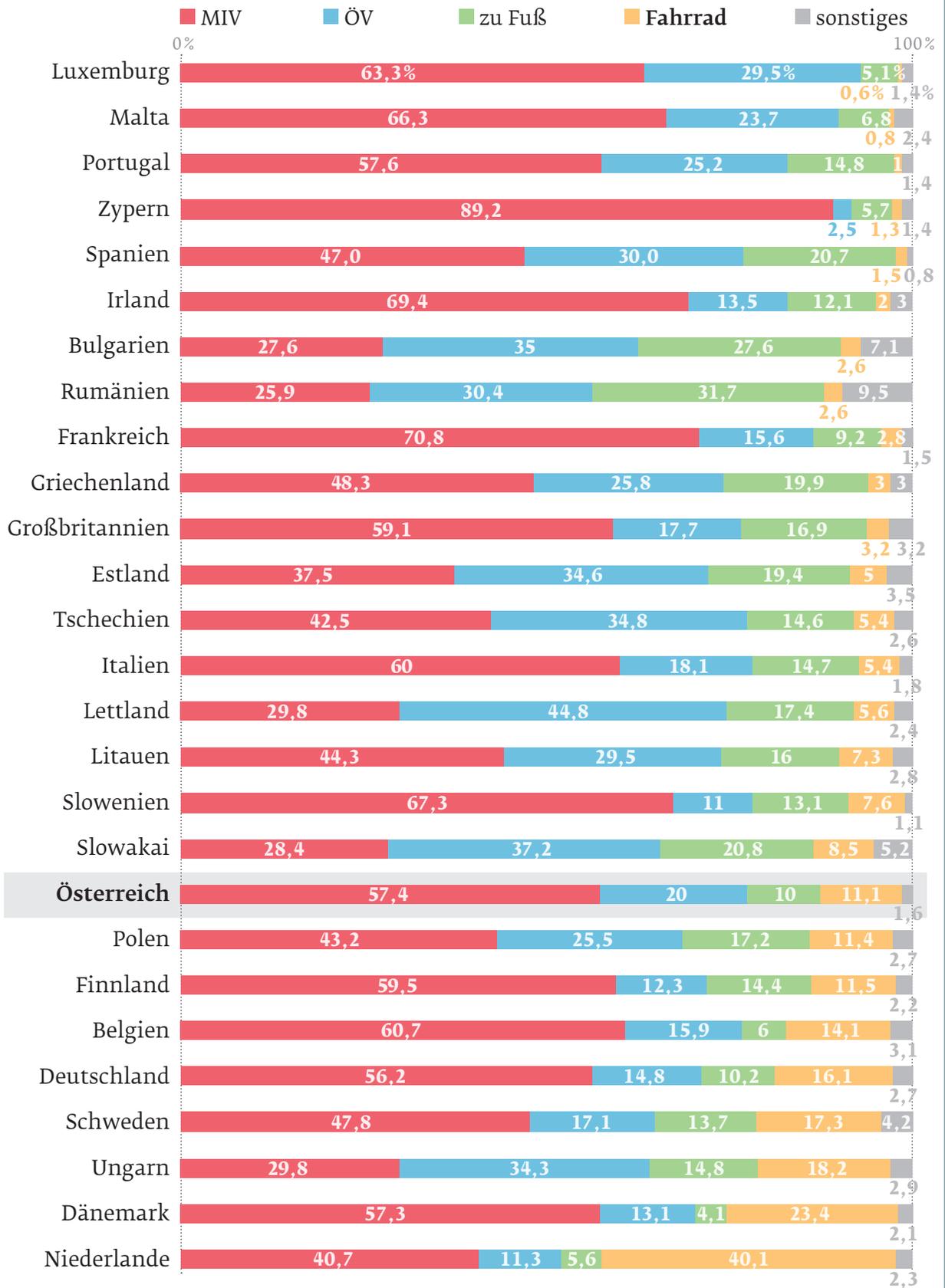
2.44

Geschwindigkeit des Radfahrens im urbanen Raum im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln Quelle: FGM, 2010



Hauptverkehrsmittel im Alltag, 2007

Quelle: Gallup Organization, 2007



- 2.01 BMVIT, 2009
- 2.02 Modellrechnungen des Umweltbundesamtes zur Luftschadstoffinventur
- 2.03 Herry Consult GmbH | *Studie Mobilität in Salzburg 2004 | 2005*;
VCÖ | *Mehr Radverkehr in Wien bringt weniger Staus | Verkehr aktuell 5/2006*
- 2.04 VCÖ | *VCÖ-Factsheet Radfahren fördern! | Verkehr aktuell 4/2006 | 2006*
- 2.05 VCÖ | *VCÖ-Factsheet Radfahren fördern! | Verkehr aktuell 4/2006 | 2006*;
Statistik Austria | *Statistik des Bevölkerungsstandes*;
Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM | *eigene Berechnungen | 2010*
- 2.06 VCÖ | *VCÖ-Factsheet Radfahren fördern! | Verkehr aktuell 4/2006 | 2006*;
VCÖ | *In Österreich gibt es rund 6 Millionen Fahrräder* | <http://www.vcoe.at/start.asp?b=92&ID=8011> | 2010 | Stand: 16.6.2010;
Statistik Austria | *Statistik des Bevölkerungsstandes*;
Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM | *eigene Berechnungen | 2010*
- 2.07 Statistik Austria | *Volkszählungen 1971 bis 2001* | http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html | Stand 7.6.2010
- 2.08 VCÖ | *Öffentlicher Verkehr mit Zukunft | Mobilität mit Zukunft 1/2005 | Wien | 2005*
- 2.09 Statistik Austria | *Volkszählungen 1971 bis 2001* | http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html | Stand 7.6.2010
- 2.10 Herry Consult GmbH | *Mobil im Ländle, Verkehrskonzept Vorarlberg 2006* | Bregenz | 2006 in VCÖ | *Bregenz | 2006*;
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung | *Mobilität in Niederösterreich | Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003* | St. Pölten | 2003
- 2.11 Amt der Oberösterreichischen Landesregierung | *Oberösterreichische Verkehrserhebung 2001*
- 2.12 Abteilung Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (MA 46) | Wien | 2010
- 2.13 Sammer, G.; Röschel, G.; Sammer, G. | *Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2008* | Magistrat der Stadt Graz, Abteilung Verkehrsplanung | Graz | 2009
- 2.14 Herry Consult GmbH | *Mobilitätsanalyse 2004 der Stadt Salzburg und Umgebung in Verkehr in Zahlen* | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Wien | 2007
- 2.15 Herry Consult GmbH | *Mobilitätsanalyse 2004 der Stadt Salzburg und Umgebung in Verkehr in Zahlen* | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Wien | 2007
- 2.16 VCÖ | *Öffentlicher Verkehr mit Zukunft | Mobilität mit Zukunft 1/2005 | Wien | 2005*
- 2.17 Zimmermann, F.M.; Janschitz, S.; Anna Hagauer, A. | *UniMobil4U - 4 Grazer Universitäten auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität* | Unpubl. Projektbericht | 2010
- 2.18 Statistik Austria 2009 in VCÖ | *Multimodale Mobilität als Chance* | <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=6252> | Stand: 7.6.2010
- 2.19 Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM | *Endbericht Fahrradklimatest 2007 Steiermark* | Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 18A - Gesamtverkehr und Projektierung | Graz | 2007
- 2.20 Seyringer, E. | *Analyse des Einzugsbereichs und Modal Splits von Nahversorgern* | Institut für Verkehrswesen, Department für Raum, Landwirtschaft und Infrastruktur, Universität für Bodenkultur Wien | Wien | 2009

- 2.21 Seyringer, E. | *Analyse des Einzugsbereichs und Modal Splits von Nahversorgern* | Institut für Verkehrswesen, Department für Raum, Landwirtschaft und Infrastruktur, Universität für Bodenkultur Wien | Wien | 2009
- 2.22 Seyringer, E. | *Analyse des Einzugsbereichs und Modal Splits von Nahversorgern* | Institut für Verkehrswesen, Department für Raum, Landwirtschaft und Infrastruktur, Universität für Bodenkultur Wien | Wien | 2009
- 2.23 ARGUS Steiermark | <http://graz.radln.net/cms/beitrag/11097879/48581145/> | 2009 | Stand: 16.6.2010
- 2.24 Stadt Graz – Verkehrsplanung | Graz | 2010
- 2.25 Stadt Graz – Verkehrsplanung | Graz | 2010
- 2.26 Snizek + Partner Verkehrsplanung | *Radverkehr in Wien 2002–2010 – Automatische Dauerzählungen* | <http://www.snizek.at/radverkehr/dauerzaehlung2.php> | Stand 7.6.2010
- 2.27 Snizek + Partner Verkehrsplanung | *Radverkehr in Wien 2002–2010 – Automatische Dauerzählungen* | <http://www.snizek.at/radverkehr/dauerzaehlung2.php> | Stand 7.6.2010
- 2.28 Snizek + Partner Verkehrsplanung | *Radverkehr in Wien 2002–2010 – Automatische Dauerzählungen* | <http://www.snizek.at/radverkehr/dauerzaehlung2.php> | Stand 7.6.2010
- 2.29 Snizek + Partner Verkehrsplanung | *Radverkehr in Wien 2002–2010 – Automatische Dauerzählungen* | <http://www.snizek.at/radverkehr/dauerzaehlung2.php> | Stand 7.6.2010
- 2.30 Snizek + Partner Verkehrsplanung | *Radverkehr in Wien 2002–2010 – Automatische Dauerzählungen* | <http://www.snizek.at/radverkehr/dauerzaehlung2.php> | Stand 7.6.2010;
Stadt Graz – Verkehrsplanung | Graz | 2010;
Weiss, P. | Magistrat Salzburg | 2010;
WGD Tourismus GmbH; Werbegemeinschaft Donau Oberösterreich, schriftliche Auskunft | 2010;
- 2.31 Snizek + Partner Verkehrsplanung | *Radverkehr in Wien 2002 - 2010 – Automatische Dauerzählungen* | <http://www.snizek.at/radverkehr/dauerzaehlung2.php> | Stand 7.6.2010;
Stadt Graz – Verkehrsplanung | Graz | 2010;
Weiss P. | Magistrat Salzburg | 2010;
- 2.32 VCÖ | *VCÖ-Radfahrumfrage 2006, Wie zufrieden Österreichs Radfahrende mit den Bedingungen zum Radfahren sind* | 2006
- 2.33 Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM | *20 gute Gründe, Rad zu fahren* | Trendy Travel | Intelligent Energy Europe | Graz | 2010 | <http://www.trendy-travel.eu/index.phtml?id=2400> | Stand: 16.6.2010
- 2.34 Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM | *Mobilitäts- & Marketingkonzept für den Pedelec Einsatz in der Energieregion Weiz-Gleisdorf* | Energieregion Weiz-Gleisdorf GmbH | 2009
- 2.35 VCÖ | *Die verkehrssichere Gemeinde – Benchmarks und Maßnahmen* | Wissenschaft & Verkehr 3/2002 | Wien | 2002
- 2.36 Herry Consult GmbH | *Studie Mobilität in Salzburg 2004* | 2005
- 2.37 VCÖ | *Radfahren – Potenziale und Trends* | In der VCÖ-Schriftenreihe *Mobilität mit Zukunft* | Ausgabe 3/2006 | Wien | 2006
- 2.38 Technische Universität Dresden | *Mobilität in Städten – SrV 2003 in Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung* | Präsentation | 2009
- 2.39 Universität Karlsruhe (TH), Institut für Verkehrswesen | *Fahrrad und ÖV versus MIV? Analysen zur Konkurrenz und Synergie von Verkehrsmitteln* | Präsentation
- 2.40 VCÖ | *Radfahren – Potenziale und Trends* | In der VCÖ-Schriftenreihe *Mobilität mit Zukunft* | Ausgabe 3/2006 | Wien | 2006
- 2.41 Ligtermoet, D. | *Bicycle policies of the European principals: continuous and integral* | Fietsberaad | Utrecht | 2009

3

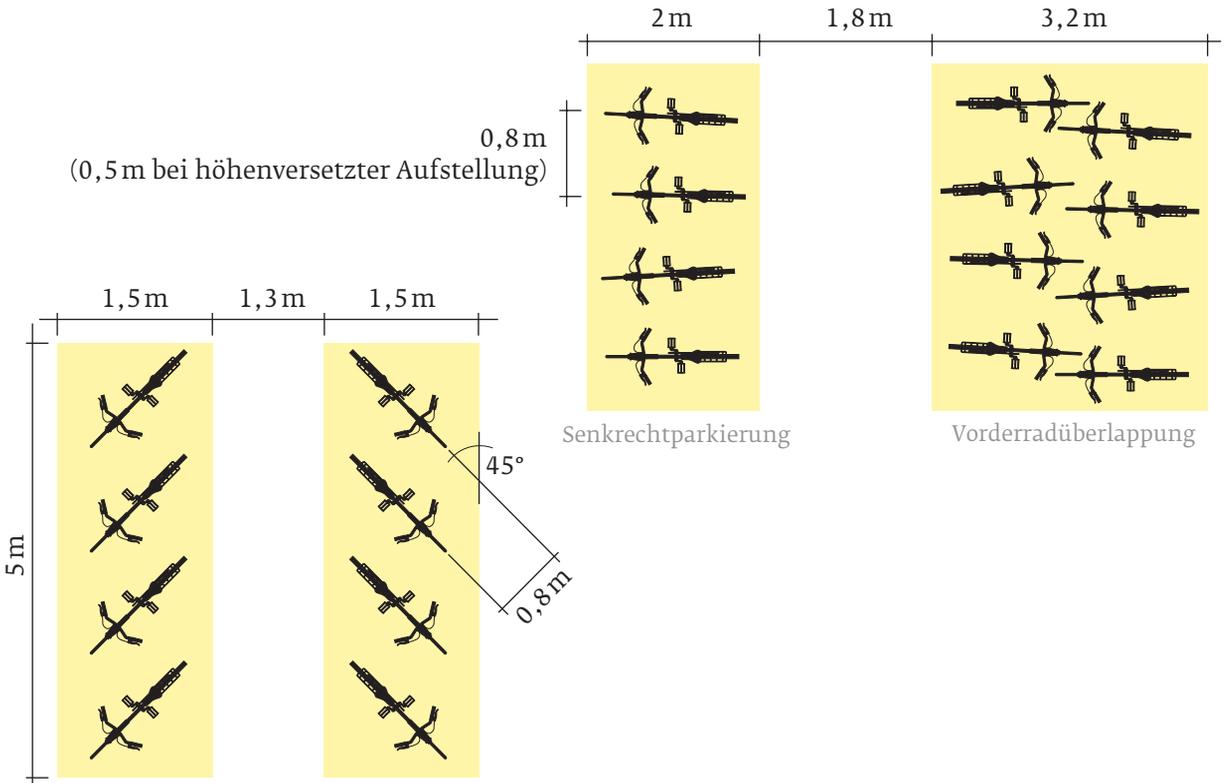
Infrastruktur

Dieses Kapitel informiert über Zahlen, Daten und Fakten des ruhenden und fließenden Radverkehrs.

Radverkehr wird einerseits auf eigenen ihm zugewiesenen Verkehrsflächen, den Radverkehrsanlagen, abgewickelt, andererseits aber auch überall dort, wo es das Verkehrsaufkommen und rechtliche Bestimmungen zulassen, im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen oder dem Fußverkehr. Dabei stehen die gegebene Verkehrsnachfrage und insbesondere Erwägungen zur Verkehrssicherheit im Mittelpunkt.

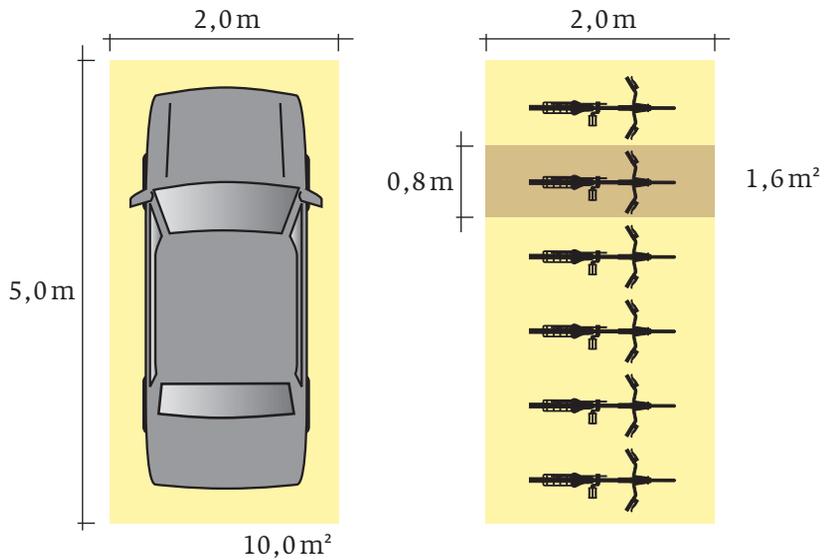
Die Gestaltung von Infrastruktur ist mit Richtlinien und Empfehlungen verbunden, die sich nach technischen Erfordernissen und Erfahrungen aus der Praxis richten. Österreichweit sind die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), die von der *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr FSV* herausgegeben werden, und die Bodenmarkierungsverordnung relevant.

Stellplatzabmessungen Quelle: FSV, RVS 03.02.13, 2001; Reis, Steger-Vonmetz



Vergleich Flächenverbrauch Auto – Fahrrad

Quelle: FSV, RVS 03.02.13, 2001, RVS 03.04.12; adaptiert von FGM, 2010



vereinfachte Darstellung, Werte abhängig von Anordnung und Situation vor Ort

Erforderliche Stellplatzanzahl nach Nutzungen Quelle: FSV, RVS 03.07.11, 2008

Art der Nutzung	Mindestanzahl der Fahrrad-Stellplätze
-----------------	---------------------------------------

Wohnen

Wohnungen allgemein	1 je 50 m ² Bruttogeschosßfläche
Für BesucherInnen von Privatwohnungen	1 je 300 m ² Bruttogeschosßfläche
Heime	1 je 2 Betten
Für BesucherInnen von Wohnheimen	1 je 5 Betten
Krankenhäuser	1 je 4 Betten

Ausbildung

Kindergärten, Kindertagesstätten	1 je 10 Kindergartenplätze
Schulen	1 je 5 Ausbildungsplätze
Bibliotheken	1 je 50 m ² Verkaufsfläche (VKF)
Hochschulgebäude	1 je 8 Studenten
Fahrschulen	5 je Lehrsaal

Arbeitsplätze

1 je 5 Arbeitsplätze

Versorgung*Verkaufsstätten*

Geschäfte für Waren des täglichen Bedarfs	1 je 25 m ² VKF
Verkaufsgeschäfte, EKZ, Warenhäuser für die Nahbereichsversorgung	1 je 50 m ² VKF

Dienstleistungsbetriebe

Dienstleistungsbetriebe „kundenintensiv“	1 je 25 m ² VKF
Dienstleistungsbetriebe „nicht kundenintensiv“	1 je 45 m ² VKF

Bahnhöfe, Haltestellen, Bushaltestellen

gesonderte Bedarfsermittlung

Freizeit*Sportausübung*

Sporthallen, Sport- und Tennisplätze, Freibäder, usw.	1 je 5 Garderobekästchen
Hallenbäder, Sport- und Fitnessstudios, Saunen, Solarien	1 je 10 Garderobekästchen

Besuch von Vorführungen und Versammlungen

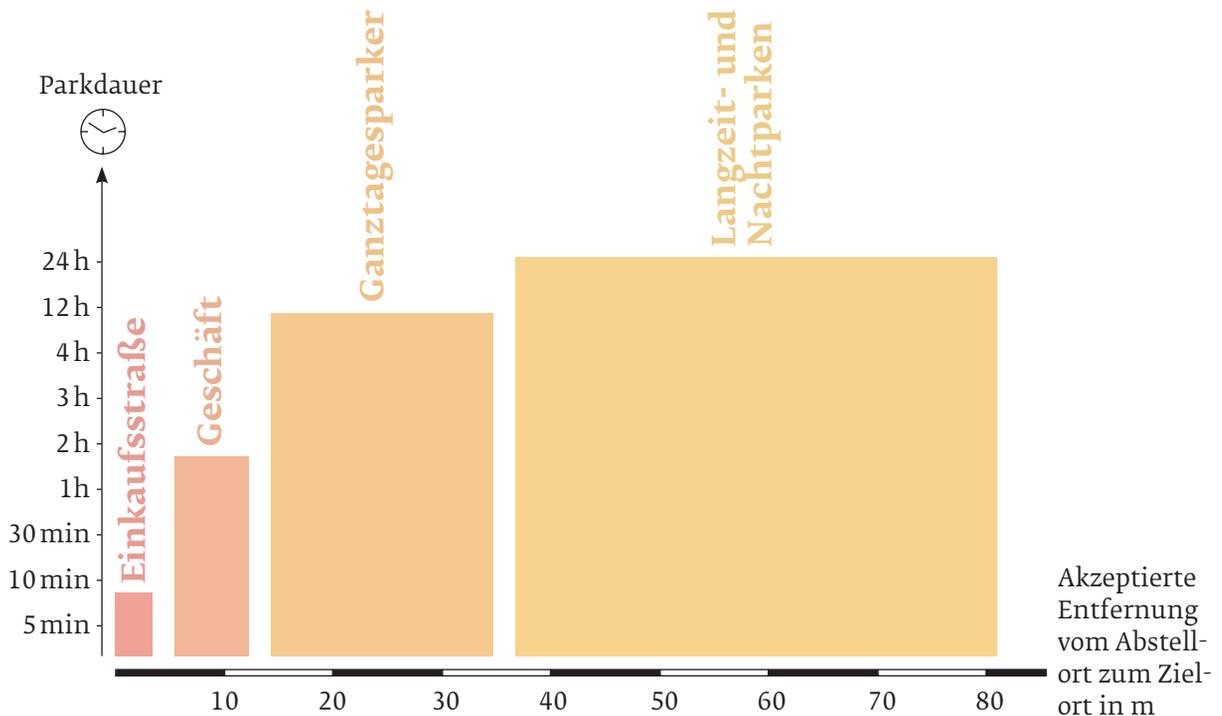
Versammlungsstätten überörtlicher Bedeutung (Stadien, Theater, usw.)	1 je 50 Besucherplätze
Sonstige Versammlungsstätten (Kinos, Kirchen, Vortragssäle usw.)	1 je 10 Besucherplätze
Jugendzentren	1 je 50 m ² Bruttogeschosßfläche

Besuch von Hotellerie und Gastronomie

Gaststätten	1 je 8 Sitzplätze
Hotels und Pensionen	1 je 20 Betten

Akzeptierte Entfernung zwischen Abstellort und Zielort in Abhängigkeit von der beabsichtigten Aufenthaltsdauer

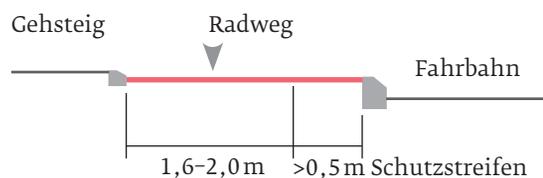
Quelle: Celis, Bolling-Ladegaard, 2008



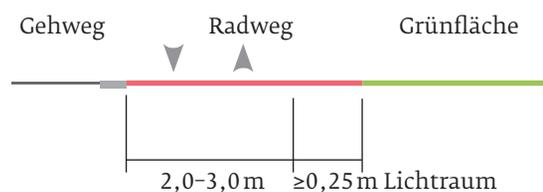
Regelquerschnitt Radwege

Quelle: FSV, RVS 03.02.13, 2001

straßenbegleitender Einrichtungs-Radweg

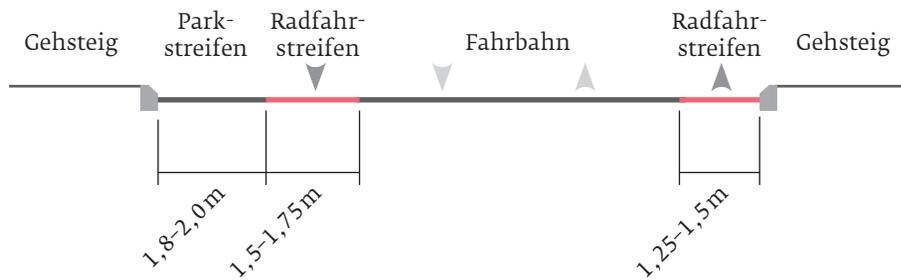


selbstständig geführter Zweirichtungs-Radweg



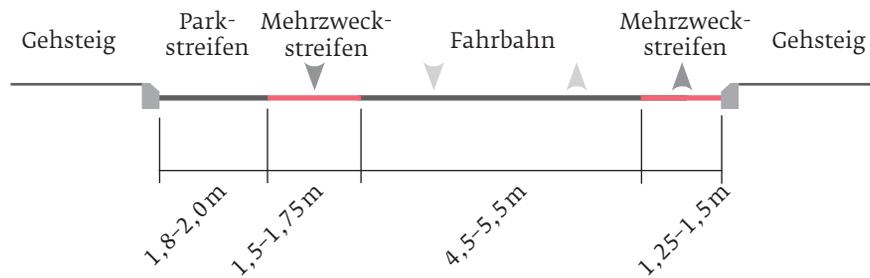
Regelquerschnitt Radfahrstreifen Quelle: FSV, RVS 03.02.13 2001

Zweirichtungs-Fahrbahn mit Radfahrstreifen

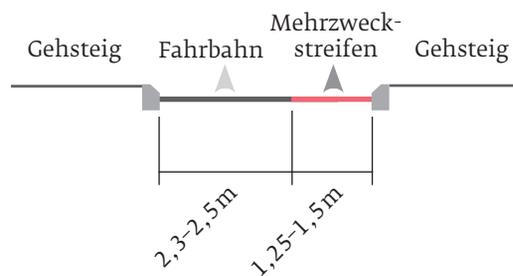


Regelquerschnitt Mehrzweckstreifen Quelle: FSV, RVS 03.02.13, 2001

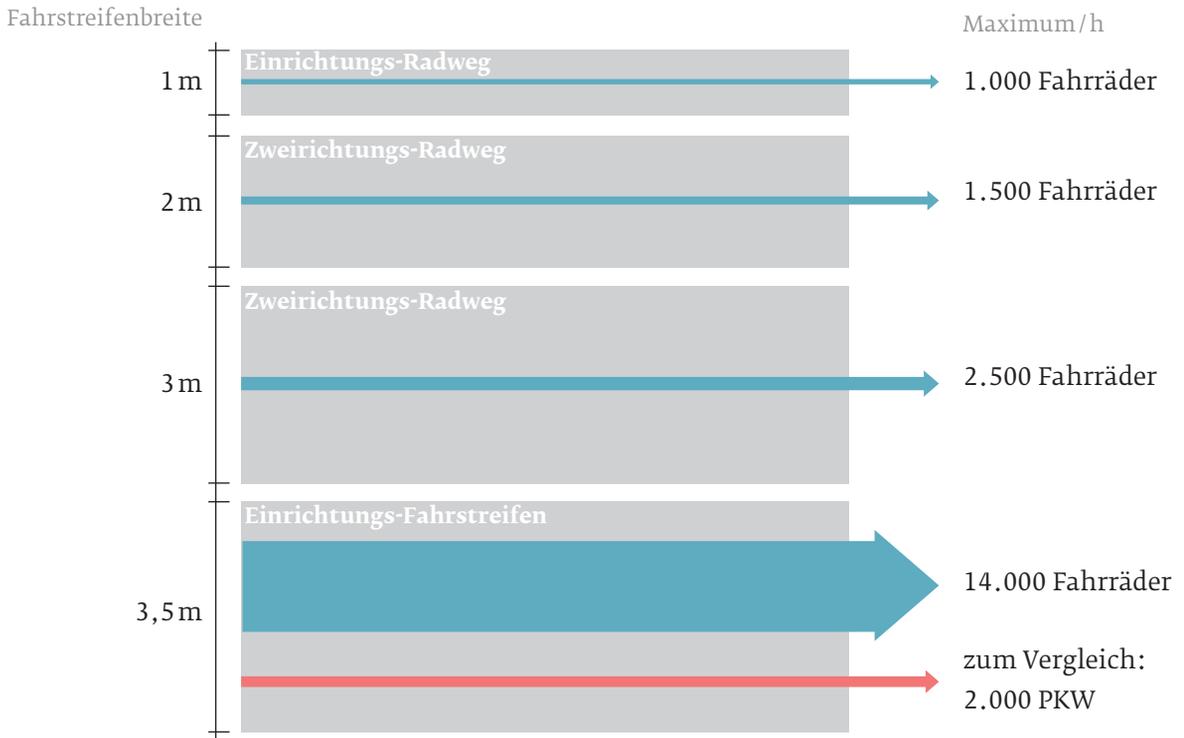
Zweirichtungs-Fahrbahn mit Mehrzweckstreifen



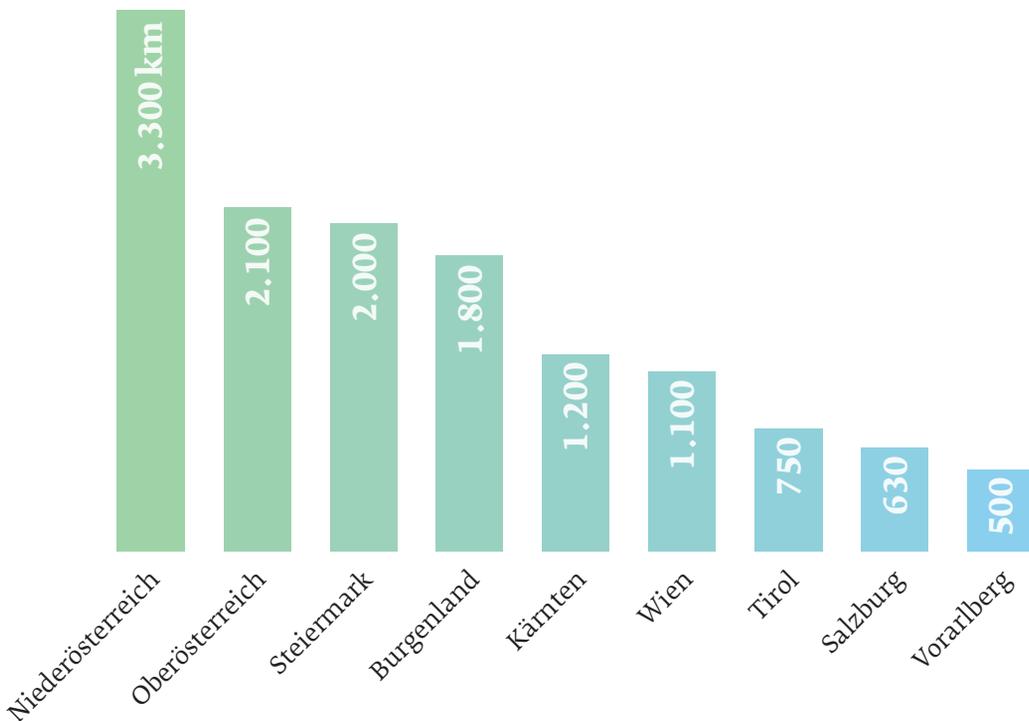
Einbahn mit Mehrzweckstreifen



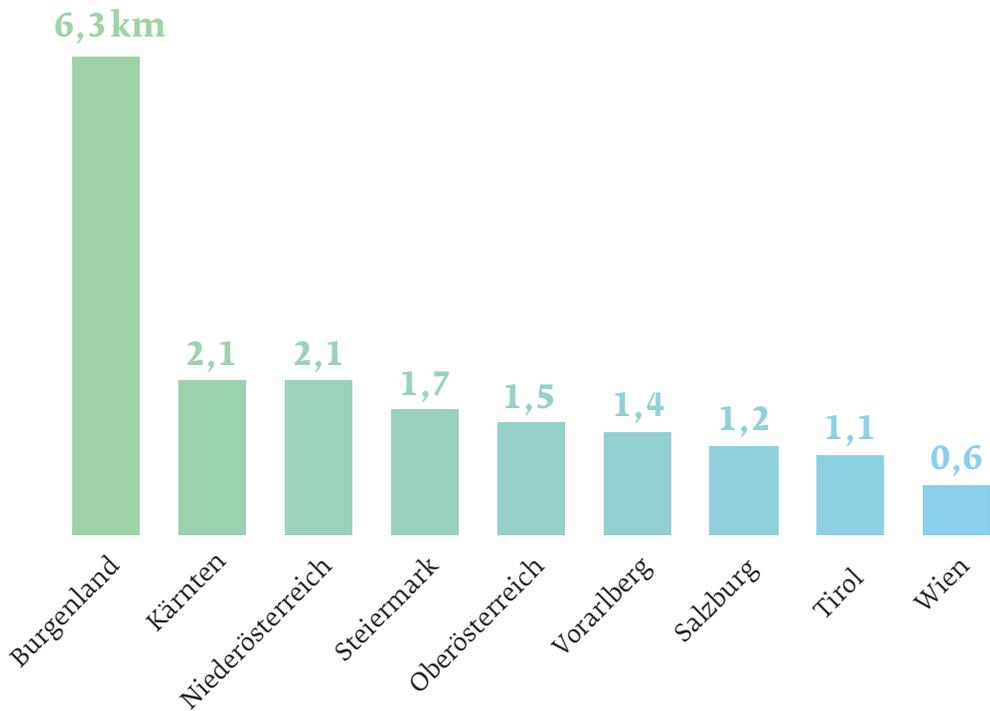
Leistungsfähigkeiten Quelle: FSV, RVS 03.04.12, 2001; Thüringer Ministerium für Bau, 2008



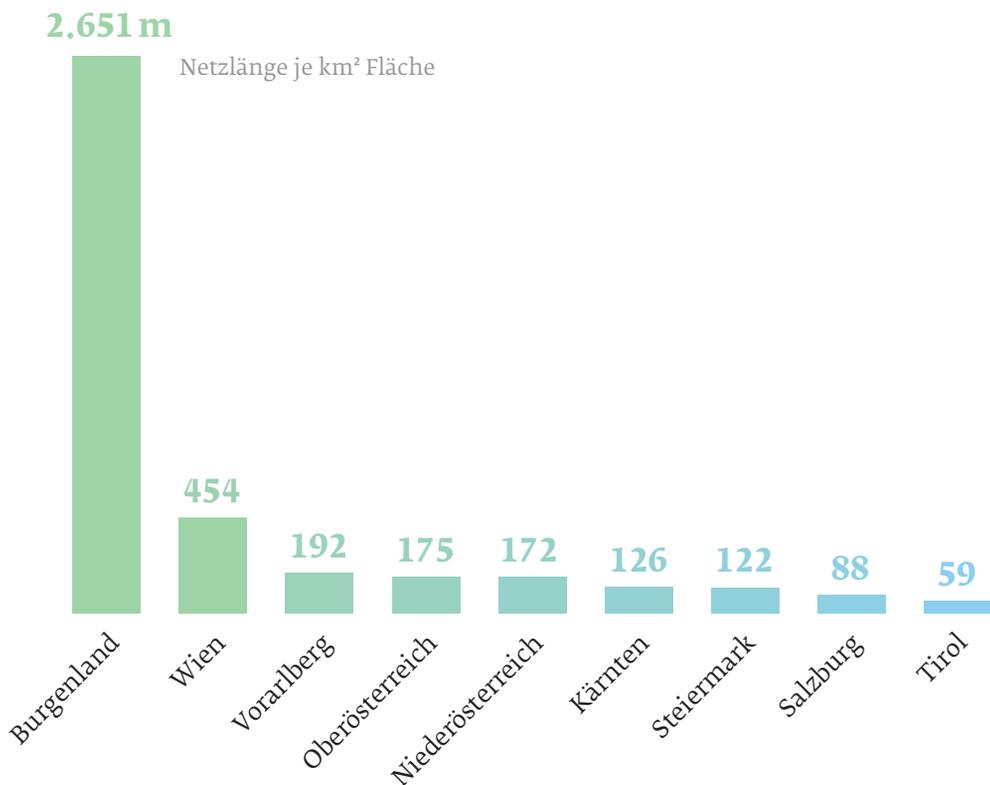
Radwegenetzlänge nach Bundesländern Quelle: FGM, 2010



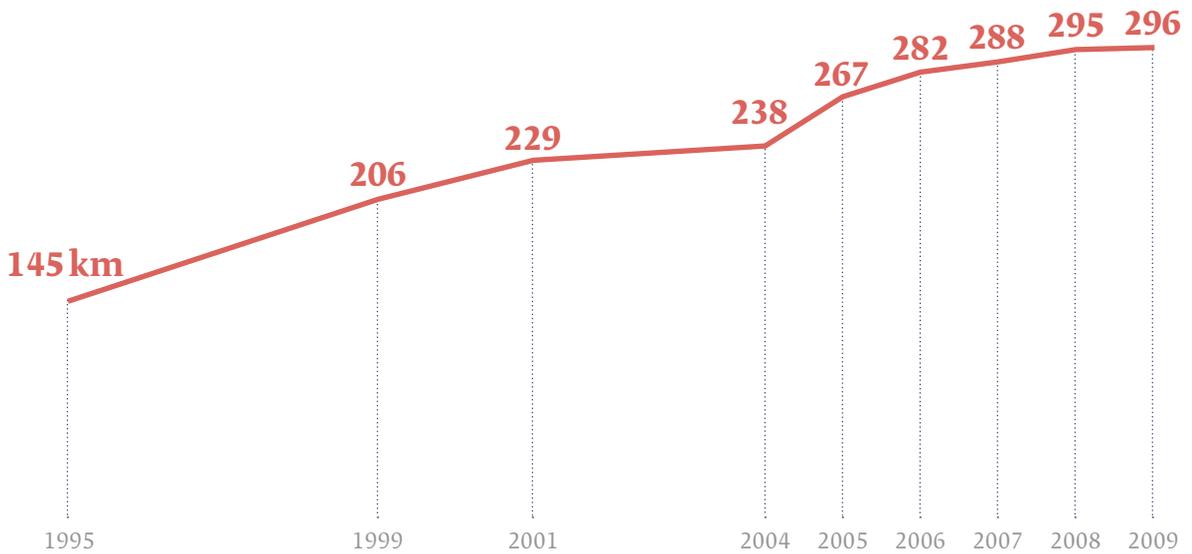
Radwegenetzlänge pro EinwohnerIn nach Bundesländern Quelle: FGM, 2010



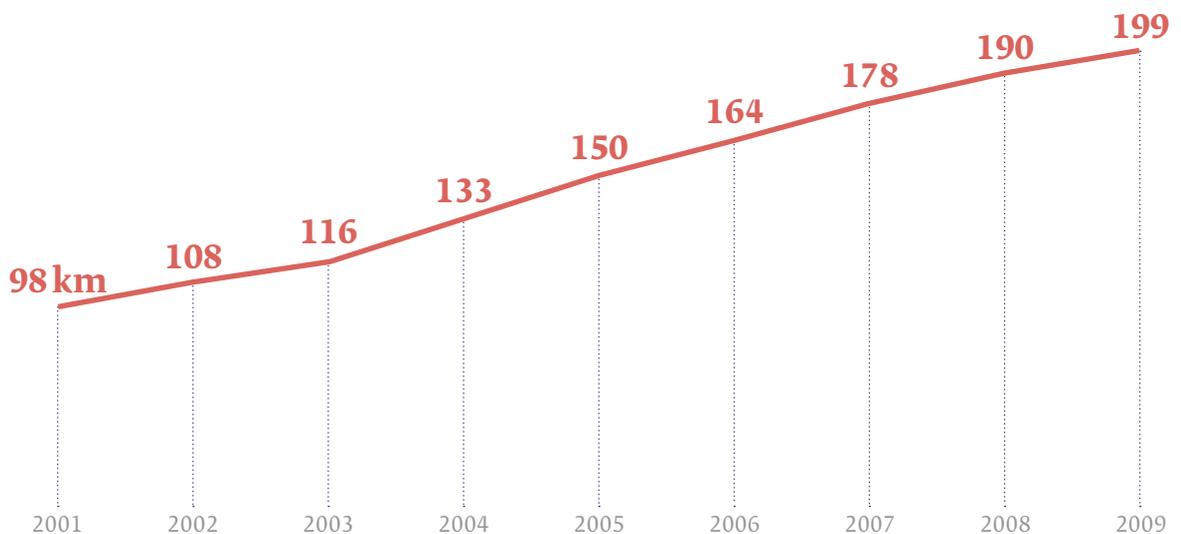
Radwegenetzlänge pro Fläche nach Bundesländern Quelle: FGM, 2010



Radrouten in Wien, 1995–2009 Quelle: Stadt Wien, 2010

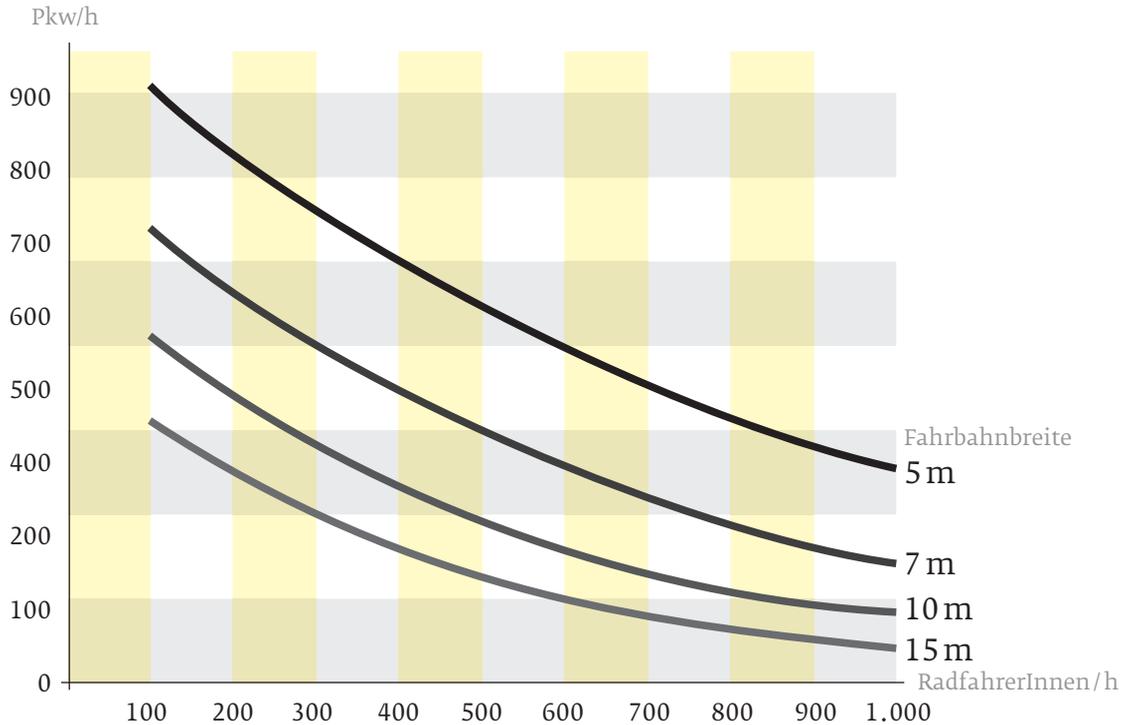


Radfahren gegen die Einbahn in Wien, 2001–2009 Quelle: Stadt Wien, 2010



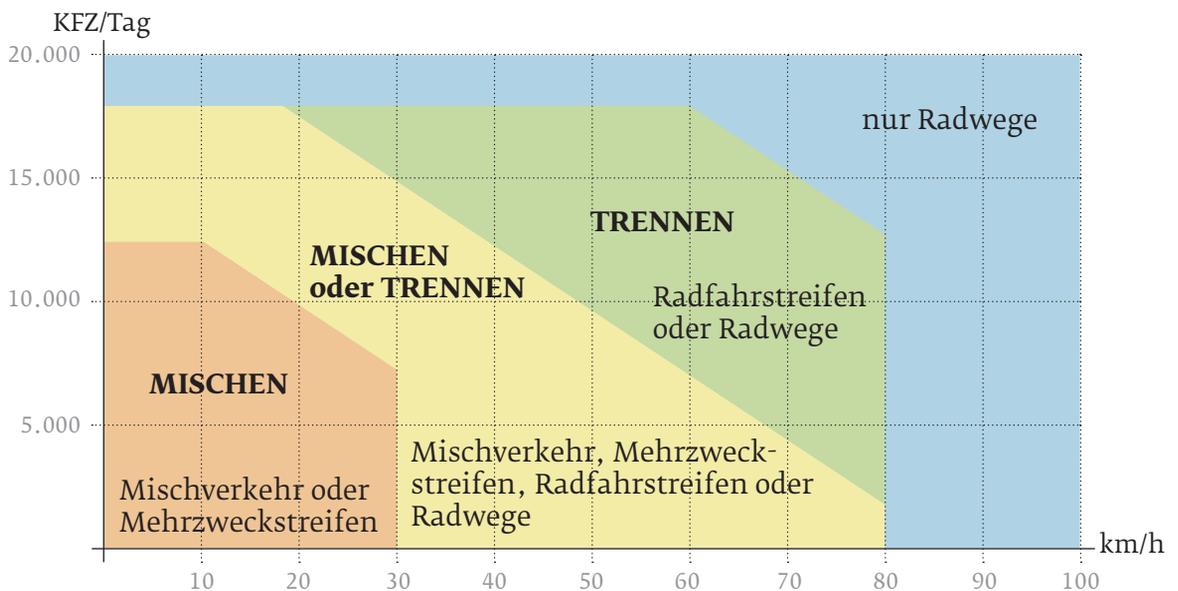
Überprüfung der Notwendigkeit von Verkehrslichtsignalanlagen für querenden Radverkehr

Quelle: FSV, RVS 05.04.31, 1998

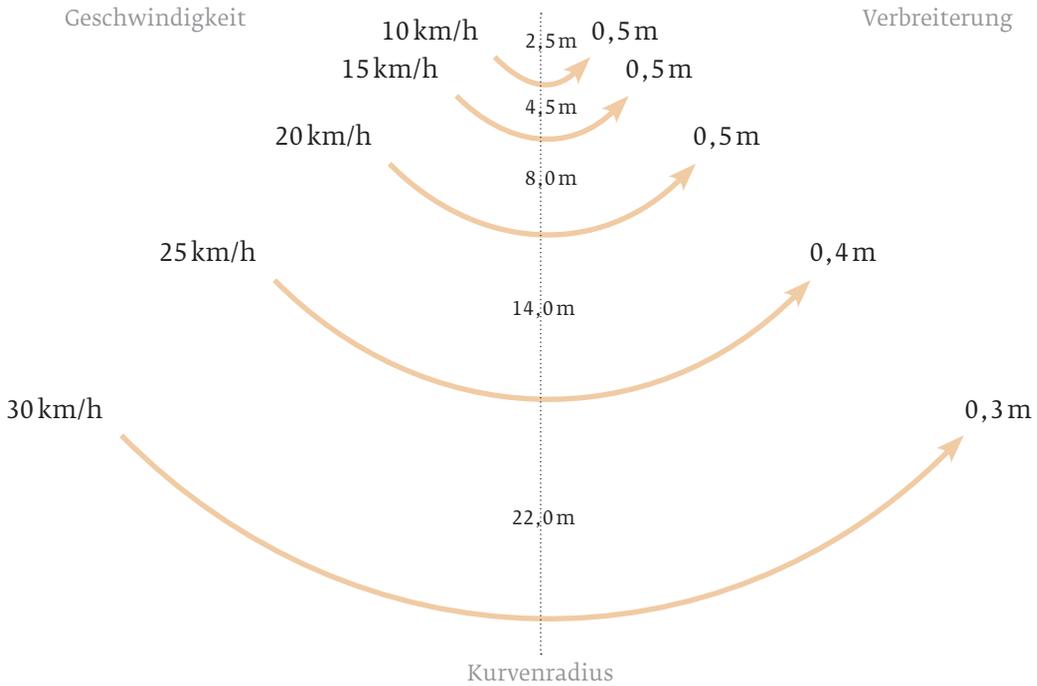


Verkehrsorganisation (mischen/trennen) in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Verkehrsstärke

Quelle: FSV, RVS 03.02.13, 2001

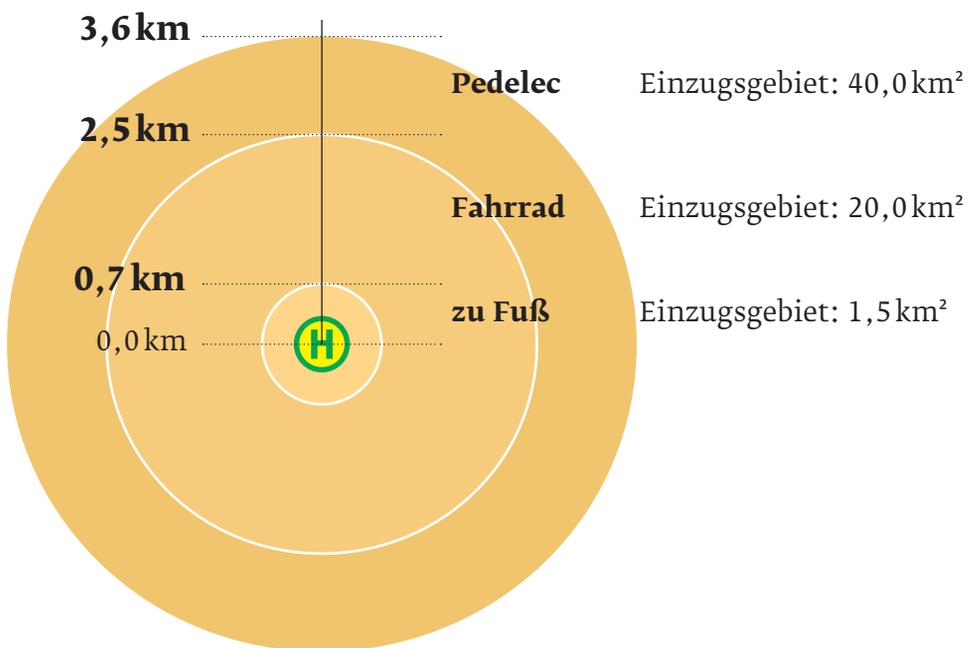


Zusammenhang Fahrgeschwindigkeit, Kurvenradius und erforderliche Verbreiterung Quelle: FSV, RVS 03.02.13, 2001



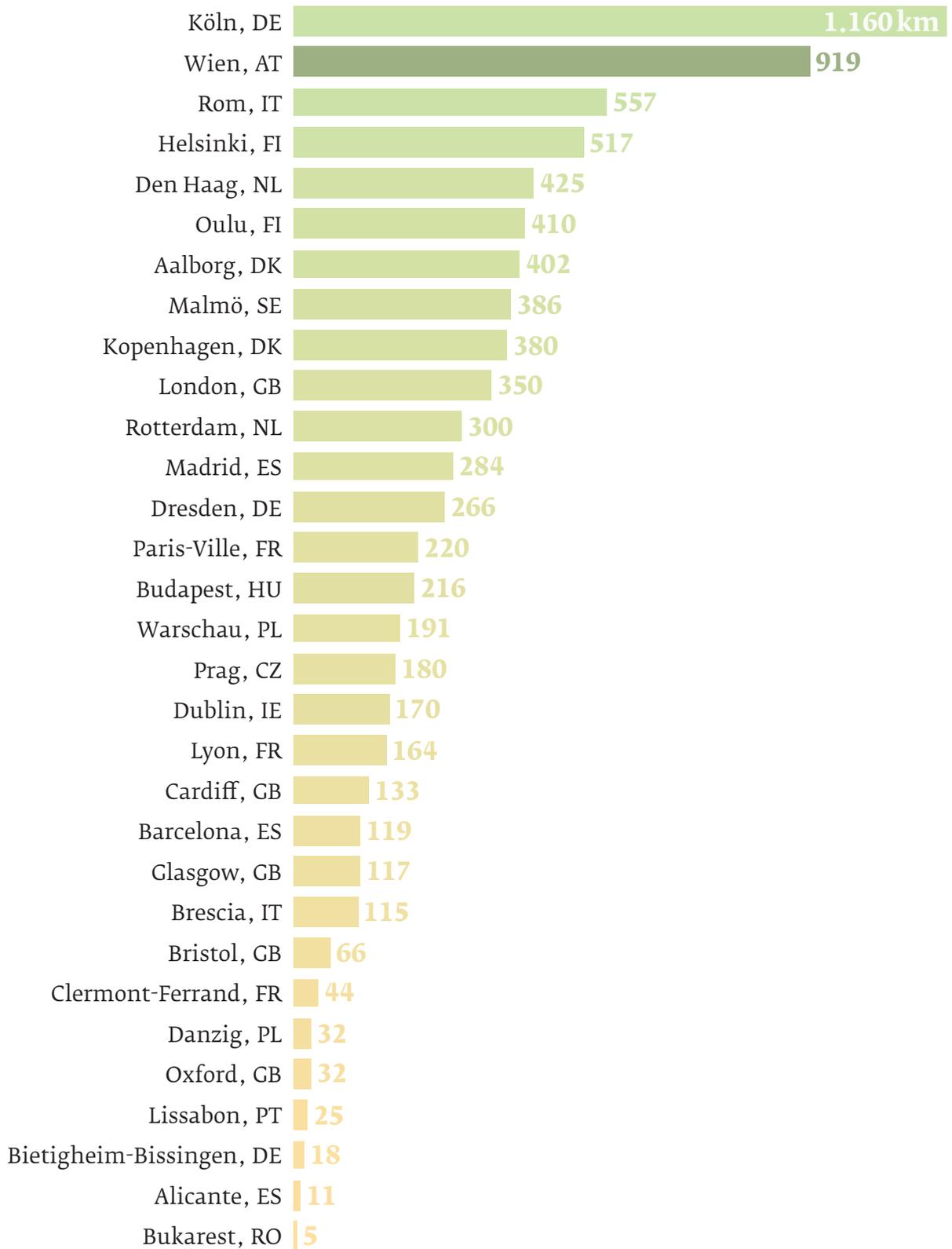
Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegedauer von 10 Minuten Quelle: FGM, 2009

Quelle: FGM, 2009



Europäische Radnetze im Vergleich

Quelle: The Urban Transport Benchmarking Initiative, 2003-2004



3.19

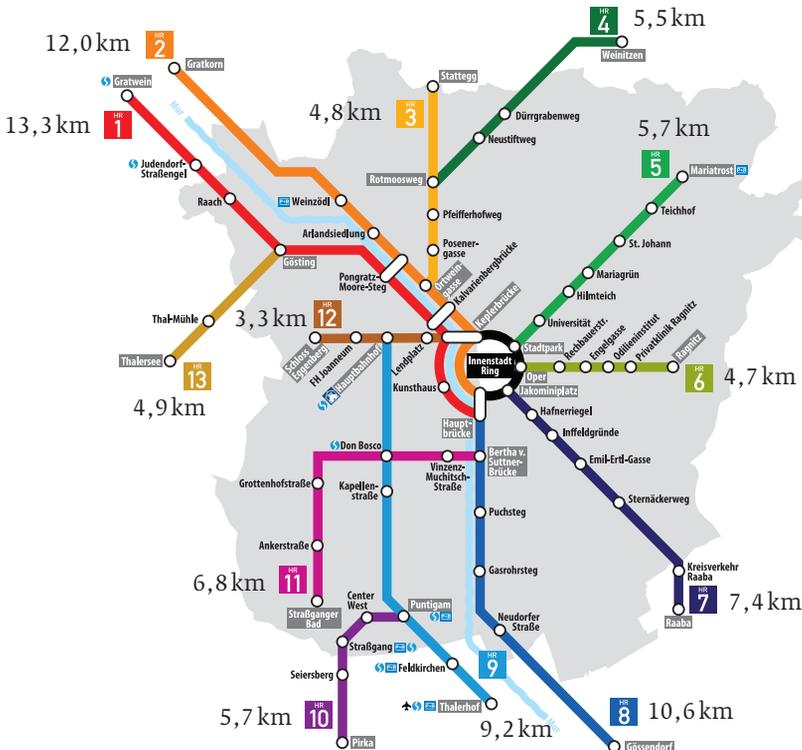
Baukosten von Radinfrastruktur in der Schweiz Quelle: Hofstetter et al. 2010

3,0 m breiter Radweg, inkl. Koffer, Entwässerung über Schulter

	Radweg		Rad- und Fußweg		Radstreifen		
Kandelaber, pro lfm	105,7	105,7	105,7	105,7			neue Beleuchtung im Abstand von 50 m
Randabschluss beidseitig 2,0 m, pro lfm	105,7	105,7	105,7	105,7	bei bestehender Fahrbahn	bei Straßenverbreiterung (2x1,5 m)	
befestigte Fläche pro m ²	70,5	52,9	70,5	52,9			
Kosten pro Laufmeter in €	423,0	370,1	493,5	423,0	7,0	599,2	
Randabschluss beidseitig 0,2 m, pro lfm	105,7	105,7	105,7	105,7			ohne Beleuchtung
befestigte Fläche pro m ²	70,5	52,9	70,5	52,9			
Kosten pro Laufmeter in €	317,2	264,4	387,7	317,2			
	asphaltiert	Makadam	asphaltiert	Makadam			

3.20

Die Grazer Haupttradrouten Quelle: FGM, 2009



4

Verkehrssicherheit

Wie alle am Verkehr teilnehmende Personen sind auch RadfahrerInnen einem gewissen Unfallrisiko ausgesetzt. In diesem Kapitel wird darüber informiert, wann und wo Unfälle passieren, wo und unter welchen Umständen das Risiko am höchsten ist, und wo und in welchen Situationen daher besonders hohe Vorsicht geboten ist. Diese Informationen sind sowohl für VerkehrsteilnehmerInnen selbst relevant, als auch für ExpertInnen, die so maßgeschneiderte unfallverhütende Maßnahmen entwerfen und anwenden können.

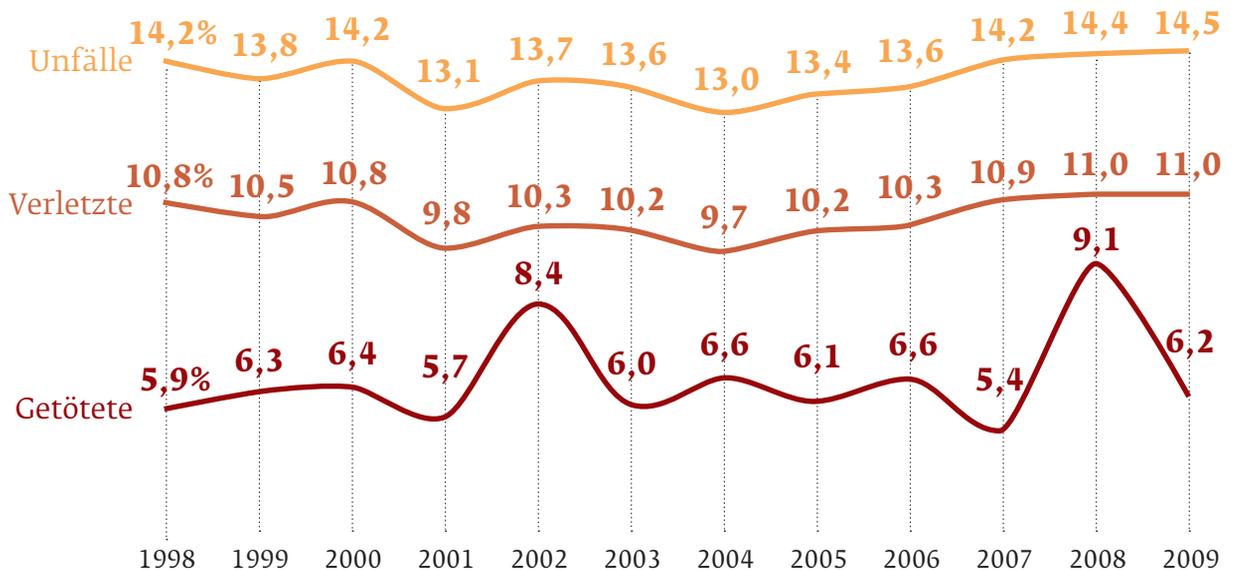
RadfahrerInnen sind durch Konflikte mit dem Kraftfahrzeugverkehr einer besonderen Gefährdung ausgesetzt. Daher müssen RadfahrerInnen und ihr spezielles Schutzbedürfnis sowie ihre Eigenschaften als VerkehrsteilnehmerInnen stärker ins Bewusstsein der KraftfahrzeuglenkerInnen gelangen. Andererseits sollen im Interesse der Senkung der Unfallzahlen insgesamt auch RadfahrerInnen ihre eigenen Grenzen besser kennenlernen, da die vorliegenden Daten auch darauf hindeuten, dass RadfahrerInnen ein überdurchschnittliches Risiko aufweisen, Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer VerkehrsteilnehmerInnen zu verursachen.

Besorgniserregend ist dabei die Tatsache, dass den rund 5.000 polizeilich gemeldeten verletzten RadfahrerInnen pro Jahr rund 25.000 gegenüberstehen, die lediglich im Krankenhaus erfasst werden und damit nicht in die offiziellen Verkehrsunfallstatistiken einfließen. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung der Verkehrssicherheitsarbeit für den Radverkehr.

