



# DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

Zukunftsthema Mobilität - Perspektiven und  
Entwicklungschancen des Radverkehrs am Beispiel Wiens

Verfasser

**Daniel Denk**

angestrebter akademischer Grad

Magister der Naturwissenschaften (Mag.rer.nat.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt.  
Studienblatt:

A 454

Studienrichtung lt.  
Studienblatt:

Raumforschung und Raumordnung

Betreuer:

Univ.-Prof.. Dr. Norbert Weixlbaumer

## Erklärung

Hiermit versichere ich,

dass die ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,

dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe

und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, 16.10.2012

---

Aus Gründen der Lesbarkeit wird in dieser Diplomarbeit bewusst auf die jeweils explizite Nennung von männlichen und weiblichen grammatikalischen Formen verzichtet. Mit dem durchgängig verwendeten generischen Maskulinum sind stets sowohl männliche als auch weibliche Personen gemeint.

---

## Abstract

Das Mobilitätsverhalten der Menschen muss sich in Zukunft für die Zeit nach dem Öl ändern. Vor diesem Hintergrund entstand die Idee zu dieser Diplomarbeit. Die Themen Mobilität und Radverkehr sind in Wien und in den österreichischen Medien gerade brandaktuell und werden sehr kontrovers diskutiert.

Die Wiener Stadtregierung will den Radverkehr als zukunftssträchtige Form der Mobilität bis 2015 auf zehn Prozent Anteil am Modal Split anheben. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Bei der Wiener Bevölkerung setzt langsam ein Umdenken im Bewegungsverhalten ein.

Nach der Einleitung werden die wichtigsten Begriffe definiert und die Methodik der Forschungsarbeit präsentiert. Der Ausgangspunkt dieser Arbeit ist die Veränderung des Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Menschen seit der Industriellen Revolution. Die Basis für die Forschungsarbeit im Hauptteil bildet die stetige Entwicklung der verschiedenen Verkehrsarten bzw. Verkehrsmittel, die im geschichtlichen Teil der Arbeit ausführlich dargestellt wird.

Im Anschluss daran folgt der angesprochene Forschungs- bzw. Hauptteil der Diplomarbeit. Zehn Interviews mit Experten zum Wiener Radverkehr und Mobilität sind die Grundlage der Forschungsarbeit. Die Transkription der Gespräche ist im Anhang nachzulesen. Der Hauptteil stellt ausgewählte Themen dar, die mit dem Bereich Radfahren in Wechselwirkung stehen bzw. Verbesserungspotenziale aufweisen. Zur Analyse werden vor allem die Ergebnisse aus den Experteninterviews, „best- practice“- Beispiele und die Ergebnisse aus Literatur- und Dokumentenstudium herangezogen.

Den Abschluss der Arbeit bilden dann ein Fazit der Forschungsergebnisse und ein Ausblick in die Zukunft des Wiener Radverkehrs.

---

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>7</b>
<b>1. Einleitung .....</b>	<b>9</b>
1.1 Themenrelevanz und Ziel der Arbeit .....	9
1.2 Forschungsfragen .....	10
1.3 Aufbau der Arbeit .....	11
<b>2. Definitionen.....</b>	<b>13</b>
2.1 Mobilität und Verkehr .....	13
2.1.1 Mobilität .....	13
2.1.2 Verkehr.....	16
<b>3. Forschungsmethoden der Arbeit .....</b>	<b>18</b>
3.1 Methoden der empirischen Humangeographie .....	18
3.2 Qualitative Methoden der Sozialforschung.....	21
3.3 Qualitative Interviews .....	23
3.4 Problemzentriertes Interview.....	25
3.5 Qualitative Inhaltsanalyse .....	27
3.6 Begründung der Methodenwahl.....	28
3.7 Interviewpartner und Interviewleitfaden.....	29
<b>4. Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Europa in den letzten 200 Jahren ..</b>	<b>33</b>
4.1 Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in der vorindustriellen Zeit.....	34
4.2 Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität ab der Industriellen Revolution ..	38
4.2.1 Innovative Entwicklungen im Bereich der Verkehrsmittel .....	42
4.2.2 Entwicklung des Fahrrads .....	47
4.3 Entwicklung des Wiener Verkehrssystems .....	52
4.3.1 Entwicklung des Wiener Radverkehrs .....	58

---

---

<b>5. Untersuchungsdesign Radverkehr in Wien .....</b>	<b>67</b>
5.1 Auswertung der Interviews .....	67
5.2 Radfahren und Verkehrsplanung .....	75
5.3 Radfahren und Gesundheit .....	81
5.4 Radfahren und „Soft Policies“ .....	85
5.5 Radfahren und Umwelt/Nachhaltigkeit .....	92
5.6 Radfahren und Wirtschaft .....	95
<b>6. Fazit und Ausblick .....</b>	<b>99</b>
<b>7. Literaturverzeichnis .....</b>	<b>103</b>
<b>8. Anhang .....</b>	<b>107</b>

---

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Dimensionen der Mobilität .....	15
Abbildung 2: Methoden der Humangeographie .....	19
Abbildung 3: Erklärungsstrategien und Methodeneinsatz in der empirischen Sozialforschung .....	21
Abbildung 4: Formen qualitativer Interviews .....	24
Abbildung 5: Ablauf einer qualitativen Inhaltsanalyse.....	28
Abbildung 6: Leitfaden für die Experteninterviews.....	32
Abbildung 7: Straßennetz von Milet 43 v.Chr. ....	35
Abbildung 8: „Coalbrookdale at night“ .....	38
Abbildung 9: „Holzdraisine“ – Vorläufer des Fahrrads .....	48
Abbildung 10: Evolution des Fahrrads.....	51
Abbildung 11: Entwicklung des Wiener Radwegnetzes.....	63
Abbildung 12: Entwicklung des Modal Splits in Wien, 1993-2011 .....	64
Abbildung 13: Radverkehrsanteil in Wien 2009.....	65
Abbildung 14: Gegenüberstellung der Verunglücktenrate und Radverkehrsanteile in Wien .....	77
Abbildung 15: Verkehrswegenetz Houten .....	79
Abbildung 16: Body Mass Index im internationalen Vergleich .....	82
Abbildung 17: Maßnahmen zur Radverkehrsförderung.....	85
Abbildung 18: „Fahrradreifestufen“ von Städten.....	90
Abbildung 19: Geschwindigkeitsvorteile des Rads gegenüber dem Auto.....	93
Abbildung 20: Radwirtschaft in Österreich: Wertschöpfung und Arbeitsplätze .....	96

---

---

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Interviewpartner .....	29-30
Tabelle 2: Vergleich von Verkehrsmitteln in Bezug auf ökologische Parameter. ....	94





# 1. Einleitung

## 1.1 Themenrelevanz und Ziel der Arbeit

Das Mobilitätsverhalten der Menschen hat sich über die Jahrtausende, vor allem aber seit Beginn der Industriellen Revolution, stark verändert. Die folgende Diplomarbeit beschäftigt sich besonders mit der Veränderung der räumlichen Mobilität bzw. dem räumlichen Mobilitätsverhalten (räumliche Beweglichkeit von Menschen und Waren im geographischen Sinn), welche auch gleichzeitig Ausgangspunkt meiner Forschungen ist.

Der Fokus der Arbeit soll dabei in erster Linie auf die Entwicklung des Wiener Radverkehrs als zukunftssträchtige Form der Mobilität im urbanen Raum gelegt werden. Der Radverkehr in Wien befindet sich derzeit deutlich im Aufschwung. Die letzten Zahlen beweisen dies, denn im Vergleich zum Jahr 2010 hat der Radverkehr 2011 einen Anstieg von 20 Prozent (ca. 11.000 Radfahrer) erfahren.

Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou von den Grünen hat das Ziel, den Radverkehr in der Hauptstadt zu verdoppeln: „Die Stadt Wien hat ein klares Ziel formuliert: Wir wollen den Anteil der RadlerInnen am Wiener Verkehr in den kommenden fünf Jahren verdoppeln. Damit geht Wien sogar über das im Masterplan formulierte Ziel hinaus und orientiert sich dabei an Städten wie München oder Kopenhagen. Die Verdoppelung des Radverkehrs bedeutet für Wien eine echte Kulturänderung des Verkehrs. Der Masterplan Radfahren unterstützt die Stadt Wien dabei.“ (zit. Vizebgm. Maria Vassilakou) (vgl. BMLFUW – Masterplan Radfahren 2010,S.18)

Zu diesem Zweck wurde sogar von der Stadt Wien eine Radagentur mit dem Radbeauftragten DI Martin Blum ins Leben gerufen. Der Anteil an Radfahrern in Wien liegt derzeit bei 6%, was im Vergleich zu anderen Städten in Österreich äußerst gering ist. In Graz ist die Radfahrerquote mit 16% vergleichsweise hoch. Im internationalen wie auch im europäischen Vergleich liegt Österreich weit zurück, manche Experten attestieren sogar eine Rückständigkeit im Radverkehr.

---

Im Rahmen der Diplomarbeit soll Wien im Bereich des Radverkehrs untersucht und Erfahrungen im Sinne von „best- practice“- Beispielen aus vergleichbaren europäischen Städten mit einbeziehen. Als Ergebnis sollen dann Handlungsempfehlungen für die Zukunft des Radfahrens in Wien präsentiert werden, die letztendlich zur Erhöhung und zur Verbesserung des Radverkehrs und dem allgemeinen Mobilitätsverhalten der Menschen auch im Zusammenhang mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten in Wien führen sollen.

## 1.2 Forschungsfragen

Im Laufe der Diplomarbeit sollen folgende Forschungsfragen bzw. Forschungsthemen analysiert und bearbeitet werden:

- Mobilitätsentwicklung und Mobilitätsformen: Welches Potenzial liegt im Radverkehr?
- Welche Auswirkungen hat der Radverkehr auf Mensch, Gesundheit, Umwelt, Klima, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Wirtschaft?
- Welche Verkehrs- bzw. Raumentwicklungskonzepte könnten zum Erfolg führen? Wie nachhaltig sind diese Konzepte?
- Wie motiviert man die Menschen dazu, weniger Auto zu fahren und aufs Rad umzusteigen? Wie schafft man ein Umdenken im Bereich der Mobilität in der Bevölkerung?
- Wo liegen die Schwächen in Wiens Radverkehr und welche Städte könnte man als Vergleich heranziehen? Welche Städte oder Regionen können als „best- practice“- Beispiele angesehen werden? Was könnte man von diesen Städten übernehmen?
- Erarbeitung von Vorschlägen und Verbesserungsmöglichkeiten, um Wien zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen.

Das Hauptaugenmerk soll dabei besonders auf die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien und deren Perspektiven und Entwicklungsmöglichkeiten

---

gerichtet werden. Mit Hilfe von Experteninterviews, Analysen von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten sowie teilnehmender Beobachtungen des Radverkehrs in Wien sollen die Forschungsfragen bzw. Forschungsthemen behandelt und beantwortet werden. (Genaue Informationen über die Forschungsmethoden der Diplomarbeit folgen aber noch im Kapitel 3 Methodenbeschreibung.)

### **1.3 Aufbau der Arbeit**

Grundsätzlich gliedert sich die Arbeit in zwei Teile. Einerseits beschäftigen sich Kapitel 2 und 3 mit dem Geschichtsteil und andererseits behandeln die Kapitel 4 bis 6 den Forschungsteil der Diplomarbeit. Im Anschluss an die Einleitung, in der Thema und Ziel der Diplomarbeit und deren Forschungsfragen bzw. Forschungsthemen erläutert werden, beschäftigt sich Kapitel 2 mit den Definitionen der beiden Schlüsselbegriffe Mobilität und Verkehr, sowie deren Abgrenzung voneinander. Kapitel 4 widmet sich dann den Forschungsmethoden, welche im Laufe der Arbeit, angewandt wurden. Hauptaugenmerk liegt hier natürlich auf die Beschreibung der Methoden, sowie der Erklärung, warum diese zur Bearbeitung und Analyse der Forschungsfragen herangezogen wurden. Die Experten bzw. Interviewpartner werden zu Beginn des fünften Kapitels vorgestellt.

Kapitel 3 beschäftigt sich hauptsächlich mit der Entwicklung des Verkehrs bzw. des Mobilitätsverhaltens seit Beginn der Industriellen Revolution. Des Weiteren werden die wichtigsten Verkehrsmittel (Schiff, Eisenbahn, Automobil und Fahrrad) analysiert und deren Entwicklung erläutert. Dem Fahrrad wird dann als „wichtigster Akteur“ im weiteren Verlauf dieser Arbeit natürlich eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die am Ende erläuterte Entwicklung des Wiener Verkehrs soll als Überleitung zum Hauptteil der Arbeit dienen.

Im fünften Kapitel werden dann zunächst die Entwicklung und die aktuelle Situation des Wiener Radverkehrs untersucht. Davon ausgehend sollen dann die Vorteile eines erhöhten Anteils des Radverkehrs in den diversen Bereichen aufgezeigt

---

werden. Die Ergebnisse aus den Beobachtungen und Expertengesprächen sollen in die Empfehlungen und Vorschläge meinerseits einfließen. Dabei wird besonders auf die Themen Verkehrs- und Raumplanung, Gesundheit, Wirtschaft und Nachhaltigkeit eingegangen werden.

Kapitel 6 soll die Ergebnisse der Forschungsarbeit noch einmal kompakt zusammenfassen. Mit einem Ausblick in die Zukunft wird die Diplomarbeit dann abgeschlossen.

---

## **2. Definitionen**

### **2.1 Mobilität und Verkehr**

Mobilität und Verkehr sind für diese Diplomarbeit zwei ganz essentielle Begriffe. Beide finden sich auch im Titel der Arbeit wieder. Im alltäglichen Sprachgebrauch verwenden die Menschen die Begriffe Verkehr und Mobilität meistens synonym. Im Allgemein assoziiert man damit „beweglich“ bzw. „unterwegs“ zu sein.

Die beiden folgenden Unterkapitel beschäftigen sich mit der Unterscheidung bzw. Abgrenzung der Schlüsselbegriffe Verkehr und Mobilität voneinander. Diese ist im Hinblick auf das Verständnis der Arbeit und deren Forschungsinhalte unerlässlich.

#### **2.1.1 Mobilität**

Das Wort „mobil“ bedeutet soviel wie „ nicht an einen Ort gebunden“, „in Bewegung“, „beweglich“ etc. sein und es leitet sich aus dem französischen Militärbegriff „mobile“ (=marschbereit, beweglich, einsatzbereit) ab, welcher selbst auf die lateinische Bezeichnung „mobilis“ (=Beweglichkeit, Schnelligkeit, Gewandtheit) zurückgeht.

Der Begriff Mobilität wird in den diversen wissenschaftlichen Disziplinen unterschiedlich verwendet. Grob differenziert man zwischen „horizontaler“ (auch geographische, räumliche oder physische) Mobilität und „vertikaler“ (z. B. sozialer Auf- oder Abstieg). Die geistige Mobilität muss als weitere Form noch erwähnt werden. In der Geographie spricht man meistens von räumlicher (=horizontale) und sozialer (=vertikale) Mobilität.

