

## **Zwei aktuelle Studien zur Radverkehrsförderung aus Österreich Der Einfluss von Politik, Infrastruktur und persönlicher Einstellung**

Die Velonutzung im Mobilitätsalltag wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst: von der Verkehrspolitik, von der Infrastruktur oder von der persönlichen Einstellung zum Velo. Zwei Studien aus Österreich befassen sich mit diesen Einflussfaktoren. Die Längsschnittstudie „Rad-freundliche Stadt x 2“ in der Stadt Graz untersuchte über mehrere Jahre den Einfluss der Politik, der gebauten und sozialen Umgebung und der persönlichen Einstellung auf die Velonutzung. Wichtige Motivations- und Umsteigefaktoren sind demnach eine positive Einstellung zum Velo oder das Vorbildverhalten von Personen im direkten Umfeld. Investitionen in die Velo-Infrastruktur haben einen hohen Nutzen für alle Stadtbewohner. Die Vergleichsstudie „Einflussfaktoren auf den Radverkehrsanteil“ stellte die Erfahrungen in zwei velofreundlichen Gemeinden in Vorarlberg den Voraussetzungen in zwei weniger veloaffinen Gemeinden in Niederösterreich gegenüber. Entscheidende Erfolgsfaktoren sind demnach klare und langfristig definierte Ziele in der Gemeinde (Politik), eine kontinuierliche Veloförderungsstrategie mit Schwerpunkten auf dem Wohlfühl und der Sicherheit der Radfahrenden sowie eine klare Zuständigkeit und Budget-bereitstellung für entsprechende Infrastruktur- und Kommunikationsmassnahmen. (Sprache de)

Weitere Informationen:

Längsschnittstudie in Graz  
Vergleichsstudie zu Einflussfaktoren

[www.klimaaktiv.at/article/articleview/86057/1/11995/](http://www.klimaaktiv.at/article/articleview/86057/1/11995/)  
[www.umweltgemeinde.at/start.asp?ID=40230&b=6912](http://www.umweltgemeinde.at/start.asp?ID=40230&b=6912)

## **Deux études actuelles sur l'incitation du trafic cycliste en Autriche L'influence de la politique, de l'infrastructure et de l'avis personnel**

L'utilisation du vélo dans la mobilité quotidienne est influencée par divers facteurs: la politique vélo de la commune, l'infrastructure ou encore la sensibilité de chacun face au vélo. Deux études autrichiennes se sont penchées sur ces facteurs. L'étude longitudinale «Rad-freundliche Stadt x2» (ville cyclophile x2) de la ville de Graz a étudié sur plusieurs années l'influence de la politique, de l'environnement construit et social ainsi que de la sensibilité personnelle face au vélo sur l'utilisation de ce dernier. Une bonne opinion du vélo ou des comportements exemplaires dans l'environnement proche de la personne sont des facteurs importants de motivation et de changement. Des investissements dans l'infrastructure cyclable sont bénéfiques pour toute la population. L'étude comparative «Einflussfaktoren auf den Radverkehrsanteil» (facteurs influençant la part modale cycliste) confronte les expériences de deux communes cyclophiles du Vorarlberg avec celles de deux communes de la Basse-Autriche moins enclines au vélo. Selon les auteurs, les facteurs décisifs sont d'une part des objectifs clairs sur le long terme dans la commune (politique), et d'autre part une stratégie d'encouragement cycliste continue avec un accent sur le bien-être et la sécurité des cyclistes, ainsi que des compétences bien définies et un budget à disposition pour une infrastructure et des mesures de communication adaptées. (langue: allemand)

Pour plus d'informations (en allemand):

L'étude longitudinale à Graz  
L'étude comparative (facteurs influençant)

[www.klimaaktiv.at/article/articleview/86057/1/11995/](http://www.klimaaktiv.at/article/articleview/86057/1/11995/)  
[www.umweltgemeinde.at/start.asp?ID=40230&b=6912](http://www.umweltgemeinde.at/start.asp?ID=40230&b=6912)

29.04.2011

[Home](#) > [Mobilität](#) > [Radfahren](#)



Foto: Michael Praschl

## Rad-freundliche Stadt x 2

Längsschnittstudie in der Stadt Graz

Die positiven gesundheitlichen Effekte regelmäßiger körperlicher Aktivität in Bezug auf zahlreiche psychische und physische Erkrankungen sind wissenschaftlich gut belegt. Radfahren und Zu-Fuss-Gehen sind körperliche Aktivitäten, die leicht in den Alltag eingebaut werden können und einen Beitrag leisten, 150 Minuten Bewegung mit mittlerer Intensität pro Woche zu erreichen. Die aktive Mobilität unterliegt vielen Einflüssen: Politik, gebaute und soziale

Umgebung sowie persönliche Einstellungen.