Unfallgeschehen im Radverkehr, 1998–2009 Quelle: Statistik Austria, 2010; KfV, 2010

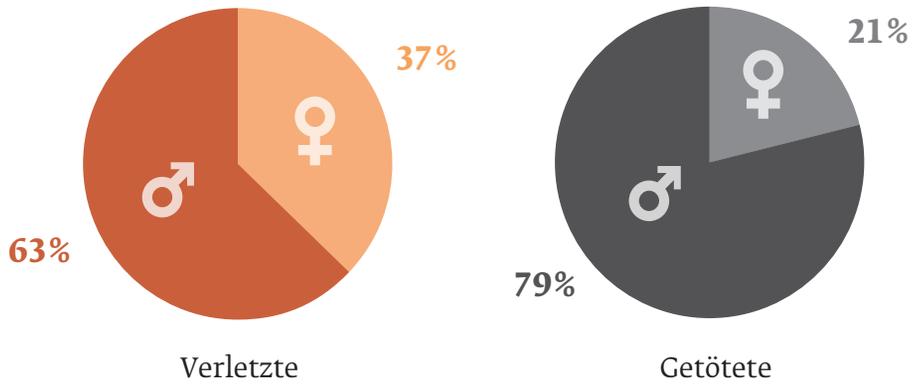


Anteil von Radverkehrsunfällen an allen Straßenverkehrsunfällen, 1998–2009 Quelle: Statistik Austria, 2010



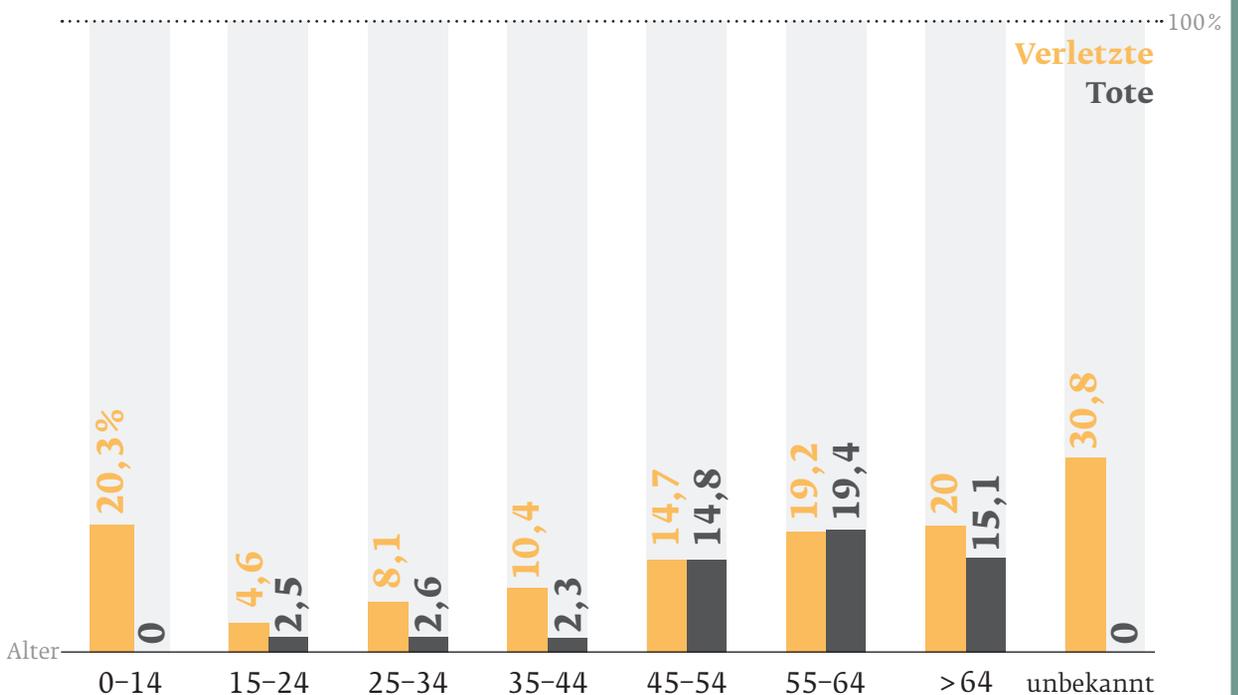
Geschlechtsunterschiede bei Radverkehrsunfällen, 2009

Quelle: Statistik Austria, 2008; KfV, 2010



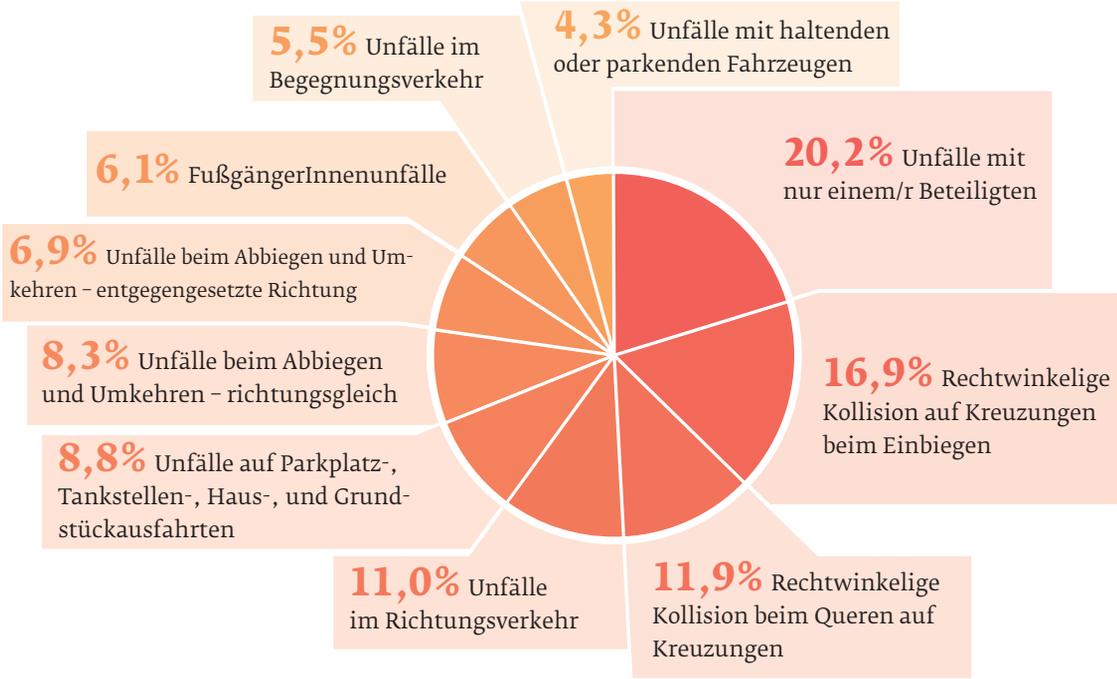
Verletzte und getötete RadfahrerInnen im Vergleich zu allen Straßenverkehrsunfällen nach Altersgruppen, 2008

Quelle: Statistik Austria, 2008



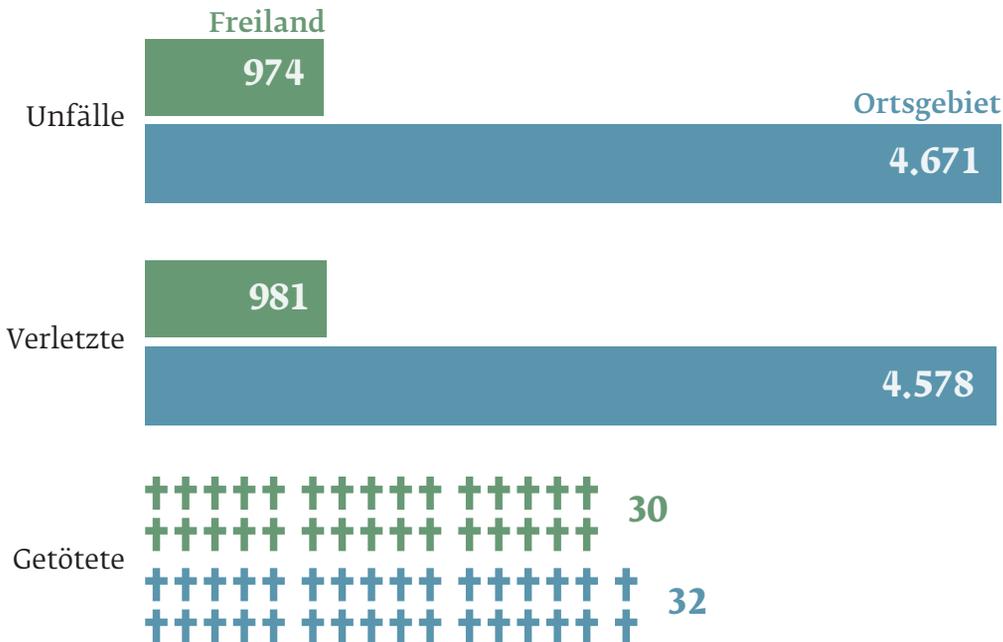
4.05

Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp und Obergruppen, 2008 Quelle: Statistik Austria, 2008



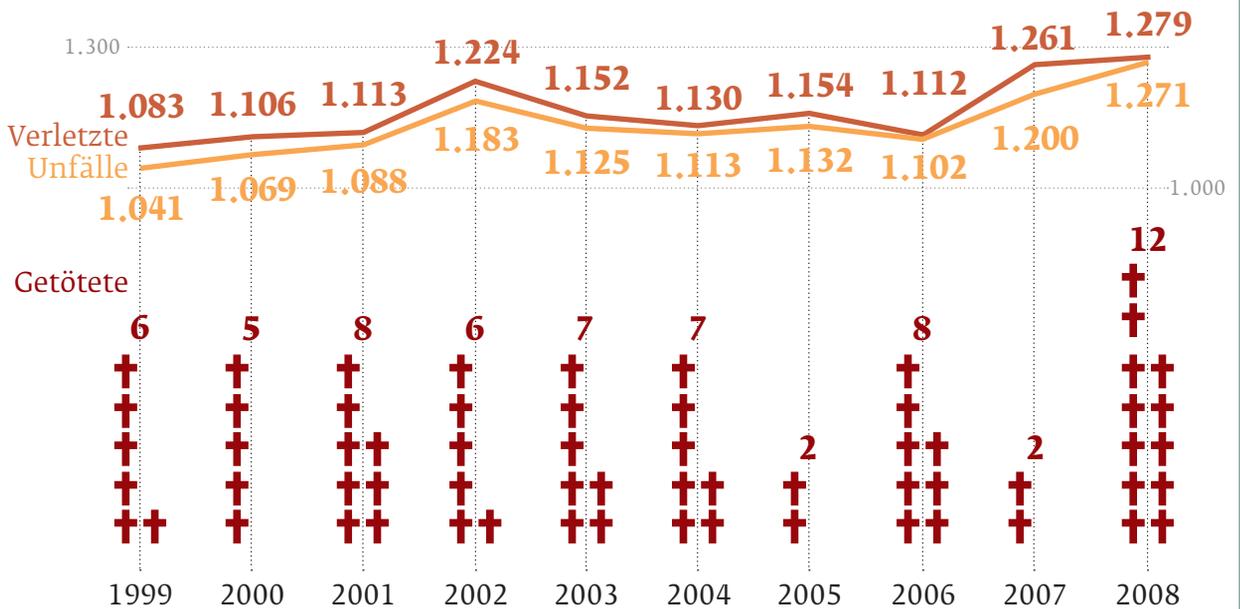
4.06

Radverkehrsunfälle und dabei Verletzte und Getötete nach Ortsgebiet und Freiland, 2008 Quelle: Statistik Austria, 2008



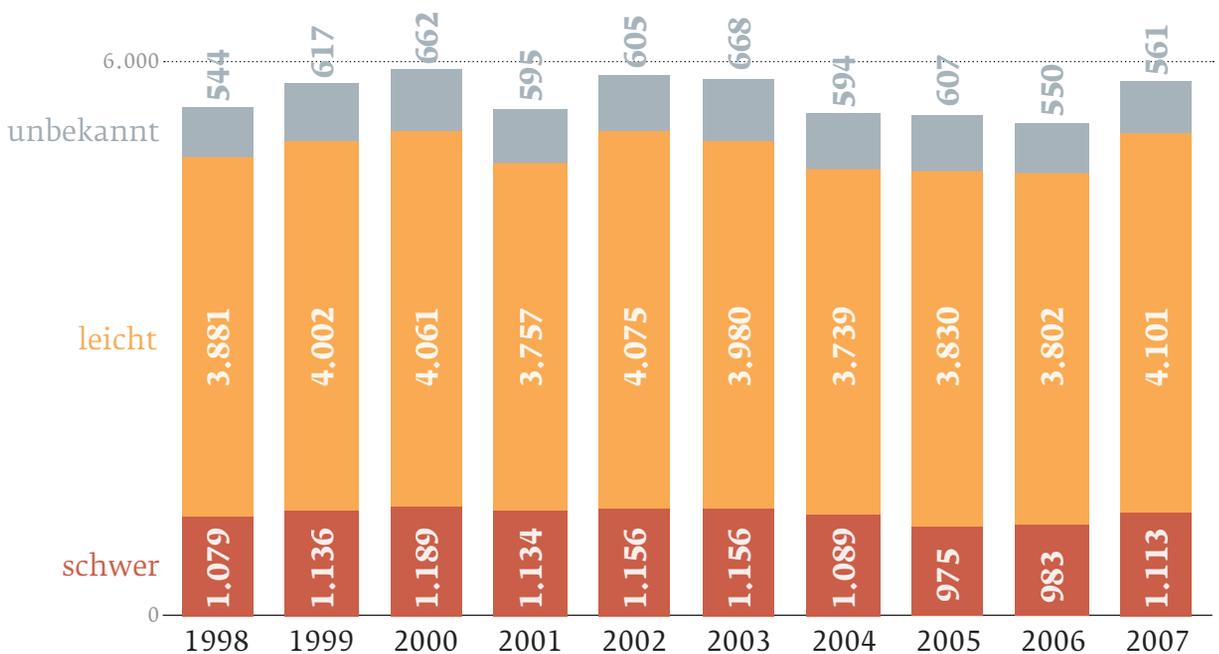
Unfallgeschehen auf Radwegen, 1999–2008

Quelle: Statistik Austria, 2008



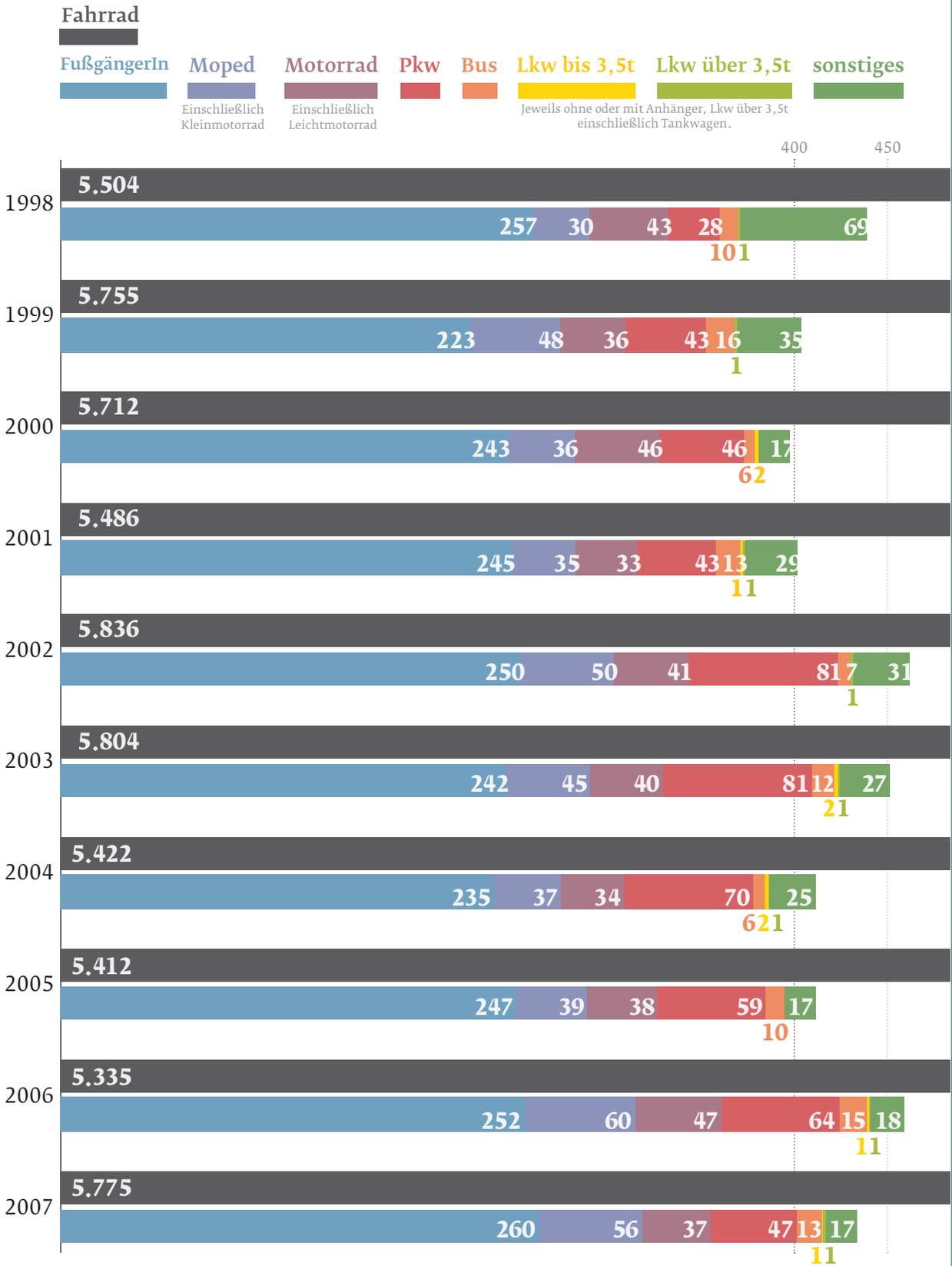
Verunglückte RadfahrerInnen nach Verletzungsgrad, 1998–2007

Quelle: Statistik Austria, 2008



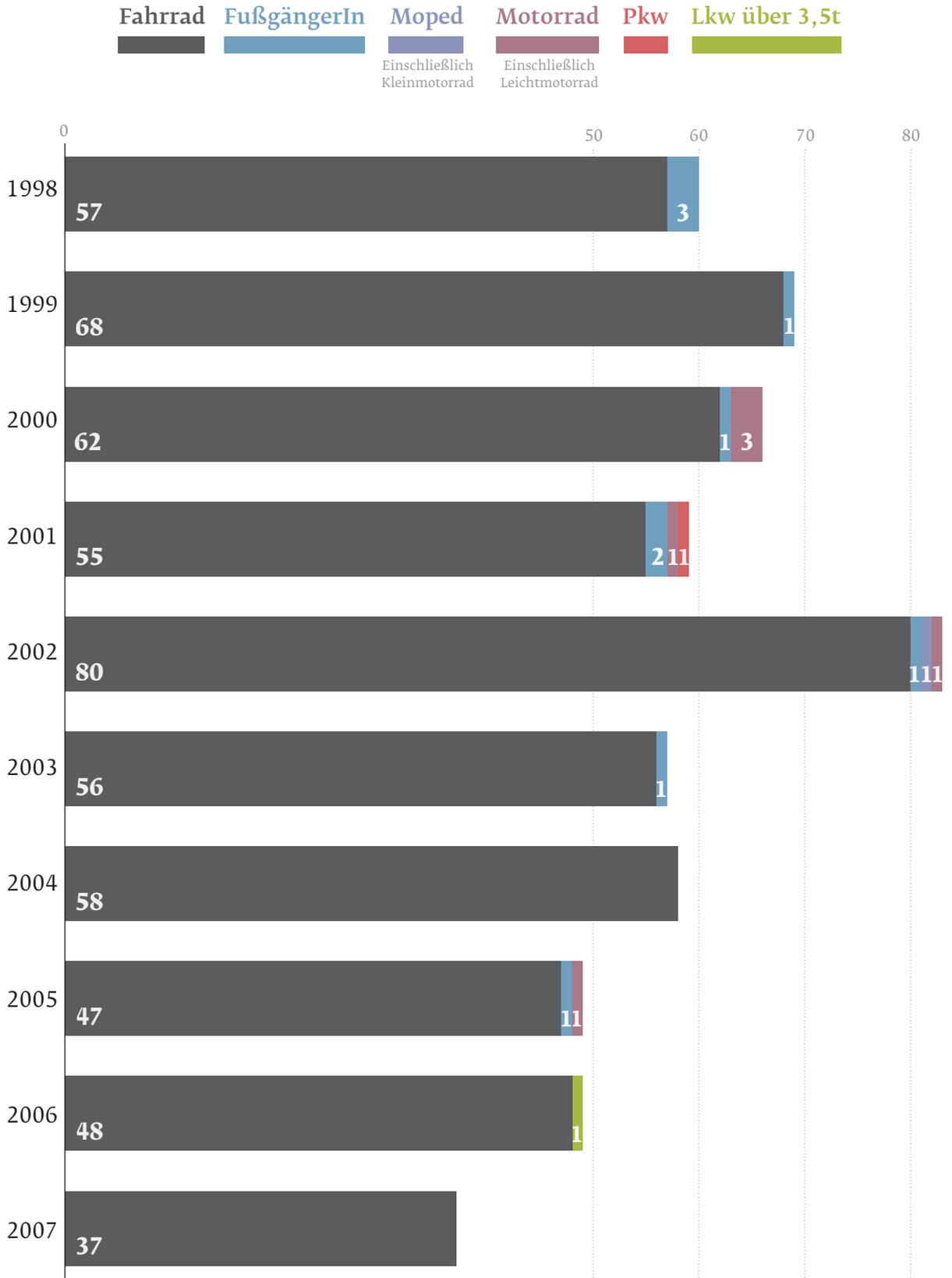
Verunglückte bei Radunfällen nach Art der Beteiligung, 1998–2007

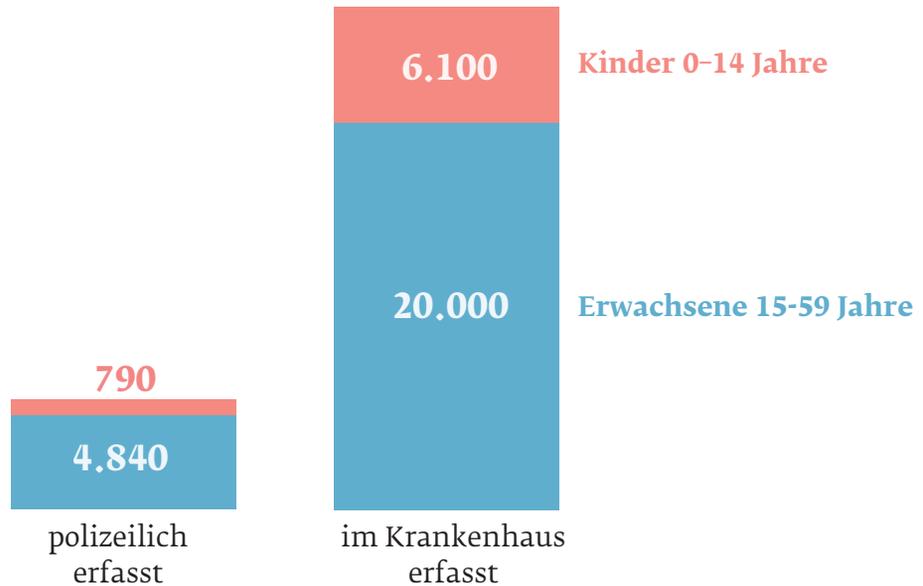
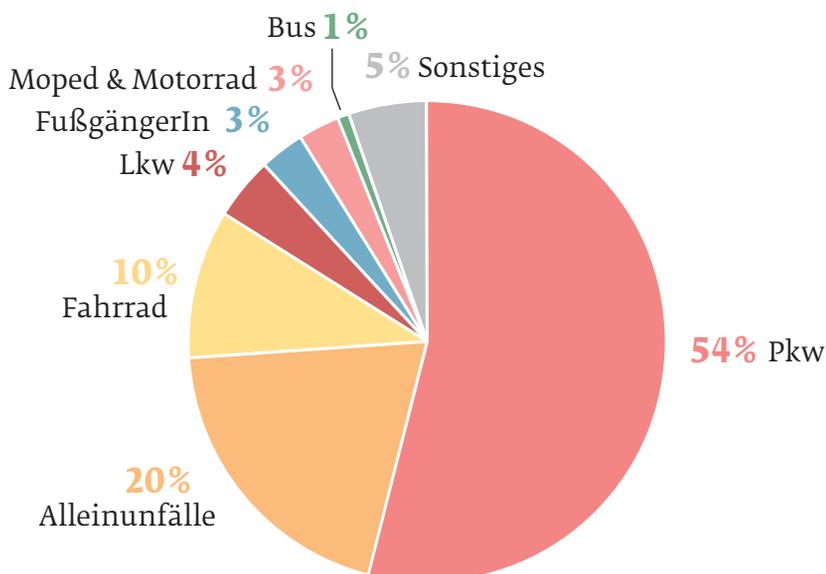
Quelle: Statistik Austria, 2008



Getötete bei Radunfällen nach Art der Beteiligung, 1998–2007

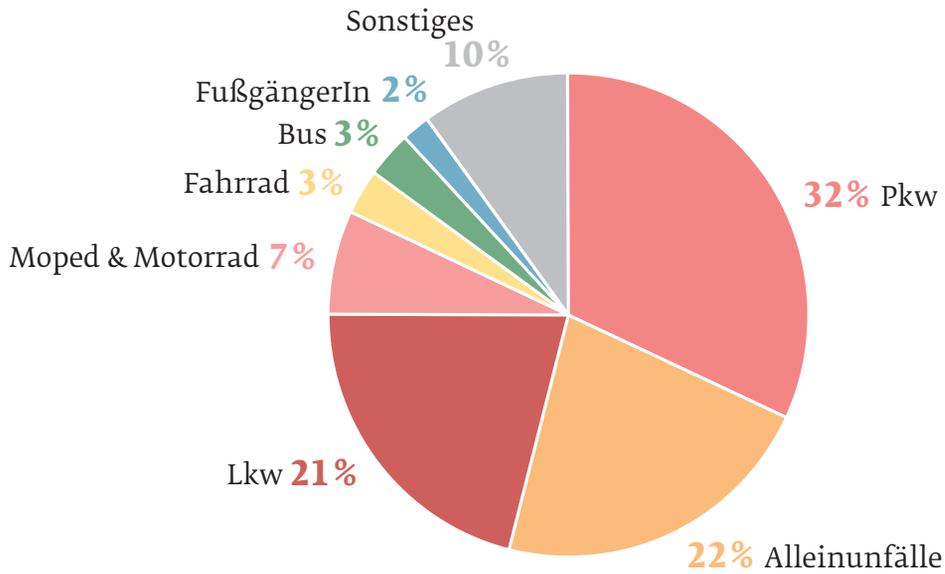
Quelle: Statistik Austria, 2008



Verunfallte RadfahrerInnen, Jahresdurchschnitt 2002–2008 Quelle: KfV, 2010**Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen, 2008** Quelle: Statistik Austria; VCÖ, 2009Summe der Radverkehrsunfälle: **5.645**

Unfallgegner bei tödlich verunglückten RadfahrerInnen, 2008

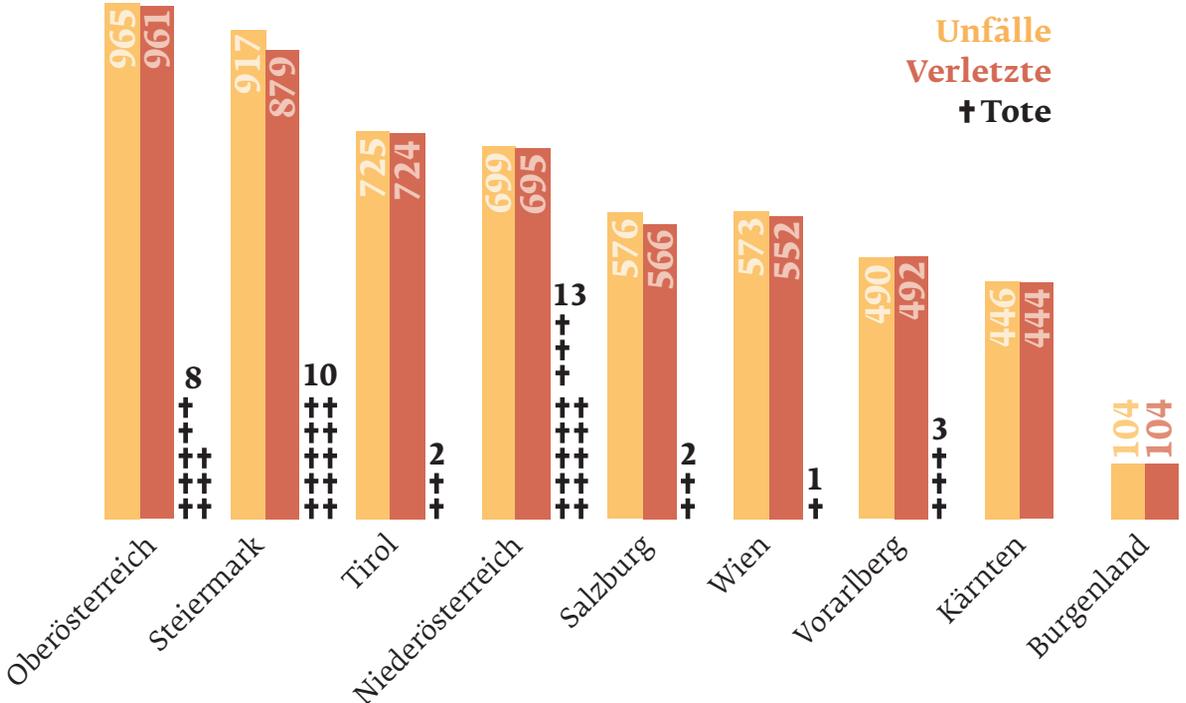
Quelle: Statistik Austria; VCÖ, 2009



Summe der getöteten RadfahrerInnen: **62**

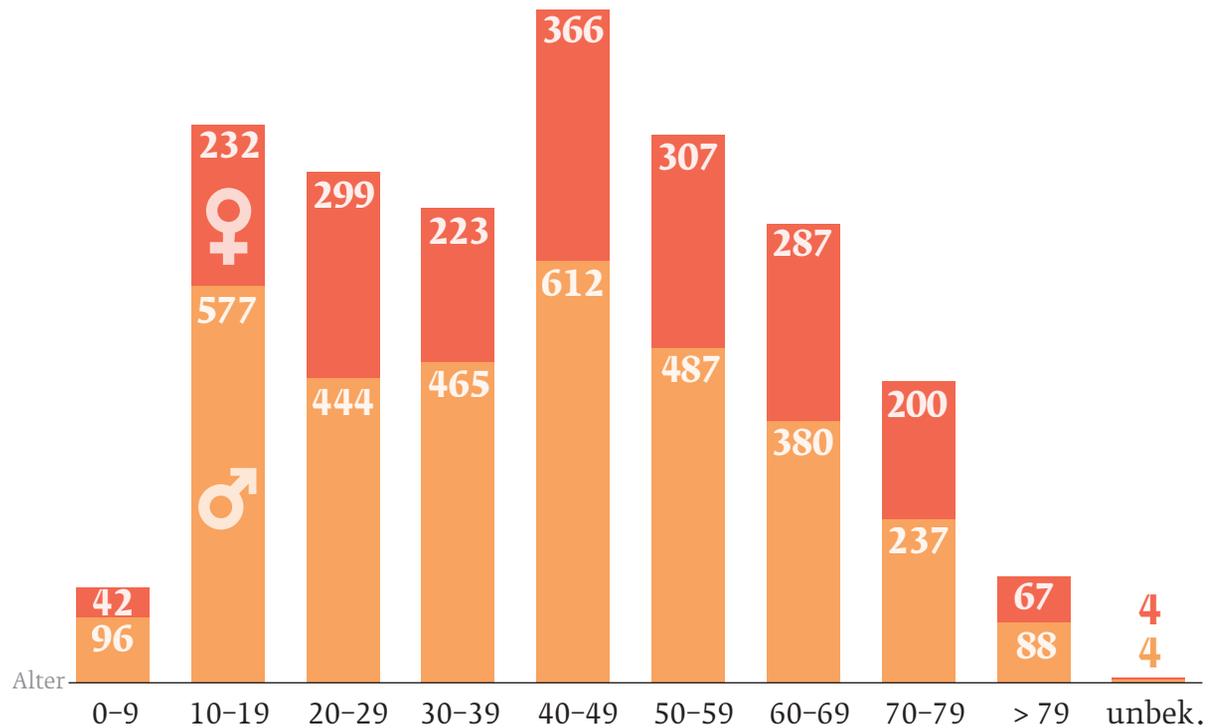
Unfallgeschehen im Radverkehr nach Bundesländern, 2009

Quelle: Statistik Austria, 2008; KfV, 2010



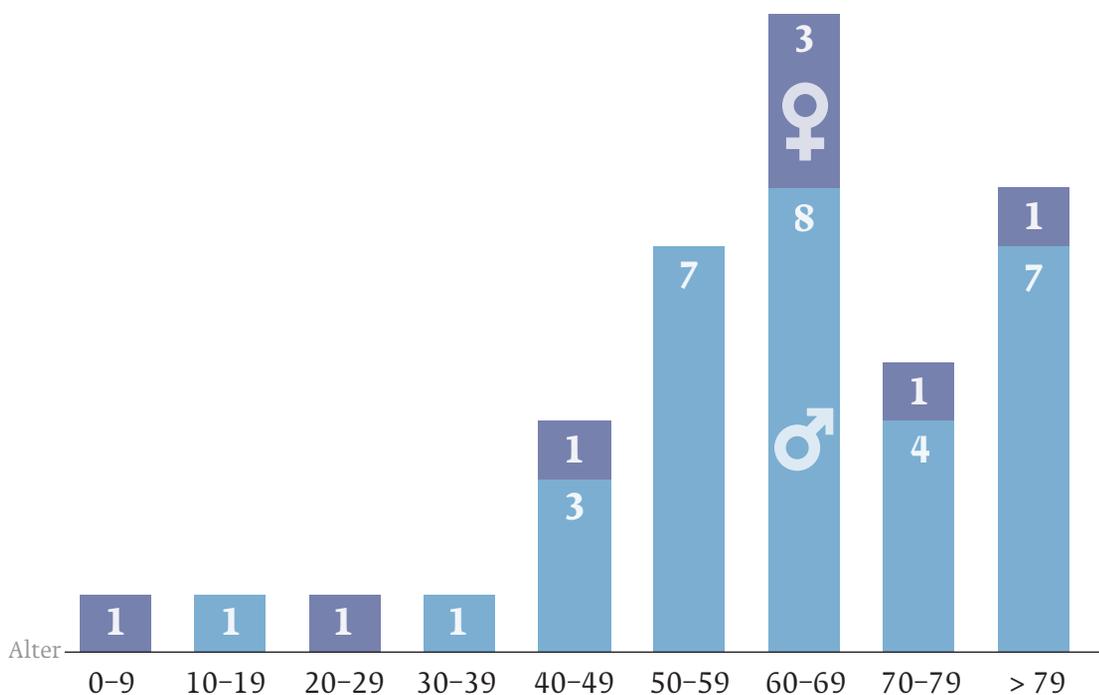
Verletzte RadfahrerInnen nach Altersgruppe und Geschlecht, 2009

Quelle: Statistik Austria, 2008; KfV, 2010

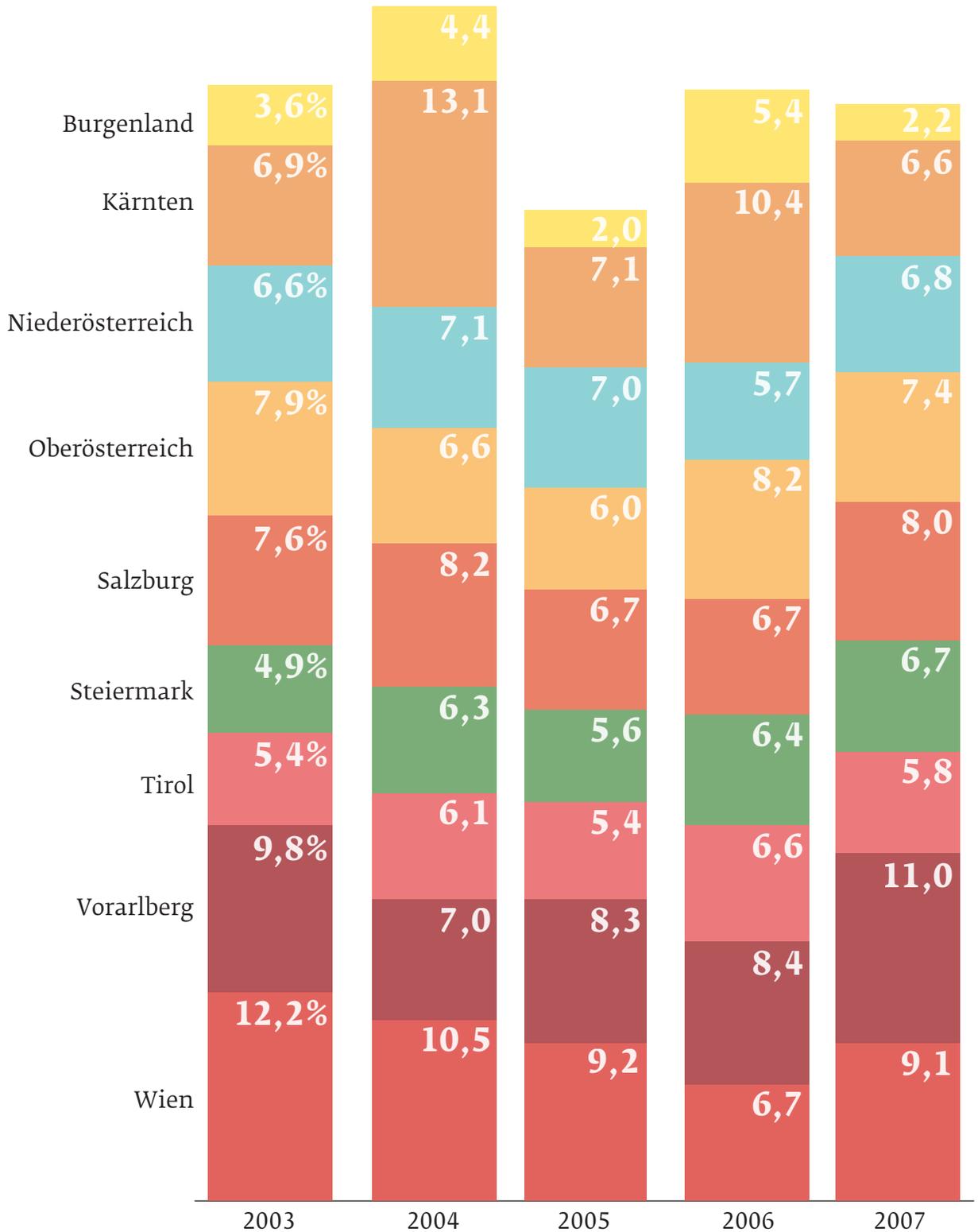


Getötete RadfahrerInnen nach Altersgruppe und Geschlecht, 2009

Quelle: Statistik Austria, 2008; KfV, 2010



Anteil von Radunfällen auf Gehsteigen und Gehwegen nach Bundesland, 2003–2007 Quelle: Statistik Austria, 2008



An Unfällen Beteiligte nach Bundesländern, 2008/2009

Quelle: Statistik Austria, 2010

		Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	gesamt
Pkw	2008	937	3.620	8.393	10.144	3.598	7.851	4.178	1.853	6.390	46.964
	2009	965	3.439	7.950	9.385	3.421	7.780	4.046	1.863	6.134	44.983
Lkw	2008	78	276	765	943	320	666	364	131	542	4.085
	2009	85	240	691	781	287	600	308	104	582	3.678
Fahrrad	2008	100	531	775	1.122	684	1.026	769	482	668	6.157
	2009	111	488	742	1.029	628	997	804	529	613	5.941
Fußgänger- Innen	2008	58	293	586	801	345	577	455	193	1.246	4.554
	2009	73	305	508	700	338	524	417	198	1.240	4.303
Spiel-, Sportgerät	2008	1	9	10	9	3	4	16	13	13	78
	2009	0	5	12	17	5	9	20	9	25	102

Verletzte nach Art der Beteiligung und Bundesländern, 2008/2009

Quelle: Statistik Austria, 2010

		Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	gesamt
Pkw	2008	702	2.166	5.942	6.616	2.175	4.864	2.541	935	3.004	28.945
	2009	692	2.080	5.752	6.239	2.030	4.897	2.587	935	2.924	28.136
Lkw	2008	30	87	259	291	94	167	109	27	106	1.165
	2009	34	91	248	233	77	164	77	22	128	1068
Fahrrad	2008	92	483	700	1.045	598	900	711	443	587	5.564
	2009	104	444	695	961	566	879	724	492	554	5.425
Fußgänger- Innen	2008	54	272	536	750	312	528	421	183	1.177	4.233
	2009	69	286	471	662	301	480	387	181	1.158	3.995
Spiel-, Sportgerät	2008	0	10	9	9	3	4	16	10	12	73
	2009	0	5	12	15	4	8	18	7	23	92

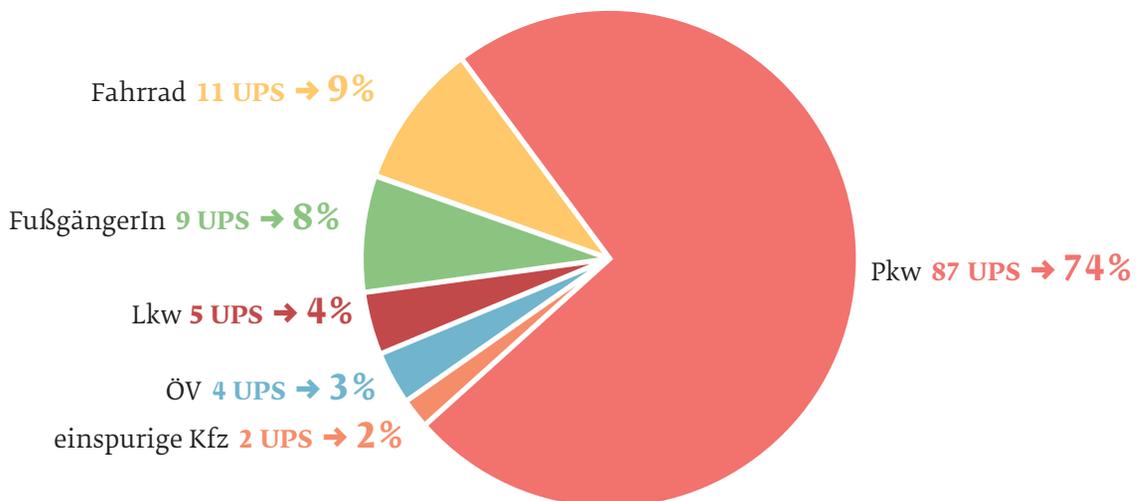
Getöte nach Art der Beteiligung und Bundesländern, 2008/2009

Quelle: Statistik Austria, 2010

		Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	gesamt
Pkw	2008	22	27	111	76	19	59	37	12	4	367
	2009	18	22	106	66	30	42	23	14	7	328
Lkw	2008	0	3	5	7	1	2	2	0	2	22
	2009	2	2	9	3	2	2	0	0	2	22
Fahrrad	2008	1	1	17	12	7	11	5	5	3	62
	2009	0	0	13	8	2	10	2	3	1	39
Fußgänger-Innen	2008	3	10	20	21	11	14	8	3	12	102
	2009	2	10	22	16	9	16	6	6	14	101
Spiel-, Sportgerät	2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2009	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2

Unfallgegner von RadfahrerInnen im Bereich des Wiener Radwegenetzes „Ring Rund“, 2002–2004

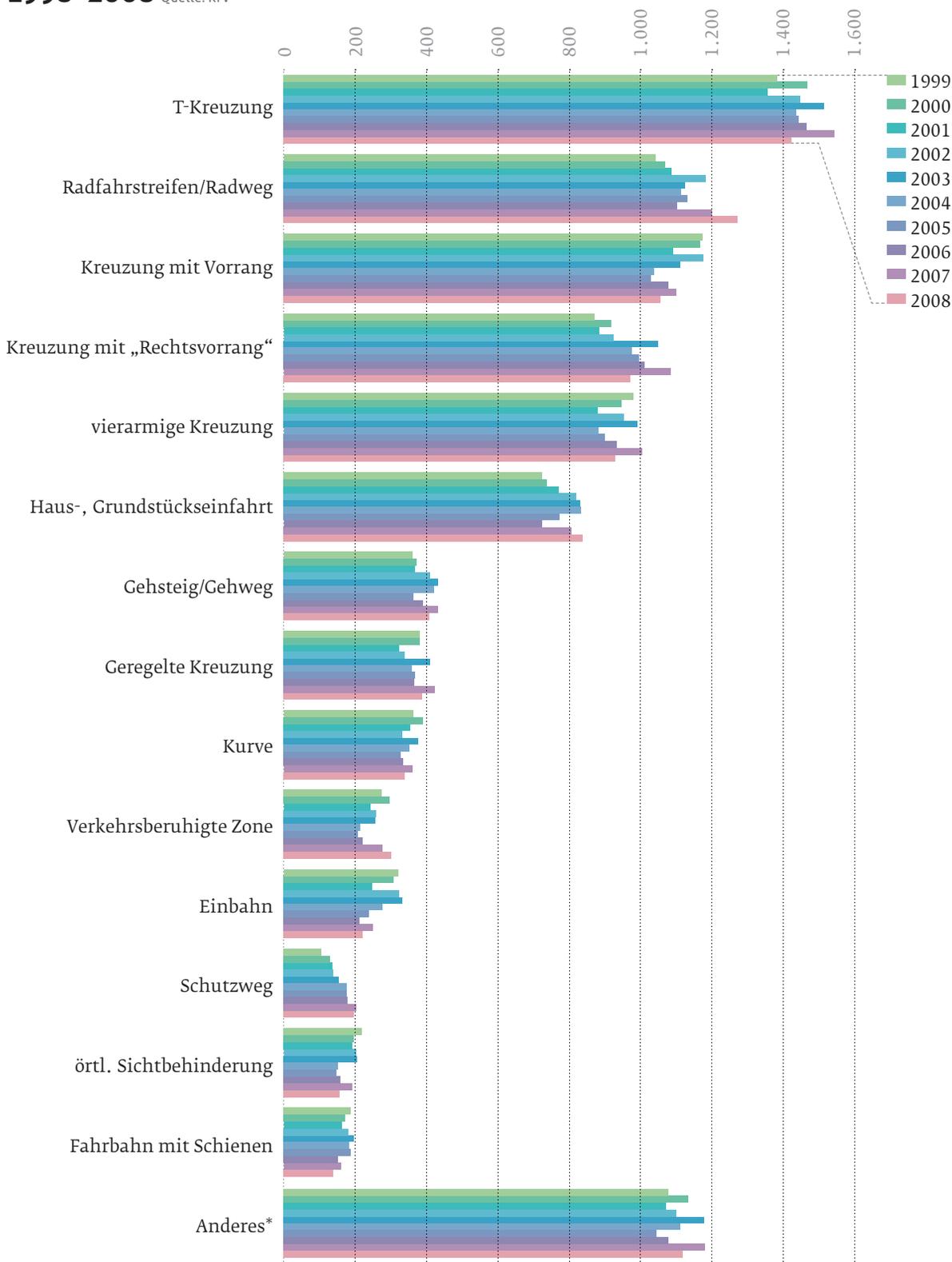
Quelle: Traub, 2006



UPS: Unfälle mit Personenschaden

Unfallumstände bei Radunfällen mit Personenschaden in Österreich, 1998–2008

Quelle: KFV



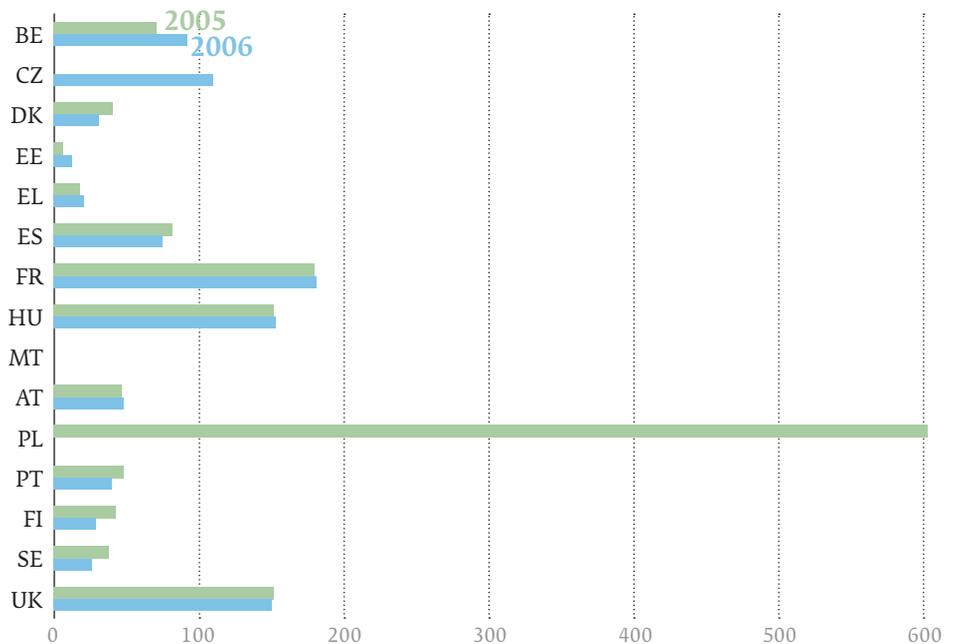
*Anderes: sonst. Besonderheiten, Kreisverkehr, baulich geteilte Fahrbahn, Unterführung/Tunnel, Bankett/Seitenstreifen, Brücke, Baustelle, Fahrbahnenenge, Nebenfahrbahn, versetzte Kreuzung, Haltestelle, Fahrbahnkuppe, Fußgängerzone, sonst. Bahnübergang, Bahnübergang

Auf einen Unfall können mehrere Unfallumstände zutreffen.

Verkehrstote bei Radunfällen per Land, EU-19, 1997–2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

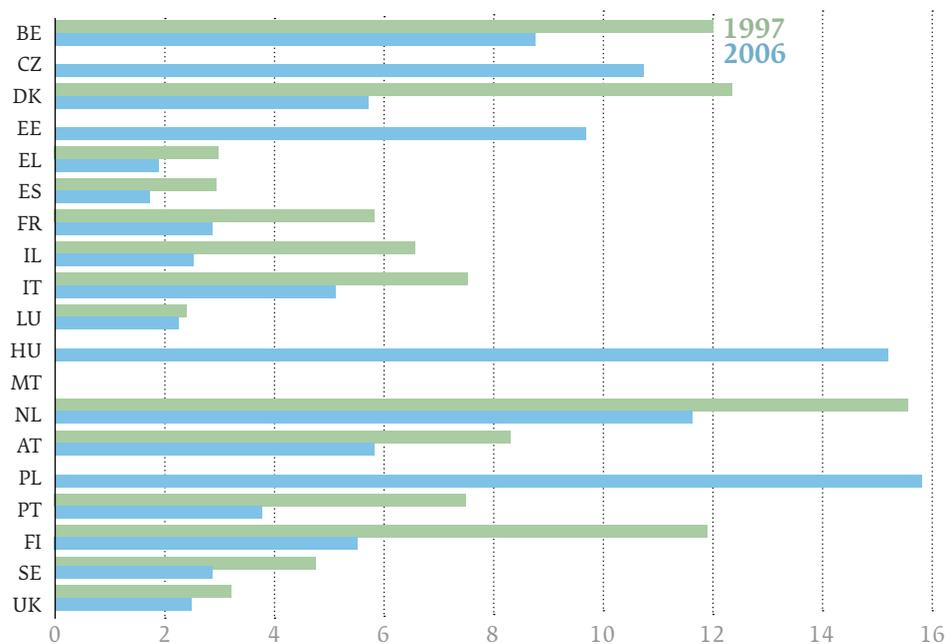
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Belgien	BE	122	135	122	134	130	105	110	79	71	92
Tschechien	CZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110
Dänemark	DK	65	58	59	58	56	52	47	53	41	31
Estland	EE	-	-	-	-	-	-	-	-	7	13
Griechenland	EL	32	34	23	22	29	14	21	24	18	21
Spanien	ES	116	114	119	84	100	96	78	88	82	75
Frankreich	FR	348	318	324	270	256	223	201	177	180	181
Irland	IE	24	21	14	10	12	18	10	-	-	-
Italien	IT	428	364	402	381	331	314	326	296	-	-
Luxemburg	LU	1	1	0	1	1	1	-	-	-	-
Ungarn	HU	-	-	-	-	-	-	178	183	152	153
Malta	MT	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
Niederlande	NL	242	194	194	198	195	169	188	-	-	-
Österreich	AT	66	57	68	62	55	80	56	58	47	48
Polen	PL	-	-	-	-	-	-	-	-	603	-
Portugal	PT	75	74	41	56	50	58	63	47	48	40
Finnland	FI	61	54	63	53	59	53	39	26	43	29
Schweden	SE	42	58	45	47	43	42	35	27	38	26
Großbritannien	UK	187	165	173	131	140	133	116	136	152	150



Verkehrstote bei Radunfällen pro 1 Mio. EinwohnerInnen, EU-19, 1997–2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Belgien BE	12,0	13,2	11,9	13,1	12,7	10,2	10,6	7,6	6,8	8,8
Tschechien CZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,7
Dänemark DK	12,3	11,0	11,1	10,9	10,5	9,7	8,7	9,8	7,6	5,7
Estland EE	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	9,7
Griechenland EL	3,0	3,1	2,1	2,0	2,7	1,3	1,9	2,2	1,6	1,9
Spanien ES	2,9	2,9	3,0	2,1	2,5	2,3	1,9	2,1	1,9	1,7
Frankreich FR	5,8	5,3	5,4	4,5	4,2	3,6	3,2	2,8	2,9	2,9
Irland IE	6,6	5,7	3,8	2,6	3,1	4,6	2,5	-	-	-
Italien IT	7,5	6,4	7,1	6,7	5,8	5,5	5,7	5,1	-	-
Luxemburg LU	2,4	2,4	0,0	2,3	2,3	2,3	-	-	-	-
Ungarn HU	-	-	-	-	-	-	17,6	18,1	15,1	15,2
Malta MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Niederlande NL	15,5	12,4	12,3	12,5	12,2	10,5	11,6	-	-	-
Österreich AT	8,3	7,2	8,5	7,7	6,9	9,9	6,9	7,1	5,7	5,8
Polen PL	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-
Portugal PT	7,5	7,3	4,0	5,5	4,9	5,6	6,0	4,5	4,5	3,8
Finnland FI	11,9	10,5	12,2	10,2	11,4	10,2	7,5	5,0	8,2	5,5
Schweden SE	4,7	6,6	5,1	5,3	4,8	4,7	3,9	3,0	4,2	2,9
Großbritannien UK ¹	3,2	2,8	3,0	2,2	2,4	2,2	2,0	2,3	2,5	2,5

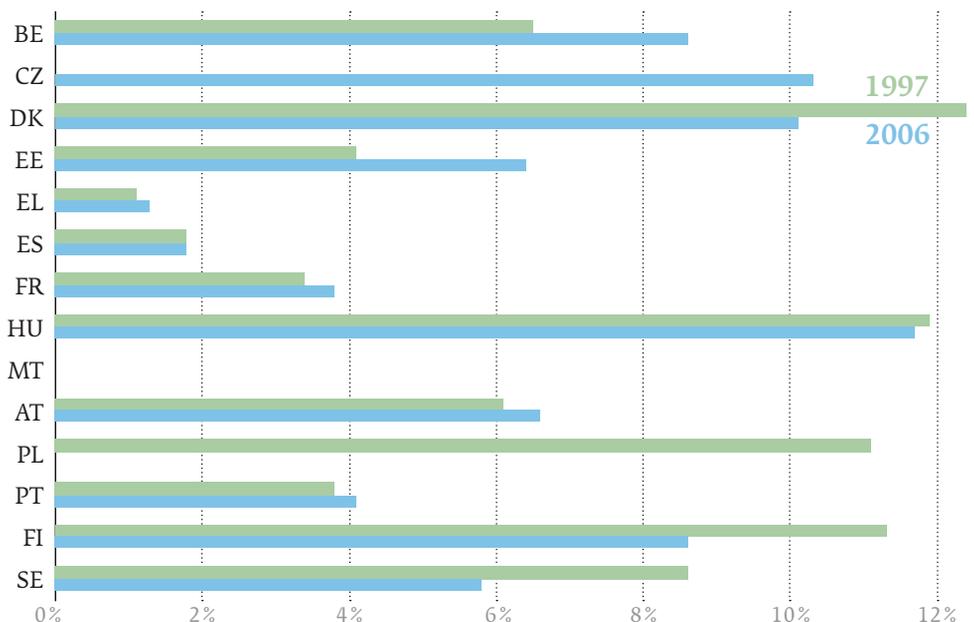


¹ UK (2006) = GB (2006)
+ NI (2005)

Anteil der Verkehrstoten bei Radunfällen in Relation zur Gesamtanzahl der Getöteten im Straßenverkehr, EU-19, 1997–2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

in %	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Belgien BE	8,9	9,0	8,7	9,1	8,7	8,0	9,1	6,8	6,5	8,6
Tschechien CZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,3
Dänemark DK	13,3	11,6	11,5	11,6	13,0	11,2	10,9	14,4	12,4	10,1
Estland EE	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	6,4
Griechenland EL	1,5	1,6	1,1	1,1	1,5	0,9	1,3	1,4	1,1	1,3
Spanien ES	2,1	1,9	2,1	1,5	1,8	1,8	1,4	1,9	1,8	1,8
Frankreich FR	4,1	3,6	3,8	3,3	3,1	2,9	3,3	3,2	3,4	3,8
Irland IE	5,1	4,6	3,4	2,4	2,9	4,8	3,0	-	-	-
Italien IT	6,4	5,8	6,0	5,7	4,9	4,7	5,4	5,3	-	-
Luxemburg LU	1,7	1,8	0,0	1,3	1,4	1,6	-	-	-	-
Ungarn HU	-	-	-	-	-	-	13,4	14,1	11,9	11,7
Malta MT	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
Niederlande NL	20,8	18,2	17,8	18,3	19,6	17,1	18,3	-	-	-
Österreich AT	6,0	5,9	6,3	6,4	5,7	8,4	6,0	6,6	6,1	6,6
Polen PL	-	-	-	-	-	-	-	-	11,1	-
Portugal PT	3,0	3,5	2,1	3,0	3,0	3,5	4,1	3,6	3,8	4,1
Finnland FI	13,9	13,5	14,6	13,4	13,6	12,8	10,3	6,9	11,3	8,6
Schweden SE	7,8	10,9	7,8	8,0	7,4	7,5	6,6	5,6	8,6	5,8
Großbritannien UK ¹	5,0	4,6	4,9	3,7	3,9	3,7	3,2	4,0	4,6	4,5



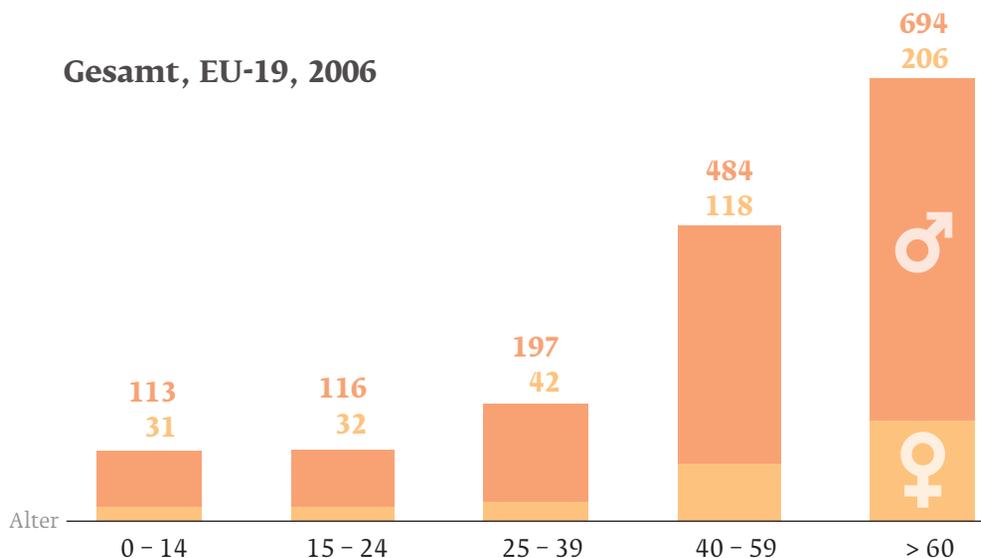
¹ UK (2006) = GB (2006)
+ NI (2005)

Verkehrstote bei Radunfällen nach Alter und Geschlecht, EU-19, 2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

	0 - 14		15 - 24		25 - 39		40 - 59		60+		unbek.	%
	♀	♂	♀	♂	♀	♂	♀	♂	♀	♂		
Belgien BE	1,1	7,6	2,2	7,6	0,0	7,6	10,9	7,6	19,6	35,9	0,0	33,7
Tschechien CZ	0,0	4,5	0,0	5,5	3,6	8,2	8,2	36,4	10,9	22,7	0,0	22,7
Dänemark DK	3,2	3,2	12,9	0,0	3,2	9,7	3,2	9,7	22,6	32,3	0,0	45,2
Estland EE	0,0	7,7	0,0	0,0	0,0	0,0	7,7	23,1	30,8	30,8	0,0	38,5
Griechenland EL	0,0	14,3	0,0	14,3	0,0	4,8	0,0	28,6	0,0	38,1	0,0	0,0
Spanien ES	1,3	5,3	1,3	12,0	1,3	16,0	1,3	32,0	0,0	26,7	2,7	5,3
Frankreich FR	1,7	5,0	1,7	9,9	1,7	4,4	6,1	19,9	6,1	43,1	0,6	17,1
Irland IE ¹	10,0	20,0	10,0	0,0	0,0	10,0	0,0	10,0	0,0	40,0	0,0	20,0
Italien IT ²	0,0	4,1	1,7	2,0	1,7	10,5	4,4	16,9	9,1	47,6	2,0	16,9
Luxemburg LU ³	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100	0,0	0,0	0,0	0,0
Ungarn HU	0,7	5,2	0,7	3,3	2,0	6,5	5,2	36,6	7,8	31,4	0,7	16,3
Malta MT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Niederlande NL ¹	5,9	5,3	3,7	6,4	3,7	3,7	4,3	12,8	19,1	34,6	0,5	36,7
Österreich AT	0,0	0,0	2,1	4,2	6,3	6,3	8,3	18,8	22,9	31,3	0,0	39,6
Polen PL	1,0	3,2	0,8	5,8	1,0	11,1	6,6	29,0	8,3	29,7	3,5	17,7
Portugal PT	0,0	5,7	0,0	8,6	0,0	11,4	2,9	20,0	2,9	45,7	2,9	5,7
Finnland FI	0,0	6,9	0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	27,6	27,6	34,5	0,0	31,0
Schweden SE	0,0	7,7	3,8	3,8	7,7	3,8	15,4	7,7	15,4	34,6	0,0	42,3
Großbritannien UK ⁴	4,0	17,3	0,7	6,0	4,0	21,3	4,7	20,7	3,3	18,0	0,0	16,7

Gesamt, EU-19, 2006



1 Daten von 2004

2 Daten von 2003

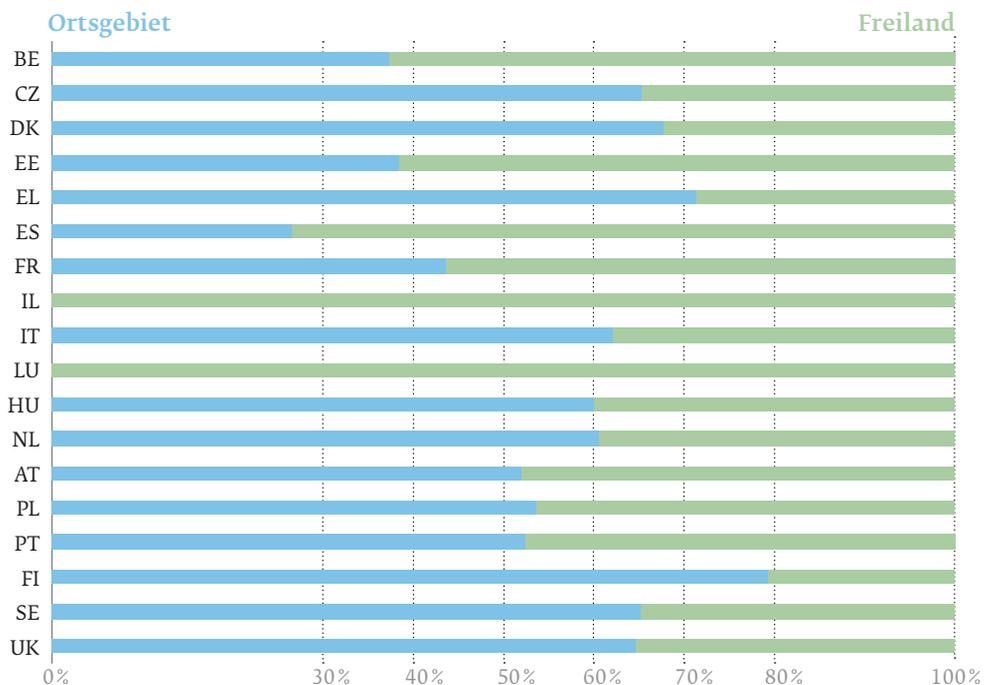
3 Daten von 2002

4 UK (2006) = GB (2006)
+ NI (2005)

Getötete bei Radunfällen nach Ortsgebiet und Freiland, EU-19, 2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

		Ortsgebiet	Freiland	Ortsgebiet in %
Belgien	BE	34	57	37
Tschechien	CZ	72	38	65
Dänemark	DK	21	10	68
Estland	EE	5	8	38
Griechenland	EL	15	6	71
Spanien	ES	20	55	27
Frankreich	FR	79	102	44
Irland	IE ¹	0	10	0
Italien	IT ²	184	112	62
Luxemburg	LU ³	0	1	0
Ungarn	HU	92	61	60
Malta	MT	0	0	0
Niederlande	NL ¹	114	74	61
Österreich	AT	25	23	52
Polen	PL ⁴	324	279	54
Portugal	PT	21	19	51
Finnland	FI	23	6	79
Schweden	SE	15	8	58
Großbritannien	UK ⁵	97	53	65



1 Daten von 2003

2 Daten von 2004

3 Daten von 2002

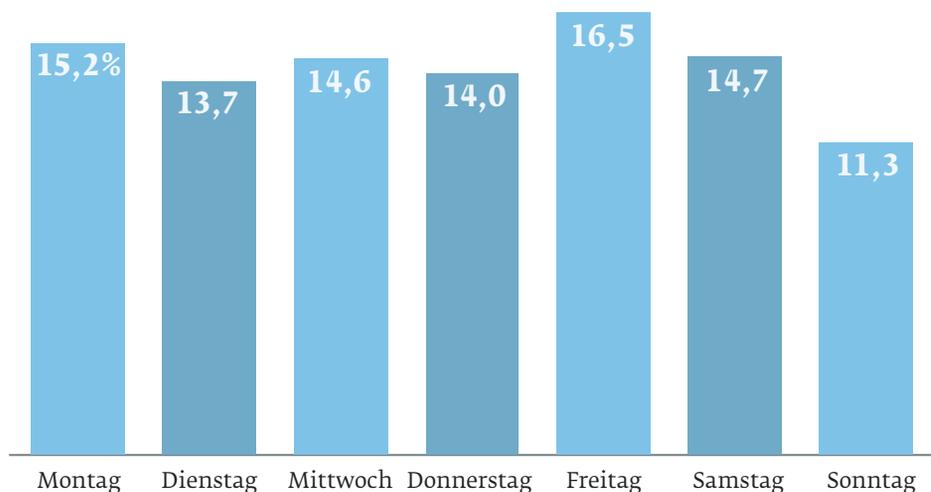
4 Daten von 2005

5 UK (2006) = GB (2006)
+ NI (2005)

Verkehrstote bei Radunfällen nach Wochentag, EU-19, 2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Belgien BE	8	13	14	16	23	8	10
Tschechien CZ	19	13	20	9	22	14	13
Dänemark DK	7	3	4	4	6	4	3
Estland EE	3	2	0	2	3	2	1
Griechenland EL	2	5	0	6	3	4	1
Spanien ES	9	12	12	11	12	8	11
Frankreich FR	24	23	28	23	28	21	34
Irland IE ¹	0	1	3	4	0	2	0
Italien IT ²	47	43	48	35	44	46	33
Luxemburg LU ³	0	0	0	0	0	1	0
Ungarn HU	19	12	28	26	28	29	11
Malta MT	0	0	0	0	0	0	0
Niederlande NL ¹	35	26	27	29	26	24	21
Österreich AT	8	4	10	4	8	10	4
Polen PL ⁴	96	83	69	86	105	99	65
Portugal PT	1	5	7	10	3	6	8
Finnland FI	8	4	3	3	3	4	4
Schweden SE	4	4	4	2	6	3	3
Großbritannien UK ⁵	23	31	24	20	21	20	11

Durchschnitt, EU-19

1 Daten von 2003

2 Daten von 2004

3 Daten von 2002

4 Daten von 2005

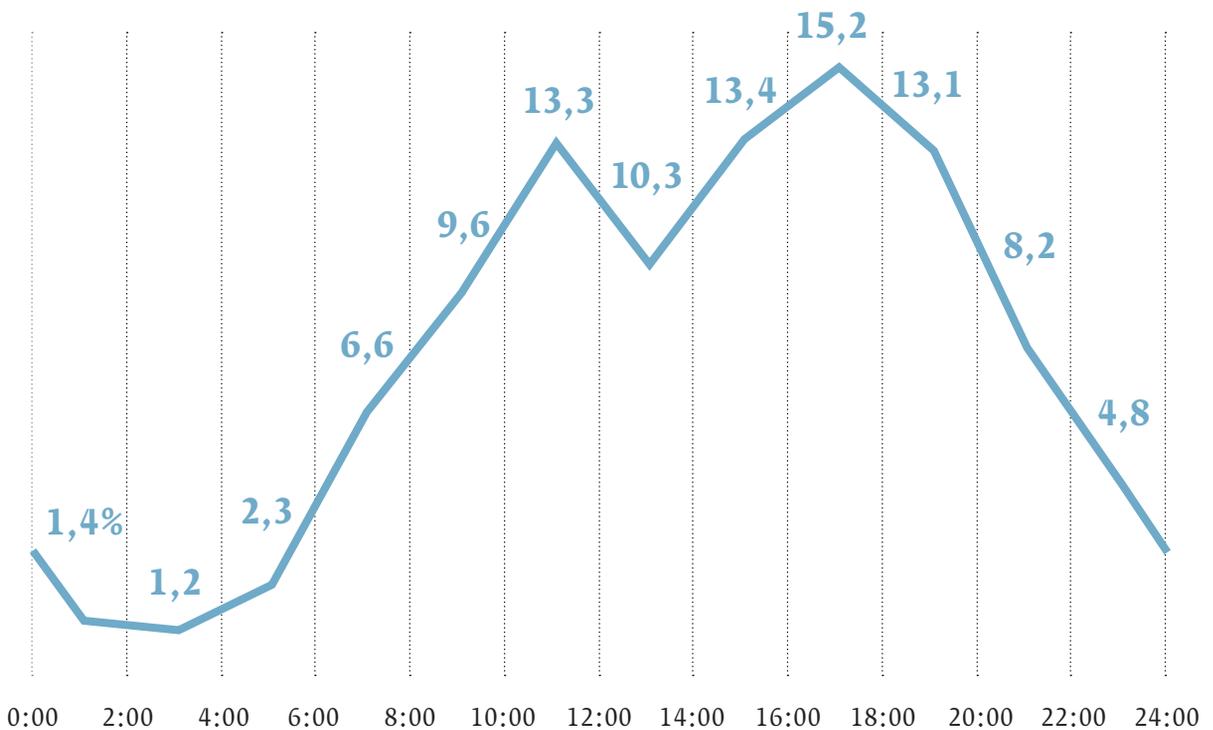
5 UK (2006) = GB (2006)
+ NI (2005)

Anteil der Getöteten bei Radunfällen nach Wochentag und Uhrzeit, EU-19, 2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

in %	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
0:00 - 1:59	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3
2:00 - 3:59	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,2	0,5
4:00 - 5:59	0,6	0,4	0,3	0,1	0,3	0,2	0,4
6:00 - 7:59	1,2	1,3	0,9	1,2	0,9	0,8	0,3
8:00 - 9:59	1,5	1,1	1,3	1,6	1,8	1,2	1,1
10:00 - 11:59	2,0	2,0	2,3	1,5	2,2	1,5	1,8
12:00 - 13:59	1,2	1,1	1,5	1,6	1,6	2,0	1,3
14:00 - 15:59	2,0	1,7	2,1	1,8	2,5	2,4	0,9
16:00 - 17:59	2,5	2,3	1,9	2,3	2,9	1,8	1,5
18:00 - 19:59	2,0	1,8	1,8	1,9	1,7	2,1	1,8
20:00 - 21:59	1,1	1,2	1,5	1,0	1,5	1,2	0,7
22:00 - 23:59	0,5	0,4	0,5	0,8	0,9	1,2	0,5

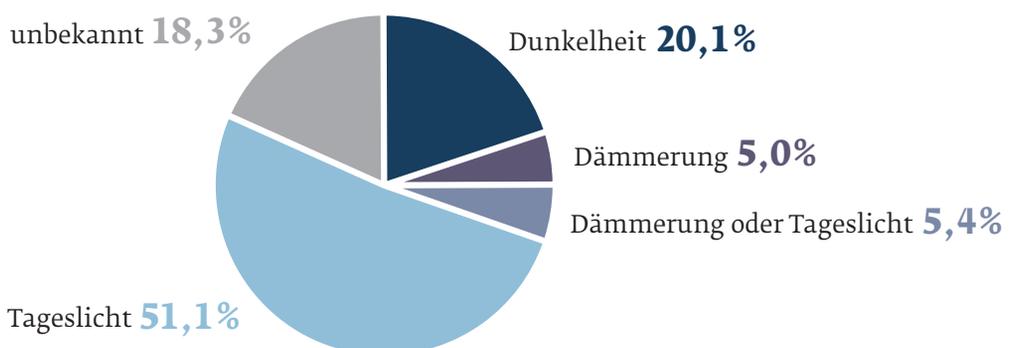
Gesamt, EU-19, 2006



Getötete bei Radunfällen nach Lichtverhältnissen, EU-19, 2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

		Dunkelheit	Dämmerung	Dämmerung oder Tageslicht	Tageslicht	unbekannt	Gesamt	Dunkelheit oder Dämmerung
Belgien	BE	13	3	0	74	2	92	17,8%
Tschechien	CZ	36	0	0	0	74	110	0,0%
Dänemark	DK	4	1	0	26	0	31	16,1%
Estland	EE	5	0	0	8	0	13	38,5%
Griechenland	EL	7	1	0	13	0	21	38,1%
Spanien	ES	13	4	0	58	0	75	22,7%
Frankreich	FR	25	9	0	147	0	181	18,8%
Irland	IE ¹	2	0	8	0	0	10	20,0%
Italien	IT ²	0	0	0	0	296	296	0,0%
Luxemburg	LU ³	0	0	0	0	1	1	0,0%
Ungarn	HU	47	6	0	100	0	153	34,6%
Malta	MT	0	0	0	0	0	0	0,0%
Niederlande	NL ¹	34	6	0	147	1	188	21,4%
Österreich	AT	6	3	0	39	0	48	18,8%
Polen	PL ⁴	160	67	0	376	0	603	37,6%
Portugal	PT	13	2	0	25	0	40	37,1%
Finnland	FI	4	1	0	24	0	29	17,2%
Schweden	SE	5	1	0	16	4	26	27,3%
Großbritannien	UK ⁵	42	0	104	4	0	150	28,0%

Gesamt, EU-19

1 Daten von 2003

2 Daten von 2004

3 Daten von 2002

4 Daten von 2005

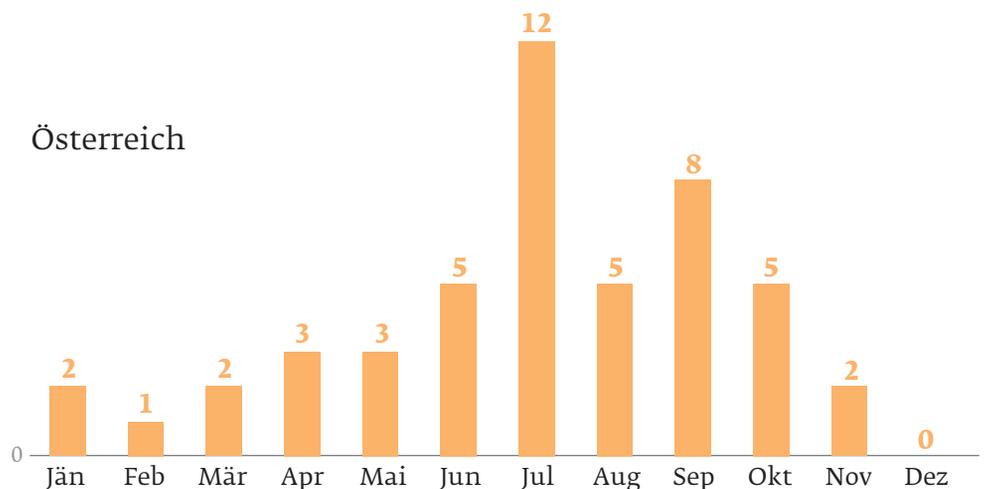
5 UK (2006) = GB (2006)
+ NI (2005)

Getötete bei Radunfällen nach Monat, EU-19, 2006

Quelle: EC, DG TREN, CARE Database, 2008

	Jän	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Belgien BE	4	7	5	3	14	12	11	4	13	10	4	5
Tschechien CZ	4	0	6	12	12	12	13	15	10	11	9	6
Dänemark DK	1	0	1	2	1	9	3	4	2	4	2	2
Estland EE	1	0	1	0	0	0	2	3	2	1	0	3
Griechenland EL	1	1	1	4	0	2	2	3	3	2	1	1
Spanien ES	2	7	6	9	8	8	6	8	10	4	3	4
Frankreich FR	17	6	13	11	8	20	24	11	24	16	15	16
Irland IE ¹	0	0	0	1	4	0	0	2	1	0	1	1
Italien IT ²	10	18	21	22	33	34	31	35	30	20	22	20
Luxemburg LU ³	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Ungarn HU	3	8	4	16	9	10	22	5	23	29	16	8
Malta MT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Niederlande NL ¹	7	7	18	17	16	21	19	19	19	11	20	14
Österreich AT	2	1	2	3	3	5	12	5	8	5	2	0
Polen PL ⁴	40	18	22	37	48	59	67	83	68	76	56	29
Portugal PT	1	1	1	3	7	2	8	6	5	1	0	5
Finnland FI	0	1	1	0	2	4	8	5	4	2	1	1
Schweden SE	1	0	1	1	2	4	0	2	5	7	0	3
Großbritannien UK ⁵	16	14	7	12	11	12	16	12	19	11	12	8
Gesamt in %	5,3	4,3	5,3	7,4	8,6	10,4	11,8	10,7	11,9	10,2	7,9	6,1