In den Verkehrswissenschaften wird der Begriff Mobilität auf die Beweglichkeit des Menschen außer Haus zum Zwecke der Überwindung räumlicher Distanzen eingeschränkt. (vgl. BMVIT, 2007 S.85)

---

HAUTZINGER definiert Mobilität als „Vorgang des Unterwegssein von Personen, dazu gehört die Fahrt zum Arbeitsplatz oder Einkaufsort ebenso wie der abendliche Spaziergang um den Häuserblock“. (zit. HAUTZINGER und MEIER, 1999 S. 27)

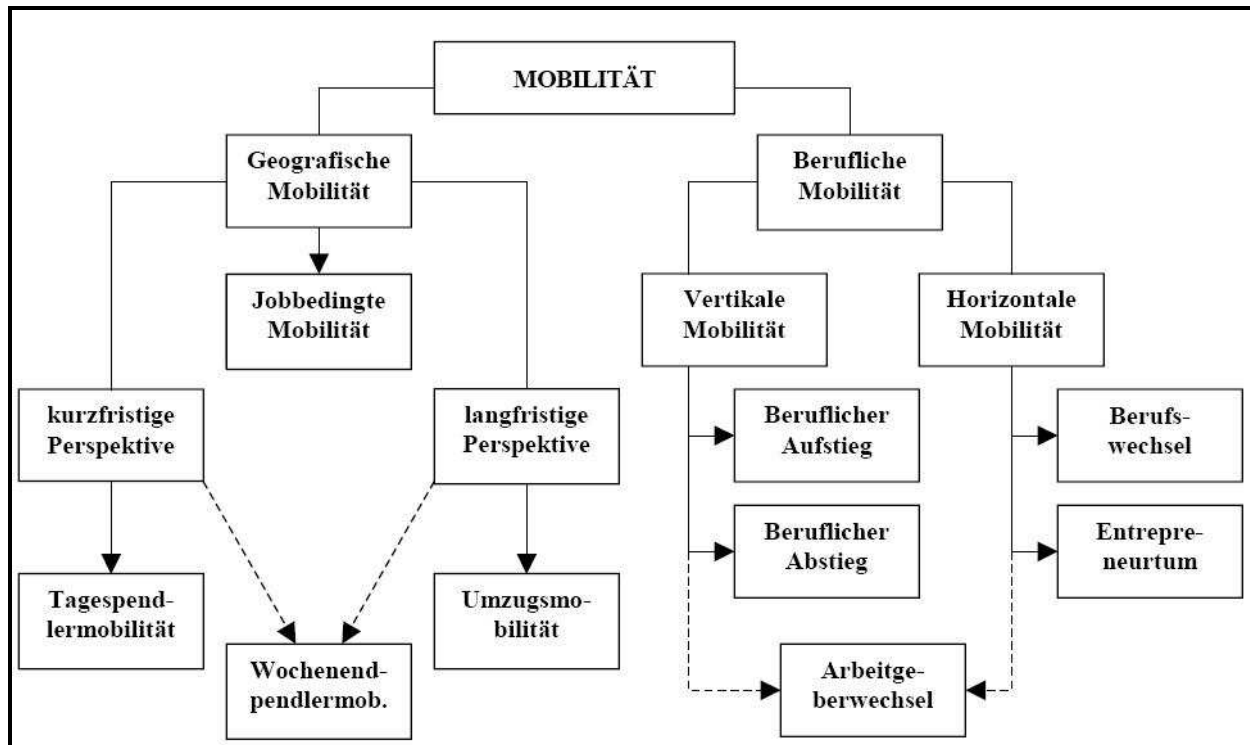
In den Sozialwissenschaften hingegen wird von Mobilität hauptsächlich als Potentialgröße gesehen, also die Möglichkeit eine Ortsveränderung durchzuführen. (vgl. ebd.)

ZÄNGLER fasst den Begriff folgendermaßen zusammen: „Mobilität ist demnach die mögliche oder tatsächliche Ortsveränderung von Personen eines geografischen Raumes innerhalb einer zeitlichen Periode nach ihrer Art und ihrem Umfang“. (zit. ZÄNGLER, 2000 S. 21)

In der Geographie findet sich in dieser Hinsicht eine weitere Unterscheidung, und zwar die Differenzierung zwischen räumlicher und sozialer Mobilität. Räumliche Mobilität ist dabei die räumliche Veränderung des Aufenthaltsorts eines Individuums oder eines funktionalen Standortes z.B.: Betriebs- oder Wohnstandorte. Geographen verwenden die Bezeichnung der räumlichen Mobilität meist synonym zum Terminus Verkehr.

Die Bewegung von Individuen oder Gruppen innerhalb gesellschaftlicher Systeme wird als soziale Mobilität bezeichnet. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit hat dieses Konzept keine Relevanz. Im weiteren Verlauf der Arbeit wird von Mobilität im Sinne von räumlicher Mobilität gesprochen werden. (vgl. JUSTEN, 2006 S.14)

---



**Abbildung 1: Dimensionen der Mobilität** (Quelle: [http://www.auslandsstudium-mit-kind.de/fileadmin/user\\_upload/dateien/Mobilitaetsbegriff.pdf](http://www.auslandsstudium-mit-kind.de/fileadmin/user_upload/dateien/Mobilitaetsbegriff.pdf), Stand: 25.5.2012 )

In der heutigen Zeit hat das Wort Mobilität viele unterschiedliche Dimensionen und Facetten. Die Vielseitigkeit des Mobilitätsbegriffs bewirkt, dass man die Materie von vielen Seiten betrachten muss und sich daraus unterschiedliche Zugänge ergeben. Die Dimensionen der Mobilität sollen in Zukunft miteinander verbunden werden. Abbildung 1 zeigt einen Versuch eines integrativen Ansatzes in diese Richtung. Zu beachten ist bei dieser Darstellung, dass Mobilität mit Mobilitätsbereitschaft gleichzusetzen ist. Es wird also zwischen der bereits erwähnten geographischen oder räumlichen Mobilitätsbereitschaft, welche im Grunde ein grundsätzlicher Ortswechsel sein kann, und der beruflichen Mobilitätsbereitschaft, welche als Job- oder Arbeitsplatzwechsel bezeichnet werden kann, unterschieden. Durch die Einführung einer zeitlichen Komponente bei der geographischen Mobilitätsbereitschaft in langfristige und kurzfristige Perspektiven ergeben sich verschiedene Mobilitätsbegriffe wie Tagespendler-, Wochenendpendler- oder Umzugsmobilität. Die berufliche Bereitschaft zur Mobilität teilt sich bei diesem Ansatz in die horizontale und die vertikale Mobilität. Horizontal bedeutet hier die Bereitschaft zum Berufswechsel, vertikal kann als sozialer Auf- oder Abstieg verstanden werden.



---

Im Endeffekt geht es bei beiden Dimensionen um die Bereitschaft einen Arbeitswechsel zu vollziehen. Abschließend kann man sagen, dass es viele Ansätze in diese Richtung der Mobilitätsforschung gibt. Die in Abbildung 1 dargestellten Dimensionen sollen als Beispiel einer dieser Ansatzmöglichkeiten dienen. (vgl. [http://www.auslandsstudium-mit-kind.de/fileadmin/user\\_upload/dateien/Mobilitaetsbegriff.pdf](http://www.auslandsstudium-mit-kind.de/fileadmin/user_upload/dateien/Mobilitaetsbegriff.pdf), Stand: 25.5.2012 )

### **2.1.2 Verkehr**

Die grundsätzliche Bedeutung des Verkehrsbegriffs lässt sich deutlicher abgrenzen als jene des Mobilitätsbegriffs. Der Terminus Verkehr kann je nach Sichtweise und Definition in den diversen Wissenschaften, welche sich mit diesem Phänomen auseinandersetzen, eine unterschiedliche Reichweite der Bedeutung erhalten. ZÄNGLER legt besonderen Wert auf eine scharfe definitorische Trennung der Begriffe Mobilität und Verkehr. "Mobilität" wird aus der Sicht der menschlichen Bedürfnisse betrachtet. "Verkehr" im Unterschied dazu als das im Raum quantifizierbare Ergebnis der Mobilität. (zit. ZÄNGLER, 2000 Einleitungstext)

In den Verkehrswissenschaften wird Verkehr zum Beispiel als messbarer Durchfluss von Verkehrsmitteln auf einer Strecke verstanden. (vgl. JUSTEN, 2006 S.14) Diese Definition ist für die Umfangsbestimmung eines täglich vorkommenden Verkehrsaufkommens, beispielsweise eines Gebiets oder Verkehrsnetzabschnitts, völlig ausreichend. Um die Entstehung des Verkehrs und dessen Hintergründe zu erfassen, benötigt man eine weiter reichende bzw. ausführlichere Erklärung des Verkehrsbegriffs. (vgl. ZÄNGLER, 2000 S.21)

HAUTZINGER und MEIER definieren Verkehr als „alle Ortsveränderungen einer bestimmten Personengesamtheit während eines bestimmten Zeitraums in einem bestimmten Gebiet“, also räumlich, zeitlich, sowie sachlich abgegrenzt. (vgl. HAUTZINGER und MEIER, 1999 S. 27) MERKI geht in seiner Definition noch einen Schritt weiter: „Verkehr ist der Austausch von Personen, Gütern und Nachrichten

---

zwischen Standorten durch die Überwindung von räumlichen Hindernissen“. (zit. MERKI, 2008 S.8)

Im deutschen Sprachgebrauch hat der Begriff Verkehr aber auch eine soziologische Bedeutung. Der Kontakt zwischen menschlichen Individuen oder Gruppen kann auch als sozialer Austausch bzw. gesellschaftlicher Verkehr bezeichnet werden. (vgl. MERKI, 2008, S.9) MERKI bringt in diesem Zusammenhang noch Beispiele aus dem Alltag: ...„sie **verkehren** nicht in diesen Kreisen...“, „ Der Weg ist in vielen Sprachen ein wichtiges Sinnbild für das Leben schlechthin, und selbst das Sterben wird oft als die letzte Reise beschrieben“. (vgl. ebd.)

Kulturen, Länder und Volkswirtschaften benötigen für ihre Sicherheit, für ihren Fortschritt seit jeher schon den Verkehr und räumlichen Austausch von Personen und Gütern. Im Prinzip kann der Begriff Verkehr im weiteren Sinn auch als Basis menschlicher Kulturen betrachtet werden. MERKI geht sogar noch weiter und stellt fest: „Ohne Verkehr gäbe es keine Kultur“. (zit. MERKI, 2008 S.8) (vgl. MERKI, 1995 S.444 & MERKI, 2008 S.8)

PREDÖHL ist der Meinung, dass Verkehr alle möglichen Formen sozialer Kontakte im weiteren Sinne umfasse und die Konstituierung menschlicher Kulturen ermögliche. (vgl. TREUTENBERG, 1994 S.173)

In dieser Arbeit soll der Verkehrsbegriff aber im Sinne der räumlichen Mobilität, also der Ortsveränderung von Individuen oder Gruppen eines geographischen Raumes innerhalb einer zeitlichen Periode nach ihrer Art und ihrem Umfang gesehen werden. (vgl. MERKI, 2008 S.8)

Nach den Definitionen der Schlüsselbegriffe werden in der Folge die für die Arbeit relevanten Methoden und die Interviewpartner präsentiert.

---

### **3. Forschungsmethoden der Arbeit**

Kapitel 3 beschäftigt sich ausführlich mit den Methoden, die während der Forschungen zu dieser Diplomarbeit angewandt wurden. Im Anschluss daran wird des Weiteren auch die Wahl der Methoden begründet. Am Ende des Methodenkapitels werden die Interviewpartner und der Interviewleitfaden präsentiert.

#### **3.1 Methoden der empirischen Humangeographie**

Wissenschaftliche Arbeitsweisen und Methoden in den diversen Wissenschaftsdisziplinen sind kontextspezifische Konstruktionen, die, ebenso wie deren Inhalte, auch einem gewissen Wandel unterliegen. Die Wissenschaftler und Forscher einigen sich zu bestimmten Zeiten auf diese Konventionen. Im Prinzip sind dies Vereinbarungen, mit welchen Methoden bestimmte Sachverhalte und Phänomene analysiert werden, welche Sichtweise vertreten wird, welche Forschungsfragen gestellt werden und mit welchen Instrumenten die benötigten Daten erhoben werden. (vgl. REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.33)

In der Humangeographie und vor allem im humangeographischen Studium wird das empirische Arbeiten als essentieller Bestandteil der Forschungsarbeit angesehen. Generell lässt sich beobachten, dass Geographen methodische Arbeitsweisen aus anderen benachbarten Wissenschaften übernehmen bzw. übernommen haben. Es existiert daher eine große Zahl und Vielfalt an entsprechender Fach- und Spezialliteratur, besonders aus den eng verwandten Nachbardisziplinen der Geographie, welche für die Arbeitsweise der Humangeographie relevant sind. (vgl. ebd. S.7)

Die Humangeographie kann ihre Rolle als „open geography“ nur dann erfüllen, wenn sie ihr theoretisches Grundgerüst und die damit untrennbar verbundenen methodischen Arbeitsansätze und Arbeitsweisen ständig überprüft und anpasst. Im

---



notwendig. Allerdings sind diese Ansätze auch an gewisse Voraussetzungen gebunden. Fragen sollte man sich zu folgenden Arbeitsbereichen stellen:

- Erkenntnistheoretisches und methodologisches Fundament (bestimmt Gültigkeit und Reichweite der Aussagen und Ergebnisse)
- Theoretisches Konzept der Studie
- Strukturierung des Forschungsthemas und -designs
- Techniken der Feldarbeit zur Gewinnung von Materialien bzw. Daten
- Art und Qualität der Materialien und Daten
- Auswertungstechniken

(vgl. ebd.S.19-21)

In der Humangeographie werden die „harten“ und „weichen“ Methoden kombiniert, um vielfältige Forschungsergebnisse von differenzierter Reichweite zu erreichen. Das Motto in diesem Fall sollte folgendermaßen lauten: „Many Things Go“. „Anything Goes“ wäre hier die falsche Devise. (vgl. ebd. S.9)

Vor der empirischen Feldarbeit muss man sich einigen Fragen bezüglich der Methode, die man anwenden möchte, stellen:

- Was leistet eine Methode bzw. wie kann ich sie zur Beantwortung meiner Forschungsfragen verwenden?
- Welche Art von Weltkonstruktion entsteht durch den Einsatz der Methode?
- Welchem wissenschaftlichen Weltbild und Selbstverständnis ist sie verpflichtet?
- Wo liegen – nicht nur aus technisch, sondern grundsätzlich – die jeweiligen Stärken und Schwächen bestimmter Verfahren?
- Welche Methoden sind miteinander kombinierbar?
- Welche Fehler können bei der Methodenanwendung entstehen und wie kann ich diese wieder beheben?