Ziel dieser Längsschnittstudie war es zu untersuchen, wie sich die Wahrnehmung der oben genannten Ebenen und das Radfahrverhalten in Graz bei den StudienteilnehmerInnen zwischen 2005 und 2009 veränderten, um Einflussfaktoren auf das Radfahren als Verkehrsmittel zu identifizieren.

Ergebnisse:

- Investitionen in den Radverkehr nützen weit mehr als dem erfassten Radanteil am Modal Split, da diese auch den mehr als zwei Drittel der Grazer Bevölkerung zur Verfügung stehen, die nur 1 bis 3 mal im Monat das Fahrrad benutzen.
- Vorbildverhalten von Personen desselben Haushalts ist ein absoluter Motivationsfaktor. Nicht-RadfahrerInnen aus dem Jahr 2005 die im Haushalt RadfahrerInnen hatten stiegen 2009 deutlich öfter aufs Fahrrad um.
- Das verbesserte Umfeld für das Radfahren in Graz wurde wahrgenommen.
- Wer schon 2005 der Meinung war, das Fahrrad sicher abstellen oder mit dem Fahrrad Waren transportieren zu können, stieg bis 2009 deutlich öfter aufs Fahrrad um.

Quelle: Titze, S, Stronegger, W. J., & Oja P. (2010). Rad-freundliche Stadt x 2. Langsschnittstudie in der Stadt Graz. Graz: Eigenverlag.

### Downloads



[Rad-freundliche Stadt x 2](#) (PDF 610,42 kB )

29.12.2010

**Radfahren braucht Ziele und Zeit**

25.2.2011

"die umweltberatung" präsentiert g eine Vergleichsstudie zum kommunalen Radverkehr

Im Rahmen der heurigen RADLand Auszeichnungsveranstaltung wurde eine neue Studie zum kommunalen Radverkehr präsentiert, die "die umweltberatung" gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit verfasst hat. Darin wird aufgezeigt, wie der Radverkehrsanteil vor allem im Alltagsverkehr erhöht werden kann und welche Faktoren radfahrfreundliche Gemeinden kennzeichnen. Eine Zusammenfassung der Studie gibt es auf [www.umweltgemeinde.at](http://www.umweltgemeinde.at)



Bild: © Pixelquelle.de

Fast 25 % der Autofahrten in Niederösterreich sind kürzer als 2,5 Kilometer. Ein beträchtlicher Teil dieser Fahrten könnte problemlos mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Vor allem im Alltagsverkehr besteht ein großes Potential zur Erhöhung des Radverkehrsanteils. Wie kann dieses Potenzial aktiviert werden? Was kennzeichnet radfahrfreundliche Gemeinden? Diese Fragen hat die Studie „Einflussfaktoren auf den Radverkehrsanteil am Beispiel der Gemeinden Mäder, Pfaffstätten, Purkersdorf und Wolfurt“ erforscht.

Die Studie wurde vom Kuratorium für Verkehrssicherheit gemeinsam mit "die umweltberatung" erstellt und bei der RADLand Auszeichnungsveranstaltung in St. Pölten präsentiert. Umweltlandesrat Dr. Stephan Pernkopf: „Der Radfahranteil ist in den vergangenen Jahren in vielen Bezirken in Niederösterreich bereits gestiegen und viele Gemeinden und Regionen bemühen sich intensiv um die umweltfreundlichen AlltagsradlerInnen. Die neue Studie zeigt, wie wir den Radverkehr in NÖ noch mehr fördern können und dass die Gemeinden besonders wichtige Partner bei der Steigerung des Radfahranteils sind.“

Gemeindevergleich und Gemeindeaustausch NÖ- Vorarlberg

Herzstück der Studie ist ein Vergleich von zwei Vorarlberger Gemeinden (Mäder und Wolfurt), die einen besonders hohen Radverkehrsanteil aufweisen, mit zwei niederösterreichischen Gemeinden (Pfaffstätten und Purkersdorf). Die Studie ist in vier Module gegliedert und beinhaltet eine Haushaltsbefragung, eine ExpertInnenbefragung des örtlichen Wegenetzes sowie eine Befragung aller Gemeinden durch Testpersonen bzw. Gemeindedelegationen. Die Delegationen von den Vorarlberger Gemeinden verbrachten einige Tage in Purkersdorf und Pfaffstätten um die Gemeinden, genauer gesagt das Radwegenetz, die Radverkehrsinfrastruktur, etc. mit dem Rad kennen zu lernen. Umgekehrt besuchten ausgewählte Testpersonen aus Pfaffstätten und Purkersdorf auch die Gemeinden Mäder und Wolfurt. Die Gemeindedelegationen beurteilten die Stärken und Schwächen sowie die Vor- und Nachteile des Radverkehrs im Vergleich zu ihrer Heimatgemeinde. Mag. Helmut Giesinger aus Mäder: „Radfahren ist sowohl in Pfaffstätten als auch in Purkersdorf schön - die Grundvoraussetzung für Radverkehr sind in beiden Gemeinden gegeben, aber die Menschen müssen das Rad als Fortbewegungsmittel erst wiederentdecken. Da ist noch viel Bewusstseinsbildung notwendig“.