Österreich



1 Daten von 2003

2 Daten von 2004

3 Daten von 2002

4 Daten von 2005

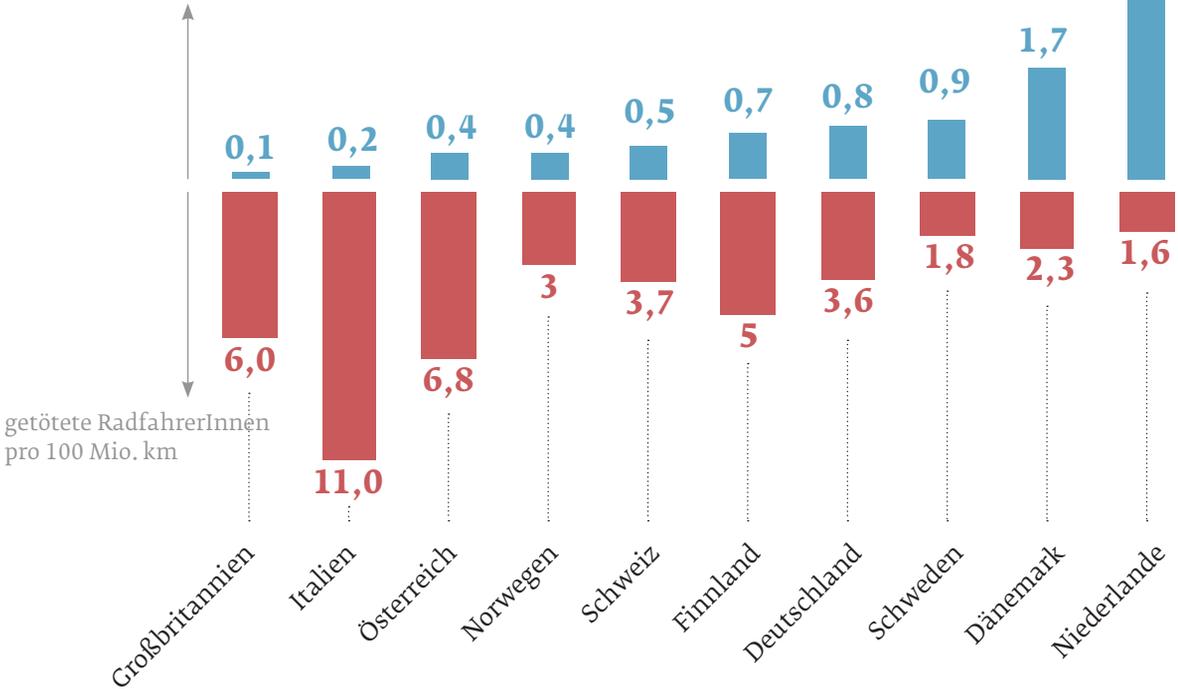
5 UK (2006) = GB (2006) + NI (2005)

4.32

Zusammenhang zwischen Fahrleistung und Todesrisiko

Quelle: Wittink; Roelof

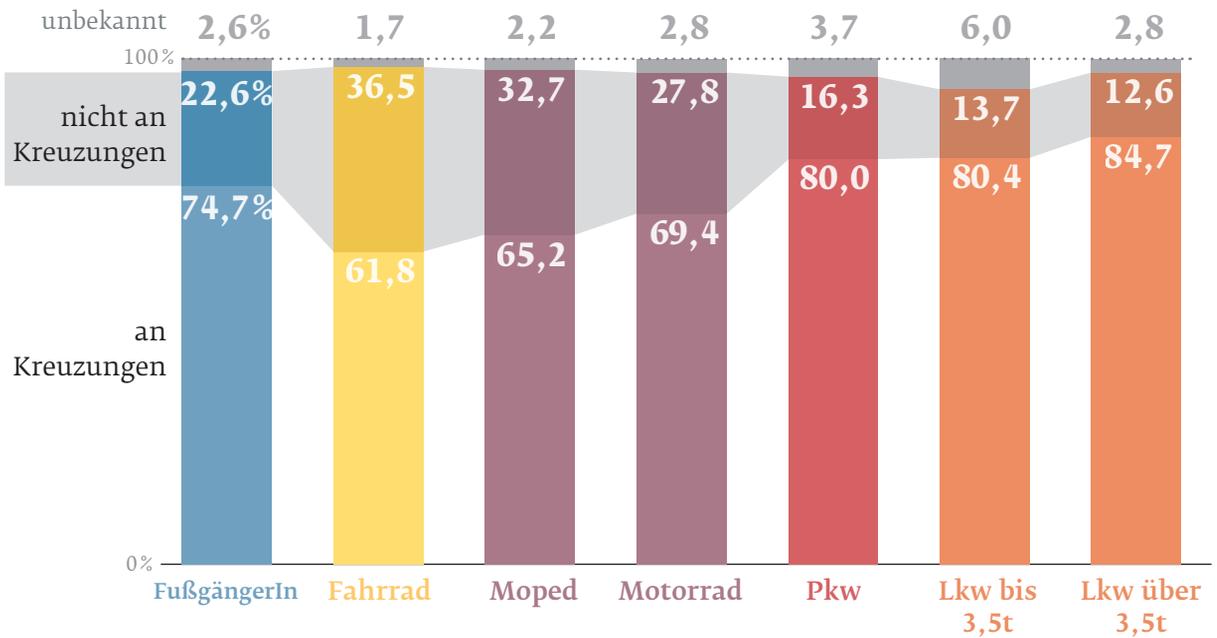
Radkilometer pro EinwohnerIn pro Tag



4.33

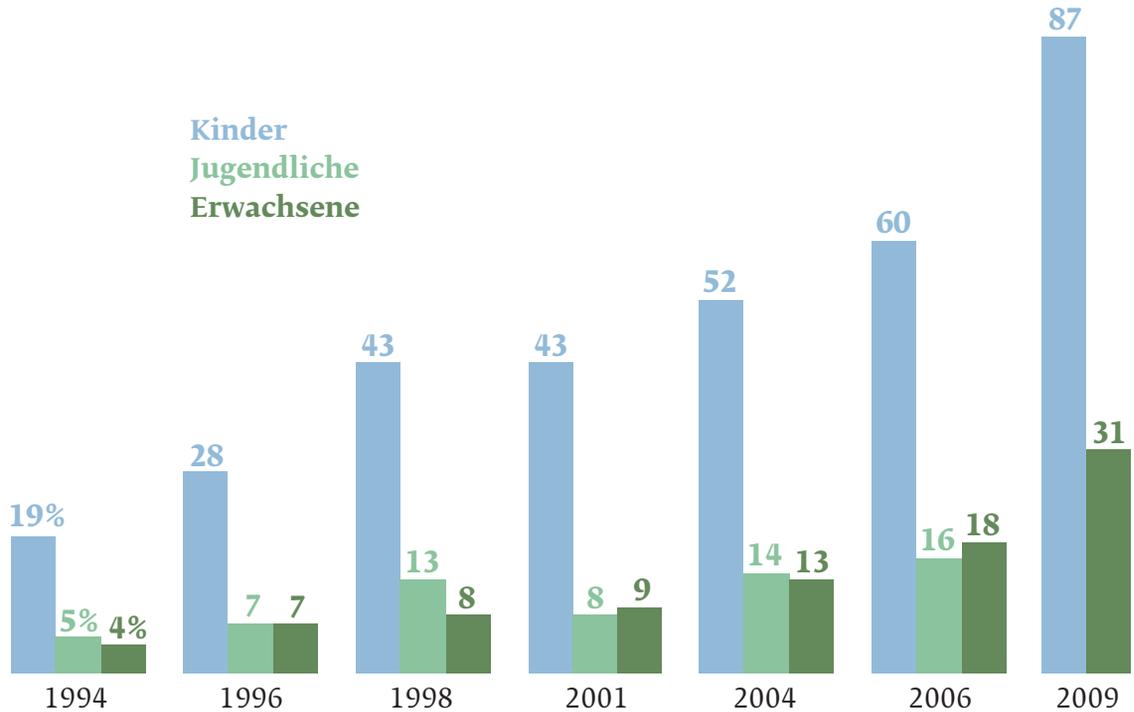
Getötete bei Radunfällen an Kreuzungen nach Verkehrsbeteiligung, EU-19, 2006

Quelle: EC, DG TREN; CARE Database, 2008



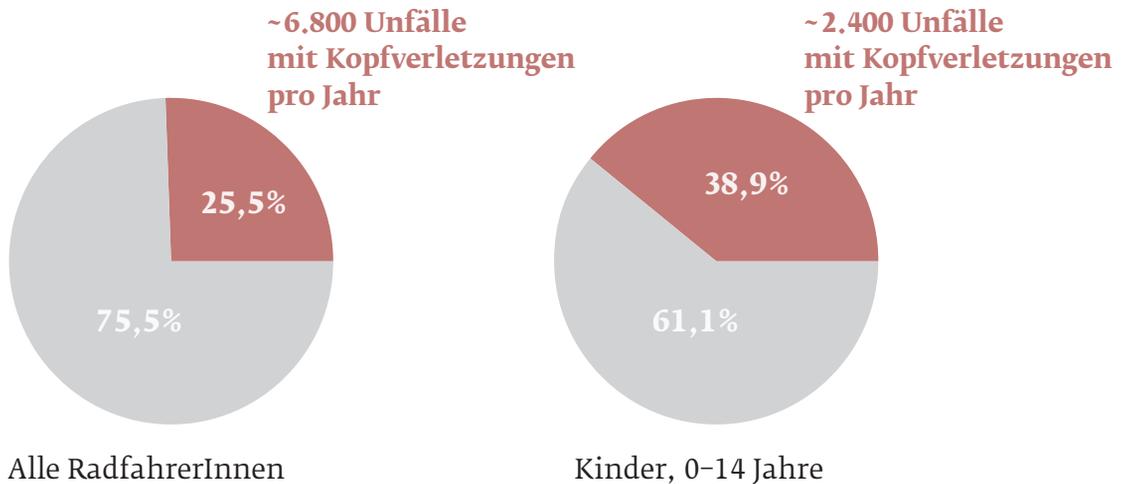
Entwicklung der Radhelmtragequote, 1994–2009

Quelle: Furian; Hnatek-Petrak, 2006; www.forumgesundheit.at, 2010



Spitalsbehandelte Kopfverletzungen nach Unfällen beim Radfahren, Durchschnitt 2002-2008

Quelle: KfV, 2010



- 4.21 Traub, R. | *Vorschläge für die Unfallsanierung am Wiener Radweg-Ring-Rund* | Diplomarbeit am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur, Wien | 2006
- 4.22 Kuratorium für Verkehrssicherheit, Unfalldatenbank
- 4.23 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.24 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.25 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.26 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.27 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.28 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.29 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.30 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.31 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.32 Wittink, Roelof in *Sustainable Transport, Planning for walking and cycling in urban environments*, Tolley, R. (Hg.) | 1-ce Interface for Cycling Expertise: Planning for cycling supports road safety | Woodhead publishing in Environmental management | 2003 | ISBN 1 85573 614 4
- 4.33 EC, Directorate-General Energy and Transport | CARE Database | *Traffic Safety Basic Facts 2008* | ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-intras-1-3-urban.pdf | Oktober 2008 | Stand: 7.6.2010
- 4.34 Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) | *Argumente pro und contra Radhelmpflicht für Kinder* | Präsentation | 2010
- 4.35 „Furian, G.; Hnatek-Petrak, K. in Danzl, K.; Huber, C.; Kathrein, G. und Pürstl, G. (Hg.) | *Zeitschrift für Verkehrsrecht* 51.Jg., 9/September 2006 | ISSN 0044-3662 | S. 427-432;
Schobesberger C. | *Zwei von drei Radlern schützen ihren Kopf nicht* | http://www.forumgesundheits.at/portal27/portal/forumgesundheitsportal/channel_content/cmsWindow?p_tabid=3&p_menuid=63344&action=2&p_pubid=635861 | 2009 | Stand 7.6.2010

5

Fahrraddiebstahl

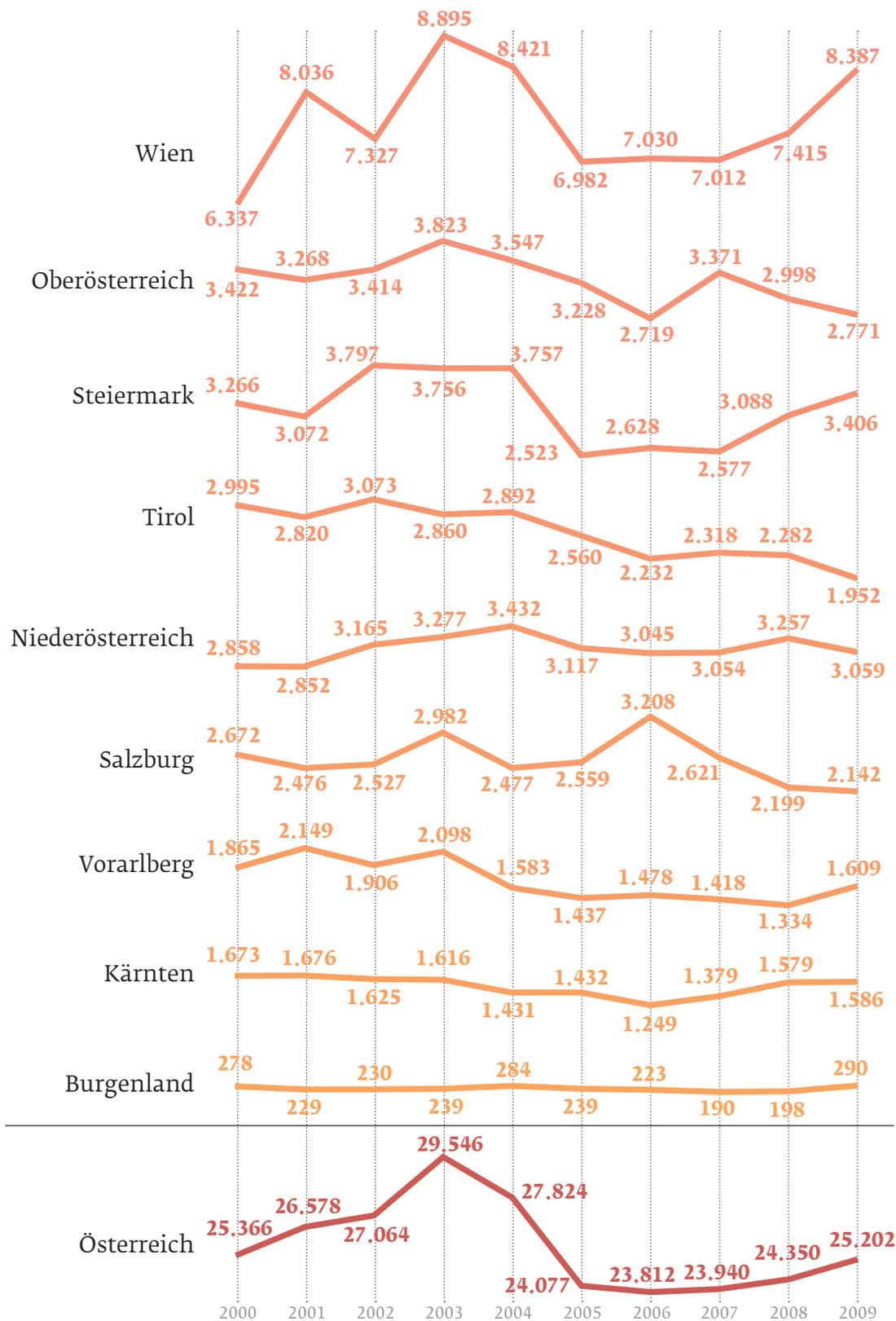
Dieses Kapitel informiert über das Problem Fahrrad-diebstahl, quantifiziert es und gibt damit auch Hin-weise auf Lösungsmöglichkeiten.

Die stetige Zunahme des Radverkehrsanteils geht mit einem Anstieg der Fahrraddiebstähle und des Vanda-lismus einher. Diese Probleme sind gleich nach der Einschätzung des Gefährdungspotentials im Verkehr die bedeutendsten Hindernisse für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades. Der Fahrraddiebstahl muss daher bewusst und systematisch eingedämmt wer-den. Die vorliegenden Zahlen sollen eine ausführliche Einsicht in die Hintergründe des Themas Fahrraddieb-stahl geben.

Aufgrund der geringen Aufklärungsquote ist beim Fahrraddiebstahl mit einer hohen Dunkelziffer zu rechnen. Schätzungen, die auf internationalen Erfah-rungen beruhen, gehen davon aus, dass die polizei-lich registrierten Fälle nur ein Achtel der tatsächlich gestohlenen Fahrräder beinhalten. Das unterstreicht die Bedeutung von Maßnahmen gegen Fahrraddieb-stahl, die insbesondere von RadfahrerInnen selbst ge-troffen werden können. Daher ist Informationsarbeit ein wesentlicher Baustein dazu, die Zahl der gestohle-nen Fahrräder zu reduzieren.

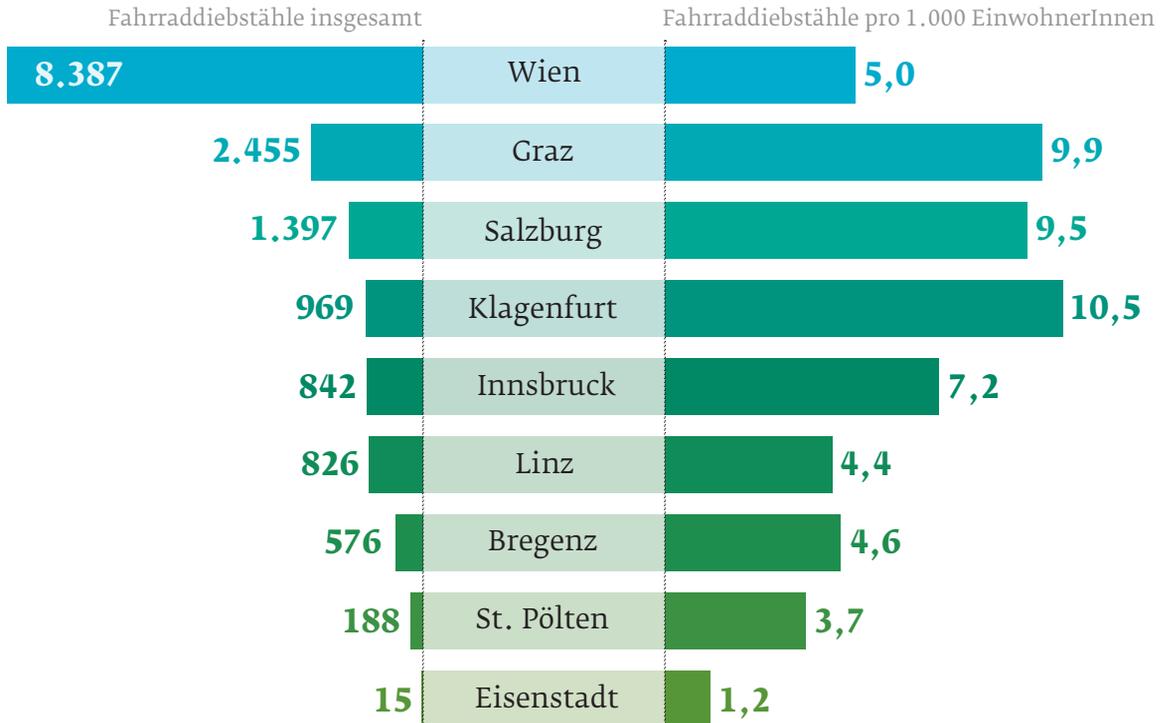
Anzahl der Fahrraddiebstähle in Österreich und den einzelnen Bundesländern, 2000–2009

Quelle: BMI, 2010; FGM, 2009



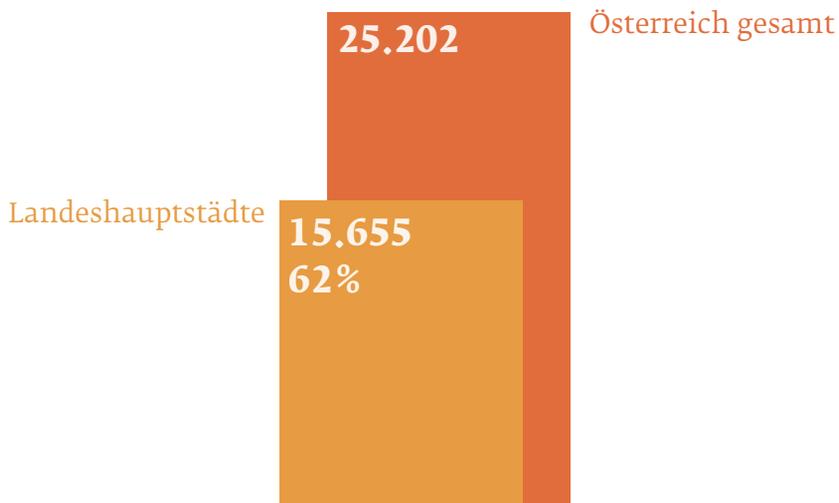
Anzahl der Fahrraddiebstähle in den Landeshauptstädten

Quelle: BMI, 2010; VCÖ, 2010; Statistik Austria, 2008

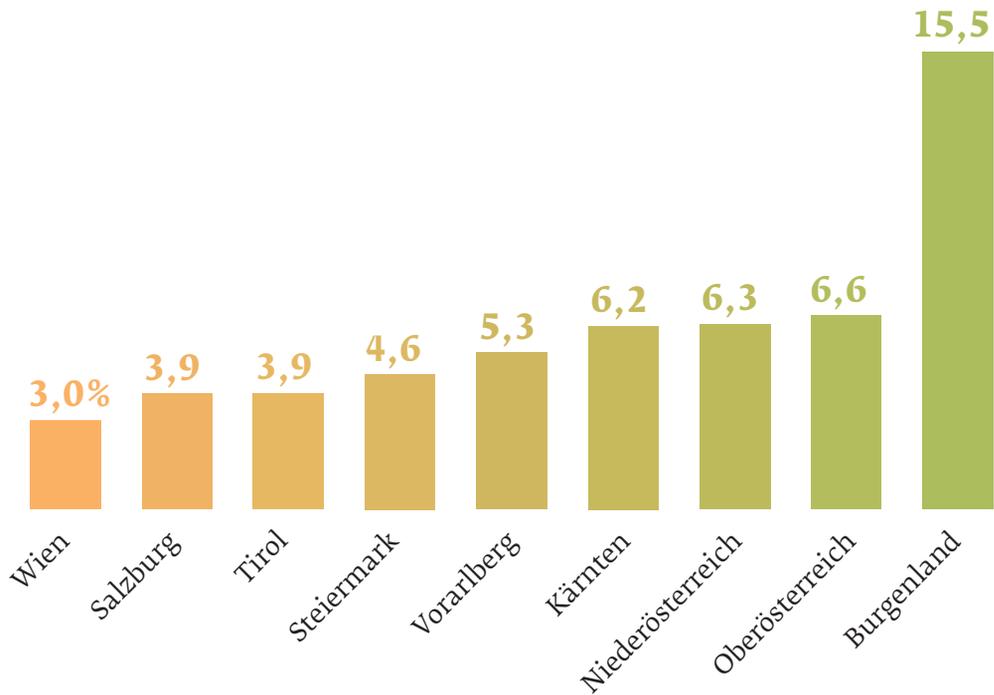


Anzahl der Fahrraddiebstähle in Landeshauptstädten im Vergleich zum restlichen Österreich, 2009

Quelle: BMI, 2010



Aufklärungsquote in den einzelnen Bundesländern, 2009 Quelle: BMI, 2010



Anzahl der Diebstahlsdelikte und Aufklärungsquote, 2009

Quelle: BMI, 2010



Fahrraddiebstahl und der finanzielle Schaden, 2009

Quelle: BMI, 2010; FGM, 2009

Durchschnittspreis = 300 – 360€

registrierte
Fahrraddiebstähle



25.202

7,6 Mio. – 9,1 Mio.€

geschätzte
Dunkelziffer



200.500

60,2 Mio. – 72,2 Mio.€

Fahrzeugbesitz und Fahrzeugdiebstahl in Österreich, 2009

Quelle: BMI, 2010; Statistik Austria, 2010; VCÖ, 2010

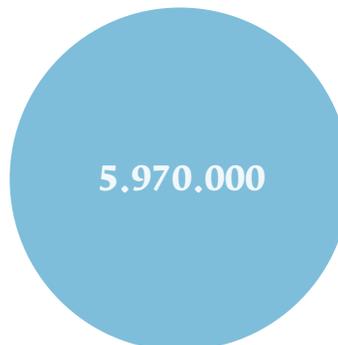
zugelassene PKW



4.359.944

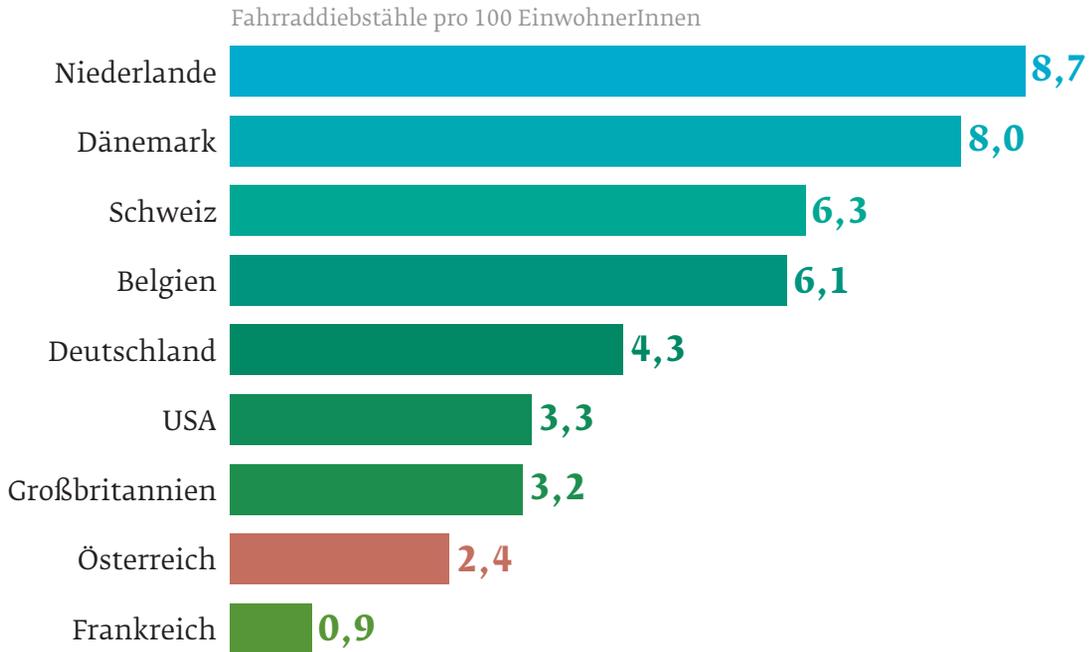
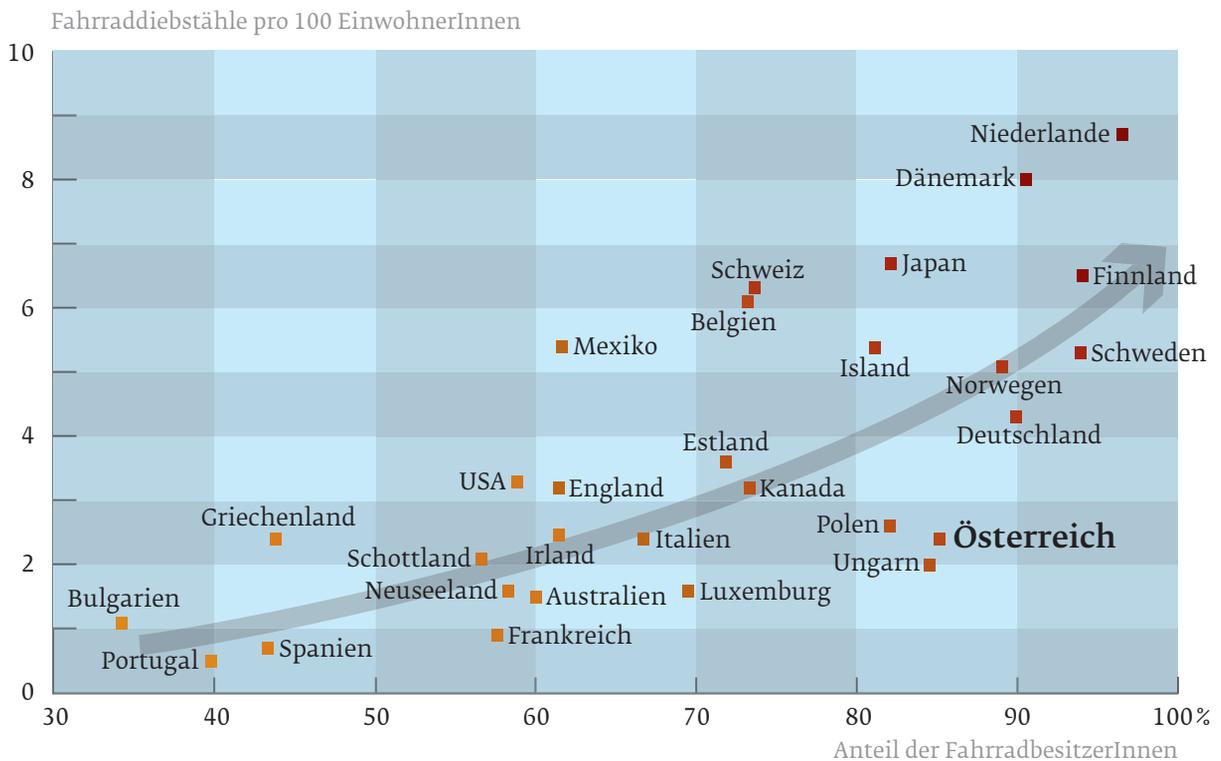
5.297 •
gestohlen

Fahrradbesitz laut VCÖ-
Untersuchung 2010



5.970.000

• **25.202**
gestohlen

Fahrraddiebstahl im internationalen Vergleich, 2004 Quelle: ICVS, 2007**Fahrraddiebstähle pro Fahrradbesitz in Europa, 2004** Quelle: ICVS, 2007

Aufteilung der TäterInnen in Altersgruppen, Deutschland 2008

Quelle: ADFC, 2009

unter 14 Jahre



14-18 Jahre



19-21 Jahre

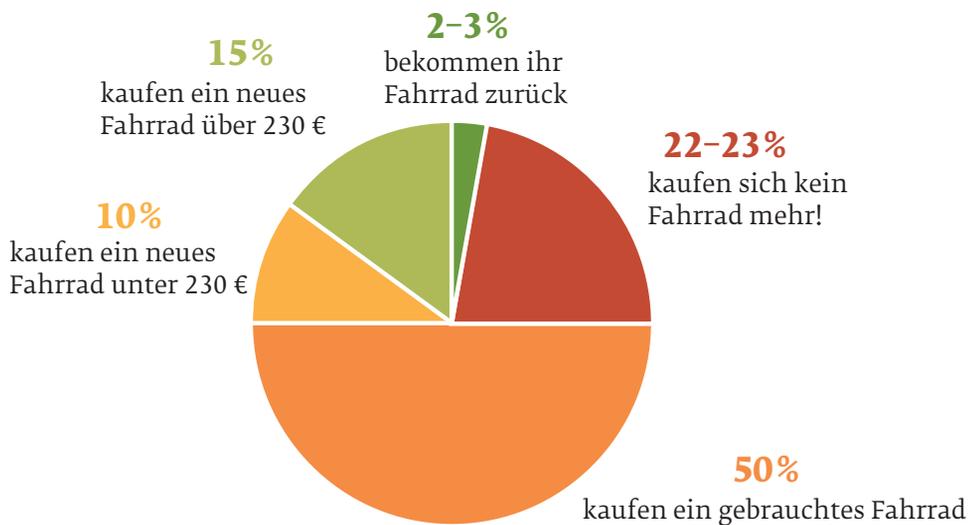


über 21 Jahre



Fahrradkaufverhalten nach einem Fahrraddiebstahl, Frankreich, 2004

Quelle: IFRESI-CNRS; Altermodal, 1999-2003



- 5.01** Bundesministerium für Inneres in VCÖ | *Im Vorjahr wurden mehr als 25.000 Fahrräder gestohlen!* | <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8055&b=92> | 2010 | Stand 1.7.2010;
Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM | *Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl* | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Graz, Wien | 2009
- 5.02** Bundesministerium für Inneres in VCÖ | *Im Vorjahr wurden mehr als 25.000 Fahrräder gestohlen!* | <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8055&b=92> | 2010 | Stand 1.7.2010;
Statistik Austria | *Bevölkerung 2001 und 2006 nach Politischen Bezirken (einschl. Veränderung nach Komponenten)* | 2008
- 5.03** Bundesministerium für Inneres in VCÖ | *Im Vorjahr wurden mehr als 25.000 Fahrräder gestohlen!* | <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8055&b=92> | 2010 | Stand 1.7.2010
- 5.04** Bundesministerium für Inneres in VCÖ | *Im Vorjahr wurden mehr als 25.000 Fahrräder gestohlen!* | <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8055&b=92> | 2010 | Stand 1.7.2010
- 5.05** Bundesministerium für Inneres in VCÖ | *Im Vorjahr wurden mehr als 25.000 Fahrräder gestohlen!* | <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8055&b=92> | 2010 | Stand 1.7.2010
- 5.06** Bundesministerium für Inneres in VCÖ | *Im Vorjahr wurden mehr als 25.000 Fahrräder gestohlen!* | <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8055&b=92> | 2010 | Stand 1.7.2010;
Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM | *Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl* | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Graz, Wien | 2009
- 5.07** Bundesministerium für Inneres in VCÖ | 2010 | *Im Vorjahr wurden mehr als 25.000 Fahrräder gestohlen!* | <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8055&b=92> | Stand 1.7.2010;
VCÖ | *In Österreich gibt es rund 6 Millionen Fahrräder* | <http://www.vcoe.at/start.asp?b=92&ID=8011> | Stand 1.7.2010
Statistik Austria | *Bestand an Kraftfahrzeugen 2009* | 2010;
Bundesministerium für Inneres Bundeskriminalamt – Büro 4.3 | *Polizeiliche Kriminalstatistik Österreichs 2009 – Einbruchsdiebstähle und Diebstähle* | 2010
- 5.08** Van Dijk, J.; Van Kesteren, J.; Smit, P. | *Criminal Victimization in International Perspective – key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS* | WODC | 2007 | ISBN 978 90 5454 965 9
- 5.09** Van Dijk, J.; Van Kesteren, J.; Smit, P. | *Criminal Victimization in International Perspective – key findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS* | WODC | 2007 | ISBN 978 90 5454 965 9
- 5.10** Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) | *Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland. Berichtsjahr 2008. Auswertung Fahrraddiebstahl* | Bremen | 2009
- 5.11** Heran F. | Institut Fédératif de Recherche sur les Economies et les Sociétés Industrielles (IFRESI); Altermodal | in Giroud, M. et al. | *Bike theft prevention: impact, solutions and side-effects* | Präsentation bei der Velocity München | 2007

6

Wirtschaftsfaktoren

Dieses Kapitel informiert darüber, mit welchen positiven wirtschaftlichen Auswirkungen Radfahren verbunden ist.

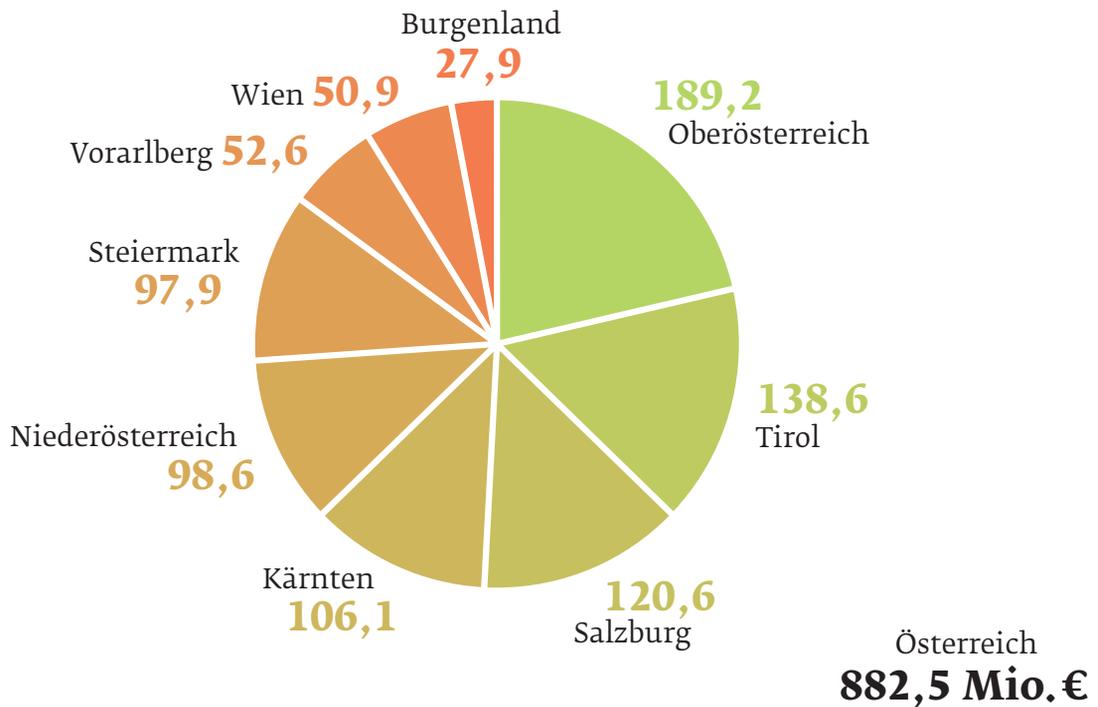
Wenn sich die Bedingungen für das Radfahren verbessern und mehr Personen das Rad als Verkehrsmittel im Freizeit- oder Alltagsverkehr benutzen, vermehren sich naturgemäß auch die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen auf Produktion, Handel und Fahrradservice. Auch der Fahrradtourismus steuert einen erheblichen Beitrag zur gesamten Wertschöpfung durch den Radverkehr bei.

Regelmäßiges Radfahren verbessert außerdem die Fitness und den Allgemeinzustand der Rad fahrenden Personen. Wenn die Bedingungen für das Radfahren verbessert werden, verbessert sich daher auch insgesamt der Gesundheitszustand der Bevölkerung, was erhebliche positive Auswirkungen auf die Volkswirtschaft mit sich bringt.

6.01

Direkte und Indirekte Wertschöpfung durch Radverkehr nach Bundesland, 2008

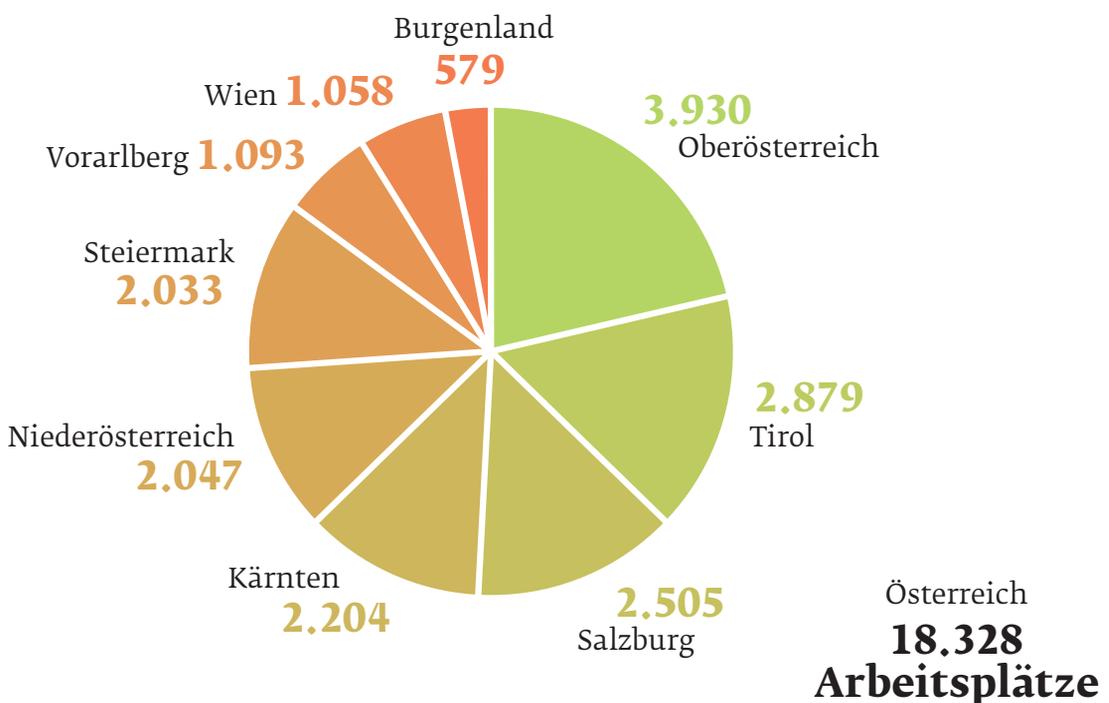
Quelle: Miglbauer et al. 2009



6.02

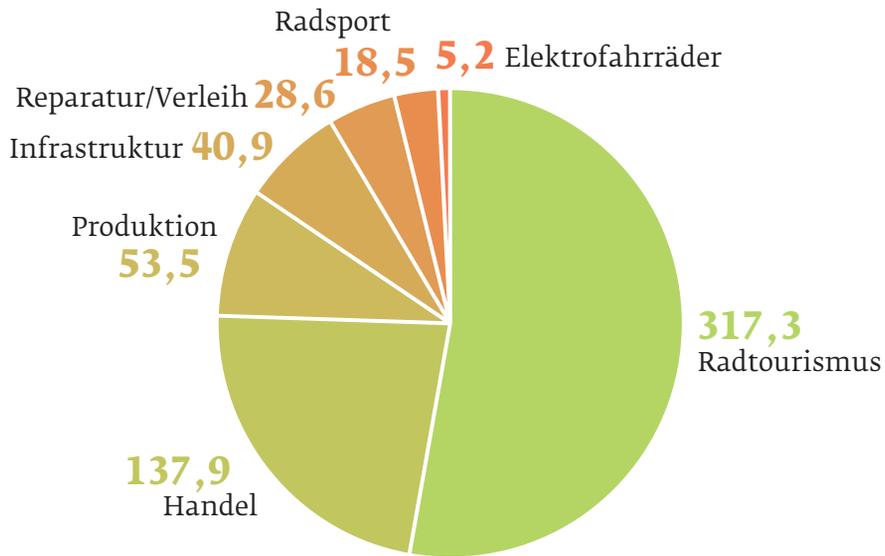
Direkte und indirekte Beschäftigung durch Radverkehr nach Bundesland, 2008

Quelle: Miglbauer et al. 2009



Direkte Wertschöpfung durch Radverkehr nach Sektoren, 2008

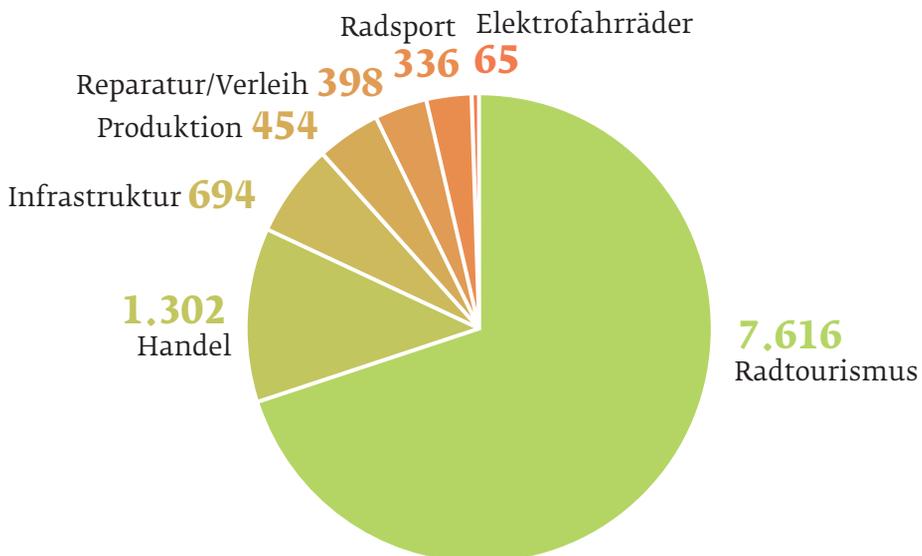
Quelle: Miglbauer et al. 2009



Summe direkte Effekte
601,9 Mio€

Direkte Beschäftigung durch Radverkehr nach Sektoren, 2008

Quelle: Miglbauer et al. 2009

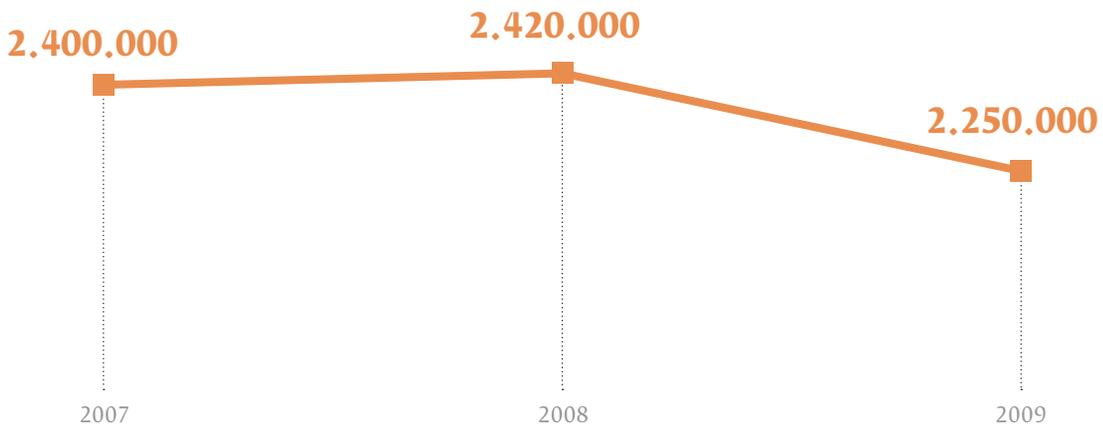


Summe direkte Effekte
10.865 Arbeitsplätze

6.05

Fahrradproduktion in Deutschland, 2007–2009

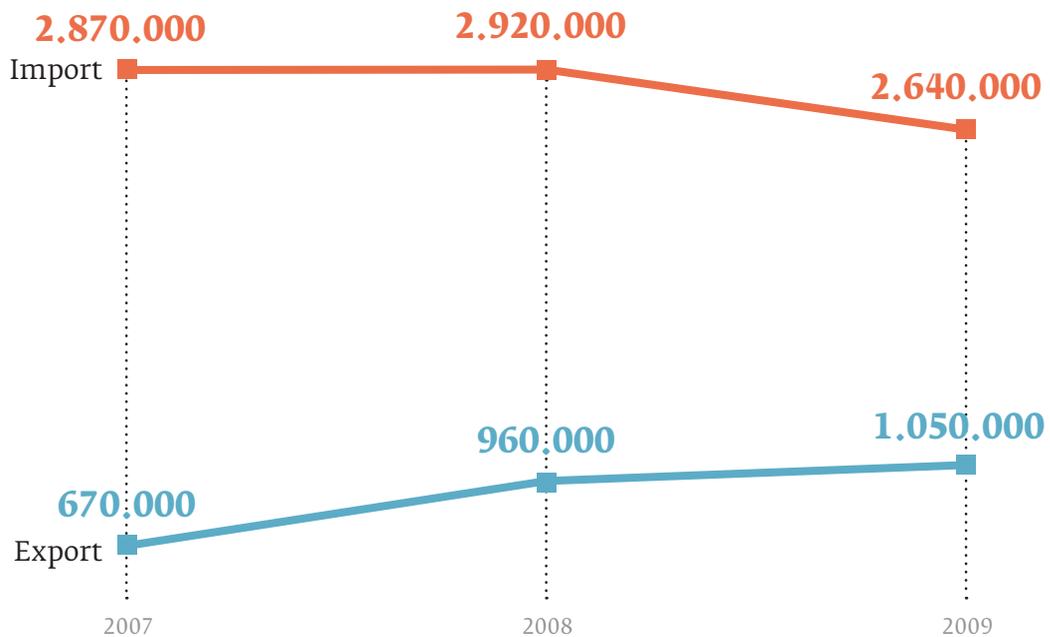
Quelle: Zweirad-Industrie-Verband e. V.



6.06

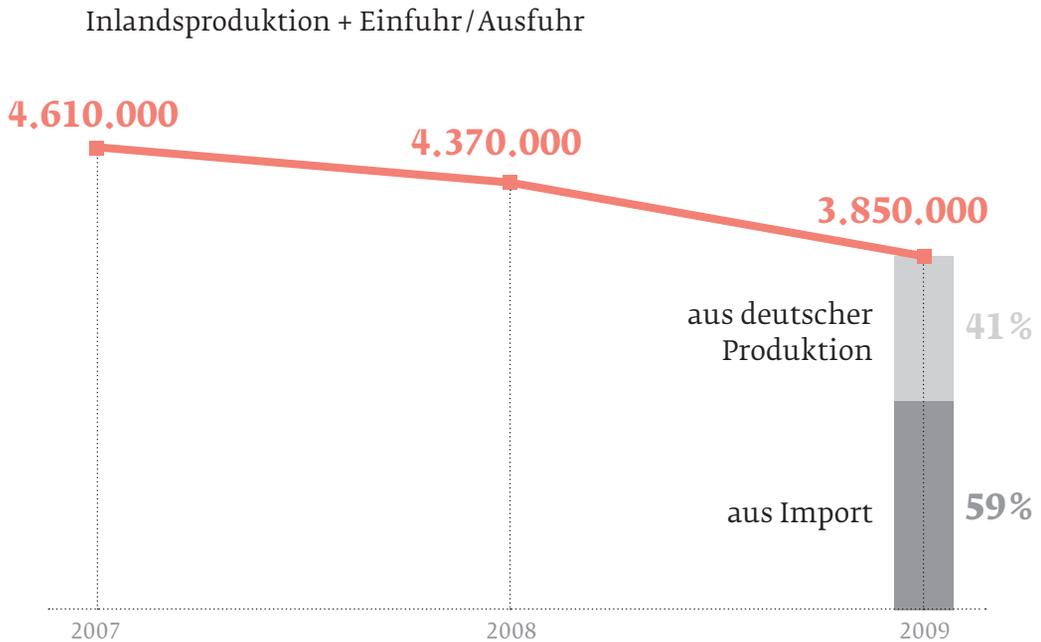
Fahrradimport/-export, Deutschland, 2007–2009

Quelle: Zweirad-Industrie-Verband e. V.



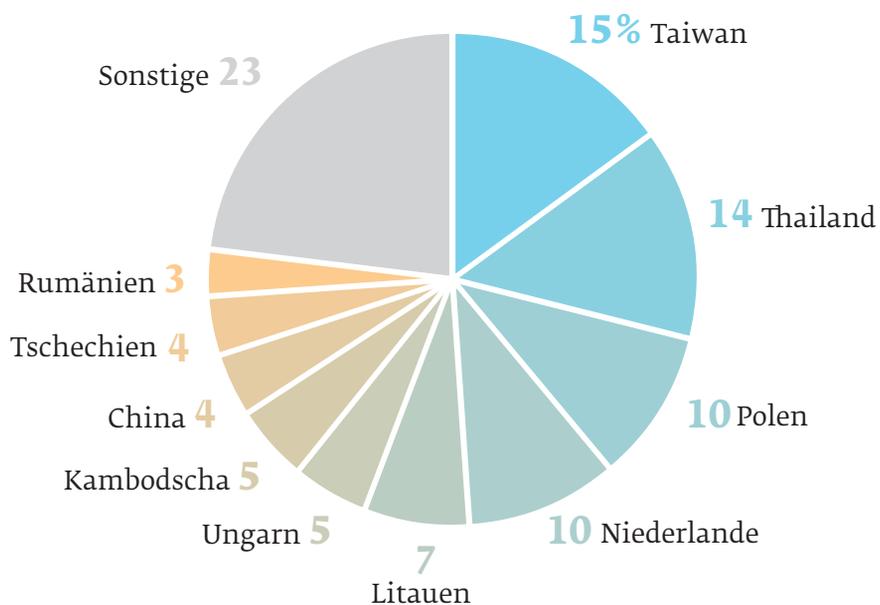
Inlandsanlieferung Fahrräder, 2007-2009

Quelle: Zweirad-Industrie-Verband e. V.



Herkunft der Importe nach Deutschland, 2009

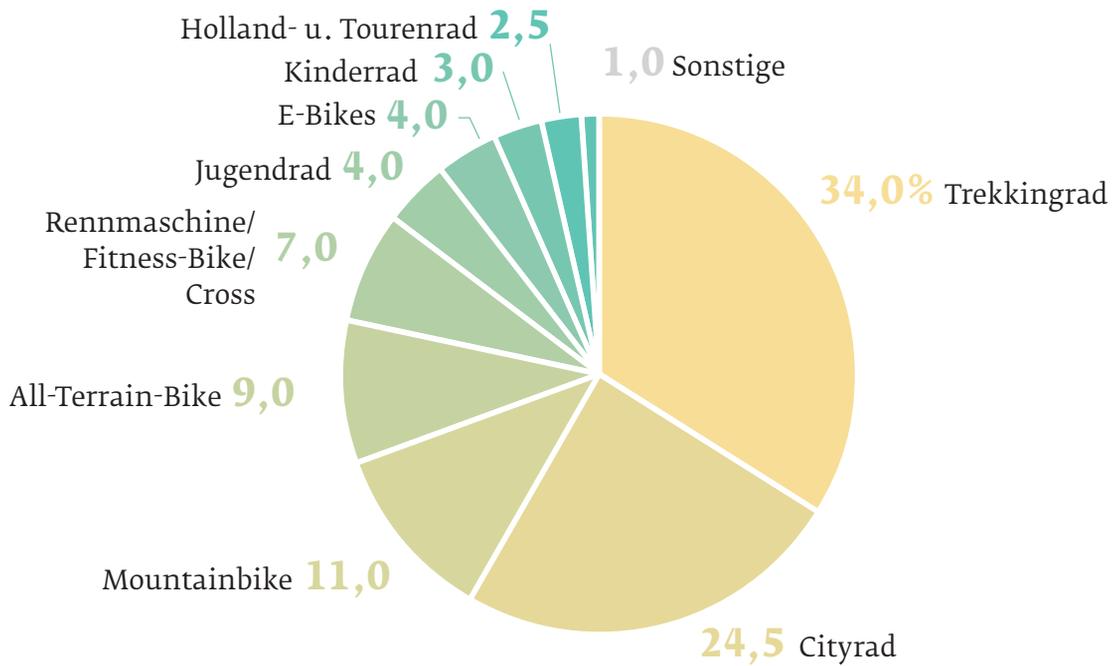
Quelle: Zweirad-Industrie-Verband e. V.



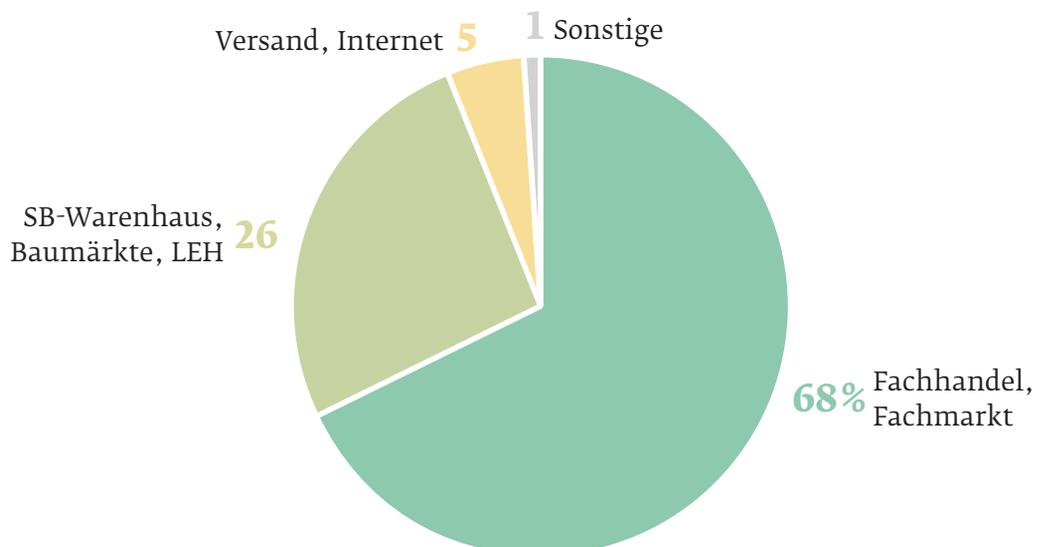
6.09

Anteile verkaufter Fahrradmodelle in Deutschland, 2009

Quelle: Zweirad-Industrie-Verband e. V.

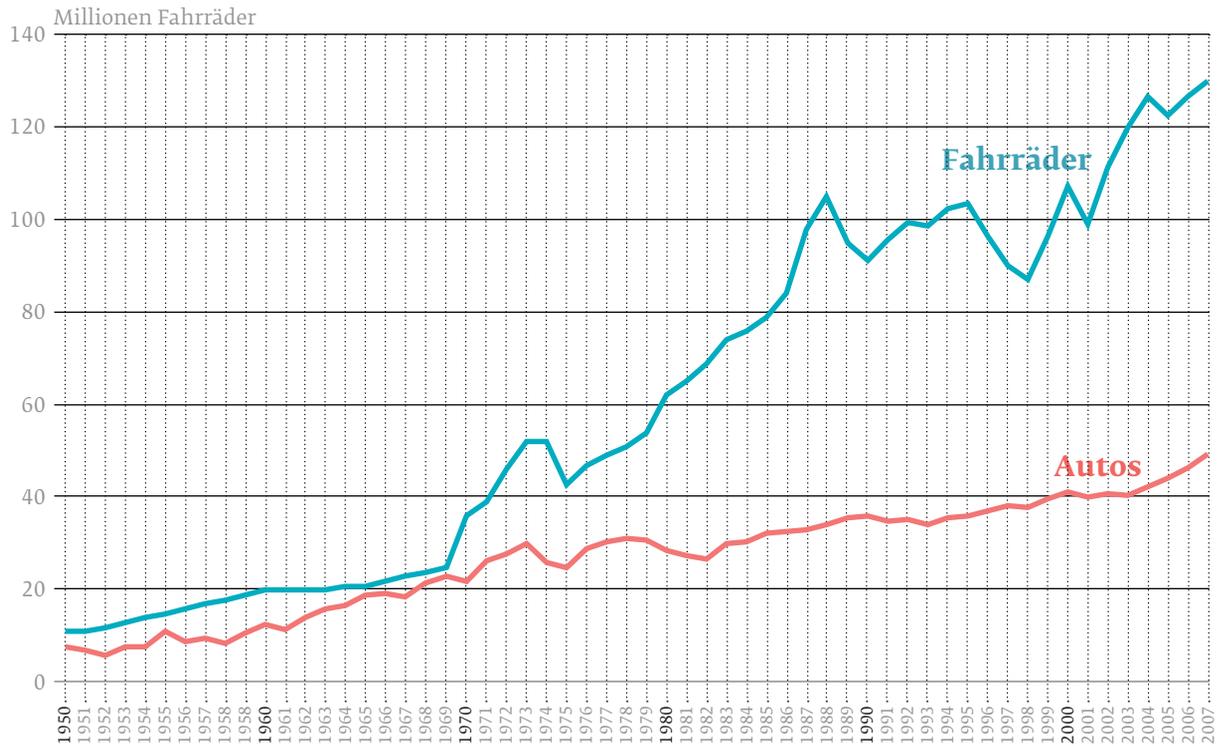


6.10

Anteil der Vertriebswege in Deutschland, 2009 Quelle: Zweirad-Industrie-Verband e. V.

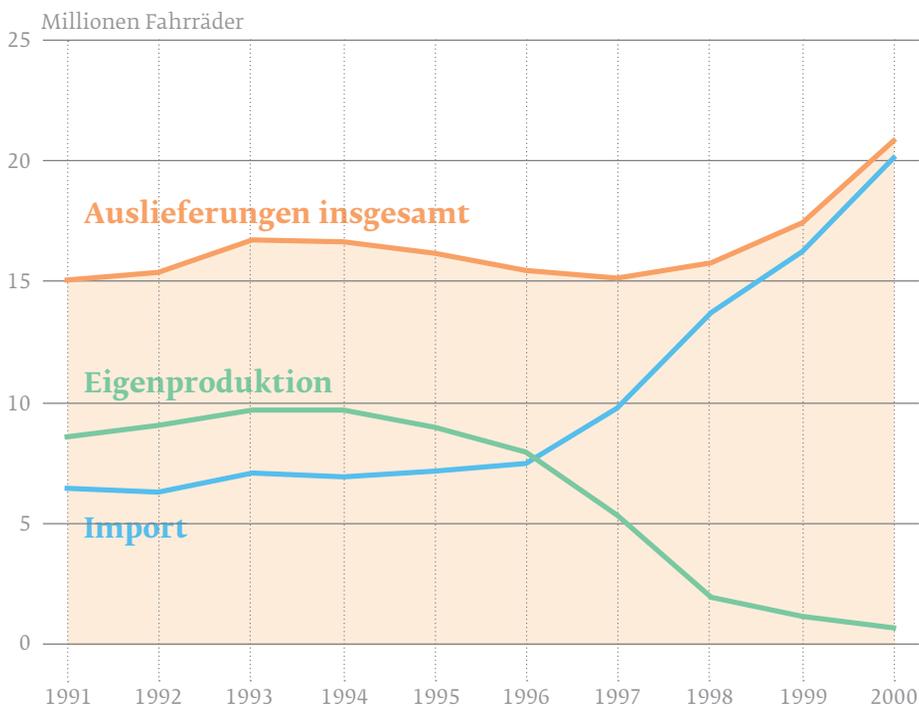
Fahrrad- und Automobilproduktion weltweit, 1950–2007

Quelle: Gardner, 2008; Renner, 2008



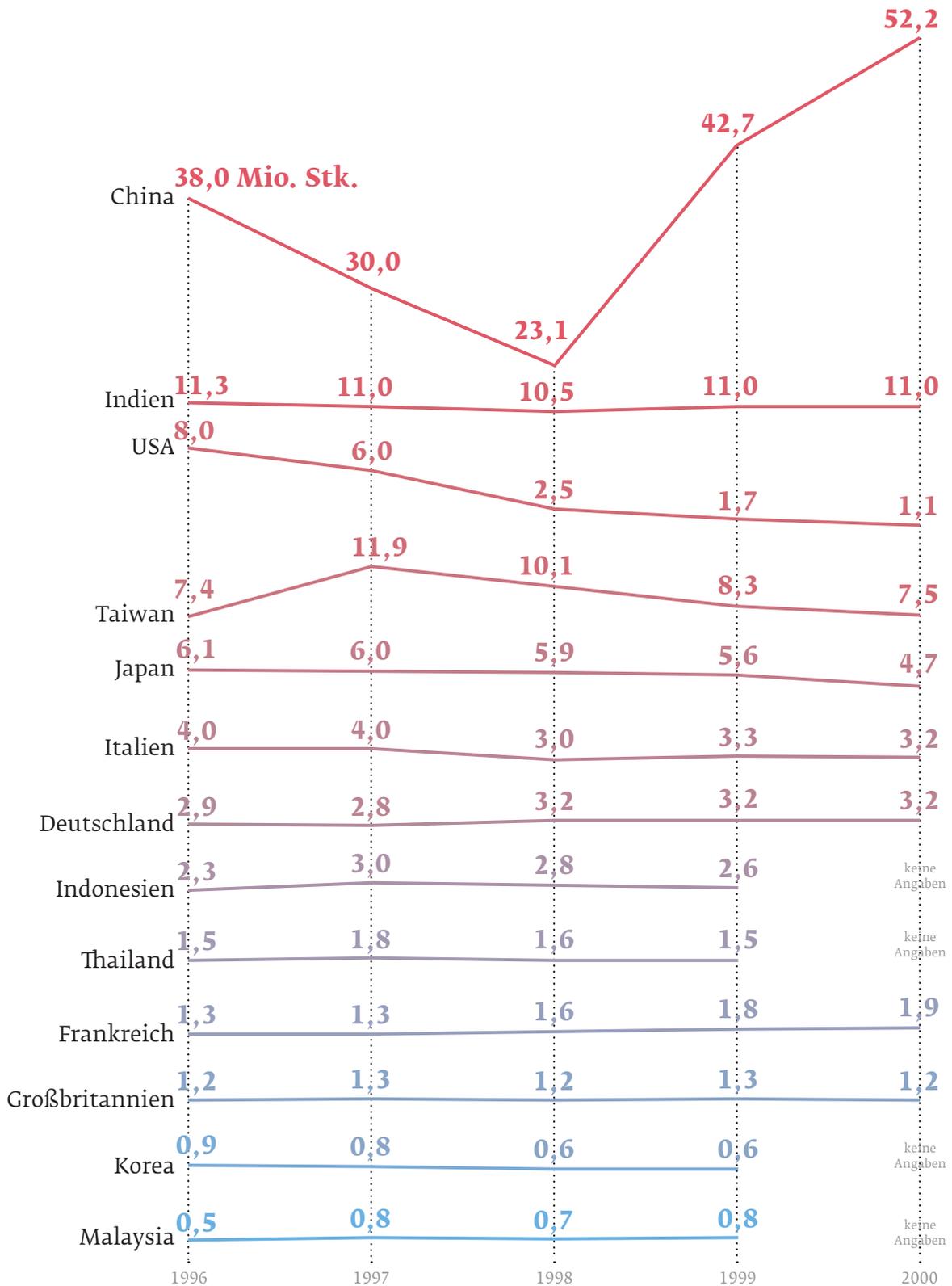
Fahrradmarkt in den USA, 1991–2000

Quelle: Bicycle Retailer & Industry News Directory



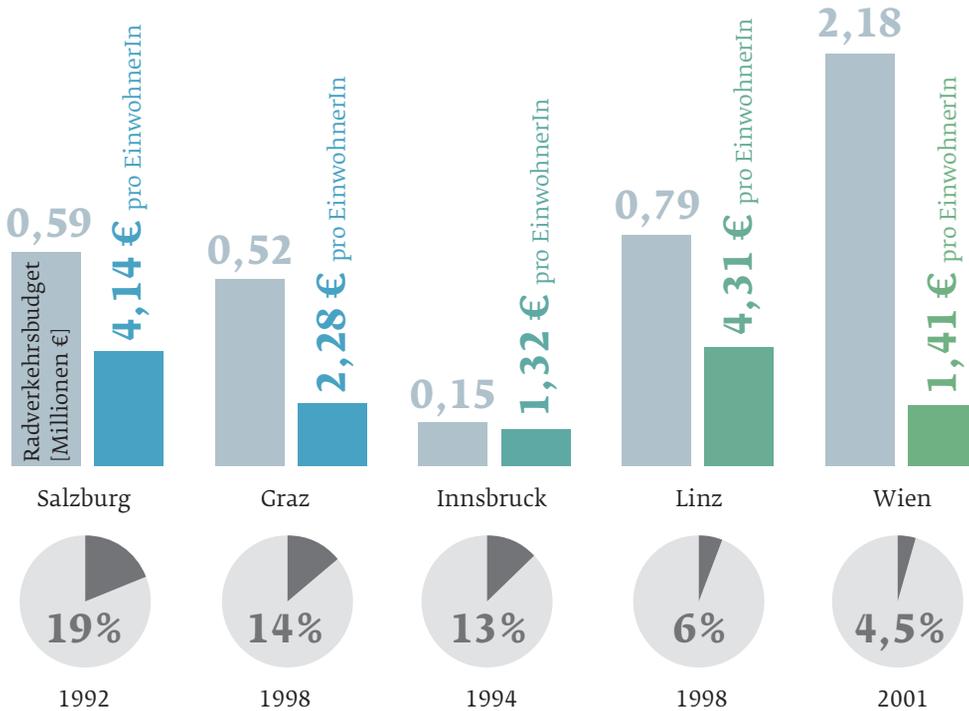
Fahrradproduktion in ausgewählten Staaten, 1996–2000

Quelle: Bicycle Retailer & Industry News Directory



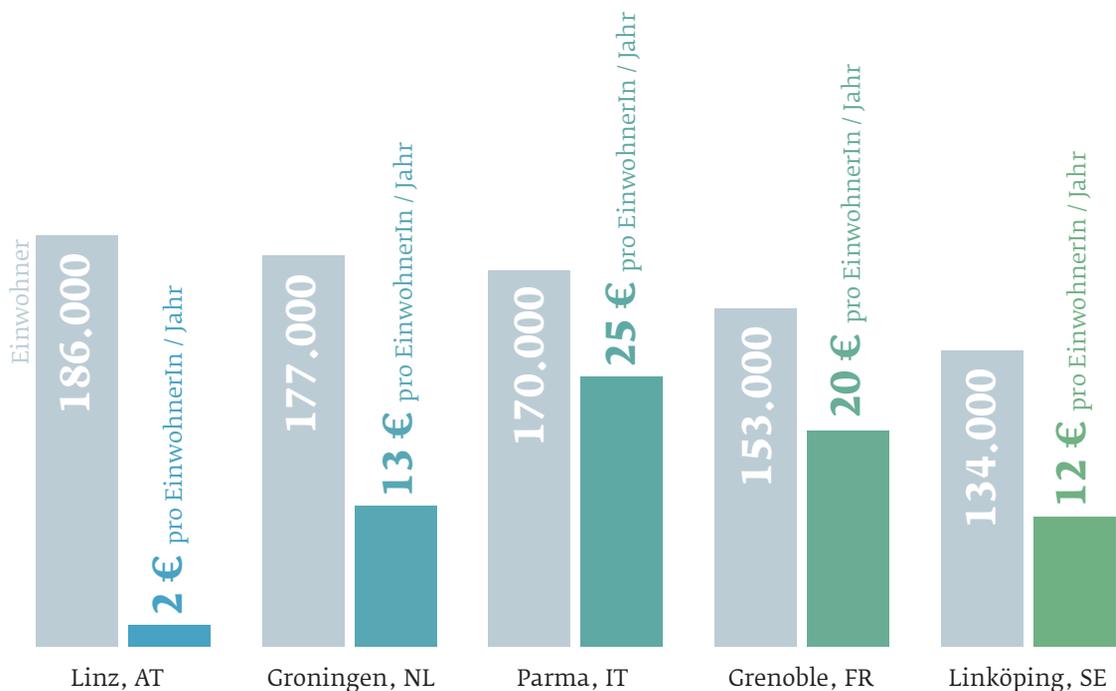
Durchschnittliches Fahrrad-Budget der fünf größten Städte Österreichs

Quelle: Pelz, 2002



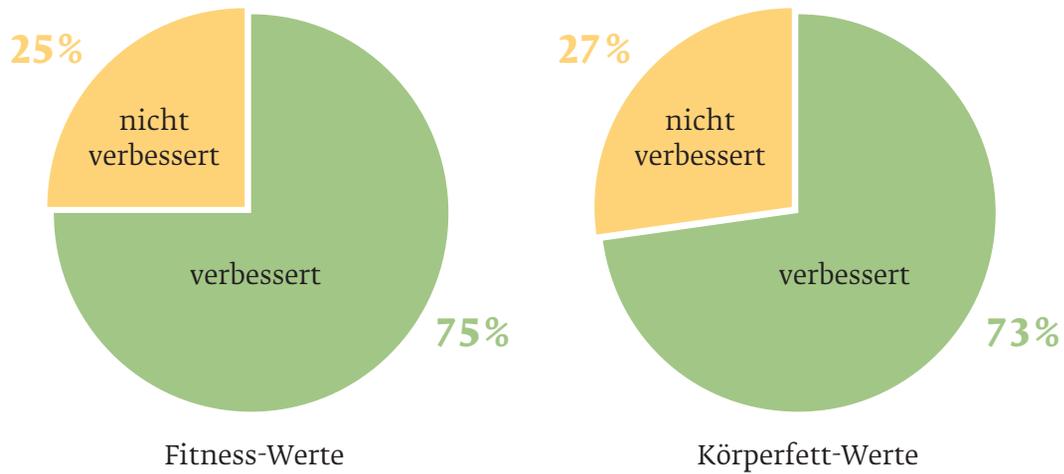
Investitionen in die Radinfrastruktur in vergleichbaren europäischen Städten

Quelle: Beurle, Prieler, 2004

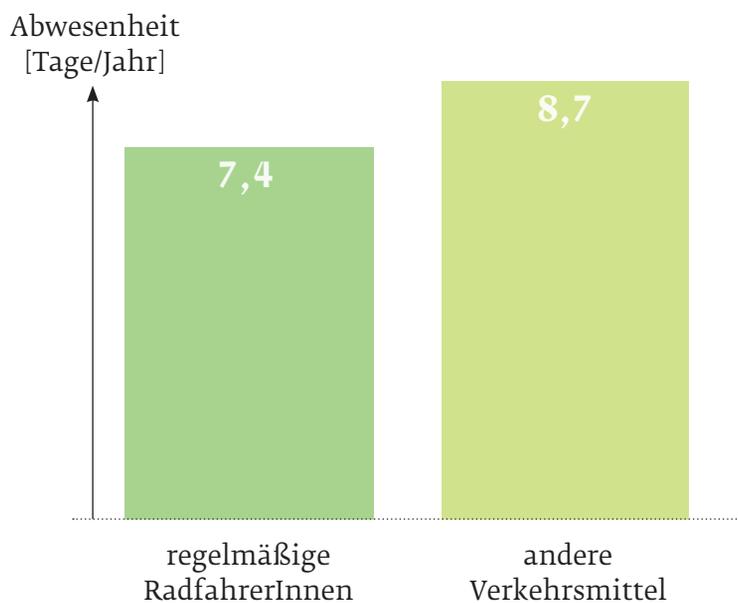


Die Auswirkungen des Radfahrens auf die Gesundheit Quelle: FGM, 2010

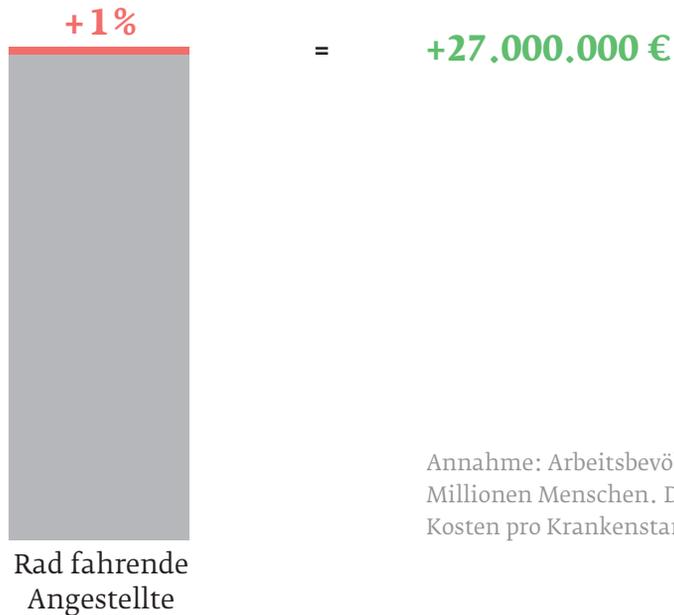
Ergebnisse nach einem 12-wöchigen Bewegungsprogramm für 100 Personen in Graz



Radfahren und Krankenstand Quelle: TNO, 2009



Schätzung des wirtschaftlichen Gewinns für ArbeitgeberInnen durch erhöhtes Radfahren der Angestellten, Niederlande Quelle: TNO, 2009



Annahme: Arbeitsbevölkerung von 7,4 Millionen Menschen. Durchschnittliche Kosten pro Krankenstandstag: 280 €

Anzahl der verkauften Pedelecs in Österreich 2005 – 1.4.2010 Quelle: VCÖ, 2010



7

Fahrräder

Dieses Kapitel enthält Kennzahlen, welche die unterschiedlichen Typen von Fahrrädern beschreiben.