(vgl. GLÄSER und LAUDEL, 2010 S.29)

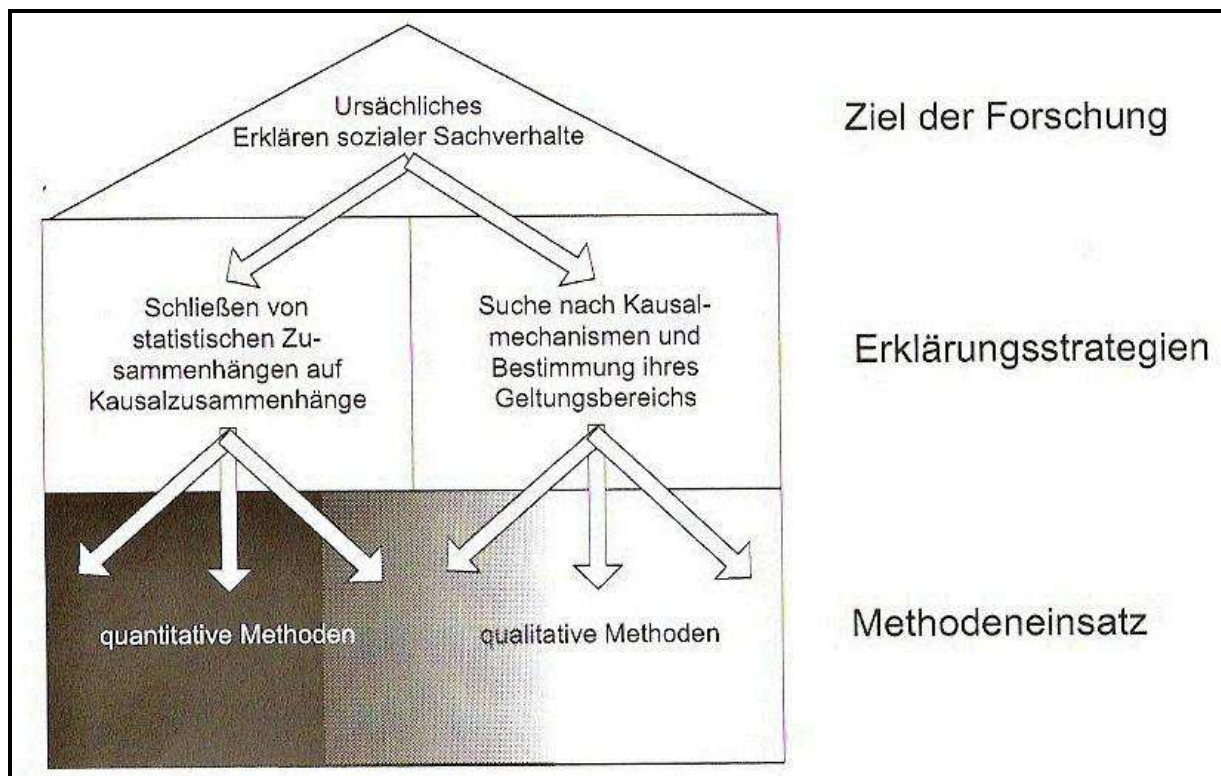
Entscheidend ist, dass dem methodischen Detailwissen eine Sensibilität für die Konzeptebene zur Seite gestellt wird. (vgl. REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.8-9)

---

Die Methodenwahl ist für jeden Forscher vor Beginn seiner Arbeit somit eine Schlüsselfrage bzw. ein Schlüsselproblem.

### 3.2 Qualitative Methoden der Sozialforschung

Die empirische Sozialforschung lässt sich in zwei vom Ansatz her verschiedene Forschungstypen (siehe Abbildung 3) unterteilen. Auf der einen Seite die quantitativen Methoden, welche auch als „theorietestende“ Forschung bezeichnet werden, und auf der anderen Seite die qualitativen Methoden der Sozialforschung, welche auch als „theoriegenerierende“ Forschung angesehen werden. Experten sprechen sogar von zwei „verfeindeten“ Lagern, jedoch werden diese Unterscheidungen der praktischen Anwendung sozialwissenschaftlicher Forschung nicht gerecht. (vgl. GLÄSER und LAUDEL, 2010 S.24-25)



**Abbildung 3: Erklärungsstrategien und Methodeneinsatz in der empirischen Sozialforschung** (Quelle: GLÄSER und LAUDEL, 2010 S.28)

In Wahrheit gibt es gar keine rein quantitativen bzw. "nicht mit Interpretationen verbundene" Forschungsmethoden, denn auch erhobene Daten haben eine interpretative Aussagekraft. Genauso arbeiten auch qualitativen Forschungsstudien mit Zahlen und Mengenangaben aus statistischen Daten. Die strikte Trennung der beiden Forschungsparadigmata sollte nicht überbewertet werden. Beide Methoden haben spezifische Vor- und Nachteile. Die Wahl, welche Art der Methode angewendet werden kann, ist primär davon abhängig, was im Laufe der Forschung untersucht werden soll. Abschließend ist festzuhalten, dass der wichtigste Unterschied zwischen diesen beiden Forschungsansätzen der empirischen Sozialforschung die Art und Weise ist, wie man als Forscher von empirischen Untersuchungen zu kausalen Erklärungen und Ergebnissen gelangt (siehe dazu Abbildung 3). (vgl. ebd. S.25-27)

### **Zentrale Prinzipien und Kennzeichen qualitativer Sozialforschung**

- Prinzip der Offenheit: „Offenheit bedeutet in dieser Präzisierung nicht, vorweg das untersuchte Feld mit fixen Hypothesen zu überziehen, es bedeutet, offen für das möglicherweise Neue zu sein und zu bleiben...“(Reichert, 2009, Abs. 27) (zit. LAMNEK, 2010 S.20 )  
Dieses Prinzip gilt auf verschiedenen Ebenen der Forschung. Die Forschungsfragen sind offen formuliert, der Forschungsverlauf offen angelegt und die Fragen werden offen gestellt.
  - Methodisches Spektrum statt Einheitsmethode: Es existiert ein ganzes Methodenspektrum, aus dem ausgewählt werden kann.
  - Gegenstandsangemessenheit von Methoden: Die Methodenauswahl richtet sich nach der Fragestellung.
  - Orientierung am Alltagsgeschehen und Alltagswissen: Die Datenerhebung, in den meisten Fällen Interviews, erfolgt im alltäglichen Kontext des Befragten.
  - Kontextualität als Leitgedanke: Die Aussagen des Interviewpartners werden immer im Kontext der Lebens- oder Befragungssituation gesehen.
-

- 
- Perspektiven der Beteiligten: Die Erfassung der unterschiedlichen Perspektiven der Interviewpartner auf gewisse Problemstellungen ist das Ziel des Forschers.
  - Reflexivität des Forschers: Der Forscher hat Einfluss auf das Feld, den Gegenstand und die Befragten. Diese werden in die Untersuchung genauso einbezogen wie die eigenen Erfahrungen des Forschers und sie sind als nicht störend anzusehen, sondern liefern zusätzliche Erkenntnisse.
  - Verstehen als Erkenntnisprinzip: Komplexe Zusammenhänge werden rekonstruiert. Es ist eine Suche nach Motiven und sinnhaften Zusammenhängen und nicht nach Kausalzusammenhängen.
  - Fallanalyse als Ausgangspunkt: Vorerst werden die Einzelfälle und damit die Wahrnehmung und Handlung der einzelnen Personen separat analysiert. Erst danach können Vergleiche gezogen.
  - Konstruktion der Wirklichkeit als Grundlage
  - Qualitative Forschung als Textwissenschaft: Die erhobenen Daten in der qualitativen Forschung, mit Ausnahme von Bildern, Graphiken, Filmen etc., werden in Textform umgewandelt.
  - Entdeckung und Theoriebildung als Ziel: Theorien werden nicht an der Empirie überprüft, sondern aus der Empirie werden Theorien erst entwickelt.

(vgl. FLICK, KARDOFF und STEINEKE, 2000 S.22ff zit. in REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.118-119 )

### 3.3 Qualitative Interviews

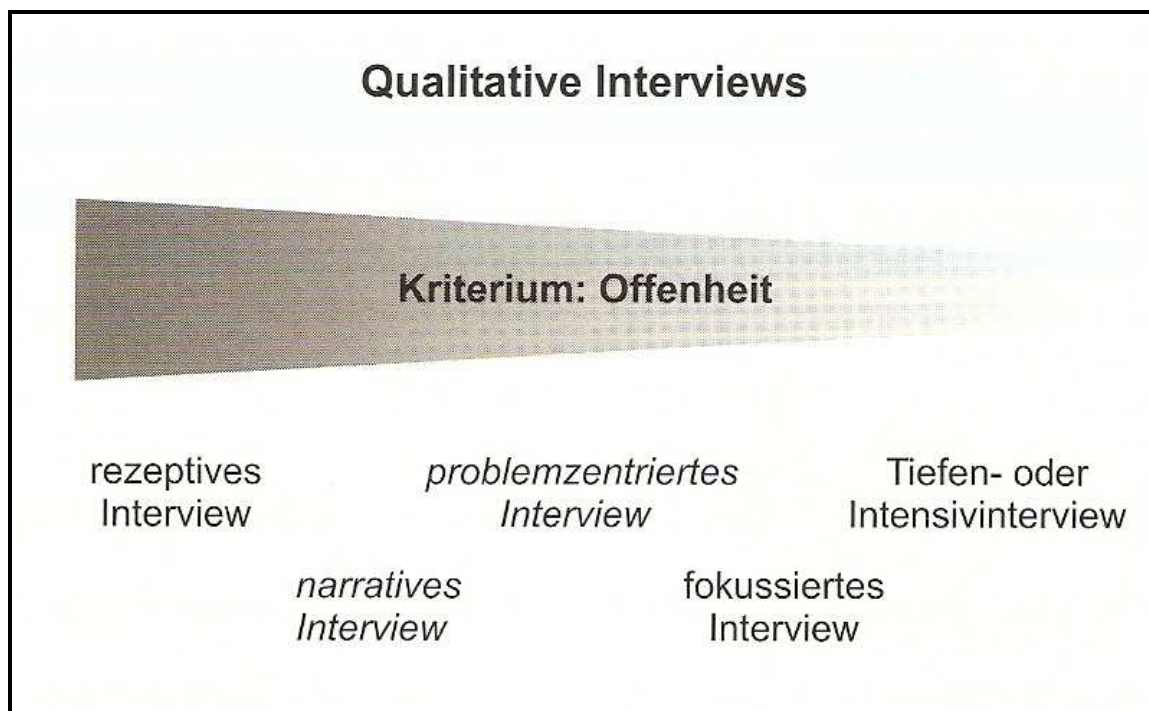
Das Interview in seinen verschiedenen qualitativen Ausprägungen ist eine Forschungsmethode, welche sich mittlerweile großer Beliebtheit und Verbreitung erfreut. Man könnte sogar sagen, dass sich das qualitative Interview auf einem guten Weg befindet, sich als Königsweg der Forschung zu etablieren. Die teilnehmende Beobachtung ist die qualitative Methode par excellence. Die Bedeutung des qualitativen Interviews gewinnt aber immer mehr an Bedeutung. In der qualitativen Forschung befasst man sich oft mit Auswertungstechniken bzw. -verfahren als

---



Interpretationen von Texten. Der Vergleich von Texten und die daraus hervorgehenden Interpretationen ermöglichen dem Forscher Kontrollmöglichkeiten, die methodisch und methodologisch gesehen, dem qualitativen Interview einen hohen Stellenwert einbringen. (vgl. LAMNEK, 2010 S.301)

Es haben sich im Laufe der Jahre mehrere Systematiken qualitativer Interviews herauskristallisiert. Zur besseren Einordnung der unterschiedlichen Interviewtypen soll die folgende Variante von LAMNEK dienen. Er unterscheidet dabei fünf verschiedene Typen qualitativer Interviews auf Grund von acht Kriterien. Abbildung 4 zeigt die Interviewformen nach einem dieser Kriterien, nämlich der „Offenheit“. Weitere Kriterien sind zum Beispiel „Flexibilität, Theoriebezogenheit, Prozesshaftigkeit etc.“. Viele der Interviewformen haben sich bereits in der humangeographischen Forschung etabliert und werden daher auch oft verwendet. (vgl. REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.130 )



**Abbildung 4: Formen qualitativer Interviews** (Quelle: REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.130)

Die gerade dargestellten Interviewtypen werden meistens, auch in dieser Arbeit, kombiniert angewandt und kommen daher auch selten in reiner Form vor. Diese flexiblen Verwendungsmöglichkeiten ermöglichen aber gleichzeitig die Kreativität des Forschungsdesigns zu verbessern. (vgl. REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.131)

### **3.4 Problemzentriertes Interview**

Das problemzentrierte Interview wird durch eine „mittlere Offenheit“ charakterisiert, wie die Abbildung 4 deutlich zeigt. Dem befragten Experten werden also offene Fragen gestellt, d.h. es gibt keine vorgefertigten Antwortkategorien, zwischen denen der Interviewpartner sich entscheiden muss. Offene Fragen grenzen die Themenbereiche lediglich ein und ermöglichen dem Interviewpartner relativ frei und mit eigenen Formulierungen zu antworten. Des Weiteren ist das problemzentrierte Interview halbstrukturiert, es existiert also kein fixer Fragenkatalog. Der Psychologe WITZEL, der diese Form des Interviews entwickelte, charakterisierte die Problemzentrierung des Interviews als „die Orientierung des Forschers an einer relevanten gesellschaftlichen Problemstellung“. Das soll jedoch nicht bedeuten, dass mit andere Interviewtypen keine wichtigen Probleme und Themen behandeln werden können. (vgl. REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.133-135 )

WITZEL definierte vier wichtige Bestandteile eines problemzentrierten Interviews (vgl. WITZEL, 1985 S.245ff):

- Gesprächseinstieg: Abklärung der Themen.
  - Allgemeine Sondierungen: Durch Nachfragen sollen weitere Details liefern.
  - Spezifische Sondierungen: Zusammenfassung und Vertiefung des Gesagten soll das Verständnis des Interviewers erweitern.
  - Ad-hoc-Fragen: Direkte Fragen zu bestimmten Themenbereichen, die während des Interviews noch unbehandelt geblieben sind.
-

Ein problemzentriertes Interview kann auch noch durch zusätzliche Elemente wie zum Beispiel einen Kurzfragebogen oder ein Postskriptum erweitert werden. (vgl. REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.137)

Das problemzentrierte Interview zählt zu den Leitfadeninterviews. (vgl. FLICK, 1995, S.94ff) Der Leitfaden dient dem Interviewer als unterstützendes Hilfsinstrument. Im Endeffekt spiegeln sich hier die Gedanken des Forschers zur behandelnden Problematik wieder. Die Themen des Interviews können im Leitfaden gut strukturiert und geordnet werden. Meistens werden zusammenhängende Thematiken in einem Fragenblock zusammengefasst. Die Strukturierung eines Leitfadens ist angelehnt an die Erstellung eines Fragebogens. Dem Forscher ist es beim problemzentrierten Interview aber selbst überlassen, ob er die Themen als Fragen formuliert oder nur in Schlagworten anführt. Es besteht auch jederzeit die Möglichkeit den Interviewleitfaden zu verändern oder anzupassen, im Gegensatz zu Forschungen, die mit Fragebogenerhebungen arbeiten. (vgl. REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.134-137)