Wie NÖ den Radverkehr erhöhen kann?

Mag. Gerald Franz, Mobilitätsexperte von "die umweltberatung" fasst zusammen: „Ziel der Studie war die Erarbeitung von konkreten Maßnahmen für die beiden Projektgemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf und von allgemeinen Maßnahmenempfehlungen für die Erhöhung des Radverkehrsanteils in allen niederösterreichischen Gemeinden. Die Ergebnisse zeigen, dass es vor allem wichtig ist, klar definierte Ziele zu haben und dass die Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung Zeit braucht, denn ‚alte‘ Gewohnheiten ändert man nicht einfach von heute auf morgen!“

Die wichtigsten Ergebnisse

1. Zeit: Die Förderung des Radverkehrs braucht Zeit und ist ein langfristiger und kontinuierlicher Prozess. In Vorarlberg wird der Radverkehr z.B. seit 15 Jahren intensiv beworben und gefördert.
2. Eine Zunahme des Radverkehrsanteils setzt eine bestehende Strategie mit klar festgelegten Zielen voraus. Eine solche Strategie muss besonders das Wohlfühl und die Sicherheit der RadfahrerInnen in den Vordergrund stellen.
3. Klare Zuständigkeiten müssen definiert sein (eine hauptverantwortliche Person in der Gemeinde, wie z.B. Mobilitätsbeauftragte) und ein eigenes Budget für den Radverkehr muss bereitgestellt werden.
4. Eine regelmäßige und vielfältige Bewusstseinsbildung ist bei der Radverkehrsförderung von besonderer Bedeutung.
5. Zur Förderung des Radverkehrs muss es ein ausreichendes und attraktives Angebot an Fahrradabstellanlagen geben.
6. Einbeziehung der Bevölkerung durch intensive Bürgerbeteiligung ist notwendig.
7. Bodenmanagement und vorausschauende Raumplanung fördern den Radverkehr: Innerörtlichen Verbindungswege stellen z.B. einen hohen Komfort für alle RadfahrerInnen dar und fördern die Verkehrssicherheit. Sie müssen aber langfristig geplant werden.

Mehr Informationen übers Radfahren

erhalten Sie an der RADLand Hotline - 02742 22 990 oder auf der Homepage [www.radland.at](http://www.radland.at)**Noch keine Kommentare zu diesem Artikel.**

Selbst einen Kommentar verfassen oekonews übernimmt keine Verantwortung und Haftung für die Kommentare.

Artikel Online geschalten von: / holler /

# Einflussfaktoren auf den Radverkehrsanteil am Beispiel der Gemeinden Mäder, Pfaffstätten, Purkersdorf und Wolfurt

## Zusammenfassung

Mag. Jürgen Breuss (KfV)

Ing. Mag. Manfred Bürstmayr ("die umweltberatung" )

Mag. Gerald Franz ("die umweltberatung" )

Cand. DI Bernd Hildebrandt (KfV)

Mag. Markus Maxian ("die umweltberatung" )

Mag. (FH) Ernestine Mayer (KfV)

Peter Trimmel (KfV)

Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)

Umweltschutzverein Bürger und Umwelt ("die umweltberatung" )

Auftraggeber: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7)

St. Pölten, Dezember 2010



# 1 Einleitung und Rahmenbedingungen

## 1.1 Ausgangssituation

Das Land Niederösterreich hat sich mit der Initiative RADLand zum Ziel gesetzt, den bestehenden Radverkehrsanteil von 7% im Jahr 2007 auf 14% im Jahr 2012 zu erhöhen. Diese Verdoppelung des Radverkehrsanteils stellt ein sehr ambitioniertes Ziel dar und ist nur durch ein umfassendes Maßnahmenbündel zu erreichen. Dieses Projekt, mit dem Titel „Einflussfaktoren auf den Radverkehrsanteil am Beispiel der Gemeinden Mäder, Pfaffstätten, Purkersdorf und Wolfurt“ soll einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils leisten. Mit der Projektbearbeitung hat das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung als Auftraggeber den Verein die "die umweltberatung" sowie das Kuratorium für Verkehrssicherheit beauftragt.