Charakteristisch für Fahrräder ist, dass sie primär mit Muskelkraft betrieben werden. Hilfsantriebe, wie sie etwa im Rahmen von Pedelecs angeboten werden, sind gesetzlich mit einer maximalen Leistung limitiert. Es existieren bereits unterschiedlichste Fahrradmodelle, von denen eine Vielzahl im Verkehr zur Anwendung kommt. Die Fahrradverordnung setzt die technischen Anforderungen fest, die Fahrräder erfüllen müssen, um im Straßenverkehr benutzt werden zu dürfen. Die Vorschriften der Fahrradverordnung dienen primär dem Schutz der RadfahrerInnen sowie der anderen VerkehrsteilnehmerInnen. Besonders bedeutsam sind etwa wirkungsvolle Bremsvorrichtungen und eine geeignete Beleuchtung des Fahrrades.

Standardtypen Quelle: Barzel et al., 2008

Das **Cityrad** ist für kurze Distanzen, z.B. zum Einkaufen oder für Erledigungen, konzipiert und zeichnet sich durch eine in der Regel aufrechte Sitzposition und einen leichten Aufstieg durch einen niedrigen Einstieg aus. Die Rad-durchmesser reichen von 20 bis 28 Zoll, wobei die größeren Laufräder am häufigsten sind. Die Anforderungen und Charakteristika ergeben sich aus einem geringen Wartungsaufwand, Funktionsfähigkeit und Komfort bei verschiedenen Wetterbedingungen und Tageszeiten, die bestenfalls mittels durchdachter Detaillösungen wie pannensichere Reifen, Nabendynamo, Standlicht, gekapselte Kette etc. gewährleistet werden.

Das **Trekkingrad** ist für einen etwas sportlicheren Einsatz als das Cityrad konzipiert, allerdings durch die StVO-konforme Ausstattung durchaus alltagstauglich. Angelehnt an das Mountainbike mit einem großen Übersetzungsbereich unterscheidet es sich von diesem insbesondere durch die Laufradgröße von 28 Zoll und die in der Regel etwas schmalere Reifen. Es ist auch für leichtes Gelände geeignet.

Das **Reiserad** ähnelt dem Trekkingrad, ist aber konsequent für lange Radreisen ausgelegt. Besonderer Augenmerk gilt dem Geradeauslauf, einer guten Lastverteilung des Gepäcks und der Langlebigkeit der Komponenten.

Sport- und Fitnessräder Quelle: Barzel et al., 2008

Die Erfindung des **Mountainbikes** (MTB) fand in den USA statt. In den Anfangsjahren wurden Postfahrräder zu geländegängigen Fahrrädern umgebaut. Von diesen wurde auch die besonders geeignete Radgröße von 26 Zoll, die ein Optimum an Stabilität, Wendigkeit und Laufruhe bildet, übernommen. Mittlerweile ist – ebenfalls besonders in den USA – ein Trend zu 29 Zoll-Laufrädern zu verzeichnen, der mit Verzögerung auch Europa erreicht. Je nach Bauart und Einsatzbereich unterteilt man in Cross-Country-, Marathon-, Downhill-, Freeride-, Dualslalom-Mountainbikes sowie Trial Bikes. Innerhalb dieser Gruppen werden noch Modelle ohne Federung, mit Frontfederung (Hardtails) oder Vollfederung (Full Suspension) unterschieden, wobei Mountainbikes ohne Federung – früher die Regel – mittlerweile die Ausnahme bilden.

Rennräder dienen dem sportlichen Einsatz auf befestigten Straßen (Asphalt) bei hohen Geschwindigkeiten und sind durch schmale Reifen (Laufräder 28 Zoll), geringes Gewicht und eine sportliche, flache Sitzposition charakter-

siert. Je nach Sportart gibt es klassische Rennräder (mit Rennlenker), Zeitfahrmaschinen (für kürzere Distanzen, optimiert auf geringen Luftwiderstand und Sprinteigenschaften), Triathlonräder (mit Aerolenker), Crossrad (Rennlenker, Profireifen, verstärkte Bremsen) und Bahnräder (ohne Gangschaltung, starrer Lauf).

Das jüngst in Erscheinung getretene **Fitnessbike** ist eine Ableitung des klassischen Rennrades mit geradem Lenker und aufrechterer Sitzposition für den Freizeitbereich.

BMX-Räder waren ursprünglich das unmotorisierte Pendant zum Moto Cross – die ersten Geländefahrräder noch vor den Mountainbikes. Mit ihrem kleinen Rahmen und den 20 Zoll Laufrädern sind sie ideal für Halfpipes und enge Parcours geeignet.

Trial Bikes besitzen 20 oder 26 Zoll Laufräder und ähneln auch in der Rahmenform ein wenig BMX-Rädern. Sie verfügen über kräftige Bremsen und durch den kleinen vorderen Zahnkranz (in der Regel Untersetzung) über eine große

Bodenfreiheit im Bereich der Kurbeln. Diese Eigenschaften werden für Trial Parcours – überwinden schwieriger Parcours wie Baumstämme, Mauern, Absätze – benötigt.

Das **Kunstrad** dient zum Ausführen artistischer Übungen per Rad. Eine senkrecht stehende Gabel, das Fehlen von Bremsen und ein starrer Lauf sind hierfür charakteristisch. Kunsträder

werden zumeist von spezialisierten, zumeist kleineren Betrieben gefertigt und zählen auf Grund der geringen Nachfrage nicht zum Standardsortiment im Fachhandel.

Radballräder sind ähnlich den Kunsträdern konstruiert, besitzen aber eine horizontale, nach hinten ausziehbare Sattelstütze.

Kinder- und Jugendfahrräder Quelle: Barzel et al., 2008

Das Laufrad gilt als Vorstufe zum Kinderfahrrad. Es hat keine Pedale und wird stattdessen direkt mit den Füßen fortbewegt. Fahrräder für Kinder und Jugendliche im heranwachsenden Alter besitzen Laufradgrößen mit einem äußeren Felgendurchmesser von weniger als 300 mm.

Kinderfahrräder gelten als Spielzeug und **nicht** als Fahrzeug und dürfen somit auf dem Gehsteig gefahren werden. Die Bremsgriffweiten sollten Kinderhänden angepasst und die Lenkerenden gepolstert sein.

Spezialfahrräder Quelle: Barzel et al., 2008

Das **Faltrad** kann auf eine handliche Größe zum Transport zusammengeklappt werden, um es in öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit einem Kraftfahrzeug zu transportieren. Insbesondere für die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln dient es als Zu- und Abbringer zu und von der Haltestelle. Ein Faltrad sollte leicht sein, sich möglichst kompakt zusammenfalten und handlich tragen lassen. Die Faltbarkeit ist hierbei im Gegensatz zum herkömmlichen Klapp- oder „Mini“-Rad weiter entwickelt. Beispielsweise lassen sich auch die Pedalen parallel zu den Kurbeln einklappen und Magnethalter verhindern ein ungewolltes Auffalten.

Liegeräder existieren seit längerer Zeit in verschiedenen Ausführungen. Auf Liegerädern sitzt man zurückgelehnt in einem Lehnstuhl mit mehr oder weniger horizontal liegenden Beinen. Es gibt Varianten für Alltagsgebrauch, Reise und Sport. Letztere haben eine tiefere Sitzposition. Weiterhin gibt es Varianten mit Tret-

lager vor dem Vorderrad (von der Fahrzeugfront aus betrachtet, Langlieger) und hinter dem Vorderrad (Kurzlieger).

Lasten- oder Transporträder sind stabil konstruierte Fahrräder, die als Aufsatz ein fest installiertes Transportgefäß zum Transportieren schwerer Lasten bis etwa 200 kg sowie einen Ständer zum sicheren Abstellen besitzen. In der Vergangenheit hatten sie ihren Einsatz beim Transportieren und Ausfahren von Waren wie Lebensmittel und Postsendungen. Es gibt Ausführungen mit zwei oder drei Rädern.

Die neuartigen **Streetstepper** haben statt der Pedalkurbeln eine Antriebseinheit mit Stephebellen. Streetstepper sind momentan noch eher dem „Spaßsegment“ zuzuordnen. Es gibt Modelle mit Gangschaltung und stufenlosem Automatikgetriebe.

Mehrpersonenfahrräder Quelle: Barzel et al., 2008

Das **Tandem** ist das wohl bekannteste Mehrpersonenrad. Zwei Personen sitzen hintereinander und pro Platz gibt es eine Antriebseinheit für die Fortbewegung. Die Lenkung bedient die vorne sitzende Person. Die Lenkstange, die fixiert ist, dient der hinteren Person zum Festhalten. Neben dem Tandem für zwei Personen gibt es auch **Triplets** für drei, **Quads** für vier, **Quints** für fünf und **Hexes** für sechs Personen.

Das **Trailerbike** ist ein Fahrrad für Kinder zum rückseitigen Anhängen an ein konventionelles Fahrrad mittels geeigneter Befestigung am Hin-

terbau bzw. an der Sattelstütze. Beim Trailerbike fehlt die Steuereinheit in Form von Gabel und Vorderrad, die Lenkstange ist starr.

Die **Rikscha** dient als unmotorisiertes Taxi und ist eher als Touristenattraktion im Einsatz. In der Regel ist die Konstruktion 3-rädrig, wobei eine Achse mit zwei parallel liegenden Rädern hinten angeordnet ist, wo sich auch die Passagierkabine befindet. Häufig sind diese Fahrzeuge mit einem zusätzlichen Elektroantrieb (Pedelec) ausgestattet.

Mehrspurige Fahrräder Quelle: Barzel et al., 2008

Mehrspurige Fahrräder haben den Vorteil, dass man anhalten kann, ohne umzukippen. Der Nachteil liegt im größeren Breitenbedarf, was insbesondere beim Begegnungsfall auf schmalen Radwegen zu Behinderungen führen kann. Zu den mehrspurigen Fahrrädern zählt das Dreirad. Es gibt Varianten mit zwei parallel lie-

genden Rädern an Hinter- oder Vorderachse. Dreiräder werden insbesondere im Rehabilitationsbereich und von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt. Dreiräder als Liegeradversion dienen vornehmlich als Reiseräder. Zudem gibt es Vierräder, die in der Regel als Mehrpersonenrad ausgeführt werden.

Anhänger Quelle: Barzel et al., 2008

Fahrradanhänger dienen insbesondere zum Transport von Kindern oder von Lasten. Es gibt ein- und zweispurige Varianten mit unter-

schiedlichen Kupplungen für Hinterradachse, Hinterbau oder Sattelstütze.

Fahrräder mit Hilfsantrieb Quelle: Barzel et al., 2008

Bei den Antriebsarten sind Fahrräder mit Elektro- und mit Verbrennungsmotor zu unterscheiden, wobei letztere bei aktuellen Modellen im Handel nicht mehr zu finden sind. Bei einem **E-Bike** wird die Motorleistung wie bei einem Mofa über ein manuelles Bedienungselement – einen Drehgriff oder Knopf – auch ohne Treten aktiv.

Pedelecs, Fahrräder mit elektrischer Unter-

stützung beim Treten erleben derzeit einen Boom. Die Modellpalette, in allen Preisklassen, reicht von einfachen Modellen aus dem Supermarkt bis zum High-End-Mountainbike mit Energierückgewinnung. Die Antriebe werden hierbei eingeteilt in Front- oder Heckantrieb – beide mit Nabenmotor – oder Mittelantrieb über die Tretlagereinheit mit spezifischen Vor- und Nachteilen.

Elektrofahrräder gelten als Fahrräder, wenn die durch den Elektroantrieb unterstützte Geschwindigkeit 25 km/h nicht überschreitet. Neben dieser Klasse gibt es noch die „schnelle Klasse“, Pedelects mit Geschwindigkeiten über

25 km/h, für die bestimmte Nutzungseinschränkungen gelten. Ausgeklügelte Antriebsmodelle besitzen die Möglichkeit einer Rekuperation, das heißt beim Bremsen wird Energie zur Ladung des Akkus gewonnen.

Reha-Fahrräder Quelle: Barzel et al., 2008

Reha-Fahrräder sind Sonderkonstruktionen für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Modelle werden zum Teil in Serie gefertigt, können aber auch den individuellen Bedürfnissen ange-

passt werden. Können die Beine zur Fortbewegung nicht genutzt werden, eignen sich Modelle mit Handantrieb.

Lautstärke der Klingel Quelle: DIN ISO 7636

Die DIN ISO 7636 schreibt als internationale Norm eine minimale Lautstärke der Klingel von 75 Dezibel vor, womit gewährleistet sein soll, dass diese im Straßenverkehr wahrgenommen

wird. Die österreichischen Regelwerke geben diesbezüglich keine gesetzesmäßig vorgeschriebenen Werte an.

Geometrische Randbedingungen für Fahrradrahmen Quelle: Barzel et al., 2008

	City-/ Trekkingrad	Renntag	Mountainbike
Steuerrohrdurchmesser innen	30/34 mm	30/34 mm	30/34 mm
Sattelrohrdurchmesser innen	25,4 bis 31,6	26 bis 31,6	26 bis 31,6
Tretlagerbreite	68/70/73	68/70	68/70/73
Tretlagerhöhe: Abstand Mitte Tretlager / Boden	260 bis 280 (290 bis 320 ¹)	266 bis 275	280 bis 300 (300 bis 350 ¹)
Fußfreiheit: Abstand Vorderradnabe / Tretlager	620 bis 650	585 bis 600	620 bis 650
Klemmbreite Vorderradnabe	100	100	100
Klemmbreite Hinterradnabe	120 bis 135 ²	120 bis 135 ²	120 bis 135 ²

¹ voll gefederte Ausführung

² Standardmaße Schaltungs- und Kassettennaben

Rahmengewichte ohne Gabel Quelle: Barzel et al., 2008

	Rahmenform	Qualität	Stahl	Aluminium	Titan	Karbon
Cityrad/ Trekkingrad	Diamant	Standard	2,5–3,5 kg	2,0–3,0 kg	-	-
	Trapez	Standard	2,6–3,6	2,1–3,1	-	-
	Wave	Standard	2,8–3,5	2,5–3,2	-	-
	Gitterrohr	Hochwertig	2,5–2,8	-	-	-
Trekkingrad	Diamant	Hochwertig	1,8–2,4	1,5–2,0	1,5–1,8	-
	Trapez	Hochwertig	2,0–2,5	1,6–2,1	-	-
Reiserad	Diamant	Hochwertig	2,0–2,5	1,8–2,5	-	-
Mountainbike	Diamant	Standard	2,8–3,8	2,0–2,8	-	-
		Hochwertig	1,7–2,2	1,4–2,0	1,4–1,7	1,2–1,5
Rennrad	Diamant	Standard	2,3–2,8	1,9–2,9	-	-
		Hochwertig	1,6–2,2	1,2–1,8	1,3–1,6	0,9–1,4

Gewichte von Vorderradgabeln Quelle: Barzel et al., 2008

	Cityrad 28 Zoll	Trekkingrad 28 Zoll	Mountainbike 26 Zoll	Rennrad 28 Zoll
Klassische Starrgabel (Stahl)	850–950 g	850–950 g	850–1.200 g	650–800 g
Moderne Starrgabel (Stahl)	700 g	650 g	650–750 g	550–600 g
Aluminiumgabel	-	-	-	500–650 g
Karbondgabel mit Stahl- oder Aluminiumschaft	-	-	-	500–700 g
Vollkarbondgabel	-	-	-	250–500 g

Körpergröße und ungefähre optimale Rahmenhöhe Quelle: Barzel et al., 2008

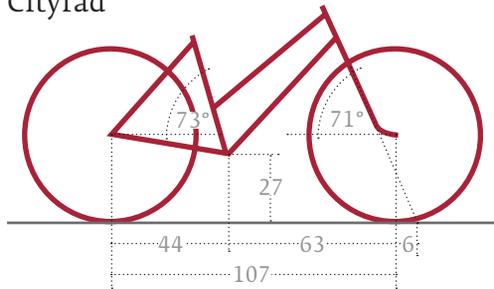
Körpergröße [cm]	City-/ Trekkingrad	Mountainbike		Rennrad
	[cm]	[Zoll]	[cm]	[cm]
155–160	38–44	13,5–14,5	34–37	48–51
160–165	44–48	14,5–15,5	37–41	51–53
165–170	48–51	15,5–17	41–43	53–55
170–175	51–54	17–18,5	43–47	55–57
175–180	54–57	18,5–19,5	47–50	57–59
180–185	57–60	19,5–21	50–53	59–61
185–190	60–63	21–22	53–56	61–63
> 190	> 63	> 22	> 56	> 63

Kurbellängen nach Fahrradtyp Quelle: Barzel et al., 2008

	Lauftradgröße [Zoll]	Kurbellängen [mm]
Kinderrad	12–20	95–125
Jugendrad	24–26	140–160
City-/Trekkingrad	26–28	170
Mountainbike	26	175–185
Rennrad	28	165–180

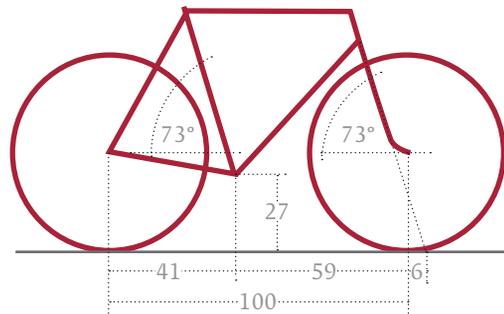
Rahmengenometrien nach Fahrradtyp (mit Rohrlängen) Quelle: Barzel et al., 2008

Cityrad

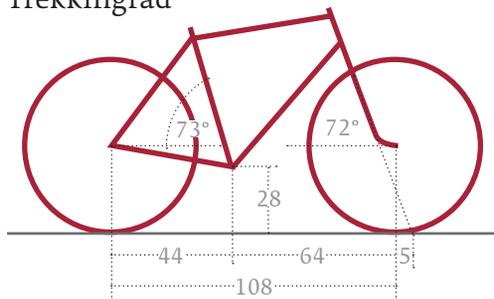


Angaben in cm

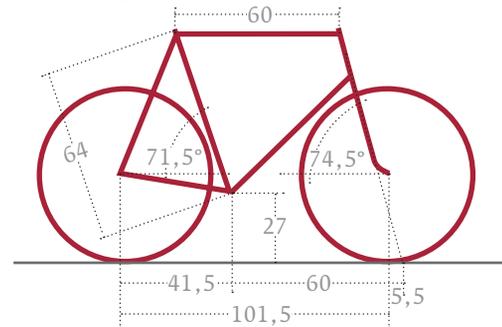
Rennrad



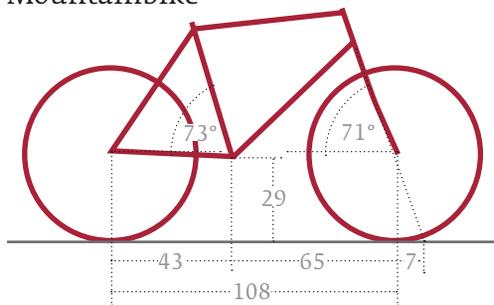
Trekkingrad



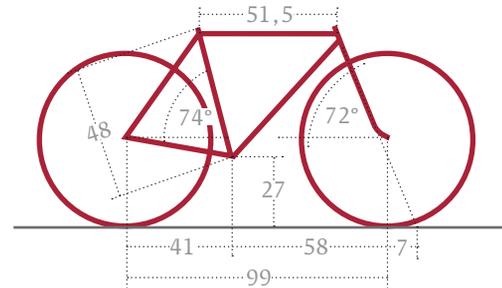
Renn-/Sportrad XXL



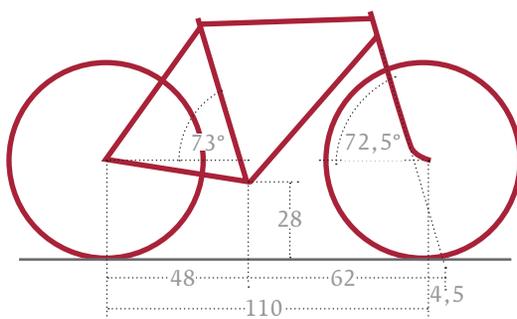
Mountainbike



Renn-/Sportrad XXS



Reiserad



Lenkermaße und Gewichte Quelle: Barzel et al., 2008

	Material	Außendurchmesser [mm]		Lenkerbreite [mm]	Gewicht [g]
		Lenkermitte	Lenkerende		
Standard	Stahl	25,2–25,5	22	450–570	550–800
Mountainbike	Alu/Titan/ Stahl/ Karbon	22–25,4	22	500–700	100–450
Rennrad	Stahl/ Alu/ Karbon	26–26,4	23,8–24	380–440	180–600
Triathlon	Alu	23,8–24	23,8–24	150–400	220–800
BMX	Stahl/ Alu	25,2–25,5	22	550–740	450–950

Technische Daten von Schaltsystemen Quelle: Barzel et al., 2008

		Gewicht [g]	Schaltrumfang [%]	Gangsprünge [%]	ca. Preis [€]
Nabenschaltung	3-Gang	1.200 ¹	186	28,2; 36	60–85
	5-Gang	1.550	224	16,5–28,2	110–155
	7-Gang	1.650	284	12,5–23,6	150–200
	8-Gang	1.985	307	13–22	200
	9-Gang	2.400–2.660	340	15–17	250
	14-Gang	1.700	526	13,6	1.000–1.500
Kettenschaltung	Rennrad hochwertig	650–750	Um 240	6–8	600–1.000
	Rennrad preiswert	750–1.050	Um 285	6–14	100–250
	MTB hochwertig	700–800	Um 500	6–14	600–1.000
	MTB preiswert	850–1.150	Um 500	6–14	100–250
	Kombi Dual Drive	1.100	Um 450	10–36	300

¹ Rücktrittversion

Überblick über die unterschiedlichen Fahrradtypen Quelle: FGM, 2010

	Gewicht [kg]	Preis [€]
Kinderfahrrad, 20 Zoll	8-12	150-300
Günstiges Tourenbike	13-18	ab 400
Günstiges Mountainbike	11-16	ab 400
Hochwertiges Mountainbike	8-12	ab 1.000
Hochwertiges Rennrad	6-8	ab 1.500
E-Bike	12-35	700-4.400

Durchschnittswerte gängiger Fahrradmodelle

Technische Daten von Pedelecs (Marktübersicht Österreich)

Quelle: www.topprodukte.at; www.extraenergy.org

	minimaler Wert	Durchschnitt bzw. typischer Standardwert	maximaler Wert	Einheit
Preis des Fahrrades	700	2.150	4.350	€
Gewicht	11,5	24,7	34,8	kg
Zulässiges Gesamtgewicht	120	130	170	
Reifendimension	12	26	28	Zoll
Kapazität des Akkus	5	9,4	15	Ah
Leistung des Akkus	150	270	555	W
Ladedauer des Akkus	2	4,7	8	h
Lebenserwartung des Akkus	500	740	1.000	Ladezyklen
Gewicht des Akkus	1,9	3,0	8,6	kg
Preis eines Ersatzakkus	430	570	960	€
Reichweite (Herstellerangaben)	25	73	160	km
Reichweite in der Praxis-Tour (volle Leistung)	30	41	53	
Reichweite in der Praxis-Berg (volle Leistung)	13	17	21	
Reichweite in der Praxis-Stadt (volle Leistung)	15	25	32	
Unterstützungsfaktor	0,7		2,1	Faktor
Motorleistung	200	250	500	W
Höchstgeschwindigkeit für Hilfsantrieb		25		km/h
Motorstufen	1	3	stufenlos	Faktor

Vorgaben der Fahrradverordnung Quelle: BMVIT, 2001

Gemäß der Fahrradverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, die am 1. Mai 2001 in Kraft getreten ist, haben Fahrräder die im Straßenverkehr verwendet werden, folgende Ausrüstungsbestimmungen zu erfüllen:

1. Vorhandensein zweier unabhängig wirkender Bremsvorrichtungen, mit denen auf trockener Fahrbahn eine mittlere Bremsverzögerung von 4 m/s^2 bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 20 km/h erreicht wird
2. Vorhandensein einer Vorrichtung zur Abgabe von akustischen Warnzeichen
3. Hell leuchtender, mit dem Fahrrad fest verbundener Scheinwerfer, der die Fahrbahn nach vorne mit weißem oder hellgelbem ruhenden Licht mit einer Lichtstärke von mindestens 100 cd beleuchtet¹
4. Rotes Rücklicht mit einer Lichtstärke von mindestens 1 cd
5. Weißer, nach vorn gerichteter Strahler mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2
6. Roter, nach hinten wirkender Rückstrahler mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2
7. Gelbe Rückstrahler an den Pedalen oder gleichwertige Einrichtungen
8. Reifen, deren Seitenwände ringförmig weiß oder gelb rückstrahlend sind, oder an jedem Rad mit mindestens zwei nach beiden Seiten wirkenden gelben Rückstrahlern mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2 oder mit anderen rückstrahlenden Einrichtungen, die in der Wirkung den zuvor genannten entsprechen
9. Bei Fahrrädern für mehrere Personen für jede Person einen eigenen Sitz, Haltevorrichtung und eigene Pedalen oder Abstützvorrichtungen

Die Ausnahme bilden Rennfahrräder, die diese Bedingungen nicht erfüllen müssen, sofern sie der Definition Rennfahrrad gemäß der Fahrradverordnung 2001 § 4 entsprechen.

¹ Anmerkung: Candela (cd) = SI-Einheit der Lichtstärke

8

Radfahren & Physik

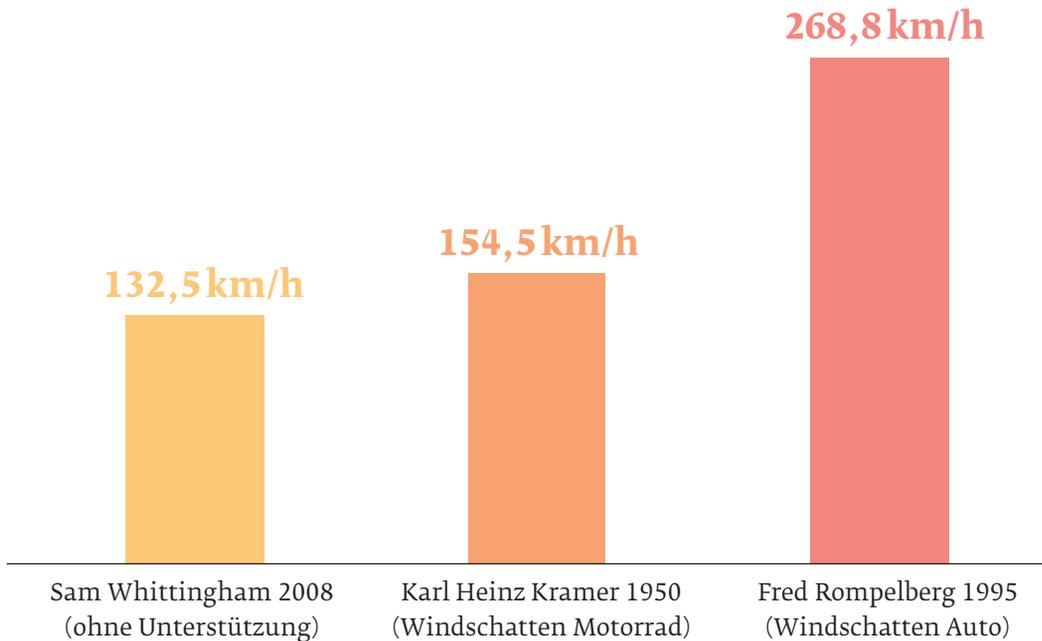
In diesem Kapitel werden Fahrrad und Radfahren mit bemerkenswerten Kennzahlen beschrieben, die zu einem besseren Verständnis für den Radverkehr führen sollen.

Besonders bedeutsam sind etwa Zahlen zu Geschwindigkeiten, zum Brems- und Kurvenverhalten, aber auch Zahlen zum Energieverbrauch und zu Größe und Verteilung der wirkenden physikalischen Kräfte. Die Grafiken helfen zu verstehen, warum auch beim Bau von Radverkehrsanlagen auf gute Sichtbeziehungen und geeignete Fahrbahnbeläge geachtet werden muss und wie eine Förderung des Radverkehrs dazu beitragen kann das Schadensausmaß bei Unfällen zu senken.

8.01

Mit Fahrrädern erreichte Höchstgeschwindigkeiten (Rekordfahrten)

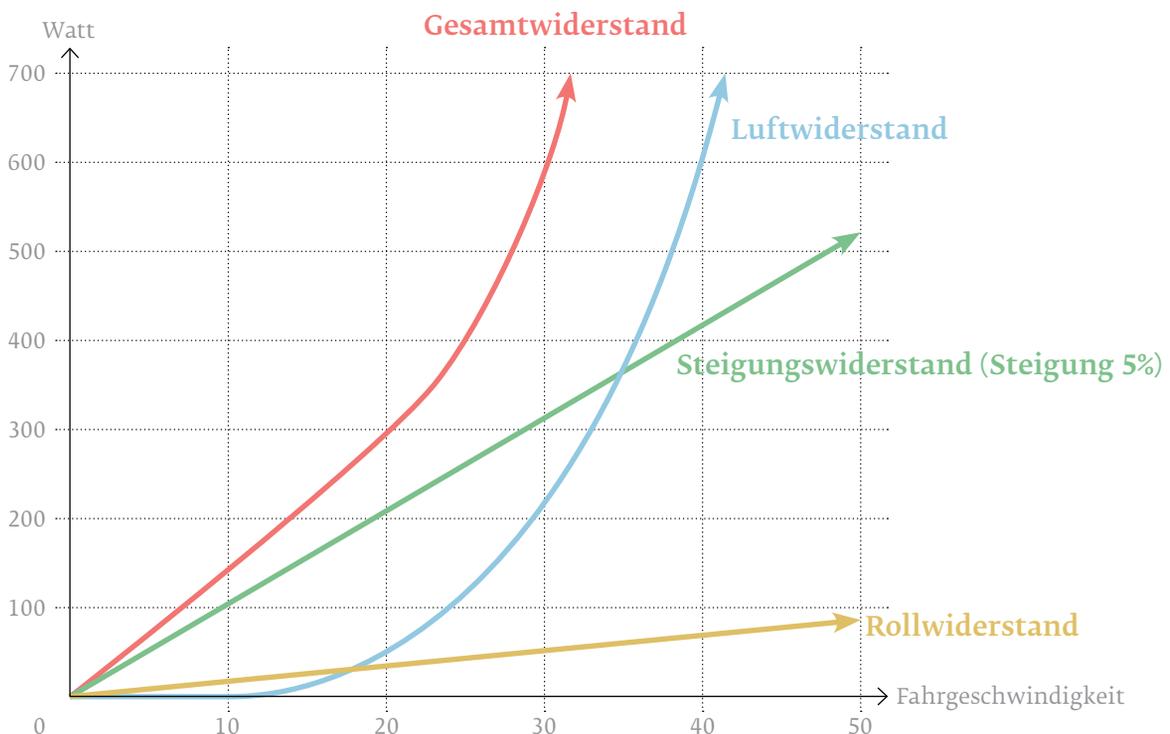
Quelle: Rempelberg F.; IHPVA



8.02

Widerstände in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit

Quelle: Fahrrad Richter GmbH



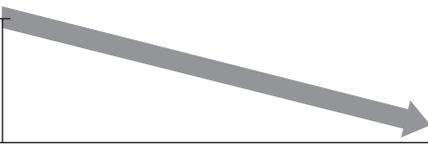
Wärmeentwicklung der Bremsbeläge Quelle: Barzel et al., 2008

Annahme: RadfahrerIn + Fahrrad = 100 kg

40 km/h  0 km/h

$$E_{\text{kin}} = \frac{m \cdot v^2}{2} = 6.172 \text{ Joule}$$

Energie erwärmt
1l Wasser um
+1,5°C

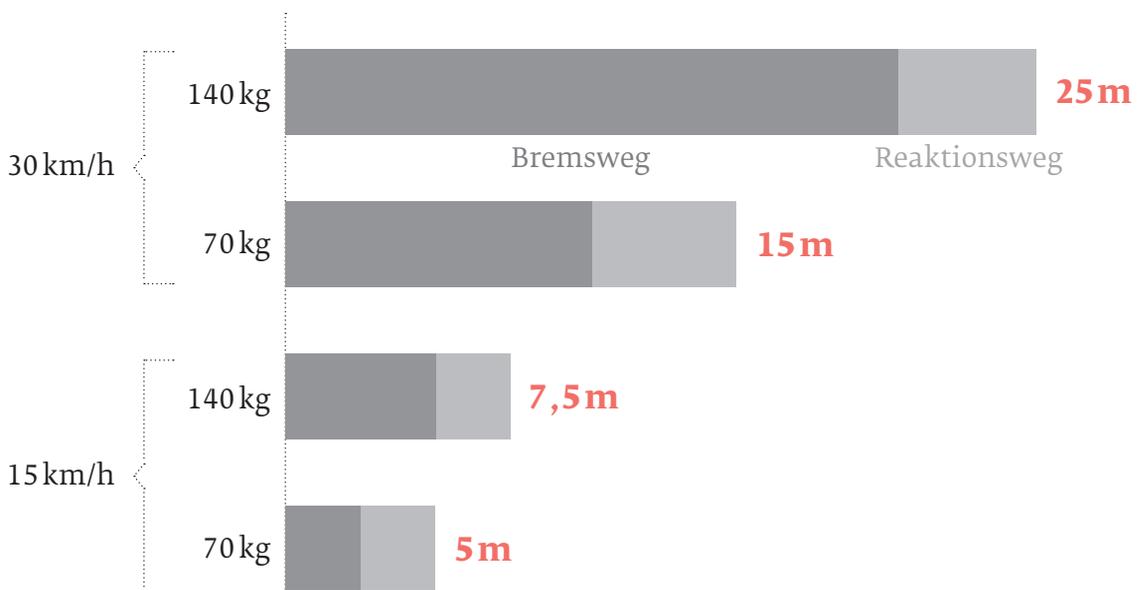
200 m  0 km/h

0 m

$$E_{\text{pot}} = m \cdot g \cdot h = 196.200 \text{ Joule}$$

Energie erwärmt
1l Wasser um
+47°C

Anhalteweg in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit Quelle: Barzel et al., 2008



Gewichtsangabe: Gesamtgewicht von Fahrrad und RadfahrerIn

8.05

Kinetische Energie von Fahrrädern und Autos bei niedriger und hoher Geschwindigkeit Quelle: FGM, 2010

	Gewicht	km/h niedrig	km/h hoch
Fahrrad	90 kg	17	35
Pkw	1.200 kg	35	150



17 km/h → Kinetische Energie=1 kJ



35 km/h → Kinetische Energie=57 kJ



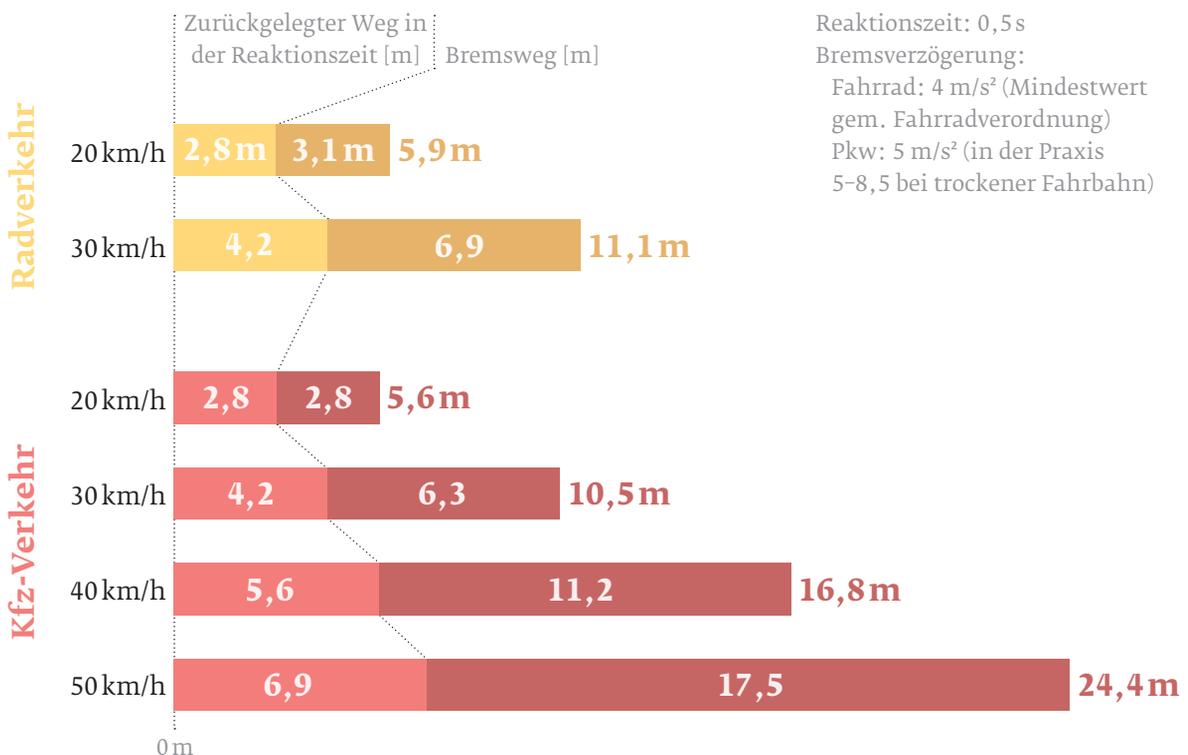
35 km/h → Kinetische Energie=4,3 kJ



150 km/h → Kinetische Energie=1.038 kJ

8.06

Vergleich von Anhaltewegen bei Radverkehr und Kfz-Verkehr Quelle: FGM, 2010



Belastungen des Fahrradrahmens nach den 4 Haupttypen von Fahrrädern

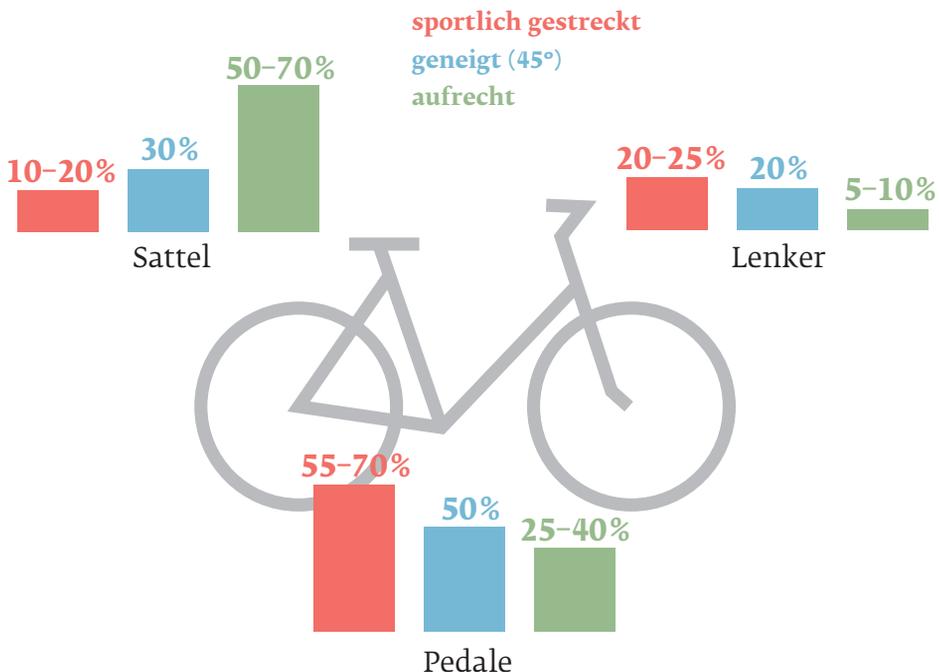
Quelle: Barzel et al., 2008

Belastungsart	Cityrad	Trekkingbike	Mountainbike	Renrad	Ursache
Vertikale Stöße auf Hinterrad	7.000 N	8.000 N	10.000 N	7.500 N	Fahrbahnunebenheiten, Sprünge
Vertikale Stöße auf Vorderrad	2.500 N	3.500 N	4.000 N	3.000 N	Fahrbahnunebenheiten, Sprünge
Horizontale Kräfte auf Gabel	750 N	1.000 N	1.200 N	850 N	Horizontale Kraftkomponente bei Fahrbahnunebenheiten oder Sprüngen
Antriebsmoment	200 Nm	280 Nm	350 Nm	250 Nm	Pedalkraft; Pedalrückschlag (bei Hinterradfederung)
Bremsmoment Vorderradgabel	300 Nm	350 Nm	350 Nm	250 Nm	Reibungskraft mal Hebel von Reifenaufstandspunkt auf Gabelschaft
Seitliche Kräfte	250 N	600 N	750 N	500 N	Wiegetritt, Fahrzeugschlingern (durch Gepäck)

1 N=1 Newton; 1 Nm=1 Newtonmeter; 10 N entspricht ca. 1 kg (vertikal)

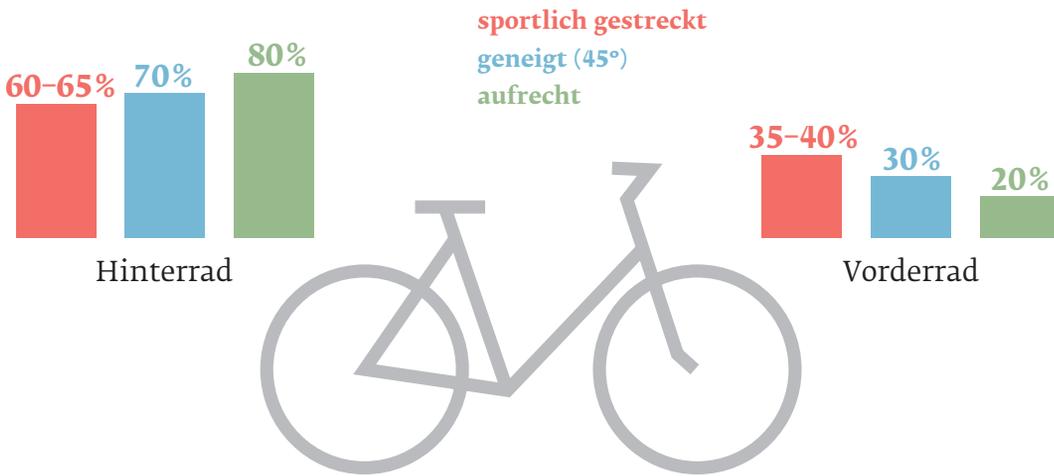
Belastung der Kontaktpunkte zw. Mensch und Rad bei unterschiedlichen Sitzpositionen

Quelle: Barzel et al., 2008



8.09

Radlastverteilung bei verschiedenen Sitzpositionen Quelle: Barzel et al., 2008



8.10

Belastung der Vorderradgabel nach Fahrradtyp und Ursache Quelle: Barzel et al., 2008

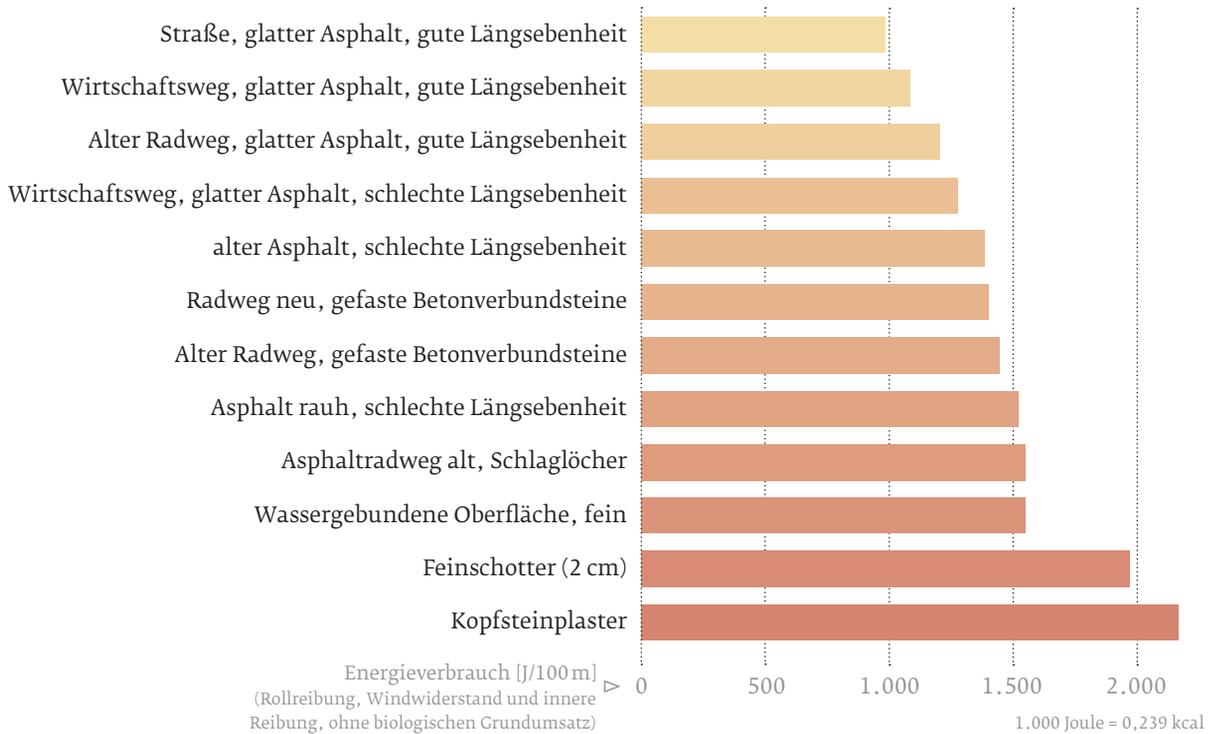
Belastungsart	Fahrradtyp				Ursache
	Cityrad	Trekkingbike	Mountainbike	Renntad	
Vertikale Kräfte	2.500 N	3.500 N	4.000 N	3.000 N	Fahrbahnunebenheiten, Sprünge
Horizontale Kräfte	750 N	1.000 N	1.200 N	850 N	Horizontale Kraftkomponente bei Fahrbahnunebenheiten oder Sprüngen
Bremsmoment bei Felgenbremse	250 Nm	275 Nm	300 Nm	250 Nm	Abstützung Bremskraft am Gabelschaft
Bremsmoment bei Nabenbremse	250 Nm	300 Nm ¹	350 Nm ¹		Abstützung Bremskraft auf Gabelbein
Anpressreaktionskraft bei V-Bremse	150 Nm	175 Nm ²	175 Nm ²		Anpresskraft der Bremsklötze
Verwindungsmoment Nabenbremse	300 Nm	350 Nm	400 Nm		Einseitige Abstützung Bremskraft
Verwindungsmoment durch Lenken	20 Nm	30 Nm	35 Nm		Bei Fahrten im Gelände (weicher Boden)

¹ Scheibenbremse

² Hydraulische Felgenbremse

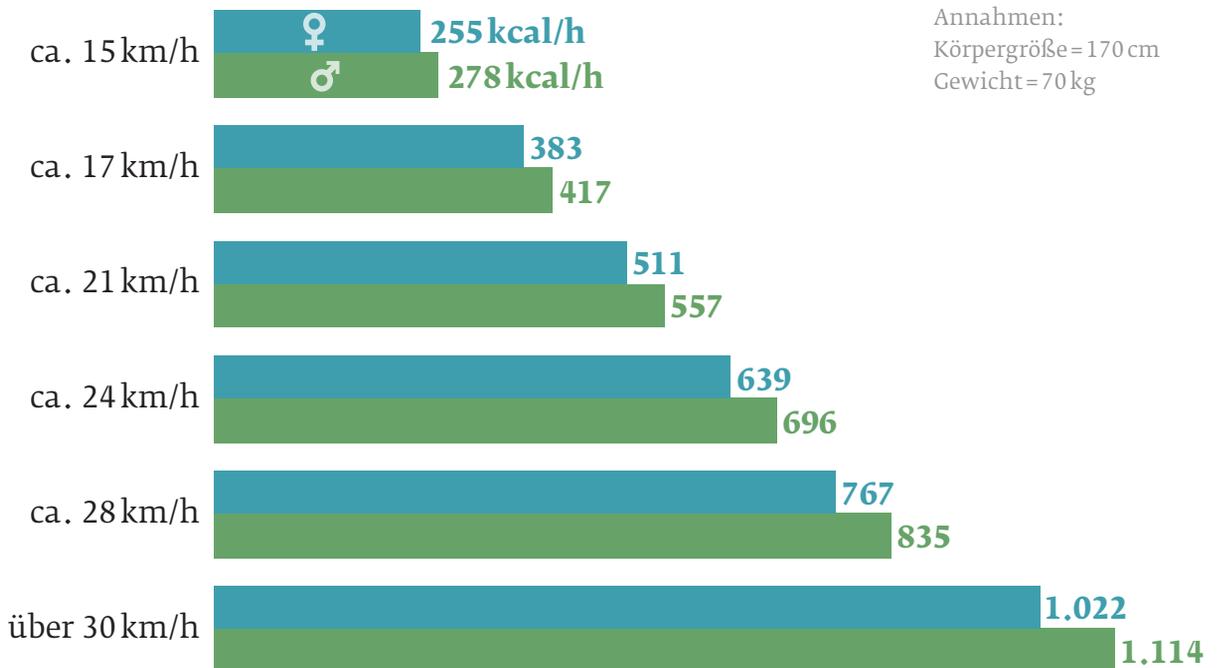
Kalorienverbrauch beim Radfahren in Abhängigkeit vom Untergrund

Quelle: Teufel et al., 2000



Energieverbrauch beim Radfahren nach Geschwindigkeit

Quelle: www.fitrechner.de



Baloise Group-Sicherheitsstudie

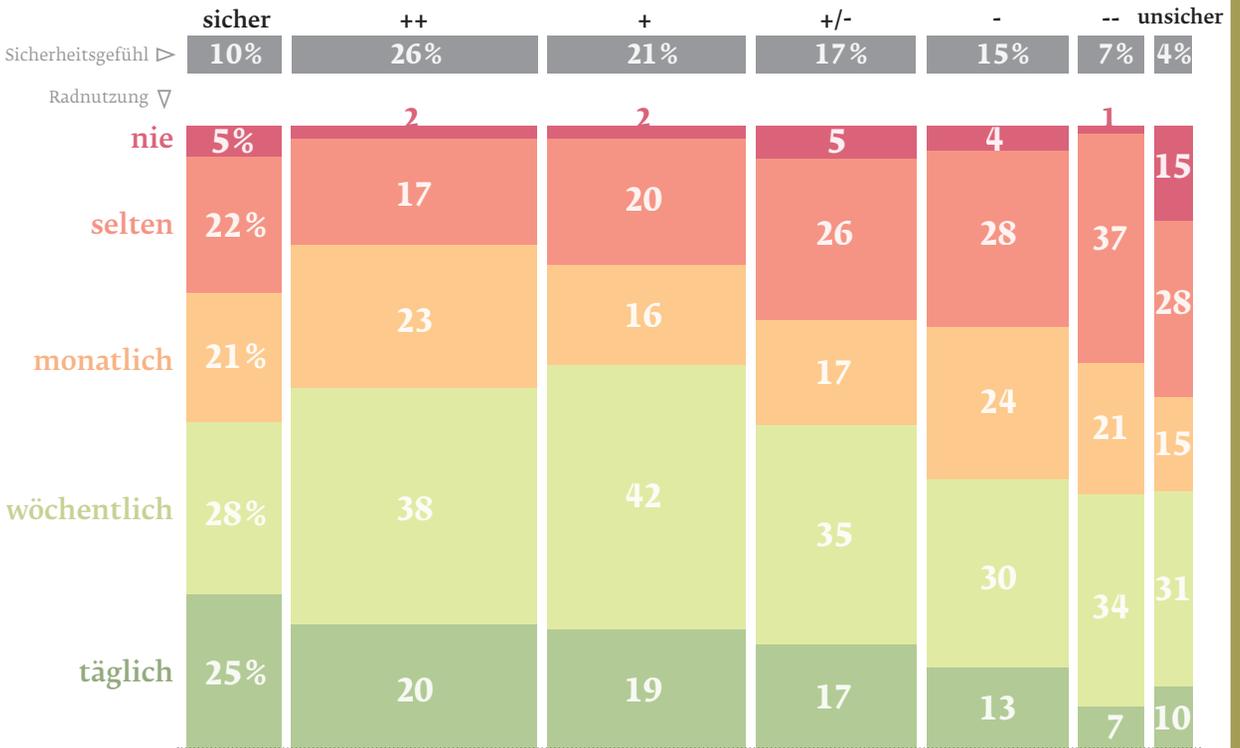
Im Auftrag des *Competence Centers Sicherheit* der *Baloise Group*, ein europäisch aktiver Anbieter von Versicherungen und Vorsorge-Lösungen, hat das *I-Lab* der *ETH Zürich* und *Universität St. Gallen* zwischen Januar und März 2010 eine Studie zur Fahrradnutzung und zur Wahrnehmung von Risikofaktoren im Verkehr durchgeführt.

Das Ziel der *Baloise Group-Sicherheitsstudie 2010* ist die Ermittlung der unterschiedlichen Risiko- und Gefahrenwahrnehmung sowie einzelner Verhaltensmuster beim Radfahren unter der Bevölkerung in jenen Ländern, in denen die *Baloise* mit Gesellschaften vertreten ist. Für die *Basler Versicherung* in Österreich wurden dazu im Rahmen einer panel-basierten Online-Umfrage 1.000 Personen aus Österreich befragt.

Die vier Hauptthemen der Studie sind die Fahrradnutzung, Wahrnehmung von Risikofaktoren, Ausrüstung sowie Diebstahl und Vandalismus.

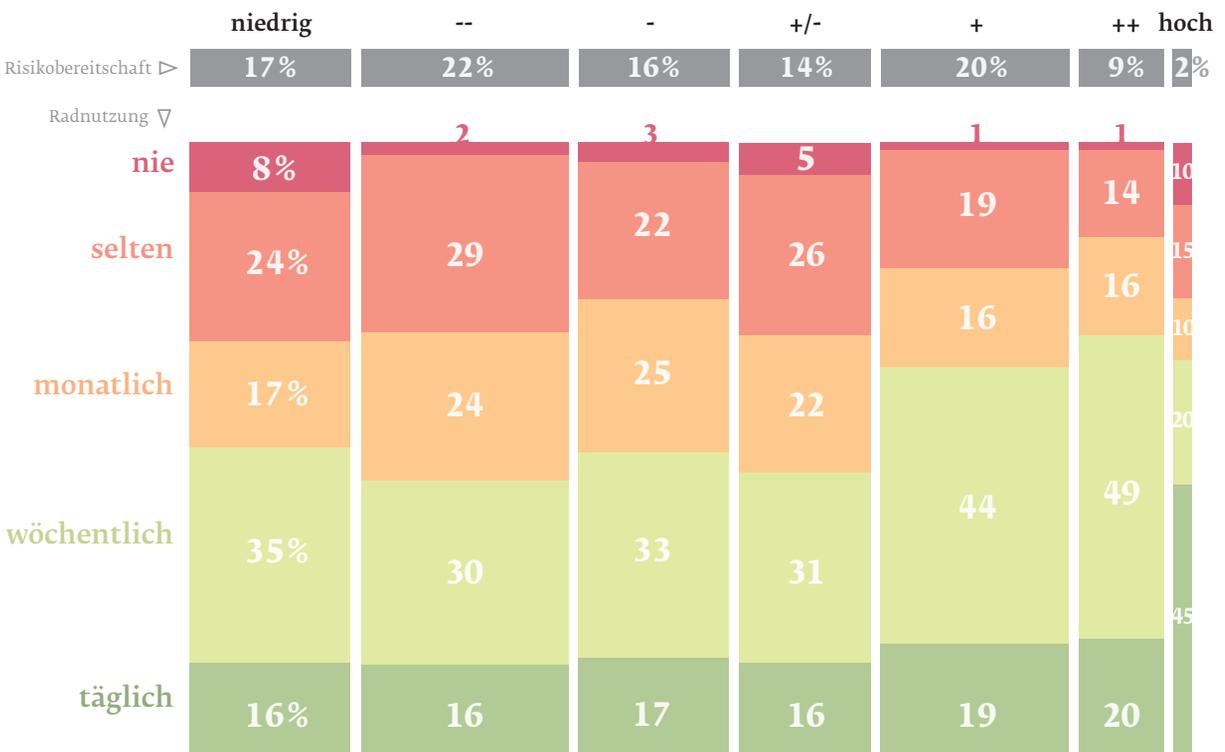
Nutzungsintensität und gefühlte Sicherheit im Straßenverkehr

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



Risikoeinstellung nach Nutzungsintensität

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



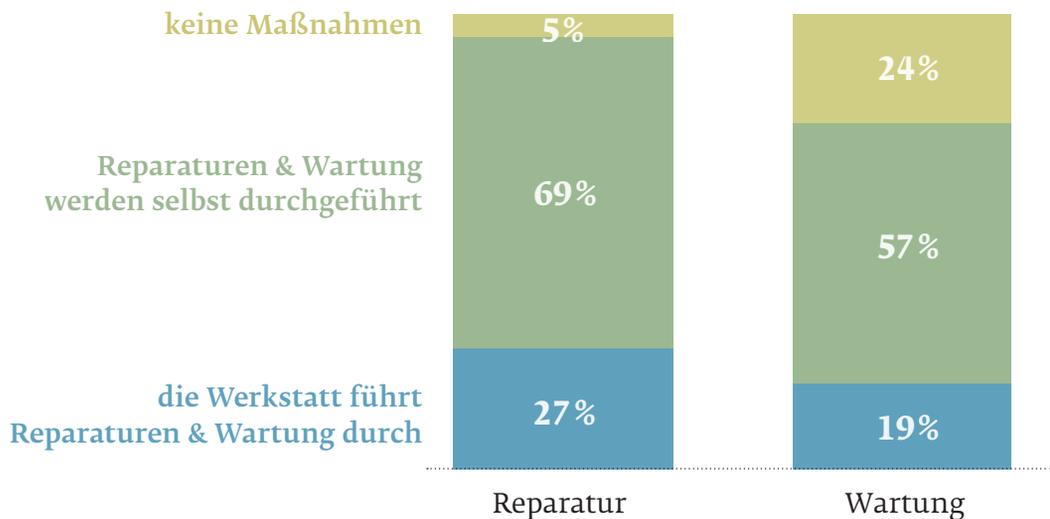
Gefühlte Sicherheit im Straßenverkehr nach Risikobereitschaft

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010

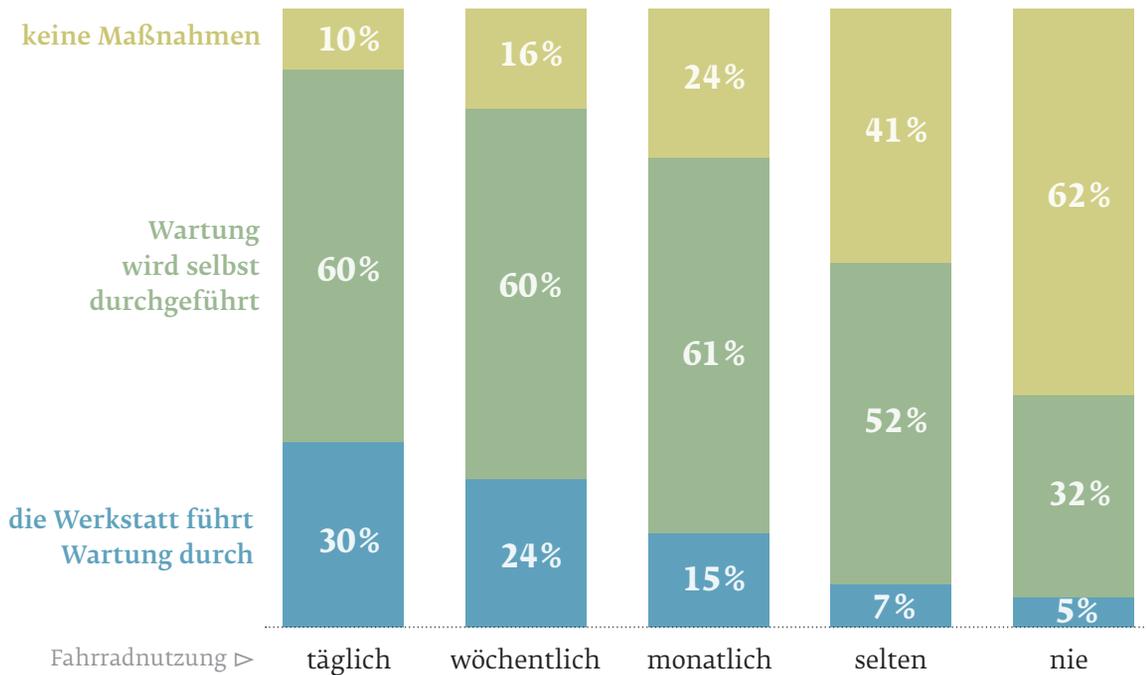


Reparatur und Wartung von Fahrrädern

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010

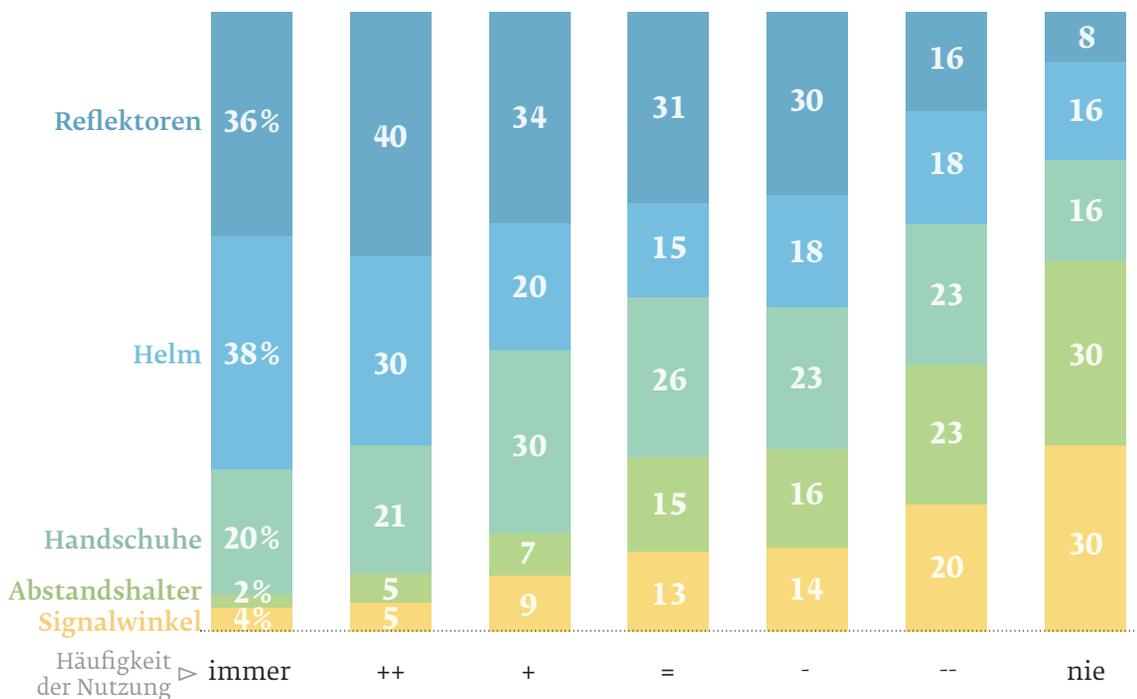


Wartung nach Nutzungsintensität Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



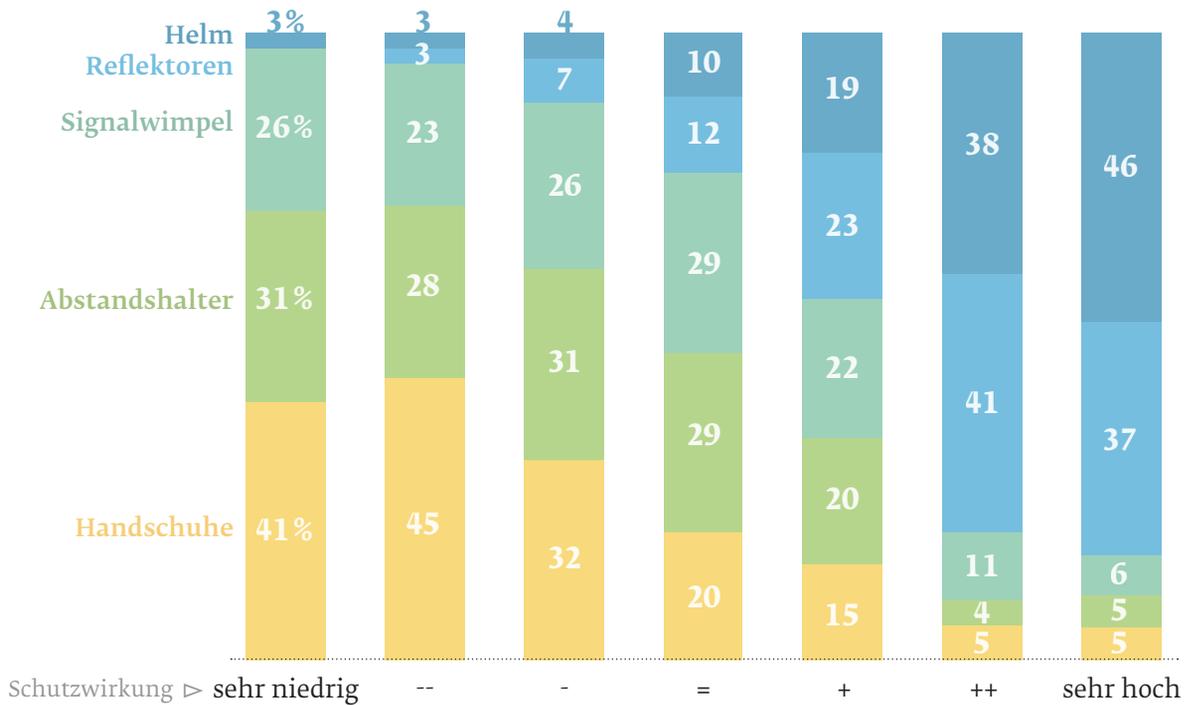
Nutzung von Schutzkomponenten durch RadfahrerInnen Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