Oft werden Interviews mit Hilfe von Tonbandgeräten aufgezeichnet und anschließend durch Transkription in Textform gebracht. Geographische Arbeiten werden üblicherweise in normales Schriftdeutsch transkribiert, da Sachinhalte meistens wichtiger für die Forschungsarbeit sind und nicht die genaue sprachliche Äußerung. Themen und Inhalte stehen bei dieser Diplomarbeit im Vordergrund, deshalb wurde auch die „Transkription in normales Schriftdeutsch“ den genauen Varianten „Transkription in literarische Umschrift“ bzw. „Transkription durch das phonetische Alphabet“ vorgezogen. Bei den beiden Letztgenannten sind nämlich bestimmte Besonderheiten des Sprechens wie Dialekt, Pausen des Interviewers oder des Gesprächspartners und Interjektionen (z.B.: „mhms“, „ähs“ etc.) in der Umschrift zu berücksichtigen. Zusätzlich erhöht die „Transkription in normales Schriftdeutsch“ die Lesbarkeit der Umschrift und erleichtert somit die Auswertung der Interviews. FLICK (1996, S.192f) warnt bei der Transkription vor übertrieben großer Genauigkeit. Seiner Meinung nach müsse man nur so viel transkribieren wie für die Fragestellung notwendig ist und stattdessen mehr Zeit für die Interpretation der transkribierten Texte aufwenden. (vgl. ebd. S.154-156 )

---

Der Umfang bzw. die Anzahl der Interviews bzw. Expertengespräche für die Forschungsarbeit ist je nach Themenstellung und Rahmenbedingungen variabel. Die Dauer des Interviews ist vorab schwer einzuschätzen und ist oft abhängig von der Gesprächsbereitschaft des Befragten. Die Auswertungen der Expertengespräche bzw. deren Vergleichbarkeit wird durch die Erstellung eines Leitfadens im Vorhinein deutlich erleichtert. Die qualitative Inhaltsanalyse (siehe folgendes Kapitel 3.5) ist eine geeignete Methode, um Interviews sinnvoll auswerten zu können. (vgl. ebd. S.139)

### **3.5 Qualitative Inhaltsanalyse**

Die qualitative Inhaltsanalyse kann als „systematische Bearbeitung von Kommunikationsmaterial“ (vgl. MAYRING 2000, S.468) verstanden werden. Dabei handelt es sich bevorzugt um Texte, es können aber auch Gebäude, Musik, Bilder etc. bearbeitet werden. Ursprünglich stammt die Methode aus den USA und wurde dort in den 1920er Jahren entwickelt. (vgl. REUBER und PFAFFENBACH, 2005 S.173-174)

Bei der qualitativen Inhaltsanalyse versucht man, eine Informationsbasis zu bestimmten Themen aus Ursprungstexten zu schaffen. Diese Basis ist durch Suchraster strukturiert und soll für die Beantwortung der Forschungsfragen dienen. Kern dieser Methode ist die Extraktion. Im Endeffekt extrahiert man Rohdaten aus Texten und bereitet diese Daten auf und wertet sie anschließend aus. GLÄSER und LAUDEL verwenden in ihrer Form der qualitativen Inhaltsanalyse den Begriff Extraktion. MAYRING, ein oft zitierter Vertreter dieser Methode, beschreibt diesen Vorgang als „Kodieren“. Extraktion heißt nichts anderes, als Texte zu lesen und jene Informationen herauszufiltern, die für jeweilige Forschungsarbeiten von Bedeutung sind. Die Suchraster helfen die Informationen aus Texten in ein System von Kategorien einzutragen. Dieses System ist offen, d.h. es kann während des Extraktionsvorgange verändert werden. Abbildung 5 zeigt eine sehr vereinfachte Darstellung und im Wesentlichen das Prinzip einer qualitativen Inhaltsanalyse. (vgl. GLÄSER und LAUDEL, 2010 S.199-201)

---

---

Text → Suchraster → Extraktionsergebnisse → Analyse → Interpretation

**Abbildung 5: Ablauf einer qualitativen Inhaltsanalyse** (Quelle: Eigene Darstellung, 2012)

Die qualitative Inhaltsanalyse kann computergestützt oder manuell durchgeführt werden. Auf Grund ihrer Systematik müssen bei der qualitativen Inhaltsanalyse alle Materialien gleich behandelt und bearbeitet werden. Jeder Text muss studiert und gelesen werden und der Forscher entscheidet selbst, welche Informationen relevant sind und extrahiert werden müssen. Die qualitative Inhaltsanalyse hilft, die aus theoretischen Vorüberlegungen abgeleiteten Annahmen über Kausalmechanismen zu analysieren und zu ordnen und in Zusammenhang mit den zu untersuchten Themen und Forschungsfragen zu bringen. (vgl. ebd. S199-202)

### 3.6 Begründung der Methodenwahl

Zur Bearbeitung der Themen Mobilität und Radverkehr in Wien wurden von April 2012 bis Mai 2012 problemzentrierte Interviews mit zehn Experten zu den oben genannten Themenfeldern durchgeführt. Informationen zu den Interviewpartnern und die Begründung, warum sie als Experten herangezogen wurden, folgen im anschließenden Kapitel 3.7. Der Fokus der Arbeit liegt hauptsächlich auf der Entwicklung des Wiener Radverkehrs als zukunftssträchtige Form der Mobilität im urbanen Raum. Das wichtigste Kriterium für die Wahl des problemzentrierten Interviews, welches zu den Leitfadeninterviews zählt als Hauptforschungsmethode dieser Arbeit ist die „mittlere Offenheit“ dieser Interviewform. Der befragte Experte hat somit, wie bereits in Kapitel 3.4 erwähnt, die Möglichkeit auf die offen (es gibt keine vorgefertigten Antwortkategorien im Leitfaden) gestellten Fragen frei zu antworten. Die Halbstrukturiertheit des problemzentrierten Interviews war ebenfalls ein wichtiger Grund für die Wahl dieser Interviewform, weil dies dem Forscher ermöglicht, seinen im Vorfeld der Forschungsarbeit erstellten Interviewleitfaden laufend zu adaptieren bzw. den jeweiligen Gegebenheiten anzupassen.

---

Bei Interviews oder Expertengesprächen mit Fragebögen, die fix festgelegte Antwortmöglichkeiten beinhalten, ist es kaum möglich Zwischenfragen zu stellen. Im Vergleich dazu hat der Interviewer bei der problemzentrierten Interviewform die Möglichkeit, Fragen abseits des Leitfadens zu stellen, wodurch der Forscher ständig neue Erkenntnisse gewinnen kann. Dieser Umstand war ebenfalls entscheidend bei der Methodenwahl. Das Expertengespräch erschien mir als adäquate Forschungsmethode, um aussagekräftige Informationen zu den derzeit viel diskutierten Themen Mobilität und Radverkehr in Wien zu erhalten.

Unterstützend kam die qualitative Inhaltsanalyse zur Anwendung, um aus den verwendeten Textdokumenten und der entsprechenden Fachliteratur relevante Informationen zu extrahieren und den Zusammenhang zu den Forschungsthemen herzustellen.

### 3.7 Interviewpartner und Interviewleitfaden

Die Interviewpartner und deren jeweilige Funktion, Tätigkeit oder Beruf werden in der nachfolgenden Tabelle 1 dargestellt. In der Tabelle sind auch Zeitpunkt und Dauer des Interviews ersichtlich, sowie die Reihenfolge, in welcher die Experten befragt wurden. In Summe wurden im Rahmen der Forschungsarbeit zehn Interviews mit Experten zum Thema Radverkehr und Mobilität in Wien durchgeführt.

<b>Name</b>	<b>Funktion/Beruf</b>	<b>Datum</b>	<b>Dauer</b>
<b>Ing. Franz Blaha</b>	Projektkoordinator für Radfahrinfrastruktur der MA 46	17.04.2012	20 Minuten
<b>Thomas Etzer</b>	Fahrradbote bei "Spinning circle"	24.04.2012	30 Minuten
<b>Mag. Alec Hager</b>	Obmann der Radlobby "IG-Fahrrad"	26.04.2012	35 Minuten

<b>DI Dr. Hans-Erich Dechant</b>	Teamleiter des Radverleihs "Citybike"	27.04.2012	30 Minuten
<b>DI Martin Blum</b>	Radbeauftragter der Stadt Wien (Radfahrgentur bei der MA 28 angesiedelt)	27.04.2012	30 Minuten
<b>DI Martin Eder</b>	Bundesradverkehrsorganisator des Lebensministeriums	11.05.2012	30 Minuten
<b>DI Michael Szeiler</b>	Verkehrsplaner, Mediator und Teamleiter bei Rosinak und Partner	14.05.2012	60 Minuten
<b>Andrzej Felczak</b>	Vorstands-Vorsitzender der Radlobby "Argus"	15.05.2012	60 Minuten
<b>Ing. Thomas Berger</b>	Referent für generelle Radverkehrsplanung der MA 18	23.05.2012	50 Minuten
<b>DI Tadej Brezina</b>	Projektassistent im Forschungsbereich Verkehrsplanung und -technik an der TU Wien	23.05.2012	70 Minuten

**Tabelle 1: Interviewpartner** (Quelle: eigene Darstellung, 2012)

Die Auswahl der Experten für die Interviews soll ein Querschnitt durch die verschiedenen Institutionen und öffentlichen Stellen sein, die sich vorwiegend mit dem Radverkehr und der Mobilität in Wien beschäftigen. Die Gesprächspartner der Magistratsabteilungen 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) und 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) decken dabei die öffentlichen Einrichtungen der Stadt Wien ab. Zusätzlich dazu wurden Interviews mit dem seit knapp einem Jahr im Amt befindlichen Radbeauftragten der Stadt Wien und dem Bundesradkoordinator des Lebensministeriums geführt. Um auch die Stimme der passionierten Radfahrer Wiens zu hören, gab es Gespräche mit Vertretern der

Radlobbies in Wien. Wichtig für diese Arbeit waren auch die Sicht eines Experten der Universität, in diesem Fall der Technischen Universität (TU) Wien und die Meinung eines Verkehrsplaners. Der wirtschaftlich praktische Aspekt des Fahrrads in Wien wurde durch einen aktiven Fahrradboten und den Teamleiter des Radverleihs Citybike repräsentiert. Anzumerken ist, dass der erste Interviewpartner zum Teil A keine Antworten geben wollte, weil er meinte, dazu keine adäquaten Aussagen tätigen zu können.

Mobilität ist im urbanen Raum derzeit ein brisantes Thema in Wien, das auf verschiedensten Ebenen (z.B.: politisch, verkehrstechnisch, ideell etc.) abgehandelt wird. Mit den im Kapitel 3.6 beschriebenen angewandten Methoden und der Auswahl der befragten Experten sollte ein breites Spektrum an Erkenntnissen in Bezug auf Perspektiven und Entwicklungschancen des Radverkehrs in Wien gewonnen werden.

### **Interviewleitfaden**

Der Leitfaden, der in zwei Hauptteile untergliedert ist, besteht insgesamt aus 16 Fragen: Teil A beinhaltet sechs Fragen und beschäftigt sich mit Mobilität bzw. mit Mobilitätskonzepten und Teil B behandelt das Thema Radverkehr in Wien. (siehe Abbildung 6)

Wie bereits in Kapitel 3.4 erklärt wurde, dient der Leitfaden dem Interviewer als Hilfsmittel, um die Gesprächsthemen gut strukturieren und in weiterer Folge das Interview besser gestalten zu können. Die Grundstruktur des Leitfadens wurde im Laufe der Forschungsarbeit nicht verändert, um die Auswertung zu erleichtern. Je nach Interviewverlauf wurden auch Zwischenfragen gestellt, um noch exaktere Aussagen zu gewinnen. Während der Vorbereitungsarbeit für die Interviews wurde versucht, die Fragestellungen so zu formulieren, dass dem Gesprächspartner die Möglichkeit geboten wurde, zielgerichtete Antworten zu geben. Auf Wunsch wurde den Interviewpartnern der Leitfaden schon vor dem Interviewtermin übermittelt.

Die Transkription der Interviews befindet sich im Anhang der Arbeit und wurde in „normalem Schriftdeutsch“ verfasst, was die Lesbarkeit verbessert und die Auswertung der Expertengespräche erleichtert, wie im Kapitel 3.6 bereits erläutert wurde. Die Auswertung der Interviews erfolgt zu Beginn des fünften Kapitels.

---



**Leitlinie für Experteninterview** (Diplomarbeit: Zukunftsthema Mobilität - Perspektiven und Entwicklungschancen des Radverkehrs am Beispiel Wiens)

**Teil A – Mobilität/ Mobilitätskonzepte**

1. Was verstehen Sie unter effizienter urbaner Mobilität?
2. Gibt es ein Gesamtverkehrskonzept / Mobilitätskonzept für Wien?
3. Wie soll/ muss sich das Mobilitätsverständnis bzw. Mobilitätsverhalten der Menschen für die Zukunft im Sinne von Nachhaltigkeit ändern?
4. Welche Faktoren können eine erfolgreiche urbane Mobilität behindern?
5. Welche Lösungen gibt es, um diese Hindernisse zu beseitigen?
6. Welchen Stellenwert soll das Radfahren in Zukunft als Bestandteil urbaner Mobilitätskonzepte haben?

**Teil B – Radverkehr in Wien**

7. Seit wann gibt es ein Radverkehrskonzept in Wien und wie hat es sich entwickelt?
8. Wieso ist im europäischen Vergleich der Anteil des Radverkehrs in Wien relativ niedrig (gewesen)? Welche Gründe gibt es dafür?
9. Wie beurteilen Sie die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien?
10. Wo liegen für Sie Stärken und Potenziale des Wiener Radverkehrskonzepts?
11. In welchen Bereichen liegen Probleme bzw. Schwierigkeiten?
12. Wie gestaltet sich die Finanzierung der Maßnahmen für den Radverkehr? (Öffentliche Hand, Sponsoren, EU,...)
13. Wie motiviert man die Menschen dazu, weniger Auto zu fahren und aufs Rad umzusteigen? Welche Maßnahmen müssen gesetzt werden? (Marketing, Werbung, Service,...)
14. Wie sieht die Zusammenarbeit mit Rad-Organisationen bzw. Einrichtungen aus?
15. Welche Auswirkungen hat der Radverkehr auf Mensch (Gesundheit), Umwelt, Nachhaltigkeit und Wirtschaft?
16. Welche „best-practice“-Beispiele für urbane Radverkehrskonzepte vergleichbarer Städte sind für Sie interessant?

**Abbildung 6: Leitfaden für die Experteninterviews** (Quelle: eigene Darstellung, 2012)

Es folgt nun ein historischer Überblick über die Entwicklung von Verkehrs- und Mobilitätsverhalten, um einen Bogen von der Vergangenheit bis zur Gegenwart zu spannen.

---

## 4. Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Europa in den letzten 200 Jahren

Das folgende Kapitel 4 beschäftigt sich mit der Entwicklung des Verkehrs und dem Mobilitätsverhalten der Menschen in den letzten 200 Jahren. Zu dieser Zeit begann der Aufschwung des modernen, mechanisierten bzw. maschinellen Verkehrs. (vgl. MERKI, 2008 S.8). Zu Beginn erfolgt aber ein kurzer Überblick über die Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in der vorindustriellen Zeit. Im Anschluss daran soll die Entwicklung im Zeitalter der Industrialisierung dargestellt werden. Im weiteren Verlauf widmet sich dieses Kapitel dann der Entwicklung und den wichtigsten Innovationen der einzelnen Verkehrsmittel: Schiff, Eisenbahn, Flugzeug, Automobil und Fahrrad. Letzteres hat für diese Arbeit natürlich eine besonders wichtige Bedeutung und wird deswegen genauer erläutert. Die Entwicklungen der jeweiligen Verkehrsarten sollen aber nur überblicksmäßig und kompakt präsentiert werden. Den Abschluss bildet eine Darstellung der Entwicklung des Wiener Verkehrssystems, insbesondere des Radverkehrs in Wien.