Im Projekt werden relevante kommunale Einflussfaktoren auf den Radverkehr eruiert. Ein Vergleich von zwei Vorarlberger Gemeinden (Mäder, Wolfurt), die einen hohen Radverkehrsanteil aufweisen, mit zwei niederösterreichischen Gemeinden (Pfaffstätten, Purkersdorf) mit ähnlichen Voraussetzungen, jedoch niedrigeren Radverkehrsanteilen, bildet das Grundgerüst für diese Untersuchung.

Im Zentrum des Interesses steht dabei der Alltagsradverkehr. Der Freizeitradverkehr ist in dieser Untersuchung nur von untergeordneter Bedeutung.

## 1.2 Ziele der Untersuchung

Zielsetzung der Untersuchung ist die Erforschung der Bedingungen und Voraussetzungen für eine wesentliche Erhöhung des Radverkehrsanteils auf kommunaler Ebene sowie die Empfehlung erfolgsversprechender Maßnahmen.

Folgende Fragestellungen liegen der Arbeit zu Grunde:

- Welche Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen fördern eine erfolgreiche Implementierung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene?
- Welche Maßnahmen müssen in den niederösterreichischen Gemeinden gesetzt werden um den Radverkehrsanteil zu erhöhen?
- Welche Maßnahmen können in den niederösterreichischen Vergleichsgemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf gesetzt werden, um den Radverkehrsanteil zu steigern?

## 1.3 Aufbau der Studie

Die Studie wird in 4 Module gegliedert:

- Modul 1 – Durchführung von Befragungen

Modul 1 setzt sich aus zwei Teilen zusammen. Der 1. Teil besteht aus einer Befragung der Bevölkerung der Gemeinden Mäder, Pfaffstätten, Purkersdorf und Wolfurt. Ziel dieser Befragung ist es, Angaben der Bevölkerung zum Radverkehr in den Gemeinden zu erheben. Die Ergebnisse der Befragung machen einen Gemeindevergleich zu Themen wie Fahrradbesitz, Nutzung des Fahrrades, Zufriedenheit mit der Radverkehrsinfrastruktur, Sicherheitsgefühl für Radfahrer, Fahrradfreundlichkeit etc. möglich.

Der 2. Teil der Befragung besteht aus der Durchführung einer Bürgermeisterbefragung. Hier werden die Bürgermeister der vier Gemeinden befragt, mit dem Ziel Hintergrundinformationen zum Radverkehr (insbesondere der Förderung des Radverkehrs in den jeweiligen Gemeinden) zu ermitteln.

- Modul 2 – Vergleich der Radverkehrsstrukturen – Expertenbefahrungen

In diesem Modul wird eine Analyse der Radverkehrsinfrastruktur (Radfahranlagen, verkehrsberuhigende Maßnahmen, Sicherheitsaspekte) sowie der begleitenden Radverkehrsinfrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Wegweisung) der vier Beispielmunicipalitäten durchgeführt. Dazu werden die Gemeinden durch Experten mit dem Fahrrad abgefahren und anhand einer standardisierten Checkliste bewertet.

- Modul 3 – Befahrungen durch Testpersonen

In diesem Modul beurteilen Testpersonen (vor allem Gemeinderäte und Gemeindebedienstete) aus den Vorarlberger Gemeinden Mäder und Wolfurt die Stärken und Schwächen sowie die Vor- und Nachteile des Radverkehrs in den niederösterreichischen Gemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf und umgekehrt. Dazu werden Befahrungen mit den Fahrrädern in den Gemeinden durchgeführt. Die Testpersonen werden im Anschluss daran dazu interviewt.

- Modul 4 – Erstellung von Maßnahmenempfehlungen

Aus den Ergebnissen der Module 1 – 3 werden Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen abgeleitet. Ziel ist es, ein umfassendes Maßnahmenpaket für die beiden niederösterreichischen Gemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf zu erarbeiten um in weiterer Folge allgemeine Maßnahmenempfehlungen für die Erhöhung des Radverkehrsanteils in den niederösterreichischen Gemeinden vorzustellen.

#### 1.4 Kriterien der Gemeindeselektion

Die Selektion beginnt mit der Auswahl von zwei „best practice“ Gemeinden mit einem hohen Radverkehrsanteil. Da das Bundesland Vorarlberg mit 14% den höchsten Radverkehrsanteil in Österreich aufweist, werden zwei Vorarlberger Gemeinden für die Studie herangezogen. Die Wahl fällt auf die beiden Gemeinden Mäder und Wolfurt. Diese beiden Gemeinden zeichnen sich durch eine aktive Radverkehrsförderung aus. Die entsprechenden niederösterreichischen Vergleichsgemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf werden anhand von vergleichbaren Kriterien wie der Bevölkerungsentwicklung und –struktur, der Siedlungsstruktur, der Wirtschaftsstruktur, der Lage und Topographie ausgewählt.