Einschätzung zur Wirkung von Schutzkomponenten

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



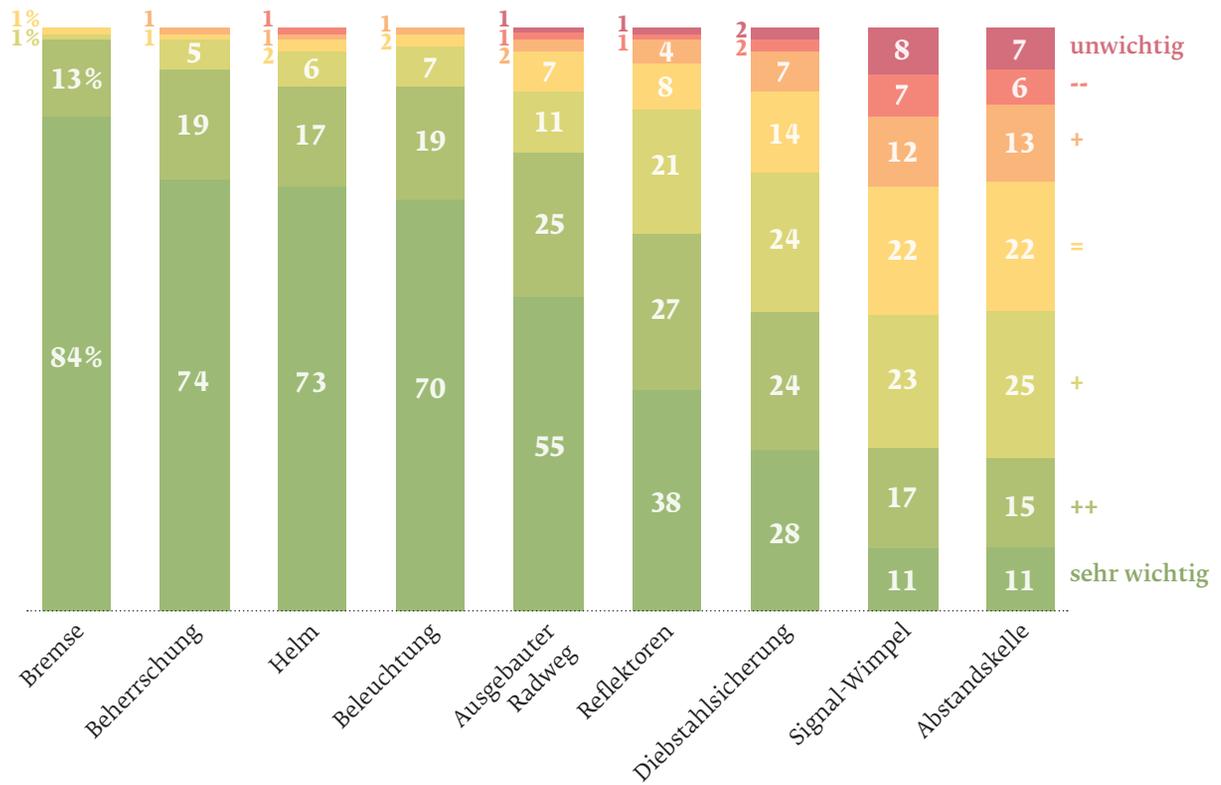
Helmnutzung nach Wegezweck

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



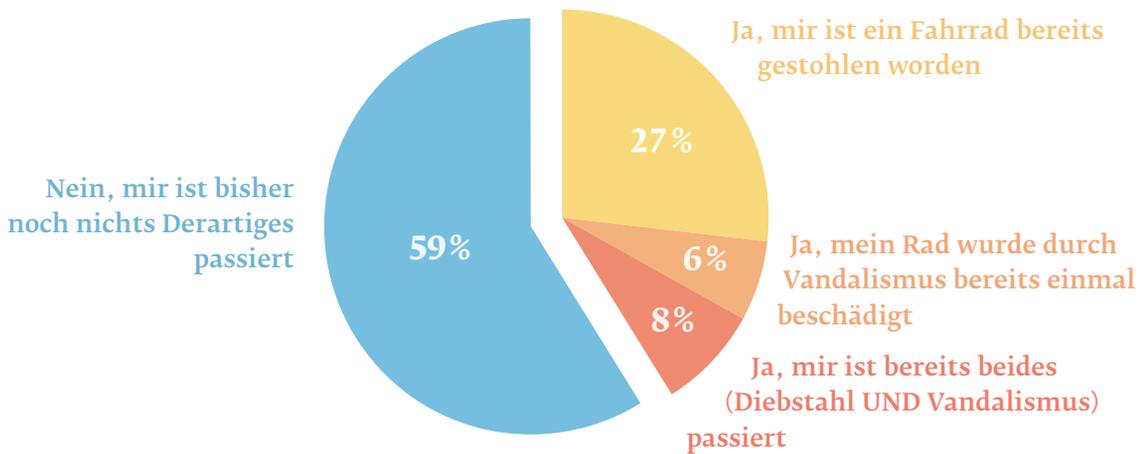
Prioritäten der Eltern für die Sicherheit ihrer Kinder

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010

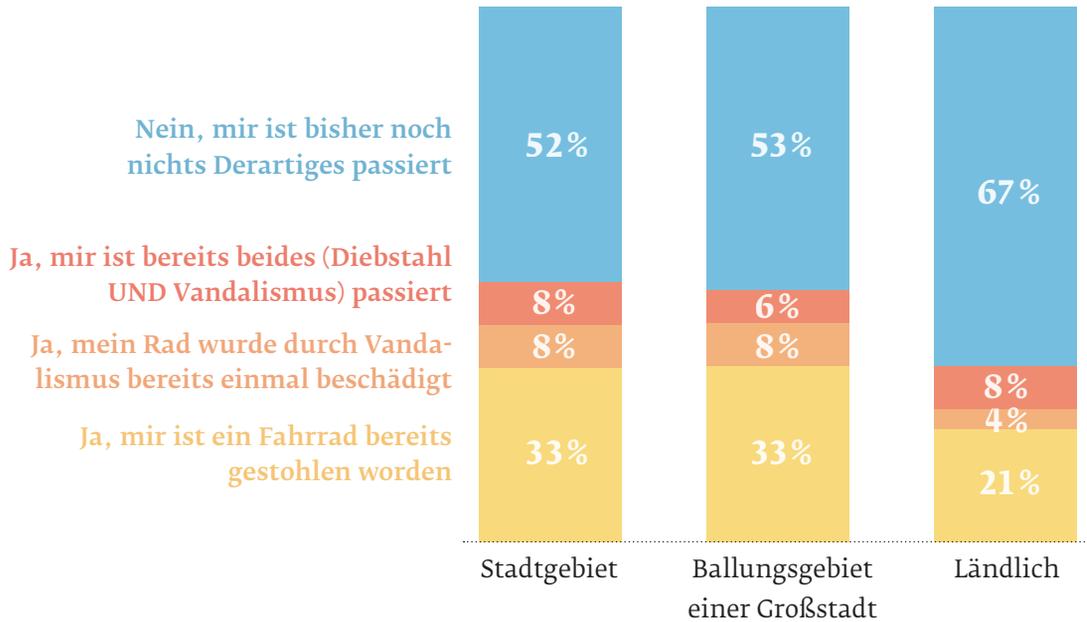


Erfahrungen mit Diebstahl und Vandalismus

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010

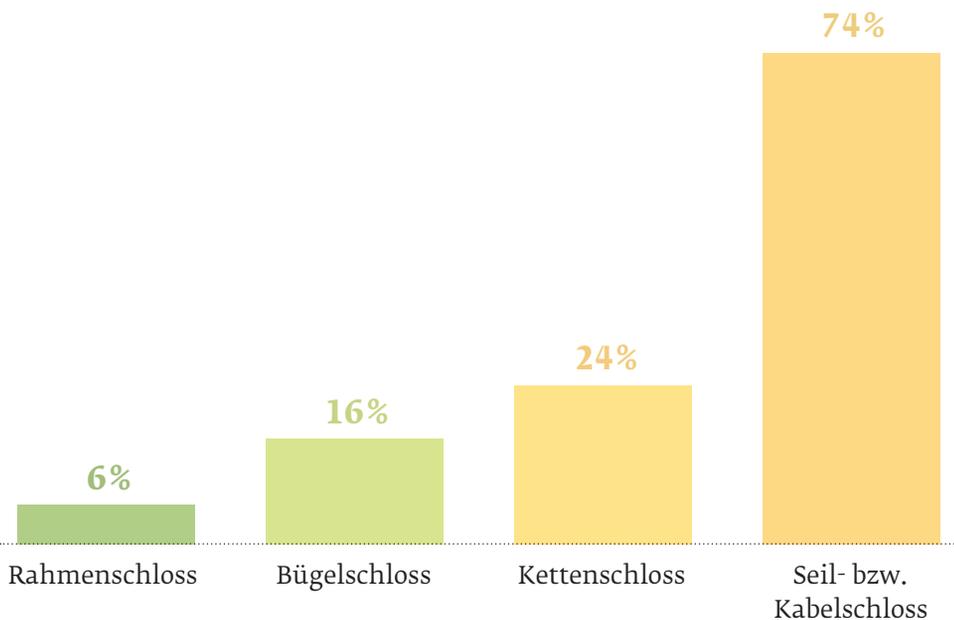


Diebstahl und Vandalismus nach Wohnlage Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



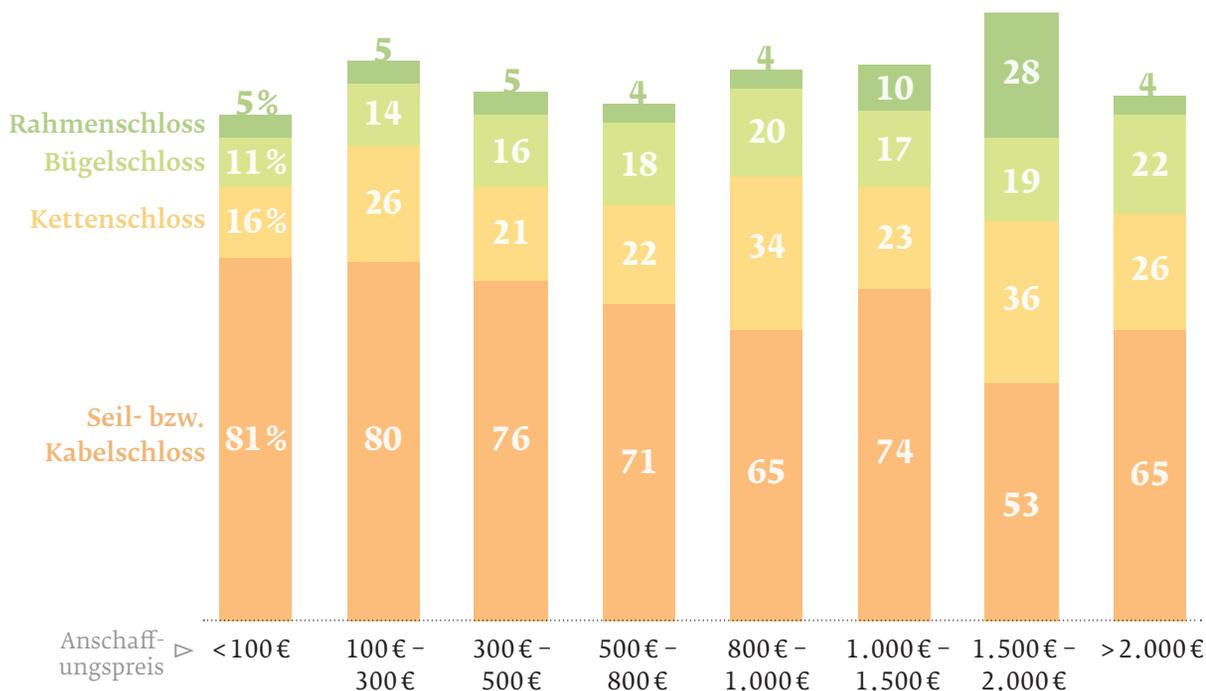
Verwendete Schlösser zur Sicherung von Fahrrädern

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



Verwendete Schlösser nach Anschaffungspreis des Fahrrads

Quelle: Baloise Group, Insurance Lab/ I-Lab, 2010



10

**Stimmungsbild der
Radfahrenden in
Österreich 2009**

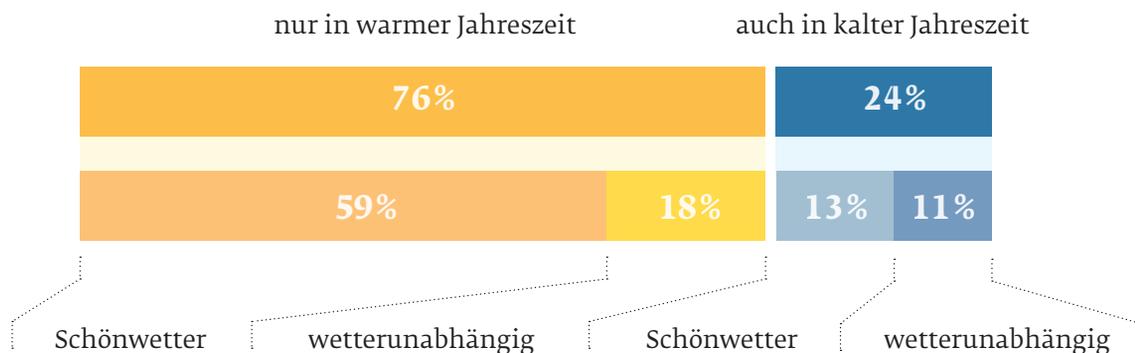
Das folgende Kapitel informiert über Einstellungen und Meinungen der Radfahrenden in Österreich im Jahre 2009. Ziel der Studie war es, erstmals ein vollständiges und repräsentatives Stimmungsbild der RadfahrerInnen in Österreich, ihre persönlichen Einstellungen und ihr Verhältnis im Radverkehr empirisch zu erheben. Die Ergebnisse sind aufgrund ihrer Detailschärfe als herausragend zu beurteilen und stellen eine entscheidende Informationsquelle für die Beurteilung unterschiedlicher Maßnahmen zur Optimierung der Bedingungen für den Radverkehr dar.

Die im Abschnitt „Stimmungsbild der Radfahrenden 2009“ dargestellten empirischen Befunde beruhen auf einer 2009 durchgeführten webbasierten Befragung (CAWI, Computer-Assisted-Web-Interviewing) von insgesamt 1.140 Personen im Alter von 15 bis 60 Jahren. Aus dieser Gesamtheit der Befragten wurden jene herausgefiltert, die nach eigenen Angaben zumindest gelegentlich das Rad nützen (1.004). Diese Personen sind hier als „RadfahrerInnen“ definiert worden und stellen die Basis für die radverkehrsbezogenen Detailfragen dar. Dabei sind auch „WenigfahrerInnen“, also Personen, die ihr Rad nur selten nutzen, in der Zielgruppe enthalten. Dies entsprach durchaus der Studienintention, denn letztendlich geht es auch darum, jene Personen, die selten Rad fahren, zu einem häufigeren Einsatz zu bewegen. „Nicht-RadfahrerInnen“ (n=136) wurden insofern auch berücksichtigt, als ihnen Fragen zur Statistik (Alter, Geschlecht,

Bildung, Beruf usw.), zum Besitz von Verkehrsmitteln (inklusive Fahrrad) sowie zu den Motiven, das Fahrrad nicht zu nutzen, gestellt worden sind. Mit Vorgaben bei der Stichprobenauswahl wurde sichergestellt, dass diese ein repräsentatives Abbild der österreichischen Gesamtbevölkerung darstellt. Zur Abschätzung der quantitativen Größenordnung von RadfahrerInnen und Nicht-RadfahrerInnen wurde zusätzlich eine österreichweite telefonische Befragung (CATI; Computer-Assisted-Telephone-Interview) von 500 Personen ab 15 Jahren durchgeführt. Sowohl die webbasierte Befragung als auch die telefonischen Interviews fanden im Frühsommer 2009 statt. Damit war sichergestellt, dass die zum Zeitpunkt der Befragung vorherrschenden Wetterbedingungen dem Radfahren grundsätzlich nicht abträglich waren. Um den Bezugsrahmen für die Befragten jeweils konstant zu halten, wurden in erster Linie „geschlossene Fragen“, also Fragen mit vorgegebenen Antwortmöglichkeiten verwendet. Die Schwankungsbreiten der beiden repräsentativen Untersuchungen betragen bei 1.000 Befragten im schlechtesten Fall 3,2% und bei 500 Befragten 4,5%.

Die Ergebnisse der Untersuchung sprechen im Wesentlichen für sich. Rund drei Viertel der ÖsterreicherInnen benutzen zumindest gelegentlich das Fahrrad, ihre Stimmungslage ist tendenziell gut, allerdings konnten auch einzelne kritische Punkte hervorgehoben werden, die eine Verbesserung nahe legen.

Die zumindest gelegentliche Benutzung des Fahrrades erfolgt ...



Auch in kalter Jahreszeit - hohe Werte > 30%

Topographie: Stadt mittlere Größe, Großstadt - Zentrum
Nutzungshäufigkeit Rad: so gut wie täglich
Fahrtzweck: Zubringer Bus oder Bahn

Auch in kalter Jahreszeit - mittlere Werte ~ 25%

Alter: 30 bis 39 Jahre
Bundesland: Wien, Tirol/Vorarlberg
Wegdauer Arbeit/Ausbildung: bis 30 Minuten
hauptsächliches Verkehrsmittel Alltag: Bus/Straßenbahn/U-Bahn/Bahn

Auch in kalter Jahreszeit - niedrige Werte < 20%

Topographie: Dorf - ländlich
Radnutzung: einige Male pro Monat
Fahrtzweck: nur sportliche Betätigung oder Freizeit
hauptsächliches Verkehrsmittel Arbeit/Ausbildung: Auto/Moped/Motorrad

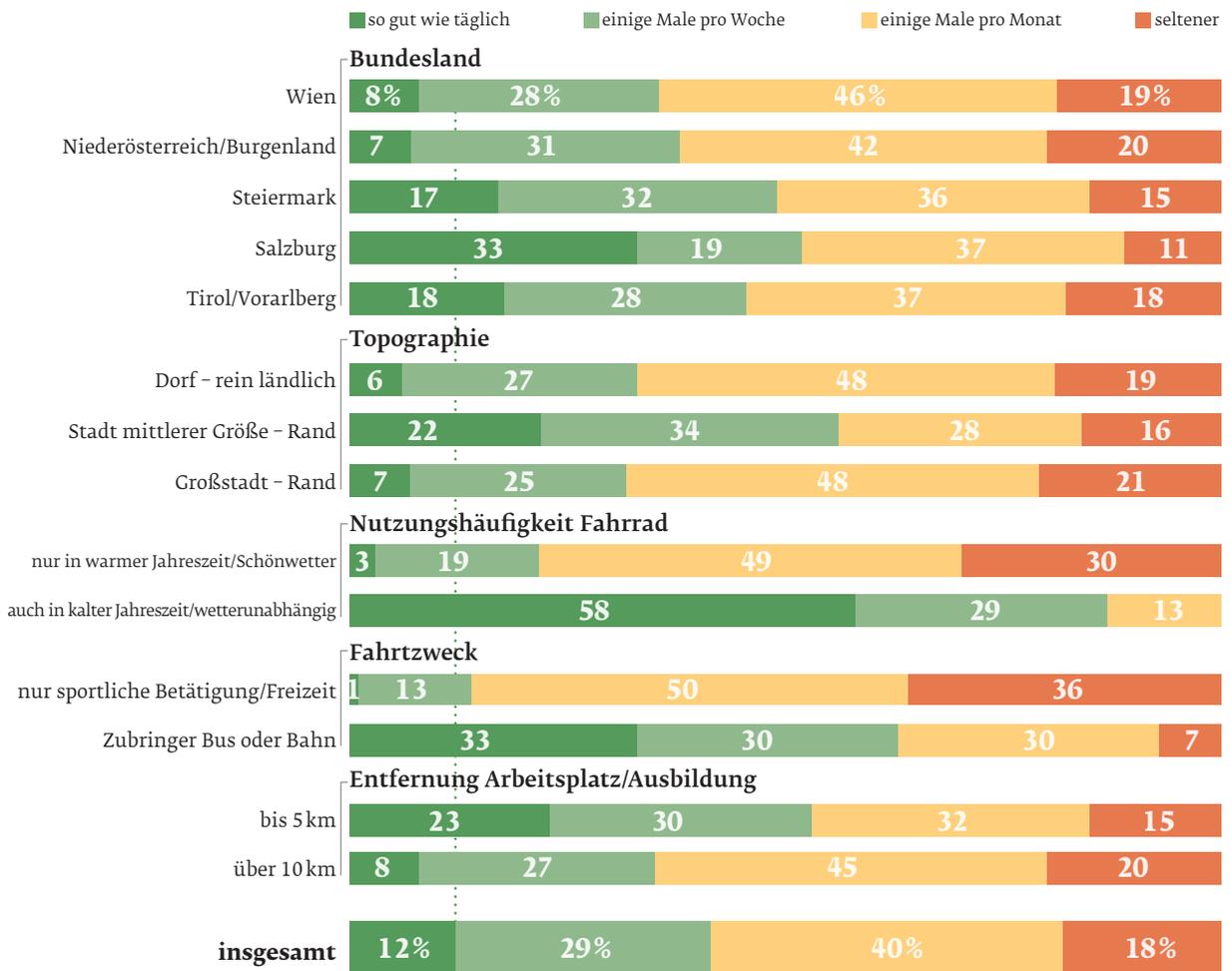
Detaildaten

Der Großteil der RadfahrerInnen nutzt das Fahrrad primär in der warmen Jahreszeit und auch da vor allem bei Schönwetter. Dies gilt zwar im Prinzip für alle Altersgruppen, dennoch fällt auf, dass unter 30-jährige auch vergleichsweise häufig das Rad in der kalten Jahreszeit nutzen (29% vgl. mit 24% insgesamt). Und ebenso gilt, dass RadfahrerInnen im städtischen Zentralraum überdurchschnittlich häufig (36%) auch in der kalten Jahreszeit mit dem Rad unterwegs sind.

Interpretation

Je stärker das Fahrrad in die alltäglichen Wege integriert ist, desto eher wird es auch relativ unabhängig von der Jahreszeit oder Witterungslage genutzt - vorausgesetzt, die zurückzulegenden Distanzen halten sich in Grenzen und eine entsprechende Radinfrastruktur ist gegeben. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass unter denjenigen, welche das Fahrrad „so gut wie täglich“ nutzen, 73% auch in der kalten Jahreszeit mit dem Rad fahren und nur 27% die nahezu tägliche Nutzung auf die warme Jahreszeit beschränken.

Das Fahrrad benutze ich ...



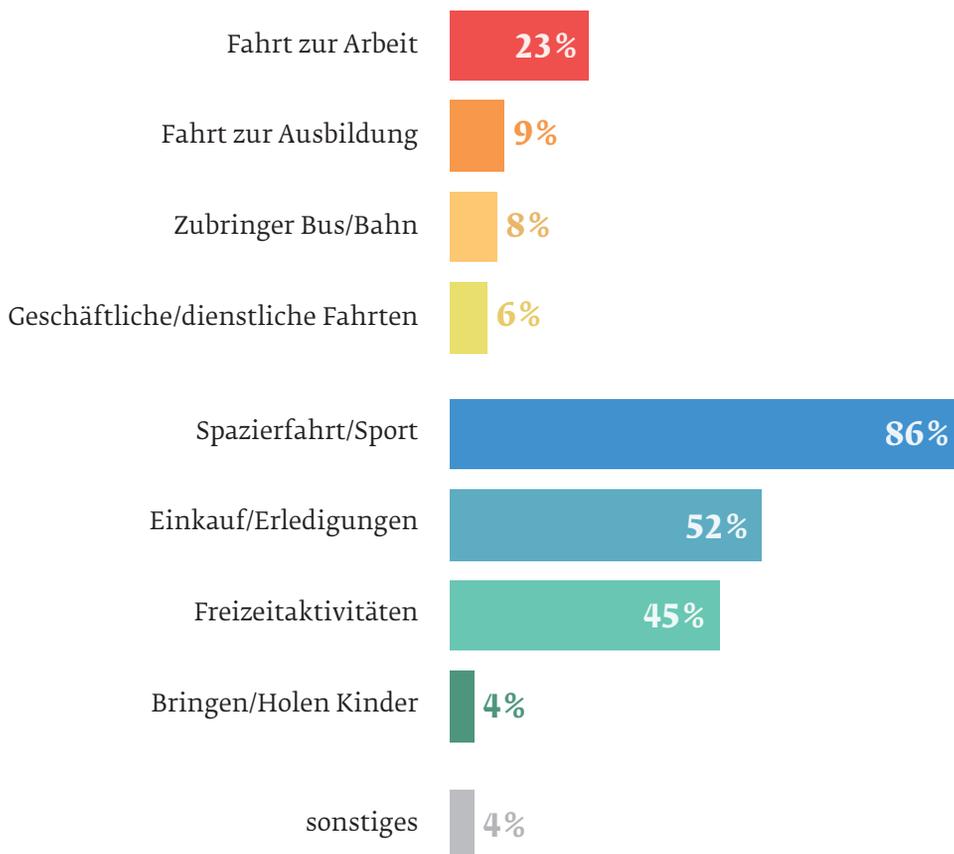
Detaildaten

Die Häufigkeit der Fahrradnutzung fällt je nach Topographie und Bundesland unterschiedlich aus. Während in Kleinstädten und Städten mittlerer Größe sowie in Westösterreich (Salzburg, Tirol, Vorarlberg) vergleichsweise häufig täglich geradelt wird, zählen RadfahrerInnen aus der Peripherie von Großstädten sowie aus Dörfern im ländlichen Raum überdurchschnittlich oft zu den GelegenheitsradlerInnen (einige Male pro Monat oder seltener). Eine weitere Einflussgröße ist der Zweck der Nutzung. Mehr als 80 % jener Personen, die das Fahrrad primär zwecks Sportausübung nutzen, tun dies bestenfalls einige Male pro Monat oder seltener. Wird das Fahrrad für den Weg zur und von der Arbeit genutzt, so passiert dies in 9 von 10 Fällen zumindest einige Male pro Woche.

Interpretation

In Kleinstädten sowie Städten mittlerer Größe stellen die Distanzen für die anfallenden Wege eine gute Ausgangsbasis für eine häufige Radnutzung dar. Im stark zersiedelten ländlichen Raum, sowie in der Peripherie von Großstädten sind die Bedingungen offensichtlich ungünstiger. Das Fahrrad wird in diesen Gebieten in erster Linie als Sportvehikel gesehen, das (gelegentlich) genutzt wird, um die sportliche Fitness zu erhalten oder aufzubauen und nur selten als optionales, zeitgemäßes und vernünftiges Verkehrsmittel für die täglichen und beruflichen Wege oder für Teiletappen davon.

Für folgende Zwecke verwende ich zumindest gelegentlich das Fahrrad ...



Detaildaten

Das Fahrrad wird sowohl für Alltags- als auch für Freizeitzwecke benutzt. 9 von 10 RadfahrerInnen nutzen das Fahrrad zumindest gelegentlich, um spazieren zu fahren oder sportlich zu sein. Jede 2. Person macht zumindest gelegentlich Erledigungen mit dem Fahrrad oder benötigt das Fahrrad für seine Freizeitaktivitäten.

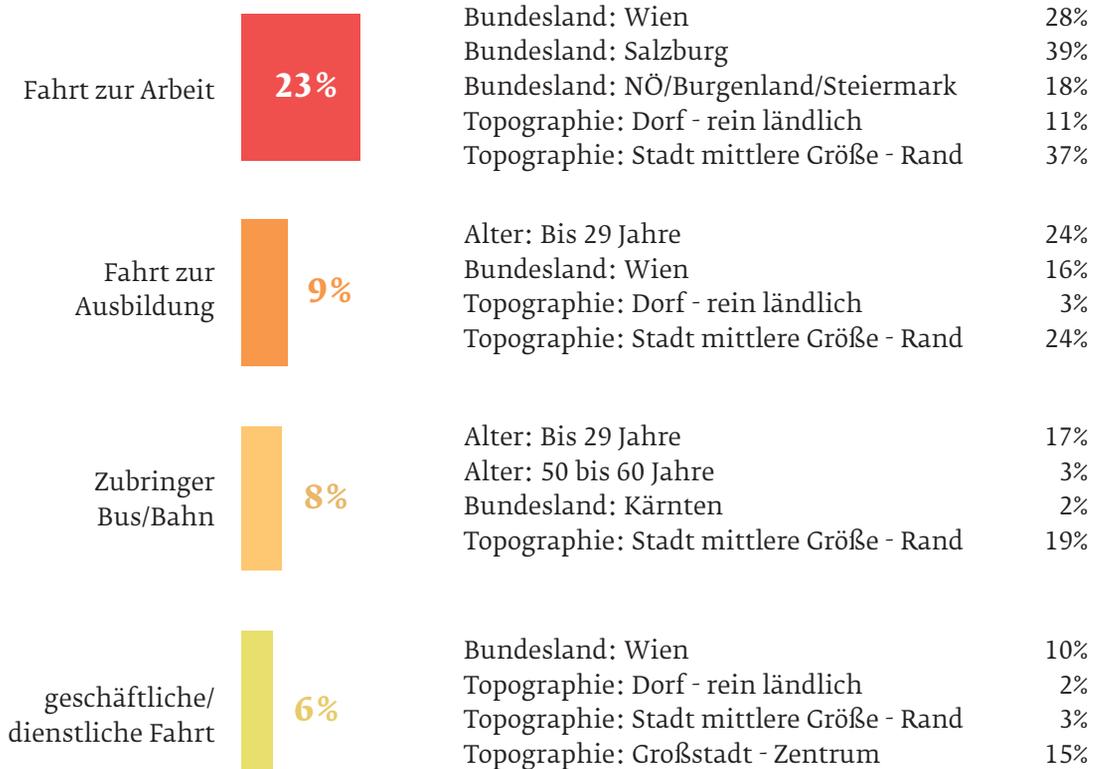
Geht es um Erledigungen und Einkäufe sind es sowohl die jüngeren als auch die älteren Bevölkerungssegmente, die hierbei überdurchschnittlich häufig das Fahrrad beanspruchen – geht es um die Freizeitaktivitäten, sind es vor allem die jüngeren Personen. Ein knappes Drittel nutzt das Fahrrad für den Arbeits- und Ausbildungsweg. Dies trifft vor allem für Befragte aus Städten mittlerer Größe sowie dem Zentrum von Großstädten zu.

Interpretation

Je jünger die Befragten sind, desto breiter ist das Spektrum von Aktivitäten und Wegen, für welche das Fahrrad herangezogen wird. Neben dem Alter spielt die Ortsgröße und -umgebung und damit die Eignung der eigenen Wohnumgebung für das Radfahren eine Schlüsselrolle. Im mittelstädtischen Raum ist das Fahrrad als kostengünstiges Verkehrsmittel vielfältig verwendbar, sofern die geografischen Gegebenheiten vor Ort kein Hindernis darstellen. Die Ziele für Einkaufs-, Arbeits- und Freizeitwege liegen vielfach in per Fahrrad erreichbarer Entfernung. Ähnliches trifft auch auf Kleinstädte zu. Allerdings zeigt sich hier, dass die Eignung des Fahrrads für den Arbeits- bzw. Ausbildungsweg begrenzt ist, denn vielerorts muß in benachbarte größere urbane Zentren gependelt werden.

Für folgende Zwecke verwende ich zumindest gelegentlich das Fahrrad ...

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



Detaildaten

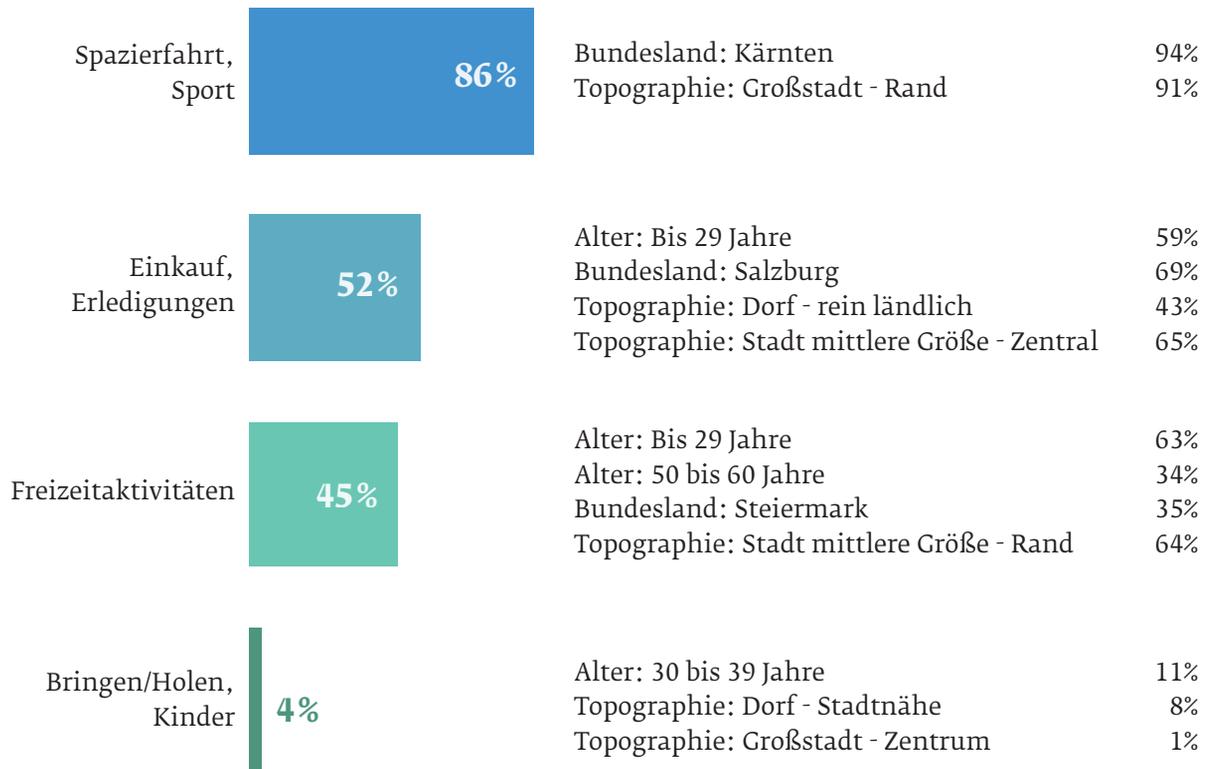
Ein knappes Viertel der befragten RadfahrerInnen verwendet das Fahrrad für die Fahrt zur Arbeit. Dieser Anteil ist sowohl in Wien (28%) als auch in Städten mittlerer Größe (37%) deutlich erhöht, in den klassischen Pendlerregionen Niederösterreich/Burgenland hingegen unterdurchschnittlich ausgeprägt. Für die Fahrt zur Ausbildungsstelle oder als Zubringer zu Bus und Bahn wird das Fahrrad von jeweils knapp einem Zehntel der Befragten genutzt – und zwar vor allem von jüngeren, in Ausbildung stehenden Personen. Bemerkenswert ist, dass immerhin 6% der befragten RadfahrerInnen das Fahrrad auch für dienstliche/berufliche Wege einsetzen. Dies ist vor allem im Zentrum Wiens der Fall.

Interpretation

Sowohl Alltags- und Freizeitwege als auch beruflich oder ausbildungsbedingte Fahrten mit dem Fahrrad werden vor allem dann unternommen, wenn die entsprechenden Distanzen „radtauglich“ sind und die Infrastruktur angemessen ist. Je ländlicher eine Region ist, desto seltener wird im Allgemeinen das Fahrrad als geeignetes Verkehrsmittel im Berufsverkehr gesehen.

Für folgende Zwecke verwende ich zumindest gelegentlich das Fahrrad ...

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



Detaildaten

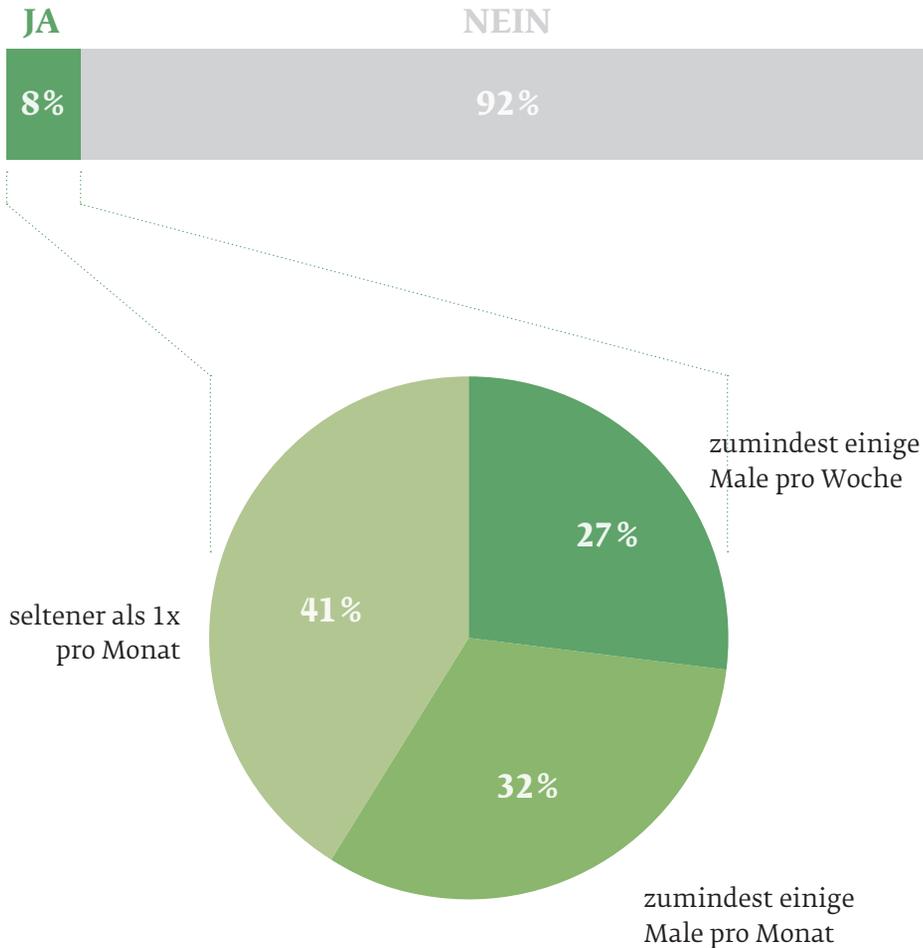
Am häufigsten wird das Fahrrad für Spazierfahrten und sportliche Aktivitäten genutzt. Dies ist vor allem in jenen Regionen der Fall, in denen das Rad für Alltags- und Berufswege nur eine geringe Rolle spielt, nämlich in ländlich geprägten Dörfern. Einkäufe und Erledigungen sowie die Fahrten zu Freizeitmöglichkeiten werden von rund jedem Zweiten zumindest gelegentlich per Rad absolviert. Für Besorgungen wird das Rad überdurchschnittlich häufig in Salzburg und in Zentren mittelgroßer Städte eingesetzt, für Freizeitaktivitäten vergleichsweise häufig in den Randgebieten mittelgroßer Städte. Bei Bring- und Abholwegen nimmt das Fahrrad nur eine untergeordnete Bedeutung als Transportmittel ein.

Interpretation

Das Fahrrad als Verkehrsmittel hat bei den erforderlichen Alltagswegen einen je nach Alter und Region unterschiedlichen Stellenwert. Für unter 30-Jährige ist das Fahrrad für eine Vielzahl an Wegzwecken nutzbar, bei älteren Personen ist die Nutzung vielfach auf Spazierfahrten und Einkaufswege beschränkt. Dabei ist die Topographie und damit verbunden die regionale geografische Beschaffenheit von entscheidender Bedeutung. Als günstig für den Radverkehr erweisen sich im Allgemeinen Städte mittlerer Größe.

Ich verwende das Fahrrad, um zu Bus- oder Eisenbahnhaltestellen zu kommen und dort mit einem „öffentlichen Verkehrsmittel“ weiter zu fahren...

Basis: Nutzt Fahrrad als Zubringer zu Bus/Bahn (n=85)



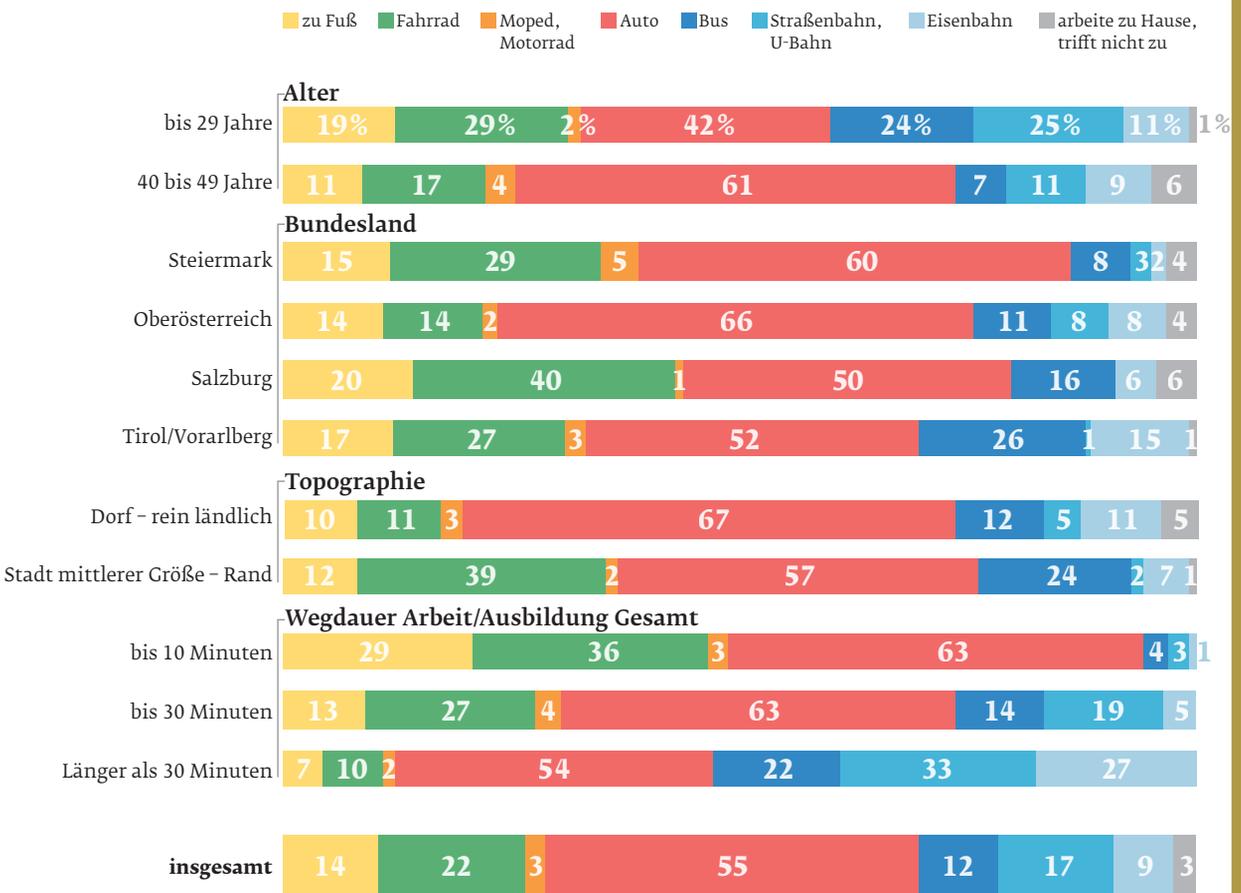
Detaildaten

Die Frage, wie oft das Fahrrad verwendet wird, um zu Bus- und Bahnhaltestellen zu kommen, wurde an jene Personen gestellt, die angaben, das Fahrrad zumindest gelegentlich als Zubringer zu Bus oder Bahn zu nutzen. Das sind 8% aller befragten RadfahrerInnen bzw. in Absolutzahlen 85 Personen. Das ist eine zu geringe Fallzahl um auch Subgruppen analysieren zu können.

Interpretation

Etwas mehr als ein Viertel der Personen, welche das Fahrrad zumindest gelegentlich als Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln nutzen, tun dies nach eigenen Angaben einige Male pro Woche (27%), ein knappes Drittel zumindest einige Male pro Monat. Der größte Anteil entfällt allerdings auf jene, die das Fahrrad ausgesprochen selten (seltener als 1 Mal pro Monat) nutzen, um öffentliche Verkehrsmittel zu erreichen. In dieser Hinsicht ist durchaus Entwicklungspotenzial vorhanden.

Um zur Arbeits-/Ausbildungsstätte zu gelangen, verwende ich hauptsächlich folgende Verkehrsmittel ...



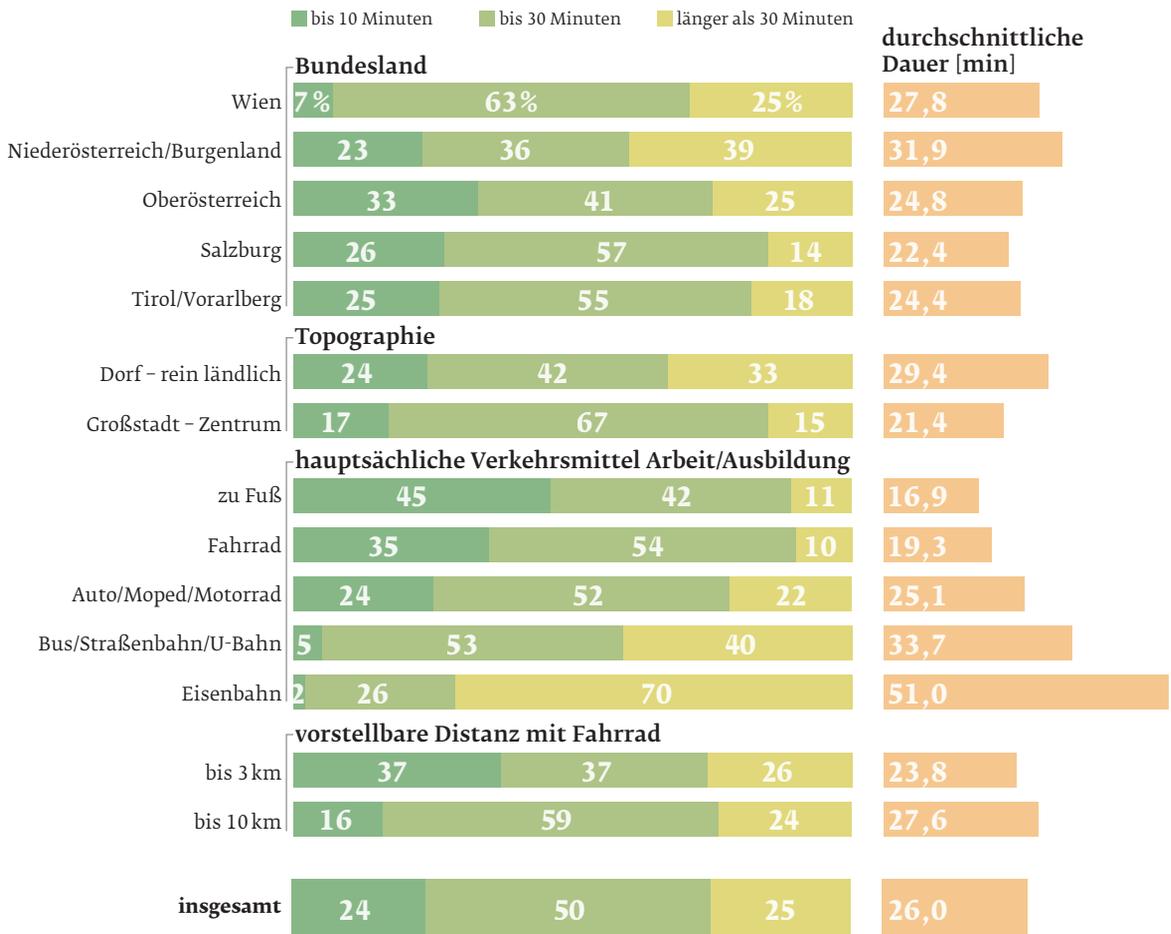
Detaildaten

Auch unter den berufstätigen oder in Ausbildung stehenden RadfahrerInnen nimmt das Auto den führenden Stellenwert als Verkehrsmittel ein, um zur Arbeit bzw. zur Ausbildungsstätte zu gelangen. An zweiter Stelle steht aber bereits das Fahrrad, gefolgt von Straßenbahn/U-Bahn, „zu Fuß“ gehen oder Busfahren. Das Fahrrad wird insbesondere von den jüngeren Befragten relativ häufig als hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel für den Berufs-/Ausbildungsweg verwendet. Ältere Personen (30+ Jahre) setzen hingegen verstärkt auf das Auto. Nach Bundesländern betrachtet erweist sich vor allem Salzburg als „fahradaffin“, während beispielsweise in Oberösterreich überdurchschnittlich häufig auf das Auto zurückgegriffen wird.

Interpretation

Liegen Berufs- und Ausbildungswege in einem Bereich von bis zu 10 Minuten, so wird das Fahrrad in der Verkehrsmittelwahl von mehr als einem Drittel der Befragten (36%) präferiert. Mit zunehmender Wegdauer nimmt der Einsatz des Fahrrads deutlich ab. Dauert der Arbeitsweg länger als 30 Minuten, so geht – und dies bestätigen auch aktuelle Untersuchungen bei PendlerInnen – die Autonutzung ebenfalls zurück und wird vergleichsweise häufig durch die Bahnfahrt ersetzt. Die Streckenlänge und der dafür benötigte Zeitaufwand stellen somit die entscheidenden Einflussgrößen auf den Modal Split bei Berufswegen dar.

Für die Strecke Wohnort – Arbeits-/Ausbildungsort von Haus zu Haus benötige ich ungefähr folgende Zeitspanne ...



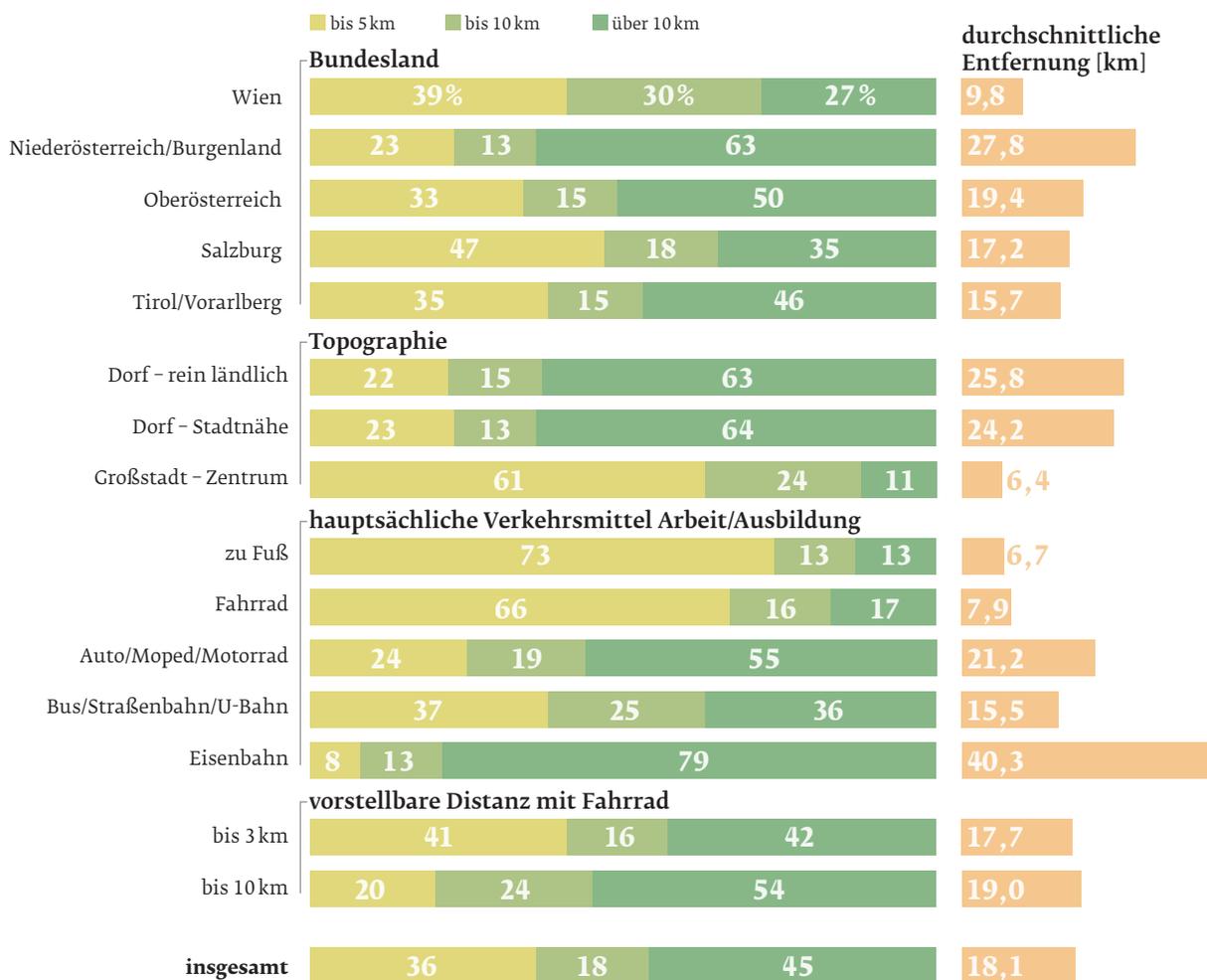
Detaildaten

Die oben dargestellte Frage bezieht sich auf jene RadfahrerInnen, die berufstätig bzw. in Ausbildung sind und für ihren Arbeitsweg ein Verkehrsmittel nutzen (nicht zu Fuß gehen oder zu Hause arbeiten). Für 50% der Befragten dauert der Arbeitsweg maximal 30 Minuten, ein Viertel der Befragten hat einen Weg zum Arbeits-/Ausbildungsplatz, der über 30 Minuten dauert, also für die Fahrradverwendung eher ungünstig ist. Im Durchschnitt dauert der Arbeitsweg rund 26 Minuten, wobei die Wegdauer in Salzburg und Tirol/Vorarlberg mit 22 respektive 24 Minuten deutlich kürzer ist. Dies ist mitunter der Grund, dass in Westösterreich das Fahrrad häufiger als in Ostösterreich für die Berufswege verwendet wird.

Interpretation

Das Fahrrad als hauptsächliches Verkehrsmittel zur Arbeit-/Ausbildungsstelle wird primär dann verwendet, wenn die Wegdauer maximal 30 Minuten beträgt. Dies trifft für insgesamt 74% der Befragten zu. Unter denjenigen, welche hauptsächlich das Rad verwenden, um zur Arbeit-/Ausbildungsstelle zu gelangen, haben 89% einen Weg zu absolvieren, der maximal 30 Minuten dauert. Je länger im Allgemeinen die Fahrzeit ist, desto eher werden öffentliche Verkehrsmittel beansprucht. 70% der EisenbahnfahrerInnen benötigen beispielsweise mehr als 30 Minuten, bis sie ihre Arbeits-/bzw. Ausbildungsstelle erreichen.

Für die Strecke Wohnort - Arbeits-/Ausbildungsort von Haus zu Haus benötige ich ungefähr folgende Kilometer ...



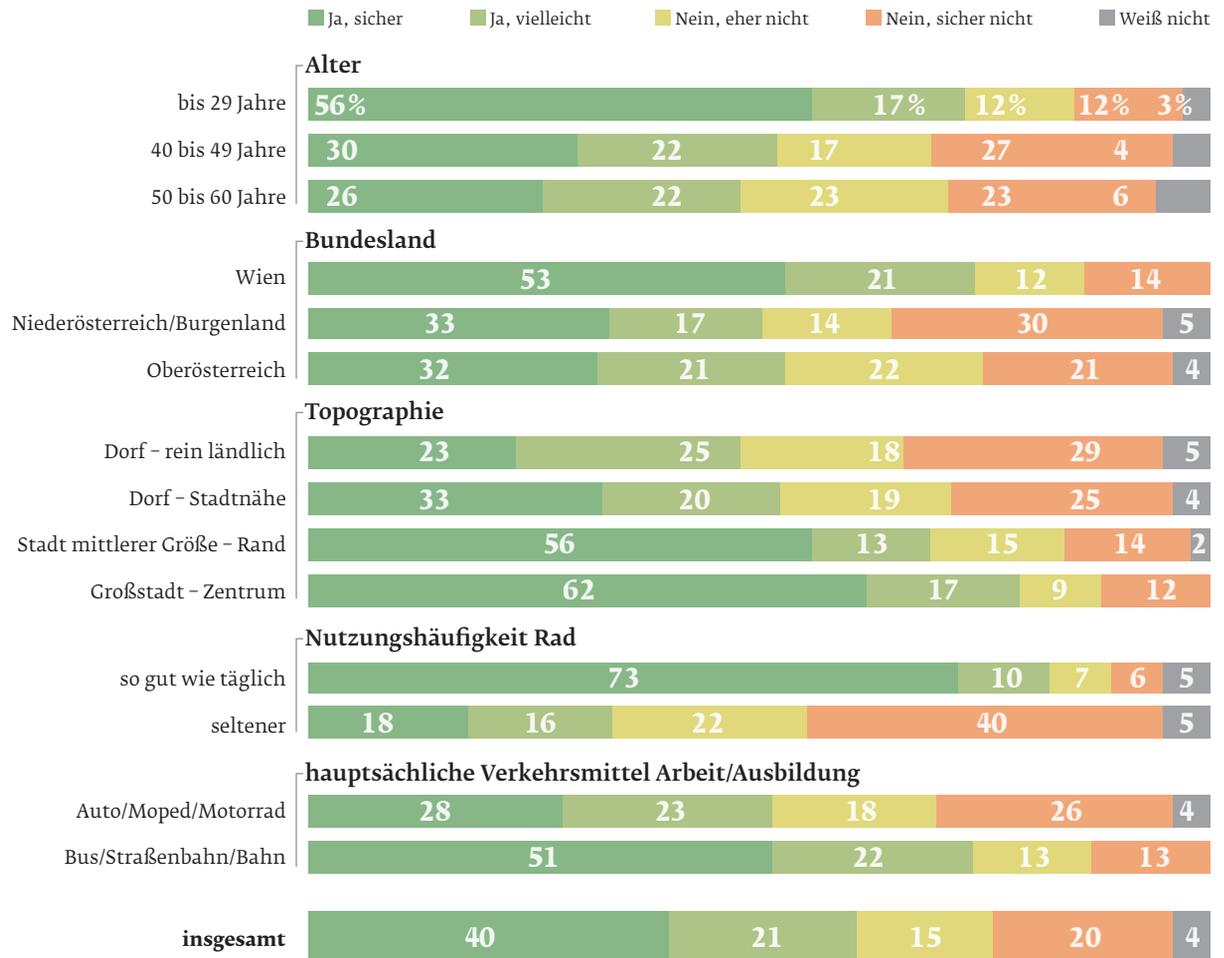
Detaildaten

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten hat eine Fahrstrecke zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle die maximal 10 Kilometer ausmacht, darunter 36% mit einer Strecke von bis zu 5 Kilometern - eine Streckenlänge, die bei der Mehrheit der Befragten als durchaus akzeptable Distanz gilt, um das Fahrrad einzusetzen. Nach Regionen betrachtet sind die Pendlerdistanzen in Niederösterreich/Burgenland überdurchschnittlich hoch und in Wien und Westösterreich relativ gering. Zieht man die topographischen Verhältnisse heran, so bestätigt sich, dass Bewohner von dörflich-ländlichen Gebieten in aller Regel zu weite Wegstrecken im Berufsverkehr haben, um ausschließlich auf das Fahrrad für den Arbeitsweg zu setzen.

Interpretation

Während sich der städtische und großstädtische Raum von den Distanzen her gut für die Verwendung des Fahrrads für Berufs- und Ausbildungswege eignet, kann das Fahrrad im ländlich-dörflichen Raum bestenfalls im Rahmen des Zubringer- und Huckepack-Verkehrs eine nennenswerte Bedeutung für berufliche Wege einnehmen. Bei mehr als 60% der befragten BewohnerInnen aus ländlich-dörflichen Regionen beträgt die zurückzulegende Entfernung immerhin mehr als 10 Kilometer.

Angenommen, ihre Firma/Ausbildungsstätte würde Sie für den zumindest teilweisen Einsatz des Fahrrades für Ihren täglichen Anfahrtsweg mit einer Prämie belohnen, wäre das für Sie ein Anreiz (öfters) das Fahrrad zu benutzen?



Detaildaten

Überwiegend positiv wird die Idee aufgenommen, für den Anfahrtsweg zur Arbeit-/Ausbildungsstätte eine Bonifikation zu erhalten, wenn zumindest teilweise das Fahrrad dafür eingesetzt wird. 61% gehen davon aus, dass dies ein Anreiz wäre, öfters als bisher das Fahrrad zu verwenden. 40% darunter sind überzeugt davon, dass sie unter diesen Bedingungen öfters auf das Fahrrad zugreifen würden und 21% gehen davon aus, dass sie dies „vielleicht“ tun würden. Je häufiger das Fahrrad bereits genutzt wird und je eher eine Region für den Einsatz des Fahrrads im Berufsverkehr geeignet ist, desto größeren Anklang findet ein mögliches Prämiensystem.

Interpretation

Ein Prämiensystem, das zu einer häufigeren Nutzung des Fahrrads für berufliche Wege führen soll, kann vor allem dort zielführend sein, wo die Bedingungen für das Radfahren günstig sind, etwa in Städten und Großstädten, in denen sich die Distanz zum Zielort in Grenzen hält. Allerdings ist auch zu beachten, dass immerhin 28% derjenigen, die hauptsächlich das Auto bzw. das Moped/Motorrad für ihren Arbeitsweg wählen, als Folge einer möglichen Bonifikation „sicher“, und weitere 23% „vielleicht“ öfters das Fahrrad benutzen würden.

Folgende Verkehrsmittel benutze ich hauptsächlich für meine sonstigen regelmäßigen Alltagswege ...

Bundesland	Auto	zu Fuß	Fahrrad	Straßenbahn/U-Bahn	Bus	Moped/Motorrad	Eisenbahn	anders
Wien	40%	61%	20%	44%	10%	5%	2%	1%
Oberösterreich	83	46	24	6	3	3	3	0
Salzburg	74	35	46	0	15	1	4	0
Tirol/Vorarlberg	73	52	35	2	11	2	2	0
Topographie								
Stadt mittlere Größe - Zentral	75	46	40	6	5	2	1	0
Großstadt - Rand	61	51	16	31	10	5	0	0
Nutzungshäufigkeit Fahrrad								
so gut wie täglich	46	41	73	9	10	0	5	1
seltener	79	47	2	14	11	2	2	0
Vorstellbare Distanz mit Fahrrad								
bis 3 Kilometer	83	35	21	8	7	3	3	0
bis 10 Kilometer	69	46	43	10	8	5	0	1
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren								
gut	74	46	34	9	6	3	2	0
schlecht	68	47	17	15				
Total	72	46	29	11	7	3	2	0

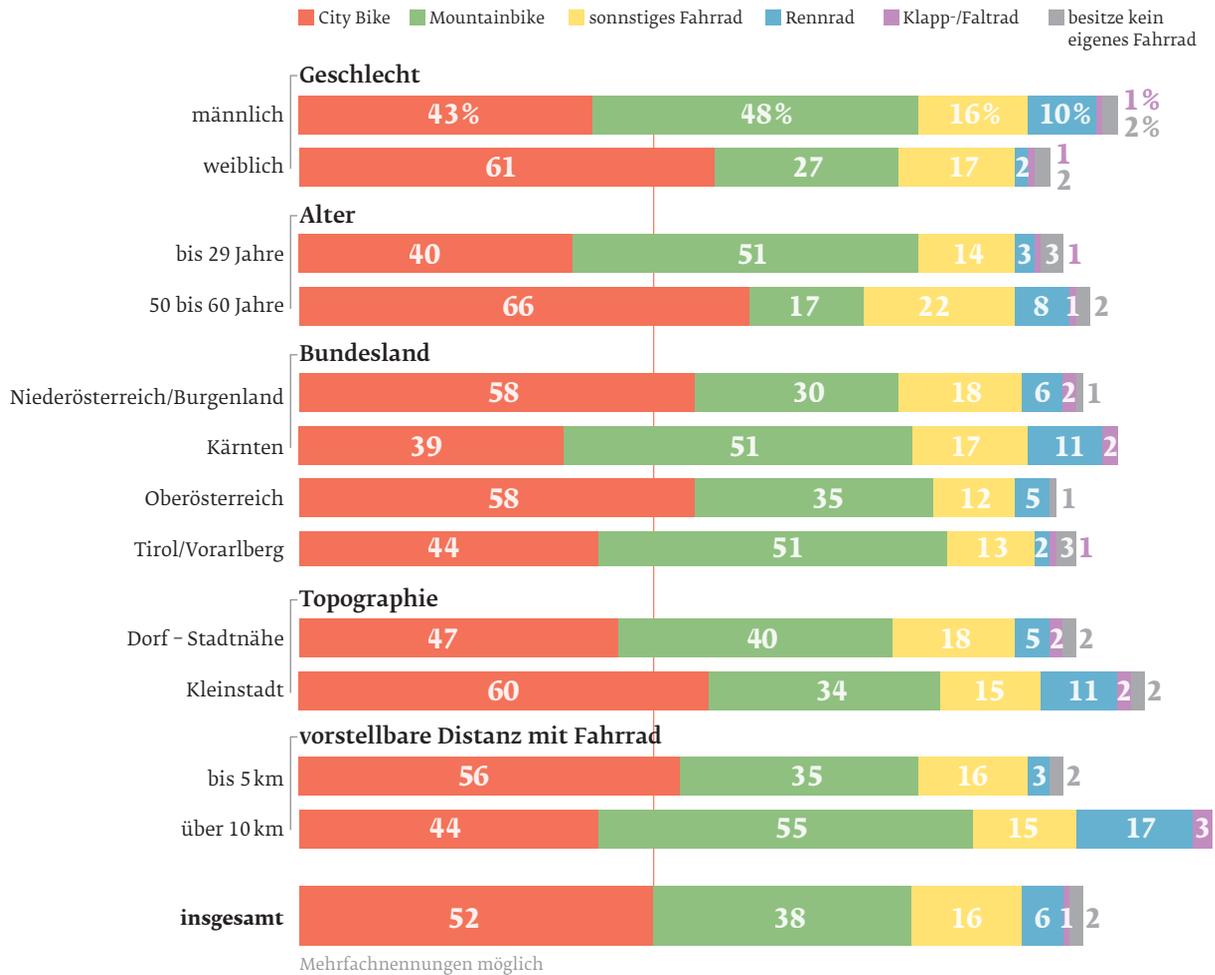
Detaildaten

Sowohl im Berufsverkehr als auch bei sonstigen regelmäßigen Wegen im Alltag dominiert das Auto als Verkehrsmittel. Ausgenommen davon ist lediglich Wien, denn unter den befragten WienerInnen nehmen Fußwege (61%) und öffentliche Verkehrsmittel in Form von Straßenbahn und U-Bahn (44%) einen größeren Stellenwert ein, als das Auto (40%). In Salzburg wiederum steht das Fahrrad als Verkehrsmittel der Wahl für Alltagswege (46%) hinter dem Auto (74%) an zweiter Stelle, gefolgt von Fußwegen (35%) und der Fahrt im Bus (15%).

Interpretation

Je geringer die für den einzelnen vorstellbare Distanz für Fahrradfahrten ist, desto häufiger kommt das Auto für regelmäßige Alltagswege zur Verwendung. 83% der Befragten, die davon ausgehen, dass das Fahrrad bestenfalls nur für eine Entfernung von „bis zu 3 Kilometern“ geeignet ist, entscheiden sich bei ihren regelmäßigen Alltagswegen hauptsächlich für das Auto und nur 21% nutzen hauptsächlich das Fahrrad. Wird das Rad als geeignet für eine Strecke von bis zu 10 Kilometern angesehen, so ist der Autofahreranteil an den Alltagswegen mit 69% deutlich geringer, während - umgekehrt - das Rad häufiger genutzt wird (43%).

Folgendes Fahrrad/folgende Fahrräder besitze ich persönlich ...



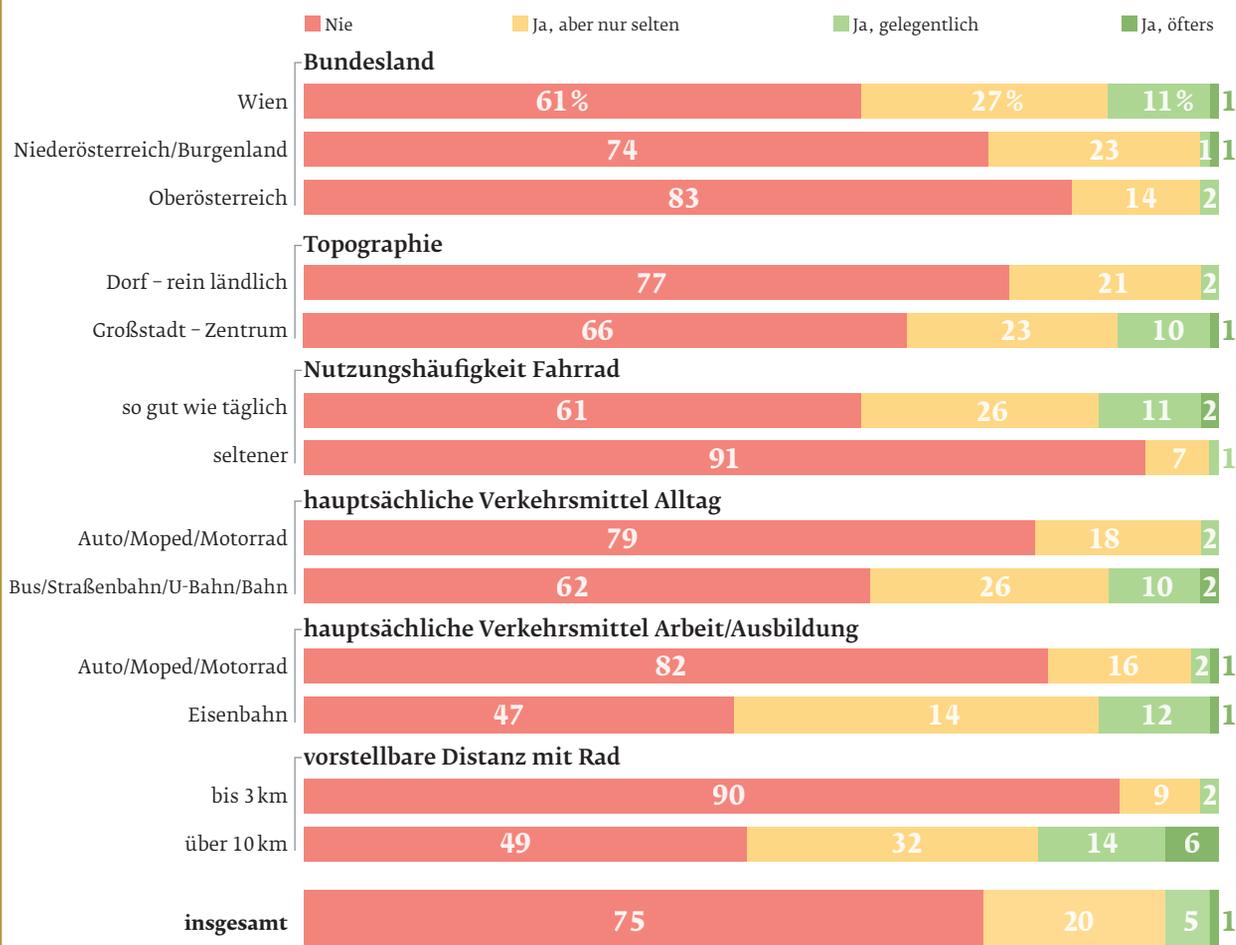
Detaildaten

Das häufigste im persönlichen Besitz befindliche Fahrrad stellt das City Bike dar (52%), gefolgt vom Mountainbike (38%) und sonstigen Fahrradtypen (16%). 6% besitzen ein Straßenrennrad und 1% ein Faltrad/Klapprad. Während das City-Bike als Überbegriff für alle standardmäßig für den Straßenverkehr ausgestatteten Fahrräder überdurchschnittlich häufig im Eigentum von Frauen und älteren Personen steht, stellt das Mountainbike eine klare Domäne der Männer und der jüngeren Personen dar. 48% der Männer bzw. 51% der unter 30-Jährigen besitzen nach eigenen Angaben ein Mountainbike. Rennräder stehen ebenfalls vergleichsweise häufig im Besitz von Männern, allerdings sind Rennradbesitzer tendenziell etwas älter.