Das Feld Verkehrsgeschichte ist ein weitreichendes Querschnittsthema. Diverse Geschichtswissenschaften und andere Fachrichtungen wie die Geographie, Soziologie oder Ökonomie beschäftigen sich ausgiebig mit dieser Materie.

Relevant für diese Diplomarbeit ist die „moderne Verkehrsgeschichte“, also seit Beginn der Industrialisierung. Die Grenze zwischen dem „vormodernen“ und dem „modernen“ Verkehr lässt sich schwer ziehen. Moderner Verkehr unterscheidet sich einerseits durch die Mechanisierung der Fahrzeuge und andererseits durch die Errichtung von kapitalaufwendiger Infrastruktur vom vormodernen Verkehr. (vgl. MERKI, 2008 S.8-9) Verkehrsinnovationen und Mobilitätsverhalten stehen in Wechselwirkung zueinander. Gemeinsam ist allen, dass sie schneller, weiter, bequemer, billiger und sicherer sein sollen. (vgl. ebd. S.76)

---

---

## 4.1 Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in der vorindustriellen Zeit

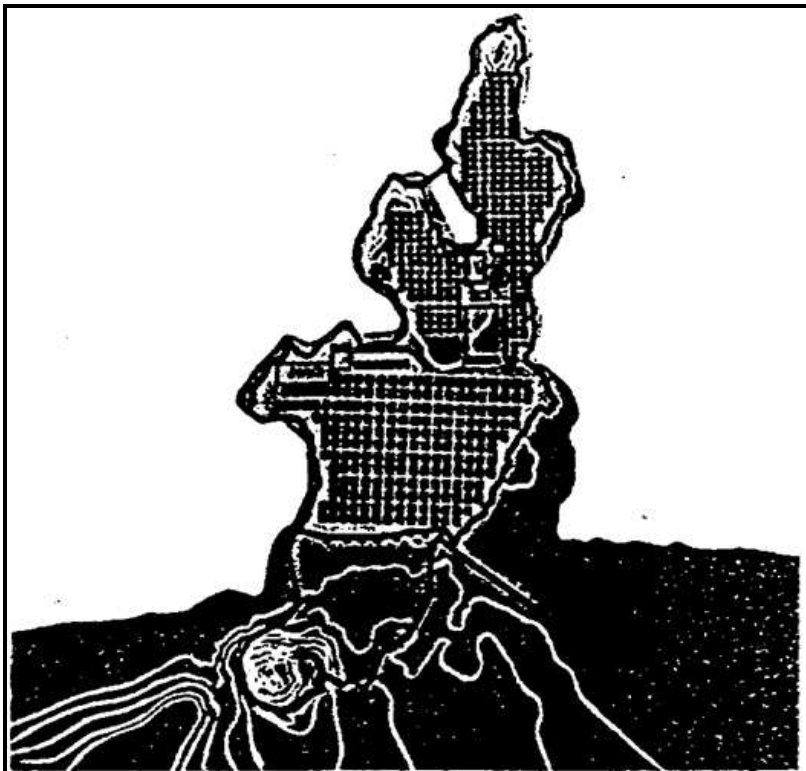
Beschreibt man Verkehr als eine Verhaltensweise, so ist sie für alle früheren und existierenden menschlichen Gesellschaften eigen und essentiell. Bereits Jäger und Sammler in der Steinzeit mussten weite Strecken vor allem für die Nahrungssuche und für den Handel überwinden. Zentren bzw. Städte der alten Hochkulturen Chinas, Mesopotamiens, Indiens, Ägyptens etc. waren in den meisten Fällen auch Verkehrsknotenpunkte bzw. Verkehrszentren. Sie wurden mit Lebensmitteln, Sklaven, Waffen, Informationen etc. versorgt. (vgl. MERKI, 2008 S.15) Dies war aber nur möglich, wenn entsprechende Verbindungslinien und leistungsfähige Verkehrsmittel zur Verfügung standen. (vgl. VOIGT, 1965 S.8) Die ersten Handelswege waren die Tee- und Seidenstraße und beide führten von China bis zum Schwarzen Meer. Die Bernsteinstraße über die Alpen bis zur Ostsee war in Europa eine wichtige Handelsstraße. (vgl. Skript VO – Verkehrsplanung und Mobilität 856.102, Teil A-Einführung, S.7 BOKU Wien)

Grundsätzlich war der vorindustrielle Verkehr rein von der Muskelkraft abhängig. Es musste meist getragen, gezogen, gerudert oder schlicht und einfach gegangen werden. Meistens wurden Tiere, wie zum Beispiel Pferde, Ochsen, Esel, Kamele etc. für die mechanische Arbeit eingesetzt. Schon vor der neolithischen Revolution, dem „Sesshaft werden“ der Menschen, wurden Geräte wie Schlitten, Sänften oder Tragevorrichtungen verwendet. Danach entwickelten sich erst Wagen und Karrengestelle, die den Transport von Gütern vereinfachten. (vgl. MERKI, 2008 S.16-17)

Generell lässt sich feststellen, dass das Meer vom Altertum bis ins Mittelalter als „verkehrsfreundlich“ galt und im Gegensatz dazu das Land als „verkehrsfeindlich“. (vgl. VOIGT, 1965 S.7) Die Verkehrswege auf dem Land waren in der vorindustriellen Phase meistens sehr schlecht zu befahren. Barrieren wie Urwälder, Sümpfe, große nicht überwindbare Flüsse sowie politische Umstände erschwerten den Transport von Gütern und generell die Reise über den Landweg. Holz war als Material gut geeignet für den Bau von Flößen und Schiffen. Das Segel und die

---

Nutzung der Windkraft zum schnelleren Vorankommen auf dem Wasser waren seit dem 5. Jahrtausend vor Christi Geburt bereits bekannt. (vgl. MERKI, 2008 S. 16-18) Trotzdem waren die Straßennetze für die zentralistischen Staaten des Altertums wichtig, denn ohne diese wäre die Entfaltung ihrer Macht nicht möglich gewesen. Als Beispiel dient Abbildung 7, wo das Straßennetz der griechischen Stadt Milet zu sehen ist.



**Abbildung 7: Straßennetz von Milet 43 v.Chr.** (Quelle: Skript VO – Verkehrsplanung und Mobilität 856.102, Teil A-Einführung, S.8 BOKU Wien)

In der Zeit des Altertums herrschten vorwiegend Küstenkulturen vor. Historische Quellen lassen erkennen, dass die Verkehrssysteme an den Küsten und Flüssen meist besser waren als jene im Inneren der Kontinente. Die am Wasserweg gelegenen Gebiete bildeten meist stärkere marktwirtschaftliche Strukturen aus. Dieser Umstand begünstigte, dass sich diese Regionen zu höheren Kulturen entwickeln konnten. Der technische Stand der Verkehrsmittel war eng verknüpft mit der Ausdehnungsfähigkeit des Verkehrs und mit den geographischen Kenntnissen. Im Altertum waren das Niveau der Kulturen und die damit verbundene Bildung von

großen und mächtigen Städten eine Funktion der Güte des Verkehrs und seiner Systeme. Großstädte entstanden meist, wenn sie Beziehungen und Verbindungen zu guten Verkehrswegen hatten. In den ersten Phasen der Hochkulturentstehung bildeten die Verkehrssysteme zunächst eine unabhängige Variable der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen. Sie entwickelte sich dann zur abhängigen Variable jeder entstandenen politischen Macht weiter. Die politische, soziale und wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs und der Verkehrssysteme spiegeln sich also in der geschichtlichen Entwicklung diverser Hochkulturen wieder. VOIGT beschreibt die Wichtigkeit der Verkehrssysteme folgendermaßen: „ Die Güte des Verkehrssystems war also stets der Ausgangspunkt und damit auch das entscheidende Mittel zur Bildung kräftiger Staaten, sowie entwicklungsfähiger Kulturen und insoweit eine eigenständige Antriebskraft des wirtschaftlichen Aufstiegs.“ (zit. VOIGT, 1965 S.10) (vgl. VOIGT, 1965 S.7-9)

Sobald man die Rechtssicherheit im Staat bzw. in der Region und die Instandhaltung der Verkehrsanlagen (Straßen, Häfen, Nachrichtenstationen etc.) nicht mehr gewährleisten konnte, so senkte sich die Qualität des Verkehrs auf einen jeweils von der technischen Entwicklung basierenden Stand herab. Große Metropolen des Altertums fielen und wuchsen, auch wenn natürlich sehr viele andere Umstände und Ursachen mitgewirkt hatten, mit der Verbesserung bzw. Verschlechterung der Qualität ihres Verkehrs und ihrer Verkehrssysteme. (vgl. ebd. S.10)

Die Ansiedlung der alten und mittelalterlichen Städte lassen ähnliche Tendenzen erkennen wie bei den alten Hochkulturen. Auch sie befanden sich fast immer an Knotenpunkten oder Schnittstellen von Straßen, an schiffbaren Gewässern oder Flüssen bzw. in einer Küstengegend. An Flüssen gelegene Städte hatten besonders gute Lagen, wenn sie eine Fähre, eine Furt oder im Optimalfall eine Brücke hatten. Auch in der heutigen Zeit liegen wichtige Finanzzentren der Welt wie beispielsweise New York, Tokio, Singapur oder London an Verkehrspunkten mit günstiger Lage. Große Reiche und Staaten der vorindustriellen Zeit wurden über den Wasserweg verbunden und zusammengehalten. Beispielsweise wurde der Nil auch als „Lebensader“ der alten Ägypter bezeichnet. Der Weg über Wasser galt als weniger mühsam als jener über Land. Das Floß spielte dabei eine tragende Rolle und stellte

---

die unkomplizierteste Nutzung für den Transport auf dem Wasser dar. Der Landtransport war vergleichsweise auch um vieles teurer als die Beförderung von Gütern über Wasserstraßen. Beispielsweise galt um 300 nach Christus zu Zeiten Kaiser Diokletians folgende Arithmetik: Transportkosten auf dem Fluss erwiesen sich als fünfmal so teuer die auf dem Meer und auf der Straße waren die Kosten 28-56 Mal so hoch. (vgl. MERKI, 2008 S.16-18)

Zur Entwicklung des Straßenbaus trug das Mittelalter nur wenig bei, denn die meisten europäischen Staaten waren nicht in der Lage ein Straßennetz zu bauen, geschweige denn ein solches zu sichern. Der Verkehr spielte sich daher im Mittelalter hauptsächlich auf Flüssen und Seen ab. (vgl. Skript VO – Verkehrsplanung und Mobilität 856.102, Teil A-Einführung, S.10 BOKU Wien)

Die Hansestädte kontrollierten vom 14. bis ins 16. Jahrhundert den Handel und Verkehr in der Nord- und Ostsee. Zur Zeit der Renaissance galten die Städte Genua und Venedig als Seemächte, die große Teile des Handels im Mittelmeer dominierten. Die Portugiesen stiegen durch große Entdeckungsfahrten, wie z.B. die Umfahrung der Südspitze Afrikas, also der östliche Seeweg nach Indien, im 15. und 16. Jahrhundert zur bestimmenden Seemacht Westeuropas auf. Zur gleichen Zeit entwickelte sich auch Spanien mit der Entdeckung der „Neuen Welt“ durch Kolumbus zu einem Konkurrenten auf den Weltmeeren, im Wettstreit mit Niederländern, Franzosen und Engländern. Das britische Empire stellte die bisher größte Kolonialmacht dar, die es bis dahin auf der Welt gegeben hatte. Grundlage dafür waren vor allem die Leistungen der Industrie in Großbritannien, aber auch der Handel mit den Kolonien und im Endeffekt die Seefahrt. (vgl. MERKI 2008, S. 18-19)

Diese Beispiele zeigen, dass die räumliche Mobilität (bzw. die Bereitschaft zum Ortswechsel und damit der Überwindung von räumlichen Distanzen) schon in früheren Epochen eine entscheidende Rolle bei der Verteilung der Macht spielte. Man könnte eventuell soweit gehen zu sagen: Je größer die Mobilitätsbereitschaft desto größer die Macht.

---

---

## 4.2 Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität ab der Industriellen Revolution

Die Abbildung 8 zeigt das Ölgemälde „Coalbrookdale at night“ von Phillip Jakob Louthembourg dem Jüngeren aus dem Jahr 1801. Der Ort Coalbrookdale in England gilt als eine der Geburtsstätten der Industriellen Revolution, weil dort mit einem der ersten mit Koks betriebenen Hochöfen zur Eisenverhüttung gearbeitet wurde.

„Die industrielle Entwicklung Europas und der Welt nimmt ihren Ausgang von Großbritannien. Die „Industrielle Revolution“ bedeutet zunächst einen technischen Umbruch: Mit Hilfe neuer Maschinen (Spinnmaschine, Dampfmaschine, mechanischer Webstuhl) und Produktionsmethoden (Eisenverhüttung mittels Steinkohle, Dampfantrieb, Arbeitsteilung) werden vor allem Textilindustrie, Bergbau und Metallindustrie entwickelt: Übergang von der Hausindustrie zum Fabrikbetrieb und Konzentration der industriellen Arbeit in städtischen Ballungen (z.B.: Manchester). (zit. PLOETZ, 1956 S. 796)



**Abbildung 8: „Coalbrookdale at night“** (Quelle: <http://some-landscapes.blogspot.co.at/2007/07/coalbrookdale-by-night.html>, Stand: 19.7.2012)

---

Die Industrielle Revolution, ausgehend vom finanzkräftigen, aufgeklärten Bürgertum in England ab der Mitte des 18. Jahrhunderts, bewirkte viele Veränderungen in den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und sozialen Arbeits- und Lebensbedingungen in West- und Mitteleuropa und in den USA. Speziell in Deutschland kam es zu einer Beschleunigung der Entwicklung (ab ca. 1850), so dass es am Ende des 19. Jahrhunderts die englische Industrieproduktion überholte. (vgl. WEISMANTEL, 1994 S.142)

Die Industrielle Revolution stellt im Wesentlichen den Übergang von der Agrargesellschaft zur industriellen Gesellschaft dar und sie führte zu einer Beschleunigung in vielen Wissenschafts- und Technikbereichen.

In den Geschichtswissenschaften kristallisierten sich einige Faktoren heraus, die entscheidende Voraussetzungen für die Industrialisierung Europas bildeten:

- Der hohe Stellenwert der christlich geprägten körperlichen Arbeit.
- Der Aufstieg des Kapitalismus im Bürgertum mit Fokus auf Privateigentum und Initiativen im Unternehmertum.
- Das Zeitalter der Aufklärung und die hohe Bedeutung des Rationalismus.
- Die Steigerung der landwirtschaftlichen Produktivität im 17. und 18. Jahrhundert.
- Der Nationalstaat, der Rechtssicherheit und Wohlstand durch Steigerung der Wirtschaft seinen Bürgern gewährleisten sollte.
- Die Ressourcenausstattung und die verkehrsgünstige Lage Europas.