## 2 Modul 1 – Befragungen

### 2.1 Befragung der Bevölkerung der Beispielgemeinden

Die Befragung der Bevölkerung der Beispielgemeinden wurde im April 2010 in Form einer Telefonbefragung durchgeführt. Als Grundlage für die Befragung diente ein vom Kuratorium für Verkehrssicherheit und von der Umweltberatung ausgearbeiteter Fragebogen. Als Stichprobe wurde die Befragung von 110 Personen pro Gemeinde festgelegt. Die Auswahl der Personen erfolgte anhand von Telefonlisten nach dem Zufallsprinzip.

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der Befragung nach Themenbereichen angeführt:

- **Fahrradbesitz**  
In den Vorarlberger Gemeinden Mäder und Wolfurt beträgt der Fahrradbesitz beinahe 100%. In den niederösterreichischen Vergleichsgemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf ist dieser Anteil um zirka 10% niedriger.
- **Fahrradbenützung**  
Am Häufigsten wird das Fahrrad in der Gemeinde Wolfurt benützt. In dieser Gemeinde verwenden 87% der befragten Personen das Fahrrad täglich oder mehrmals pro Woche. In der niederösterreichischen Vergleichsgemeinde Purkersdorf liegt dieser Wert bei 43%. In der Gemeinde Mäder beträgt der Anteil derer die das Fahrrad täglich oder mehrmals pro Woche verwenden 83%, in der niederösterreichischen Vergleichsgemeinde Pfaffstätten liegt dieser Anteil bei 64%.
- **Zufriedenheit mit der Radverkehrsinfrastruktur**  
In den Vorarlberger Gemeinden ist die Zufriedenheit mit der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur (Radfahranlagen, verkehrsberuhigende Maßnahmen, Sicherheitsaspekte) deutlich höher als in den beiden niederösterreichischen Gemeinden: In Mäder sind 90% der befragten Personen mit der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur sehr zufrieden bzw. zufrieden. In der Vergleichsgemeinde Pfaffstätten beträgt dieser Anteil 65%. In Wolfurt sind 82% mit der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur sehr zufrieden bzw. zufrieden, in Purkersdorf 57%.
- **Zufriedenheit mit der begleitenden Radverkehrsinfrastruktur**  
Auch die Zufriedenheit mit der vorhandenen begleitenden Radverkehrsinfrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Wegweisung) ist in den Vorarlberger Gemeinden höher als in den niederösterreichischen Vergleichsgemeinden. In Wolfurt sind 53% sehr zufrieden; in Purkersdorf 16%, in Mäder 38% und in Pfaffstätten 6%. Die Ergebnisse zeigen, dass in allen Gemeinden, besonders jedoch in Purkersdorf und Pfaffstätten, noch Bedarf zur Verbesserung der begleitenden Radverkehrsinfrastruktur gegeben ist.
- **Erreichbarkeit der wichtigsten Ziele im Ort mit dem Fahrrad**  
Die beste Erreichbarkeit der wichtigsten Ziele im Ort ist nach Ansicht der befragten Personen in den Vorarlberger Gemeinden Mäder (93%) und in der Gemeinde Wolfurt (81%) gegeben. In den niederösterreichischen Vergleichsgemeinden Pfaffstätten (59%) und Purkersdorf (72%) ist die Erreichbarkeit wichtiger Ziele nach Angaben der Befragten weniger gut.

- Fahrradfreundlichkeit

In der Gemeinde Mäder beträgt der Prozentsatz derer, die ihre Gemeinde als fahrradfreundlich einstufen, 82%. In der Gemeinde Wolfurt stufen 90% der befragten Personen ihre Gemeinde als fahrradfreundlich ein. In den Vergleichsgemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf beträgt dieser Anteil jeweils 46%.

- Verbesserungen des Radverkehrs der letzten Jahre

In der Gemeinde Mäder geben 62% der befragten Personen an, dass in den letzten Jahren viel zur Verbesserung des Radverkehrs in ihrer Gemeinde getan wurde. Dieser Prozentsatz beträgt in der Gemeinde Wolfurt 91%. In den niederösterreichischen Vergleichsgemeinden ist dieser Wert geringer (in Pfaffstätten: 46% an, in Purkersdorf: 30%).

## 2.2 Bürgermeisterbefragung

Es wurden die Bürgermeister aller Gemeinden telefonisch oder persönlich befragt:

Als Vorlage für die Befragung diente ein von der Umweltberatung und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit ausgearbeiteter standardisierter Fragebogen. Ziel der Befragung war es, vor allem die Aktivitäten der Gemeinden in Bezug auf den Radverkehr in Erfahrung zu bringen, sowie den Stellenwert des Radverkehrs in den Gemeinden zu erfragen.