Interpretation

Im Durchschnitt gesehen haben RadfahrerInnen, die (nahezu) täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind, auch eine größere Anzahl an Fahrrädern in ihrem Besitz als jene, die nur einige Male pro Woche oder seltener das Fahrrad beanspruchen (Vielfahrer im Schnitt 1,5 Fahrräder; Wenigfahrer: 1,1). Die häufigste Kombination stellt ein straßenverkehrstaugliches City-Bike – für den Alltag – und ein Mountainbike – für die sportlichen Ambitionen – dar. Bei Männern ist fallweise auch noch ein Rennrad vorhanden. Den unterschiedlichen Einsatzbereichen von Fahrrädern wird folglich mit unterschiedlichen Fahrradgattungen entsprochen.

Nehmen Sie Ihr/ein Fahrrad auch in öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn/Bus/U-Bahn) mit?



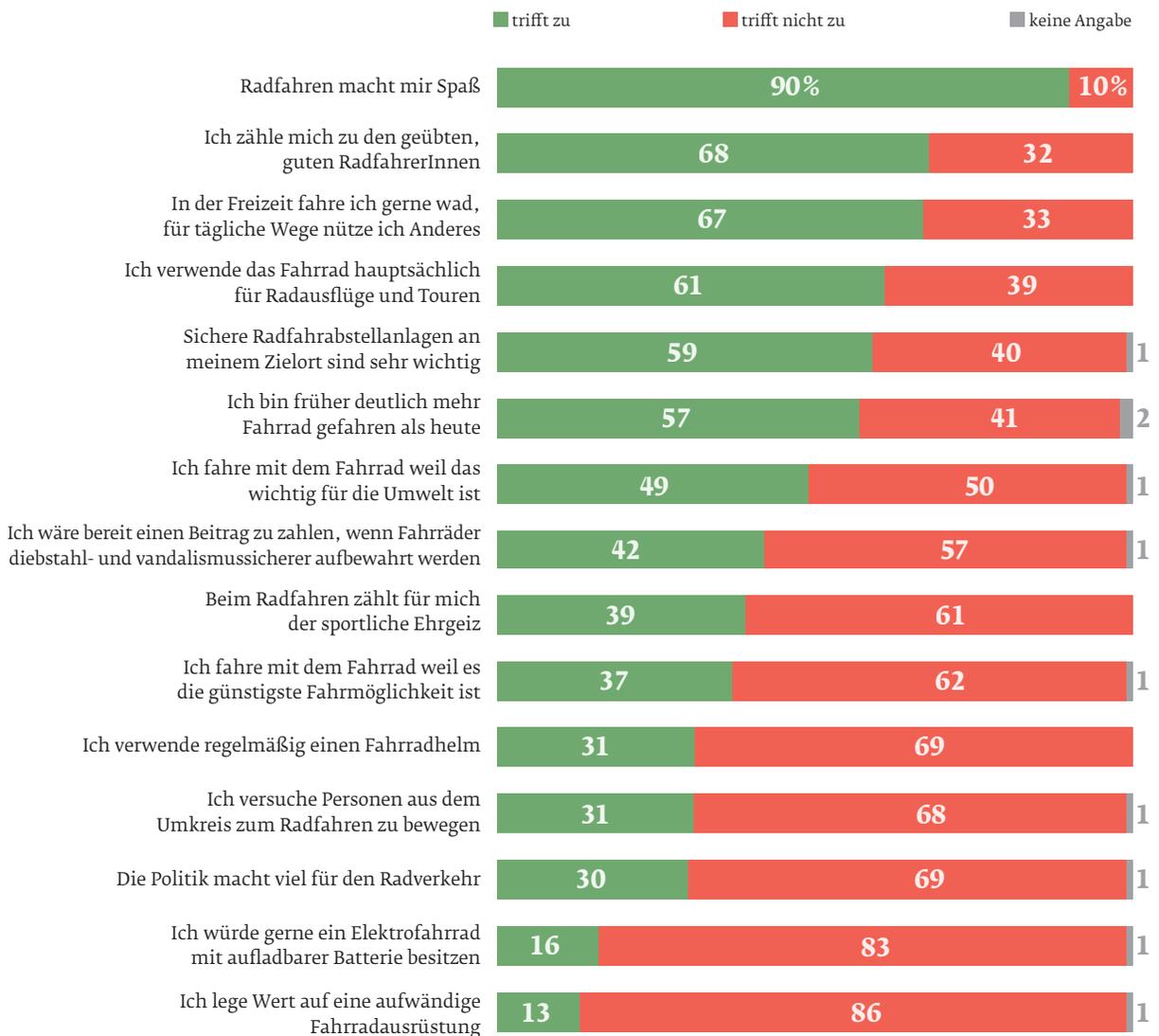
Detaildaten

Fahrräder werden zwar von ihren BenutzerInnen auch in öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen, allerdings ist dies zumeist nur selten der Fall und sichtlich davon abhängig, welche Gegebenheiten im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr vorliegen. Die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln tritt vor allem im großstädtischen Bereich auf, in Städten mittlerer Größe werden die Distanzen zumeist zur Gänze mit dem Fahrrad überwunden und in ländlich geprägten Dörfern mangelt es an geeigneten öffentlichen Verkehrsmitteln, zumal die Mitnahme im Bus, dem dominierenden öffentlichen Verkehrsmittel im Nahbereich, nur unter bestimmten Bedingungen möglich ist.

Interpretation

Je stärker das Fahrrad in die alltäglichen Freizeit- und Berufswege integriert ist, desto eher kommt auch eine Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln vor. Dies zeigt sich beispielsweise darin, dass VielfahrerInnen (täglich) sowie Personen, die das Fahrrad als Zubringer zu Bus- oder Bahn nutzen, häufiger als andere Gruppen ihr Fahrrad „zumindest selten“ in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen. Eine Bedeutung nimmt in dieser Hinsicht auch die Erfahrung im Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein. Personen, die für ihre Alltags- und Berufswege hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel beanspruchen, üben auch häufiger den „Huckepack-Verkehr“ aus.

Aussagen zum Radfahren

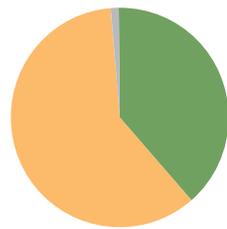


Detaildaten

Nahezu alle RadfahrerInnen finden großen Gefallen an dieser Fortbewegungsart, Radfahren macht Spaß (90%). Die überwiegende Mehrheit (68%) hat auch Vertrauen in die eigenen diesbezüglichen Kompetenzen. Allerdings wird das Fahrrad von den meisten Befragten zwar gerne in der Freizeit verwendet, aber bei den regelmäßigen Alltagswegen werden häufig andere Verkehrsmittel eingesetzt (67%: „in der Freizeit Fahrrad, für tägliche Wege anderes“). Das Radfahren hat vor allem Freizeitcharakter. Rund 6 von 10 RadfahrerInnen nutzen ihr Fahrrad hauptsäch-

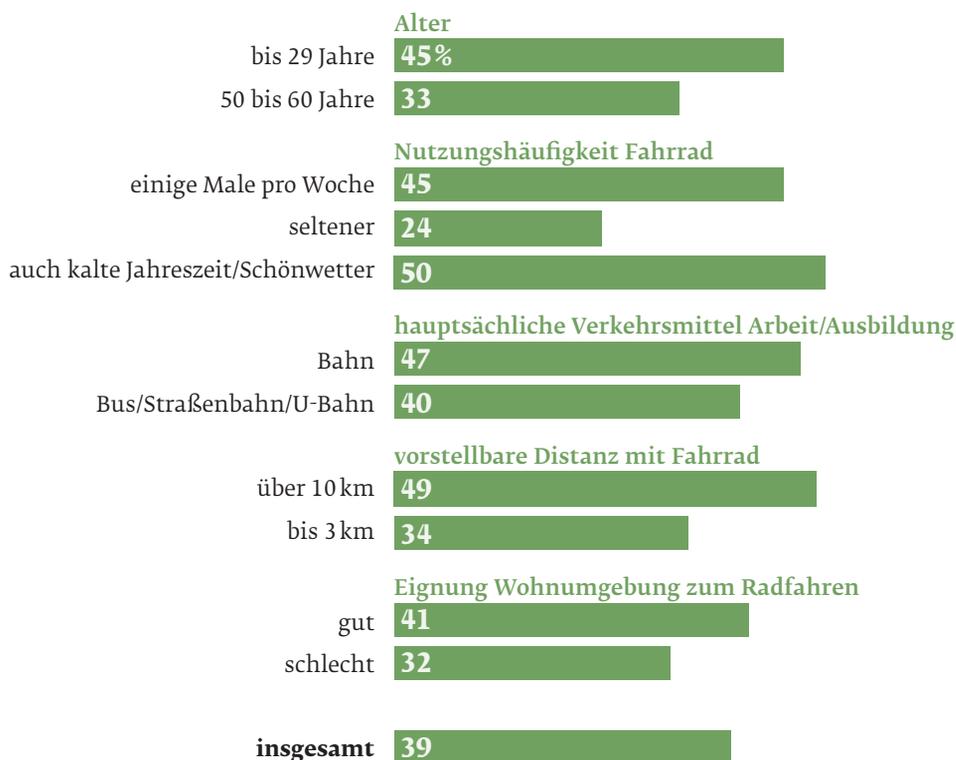
lich für Radausflüge und Radtouren. Ein mit 59% vergleichbarer Anteil an RadfahrerInnen legt dabei großes Augenmerk auf sichere Abstellanlagen am Zielort. Als Begründung für das Radfahren verweist jede zweite befragte Person darauf, dass es wichtig für die Umwelt ist, das Rad zu verwenden. Außerdem trifft zu, so 37% der Befragten, dass das „Radeln“ die günstigste Fahrmöglichkeit darstellt. Das geringste Ausmaß an Zustimmung betrifft den Besitzwunsch nach einem Elektrofahrrad (16%) und die Wertschätzung einer aufwändigen Fahrradausrüstung (13%).

Beim Radfahren zählt für mich der sportliche Ehrgeiz ...



39% **trifft zu**
60% **trifft nicht zu**
1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



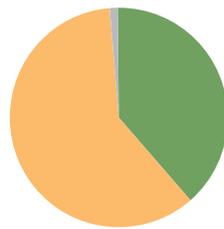
Detaildaten

Je jünger die befragten RadfahrerInnen sind, desto stärker steht der sportliche Zweck des Radfahrens im Mittelpunkt. Das Fahrrad wird von ihnen vergleichsweise selten im Alltag, aber zumindest mehrmals pro Woche in der Freizeit genutzt, um den eigenen sportlichen Interessen nachzukommen.

Interpretation

Für rund 4 von 10 RadfahrerInnen ist der „sportliche Ehrgeiz“ ein wesentliches Motiv für das Radfahren. Sie sehen das Fahrrad in erster Linie als Sportgerät an, mit dem die Freizeit fit, gesund und sportlich gestaltet wird. Regelmäßige Wege, wie Arbeits- und Ausbildungswege werden primär mit öffentlichen Verkehrsmitteln, etwa der Bahn, zurück gelegt.

Ich fahre mit dem Fahrrad, weil es die günstigste Fahrmöglichkeit ist ...

37% **trifft zu**62% **trifft nicht zu**1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



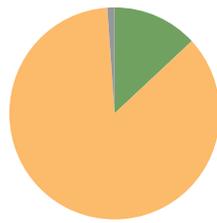
Detaildaten

Der Kostenvorteil des Fahrrads spielt vor allem in der Mobilitätsentscheidung der jüngeren Generation eine Rolle und führt in der Konsequenz dazu, dass die Fahrradnutzung breit im Alltag verankert ist. Unter RadfahrerInnen, die so gut wie täglich mit dem Rad fahren, nimmt das Kostenargument breiten Raum ein.

Interpretation

37% der befragten Personen nutzen das Fahrrad, weil es aus ihrer Sicht die kostengünstigste Fortbewegungsmöglichkeit darstellt. Dies wird vor allem von der radfahrenden Bevölkerung im urbanen Raum so gesehen. Stehen die Mobilitätskosten im Blickpunkt, so wird das Fahrrad auch bereitwilliger für die regelmäßigen, im Alltag anfallenden Wege und für Ausbildungs- und Berufswegen eingesetzt - vorausgesetzt, die zurückzulegenden Entfernungen sind dafür geeignet.

Ich lege Wert auf eine aufwändige Fahrradausrüstung ...



13% **trifft zu**
86% **trifft nicht zu**
1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



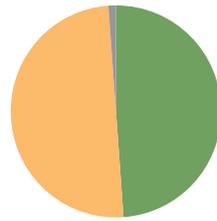
Detaildaten

Eine aufwändige Fahrradausstattung wird vergleichsweise häufig von Männern befürwortet. 18% der Männer - verglichen mit 8% der Frauen - legen darauf Wert. Dies spiegelt auch die generell größere Affinität von Männern zu sportlichen und technischen Features wider.

Interpretation

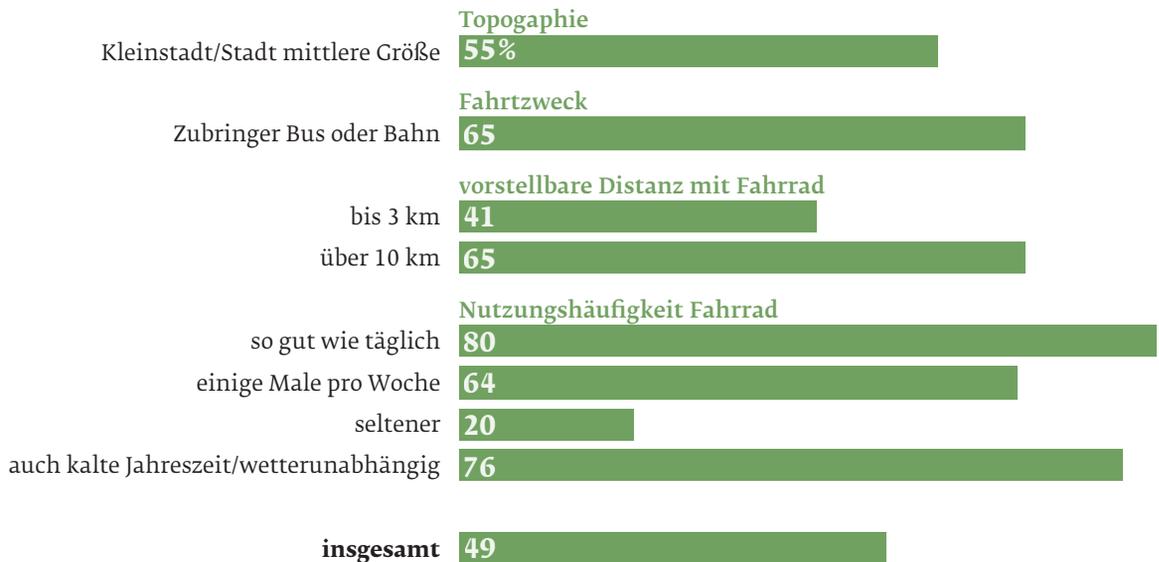
Etwa jede 10% der RadfahrerInnen legen bei ihren Fahrrädern auf eine aufwändige Ausstattung Wert. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn das Fahrrad als (technisch hochwertiges) Sportgerät genutzt wird oder im (nahezu) täglichen Einsatz steht.

Ich fahre mit dem Rad weil das wichtig für die Umwelt ist ...



49% **trifft zu**
 50% **trifft nicht zu**
 1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
 bei folgenden Teilgruppen



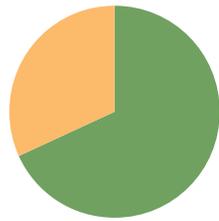
Detaildaten

Rund die Hälfte der RadfahrerInnen führt als Pro-Argument für die Radnutzung die Umwelt ins Treffen, ein Argument, das vor allem von denjenigen, welche das Fahrrad täglich nutzen, eingebracht wird. Die Umweltfreundlichkeit des Fahrrads wird außerdem vergleichsweise häufig im städtischen Raum als Motivator wirksam. 55% der RadfahrerInnen in Klein- und Mittelstädten, sowie 54% im Zentrum von Großstädten verweisen in der Begründung für das Radfahren auf den damit einher gehenden Umweltnutzen.

Interpretation

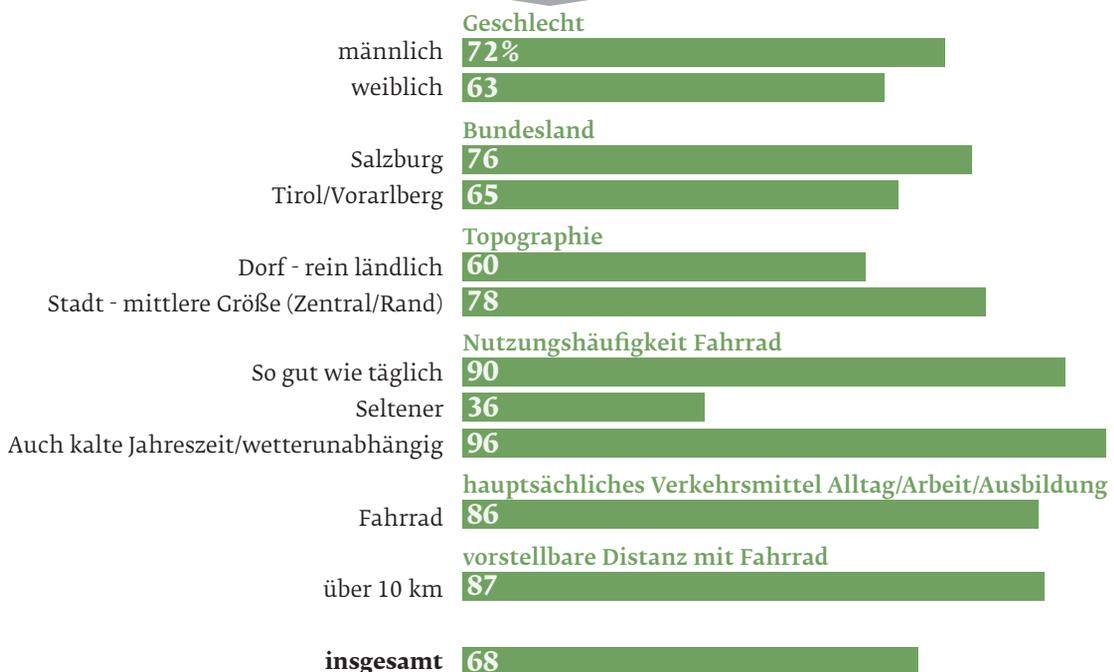
RadfahrerInnen kennzeichnet eine relativ hohe Umweltorientierung. Ausgenommen davon sind die sportlichen Freizeitradler und die GelegenheitsradfahrerInnen, für die Umweltüberlegungen eine vergleichsweise geringe Rolle spielen. Zu beachten ist in diesem Kontext, dass die „Rücksichtnahme auf die Umwelt“ auch ein sozial erwünschtes Verhalten darstellt - mit der Konsequenz, dass die subjektive Begründung für das Radfahren durch Umweltaspekte in einer Befragung etwas höher ist, als dies tatsächlich der Fall ist.

Ich zähle mich zu den geübten, guten RadfahrerInnen ...



68% **trifft zu**
32% **trifft nicht zu**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



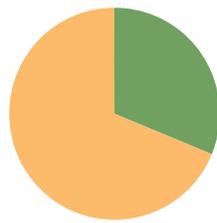
Detaildaten

Sowohl sportliche Freizeit- als auch AllroundradfahrerInnen sind von ihren Qualitäten als RadfahrerIn überdurchschnittlich häufig überzeugt. AllrounderInnen nutzen das Rad häufig und für viele Wegzwecke, SportlerInnen wiederum auch in außergewöhnlichen Situationen. Dies trägt dazu bei, seine entsprechenden Kompetenzen äußerst positiv wahrzunehmen.

Interpretation

Knapp 70% der befragten Personen halten sich selbst für geübte, gute RadfahrerInnen - erwartungsgemäß vor allem jene, die das Fahrrad auch ganzjährig, mehr oder weniger wetterunabhängig und so gut wie täglich nutzen. Je häufiger das Fahrrad beansprucht wird, desto höher fällt also die Einschätzung der eigenen diesbezüglichen Kompetenzen aus. Das Alter spielt hingegen bei der Selbsteinschätzung keine Rolle. Bemerkenswert ist allerdings, dass das Selbstbild, das die Person von sich als RadfahrerIn hat, regional differenziert, nämlich insofern, als sich RadfahrerInnen aus Salzburg vergleichsweise häufig als geübt einstufen.

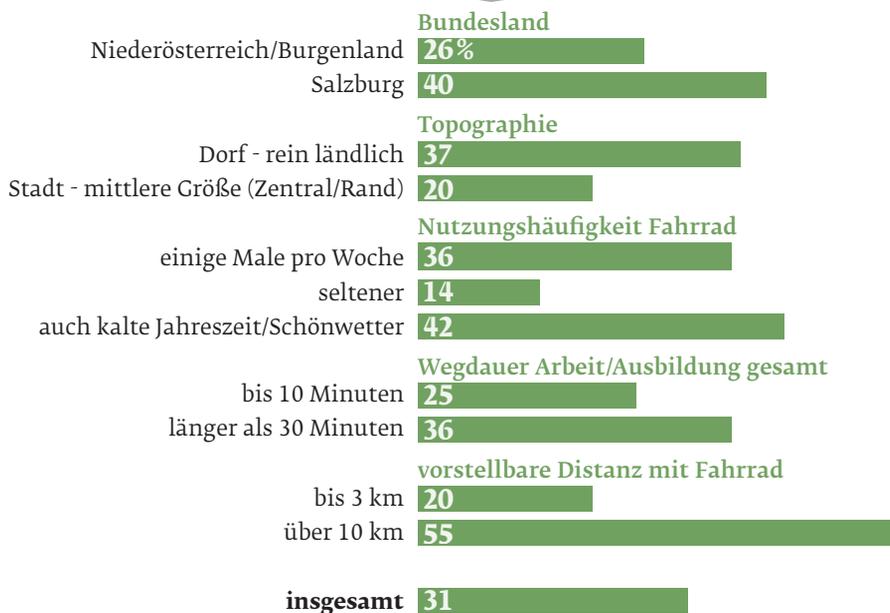
Ich verwende regelmäßig einen Fahrradhelm ...



31% trifft zu

69% trifft nicht zu

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



Detaildaten

Ein knappes Drittel (31%) verwendet nach eigenen Angaben regelmäßig einen Fahrradhelm. Auffallend ist, dass männliche Radfahrer häufiger als weibliche regelmäßig zum Fahrradhelm greifen. Dies geht allerdings in erster Linie damit einher, dass die Männer überproportional im Typus des sportlichen Freizeitradlers enthalten sind. Bemerkenswert ist auch, dass RadfahrerInnen aus Salzburg, dem Bundesland mit dem höchsten Anteil an Alltagsradlern, überdurchschnittlich häufig, regelmäßig einen Fahrradhelm benutzen.

Interpretation

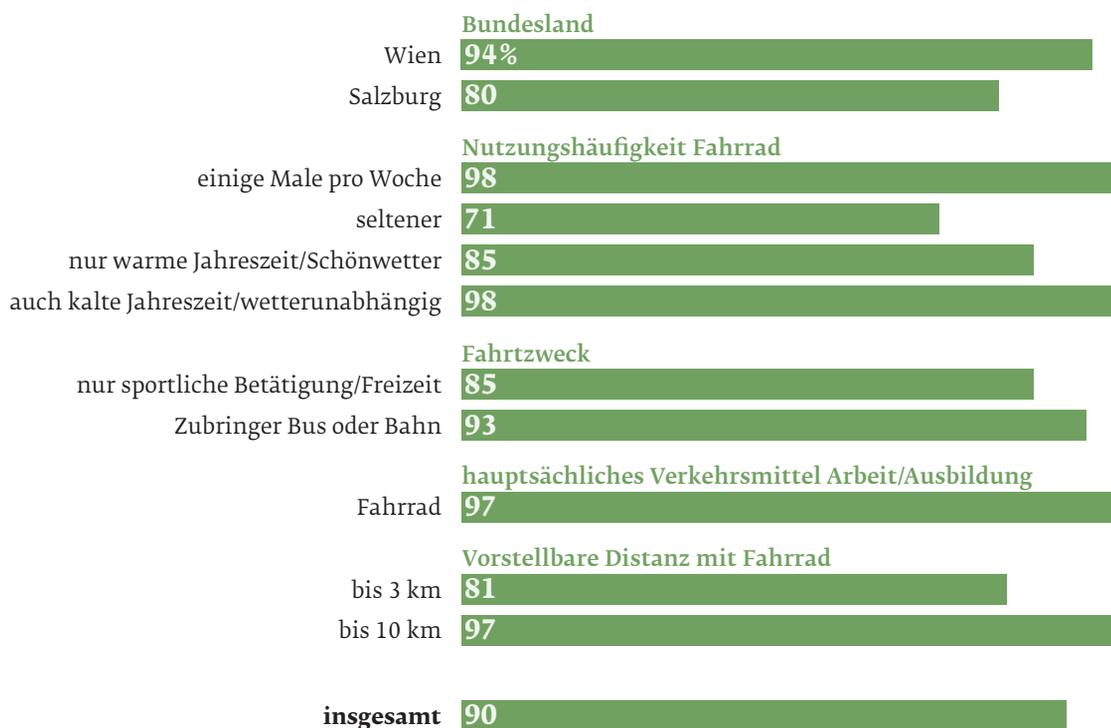
Insgesamt gesehen hat die Häufigkeit des Radfahrens nur eine begrenzte Auswirkung auf die Helmnutzung. Sowohl unter den täglichen RadfahrerInnen als auch unter jenen, die das Fahrrad „nur“ einige Male pro Monat nutzen, beträgt der Anteil der regelmäßigen HelmträgerInnen rund ein Drittel. Fährt man allerdings noch seltener, so sinkt dieser Anteil auf 14%. Dies ist insofern bedenkenswert, als es den GelegenheitsradlerInnen nach ihrer Selbsteinschätzung oftmals an Kompetenzen in Bezug auf den Radverkehr mangelt. Erfreulich ist hingegen, dass der Anteil der HelmträgerInnen unter Haushalten mit 4 und mehr Personen über dem Durchschnitt liegt (35%). Man will sichtlich für Kinder ein positives Beispiel abgeben.

Radfahren macht mir Spaß ...



90% **trifft zu**
10% **trifft nicht zu**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



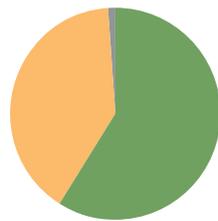
Detaildaten

9 von 10 RadfahrerInnen genießen diese Fortbewegungsart. Radfahren macht Spaß. Dies ist über alle Altersgruppen hinweg ähnlich. Je kritischer jedoch die eigene Wohnumgebung für das Radfahren wahrgenommen wird, desto seltener wird das „Radeln“ auch als Spaß erlebt. Vor allem Personen, die das Fahrrad nur gelegentlich nutzen, finden emotional relativ selten Gefallen daran.

Interpretation

Je stärker das Radfahren in die eigenen Wegerfordernisse eingebunden ist, desto eher wird es auch als Spaß erlebt. Wird das Fahrrad hingegen ausgesprochen selten (seltener als einige Male pro Monat) genutzt, so nehmen die damit verbundenen Anforderungen an die (Verkehrs-)Kompetenz sichtlich zu und das Vergnügen des Fahrens mit dem Fahrrad weicht der Notwendigkeit.

Sichere Radabstellanlagen an meinem Zielort sind für mich sehr wichtig ...



59% **trifft zu**
40% **trifft nicht zu**
1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



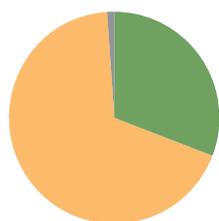
Detaildaten

Im Detail betrachtet zeigt sich, dass das Vorhandensein von sicheren Abstellanlagen für Fahrräder vor allem im großstädtischen Raum gefordert wird. Hier kommt die Angst vor Vandalismus und Diebstahl in der Anonymität der Großstadt zum Tragen. Ähnliches gilt auch, wenn das Fahrrad als Zubringer zu Bus und/oder Bahn genutzt wird.

Interpretation

Aus Sicht der RadfahrerInnen nehmen sichere Fahrradabstellanlagen am Zielort einen hohen Stellenwert ein. 59% der RadfahrerInnen halten dies für „sehr wichtig“. Insbesondere die vernunft- und sicherheitsbetonten RadfahrerInnen sowie die AlltagsradlerInnen (AllrounderInnen) messen dem eine hohe Bedeutung bei.

Ich versuche oft, andere Personen aus meinem Umkreis zum Radfahren zu überreden...



31% **trifft zu**
68% **trifft nicht zu**
1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



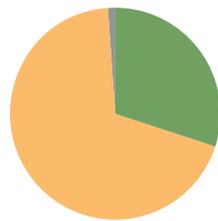
Detaildaten

Je stärker das Fahrrad als Verkehrsmittel in die eigenen Verhaltensweisen eingebunden ist, desto häufiger wird auch versucht, Personen im Umkreis dafür zu begeistern. AllrounderInnen und sportliche FreizeitradlerInnen erweisen sich in dieser Hinsicht als am aktivsten.

Interpretation

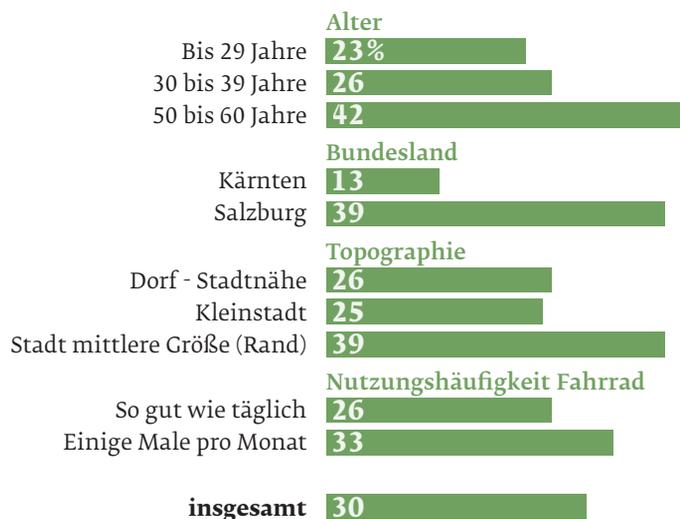
Die überwiegende Mehrheit der RadfahrerInnen findet zwar selbst Gefallen am Radfahren, ist aber nicht unbedingt bestrebt, andere Personen im eigenen sozialen Umfeld zum Radfahren zu bewegen. Man überlässt jedem die diesbezügliche Entscheidung selbst. Lediglich VielfahrerInnen und jüngere radfahrende Personen greifen in dieser Hinsicht überzeugend ein und motivieren ihr Umfeld, das Fahrrad zu nutzen.

Die Politik macht viel für den Radverkehr ...



30% **trifft zu**
69% **trifft nicht zu**
1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



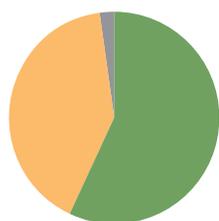
Detaildaten

Die Bemühungen der Politik, etwas für den Radverkehr zu tun, halten sich - nach Ansicht der überwiegenden Mehrheit der Befragten - in engen Grenzen. Ein knappes Drittel der RadfahrerInnen meint, dass die „Politik viel für den Radverkehr tut“, während mehr als zwei Drittel dieser Aussage nicht zustimmen. Vor allem jüngere Personen, sowie jene, die das Fahrrad häufig nutzen, sind im Hinblick auf die Politik eher skeptisch.

Interpretation

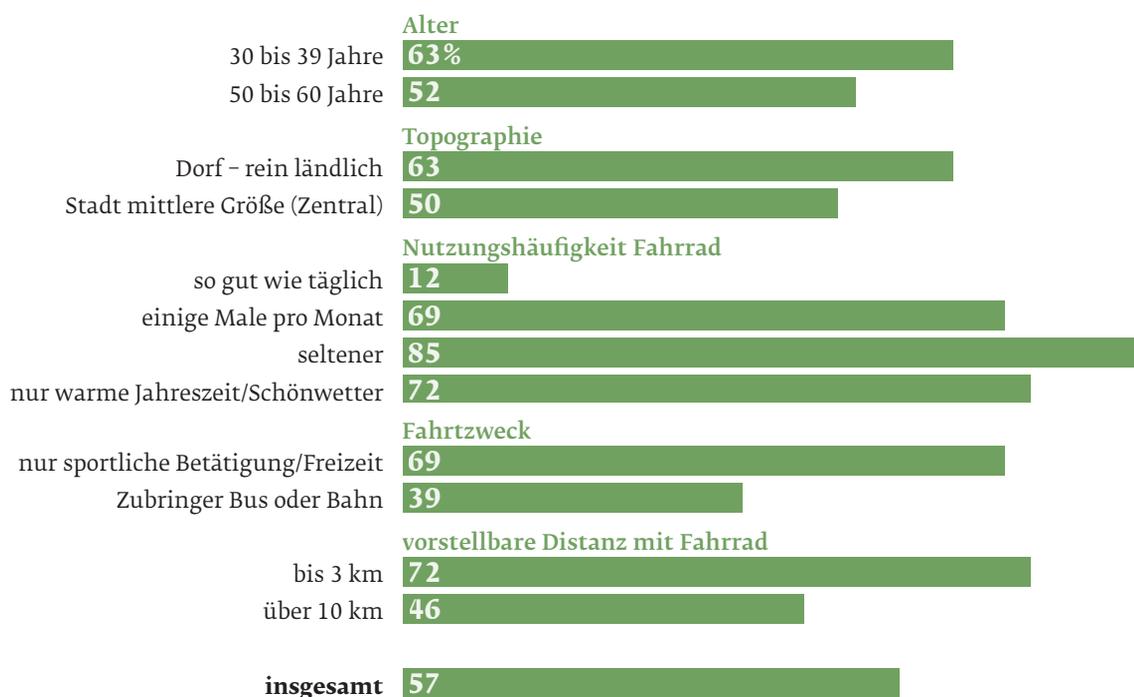
Die Beurteilung der politischen Bemühungen um den Radverkehr fallen je nach Region unterschiedlich aus. Der positivste Eindruck besteht in dieser Hinsicht im Bundesland Salzburg (39%: Politik tut viel für den Radverkehr), der diesbezüglich negativste in Kärnten (13%: Politik tut viel für den Radverkehr). Zu beachten ist überdies, dass RadfahrerInnen, welche die Eignung der eigenen Wohnumgebung für den Radverkehr als schlecht beurteilen, auch öfter der Meinung sind, dass die Politik nicht viel für das Radfahren unternimmt. Dies zeigt sich letztlich auch darin, dass Befragte aus Städten mittlerer Größe, also urbanen Gebieten, die gute infrastrukturelle Voraussetzungen für den Radverkehr bieten, der Politik häufiger attestieren, viel für den Radverkehr zu tun, als Befragte aus kleinstädtischen und dörflichen Gebieten.

Ich bin früher deutlich mehr Rad gefahren als heute ...



57% **trifft zu**
41% **trifft nicht zu**
2% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



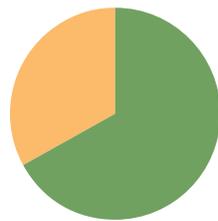
Detaildaten

Rund 6 von 10 RadfahrernInnen geben an, dass sie früher öfters mit dem Fahrrad gefahren sind als heute. Tendenziell ist eine Abnahme der persönlichen Radfahrfrequenz vor allem bei den Alterssegmenten der 30-40-Jährigen und 40-50-Jährigen zu verzeichnen sowie bei Personen, die das Fahrrad primär für die sportliche Betätigung verwenden.

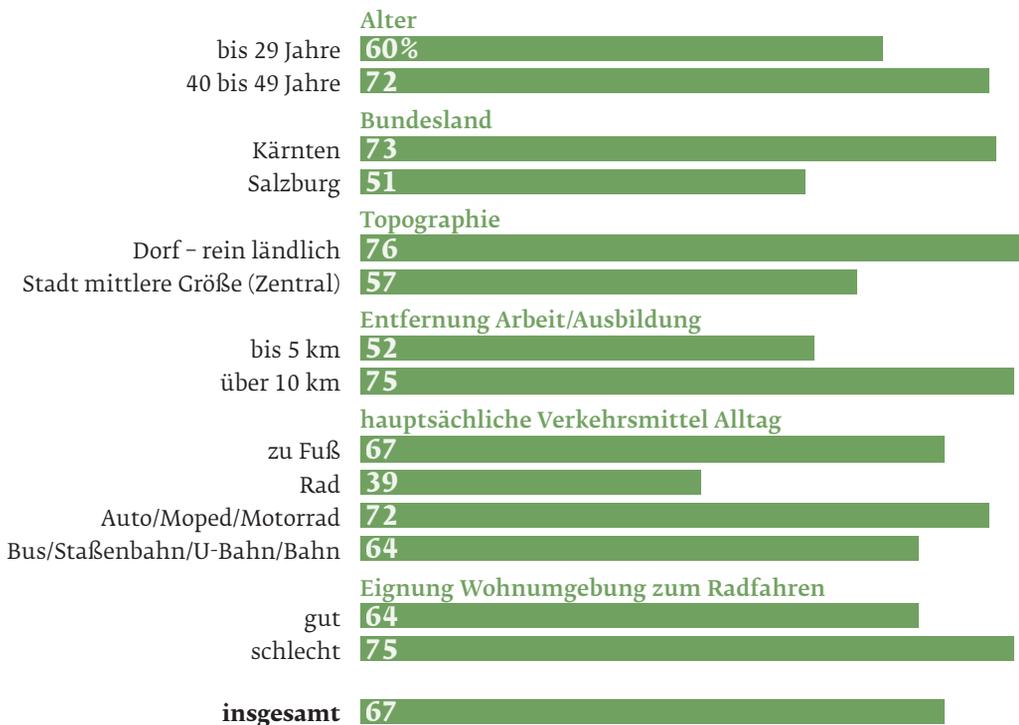
Interpretation

Die Häufigkeit des Radfahrens ist eindeutig an das Lebensalter gebunden. So wird das Fahrrad in jungen Jahren - vielfach aus Mangel an individuellen Verkehrsmittelalternativen - vergleichsweise häufig genutzt. Unter mittleren Alterssegmenten geht die Häufigkeit des Radfahrens zurück und nimmt dann bei den 50+-Jährigen wieder etwas zu. In den mittleren Alterssegmenten verliert das Fahrrad vor allem in Bezug auf den Einsatz für Berufs- und Alltagswege an Bedeutung. Der primäre Einsatzbereich des Fahrrads ist deutlicher als in jüngeren Jahren auf die sportliche Betätigung fokussiert.

In der Freizeit fahre ich gerne Rad, aber für meine täglichen Wege nutze ich andere Möglichkeiten ...

67% **trifft zu**33% **trifft nicht zu**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



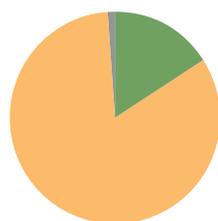
Detaildaten

Zwei Drittel der RadfahrerInnen fahren zwar gerne in ihrer Freizeit mit dem Fahrrad, nutzen aber für ihre Alltagswege zumeist andere Möglichkeiten. Dies trifft vor allem auf die Generation der 40-50-Jährigen zu, sowie auf RadfahrerInnen aus dörflich-ländlichen Regionen und Gebieten, die – aus Sicht der Befragten – eher schlecht zum Radfahren geeignet sind. Eine im Bundesländervergleich stärkere Integration des Fahrrads in Alltagswege ist in Salzburg zu verzeichnen.

Interpretation

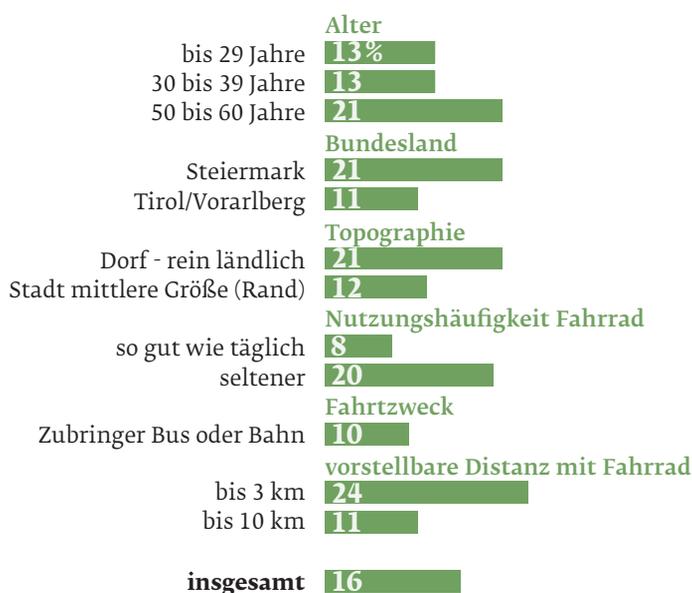
Radfahren ist „in“, aber nach wie vor primär freizeitorientiert. Für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung stellt das Fahrrad ein geeignetes Mittel dar, um die eigene Fitness zu erhalten und sportlichen Ambitionen nachzukommen, aber für Alltags- und Berufswege wird häufig auf andere Verkehrsmittel zugegriffen, nämlich vor allem auf das Auto. Eine etwas breitere Verankerung des Fahrrads in die alltäglichen Wege ist lediglich bei unter 30-Jährigen zu verzeichnen.

Ich würde gerne ein Elektrofahrrad mit aufladbarer Batterie besitzen ..



16% **trifft zu**
83% **trifft nicht zu**
1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



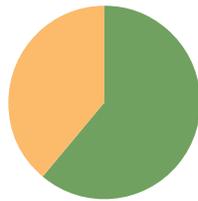
Detaildaten

Etwa jede sechste RadfahrerIn äußert derzeit Interesse am Besitz eines Elektrofahrrads - tendenziell eher jene, die gegenwärtig eher selten Rad fahren. Vom Alter her gesehen tritt der Wunsch nach einem E-Bike am häufigsten bei der älteren Generation auf (50+ Jahre: 21%). Regional und topographisch betrachtet wünschen sich auch RadfahrerInnen aus der Steiermark und aus dörflich-ländlichen Gebieten überdurchschnittlich häufig ein Elektrofahrrad (je 21%).

Interpretation

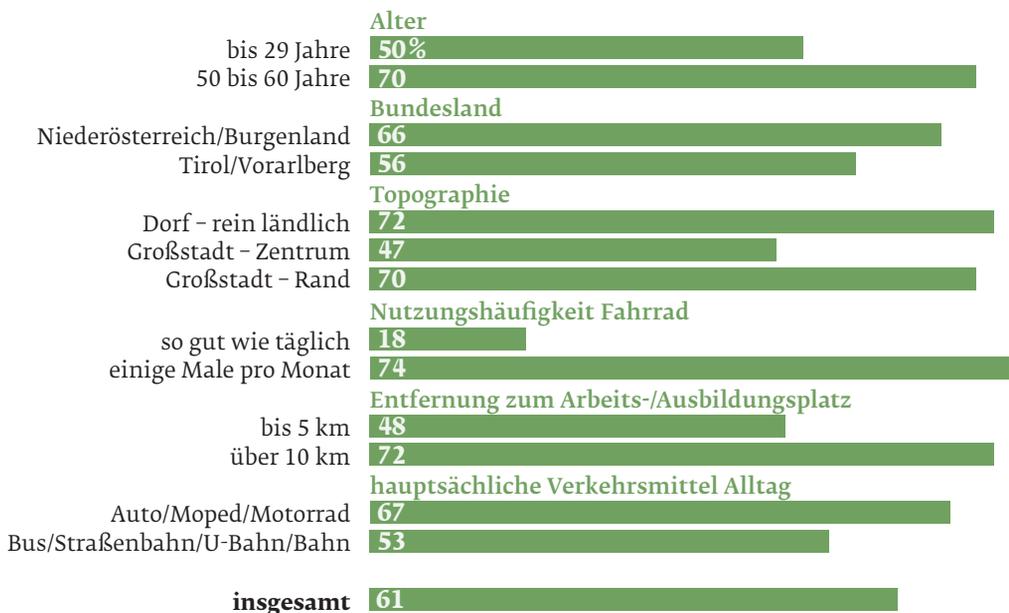
Ein Elektrofahrrad mit aufladbarer Batterie wird insgesamt gesehen vor allem von Personen angestrebt, in deren Vorstellung die mit dem traditionellen Rad zurücklegbare Distanz eher kurz ist. Ist das Vertrauen in die eigene Fitness zum Radfahren nur eingeschränkt vorhanden und liegen die zurückzulegenden Distanzen über dem Ausmaß, das man sich selbst zutraut, kann man sich also am ehesten vorstellen, ein Elektrofahrrad zu nutzen. Weniger der urbane Raum, als vielmehr der ländliche scheinen somit am erfolgversprechendsten für die Einsatz des Elektrofahrrads. Hierfür sprechen die Distanzen sowie die Altersstruktur der Bevölkerung. Das Elektrofahrrad kann hier wesentlich dazu beitragen, den Aktionsradius per Fahrrad deutlich auszuweiten.

Ich verwende das Rad hauptsächlich für Radausflüge und Touren ...



61% trifft zu
39% trifft nicht zu

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



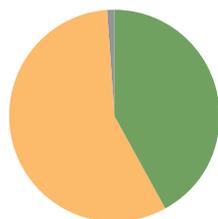
Detaildaten

Das Fahrrad ist – wie bereits erwähnt – in erster Linie ein Sport- und Freizeitgerät. Dies zeigen auch die Antworten auf die Frage, ob das Fahrrad hauptsächlich für Fahrradtouren und -ausflüge verwendet wird. Das Gros der Befragten (61%) beschränkt die Radnutzung auf Touren und Ausflüge. Vor allem in der Generation der 50+-Jährigen, sowie im ländlichen und großstädtischen Raum wird das Fahrrad primär für diese Zwecke eingesetzt.

Interpretation

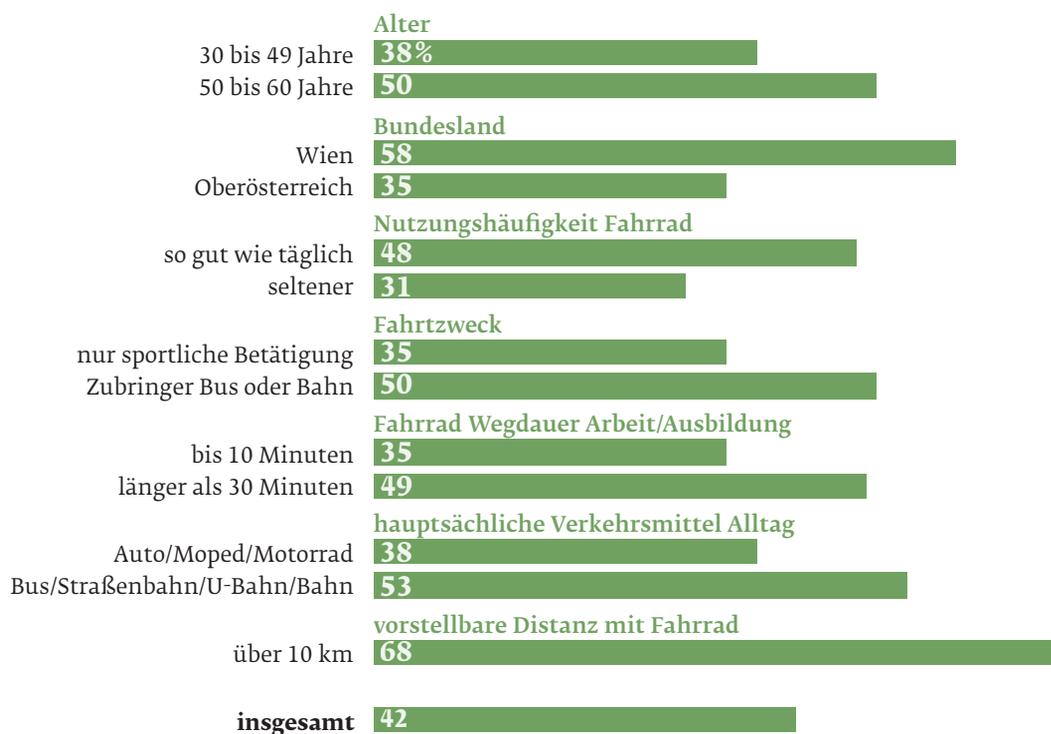
Je weniger Arbeits- und Alltagswege von den Distanzen und den geografischen Gegebenheiten her als radtauglich angesehen werden, desto eher ist die Funktion des Fahrrads auf den Freizeiteinsatz für Radausflüge und -touren beschränkt. Beispielsweise ist der Anteil jener Personen, die das Fahrrad hauptsächlich für Radausflüge und Radtouren nutzen im dörflich-ländlichen Raum, in dem häufig weite berufliche Wegstrecken anfallen, deutlich erhöht (72% im Vergleich zu 61%). Dafür spricht auch, dass RadfahrerInnen in den „klassischen Pendler-Bundesländern“ Niederösterreich und Burgenland ebenfalls überdurchschnittlich häufig das Fahrrad primär für Ausflüge in der Freizeit beanspruchen.

Ich wäre bereit einen kleinen Beitrag zu bezahlen, wenn Räder diebstahl- und vandalismussicherer aufbewahrt werden können ...



42% **trifft zu**
57% **trifft nicht zu**
1% **keine Angabe**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



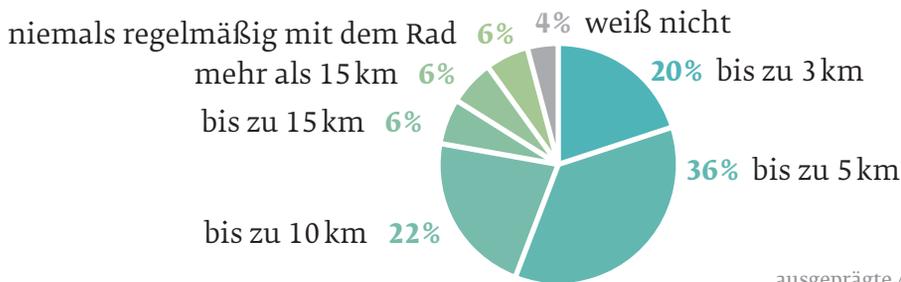
Detaildaten

Ein mit 42% relativ großer Prozentsatz der befragten RadfahrerInnen zeigt sich bereit, „einen kleinen Beitrag zu bezahlen, wenn Fahrräder diebstahl- und vandalismussicherer aufbewahrt werden können“. Sicherheit ist ein vorrangiges Thema in der Großstadt und unter jenen, die das Fahrrad als Zubringer für Bus und Bahn nutzen. Dementsprechend bekunden überdurchschnittlich viele WienerInnen, sowie PendlerInnen, die mit dem Fahrrad zur Bus-/Bahnhaltstelle fahren, dass sie für eine entsprechende Leistung durchaus bezahlen würden.

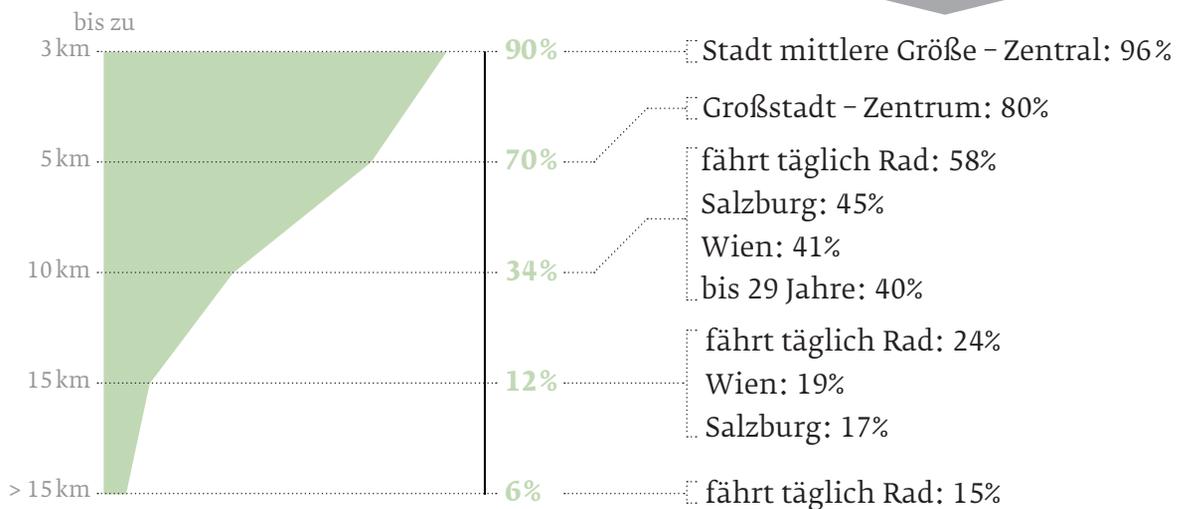
Interpretation

Im Zusammenhang mit dem erkennbaren Wunsch nach einer sicheren Möglichkeit der Radaufbewahrung ist zu berücksichtigen, dass viele Fahrräder heutzutage über hochwertige Ausstattungsmerkmale verfügen und die Anschaffung durchaus ins Gewicht fallen kann. Je höherwertig die Fahrräder von heute oder die Fahrräder der Zukunft sind, desto größer wird auch der Bedarf, den Wert, den sie verkörpern, entsprechend sichern zu können.

Angenommen Sie wollen von Ihrem Wohnort zu einem üblichen Zielort gelangen. Bis zu welcher Distanz können Sie sich vorstellen diesen Weg regelmäßig mit dem Fahrrad zurückzulegen?



ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen



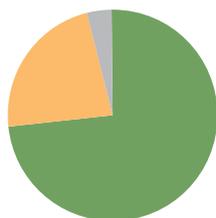
Detaildaten

Entfernungen bis zu 3 km in eine Richtung sind für fast alle RadfahrerInnen (90%) angemessen, um problemlos regelmäßig mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Auch Distanzen bis zu 5 km erweisen sich für die Mehrheit der Befragten (70%) als „radtauglich“. In dieser Hinsicht gibt es auch kaum Unterschiede nach Geschlecht, Altersgruppen, Regionen oder der Häufigkeit der Fahrradverwendung. Liegen die Wegstrecken in einem Bereich zwischen 5 km und 10 km, so reduziert sich der Anteil der RadfahrerInnen, für die das Fahrrad als regelmäßig dafür eingesetztes Verkehrsmittel noch in Frage käme, auf 34%. Und bei längeren Strecken (über 10 km) kann sich nur mehr jede zehnte RadfahrerIn vorstellen, auf das Rad zuzugreifen.

Interpretation

Bei Wegstrecken, die über 5 km hinausreichen, ist die Bereitschaft, dafür regelmäßig das Fahrrad einzusetzen, unter den befragten RadfahrerInnen unterschiedlich ausgeprägt. Ab einer Distanz von rund 5 km kommt das Vertrauen in die eigene Fitness und der Anspruch an die eigene Sportlichkeit zur Wirkung. Das Fahrrad ist – als problemlos und regelmäßig eingesetztes Verkehrsmittel – für Strecken, die länger als 5 km sind, am ehesten für unter 30-jährige, für Männer, sowie für Personen, die zumindest einige Male pro Woche Rad fahren, vorstellbar. Wege, die von der Länge her über 5 km hinausreichen, erfordern, um regelmäßig und problemlos per Fahrrad absolviert werden zu können, körperliche Voraussetzungen, die nicht in jedem Fall gegeben sind.

Meine eigene nähere Wohnumgebung ist zum Radfahren gut geeignet ...



73% **trifft zu**
 23% **trifft nicht zu**
 4% **keine Angabe**

Hohe Werte >78%

Bundesland: Kärnten, Salzburg
Topographie: Kleinstadt/Stadt mittlere Größe
Nutzungshäufigkeit Fahrrad: so gut wie täglich, einige Male pro Woche
hauptsächliches Verkehrsmittel Alltag: Fahrrad

Mittlere Werte ~73%

Geschlecht: männlich, weiblich
Bundesland: Niederösterreich/Burgenland, Steiermark, Oberösterreich, Tirol/Vorarlberg
Topographie: Großstadt, Dorf – Stadtnähe
hauptsächliches Verkehrsmittel Alltag: zu Fuß, Auto/Moped/Motorrad

Niedrige Werte <68%

Bundesland: Wien
Topographie: Dorf – rein ländlich
Nutzungshäufigkeit Fahrrad: seltener
hauptsächliches Verkehrsmittel Alltag: Bus/Straßenbahn/U-Bahn, Bahn

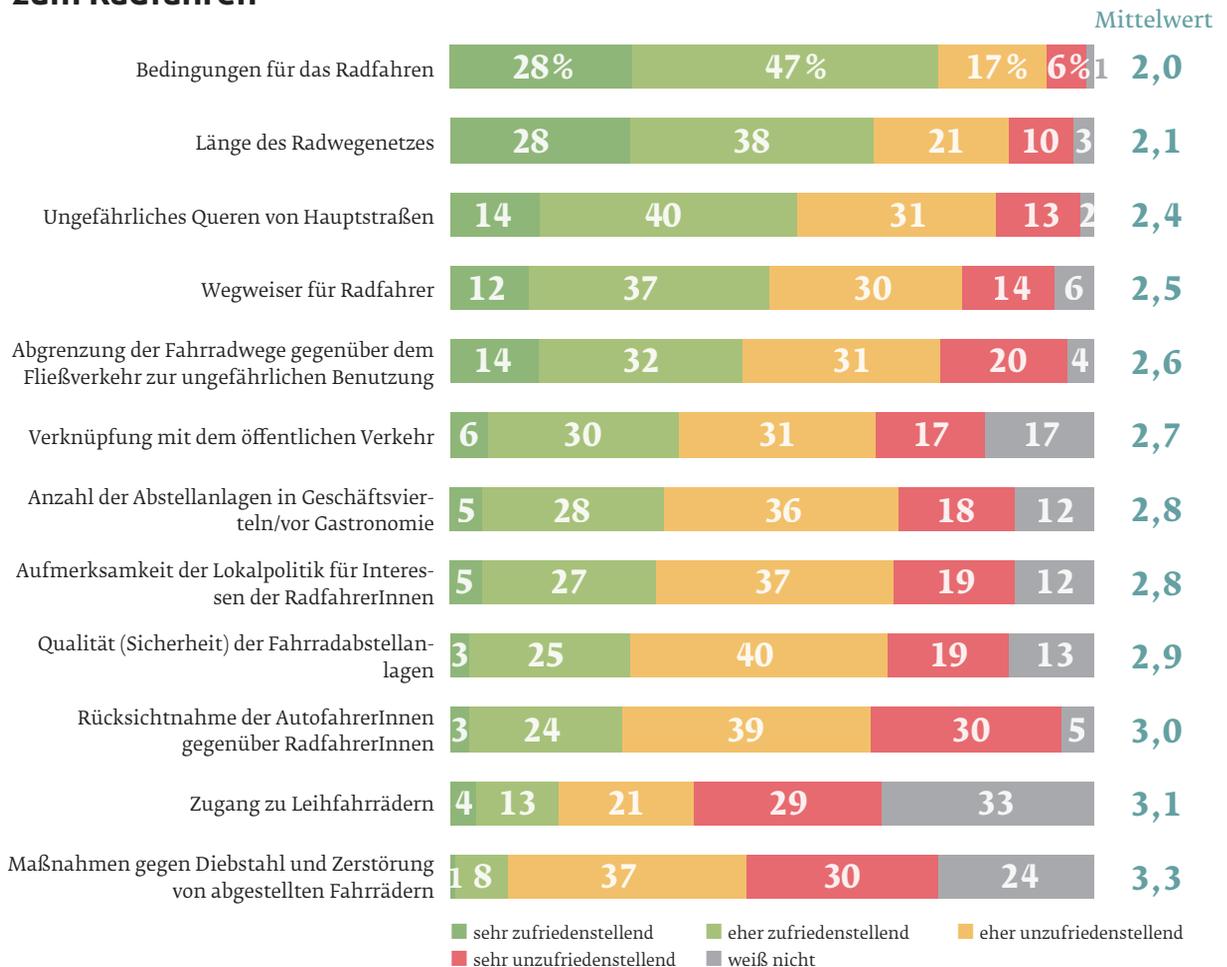
Detaildaten

73% der befragten RadfahrerInnen gehen davon aus, dass ihre eigene nähere Wohnumgebung gut zum Radfahren geeignet ist. Diese Ansicht vertreten überdurchschnittlich häufig BewohnerInnen aus Kärnten und Salzburg (80% bzw. 79%). Von der Siedlungsdichte her gesehen werden vergleichsweise häufig Kleinstädte und Städte mittlerer Größe, in denen sich die zurückzulegenden Distanzen in Grenzen halten, als günstig für den Radverkehr angesehen. Großstädte – insbesondere im Zentrum – sowie stark ländliche Regionen werden deutlich seltener als gut geeignet wahrgenommen.

Interpretation

Die Eignung der eigenen näheren Wohnumgebung zum Radfahren stellt ein wesentliches Kriterium dar, ob und wie häufig auf das Fahrrad genutzt wird. Ausschlaggebend sind zum einen die zurückzulegenden Weglängen und zum anderen die Gesamtverkehrssituation (Verkehrsaufkommen, Radinfrastruktur, öffentliche Verkehrsmittel). Nicht zuletzt spielen auch die geografischen Gegebenheiten der Region eine entscheidende Rolle.

Fragen zur Zufriedenheit über die Eignung der näheren Wohnumgebung zum Radfahren



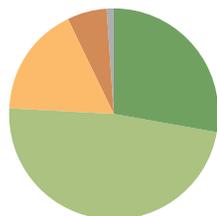
Detaildaten

Um die Zufriedenheit mit der Situation, wie sie RadfahrerInnen in der eigenen Wohnumgebung vorfinden zu erfassen, wurden 12 Aspekte vorgegeben und anhand einer Skala von 1 (=sehr zufrieden) bis 4 (=sehr unzufrieden) beurteilt. Zu beachten ist generell, dass sich die Zufriedenheit der RadfahrerInnen über alle abgefragten Aspekte in Grenzen hält. Die im Rahmen dieser Umfrage erzielte Bestnote ist 2,0 und bezieht sich auf die allgemeinen, nicht näher spezifizierten Bedingungen für das Radfahren in der eigenen Wohnumgebung. 28% sind damit „sehr“ und 47% „eher“ zufrieden, insgesamt zwar 75% der Befragten, allerdings schätzen 23%, also ein knappes Viertel der RadfahrerInnen, die Bedingungen negativ ein. An zweiter Stelle nach dem Anteil an Zufriedenen

liegt mit 66% (sehr/eher zufrieden) die „Länge des Radwegenetzes, gefolgt von der jeweils vorhandenen Möglichkeit, „Hauptstraßen ungefährdet queren zu können“ (54% sehr/eher zufrieden). Auch bezüglich der Orientierung vor Ort („Wegweiser für Radverkehr“) gibt es noch einen leichten Überhang von Zufriedenen (49% zufrieden – 44% unzufrieden). Bei allen übrigen Aspekten ist der Anteil der Unzufriedenen deutlich größer als jener der Zufriedenen. Am häufigsten sind die Befragten mit den Maßnahmen gegen Diebstahl/Zerstörung von abgestellten Fahrrädern unzufrieden (67% unzufrieden). Auch die Zahl und Qualität der Abstellanlagen wird von der überwiegenden Mehrheit negativ gesehen. In dieser Hinsicht ist also deutlicher Handlungsbedarf gegeben.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Bedingungen für das Radfahren sind ...“



28% **sehr zufriedenstellend**
 48% **eher zufriedenstellend**
 17% **eher unzufriedenstellend**
 6% **sehr unzufriedenstellend**
 1% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert ▽
Bundesland						
Wien	18%	48%	22%	10%	3	2,2
Salzburg	35	43	21	2		1,9
Topographie						
Stadt mittlere Größe - (Zentral)	36	48	11	4	1	1,8
Großstadt - Zentrum	14	52	22	10	3	1,3
Nutzungshäufigkeit Fahrrad						
so gut wie täglich	38	51	7	3	1	1,7
seltener	20	41	22	12	6	2,3
Fahrtzweck						
Zubringer Bus oder Bahn	31	54	12	4		1,9
hauptsächliches Verkehrsmittel Arbeit/Ausbildung						
Bus/Straßenbahn/U-Bahn	21	53	17	7	2	2,1
Eisenbahn	40	45	12	3		1,8

Detaildaten

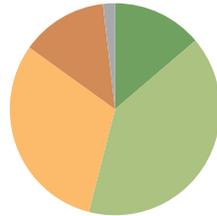
28% beurteilen die Bedingungen für das Radfahren in der jeweils näheren Wohnumgebung als sehr zufriedenstellend und weitere 47% als eher zufriedenstellend; in Summe haben also 75% ein positives Bild im Hinblick auf die Radfahrbedingungen. 17% sind eher, und 6% sehr unzufrieden mit den diesbezüglichen Gegebenheiten vor Ort.

Interpretation

Je ausgeprägter die Erfahrungen mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel sind, desto unproblematischer werden die Bedingungen für das Radfahren wahrgenommen. Auf der anderen Seite ist zu beachten, dass gerade jene Gruppe, welche das Fahrrad zukünftig häufiger nutzen könnte, im Hinblick auf die (infrastrukturellen) Bedingungen für das Radfahren relativ oft noch verunsichert ist. Es erfordert also optimale infrastrukturelle Bedingungen, um die Einsatzbereiche des Fahrrads entsprechend zu erweitern.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Möglichkeiten zum ungefährlichen Queren von Hauptstraße finde ich ...“



14% **sehr zufriedenstellend**
 40% **eher zufriedenstellend**
 31% **eher unzufriedenstellend**
 13% **sehr unzufriedenstellend**
 2% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
 bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert
						▽
Topographie						
Dorf - rein ländlich	18%	38%	28%	14%	2	2,4
Kleinstadt	10	47	29	13	1	2,5
Nutzungshäufigkeit Fahrrad						
so gut wie täglich	20	44	27	7	2	2,2
seltener	10	32	33	19	6	2,7
Rad Wegdauer Arbeit/Ausbildung						
bis 10 Minuten	21	41	27	10	1	2,3
vorstellbare Distanz mit Rad						
bis 10 km	20	39	27	13	1	2,3
über 10 km	11	43	35	10	1	2,4
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren						
schlecht	6	22	36	34	2	3,0

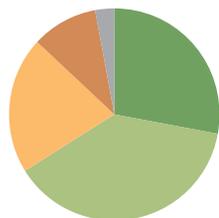
Detaildaten

In Bezug auf das möglichst risikofreie Überqueren von Hauptstraßen mit dem Fahrrad sind 54% der Befragten zufrieden. 44% sind eher oder sehr unzufrieden und 2% enthalten sich einer Wertung. Unzufriedenheit mit der diesbezüglichen Situation in der eigenen Wohnumgebung besteht vor allem im großstädtischen Raum, sowie unter den wenig geübten „Freizeit“-RadfahrerInnen.

Interpretation

Die Beurteilung der Möglichkeit, in der eigenen Wohnumgebung Hauptstraßen relativ ungefährdet queren zu können, hat unmittelbare Auswirkungen auf die Gesamtbewertung der eigenen Umgebung hinsichtlich der Radfahreignung. Wird die eigene Wohnumgebung als gut für den Radverkehr beurteilt, ist ein Drittel der Befragten mit der Verkehrssituation beim Queren von Hauptstraßen unzufrieden; wird die Wohnumgebung im Zusammenhang mit dem Radfahren negativ gesehen, sind 70% mit dem „Queren von Hauptstraßen“ unzufrieden. Damit ergibt sich, dass das Ermöglichen des ungefährdeten Querens von Hauptstraßen für RadfahrerInnen höchste Priorität genießt.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung: „Die Länge des Radwegnetzes ist ...“



28% **sehr zufriedenstellend**
 38% **eher zufriedenstellend**
 21% **eher unzufriedenstellend**
 10% **sehr unzufriedenstellend**
 3% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert ▽
Bundesland						
Wien	16%	43%	27%	10%	3	2,3
Kärnten	37	29	29	5		2,0
Oberösterreich	19	46	19	9	6	2,2
Salzburg	41	39	8	8	3	1,8
Topographie						
Stadt mittlere Größe - Rand	35	40	16	5	4	1,9
Großstadt - Zentrum	18	42	26	9	5	2,3
Großstadt - Rand	21	41	27	12		2,3
hauptsächliches Verkehrsmittel Alltag						
Rad	32	39	20	7	2	2,0
Bus/Straßenbahn/U-Bahn/Bahn	18	45	23	10	4	2,3
hauptsächliches Verkehrsmittel Arbeit/Ausbildung						
Bus/Straßenbahn/U-Bahn	21	43	21	10	5	2,2
Eisenbahn	32	38	18	8	3	2,0
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren						
gut	36	42	16	3	3	1,9
schlecht	6	24	34	32	4	3,0

Detaildaten

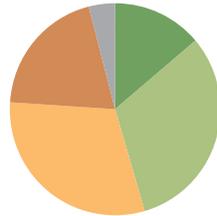
Zwei Drittel der RadfahrerInnen sind mit der Länge des vorhandenen Radwegnetzes sehr oder eher zufrieden. Vor allem in Westösterreich, in Tirol/Vorarlberg und Salzburg, herrscht diesbezüglich vergleichsweise oft Zufriedenheit. Im allgemeinen gilt, dass kleine und mittelgroße Städte bezüglich dem Radwegnetz überdurchschnittlich oft positiv, und dörfliche und großstädtische Regionen überdurchschnittlich oft negativ wahrgenommen werden.