Diese Faktoren waren vor der Industrialisierung im weitesten Sinne mit dem Fernhandel verbunden. Dieser basierte auf dem Seeverkehr bzw. dem Seehandel. Somit stellt die Ausweitung des See- und Fernhandels ebenfalls eine wichtige Voraussetzung für die Industrialisierung dar. Bis Ende des 18. Jahrhunderts rentierte sich nur der Transport von teuren exotischen Luxusgütern, wie Kaffee, Tee, Zucker oder Seide. Der Fernverkehr gewann immer mehr an Bedeutung und brachte auch hohe Gewinnspannen, aber im Vergleich zum Handelsvolumen innerhalb Europas konnte der Fernhandel nicht konkurrieren. Trotzdem war er wichtig für den

---



technischen Fortschritt, für die Modernisierung des Finanzwesens und er war maßgeblich an der Schaffung einer die Kontinente übergreifenden Wirtschaft beteiligt. (vgl. MERKI, 2008 S.19-20)

Man kann die beiden Termini Mobilität und Verkehr auch als gemeinsames sich gegenseitig beeinflussendes Kräftepaar sehen, deren Wechselwirkungen sich gegenseitig vorantreiben. VOIGT führt in diesem Zusammenhang folgende vier Punkte an:

- Das bisherig vorherrschende Gleichgewicht kann durch die dynamischen Faktoren neuer Verkehrsmittel beeinträchtigt oder sogar zerstört werden
- Bestimmte Rohstoffe werden durch den Ausbau der Verkehrssysteme und die Ausweitung der Verkehrsnetze erst abbauwürdig. Dadurch werden neue Bedarfe geweckt.
- Investitionen erzeugen Einkommen und setzen Beschleunigungseffekte in Gang. Investitionen in das Verkehrswesen haben Auswirkungen auf die gesamte Warenproduktion.
- Die Industrialisierung hätte eine gewisse eigenständige Prägung nicht angenommen, wenn sie diese nicht von den Verkehrsmitteln aufgezwungen bekommen hätte.

(vgl. VOIGT, 1953 S.13)

Die Verbesserungen im Bereich Verkehr und Mobilität gingen meist Hand in Hand mit dem Voranschreiten der Industrialisierung. Teilweise passierten Beschleunigung, Verbilligung und Verstetigung des Verkehrs parallel zum Prozess der Industrialisierung.

Im 19. Jahrhundert wurden die Verkehrs- und Austauschverhältnisse, vor allem in Bezug auf die realen Raumwirtschaftsbedingungen, mit dem Aufkommen des Dampfschiffs und der Eisenbahn revolutioniert. (Bahnbrechende Innovationen werden im anschließenden Kapitel 4.2.1 thematisiert) So entstanden im Laufe der Zeit immer neue Verkehrsmittel, mit denen sich natürlich auch die Historiker beschäftigten. Die aus diesen Innovationen entstehenden Vor- bzw. Rückkoppelungseffekte im Bereich der wirtschaftlichen Führungssektoren und die

---

komplexen großtechnischen Systeme entwickelten sich zu materiellen Infrastrukturen mit einem noch nicht absehbaren Integrationsgrad. Die Verbreitung neuer Verkehrsmittel bezeichnet SCHIEDT auch als eine Revolution. Er beschreibt es als Prozess der funktionalen Ausdifferenzierung und Anpassung, in dem neue Verkehrsmittel dominant, leistungs- und wirkungsmächtig zur Entfaltung kommen. (vgl. SCHIEDT, 2010 S.151)

Auffällig ist auch, dass Neuerungen im Bereich der Verkehrsmittel oder sogar komplett neue Verkehrsmittel jeweils an den Orten erfunden oder ins bestehende Verkehrssystem integriert wurden, wo die wirtschaftlichen Entwicklungen gerade am weitesten fortgeschritten waren. Die Innovationen kurbelten auch den Bausektor an, was wiederum so viel Kapital einbrachte, um die Banken und Börsen zu stimulieren. In Europa gab es den Großteil dieser gut entwickelten Regionen in Frankreich, England, Holland sowie Norditalien. Es ist jedoch immer schwierig, hier kausale Zusammenhänge genau nachzuweisen. Es spielt auch keine große Rolle, wie die Verkehrsneuerungen zeitlich oder räumlich festgelegt werden bzw. sind die Auswirkungen der Verkehrsinnovationen isoliert zu beurteilen. Fakt ist auf jeden Fall, und in diesem Punkt sind sich die Forscher einig, dass die Industrielle Revolution und in weiterer Folge der Industrialisierungsprozess ohne die Verbesserungen im Bereich Verkehr in dieser Form nicht stattgefunden hätte. Sie ermöglichte nicht nur Wachstum in vielen Bereichen, sondern sie setzte auch zusätzlich einen Systemwechsel in Gang, es entwickelten sich Agrargesellschaften zu Industriegesellschaften weiter. Modernisierungen im Bereich der Verkehrssysteme machten die Ausbeutung fossiler Energieträger wie Öl und Kohle erst möglich. Der Verkehr wird von MERKI auch als „Schmiermittel der Industriellen Revolution“ bezeichnet, welches die Industrialisierung in Schwung brachte und in Bewegung hielt. (vgl. MERKI, 2008 S.21-24)

---

### 4.2.1 Innovative Entwicklungen im Bereich der Verkehrsmittel

Zwischen der Erfindung neuer Verkehrsmittel und deren Nutzung im alltäglichen Gebrauch verging immer einige Zeit. Passende Rahmenbedingungen und eine bessere Infrastruktur sowie Erfahrungswissen von Ingenieuren, Institutionen und auch Unternehmen verhalfen einer Erfindung zum Durchbruch und förderten die Entstehung einer äußerst mobilen Gesellschaft. Bereits im späten Mittelalter gab es zahlreiche Innovationen im Bereich der Schifffahrt. Der Fernhandel und die Expansion der europäischen Großmächte auf den anderen Kontinenten, also deren erweiterte Mobilität, wären ohne diese Verbesserungen nicht möglich gewesen. Innovationen erfolgten aber auch im Bereich der nautischen Geräte (Kompass, Log) bzw. der Navigation. Die geographischen Disziplinen Kartographie und Meteorologie wurden ständig präziser. Mitte des 18. Jahrhundert konnte neben der geographischen Breite auch die Länge einer Position auf dem Meer genau ermittelt werden. (vgl. MERKI, 2008 S.35-36)

Die neuen globalen Verkehrssysteme konnten sich letztendlich nur weiterentwickeln, wenn die Gegenkräfte zurückgedrängt werden konnten. Auf dem Land war das in der Zeit des Merkantilismus nicht möglich. Der Staat England, welcher in vielen kriegerischen Auseinandersetzungen siegreich geblieben war, nützte die Chance auf den Weltmeeren zu expandieren. Die Engländer propagierten die „Freiheit der Meere“ als gültiges Rechtswerkzeug. Im Frieden erlaubte diese Forderung jedem Schiff auf den Weltmeeren Handelsfahrten zu machen, ohne durch den Souveränitätsanspruch einer fremden Macht gebunden zu sein. Auf Basis dieses Prinzips konnte sich ein, über Jahrzehnte weltweit dominantes Verkehrssystem entwickeln, dessen leistungsfähigste Komponente die Seeschifffahrt sein sollte. England war jener Ausgangspunkt dieses Verkehrsnetzes, wo die meisten Verkehrsbeziehungen hinliefen. Dies war ein Grund warum England zur Keimzelle der Industrialisierung und London zur Metropole des Rohstoffhandels und der Kapitalkraft wurde. (vgl. VOIGT, 1965 S.69-70)

---

## **Das Dampfschiff**

Die innovative Einführung der Dampfkraft veränderte sehr stark die Richtung, in welche sich die Schifffahrt in Zukunft bewegen sollte. Wie bei vielen neuen Erfindungen benötigte es aber eine gewisse Anlaufzeit, bis sie sich durchsetzen konnten. 1705 erzielte Thomas Newcomen die ersten Erfolge beim praktischen Gebrauch der Dampfkraft. James Watt verbesserte dann den Wirkungsgrad der Dampfmaschine entscheidend. Anfang des 18. Jahrhunderts versuchte der Franzose Denis Papin die Dampfmaschine in den Dienst der Seefahrt zu stellen. Sein Versuch scheiterte, aber die Idee des dampfbetriebenes Schiffes war zum Leben erwacht. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war die Weiterentwicklung des Dampfschiffes noch von vielen Misserfolgen begleitet. Besonders erwähnenswert ist die Ablöse des Schaufelrads durch die Neuerung der Schiffsschraube bzw. des Schiffspropellers. (vgl. ebd. S.83-85) Diese Idee basiert auf einer Erfindung des österreichischen Marineforstbeamten Josef Ressel. 1829 fand die Probefahrt des Schraubendampfers „Civetta“ im Hafen von Triest statt und mißglückte leider durch ein geplatztes Dampfrohr. Wenig später wurde diese Erfindung aber im Ausland praktisch genutzt. (vgl. BASCH-RITTER, 1995 S.48)

Im 20. Jahrhundert wurde dann die Struktur der Hochseeschifffahrt weiter umgeformt und zwar weil weitere technische Verbesserungen und Erneuerungen wie zum Beispiel beim Antrieb der Schiffe folgten. Es gab aber auch Unterschiede in der Gesetzgebung und beim Nachrichtenverkehr. (vgl. VOIGT, 1965 S.98)

Durch bahnbrechende Neuerungen in der Schiffbautechnik seit dem ersten Weltkrieg konnten sich dann vor allem Fracht- und Tankschiffe weiterentwickeln. Dem Containerschiff kommt als Innovation der Entwicklung der neuesten Zeit eine besondere Bedeutung zu. Container hatten den Vorteil, dass sie schnell geladen und gelöscht werden konnten und es benötigt dafür kaum Hilfe in den Häfen. (vgl. ebd. S.110 & S.114) Es wurden dann Standardmaße von 20 Fuß bei Containerschiffen eingeführt (twenty feet equivalent unit=TEU). 2004 zählte man weltweit bereits elf Millionen dieser TEU's. (vgl. MERKI, 2008 S.38)

---

## **Die Eisenbahn**

Entwickelt wurde die Eisenbahn als neues technisches System zur Verbesserung des Güterverkehrs, der vor allem in England in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts rasant anstieg. Massengüter wie Kohle und Eisen konnten auf neuen Kanälen und Straßen nur teurer und langsamer transportiert werden als letztendlich mit der Eisenbahn. Im Jahr 1803 baute Richard Trevithick eine der ersten Eisenbahnlokomotiven, die mit einer sich selbst antreibenden Dampfmaschine versehen war. 1825 lieferte dann der Maschinenmeister George Stephenson eine Zugmaschine für die erste Strecke einer öffentlichen Eisenbahn von Stockton nach Darlington, die nicht nur Güter, sondern auch Passagiere befördern konnte. (vgl. MERKI, 2008 S.42-44 & VOIGT, 1965 S.500-501)

Ein neues Rad-Schiene-System, welches sich auch in anderen europäischen Ländern zu dieser Zeit nach und nach durchsetzte, hatte eine große Energieersparnis zur Folge im Vergleich zu den bisherigen Verkehrssystemen auf dem Land. Zunächst wurden die Bahnen noch einige Zeit von Pferden gezogen, aber der Dampftrieb stellte sich dann doch als geeigneter heraus. (vgl. MERKI, 2008 S. 43-44)

Die wichtigste Verbesserung im 20. Jahrhundert war aber die Elektrifizierung von ganzen Streckennetzen. Besonders bei dichtem Fernverkehr eignete sich die elektrische Zugförderung besonders. Viele Länder, unter anderem die Schweiz, gingen mit der Elektrifizierung voran, um die Abhängigkeit von Kohlezufuhr bzw. Kohleknappheit zu verhindern. Die Umstellung wurde aber durch den steigenden Wettbewerbsdruck, der von Flugzeug und Kraftwagen ausgelöst wurde, erzwungen (vgl. MERKI, 2008 S.44-45 & VOIGT, 1965 S.601-602)

Die Eisenbahn verlor dann ab den 1960er Jahren die dominante Stellung im Landesverkehr an die Straßenverkehrsmittel. Im folgenden Jahrzehnt entwickelte man Hochgeschwindigkeitszüge, die auf mehreren Innovationen basierten. Dies hatte zur Folge, dass die Eisenbahn im Bereich des Personenfernverkehrs dem Auto und dem Flugzeug Konkurrenz machen konnte. (vgl. MERKI, 2008 S.47)

---

Im Endeffekt war es die Eisenbahn, die das System des Weltverkehrs verlagerte. Kern dieses Verkehrssystems war vorher die Seeschifffahrt, da sie eine große Leistungsfähigkeit im Transportbereich zu geringen Kosten möglich machte. Viele bisher schwer zugängliche Landabschnitte der Kontinente bekamen durch die Ausbreitung der Eisenbahn sehr dichte Verkehrsnetze mit sich selbstspeisenden Prozessen der Industrialisierung. Daraus resultierte auch letztendlich, dass der Entwicklungsstand immer größer wurde zwischen den rasch wachsenden Industriestaaten und jenen Gebieten, die kaum Impulse der Industrialisierung erhalten haben. (vgl. VOIGT, 1965 S.579)

### **Die Luftfahrt**

Die Idee, dass der Mensch fliegen könnte wie ein Vogel, ist ein Traum, den die Menschheit seit Urzeiten schon hat. Von den Flugapparatsentwürfen Leonardo da Vincis, den Heissluftballonen der französischen Brüder Montgolfier, über das erste steuerbare Luftschiff des Grafen Zeppelin bis zum ersten Motorflugzeug der Brüder Wright 1903 nahm die Entwicklung der Luftfahrt im 20. Jahrhundert eine rasante Entwicklung. (vgl. <http://www.luftrettung-hamburg.de/html/pioniere.html>, Stand: 23.7.2012)

Folgende Innovationen waren besonders in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wichtig: Die Befestigung von mehreren Motoren an den Flügeln des Flugzeugs, das einziehbare Fahrwerk, die Installation einer Druckkabine und das Düsentriebwerk statt des Propellers. (vgl. MERKI, 2008 S.65)

Die kommerzielle Luftfahrt erfuhr in den letzten Jahrzehnten vor allem in Europa ein starkes Wachstum. Verantwortlich dafür waren die oben erwähnten Innovationen der Technik, der allgemein steigende Wohlstand der Menschen, was die Nachfrage erhöhte und somit die Kosten sinken ließ. Das Flugzeug ist seit Ende des Zweiten Weltkriegs jenes Verkehrsmittel, welches die größte Reichweite besitzt, wobei der Großteil des Flugverkehrs in Nordamerika, Europa und Asien passiert.