Inhalte der Befragung waren unter anderem: wurden Radverkehrsuntersuchungen durchgeführt? Gibt es ein eigenes Budget für den Radverkehr? Welche Anreize und Fördermaßnahmen gibt es? Gibt es Kooperationen mit anderen Gemeinden?

Die Befragung hat gezeigt, dass der Radverkehr in den beiden Vorarlberger Gemeinden stärker in der Gemeindegearbeit verankert ist. Beispielsweise gibt es für den Radverkehr eine eigene zuständige Person, einen eigenen Budgetposten sowie eigene Förderungs- und Anreizsysteme für Privatpersonen und Betriebe.



### 3 Modul 2 – Vergleich der Radverkehrsstrukturen - Expertenbefahrungen

Zur Untersuchung der Radverkehrsstrukturen für den Alltagsradverkehr in den Gemeinden wurde eine Expertenbefahrung durchgeführt. Bei der Befahrung wurden die Radverkehrsinfrastruktur (Radfahranlagen, verkehrsberuhigende Maßnahmen, Sicherheitsaspekte) und die begleitende Radverkehrsinfrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Wegweisung) anhand einer standardisierten Checkliste erhoben. Aufgrund der Expertenbefahrungen wurden für jede Gemeinde konkrete Maßnahmen erarbeitet, die im Bericht dokumentiert sind. Die Befahrungen der Gemeinden wurden im Zeitraum 26. – 30. April 2010 von je zwei Vertretern der Umweltberatung und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit mit dem Fahrrad durchgeführt.

Zusammenfassend lassen sich zu den Expertenbefahrungen folgende zentrale Aussagen treffen:

- Die Untersuchung des Organisationsprinzips des Radverkehrs hat gezeigt, dass der Radverkehr in den vier Beispielgemeinden weitestgehend im untergeordneten Straßennetz geführt wird. In den Gemeinden Wolfurt und Mäder kann der Radverkehr häufig auf eigenen überörtlichen Verbindungswegen getrennt vom Kfz-Verkehr fahren. In den niederösterreichischen Gemeinden Purkersdorf und Pfaffstätten wird der Radverkehr überörtlich überwiegend entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsachsen im Misch- oder Trennprinzip geführt. Das subjektive Sicherheitsempfinden ist in den Gemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf bei der Befahrung der überörtlichen Verbindungswege deutlich niedriger.
- Bei der Untersuchung der Radfahranlagen (Radwege, Radfahrstreifen) hat sich gezeigt, dass in allen vier Gemeinden hauptsächlich gemischte Geh- und Radwege zum Einsatz kommen. In allen vier Gemeinden konnten gemischte Geh- und Radwege mit zu schmaler Anlagenbreite vorgefunden werden.
- In allen vier Gemeinden sind im untergeordneten Straßennetz, insbesondere in Wohngebieten, verkehrsberuhigende Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Tempo 30 Zonen, Tempo 40 Zonen, Wohnstraßen) vorhanden (am häufigsten in der Gemeinde Pfaffstätten).
- Der Straßenzustand ist in den Gemeinden Pfaffstätten, Wolfurt und Mäder großteils sehr gut. In der Gemeinde Purkersdorf sind teilweise Qualitätsprobleme bei den Radfahranlagen vorhanden, die zu Einbußen im Fahrkomfort führen.
- Die Gemeinden Wolfurt und Mäder zeichnen sich durch sehr gute überörtliche und innerörtliche Erreichbarkeiten aus. Dies hängt zum einen mit Investitionen in innerörtliche und überörtliche Radroutenverbindungen zusammen, zum anderen werden die Erreichbarkeitsverhältnisse durch die zusammengewachsene Siedlungsstruktur des Rheintales begünstigt. Auch in Pfaffstätten sind die Erreichbarkeiten aufgrund der geringen Größe und der kompakten Siedlungsstruktur gut. In Purkersdorf sind die überörtlichen und innerörtlichen Erreichbarkeiten aufgrund von stark befahrenen Verkehrsachsen verbesserungswürdig.
- Die Untersuchung der Qualität und Anzahl der Fahrradabstellanlagen in den Gemeinden hat deutliche Unterschiede aufgezeigt. Im Vergleich zu den Gemeinden Mäder und Wolfurt sind in den Gemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf weit weniger moderne Ab-

stellanlagen im Einsatz. Fahrradabstellanlagen mit Witterungs- und Diebstahlschutz, wo ein Absperren des Rahmens und eines Rades mit einem Bügelschloss möglich und eine Überdachung vorhanden ist, sind in Pfaffstätten und Purkersdorf so gut wie nicht vorhanden. Die meisten Fahrradabstellanlagen sind überdies unbeleuchtet. Zudem ist die Quantität der Abstellanlagen in diesen Gemeinden nicht ausreichend.