Interpretation

Bei der unterschiedlichen Ausprägung der Zufriedenheit mit den verschiedenen Bedingungen für das Radfahren nach topographischen Merkmalen ist zu berücksichtigen, dass dahinter unterschiedliche Weglängen, sowie unterschiedliche geografische und infrastrukturelle Gegebenheiten stehen. Kleinstädte und mittelgroße Städte eignen sich in besonderem Ausmaß für den Fahrradeinsatz, weil sich die erforderlichen Wege von den Distanzen her in Grenzen halten und weil die Verkehrsdichte und damit das Risiko des Radfahrens im fließenden Verkehr wesentlich geringer ausfällt, als in großstädtischen Regionen.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Abgrenzung der Fahrradwege gegenüber dem Fließverkehr zur ungefährlichen Benutzung finde ich ...“



14% **sehr zufriedenstellend**
 32% **eher zufriedenstellend**
 31% **eher unzufriedenstellend**
 20% **sehr unzufriedenstellend**
 4% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
 bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert ▽
Alter						
30 bis 39 Jahre	17%	32%	29%	21%	1	2,5
50 bis 60 Jahre	9	38	33	18	2	2,6
Bundesland						
Wien	10	28	36	22	3	2,7
Niederösterreich/Burgenland	18	27	26	25	3	2,6
Topographie						
Dorf - rein ländlich	18	21	30	24	7	2,6
Großstadt - Zentrum	10	28	40	19	3	2,7
Nutzungshäufigkeit Fahrrad						
so gut wie täglich	20	40	25	13	2	2,3
seltener	9	27	29	26	9	2,8
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren						
gut	19	39	28	12	3	2,3
schlecht	2	13	39	42	5	3,3

Detaildaten

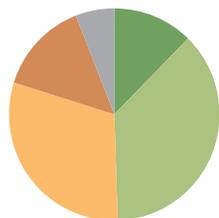
Die Abgrenzung der Fahrradwege gegenüber dem Fließverkehr wird von insgesamt 46% als zufriedenstellend erlebt. Etwas mehr, nämlich 51% der Befragten, sind nicht zufrieden damit. Unzufriedenheit tritt vor allem bei RadfahrerInnen aus dem großstädtischen Bereich auf. Nach dem Geschlecht sind kaum Unterschiede auszumachen. Zieht man das Alter in Betracht, so zeigt sich eine Differenzierung. Bis 40-Jährige unterscheiden sich erkennbar von der Gruppe der über 40-Jährigen. Mit zunehmendem Lebensalter treten Vorsicht und - damit einhergehend - Sicherheitsansprüche immer stärker in den Vordergrund.

Interpretation

Je weniger direkte Erfahrungen mit dem Radfahren im Verkehr vorhanden sind, desto unsicherer fühlt man sich im Regelfall und desto häufiger ist man auch mit den vorfindbaren Maßnahmen, um ungefährdet Fahrradwege nutzen zu können, unzufrieden. Unter routinierten RadfahrerInnen, die fast täglich mit dem Fahrrad fahren, sind 38% mit der Abgrenzung der Radwege vom Straßenverkehr unzufrieden - unter denjenigen, die ausgesprochen selten mit dem Fahrrad fahren sind es hingegen 55%.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Wegweiser für RadfahrerInnen sind ...“



12% **sehr zufriedenstellend**
 37% **eher zufriedenstellend**
 30% **eher unzufriedenstellend**
 14% **sehr unzufriedenstellend**
 6% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
 bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert ▽
Alter						
30 bis 39 Jahre	17%	33%	25%	19%	6	2,5
40 bis 49 Jahre	10	37	34	11	8	2,5
50 bis 60 Jahre	10	46	28	12	4	2,4
Bundesland						
Wien	9	34	33	18	5	2,6
Kärnten	20	30	30	19		2,5
Topographie						
Dorf - rein ländlich	16	33	27	16	9	2,5
Stadt mittlere Größe - Rand	19	39	28	12	2	2,3
Großstadt - Zentrum	7	39	31	18	6	2,6
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren						
gut	16	40	30	8	5	2,3
schlecht	2	29	31	31	9	3,0

Detaildaten

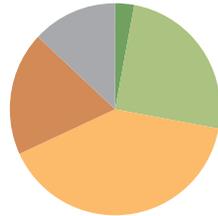
Die Orientierung in Form von Wegweisern für RadfahrerInnen wird von knapp der Hälfte der Befragten als sehr oder eher zufriedenstellend beurteilt. Allerdings zeigt sich auch hinsichtlich des Vorhandenseins bzw. des Nichtvorhandenseins von Wegweisern eine gewisse Polarisierung, denn immerhin 44% der Befragten erleben die Wegweisung für RadfahrerInnen ihrer Wohnumgebung als nicht zufriedenstellend. In der großstädtischen Umgebung übertrifft der Anteil der Unzufriedenen bereits jenen der Zufriedenen.

Interpretation

Orientierung und damit verbunden Wegweisung ist weniger für die immer wiederkehrenden Alltags- oder Berufswege von Bedeutung als vielmehr für die Radwege, die in der Freizeit getätigt werden. Wegweiser spielen vorwiegend bei Radausflügen bzw. Radtouren mit wechselnden Zielen eine Rolle.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Qualität (Sicherheit) der Fahrradabstellanlagen ist ...“



3% **sehr zufriedenstellend**
 25% **eher zufriedenstellend**
 40% **eher unzufriedenstellend**
 19% **sehr unzufriedenstellend**
 13% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert ▽
Alter						
30 bis 39 Jahre	4	24%	34%	25%	13%	2,9
50 bis 60 Jahre	3	21	49	16	12	2,9
Bundesland						
Wien	3	15	44	26	12	3,1
Salzburg		23	47	18	12	2,9
Topographie						
Kleinstadt	3	30	41	14	12	2,7
Großstadt - Zentrum	2	22	37	27	12	3,0
Fahrtzweck						
nur sportliche Betätigung	3	18	33	24	22	3,0
Zubringer Bus oder Bahn	4	27	48	15	6	2,8
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren						
gut	4	28	41	16	11	2,8
schlecht	1	16	34	31	18	3,2

Detaildaten

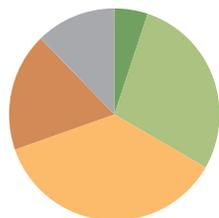
28% der RadfahrerInnen erleben die Qualität (Sicherheit) der Abstellanlagen in ihrer näheren Wohnumgebung als zufriedenstellend. Die überwiegende Mehrheit mit 59% ist in dieser Hinsicht nicht zufrieden. Insbesondere RadfahrerInnen aus Wien und anderen großstädtischen Gebieten haben diesbezüglich häufig Bedenken. Die Beurteilung der Qualität von Fahrradabstellanlagen ist auch nahezu unabhängig davon, ob man selbst selten oder (fast) täglich mit dem Fahrrad fährt.

Interpretation

Qualität und Sicherheit von Fahrradabstellanlagen werden von der Mehrheit der befragten RadfahrerInnen negativ gesehen, und zwar mehr oder weniger unabhängig davon, ob man viel oder wenig Rad fährt oder welcher Alterskohorte man selbst zuzurechnen ist. Das einzige hier vorfindbare Einflussmerkmal ist das Ausmaß der Urbanität. Je größer und städtischer die Herkunftsortschaft ist, desto unzufriedener ist man mit der Sicherheit der Abstellanlagen. In Wien sind beispielsweise 18% zufrieden und 70% unzufrieden mit den Möglichkeiten zum Fahrradparken.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Anzahl der Abstellanlagen in Geschäftsvierteln/vor Gastronomie ist ...“



5% **sehr zufriedenstellend**
 28% **eher zufriedenstellend**
 36% **eher unzufriedenstellend**
 18% **sehr unzufriedenstellend**
 12% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert ▽
Bundesland						
Wien	3%	18%	38%	27%	14%	3,0
Niederösterreich/Burgenland	6	35	38	12	10	2,6
Topographie						
Stadt mittlere Größe - Rand	13	24	35	22	7	2,7
Großstadt - Zentrum	3	19	35	26	16	3,0
Großstadt - Rand	1	23	42	23	11	3,0
Nutzungshäufigkeit Fahrrad						
nur warme Jahreszeit/Wetterabhängig	11	31	32	19	7	2,6
auch kalte Jahreszeit/Schönwetter	1	34	32	22	11	2,8
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren						
gut	6	32	37	15	10	2,7
schlecht	3	17	33	29	18	3,1

Detaildaten

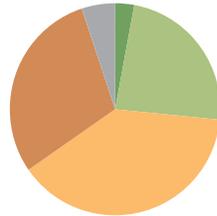
Neben der Qualität wird auch die Anzahl der Abstellanlagen für Fahrräder in Geschäftsvierteln und vor der Gastronomie zumeist als unzulänglich wahrgenommen. Dies zeigt sich darin, indem die Mittelwerte der Beurteilung bei allen betrachteten Subgruppen auf der 4-stufigen Skala auf einen Bereich zwischen 2,6 und 3,1 entfallen, also durchwegs im negativen Skalenbereich liegen. Als eher kritisch erweist sich wiederum die Großstadt. Sowohl im Zentrum als auch in der Peripherie der Großstadt sind mehr als 60% mit der Anzahl der vorfindbaren Abstellanlagen unzufrieden.

Interpretation

Im Hinblick auf die Zufriedenheit mit der Anzahl der Fahrradabstellanlagen überwiegen in allen betrachteten Subgruppen die SkeptikerInnen. Es gibt also diesbezüglich jeweils einen größeren Anteil an unzufriedenen RadfahrerInnen als an zufriedenen. Allerdings gilt auch, dass Personen, die häufig mit dem Rad fahren, also über entsprechende Erfahrung und Routine verfügen, etwas seltener unzufrieden sind, als jene, die nur selten das Fahrrad verwenden.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Rücksichtnahme der AutofahrerInnen gegenüber Radfahrenden ist ...“



3% **sehr zufriedenstellend**
 24% **eher zufriedenstellend**
 39% **eher unzufriedenstellend**
 30% **sehr unzufriedenstellend**
 5% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert ▽
Bundesland						
Wien	1	20%	32%	40%	7%	3,2
Niederösterreich/Burgenland	3	26	43	25	3	2,9
Steiermark	5	26	39	24	6	2,9
Topographie						
Dorf - Stadtnähe	3	25	46	22	3	2,9
Kleinstadt	4	31	41	19	5	2,8
Stadt mittlere Größe - Zentral	3	21	36	37	3	3,1
Stadt mittlere Größe - Rand	3	20	38	37	1	3,1
Großstadt - Zentrum	2	24	28	40	7	3,1
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren						
gut	3	25	43	25	4	2,9
schlecht	2	21	27	46	5	3,2

Detaildaten

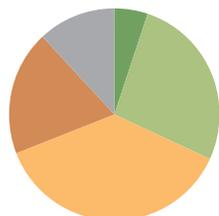
Relativ hohe Unzufriedenheit der Radfahrenden betrifft das Verhalten der AutofahrerInnen. 69% der Radfahrenden sind unzufrieden damit, wie und in welchem Ausmaß von den AutofahrerInnen Rücksicht auf die Radfahrenden als die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen genommen wird. In dieser Hinsicht sind sich die einzelnen, hier betrachteten Radfahrersegmente, durchaus einig. Ob man oft oder selten mit dem Fahrrad fährt, ob man im ländlichen oder im urbanen Raum beheimatet ist; in beiden Fällen sind rund 7 von 10 Radfahrenden mit der Rücksichtnahme der AutofahrerInnen nicht zufrieden.

Interpretation

Im Verhältnis zwischen Radfahrenden und AutofahrerInnen tritt zutage, dass die Hauptverantwortung für verkehrliches Fehlverhalten jeweils im Gegenüber ausgemacht wird.

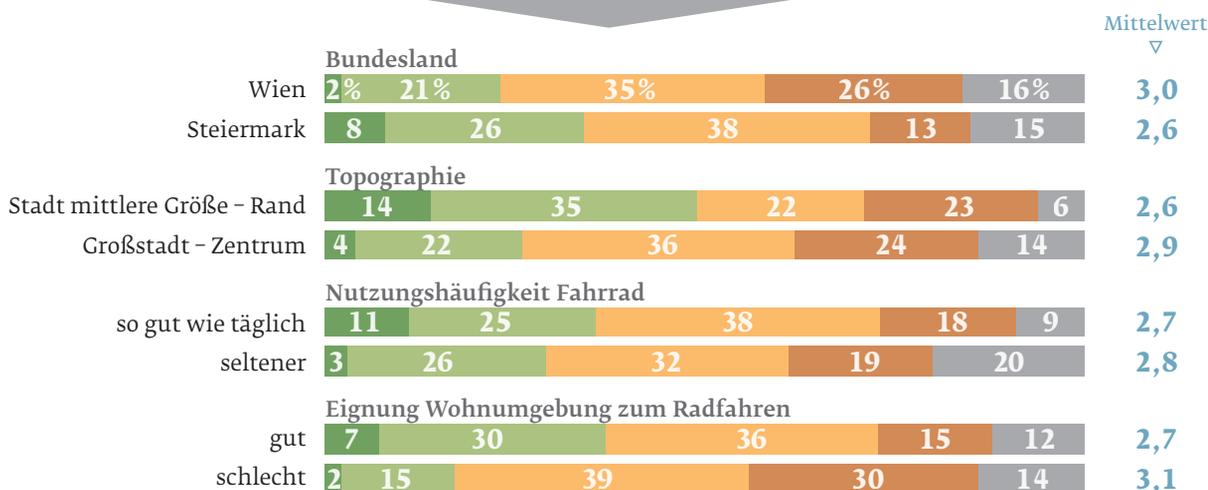
Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Aufmerksamkeit der Lokalpolitik für Interessen der Radfahrenden ist ...“



5% **sehr zufriedenstellend**
 27% **eher zufriedenstellend**
 37% **eher unzufriedenstellend**
 19% **sehr unzufriedenstellend**
 12% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



Detaildaten

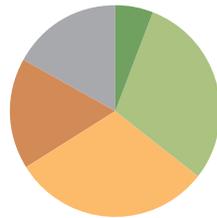
Knapp ein Drittel der befragten RadfahrerInnen artikuliert Zufriedenheit, wenn es um die „Aufmerksamkeit der Lokalpolitik für die Interessen der RadfahrerInnen“ geht. 56% sind sehr oder eher unzufrieden und 12% vermögen keine Einschätzung abzugeben. Vor allem jüngere RadfahrerInnen enthalten sich hinsichtlich der Lokalpolitik des öfteren der Stimme. Einen etwas höheren Anteil an Zufriedenen mit der lokalen Radfahrerpolitik weisen jene RadfahrerInnen auf, die ihre eigene nähere Wohnumgebung als „gut geeignet“ zum Radfahren klassifizieren. 37% derjenigen, welche die eigene Wohnumgebung in Bezug auf das Radfahren positiv wahrnehmen, sind auch mit der entsprechenden Lokalpolitik zufrieden. Wird die Wohnumgebung negativ (schlecht) beurteilt, liegt der Anteil der mit der Politik Zufriedenen bei 17%.

Interpretation

Lokalpolitische Bemühungen um den Radverkehr werden über die einzelnen Altersgruppen hinweg ähnlich gesehen, fallen jedoch von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich aus. Während beispielsweise in Salzburg und in der Steiermark der Anteil derjenigen, die mit der Lokalpolitik hinsichtlich des Radfahrens unzufrieden sind, unter dem Durchschnitt liegt, sind in Wien, Kärnten, Tirol und Vorarlberg überdurchschnittlich viele RadfahrerInnen unzufrieden mit der „Aufmerksamkeit der Lokalpolitik für Interessen der RadfahrerInnen“.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr ist ...“



6% **sehr zufriedenstellend**
 30% **eher zufriedenstellend**
 31% **eher unzufriedenstellend**
 17% **sehr unzufriedenstellend**
 17% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen

						Mittelwert
	Bundesland					▽
Oberösterreich	4%	27%	27%	22%	19%	2,8
Tirol/Vorarlberg	6	28	34	10	22	2,6
	Topographie					
Dorf - rein ländlich	4	19	31	28	18	3,0
Kleinstadt	6	28	33	12	21	2,6
Stadt mittlere Größe - Rand	10	36	29	10	15	2,5
	Nutzungshäufigkeit Fahrrad					
so gut wie täglich	12	32	29	12	15	2,5
einige Male pro Monat	5	29	29	20	17	2,8
	Fahrtzweck					
nur sportliche Betätigung/Freizeit	5	26	29	20	21	2,8
Zubringer Bus oder Bahn	16	41	22	14	7	2,4
	hauptsächlich Verkehrsmittel Arbeit/Ausbildung					
Fahrrad	7	33	31	12	17	2,6
Auto/Moped/Motorrad	5	27	32	19	17	2,8

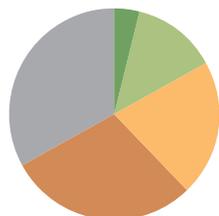
Detaildaten

Die Mehrheit der RadfahrerInnen (48%) ist eher oder sehr unzufrieden damit, wie in ihrer Wohnumgebung die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr beschaffen ist. 36%, also etwas mehr als ein Drittel der RadfahrerInnen, haben diesbezüglich ein positives Bild. Wird das Fahrrad bereits als Zubringer zu Bus und/oder Bahn genutzt, ist man öfters mit der Situation zufrieden. Im regionalen Vergleich ist anzumerken, dass die Zufriedenheit mit der „Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr“ in Salzburg und Wien überdurchschnittlich oft positiv ausfällt. Hierbei ist zu beachten, dass die Situation für RadfahrerInnen in Salzburg äußerst heterogen ist, je nachdem, ob man den ländlichen Raum oder Salzburg-Stadt betrachtet.

Interpretation

Zu beachten ist, dass insgesamt rund ein Fünftel der Befragten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr kein Urteil abgibt. Die Anbindung des Radverkehrs an den öffentlichen Verkehr ist für sie entweder kein relevantes Thema, oder es fehlt ihnen (noch) an Erfahrungen damit. Generell gilt aber, dass eine zufriedenstellende Anbindung des Radverkehrs an den öffentlichen Verkehr eine wesentliche Voraussetzung dafür ist, dass der Einsatzbereich des Fahrrads zukünftig erweitert werden kann.

Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung: „Der Zugang zu Leihfahrrädern ist ...“



4% **sehr zufriedenstellend**
13% **eher zufriedenstellend**
21% **eher unzufriedenstellend**
29% **sehr unzufriedenstellend**
33% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen

	Bundesland					Mittelwert
Wien	10%	28%	20%	17%	25%	2,6
Niederösterreich/Burgenland	2	9	21	37	31	3,4
Oberösterreich	2	4	19	36	40	3,5
	Topographie					
Dorf - rein ländlich	3	8	26	38	25	3,3
Dorf - Stadtnähe	3	6	18	34	39	3,4
Großstadt - Zentrum	10	31	19	12	29	2,5
	wohnt in ...					
Wohnung	6	18	20	24	31	2,9
Einfamilien-/Mehrfamilien-/Reihenhaus	2	8	23	33	34	3,3
	Fahrtzweck					
nur sportliche Betätigung	4	9	21	33	34	3,3
Zubringer Bus oder Bahn	9	8	20	24	39	3,0

Detaildaten

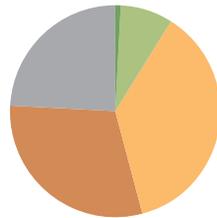
Die mit 33% zahlenmäßig größte Gruppe der RadfahrerInnen kann den Zugang zu Leihfahrrädern hinsichtlich der Zufriedenheit damit nicht beurteilen, denn es fehlt die Erfahrung und das Interesse. Unter den verbleibenden RadfahrerInnen überwiegt allerdings ein negativer Eindruck, was den Zugang zu Leihfahrrädern betrifft. Der Mittelwert auf der 4-stufigen Skala (1=sehr zufrieden, 4=sehr unzufrieden) fällt mit 3,1 deutlich in den negativen Skalenbereich. Deutlich besser als im Bundesdurchschnitt fällt die Beurteilung des Leihfahrradzugangs in Wien aus. 38% der befragten Wiener RadfahrerInnen sind damit zufrieden, 37% unzufrieden und 25% „meinungslos“.

Interpretation

Am unteren Ende nach der Zufriedenheit mit dem Zugang zu Leihfahrrädern liegen verständlicherweise Regionen, in denen de facto kaum Leihfahrradsysteme bestehen; nämlich dörflich-ländliche Gebiete. Mit der Einstufung der eigenen Wohnumgebung als „gut geeignet zum Radfahren“ bzw. „schlecht geeignet“ hat das Vorhandensein von Leihfahrradsystemen bzw. die Beurteilung derselben kaum etwas zu tun. RadfahrerInnen aus „radfahrtauglichen“ Wohngegenden sind nämlich im selben Ausmaß wie jene aus „schlecht geeigneten“ Gegenden mit dem Zugang zu Leihfahrrädern unzufrieden.

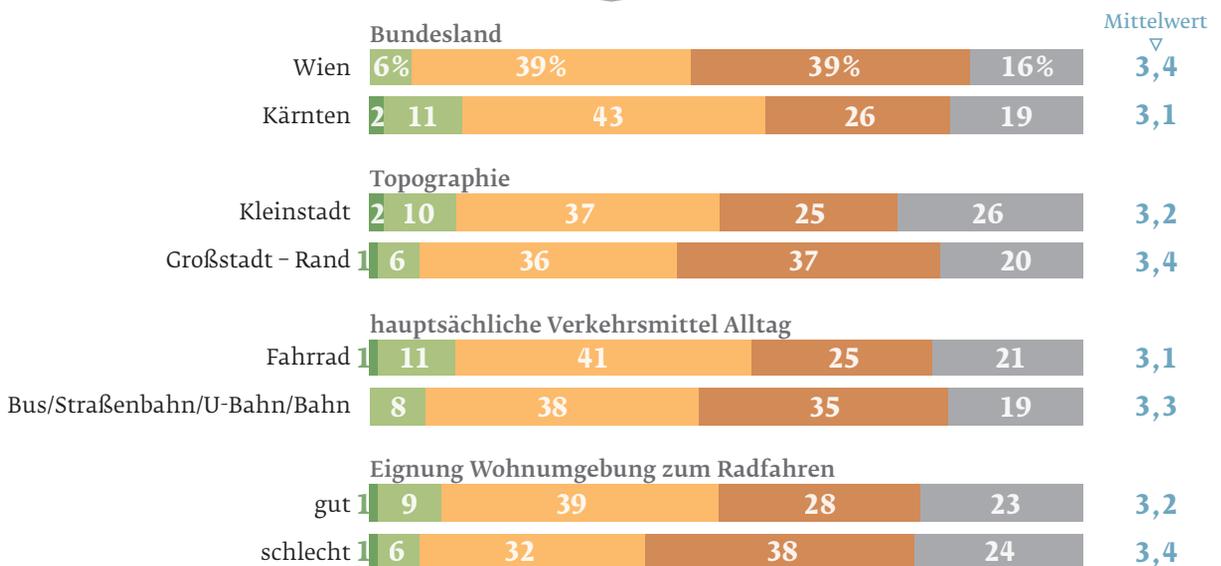
Zufriedenheit in näherer Wohnumgebung:

„Die Maßnahmen gegen Diebstahl/Zerstörung von abgestellten Fahrrädern sind ...“



1% **sehr zufriedenstellend**
 8% **eher zufriedenstellend**
 37% **eher unzufriedenstellend**
 30% **sehr unzufriedenstellend**
 24% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen



Detaildaten

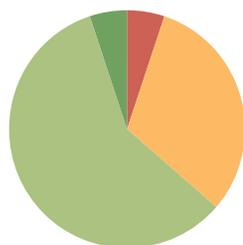
Diebstahl- bzw. vandalismussichere Fahrradabstellanlagen erzielen unter allen vorgegebenen Aspekten die geringste Zufriedenheit. Lediglich 9% der RadfahrerInnen sind in dieser Hinsicht zufrieden. 67% sind sehr oder eher unzufrieden und 24% können kein Urteil abgeben. Dies trifft im Kern auf alle betrachteten Teilgruppen zu, wenn auch zu vermerken ist, dass die Problematik von Diebstahl und Vandalismus stärker ein Phänomen der Großstadt ist. In Wien sind demnach noch mehr RadfahrerInnen in Bezug auf die Verfügbarkeit von sicheren Abstellanlagen unzufrieden (78%), aber auch im dörflich-ländlichen Raum ist der Anteil durchaus beträchtlich (65% unzufrieden).

Interpretation

Es ist davon auszugehen, dass der Stellenwert von diebstahls- und vandalismussicheren Abstellanlagen in Zukunft durchaus zunehmen wird. Dies liegt auch darin begründet, dass moderne Fahrräder technisch hochwertige Verkehrsmittel darstellen, mit zum Teil durchaus beträchtlichen Anschaffungskosten. Auch angesichts der Entwicklung von batteriebetriebenen Elektrofahrrädern wird das Thema der Abstellanlagen zukünftig von noch größerer Bedeutung sein.

Wie schätzen Sie die Unfallgefahr beim Radfahren ein?

„Das Radfahren in meiner Wohnumgebung ist ...“



5% sehr gefährlich
31% eher gefährlich
58% eher ungefährlich
5% sehr ungefährlich

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen

	ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen				Mittelwert ▽
Geschlecht					
männlich	3%	26%	64%	7%	3,3
weiblich	7	36	53	3	3,0
Bundesland					
Wien	10	38	46	3	3,3
Salzburg	31	67	3		3,0
Topographie					
Dorf - rein ländlich	3	33	58	4	3,3
Stadt mittlere Größe - Rand	4	24	64	8	3,0
Großstadt - Zentrum	10	42	42	4	
Großstadt - Rand	10	34	51	5	
Eignung Wohnumgebung zum Radfahren					
gut	1	23	69	7	3,3
schlecht	15	54	29		3,0
TOTAL	5	31	58	5	3,3

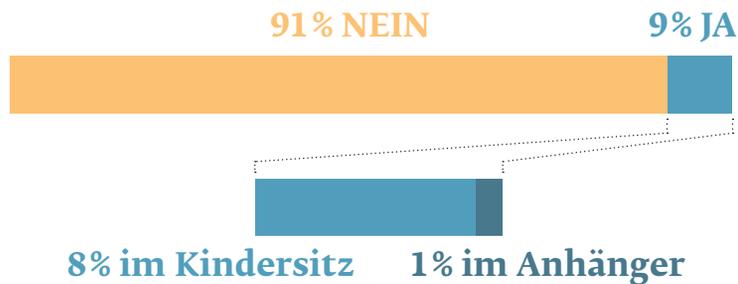
Detaildaten

Radfahren ist „in“, wird aber von vielen auch als riskant erlebt. Immerhin 36% der RadfahrerInnen schätzen die Unfallgefahr beim Radfahren in ihrer Wohnumgebung als beträchtlich ein – eine Einschätzung, die von allen Altersgruppen gleichermaßen geteilt wird. Unterschiede ergeben sich allerdings, wenn das Geschlecht der Befragten und die topographische Situation zur Betrachtung herangezogen werden. So sind Männer deutlich seltener als Frauen und DorfbewohnerInnen aus dem ländlichen Raum deutlich seltener als BewohnerInnen von Großstädten der Ansicht, dass das Radfahren gefährlich ist.

Interpretation

Die Einschätzung, wie sehr mit dem Radfahren ein Unfallrisiko verbunden ist, prägt in starkem Ausmaß das Bild, das man von der eigenen näheren Wohnumgebung in Bezug auf die Radfahreignung gewinnt. Unter RadfahrernInnen aus Gegenden, die aus ihrer Sicht gut zum Radfahren geeignet sind, schätzen 24% die Unfallgefahr beim Radfahren als riskant ein. In Wohngegenden, die für das Radfahren als „schlecht geeignet“ klassifiziert werden, vertreten dagegen 69% die Meinung, dass das Radfahren in ihrer Umgebung sehr oder eher gefährlich ist. Das bedeutet, mit Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren kann auch das Sicherheitsgefühl maßgeblich positiv beeinflusst werden.

Nehmen Sie auch Kinder mit Ihrem Fahrrad mit?



Kindermitnahme JA - hohe Werte: > 9%

Alter: 30 bis 39 Jahre
 Haushaltsgröße: 4 und mehr Personen
 vorstellbare Distanz mit Rad: bis 10 Kilometer

Kindermitnahme JA - mittlere Werte ~9%

Haushaltsgröße: 3 Personen
 Bundesland: Niederösterreich/Burgenland, Oberösterreich
 Topographie: Dorf - rein ländlich, Dorf - Stadtnähe
 Nutzungshäufigkeit Rad: so gut wie täglich

Kindermitnahme JA - niedrige Werte < 9%

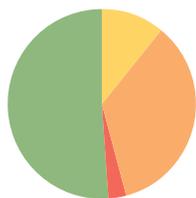
Alter: bis 29 Jahre
 Bundesland: Wien
 Topographie: Großstadt - Zentrum
 Nutzungshäufigkeit Rad: seltener
 vorstellbare Distanz mit Rad: über 10 Kilometer

Detaildaten

9% aller befragten RadfahrerInnen nehmen auch Kinder mit ihrem Fahrrad mit, in aller Regel im Kindersitz, aber im Einzelfall auch im Radanhänger. Dies trifft verstärkt auf dörflich-ländliche Regionen zu (13% Kindermitnahme) sowie auf jene Personen, die das Fahrrad nahezu täglich nutzen (12%). Berücksichtigt man nur Haushalte mit 4 und mehr Personen, so beträgt der Anteil derjenigen, die Kinder mit dem Fahrrad mitnehmen, immerhin 17%. 14% davon transportieren ihre Kinder im Kindersitz und 3% im Anhänger. Angesichts der höheren Verkehrsdichte und der höheren Risikowahrnehmung

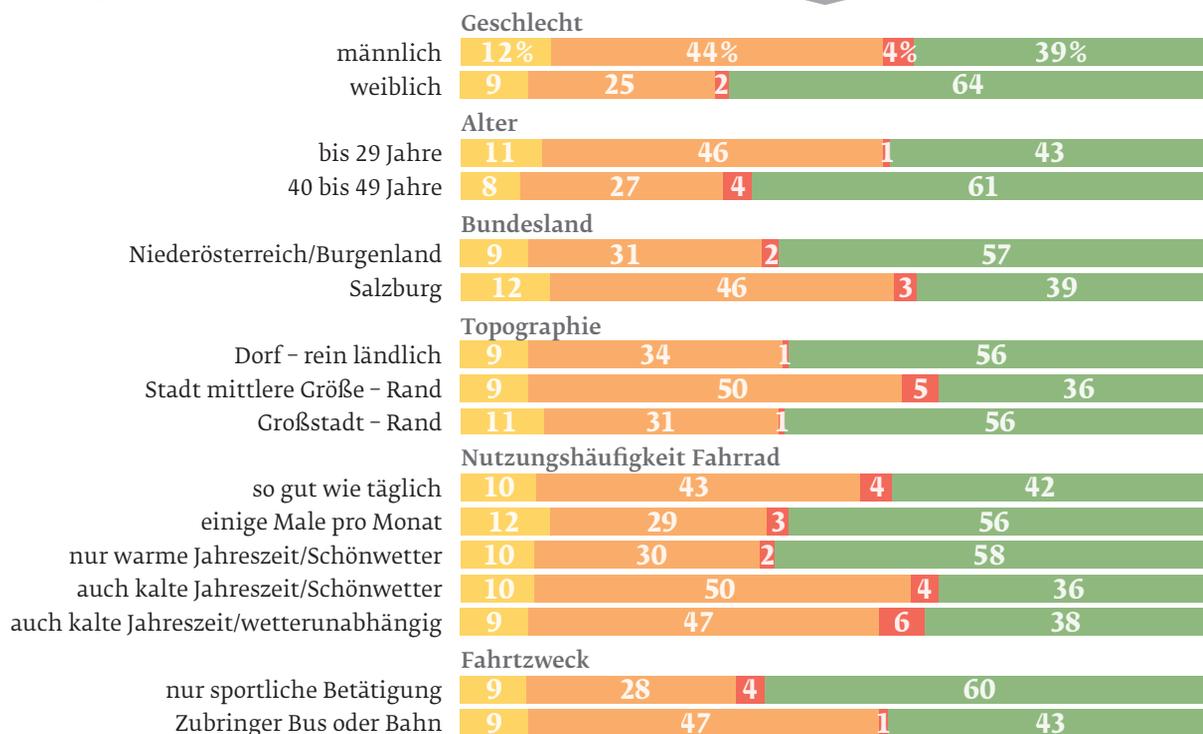
für das Radfahren im städtischen Raum ist erklärbar, dass Kinder bei Radfahrten in den Städten deutlich seltener mitgenommen werden, als im kleinstädtischen oder dörflich-ländlichen Bereich. Allerdings ist in diesem Kontext auch die Altersverteilung der Wohnbevölkerung zu berücksichtigen. Beispielsweise lebt im Zentrum Wiens ein vergleichsweise großer Anteil an Personen, die der Generation der 50+-Jährigen zuzurechnen sind und dementsprechend eher selten einen Transportbedarf an Kleinkindern haben.

Haben Sie schon einmal einen Unfall mit dem Fahrrad gehabt? Wenn ja, wie sehr wurden Sie dabei verletzt?



11% ja, aber nicht verletzt
35% ja, leicht verletzt
3% ja, schwer verletzt
52% nein

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



Detaildaten

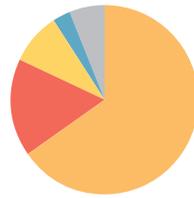
Ein mit 48% (aufsummiert und gerundet) nicht unbeträchtlicher Anteil an RadfahrerInnen gibt an, bereits einen Unfall mit dem Fahrrad gehabt zu haben, wobei das Gros dieser Unfälle mit - nach eigener Einstufung - leichten Verletzungen einherging. Unter den insgesamt risikofreudigeren Männern beträgt der Unfallanteil sogar 60% und bei den bis 29-jährigen immerhin 58%. Beachtenswert ist, dass auch jene RadfahrerInnen, welche das Fahrrad als Zubringer zu Bus und/oder Bahn nutzen vergleichsweise häufig schon in Unfälle mit dem Fahrrad verwickelt waren (57%). In diesem Kontext ist zu erwähnen, dass diese Strecken oftmals auch unter Zeitdruck und im dichten Berufsverkehrsaufkommen absolviert werden.

Interpretation

RadfahrerInnen stellen ein zahlenmäßig zunehmendes Segment im Verkehrsgeschehen dar - ein Segment, das sich oftmals mit motorisierten Verkehrsmitteln die Straße, oder mit Fußgängern abgegrenzte Fahr-/Gehbereiche teilt. Hinzu kommt, dass Rad fahren vielfach als sportliche Leistung verstanden wird und entsprechend höhere Geschwindigkeiten erreicht werden wollen, wodurch Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen entstehen können. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Befragungsergebnissen um subjektive Einschätzungen (ohne Angabe des Bezugszeitraums) handelt, die nicht mit jährlichen Unfallstatistiken in Übereinstimmung gebracht werden können.

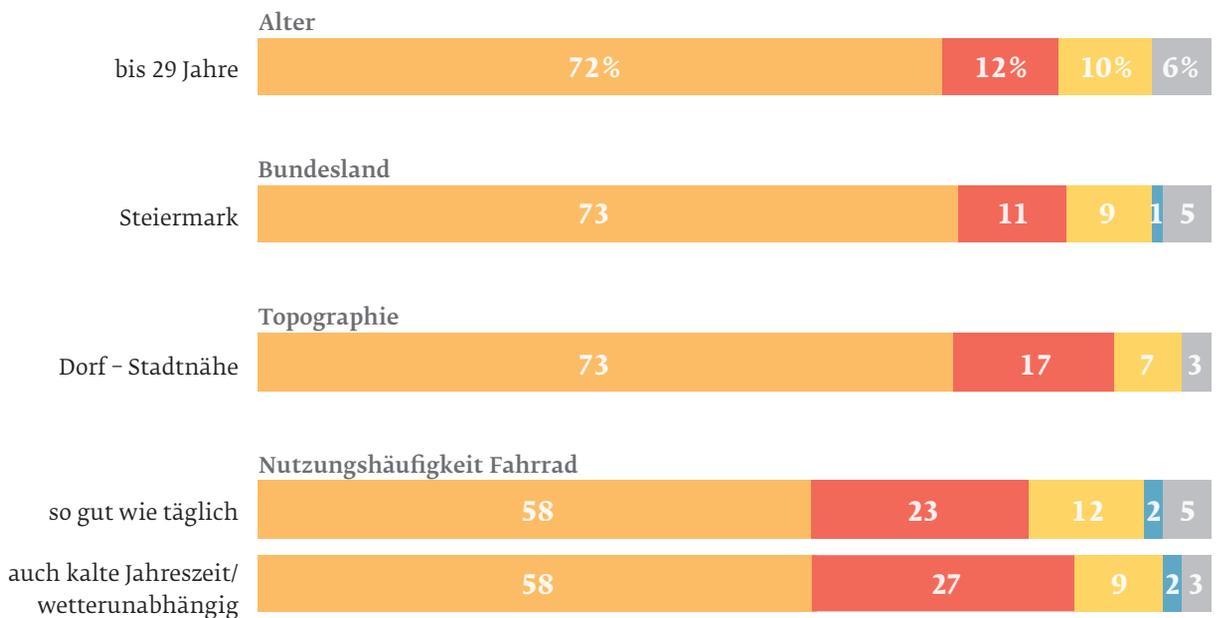
Haben Sie schon einmal einen Unfall mit dem Fahrrad gehabt?

Der Unfall mit dem Fahrrad passierte ...



66% **alleine**
 17% **mit Auto/LKW**
 9% **mit Radfahrer**
 3% **mit Fußgänger**
 6% **anderes**

ausgeprägte Abweichungen
 bei folgenden Teilgruppen



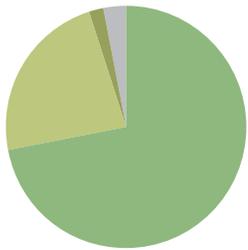
Detaildaten

Rund die Hälfte der befragten RadfahrerInnen gibt an, bereits in einen Unfall mit dem Fahrrad verwickelt gewesen zu sein, in zwei Drittel der Fälle ohne Unfallgegner (alleine). 17% sind bereits einmal mit einem Auto/LKW kollidiert, 9% mit anderen RadfahrerInnen und 3% mit FußgängerInnen. Während Kollisionen mit motorisierten Individualverkehrsmitteln vor allem in der Peripherie von Städten vorkamen, traten Unfälle ohne GegnerInnen (alleine) überdurchschnittlich häufig in dörflich-ländlichen Regionen und bei RadfahrerInnen auf, die das Fahrrad primär für sportliche Aktivitäten nützen.

Interpretation

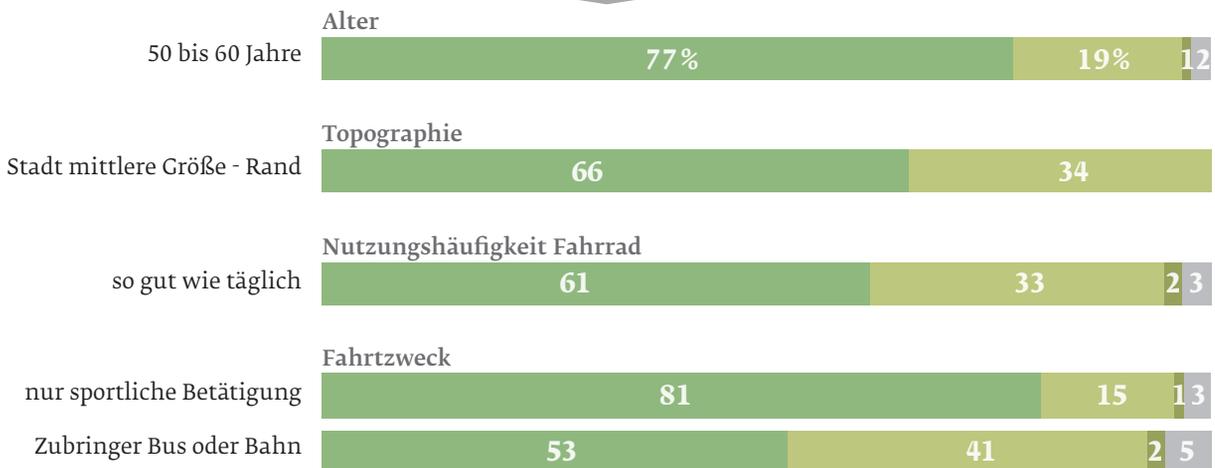
VielfahrerInnen (so gut wie täglich) haben seltener selbst verursachte Stürze mit dem Fahrrad, erleben aber - nach eigenen Angaben - häufiger Konfliktsituationen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere mit dem Autoverkehr, aber auch mit anderen RadfahrerInnen. Alleinunfälle passieren öfters jenen RadfahrerInnen, welche das Fahrrad nur selten beanspruchen. Hier ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Kompetenzen in Bezug auf das Radfahren und die Selbsteinschätzung nicht immer in Übereinstimmung zu bringen sind.

Wie soll Radfahren in der Zukunft aus Ihrer Sicht stattfinden?



72% **abgegrenzte Fahrradwege/nicht auf der Fahrbahn**
 23% **gekennzeichnete Mehrzweck-Radfahrstreifen/Fahrbahn**
 2% **Straße fließender Verkehr ohne Abrenzung**
 3% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



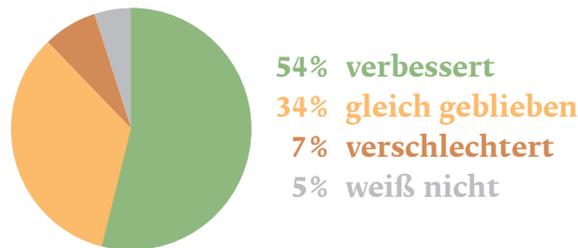
Detaildaten

Um das Fahrrad in Zukunft stärker als bisher als Fortbewegungsmittel für Alltagswege einzusetzen, präferieren 72% der RadfahrerInnen eigens abgegrenzte Fahrradwege. 23%, also deutlich weniger, halten auf der Fahrbahn gekennzeichnete Mehrzweck-Radfahrstreifen für zweckmäßig. Das Radfahren im fließenden Straßenverkehr, ohne abgegrenzten Bereich, trifft nur vereinzelt auf Zustimmung (2%), wenn es darum geht, das Fahrrad stärker für Alltagswege zu positionieren.

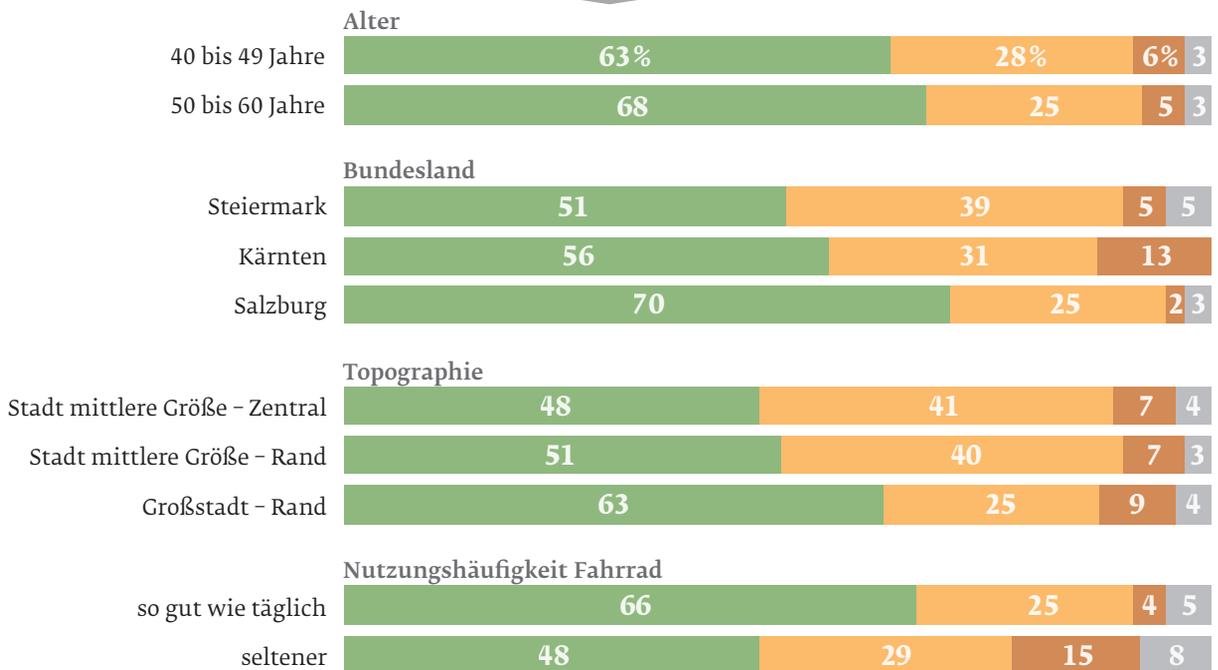
Interpretation

Ist die Radnutzung bereits gegenwärtig in den Alltagsverkehr integriert, etwa am Beispiel jener, die das Fahrrad als Zubringer für den öffentlichen Verkehr nutzen, so trifft die Idee von gekennzeichneten Mehrzweck-Radfahrstreifen auf der Fahrbahn auf größeren Anklang. 41% derjenigen, die das Fahrrad als Zubringer nutzen, bevorzugen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Je geringer die gegenwärtige Rolle des Fahrrads bei der Abwicklung von Alltagswegen ist, desto häufiger werden hingegen abgegrenzte Fahrradwege eingefordert. Das bedeutet, um die große Masse, der Wenigfahrer erreichen zu können und sie zu mehr Teilnahme am Radverkehr bewegen zu können, scheint die Bereitstellung zusätzlicher, für den Radverkehr reservierter Verkehrsflächen fast unumgänglich.

Die Bedingungen für das Radfahren als Verkehrsmittel für regelmäßige Alltagswege haben sich in den letzten Jahren ...



ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen



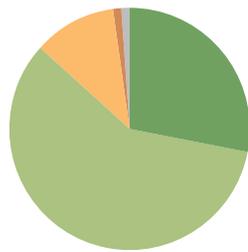
Detaildaten

Trotz zunehmender Verkehrsdichte haben sich aus Sicht der Mehrheit der befragten RadfahrerInnen die Bedingungen für das Radfahren in den letzten Jahren spürbar verbessert. Eine Verbesserung konstatieren vor allem ältere Personen sowie RadfahrerInnen aus den Bundesländern Salzburg (70%) und Wien (59%), wobei insbesondere am Stadtrand positive Entwicklungen im Hinblick auf den Radverkehr zutage treten. Für 34% der RadfahrerInnen ist die Situation gegenüber den Vorjahren unverändert und 7% gehen von einer Verschlechterung für die RadfahrerInnen aus.

Interpretation

Je geringer die subjektive Frequenz des Radfahrens ist, desto seltener werden günstige Entwicklungen für das Radfahren wahrgenommen. 66% der VielfahrerInnen, hingegen 48% derjenigen, die das Rad selten beanspruchen, vermerken Änderungen positiver Natur. Auch für Personen, welche das Fahrrad als Zubringer zu Bus und Bahn nutzen, hat sich vergleichsweise selten eine positive Veränderung ergeben. Zwar ist auch die Mehrheit unter ihnen der Ansicht, dass die letzten Jahre Verbesserungen erbracht haben (49%), aber fast ebenso viele haben keine Änderungen wahrgenommen (43%).

Kann es gelingen, dass das Fahrrad für regelmäßige Alltagswege (und nicht nur als Sportgerät) wieder stärker benutzt wird?



28% ja, sicher
58% Ja, vielleicht
11% nein, eher nicht
1% nein, sicher nicht
1% weiß nicht

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen

Topographie



Nutzungshäufigkeit Fahrrad



Fahrtzweck



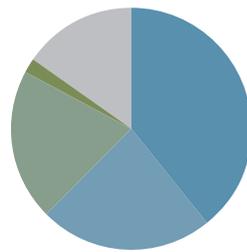
Detaildaten

Ein leichter Optimismus in Bezug auf das Radfahren ist insofern zu bemerken, als 28% der RadfahrerInnen glauben, dass es gelingen kann, das Rad zukünftig wieder verstärkt für Alltagswege heranzuziehen. Weitere 58% sind der Ansicht, dass dies unter bestimmten Voraussetzungen möglich ist (wird vielleicht gelingen) und 12% sind diesbezüglich skeptisch.

Interpretation

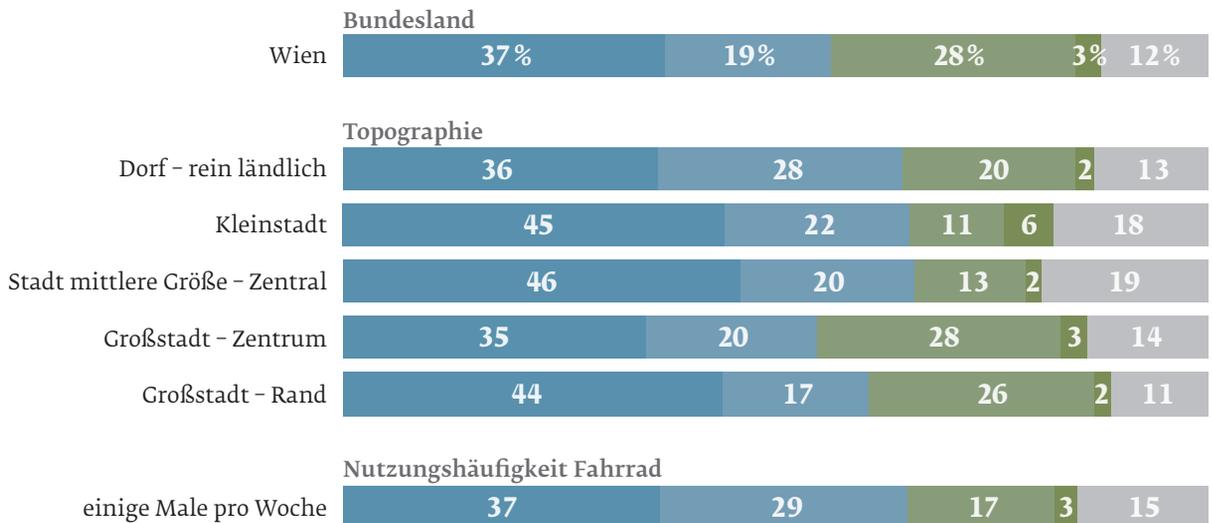
Je stärker das Radfahren bereits im Leben Einzelner verankert ist, desto positiver werden auch die Perspektiven für die Forcierung des Radfahrens im Alltag beurteilt. Beispielsweise sind 41% jener RadfahrerInnen, die das Fahrrad für den Weg zu Haltestellen/Bahnhöfen nutzen, überzeugt davon, dass die Neupositionierung des Fahrrads für regelmäßige Alltagswege gelingen wird und weitere 55% unter ihnen halten dies für denkbar (ja, vielleicht).

Hauptverantwortlich, bessere Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen ist meiner Meinung nach ...



39% **der/die BürgermeisterIn**
 23% **die Landesregierung**
 20% **das Verkehrsministerium**
 2% **Verkehrsclub, Schule, Firma**
 15% **weiß nicht**

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen



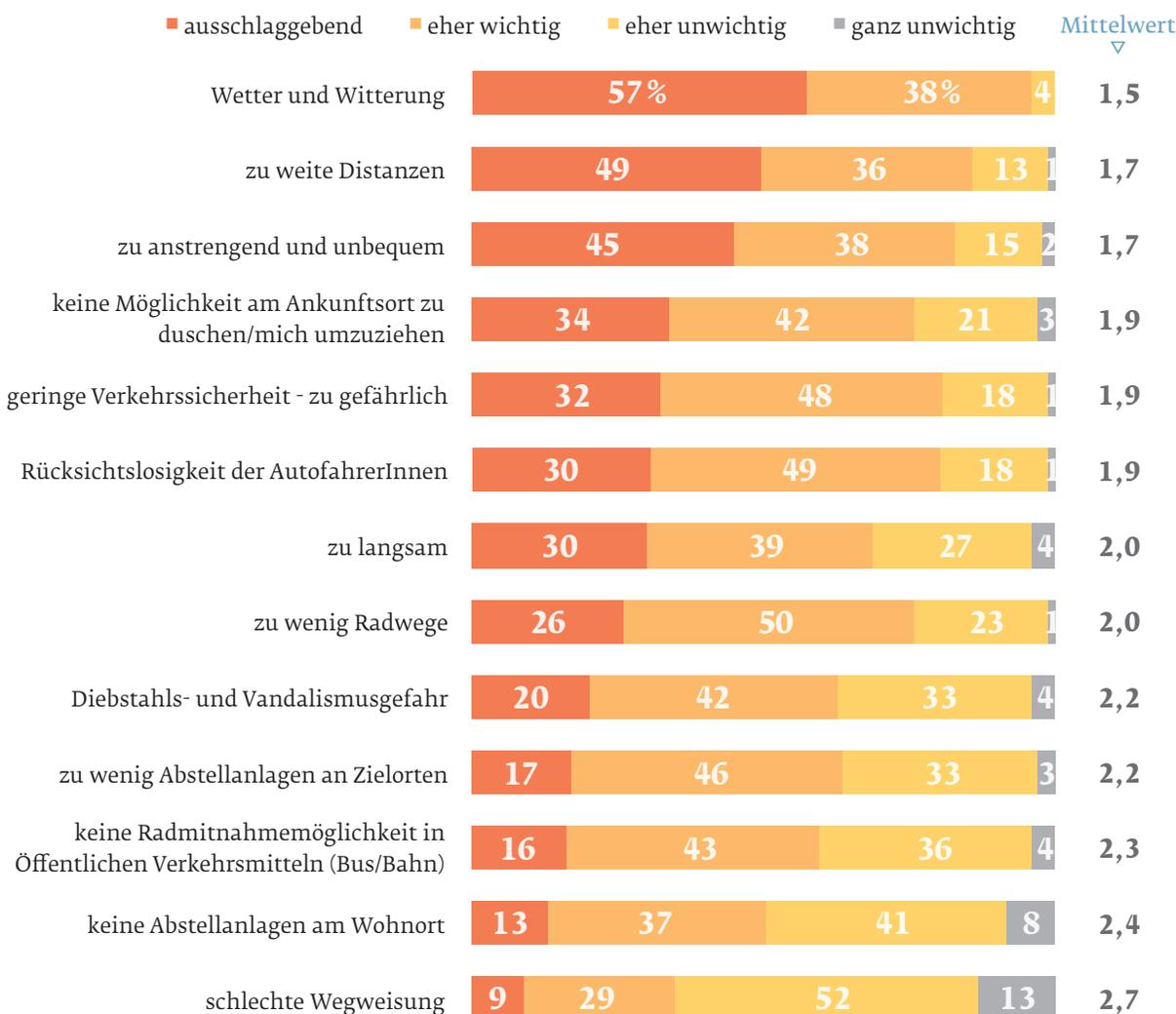
Detaildaten

Um bessere Bedingungen für den Fahrradverkehr zu schaffen ist aus Perspektive der RadfahrerInnen vor allem die Lokalpolitik in Form des/der jeweiligen BürgermeisterIn gefordert (39%). Dahinter folgen in der Reihenfolge der Verantwortungszuschreibung die Landesregierung (23%) und das Verkehrsministerium (20%). Das Verkehrsministerium wird insbesondere von den Wiener RadfahrernInnen in die Pflicht genommen, während an die Landesregierung und an den/die BürgermeisterIn vergleichsweise häufig im ländlichen Raum und in Klein- und Mittelstädten Erwartungen gerichtet werden. Sonstigen Einrichtungen und Institutionen wie zum Beispiel den Automobil-/Verkehrsclubs, oder Schulen und Firmen wird in dieser Hinsicht keine Verantwortung zugeschrieben.

Interpretation

Tatsächlich verteilen sich die Kompetenzen für Angelegenheiten des Radverkehrs auf mehrere Verwaltungsebenen. Das Verkehrsministerium ist heute nur noch für die Vollziehung im Bereich der Straßenverkehrsordnung verantwortlich. Darüber hinaus setzt es einen Schwerpunkt auf dem Gebiete der Verkehrssicherheit und der Unfallprävention. Für Infrastruktur und Straßenraumgestaltung zeichnen hingegen Länder und Gemeinden verantwortlich.

Frage nach möglichen Gründen, warum nicht mehr Leute das Fahrrad für ihre Alltagswege benutzen

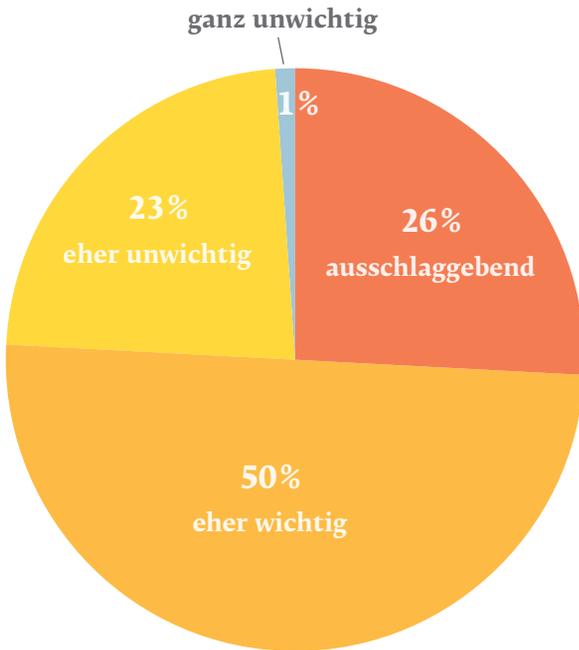


Detaildaten

Das Haupthindernis in Österreich, um die Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen liegt aus Sicht der Befragten in Wetter und Witterung begründet. Dies ist für 57% der Befragten das ausschlaggebende, und für weitere 38% ein eher wichtiges Contra-Argument. An zweiter Stelle steht die Raumordnungs- und Siedlungspolitik, die letztlich dazu führt, dass zu große Distanzen für das Radfahren vorhanden sind. 39% halten dies für ausschlaggebend und 36% für eher wichtig. Das Radfahren ist in der Folge anstrengend und unbequem, zumal es kaum Möglichkeiten gibt, am Ankunftsort zu duschen und der

Radverkehr durchaus Risiken birgt. Um mehr Leute für das Radfahren zu gewinnen, mangelt es, so zwischen 70% und 80% der Befragten, an ausreichender Rücksichtnahme der AutofahrerInnen und an einem entsprechenden dichten Netz an Radwegen. Als weitere nennenswerte Gegenargumente werden ins Treffen geführt: Diebstahl-/Vandalismusgefahr (62% ausschlaggebend/eher wichtig), zu wenig Abstellanlagen (63%), mangelnde Mitnahmemöglichkeit in öffentlichen Verkehrsmitteln (59%) sowie keine Abstellanlagen am Wohnort (50%).

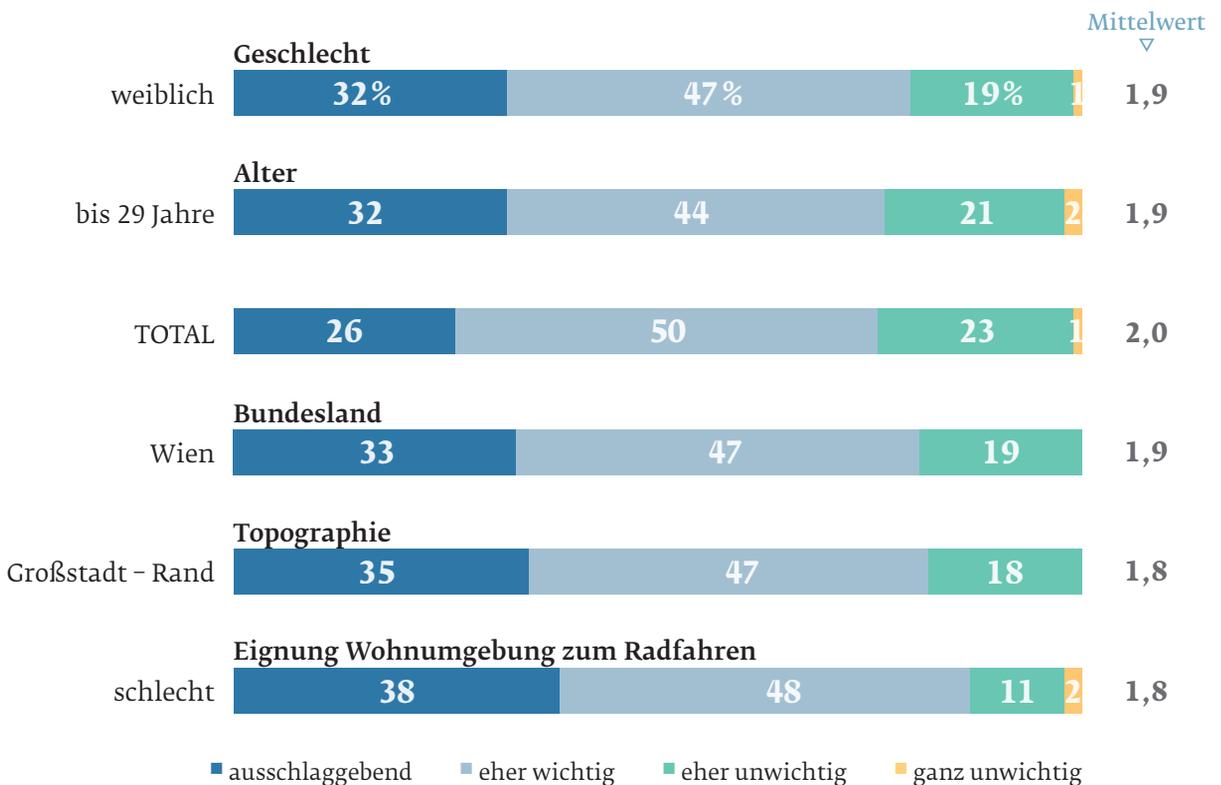
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen
„Zu wenig Radwege“



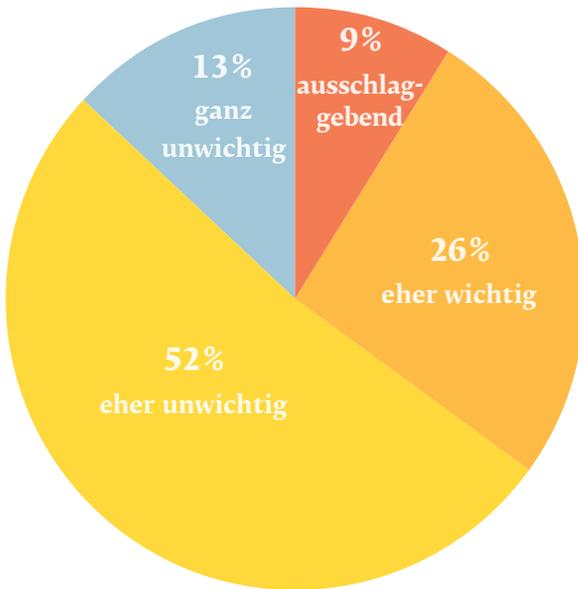
Detaildaten

26% der RadfahrerInnen gehen davon aus, dass die zu geringe Anzahl an Radwegen dafür ausschlaggebend ist, dass nicht mehr Menschen das Fahrrad für Alltagswege beanspruchen. Vor allem Frauen sowie jüngere Personen sind dieser Ansicht. Topographisch gesehen werden mehr Radwege insbesondere von RadfahrerInnen aus dem großstädtischen Raum gefordert sowie von jenen, deren Wohnumgebung – subjektiv gesehen – nicht gut zum Radfahren geeignet ist.

abweichend ausgeprägt bei folgenden Teilgruppen



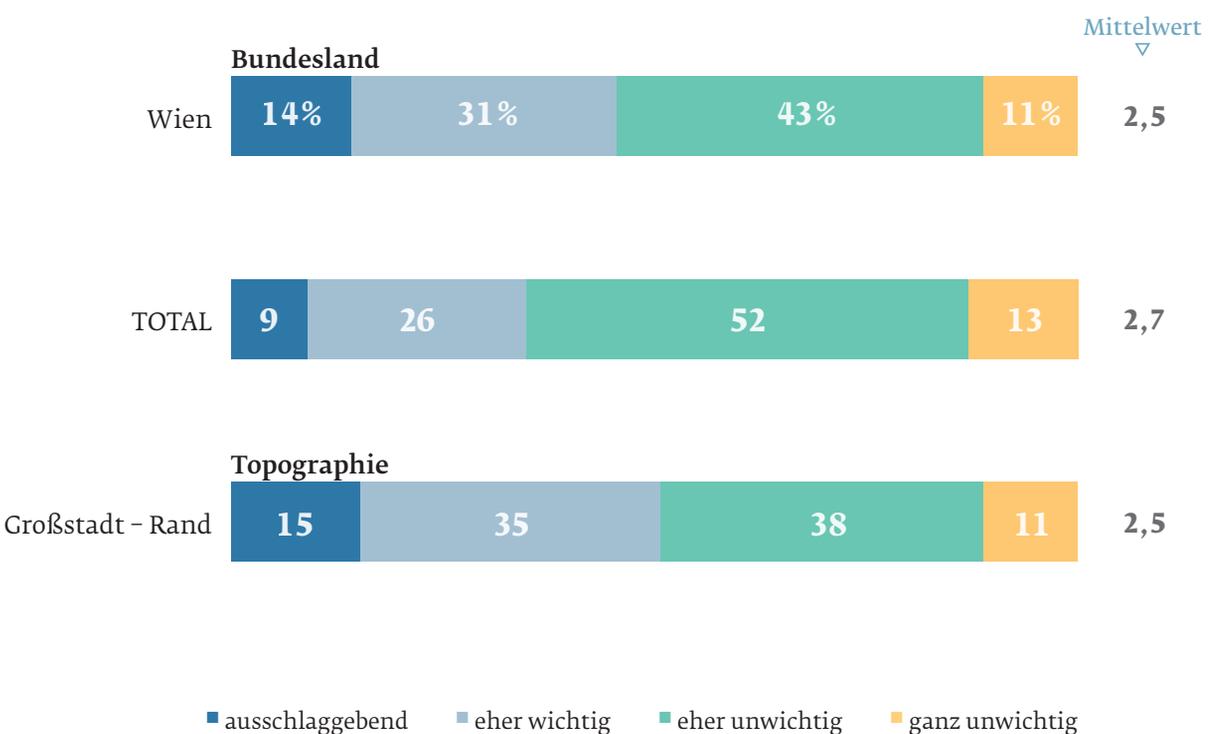
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen „Schlechte Wegweisung“



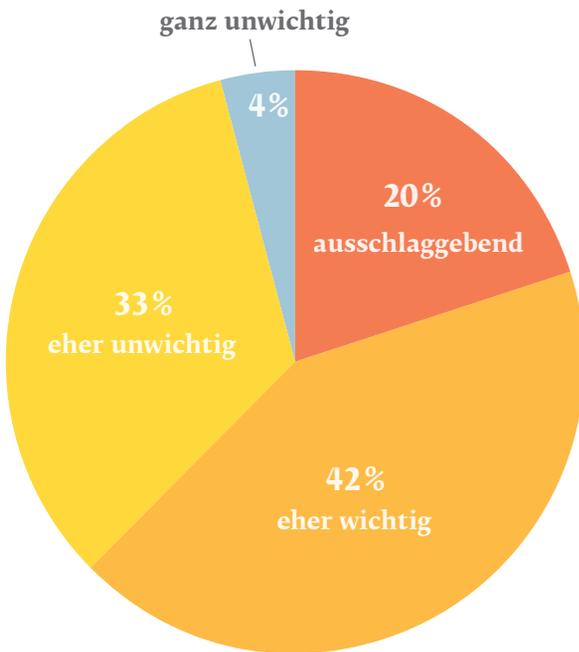
ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen

Detaildaten

„Schlechte Wegweisung“ stellt aus Sicht der Radfahrer keine wesentliche Begründung dafür dar, dass nicht mehr Leute das Fahrrad für Alltagswege nutzen. In dieser Hinsicht gibt es keine augenscheinlichen Barrieren. Lediglich in der Peripherie von Großstädten sowie in Wien stellt das Thema „schlechte Wegweisung“ aus Sicht einiger weniger ein mögliches Hemmnis für häufigere Radnutzung im Alltag dar.



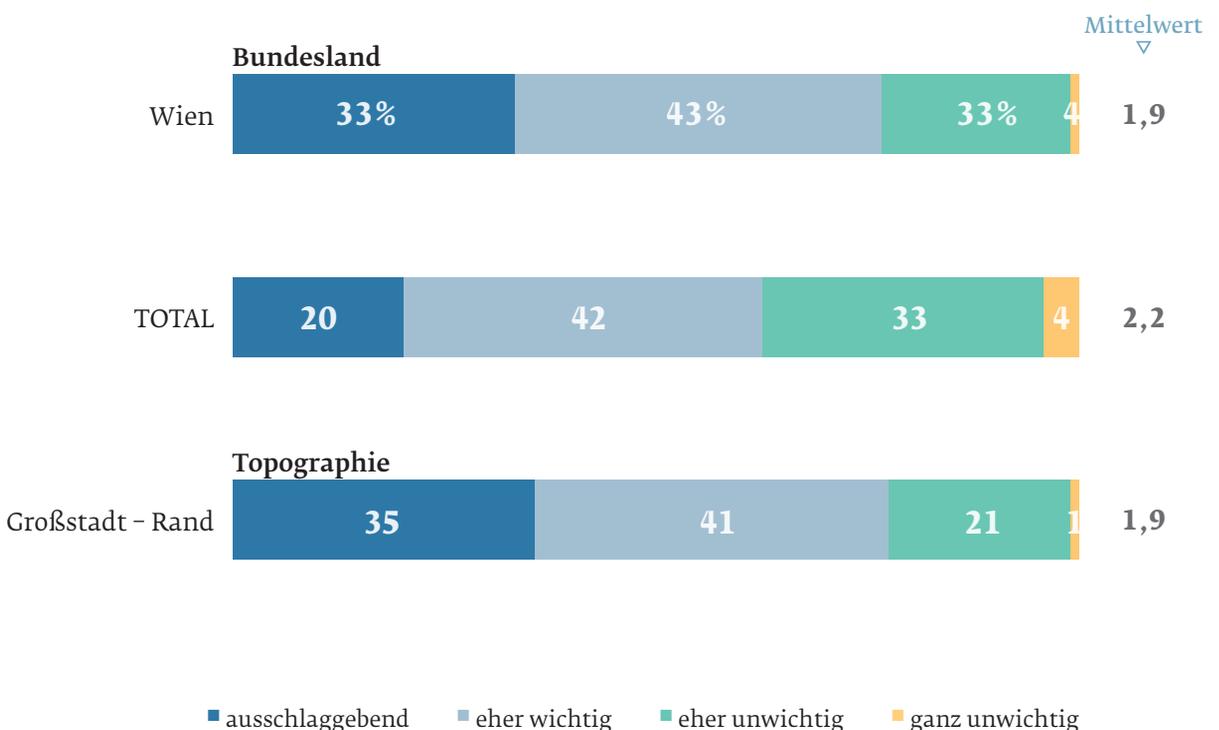
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen „Diebstahls- und Vandalismusgefahr“



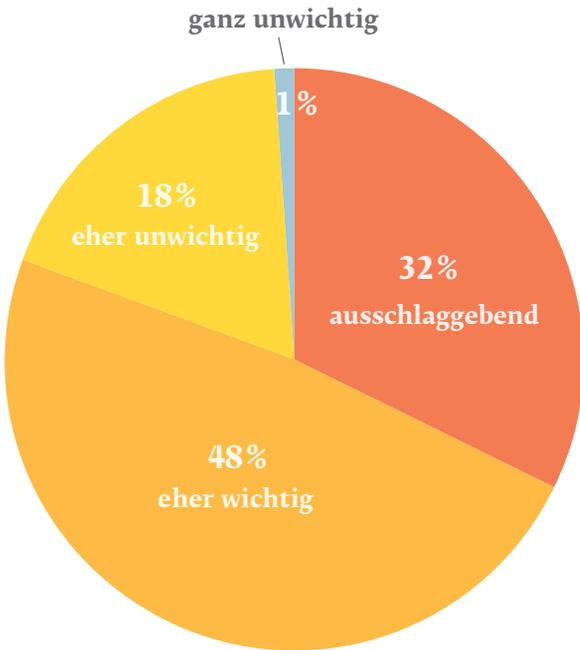
Detaildaten

Die Diebstahl- und Vandalismusgefahr wird insgesamt von 62% der Befragten als Störfaktor für den häufigeren Fahrradeinsatz bei Alltagswegen genannt und liegt damit im Ranking der möglichen Barrieren im unteren Mittelfeld. Es spielt eine gewisse Rolle, ist aber aus Befragten-sicht nicht an vorderster Stelle verantwortlich dafür, dass nicht mehr Personen das Rad für Alltagswege einsetzen. Diebstahl- und Vandalismusbefürchtungen betreffen zumeist städtische Gebiete und Ballungsräume und werden tendenziell auch von jenen öfters als Hemmnis angeführt, die mit dem Fahrrad zu Bus- und Bahnhaltestellen kommen.