Fluggesellschaften waren und sind entscheidend für den Aus- und Aufbau des Flugverkehrs, wie wir ihn heute kennen. (vgl. ebd. S.66-69)

---

## Das Automobil

Bereits seit dem Mittelalter machten sich die Menschen Gedanken über Fortbewegungsmittel, die von keinem Tier gezogen werden und auf Landstraßen schnell vorankommen sollten. Die moderne Volkswirtschaft hätte wahrscheinlich eine andere Struktur angenommen, wäre in der geschichtlichen Entwicklung nicht zuerst die Eisenbahn erfolgreich gewesen, sondern ein anderes brauchbares Straßenverkehrsmittel. (vgl. VOIGT, 1965 S.441-443)

Entscheidend für die Motorisierung des Straßenverkehrs war die Erfindung des Explosionsmotors mit Viertaktverfahren (besser bekannt als „Ottomotor“) von Nicolaus Otto und Eugen Langen im Jahre 1876. Zum Schöpfer des modernen Kraftwagens wurden die beiden deutschen Ingenieure Gottlieb Daimler und Karl Benz, die unabhängig voneinander die technischen Grundlagen eines Kraftwagens mit verbesserten Benzinmotoren erfanden. Weitere Konstruktionen lieferten Personen, deren Namen auch heute noch in Bezug auf das Automobil bekannt sind, wie beispielsweise Bosch (Zündkerze), Maybach (Vergaser) oder Diesel (Schwerölmotor) Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es bereits Versuche mit elektrisch angetriebenen Kraftwagen. Letztlich fiel die Entscheidung zu Gunsten des Benzinmotors aus. (vgl. ebd. S.446)

Das private Auto galt in den meisten Industrieländern zu Beginn des 20. Jahrhunderts als Luxusgut und es dauerte einige Zeit bis das Automobil zu einem Gebrauchsgegenstand im Alltag der Menschen wurde. (vgl. ebd. S.448) Diese Entwicklung passierte zuerst in den USA durch Henry Ford, der sein legendäres Modell „Tin-Lizzy“ ab 1913 zur Massenware machte. Die Fließbandproduktion senkte die Kosten für Anschaffung und Erhalt des Kraftwagens. (vgl. <http://auto.oe24.at/125-Jahre-Auto-Geschichte-des-Automobils/16282709>, Stand: 31.7.2012)

Europa hinkte den USA in dieser Hinsicht etwas hinterher, denn eine Massenmotorisierung erfolgte auf unserem Kontinent erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Auto entwickelte sich zu einem Statussymbol, suggerierte im Endeffekt Wohlstand und ermöglichte dem Menschen sein Mobilitätsverhalten individuell besser zu gestalten. Das Automobil hat sich mittlerweile zu einem der

---

wichtigsten Verkehrsmittel im Weltverkehr entwickelt. Innovationen und die Steigerung der Effizienz des motorisierten Verkehrs hatten zur Folge, dass andere Verkehrsmittel zunächst ergänzt und im weiteren Verlauf sogar ersetzt wurden. Die Veränderungen im Bereich der Motorisierung wirkten sich auf die wirtschaftlich industriellen Strukturen, den Aussenhandel und generell auf die Landschaften der Kontinente aus. Das Auto bestimmt aber immer mehr auch das Alltags- und Freizeitverhalten der Menschen im positiven, wie im negativen Sinn. (vgl. MERKI, 2008 S.52-58)

#### **4.2.2 Entwicklung des Fahrrads**

Im Vergleich zu Eisenbahn und Schiff, die sich sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr eignen, ermöglicht das Fahrrad nur dem, der es benutzt, sich fortzubewegen. (vgl. ebd. S.47) Bereits Mitte des 18. Jahrhunderts arbeiteten einige Erfinder an fahrradähnlichen Konstruktionen. Die entscheidende Phase der Fahrradentwicklung war aber in etwa von 1815 bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts. Im Jahre 1817 erfand der badische Forstmeister Karl Freiherr von Drais den Vorläufer des heutigen Fahrrads. Sein Modell nannte er „Draisine“ (siehe Abbildung 9), es war aus Holz und sollte ein schnelleres Gehen ermöglichen. Drais bezeichnete seine Konstruktion auch als Veloziped, was so viel wie Schnell-Fuß bedeutet. Die Idee eines Straßenverkehrsmittels mit zwei Rädern begann sich zu entwickeln. (vgl. VOIGT, 1965 S.443) Das Laufrad (englisch=hobby-horse) kommt eigentlich aus dem Bereich Sport und Spiel. Bürgersteige durfte man damit nicht benutzen. (vgl. MERKI, 2008 S.48)

Diverse Erfinder weltweit komplettierten die Konstruktionen. Wichtige Innovationen begünstigten das Fahrrad, sich nach und nach endgültig durchzusetzen. Zu diesen Erneuerungen gehörten vor allem die Tretkurbel (von P.M. Fischer), die direkt am Vorderrad angebracht wurde, aber auch die Einführung des Vollgummireifens und des Luftreifens (durch J. Dunlop), der Tangentialspeichen (durch W.A. Cooper), sowie der Torpedo-Freilaufnabe (durch E. Sachs) und das Kugellager waren

---



bahnbrechend für das Fahrrad, wie die Menschen es heute kennen. (vgl. VOIGT, 1965 S.443)



**Abbildung 9:** „Holzdraisine“ – Vorläufer des Fahrrads (Quelle:

<http://www.4teachers.de/?action=keywordsearch&searchtype=images&searchstring=Holzdraisine> ,

Stand: 31.7.2012)

Der sehr prägende zweite Meilenstein für das Fahrrad war die Entwicklung hin zum Hochrad. Das eiserne Gestell wurde durch einen Stahlrohrrahmen ersetzt, die Holzräder tauschte man gegen Stahlfelgen aus, die mit einem Vollgummiband umspannt waren, und das Vorderrad wurde immer größer. Das Rad wurde dadurch schneller, weil man mehr Pedalumdrehungen machen konnte.

(vgl. <http://www.radmuseum.at/unterseiten/hochrad.htm>, Stand: 31.7.2012)

Radfahren mit dem Hochrad auf den damaligen Straßen war ein gefährliches Unterfangen. Jeder Sturz führte zu schweren Verletzungen und deshalb arbeiteten die Hersteller an Konstruktionen, die das Radfahren sicherer machen sollten. So entwickelten sich die Sicherheitsräder („Safety“ oder „niederes Zweirad“), deren Räder nahezu gleich groß sind und der Kettenantrieb zum Hinterrad geht. In der Folge wurden diese Konstruktionselemente bei allen neuen Fahrradmodellen

---

übernommen, das Hochrad verschwand relativ schnell auf den Straßen, und es folgte der letzte Entwicklungsschritt des Fahrrads hin zum Niederrad. (vgl. <http://www.radmuseum.at/unterseiten/safety.htm>, Stand: 31.7.2012)

Die Konstruktion des Fahrrads bewirkte zunächst keine Änderung der Struktur des Straßenverkehrs, da es sich nicht zu einem leistungsfähigen Verkehrsmittel eignete. (vgl. VOIGT, 1965 S.443)

Die Fahrradtechnik Ende des 19. Jahrhunderts hatte eine schnelle Entwicklung gehabt. Im weiteren Verlauf gab es zwar noch Verbesserungen im Bereich der Bremsen oder der Schaltung, aber eigentlich kam das Fahrrad in seiner Evolution zum Stillstand. Zunächst wurde das Fahrrad von der Aristokratie als Sportgerät benutzt. Am Ende des 19. Jahrhunderts wurde es vom „Stahlross“ zum „Drahtesel“, quasi dem Pferd des Bürgers. Das Fahrrad verlor seinen Anspruch als Luxusartikel und wurde zu einem bürgerlichen Gebrauchsgegenstand. (vgl. MERKI, 2008 S.50)

Eine Besonderheit der österreichischen Fahrradtechnik stellt das sogenannte „Waffenrad“ dar. Der ungewöhnliche Name leitet sich vom Hersteller „Österreichische Waffenfabriks GesmbH“ in Steyr in Oberösterreich ab. Auf Grund des Rückgangs der Waffenproduktion wurden in diesem Betrieb mit den vorhandenen Maschinen sehr langlebige und qualitativ hochwertige Fahrräder erzeugt. Der Name „Waffenrad“ wurde 1897 zum Markenschutz angemeldet. (vgl. <http://www.radmuseum.at/unterseiten/waffenrad.htm>, Stand: 31.7.2012)

Um 1900 waren nur mehr Niederräder in Gebrauch, mit denen das Radfahren weniger gefährlich und unproblematischer wurde. Besonders die bürgerlichen Frauen begannen Rad zu fahren. Das Fahrrad wurde zu einem Zeichen der Emanzipation der Frau. Die Frauenrechtlerin Rosa Mayreder meinte, dass das Radfahren mehr für die Befreiung der Frau geleistet habe als alle Frauenbewegungen zusammen. Eine spezielle Mode mit Hosen und kurzen Röcken wurde kreiert. Die individuelle Mobilität hatte einen Innovationsschub erhalten. Was am Anfang als Spielerei von versnobten Sportfans galt, wurde zu einem Fortbewegungsmittel, welches den individuellen Massenverkehr zu einem wichtigen Kultur- und Wirtschaftsfaktor machte. (vgl. SANDGRUBER, 1987 S.147-148) Ebenso ermöglichte das Fahrrad den arbeitenden

---

Menschen eine rasche Fortbewegung. In Kriegszeiten war es ein wichtiges und gefragtes Verkehrsmittel. Zum Beispiel wurde das heute wiederkehrende Klapprad vom Militär benutzt. Mit einem Fahrrad war man mobil. (vgl. <http://www.museumscenter-leoben.at/kunsthalle/radkult-gestern-heute-morgen.html>, Stand: 3.10.2012)

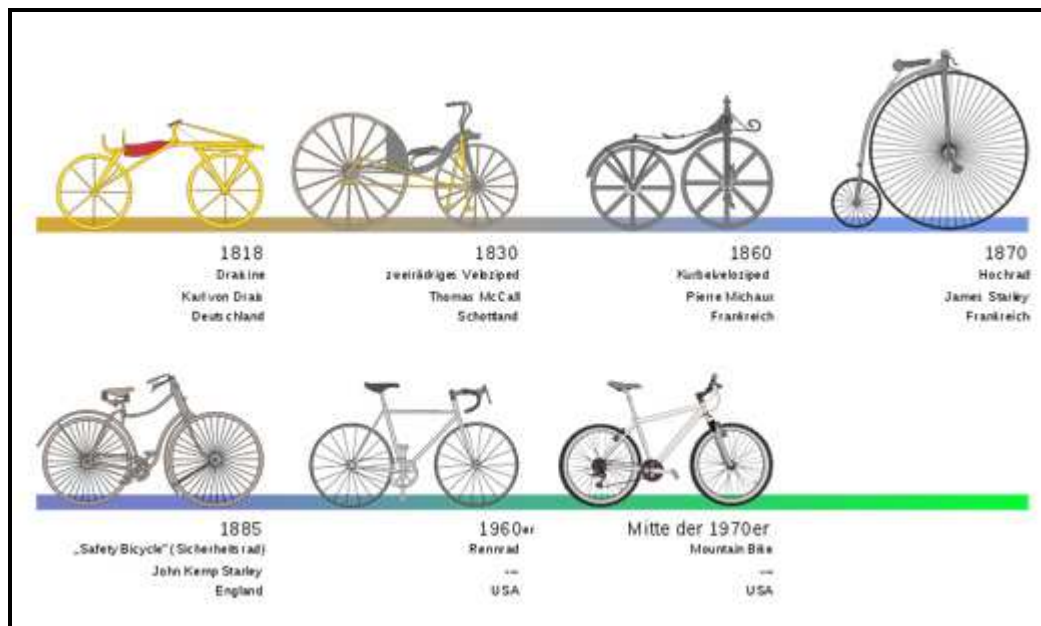
Nach dem Ersten Weltkrieg begann die Fahrradeuphorie nachzulassen bzw. wurde es später vom Auto-Boom verdrängt. Die Hersteller brachten keine technischen Neuerungen mehr ein und auch die Fertigungsqualität sank, gleichzeitig verursachten Rohstoffknappheit und Armut weniger Interesse am Fahrrad. Um mit dem Auto in Konkurrenz treten zu können, mussten die Räder billiger werden. (vgl. <http://www.radmuseum.at/unterseiten/niederrad.htm> & <http://www.radmuseum.at/unterseiten/waffenrad.htm>, Stand: 31.7.2012)

Trotzdem entwickelte sich das Fahrrad in der Zwischenkriegszeit in Europa zum wichtigsten Individualverkehrsmittel. Viele Menschen in den Städten, vor allem jene die sich kein Auto leisten konnten, nutzten es als Fortbewegungsmittel fürs Einkaufen, den Schul- und Arbeitsweg und in der Freizeit als Sportgerät für gemeinsame Ausflüge und Radwandern. Radfahren war nicht nur ein beliebter Volkssport, sondern wurde auch in Form von Bahn-, Straßen- und Querfeldeinrennen ausgeübt. Von Beginn der Fahrradentwicklung an bildeten sich Clubs und Vereine nach englischem Vorbild, die Zeitschriften herausgaben, Veranstaltungen organisierten, Unfallversicherungen anboten, den Kontakt zur Fahrradindustrie hielten und eine im weitesten Sinn soziale Funktion ausübten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Fahrrad vom Automobil in eine Aussenseiterrolle gedrängt, nicht zuletzt deswegen, weil im damaligen Straßenverkehr (kaum gekennzeichnete Radwege) der ungeschützte Radfahrer noch mehr als heute gefährdet war. (vgl. MERKI, 2008 S.50-51)

Das Fahrrad erfuhr vor allem in den 1960er und 1970er Jahren einen immensen Imageverlust. Es wurde zu einem Verkehrsmittel für „arme Leute“, sowie als Spielzeug für Kinder abgestempelt. (vgl. <http://www.museumscenter-leoben.at/kunsthalle/radkult-gestern-heute-morgen.html>, Stand: 3.10.2012)

---

Seinen früheren Stellenwert hatte der „Drahtesel“ aber noch nicht erreicht. Abbildung 10 zeigt die Evolution des Fahrrads noch einmal auf. Wie deutlich in der nachfolgenden Graphik zu erkennen ist, gab es seit der Entwicklung des Niederrads im Wesentlichen keine großen technischen Veränderungen. Es dauerte bis in die 1980er Jahre, bis das Fahrrad eine ökologisch bedingte Renaissance in Europa erfuhr. Diese wurde unter anderem durch die Erfindung des „Mountainbikes“, die erste große Innovation seit dem Niederrad, hervorgerufen. (vgl. MERKI, 2008 S.50)



**Abbildung 10: Evolution des Fahrrads** (Quelle: [http://www.fahrrad-merkel-gaggenau.de/?page\\_id=47](http://www.fahrrad-merkel-gaggenau.de/?page_id=47), Stand: 31.7.2012)

Das Fahrrad ist jenes Verkehrsmittel, welches fast ausschließlich für den individuellen Gebrauch verwendet wird und nicht für den Güter- oder Personenverkehr. Eine wachsende Rolle spielte seit den 1980er Jahren der Radtourismus, der immer stärker beworben wurde. Des Weiteren hatte das Fahrrad eine nicht unwesentliche Vorbildfunktion. Die Autotechnik (Kugellager, Reifen etc.) wurde davon beeinflusst, sowie diverse Regelungen im Verkehrsrecht (Haftpflicht, Straßenverkehrszeichen) und im Vereinswesen. Viele heute namhafte Autokonstrukteure (Opel, Peugeot) gingen aus der Fahrradproduktion hervor. Erwähnenswert ist die Tatsache, dass der professionalisierte Radsport mit seinen diversen Ausprägungen, wie zum Beispiel große Landesfahrten („Tour de France“,

„Österreichradrundfahrt“ etc.), Mountainbike- und Downhillracing, BMX („Bicycle Motorcross“) etc. ein bedeutender Wirtschaftsfaktor geworden ist. (vgl. MERKI, 2008 S.51-52)

Auf die Entwicklung des Wiener Verkehrssystems und in weiterer Folge auf den Wiener Radverkehr wird im folgenden Kapitel genauer eingegangen.