- In den Gemeinden Mäder, Wolfurt und Pfaffstätten ist die vorhandene Wegweisung für den Alltagsradverkehr nur von untergeordneter Bedeutung. In diesen Gemeinden sind insgesamt wenige Wegweiser vorhanden, die vorhandene Beschilderung befindet sich hauptsächlich entlang der überörtlichen Verbindungswege. In der Gemeinde Purkersdorf ist flächendeckend eine Wegweisung für den Radverkehr vorhanden, die auch für den Alltagsradverkehr bedeutsam ist. Sie zeigt dem Radfahrer die vorgesehene und sicherste Führung zu den wichtigsten Zielen im Ort.
- Die Gemeinden Pfaffstätten, Purkersdorf und Wolfurt verfügen über attraktive Bahnverbindungen. In Wolfurt sind am Bahnhof sowohl Fahrradboxen als auch überdachte Fahrradabstellanlagen vorhanden und ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof ist möglich. Die Ausstattung der Bahnhöfe mit Abstellanlagen ist in den Gemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf hingegen verbesserungswürdig. Die Gemeinde Mäder verfügt über keinen Bahnanschluss; ein solcher ist in den Nachbargemeinden Götzis und Altschachen vorhanden.

## 4 Modul 3 – Befahrungen durch Testpersonen

Die Befahrungen der Vorarlberger Delegation in den niederösterreichischen Gemeinden Purkersdorf und Pfaffstätten fand am 12. Juli 2010 und am 13. Juli 2010 statt; die Befahrungen der niederösterreichischen Delegation in den Gemeinden Wolfurt und Mäder am 9. August 2010 und am 10. August 2010.

Die Testbefahrungen wurden in allen vier Gemeinden nach dem gleichem Forschungsdesign durchgeführt:

- a) Die Radgruppe wurde durch einen lokalen Verantwortlichen für den Radverkehr durch die Gemeinde geführt. Alle TeilnehmerInnen hatten die Möglichkeit auf wichtige Beobachtungen zum Radverkehr hinzuweisen.
- b) Nach der Testbefahrung wurde mit den TeilnehmerInnen aus den Delegationsgemeinden eine ausführliche Feedbackrunde zu den Radfahrbedingungen in der jeweiligen Gemeinde durchgeführt.
- c) Jede DelegationsteilnehmerIn füllte einen standardisierten Bewertungsbogen zu den wichtigsten Beobachtungen rund um die beradelte Gemeinde aus.
- d) Zudem wurden mit allen DelegationsteilnehmerInnen strukturierte Interviews zu den Erfahrungen bei den Testbefahrungen durchgeführt.

Die Ergebnisse der Testbefahrungen sind im Bericht dokumentiert.

Aufgrund der Testbefahrungen der Vorarlberger Experten in den Gemeinden Purkersdorf und Pfaffstätten lässt sich zusammenfassend sagen:

- Es wird von den Vorarlberger Testpersonen beobachtet, dass der Radverkehr in Purkersdorf und Pfaffstätten eine, gegenüber dem Kfz-Verkehr, untergeordnete Bedeutung hat und die Kfz-FahrerInnen wenig Rücksicht auf die RadfahrerInnen nehmen.
- Die Voraussetzungen (z.B. räumliche Gegebenheiten) für den Radverkehr werden in den Gemeinden Purkersdorf und Pfaffstätten als positiv eingestuft. Zur Verbesserung des Radverkehrs wird die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes in den beiden Gemeinden vorgeschlagen.
- Das Radfahren auf den Hauptstraßen in Purkersdorf und Pfaffstätten ist mit einem geringen Sicherheitsgefühl verbunden. Zudem gilt es vorhandene Hindernisse und Barrieren bei Radfahranlagen zu entfernen, damit ein bequemes und zügiges Radfahren möglich ist.
- Die Vorarlberger Testpersonen stellen fest, dass das Parken von Autos in den Gemeinden Pfaffstätten und Purkersdorf durchwegs im öffentlichen Straßenverkehr erfolgt, während in den Vorarlberger Gemeinden die Autos großteils auf Privatgrund abgestellt werden. Dadurch ist das Auto leichter und schneller verfügbar. Durch das Längsparken der Autos wird das Fahrradfahren als unangenehmer und unsicherer empfunden.
- Die Vorarlberger Testpersonen bemängeln vor allem die Qualität (fehlender Diebstahlschutz, kein Witterungsschutz, keine Beleuchtung) sowie die fehlende Quantität der Fahrradabstellanlagen bei zentralen Einrichtungen in Purkersdorf und Pfaffstätten.
- Die Vorarlberger Testpersonen weisen besonders auf eine Verbesserung der Bewusstseinsbildung und der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr hin.
- Positiv hervorgehoben wird die Wegweisung für Fahrradfahrer in Purkersdorf.