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen



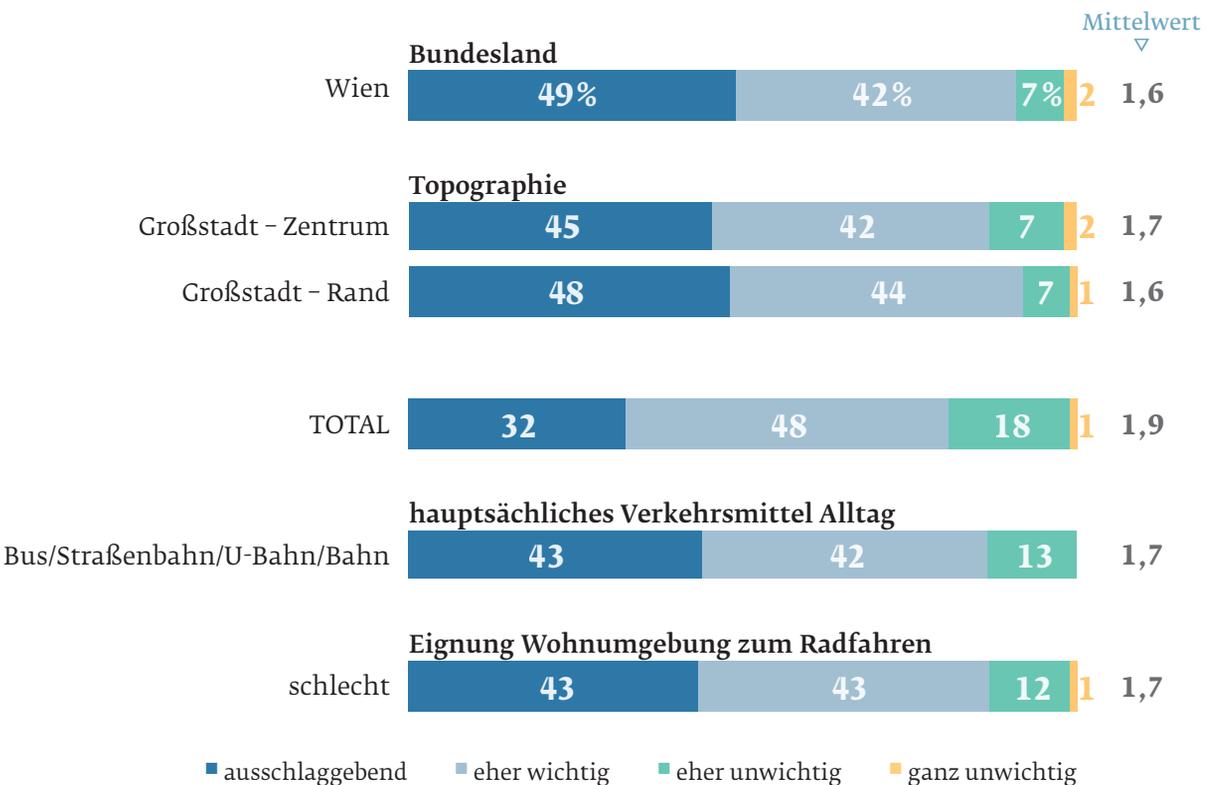
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen
„Geringe Verkehrssicherheit/zu gefährlich“



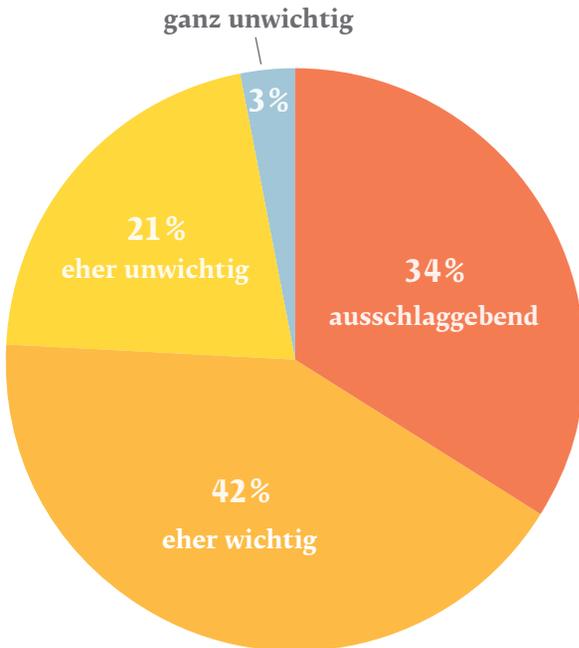
Detaildaten

Ein relativ häufig genannter Grund, der gegen die Inanspruchnahme von Rädern bei Alltagswegen spricht, ist die Risikowahrnehmung im Verkehrsgeschehen generell. Es gibt – so die Ansicht von rund 80% der befragten RadfahrerInnen – eine zu geringe Verkehrssicherheit, um das Radfahren im Alltag vielerorts gebräuchlicher zu machen. Die mangelnde Verkehrssicherheit als Hinderungsgrund für häufigere und regelmäßige Fahrradnutzung wird insbesondere von RadfahrerInnen aus den urbanen Ballungsräumen thematisiert.

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen



Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen
„Keine Möglichkeit am Ankunftsart zu duschen/mich umzuziehen“



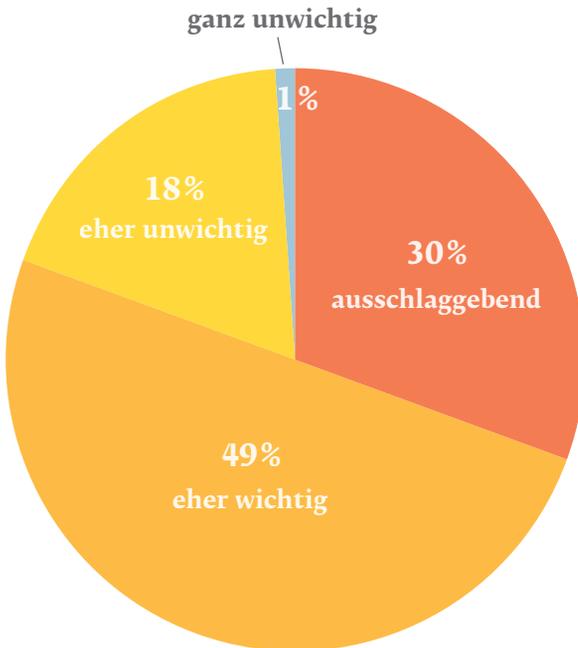
Detaildaten

Ein relativ großer Anteil unter den befragten RadfahrerInnen, nämlich 3 von 4, meint, dass die fehlenden Möglichkeiten, sich am Ankunftsart umzuziehen oder zu duschen, dazu führen, dass viele Alltagswege nicht mit dem Fahrrad, sondern mit anderen Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Radfahren ist – in Abhängigkeit von der körperlichen Fitness, den jeweiligen geografischen Bedingungen und Weglängen – durchaus anstrengend. Es ist gegebenenfalls schweißtreibend und dementsprechend herrscht die Idee, dass Dusch- und Umkleidemöglichkeiten angebracht wären, um die Breitenwirkung des Radfahrens zu erhöhen.

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen

	Mittelwert			
	ausschlaggebend	eher wichtig	eher unwichtig	ganz unwichtig
Alter				
30 bis 39 Jahre	41%	41%	16%	2
50 bis 60 Jahre	30	42	25	3
Bundesland				
Kärnten	43	37	18	2
Salzburg	40	30	24	5
Tirol/Vorarlberg	20	55	19	6
Topographie				
Stadt mittlere Größe - Rand	23	57	18	2
Großstadt - Rand	44	34	20	2
TOTAL	34	42	21	3
Nutzungshäufigkeit Fahrrad				
so gut wie täglich	30	41	24	5
seltener	37	37	22	4
Fahrtzweck				
nur sportliche Betätigung/Freizeit	36	41	19	4
Zubringer Bus oder Bahn	34	47	18	
Entfernung zur Arbeit/Ausbildung				
bis 5 Kilometer	30	41	25	4
bis 10 Kilometer	38	44	16	2

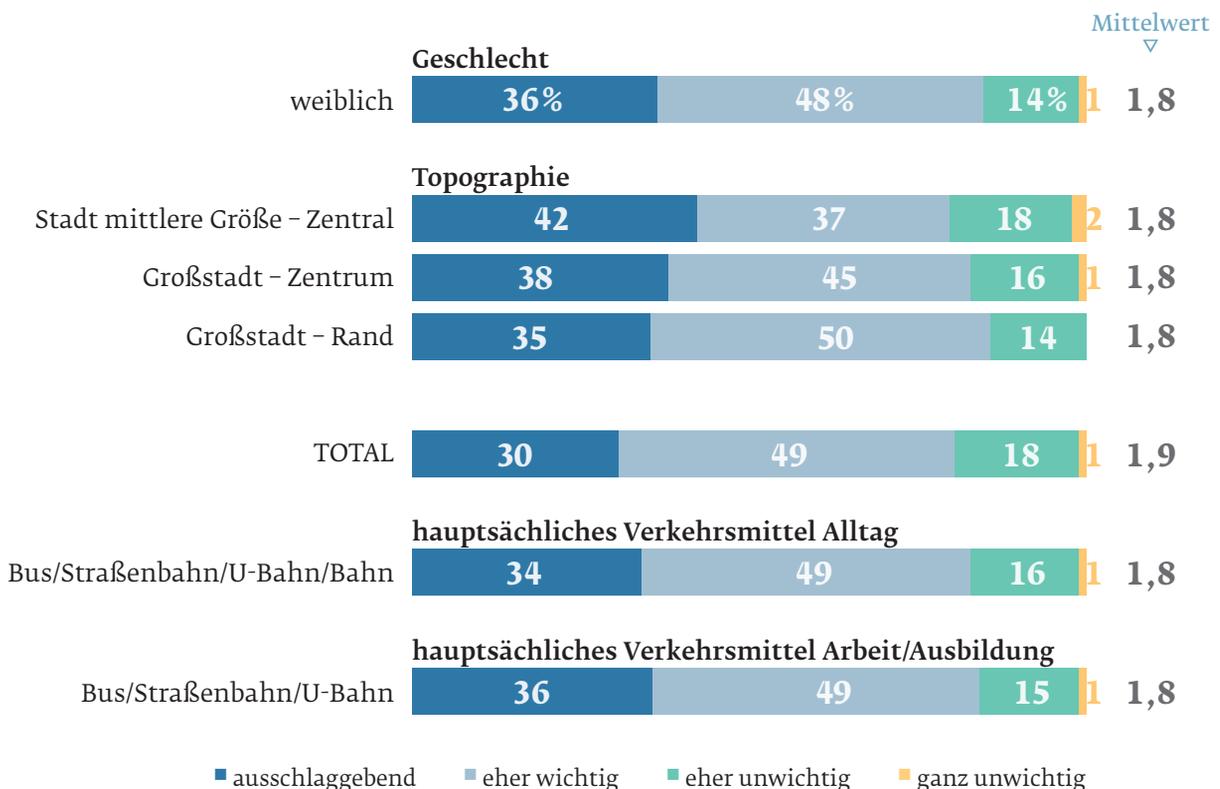
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen „Rücksichtslosigkeit der AutofahrerInnen“



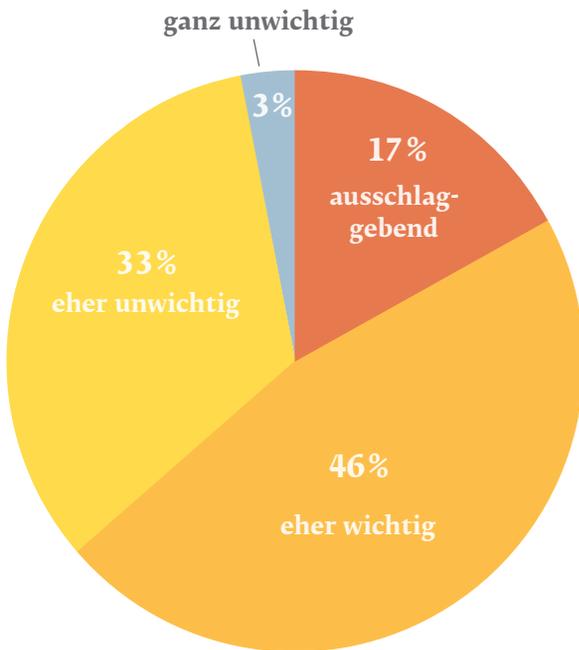
Detaildaten

Ein wichtiger Grund, der gegen den vermehrten Radeinsatz im Alltag spricht, stellt die Rücksichtslosigkeit der AutofahrerInnen dar. Für 30% ist dies das ausschlaggebende Motiv, um bei potenziellen Wegen per Fahrrad auf das Fahrrad zu verzichten. Insbesondere unter den RadfahrerInnen herrscht im Hinblick auf die Begegnung im Straßenverkehr mit motorisierten Verkehrsteilnehmern eine gewisse Unsicherheit. Die Rücksichtslosigkeit der AutofahrerInnen wird auch dort zum Thema, wo eine relativ hohe Verkehrsdichte vorliegt, im städtischen und großstädtischen Verkehr.

ausgeprägte Abweichungen
bei folgenden Teilgruppen



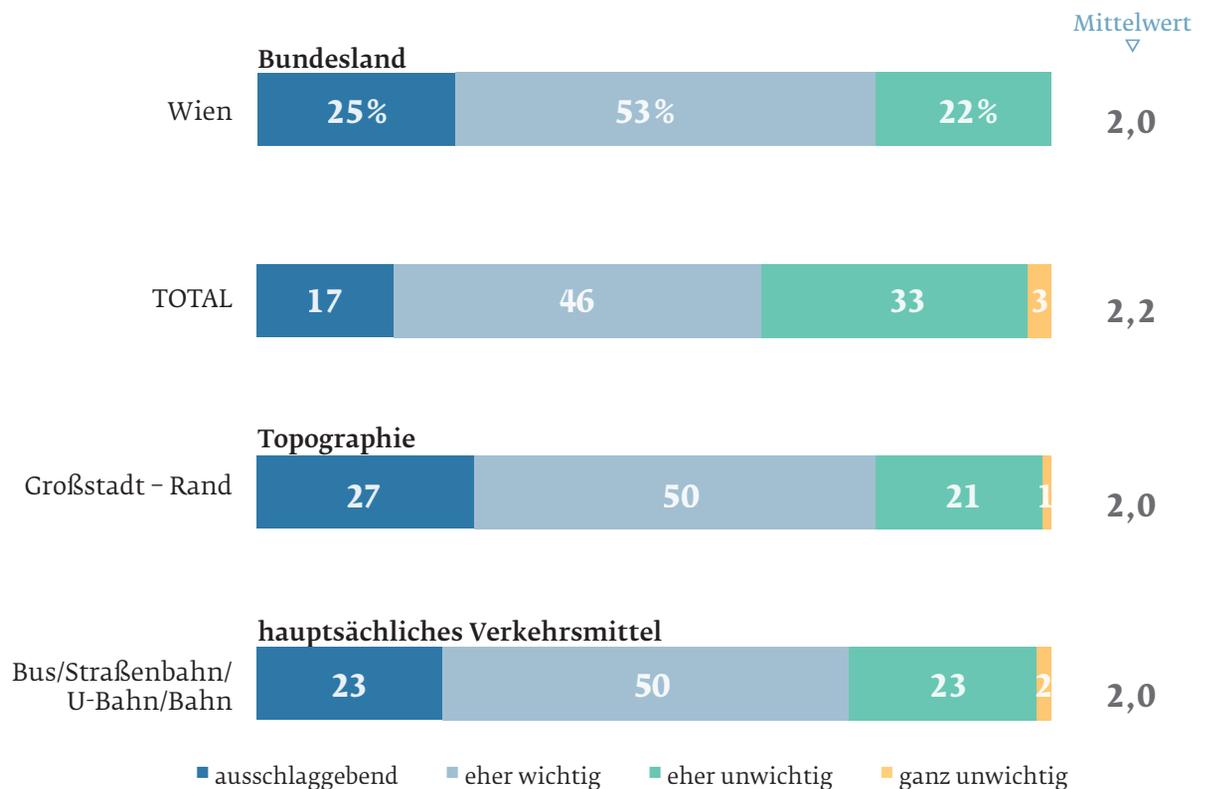
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen
„Zu wenig Abstellanlagen am Zielort“



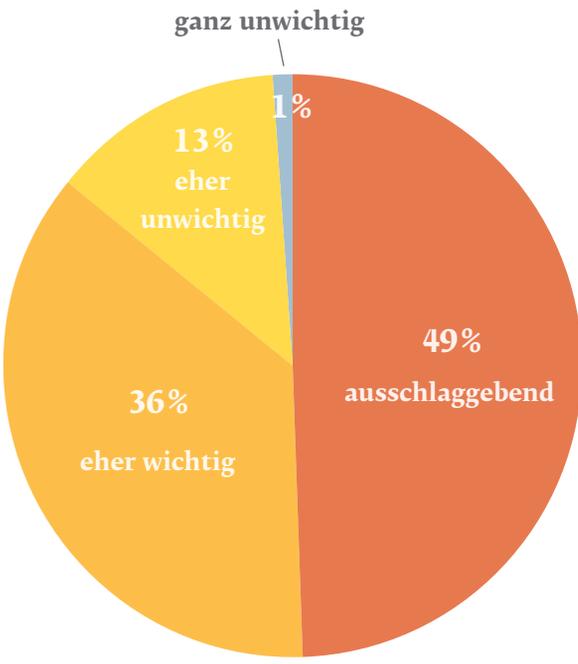
Detaildaten

Die Möglichkeit, dass zu wenig Abstellanlagen für die Fahrräder am Zielort vorhanden sind, stellt für ein knappes Fünftel der Befragten den ausschlaggebenden, und für weiter 46% einen eher wichtigen Hinderungsgrund für das Radfahren im Alltag dar. Dies ist ebenso primär ein Thema der Großstadt, wie die Problematik von Diebstahl und Vandalismus. Unter den befragten RadfahrerInnen aus Wien hält zum Beispiel ein Viertel den Mangel an Abstellanlagen für einen ausschlaggebenden Hinderungsgrund. Weitere 53% der WienerInnen, die zumindest gelegentlich mit dem Rad fahren, halten dies für einen eher wichtigen Grund.

ausgeprägte Abweichungen bei folgenden Teilgruppen



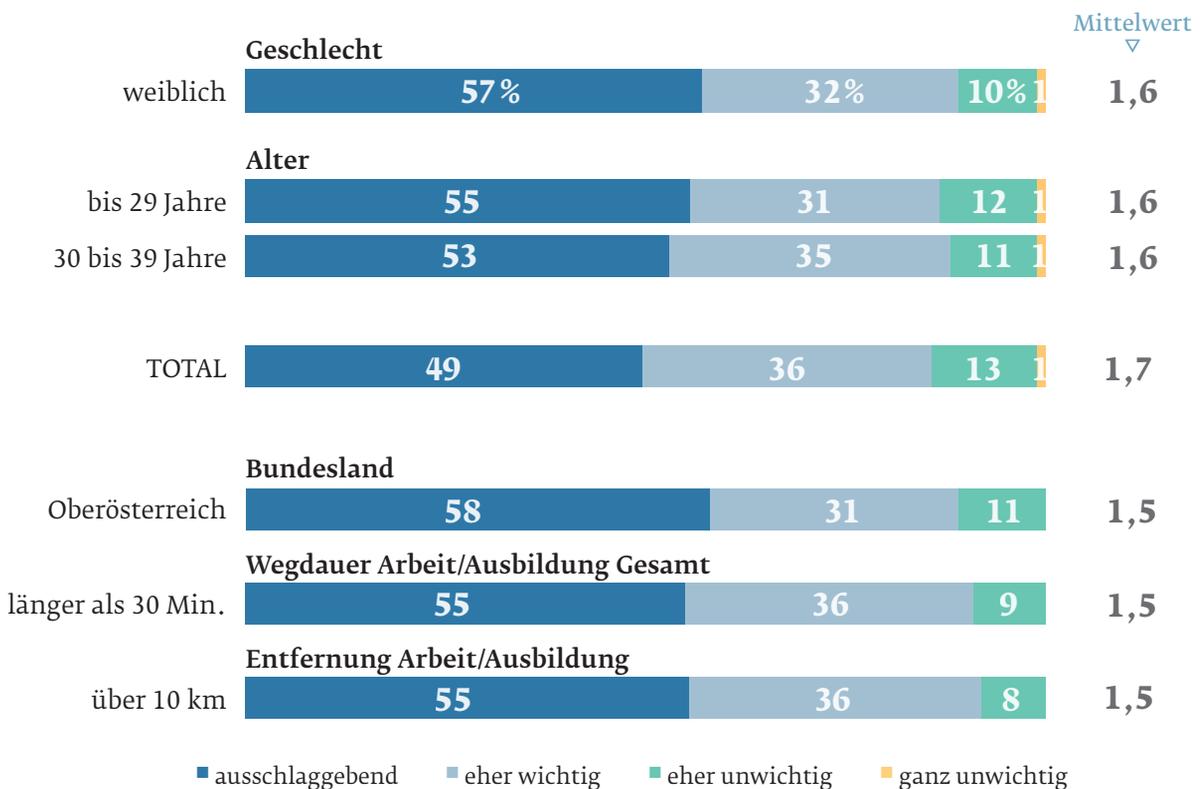
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen
„Zu weite Distanzen“



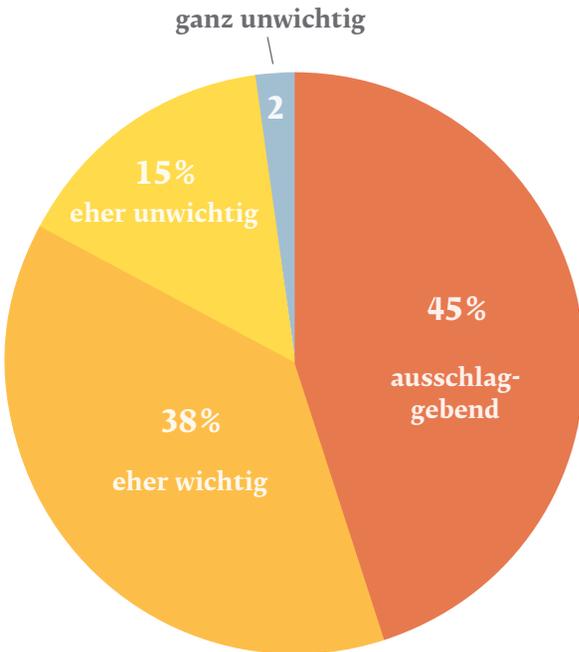
abweichend ausgeprägt bei folgenden Teilgruppen

Detaildaten

Nach Wetter und Witterung wird die Problematik von „zu weiten Distanzen“ am zweithäufigsten als Barriere dafür angeführt, dass nicht mehr Leute als bisher ihre regelmäßigen Alltagswege mit dem Fahrrad abwickeln. Vor allem im ländlichen Raum überschreiten die zurückzulegenden Wege oftmals die Grenzen, um mit dem Fahrrad getätigt werden zu können. Entgegen den Erwartungen wird das Gegenargument „zu weite Distanzen“ relativ häufig von der jüngeren Generation ins Treffen gebracht. Für 55% der unter 30-Jährigen - verglichen mit 49% insgesamt - stellen die ungeeigneten Distanzen das ausschlaggebende Hindernis für die häufigere Radnutzung im Alltag dar. Tendenziell werden „zu weite Distanzen“ als Argument gegen das Radfahren auch eher von der ländlich-dörflichen Bevölkerung zur Sprache gebracht als von der städtischen.



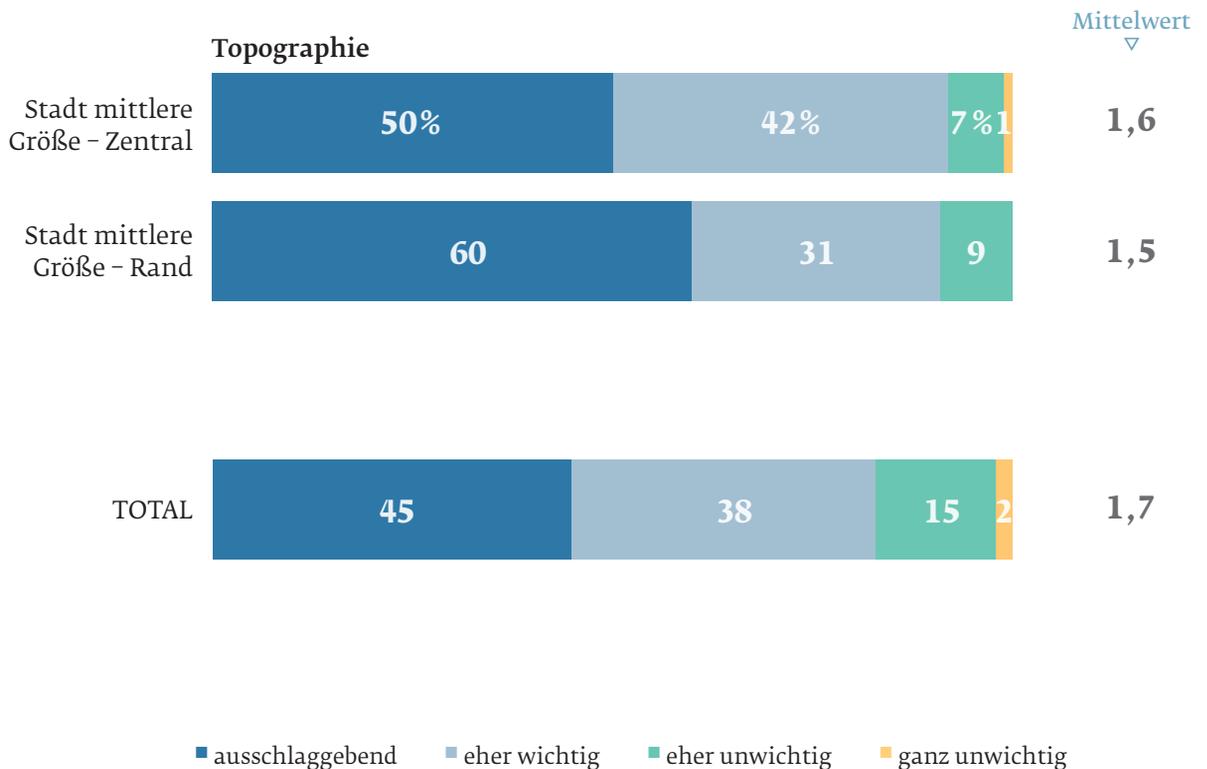
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen
„Zu anstrengend und unbequem“



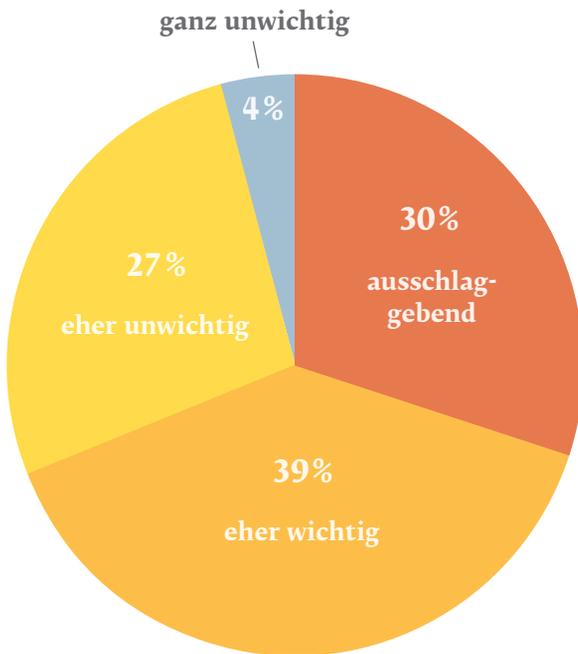
Detaildaten

Radfahren macht vielen Spaß, kann aber gleichzeitig auch anstrengend und unbequem sein, je nachdem, wie die Wege beschaffen sind und wie die persönliche körperliche Fitness aussieht. 8 von 10 Befragten gehen folglich auch davon aus, dass die mit dem Radfahren verbundenen Mühen und Unbequemlichkeiten verhindern, dass das Radfahren im Alltag an Attraktivität gewinnt. Vor allem in urbanen Gebieten mittlerer Größe treten diesbezügliche Bedenken in Erscheinung.

abweichend ausgeprägt bei folgenden Teilgruppen



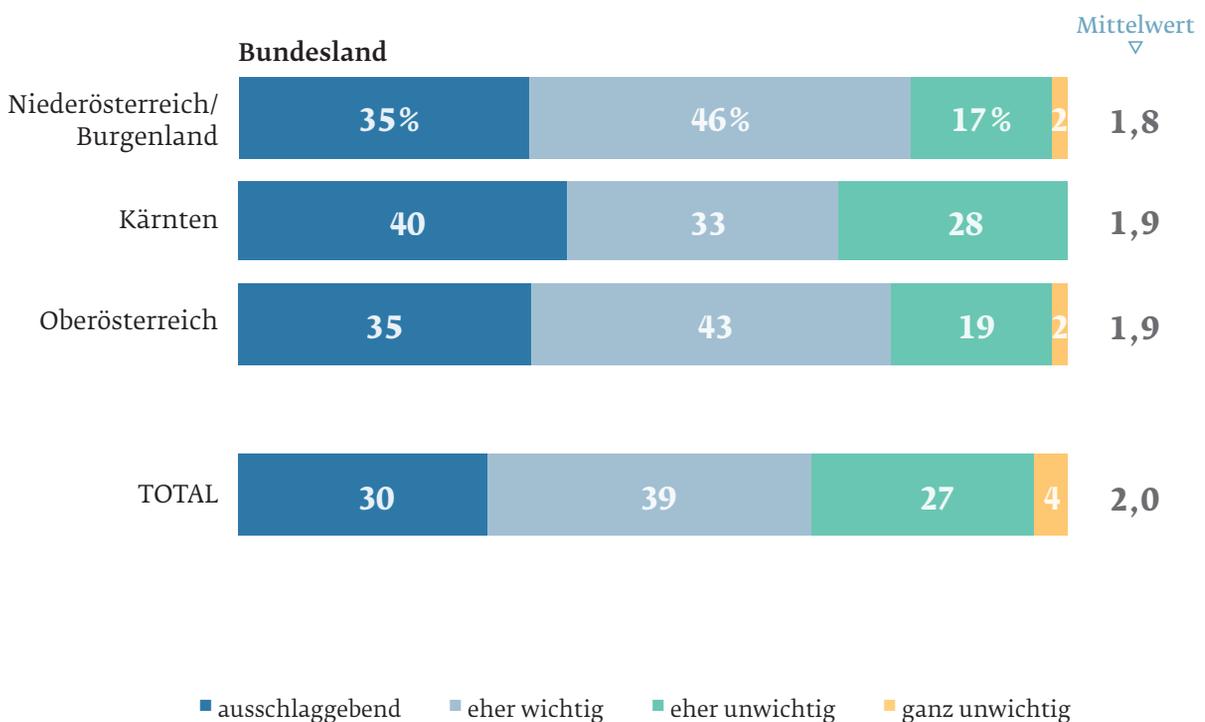
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen „Zu langsam“



abweichend ausgeprägt bei folgenden Teilgruppen

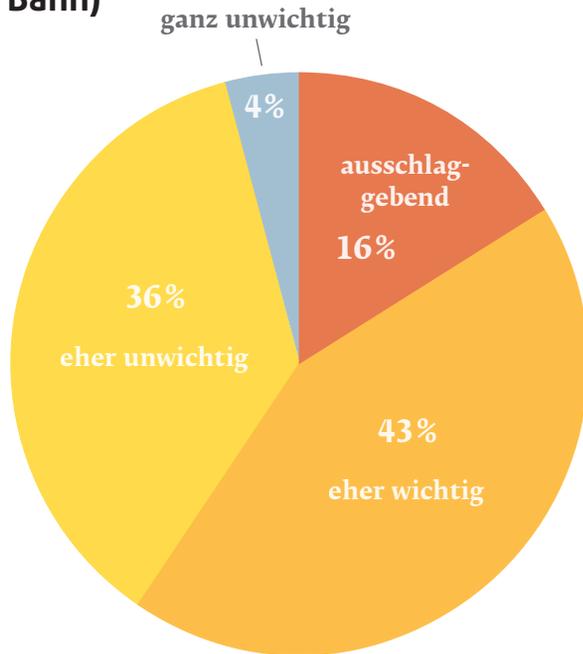
Detaildaten

Im Mittelfeld der möglichen Barrieren für den breiteren Fahrradeinsatz bei Alltagswegen steht die Vorstellung, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel zu langsam ist, um im Alltag häufiger genutzt zu werden. Vor allem die mitten im Berufsleben stehenden Personen im Alter von 30-40 Jahren führen häufig das Zeitargument als Barriere gegen die häufigere Fahrradnutzung an. Auffallend ist, dass auch Befragte aus den Bundesländern Oberösterreich, Kärnten, Niederösterreich und Burgenland vergleichsweise häufig zur Sprache bringen, dass das Fahrrad ein zu langsames Verkehrsmittel sei. Auf der anderen Seite ist anzumerken, dass das Argument „zu langsam“ in der Großstadt seltener herangezogen wird, um zu erklären, warum im Alltag nicht öfters Rad gefahren wird.



Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen

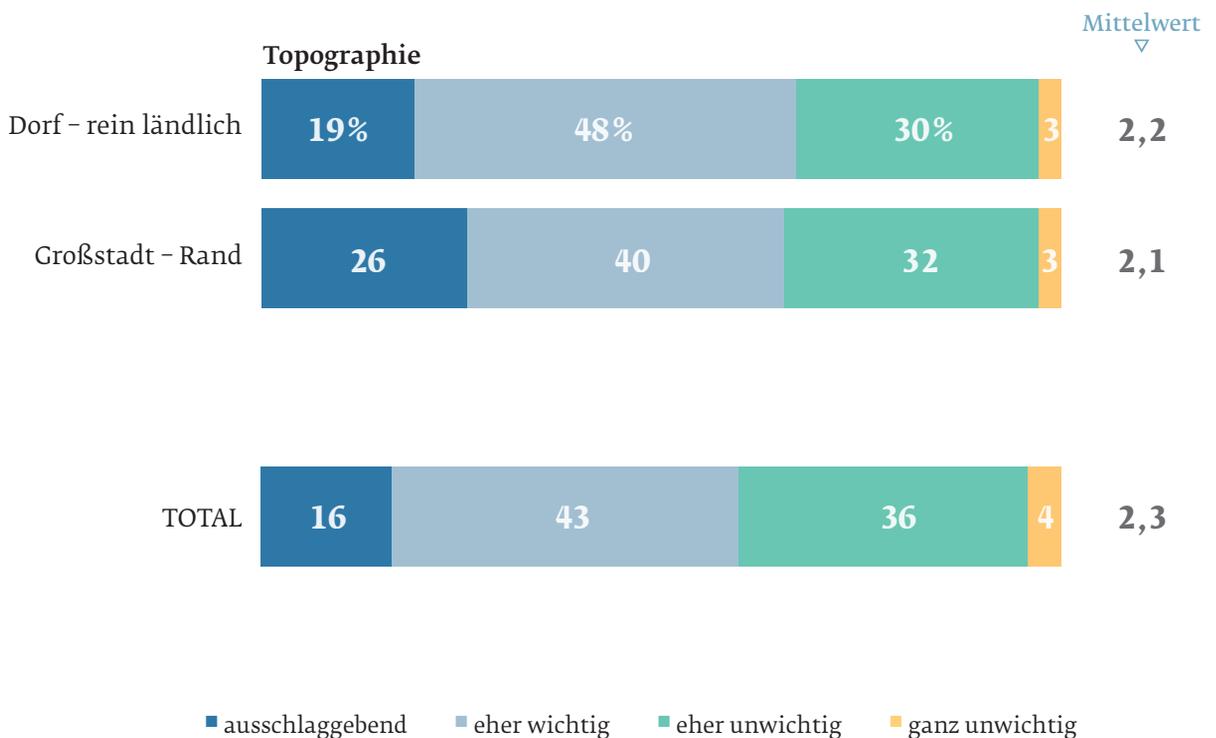
„Keine Radmitnahmemöglichkeit in öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus/Bahn)“



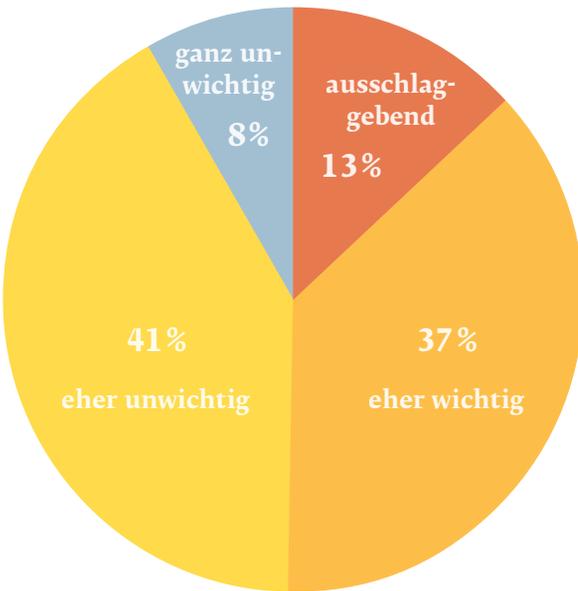
Detaildaten

Ein in erster Linie im dörflichen und großstädtischen Raum zur Wirkung gelangendes Argument gegen den vermehrten alltäglichen Fahrradeinsatz bezieht sich auf die unzureichenden Möglichkeiten, das Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen. Jede/r 5. RadfahrerIn aus dem ländlichen Raum sowie jeder 4. aus der Peripherie von Großstädten führt die Zurückhaltung bei der Fahrradverwendung im Alltag auf dies zurück. Insgesamt erachten je zwei Drittel der befragten RadfahrerInnen aus dem ländlichen Raum und dem Randgebiet von Großstädten die mangelnden Mitnahmemöglichkeiten in den öffentlichen Verkehrsmitteln als ausschlaggebend oder eher wichtig.

abweichend ausgeprägt bei folgenden Teilgruppen



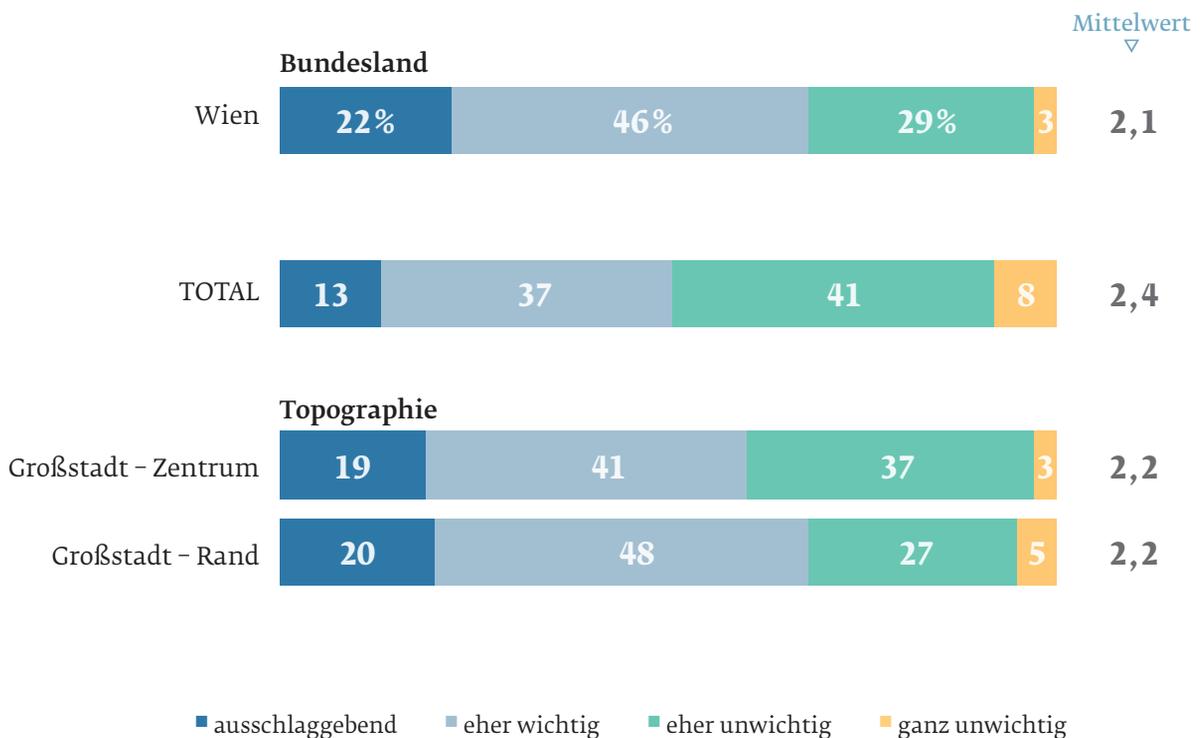
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen
„Keine Abstellanlagen am Wohnort“



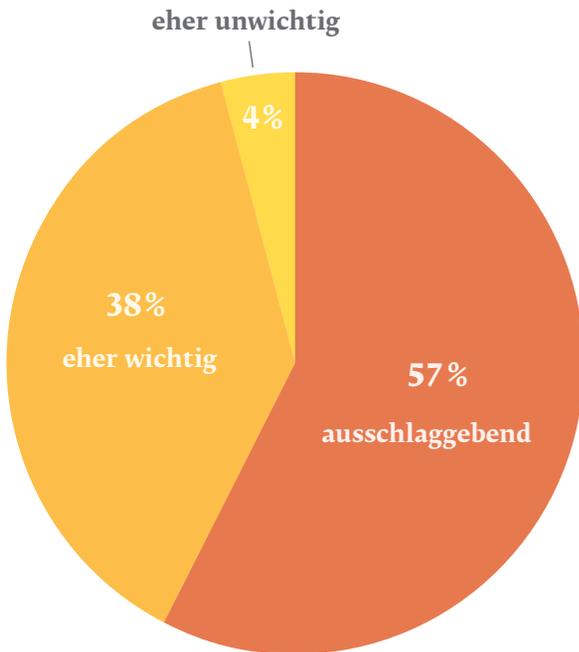
abweichend ausgeprägt bei folgenden Teilgruppen

Detaildaten

Fehlende Abstellanlagen für Fahrräder am Wohnort spielen eine vergleichsweise geringe Rolle dabei, wenn es um Erklärungsversuche dafür geht, warum das Fahrrad nicht häufiger bei regelmäßigen Alltagswegen verwendet wird. Ein Mangel oder Fehlen an Abstellanlagen ist primär ein Thema der großstädtischen Bevölkerung und vor allem dann als Hindernis gegen das Radfahren wirksam, wenn die eigene Wohnform (Wohnung versus Haus) in dieser Hinsicht Grenzen aufweist. 59% der RadfahrerInnen, welche selbst in Wohnungen leben, halten dies für ein ausschlaggebendes oder wichtiges Argument - verglichen mit 43% derjenigen, die in einem Einfamilien-/Mehrfamilien- oder Reihenhaus wohnen.



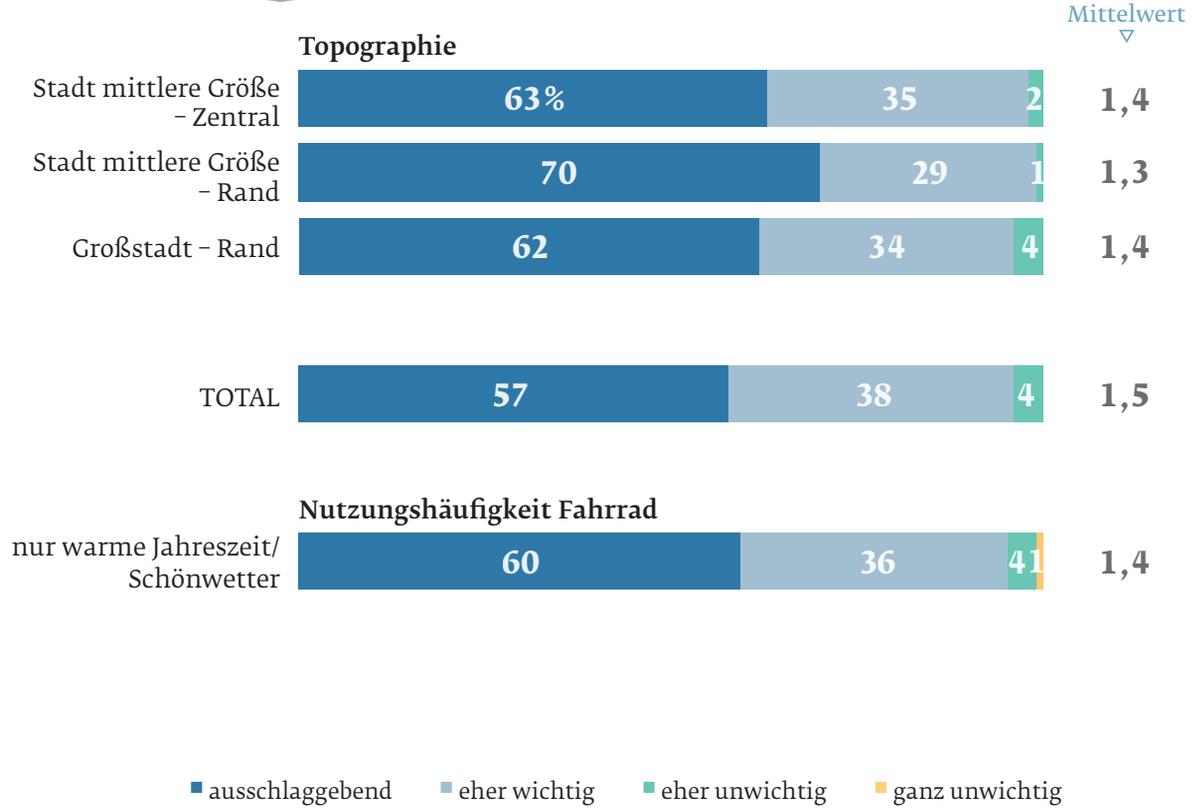
Gründe dafür, dass nicht mehr Leute das Rad für Alltagswege benutzen
„Wetter und Witterung“



Detaildaten

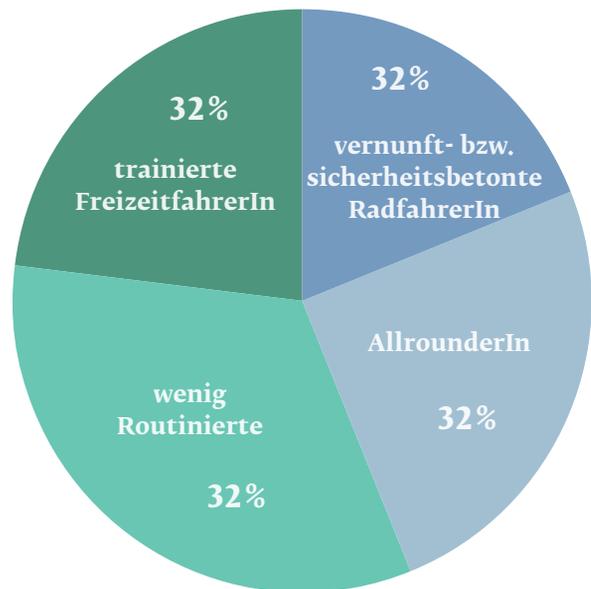
Wetter und Witterung werden am häufigsten als ausschlaggebendes oder wichtiges Motiv dafür genannt, für prinzipiell radtaugliche Alltagswege nicht das Fahrrad zu nutzen. Dies ist mehr oder weniger in allen Subgruppen der Fall. Als Tendenz ist allenfalls festzustellen, dass das „Wetter- und Witterungsmotiv“ als Hinderungsgrund für das Radfahren von den Frauen etwas häufiger angesprochen wird.

abweichend ausgeprägt bei folgenden Teilgruppen



Typologie der RadfahrerInnen

Auf Basis der erfassten Einstellungen zum Thema Radfahren wurden die Befragten in unterschiedliche Typen/Cluster klassifiziert. Zu diesem Zweck wurden sogenannte Clusteranalysen gerechnet. Im wesentlichen konnten vier, in sich homogene, aber klar voneinander unterscheidbare Typen identifiziert werden, die im folgenden kurz beschrieben sind.



AllrounderIn

Ein Viertel der RadfahrerInnen ist einem Typus zuzuordnen, der hier als AllrounderIn beschrieben ist. Es sind zum einen Routiniers und IntensivfahrerInnen, die das Fahrrad mehr im Alltag als für reine Sportzwecke verwenden. AllrounderInnen verfügen über genügend Fahrpraxis und sehen das Radfahren als preiswerte Fortbewegungsart mit enormem Umweltvorteil. AllrounderInnen sind vor allem im städtischen Bereich anzutreffen.

Sicherheitsbetonte/r RadfahrerIn

Dem sicherheits- und vernunftbetonten Radfahrer sind 19% der Befragten zuzurechnen, vor allem Frauen. Diesen vernunftbetonten Typ kennzeichnet weder sportlicher Ehrgeiz, noch häufige Radnutzung. Dieser Radfahrertypus ist eher als ängstlich zu bezeichnen. Man absolviert durchaus Alltagswege mit dem Rad, ist aber sowohl im Verkehr als auch im Hinblick auf die Sicherung des Eigentums überaus vorsichtig.

Trainierte/r FreizeitfahrerIn

23% der Befragten werden hier als trainierte FreizeitfahrerInnen zusammengefasst, ein Typus, der das Rad vor allem aus sportlichen Motiven heraus nützt und in der Regel über eine aufwändig ausgestattetes Fahrrad verfügt. In diesem Typus sind überproportional Männer vertreten.

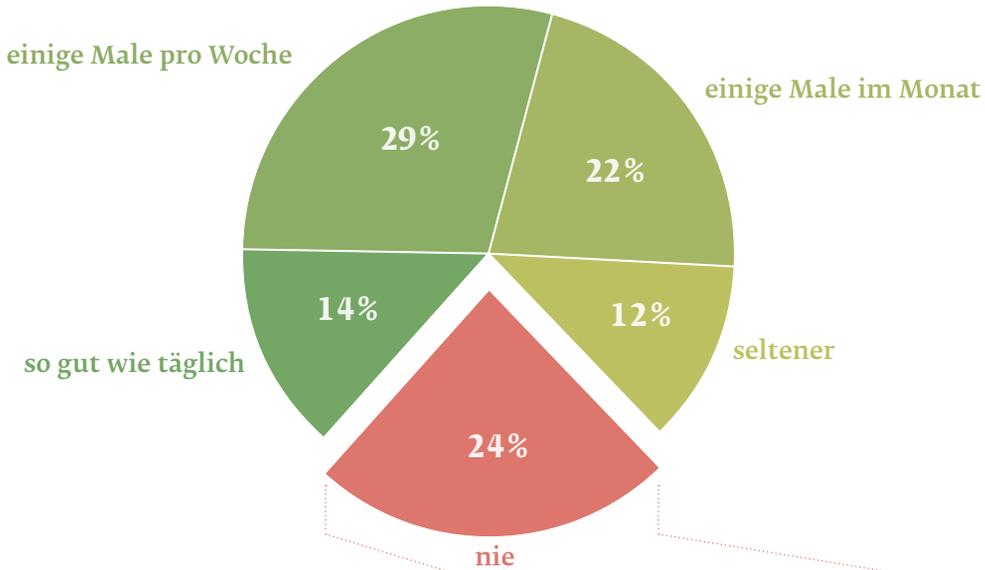
Wenig Routinierte

Ein Drittel der RadfahrerInnen findet sich im Typus der/des wenig routinierten „RadlerIn“ wieder. Spaß und sportlicher Ehrgeiz halten sich bei ihm in engen Grenzen. Das Rad wird primär in der Freizeit für kleinere Radausflüge und -touren herangezogen, für Alltagswege spielt es nur eine untergeordnete Rolle. Wenig Routinierte sind relativ häufig in ländlicher Umgebung anzutreffen und vom Lebensalter her eher älter.

Wie oft benutzen Sie insgesamt das Fahrrad?

Sample = 500, repräsentativ für die Gesamtbevölkerung

Quelle = ISR, CATI 500



Zu welchem Zweck benützen Sie Ihr Fahrrad?

Telefonumfrage : n=500 Personen (repräsentativ für Österreich) ab 15 Jahre

Befragt wurden jene Personen, welche sich zu den RadfahrerInnen zählen - das sind 76%.



- zur sportlichen Betätigung/Ausflüge
- als Transportmittel zur Arbeit
- als Transportmittel für Alltagswege
- so oft es geht/für alle Wege

Detaildaten

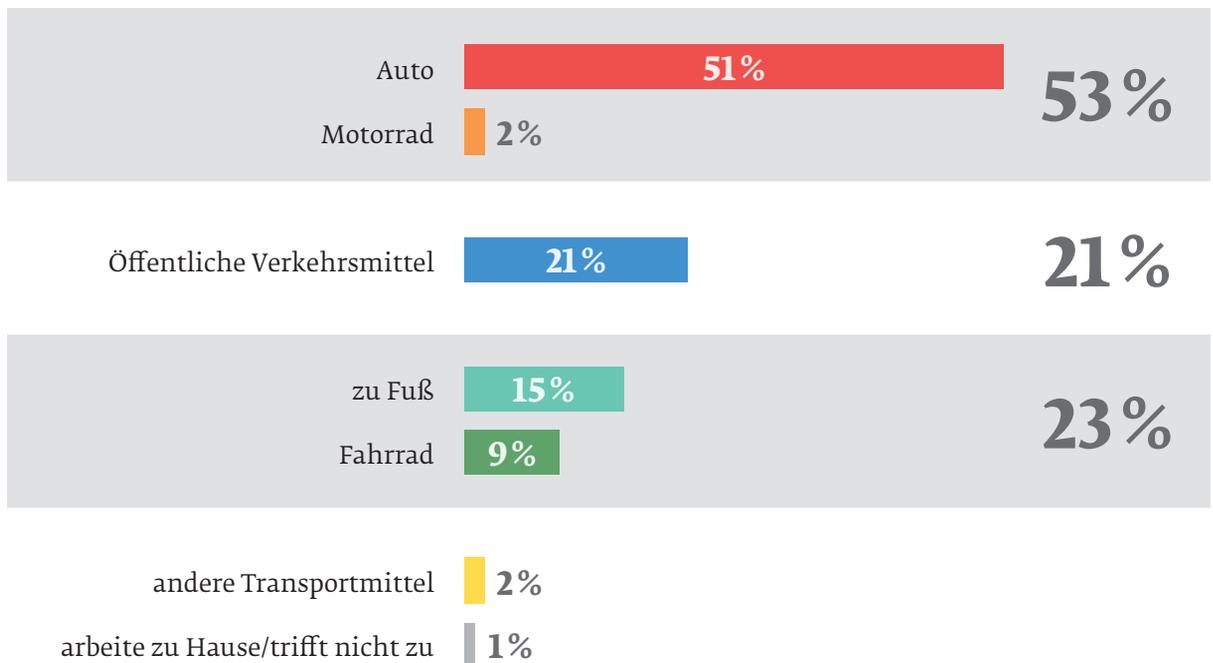
Bei einer für die österreichische Bevölkerung repräsentativen telefonischen Zusatzbefragung bei n=500 Personen wurde bestätigt, dass sich mehr als drei Viertel der österreichischen Bevölkerung nach Eigendefinition als „RadfahrerInnen“ bezeichnen. Um Vergleichbarkeit mit der vorliegenden Online-Studie zu gewähren, wur-

den in der Darstellung der Telefonbefragung die bis 60-jährigen RadfahrerInnen ausgewählt. Primär wird das Fahrrad für sportliche Zwecke, Radausflüge und Radtouren verwendet (56%). 6% nutzen das Fahrrad für den Weg von und zur Arbeit, 13% für Alltagswege und 25% wann immer es geht.

Welche Transportmittel benützen Sie für Ihre täglichen Wege?

Sekundärdaten aus „Flash Eurobarometer“ 2007 – EU 27 Studie mit insgesamt 25.767 Befragten

Angaben in % (N=25.767)



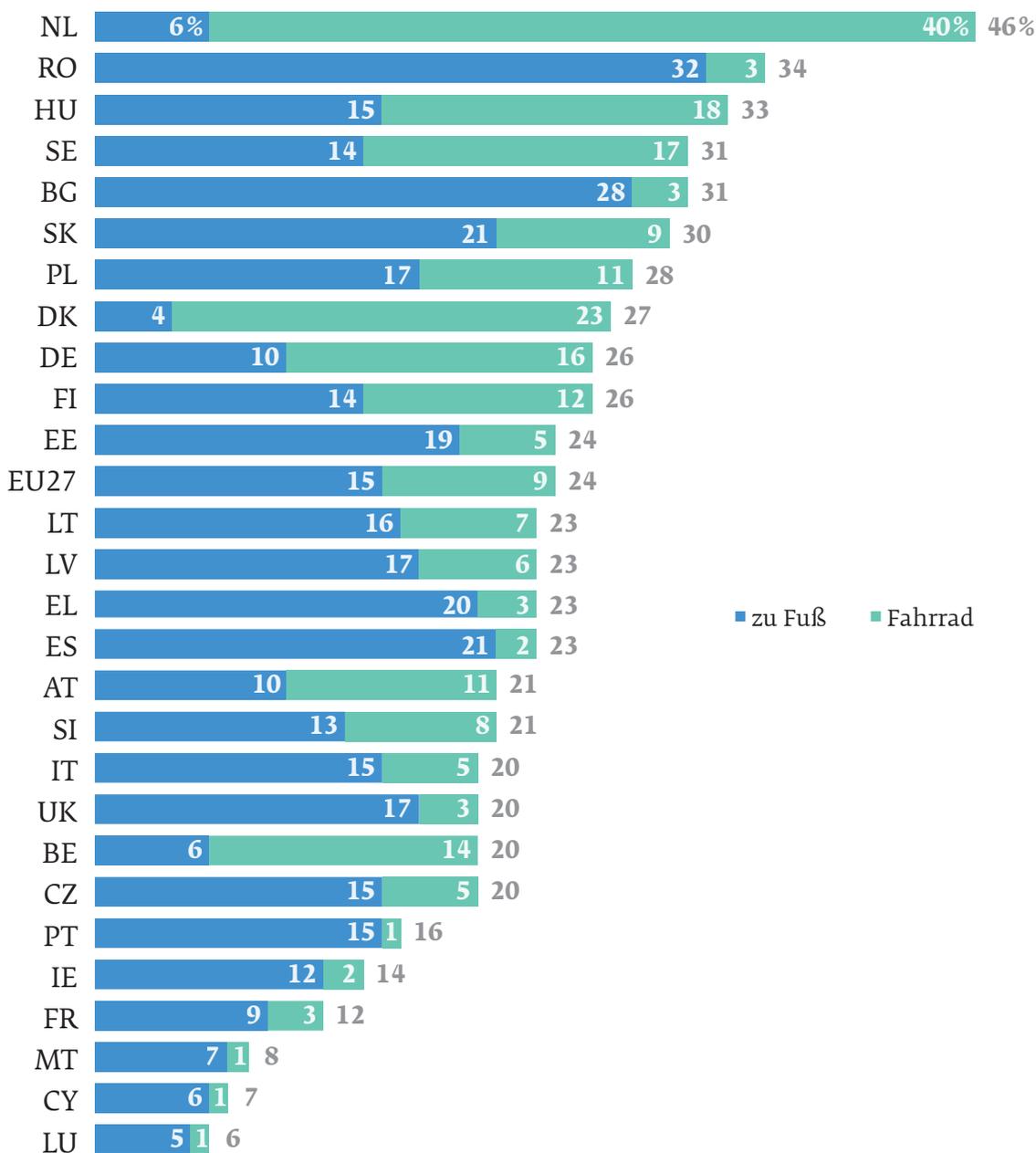
EU-weit werden rund 9% der täglichen Wege mit dem Fahrrad absolviert; 53% entfallen auf den MIV, 21% auf öffentliche Verkehrsmittel und 15% sind Fußwege.

Welche Transportmittel benützen Sie für Ihre täglichen Wege?

Individueller nicht motorisierter Transport (Fußwege, Fahrradwege)

Sekundärdaten aus „Flash Eurobarometer“ 2007 – EU 27 Studie mit insgesamt 25.767 Befragten

Angaben in % pro EU-Land (N=25.767)



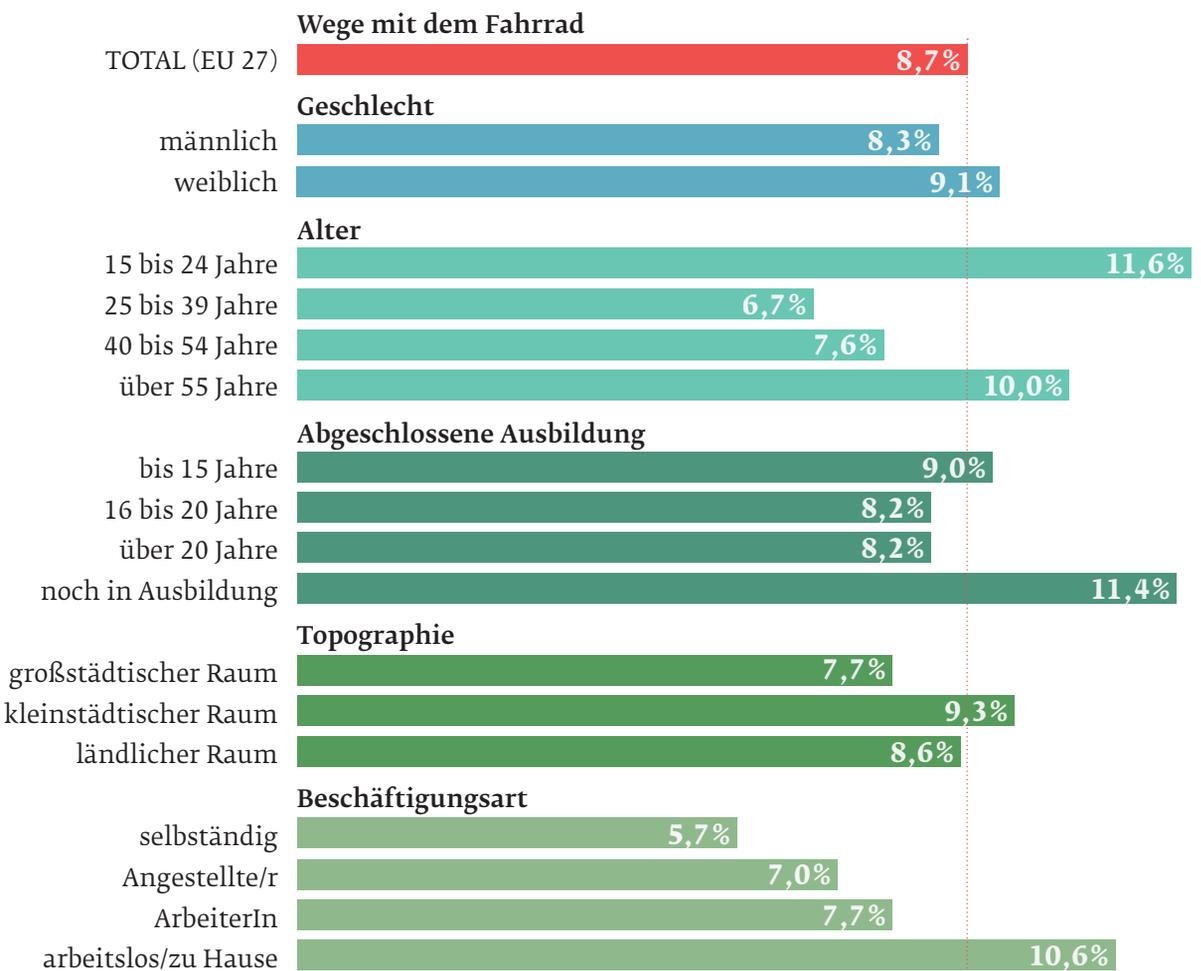
Österreich liegt im Vergleich mit den EU-Ländern beim Anteil der zusammengefassten Fuß- und Radwege unter dem EU-27-Schnitt. Zieht man nur den Fahrradanteil in Betracht, so ist Österreich über dem EU-Durchschnitt angesiedelt.

Welche Transportmittel benützen Sie für Ihre täglichen Wege?

Anteil der Fahrradwege: Strukturmerkmale

Sekundärdaten aus „Flash Eurobarometer“ 2007 – EU 27 Studie mit insgesamt 25.767 Befragten

Angaben in % (N=25.767)



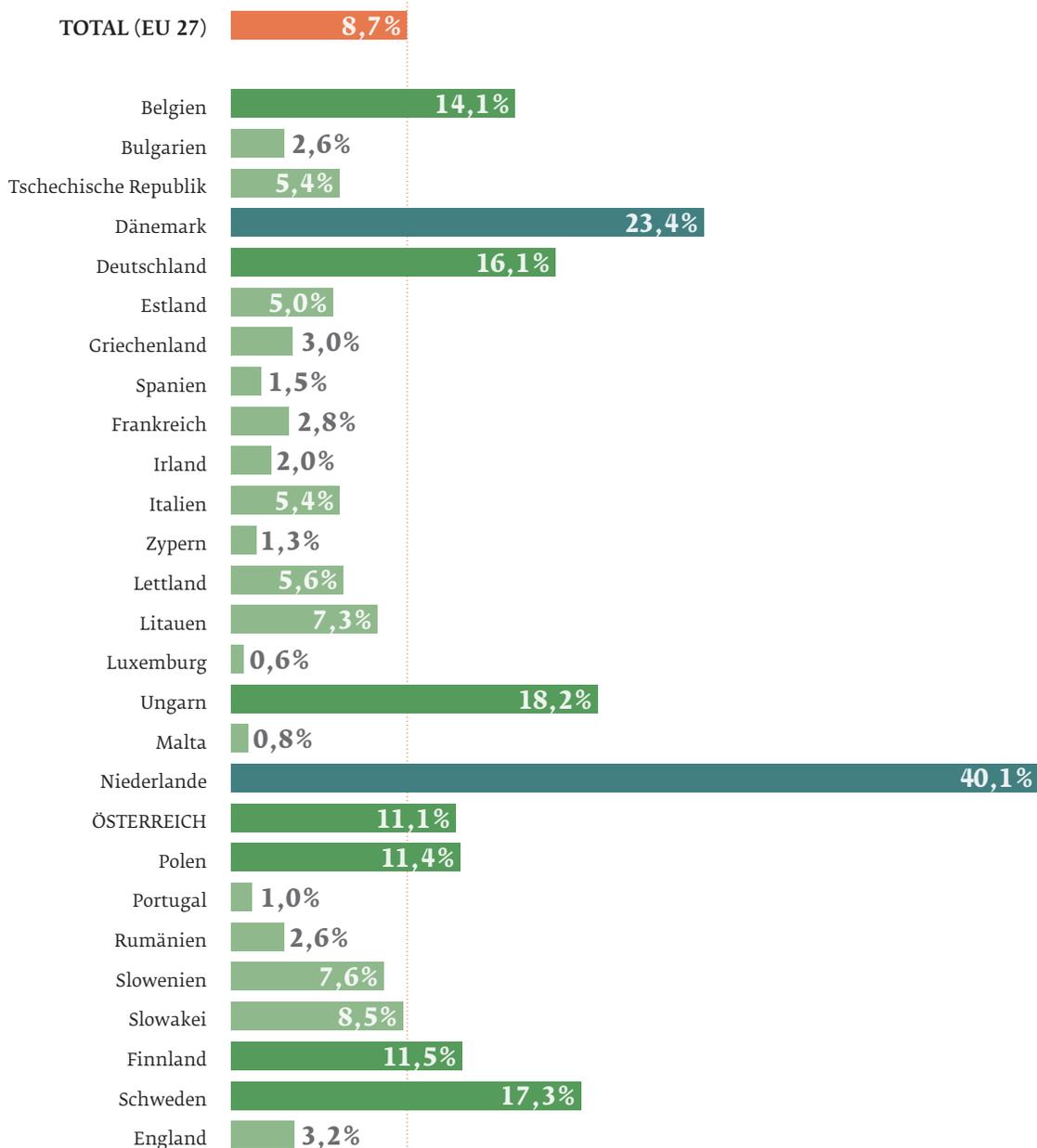
Im EU-Vergleich zeigt sich, dass 9% der täglichen Wege auf das Fahrrad entfallen. Unter 15-24-jährigen und über 55-jährigen, sowie unter Personen in Ausbildung sind die entsprechenden Anteile etwas erhöht. Nach topogra-

phischen Merkmalen betrachtet, bestätigt sich, dass im großstädtischen Raum und ländlichen Raum eher weniger, dagegen im kleinstädtischen Raum eher mehr Wege im Alltag mit dem Fahrrad abgewickelt werden.

Welche Transportmittel benützen Sie für Ihre täglichen Wege? Anteil der Fahrradwege im Ländervergleich

Sekundärdaten aus „Flash Eurobarometer“ 2007 – EU 27 Studie mit insgesamt 25.767 Befragten

Angaben in % pro EU-Land (N=25.767)



Im EU-weiten Ländervergleich nehmen die Niederlande mit 40,1% die führende Position im Hinblick auf den Anteil der Fahrradwege an den täglichen Wegen ein. Österreich liegt mit 11,1% etwas über dem EU-27 Schnitt.

Durchschnittsgeschwindigkeit und Einzugsgebiet bei Wegen, die zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

	Durchschnittsgeschwindigkeit	in 10 Minuten zurückgelegte Strecke	Einzugsgebiet
zu Fuß	5 km/h	0,8 km	2 km ²
Rad	20 km/h	3,2 km	32 km ²

Interpretation

Das Fahrrad kann die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver machen, da sich vorgegebene Haltestellen auf diese Weise besser erreichen lassen. Bei unveränderter Fahrtdauer, erweitert sich so der Einzugsbereich einer Haltestelle, wenn man jene Fahrgäste berücksichtigt, die den ersten Teil der Strecke möglicherweise mit dem Fahrrad zurücklegen.



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Wien, im August 2010

Im Jahr 2005 fuhren die österreichischen RadfahrerInnen:

1.329.000.000 km

Mit dem Auto wären das:

99.600.000 l

Treibstoff

120.000.000 €

Benzinkosten

250.000 t

CO₂-Emissionen