## 5 Modul 4 – Maßnahmenempfehlungen

Aus den Ergebnissen der Module 1 – 3 werden Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen abgeleitet. Zusammenfassend werden hier einige zentrale Schlussfolgerungen gezogen, die eine erfolgreiche Etablierung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene unterstützen. Die Ableitung folgender Punkte bezieht sich insbesondere auf den analysierten Vergleich der niederösterreichischen und Vorarlberger Gemeinden:

### 1. Faktor Zeit:

Die Förderung des Radverkehrs von Gemeinden mit dem Ziel einer Erhöhung des Radverkehrsanteils im Alltagsradverkehr braucht Zeit und ist, wie am Beispiel der untersuchten Vorarlberger Gemeinden, ein langfristiger und kontinuierlicher Prozess.

### 2. Radverkehrsstrategie mit festgelegten Zielen:

Eine Zunahme des Radverkehrsanteils setzt eine bestehende Strategie mit klar festgelegten Zielen voraus. Eine solche Strategie muss besonders das Wohlfühl und die Sicherheit der Radfahrer in den Vordergrund stellen (Wohlfühlfaktor). Für die Forcierung des kommunalen Radverkehrs stellt das subjektive Wohlfühl der RadfahrerInnen ein entscheidendes Kriterium dar. Hierfür sind sichere und bequeme Radverbindungen genauso wichtig, wie die Akzeptanz des Radfahrens in der Gemeinde. Wer sich am Fahrrad wohlfühlt, der benützt es auch häufiger.

Eine Strategie muss auch die erforderlichen Investitionen in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Form einer Angebotsplanung beinhalten (z.B.: Vorzeigelinvestitionen, Fahrradabstellanlagen,...).

Zudem muss berücksichtigt werden, dass durch regionale Interessensgemeinschaften und Kooperationen mit dem Land gemeinsame Radverkehrsziele leichter umgesetzt werden können.

### 3. Klare Zuständigkeiten und eigenes Budget:

Die Umsetzung einer Radverkehrsstrategie setzt auch voraus, dass ein entsprechendes Budget für die Radverkehrsförderung vorhanden ist, das von eigens dafür zuständigen und verantwortlichen Personen für den Radverkehr eingesetzt wird. Dabei ist es wichtig, dass diese Personen geschulte Fachleute sind.

### 4. Regelmäßige Bewusstseinsbildung

Eine regelmäßige und vielfältige Bewusstseinsbildung der Bevölkerung der Gemeinden ist bei der Radverkehrsförderung von besonderer Bedeutung (z.B. durch Benützung des Fahrrades im Alltag durch die politischen EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden – Vorbildwirkung, durch regelmäßige Informationen zu Radverkehrsthemen in Gemeindezeitungen, durch Fahrradfeste und Veranstaltungen, durch Fahrradwettbewerbe und Gewinnspiele, durch Förderungen von Elektrorädern und Fahrradanhängern,...)

5. Errichtung eines ausreichenden und attraktiven Angebots an Fahrradabstellanlagen  
Besonders an wichtigen und stark frequentierten Ziel- und Quellpunkten in der Gemeinde sollen den RadfahrerInnen ausreichend moderne Abstellanlagen zur Verfügung stehen (Diebstahlschutz, Witterungsschutz, Beleuchtung).
6. Einbeziehung der Bevölkerung  
Bei der Radverkehrsförderung bedarf es einer guten Integration der Bevölkerung, die über verschiedene Bürgerbeteiligungsprozesse gut realisierbar ist. Es ist wichtig zu wissen, was die Anliegen und Bedürfnisse der Bevölkerung sind. Zudem kann das Engagement der Bevölkerung in der freiwilligen Mitarbeit bei Radverkehrsprojekten genutzt werden. Eine fahrradfreundliche Stimmung in der Gemeinde kann wesentlich zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrades beitragen.
7. Bodenmanagement und vorausschauende Raumplanung  
Kommunaler Radverkehr darf keine Restverwertung von Verkehrsflächen werden. Es ist essentiell bei der Planung und Ausweisungen von neuen Baulandflächen den Faktor Radverkehr zu berücksichtigen. So können direkte und schnelle Verbindungswege nur für RadfahrerInnen geschaffen wie auch bewahrt werden. Diese innerörtlichen Verbindungswege stellen einen hohen Komfort für alle RadfahrerInnen dar und fördern die Verkehrssicherheit.