### **4.3 Entwicklung des Wiener Verkehrssystems**

Um 1800 war Wien als Residenz der Habsburger und des Adels eine auf den heutigen ersten Bezirk begrenzte, von Mauern und Basteien umgebene Stadt, gekennzeichnet durch engste Wohnverhältnisse, katastrophale sanitäre Zustände sowie durch schlechte, verwinkelte Verkehrswege. Der Adel logierte in der Stadt. Durch steigende Boden- und Mietpreise mussten Angehörige der unteren Ränge des Hofpersonals und des Beamtenstandes in die Vorstädte (zwischen der heutigen Ringstraße und dem Linienwall auf dem heutigen Gürtelverlauf) übersiedeln, wo sich auch die Mehrzahl der Gewerbebetriebe befand. 1809 kam es durch die Einführung der Industrialfreiheit zu Fabrikgründungen im Bereich der Vororte ausserhalb des Linienwalls. Die Folge war eine Intensivierung der Arbeitsteilung zwischen der Stadt innerhalb und ausserhalb der Mauern. Es entstand de facto eine Dreiteilung Wiens in Altstadt, Vorstädte und Vororte. Zwischen ersteren lag das Glacis (zwischen heutiger Ringstraße und der sogenannten „Zweierlinie“- heute Landesgerichts-, Auersperg-, Museumsstraße – als Lastenstraße), welches als große Freifläche nach den Napoleonischen Kriegen keine militärische Bedeutung mehr hatte, sondern von den Wienern als Erholungsraum für Spaziergänge genutzt wurde. Innerhalb der Stadtmauern bestand noch immer ein – auf der mittelalterlichen Anlage basierendes - enges, verwinkeltes Gassensystem. (vgl. GFW, 1991 S.117-120)

Die Verkehrsverhältnisse, d.h. die Verbindungen von den Vorstädten zu den für Wagen zu engen Stadttoren waren katastrophal. 1802 gab es die erste Einbahnregelung zwischen dem alten und neuen Kärntner Tor mit Linksverkehrsregelung als Versuch einer Verkehrsverbesserung, sowie die Anlage weiterer neuer Stadttore wie beispielsweise des Neuen Burgtores (1824). Auch der fußläufige Verkehr wurde durch das unregelmäßige noch aus dem Mittelalter

---

stammende Straßennetz erschwert. Um Umwege durch sperrende Häuserblöcke zu vermeiden, wurden Durchhäuser und Passagen gebaut, besonders in den Teilen der Stadt, wo sich das wirtschaftliche Leben abspielte und dichter Verkehr herrschte. (vgl. ebd.)

„Den Verkehr beherrschten Privatkarossen, Fiaker, Einspänner, Lohnkutscher, Stellwagen und Landkutschen. Der Zeiselwagen, dessen Standplätze vor den Linientoren lagen, erhielt 1817 Konkurrenz durch die „Gesellschaftswagen“, deren Standorte sich in der Stadt befanden. Dadurch vergrößerte sich der Aktionsradius des Stadtbürgers.“ (zit. ebd. S.121)

Weite Zweige der Verwaltung waren nicht in öffentlicher Hand (u.a. das Gesundheits- und Armenwesen), sondern sie wurden privaten Initiativen überlassen. Daher fielen nur gewisse Verwaltungszweige in die Kompetenz der Stadt wie die Pflasterung und Säuberung der Straßen. Der immer stärker werdende Verkehr erforderte auch Verkehrsvorschriften zum Schutz der Fußgänger durch Anlage eines Trottoirs, zunächst nur durch ein größeres Pflaster gekennzeichnet. (vgl. ZIAK, 1964 S.279-281)

Erste Industrialisierungsansätze, sowie eine erhöhte Bautätigkeit in der Frühgründerzeit bis 1850 und der damit verbundene Verstädterungsprozess in Richtung Vororte begannen links und rechts des Wienflusses in Richtung Westen, während jenseits der Donau, sowie im Süden und Südosten der städtische Einfluss etwas langsamer zum Tragen kam. Es zeigte sich ein vermehrtes Bevölkerungswachstum um Wien herum, was die Entwicklung der notwendigen Infrastruktur und des Wohnbaues zur Folge hatte: die Errichtung von Wasserleitungen, Kanälen und des zweiten Gaswerkes Wiens in Fünfhaus, vor allem aber Einfahrtstraßen für Fuhrwerke und den neuen Pferdeomnibus (Stellwagen) als erstes Massenverkehrsmittel innerhalb der Linie nach Wien hinein (z.B. Linzerstraße, Mariahilferstraße etc.). Auf diesem radialen Straßensystem wurde ab 1865 das erste Straßenbahnschienennetz für die Pferdetrampway angelegt. (vgl. STEKL, 1984 S:154) „Entscheidende Impulse für die verbindende, integrierende Wirkung des Verkehrs gingen vom Bau der Eisenbahnen aus. Die Donaumonarchie fand schon früh Anschluß an die internationale Entwicklung.“ (zit. ebd.)

---

Der Bau der wichtigsten Eisenbahnstrecken revolutionierte das Verkehrswesen von und nach Wien hinein in alle Richtungen in die Donaumonarchie, wie beispielsweise die Verlängerung der Südbahn durch den Bau der Semmeringbahn. Die Bahnanlagen wurden Achsen der Industrialisierung, besonders des Maschinenbaues (Lokomotiven...), später der Elektroindustrie; die danach errichteten Verbindungsbahnen, die Vorortelinie und die Donauländebahn komplettierten das Wiener Bahnnetz. (vgl. ZIAK, 1958 S.364)

Im wahrsten Sinn „bahnbrechend“ war die Bekanntmachung der ersten planmäßigen Stadterweiterung Wiens durch Kaiser Franz Joseph am 20.12.1857. Anstelle der abgebauten Befestigungsanlagen entstanden in zwei konzentrischen Ringen einerseits die Ringstraße als Prunkstraße und Wohnquartier begüterter Familien, andererseits die Lastenstraße („Zweierlinie“) zur Aufnahme des Verkehrs. Das ehemalige Glacis sollte rasterartig mit privaten und öffentlichen Gebäuden verbaut werden, aber die Altstadtregulierung und die Verkehrserschließung zwischen Zentrum und benachbarten Bezirken wurden nicht angegangen. In der ersten Phase der sogenannten Gründerzeit in den 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts kam es zu einem ungeheuren Wirtschaftsaufschwung. Die rasche Ausbildung des modernen Verkehrs fällt in die Regierungszeit Kaiser Franz Josephs I. (1848-1916). (vgl. GFW, 1991 S.133)

Infrastrukturelle Großprojekte wie zum Beispiel die Donauregulierung (1862-1875) mit den großen Brückenbauten erleichterten vor allem den regelmäßigen Schiffsverkehr der schon 1829 gegründeten „Donau-Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft“ (DDSG) und erweiterten damit Güter- und Personenverkehr. Wiens Stadtwachstum als Eisenbahnknotenpunkt der Österreichisch-Ungarischen Monarchie wurde von der stark einsetzenden Zuwanderung aus allen Teilen des Habsburgerreiches bewirkt. Schließlich machte die große Eingemeindungsentscheidung der Vororte und umliegenden Agrargemeinden von 1890 Wien zu einer Großstadt. Die städtebaulichen Maßnahmen hatten zur Folge, dass das gewachsene Netz von Wegen und Straßen durch den Raster der mehrstöckigen Mietswohnhäuser mit Wasserleitung und WC am Gang, der

---

sogenannten Zinskasernen, überlagert wurde. Durch die Gründung einer Kommission für Verkehrsanlagen 1892 wurde die Bedeutung der Verkehrsplanung unterstrichen: Hier fiel die Entscheidung für die neue Gestaltung des Donaukanals samt Hauptsammelkanälen und der Anlage eines Handels- und Winterhafens, die Regulierung des Wienflusses, auch die Planung der Gürtelstraße mit dem Bau einer Stadtbahn. (vgl. ebd. S.165-168)

Die Niederlage im Ersten Weltkrieg 1914-1918 bedeutete für die Residenzhauptstadt Wien eine katastrophale Zäsur: der Vielvölkerstaat Österreich-Ungarn mit 50 Millionen Einwohnern hatte sich in mehrere nationale Nachfolgestaaten aufgelöst. Die Zweimillionenstadt Wien war plötzlich die Hauptstadt des „Restes“ der ehemaligen Monarchie, einer Republik mit dem vorläufigen Namen „Deutschösterreich“ und sechs Millionen Einwohnern. (vgl. ZIAK, 1964 S.403)

Durch die Einführung des allgemeinen Wahlrechtes übernahmen 1919 die Sozialdemokraten nach den Gemeinderatswahlen die Stadtregierung. Die Grundlage des Wiederaufstiegs von Wien in der Ersten Republik (1918-1938) war zunächst die sozialdemokratische Wirtschafts- und Steuerpolitik. Die unter Lueger kommunalisierten Monopolbetriebe der Elektrizitäts- und Gaswerke und der Straßenbahn sollten kostendeckend arbeiten. 1923 wurde der Autobusverkehr in der Inneren Stadt eingerichtet. 1925 wurde die Stadtbahn elektrifiziert. Für die öffentlichen Verkehrsmittel gab es ein Einheitstarif. Man stand am Beginn des Massenverkehrs. (vgl. GFW, 1991 S.210)

Die innenpolitischen Auseinandersetzungen verschärfen sich und mündeten im Brand des Justizpalastes 1927. Im Jahre 1929 wurden die Geldmittel für die Gemeinde durch eine Verfassungsänderung drastisch reduziert. Im selben Jahr brach die Weltwirtschaftskrise aus. Auf die Ausschaltung des Parlamentes 1933 folgte im Februar 1934 der Aufstand der Arbeiterschaft. Nach dessen Niederschlagung verfügte der austro-faschistische Ständestaat unter Dollfuß und dann unter Schuschnigg, dass alle „Gemeinwirtschaftlichen Unternehmungen“ in privatwirtschaftliche Gesellschaftsformen umgewandelt wurden. Im Wien der Dreißigerjahre des 20. Jahrhunderts wurden drei wesentliche Verkehrsprojekte, die gleichzeitig als Arbeitsbeschaffungsprogramm gegen die steigende Arbeitslosigkeit

---



---

fungierten, in Angriff genommen: die Anlage der Wiener Höhenstraße, der Ausbau der Wientalstraße, sowie die Konstruktion der Reichsbrücke. Der Individualverkehr mit der zunehmenden Motorisierung durch Automobil und Motorrad nahm immer mehr zu. (vgl. ebd. S.213) Diese Form der Mobilität war nur für einen kleinen Teil der Bevölkerung leistbar. War das Fahrrad schon in den Wirren des Ersten Weltkriegs das einzig funktionierende Verkehrsmittel zur individuellen Fortbewegung, so wurde es dies noch viel mehr in der Zwischenkriegszeit. (vgl. MERKI, 2008 S.50)

Am 12.3.1938 marschierten deutsche Truppen auf Befehl Hitlers in Österreich ein. Die Wiener Wirtschaft wurde in die deutsche eingegliedert. Im Oktober 1938 wurde der Reichsgau Wien durch die Eingliederung von 96 Ortsgemeinden im Umland von 279 auf 1215 km<sup>2</sup> vergrößert und in 26 Bezirke eingeteilt. Trotz der Planung von Autobahnen war Wien nun quasi eine Provinzstadt, verwaltet von reichsdeutschen Kontrolleuren, bestehende Industrieunternehmungen wurden in Rüstungsbetriebe im Krieg umfunktioniert. (vgl. GFW, 1991 S.213)

Der Zweite Weltkrieg 1939-1945 als „totaler Krieg“ mit den Bombenangriffen, den Zerstörungen auf physischer, materieller wie ideeller Ebene und den Nachkriegsereignissen der Besatzungszeit durch die vier Alliierten ließen am Aufkommen Wiens, auf 23 Bezirke verkleinert, große Zweifel aufkommen. Zudem war die Stadt durch die Friedensbestimmungen in eine europäische Randlage an der Grenze des sowjetischen Einflussbereichs in Mitteleuropa gekommen, was die Austauschbeziehungen mit den Wirtschaftsräumen CSSR, Ungarn und Jugoslawien betraf. Jedoch begann unter Bürgermeister Theodor Körner 1945-1951 der tatkräftige Wiederaufbau Wiens auf dem Gebiet der Infrastruktur, der Industrieanlagen, des Wohnbaus und der Kulturgüter, unterstützt durch amerikanische Wirtschaftshilfen. (vgl. ebd. S.214-216) Starke Wohnungszuwächse gab es in Favoriten, Meidling und Floridsdorf. Aber auch innerstädtische Projekte (z.B. Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz) wurden vorangetrieben. Bis 1949 konnte man die stark zerstörten Anlagen der Wiener Verkehrsbetriebe weitgehendst wiederherstellen. 1950/1951 wurde der Neubau des Westbahnhofs, ab 1953 der neue Südbahnhof errichtet. (vgl. [http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner\\_resch\\_phasen.pdf](http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner_resch_phasen.pdf), S.5 Stand: 10.10.2012)

---

---

1952 wurde ein neuer Flächenwidmungsplan als „8 –Punkte-Programm des sozialen Städtebaus“ erstellt mit der Ergänzung vieler städtebaulicher und verkehrstechnischer Projekte. Die Stadtregulierung der Innenstadt war ein großes Thema. Verkehrstechnisch wurde eine Unterfahrung des Karlsplatzes erwogen, unterirdische Fußgängerpassagen gebaut, unter anderem bei der Schottengasse (1952-1961) mit Straßenbahnschleife („Jonasreindl“), die Opernpassage, die Karlsplatzpassage etc., sowie die Straßenbahnverlegung in den Untergrund („USTRABA“) unter der „Zweierlinie“, teilweise unter die Wiedner Hauptstraße und unter den Gürtel im Bereich des Südbahnhofes durchgeführt. Das Stadtentwicklungsmodell der 1960er Jahre reagierte auf die anwachsenden Verkehrsprobleme innerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes unter dem Motto der Dezentralisierung der City mit einem Konzept von Subcityzentren. Durch die Verlagerung des Wachstums auf die Stadtränder entstanden neue Erholungsräume (Donaupark, Kurzentrum Oberlaa, das Hochwasserschutzprojekt der Donauinsel), wo Radfahren eine reine Sport-und Freizeitbetätigung war, aber auch Wohnbauten, Industrie- und Einkaufszentren. (vgl. GFW, 1991 S.214-218) Somit entstand eine großräumige Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten. Am Beispiel der Großfeldsiedlung im 21. Bezirk ohne geeignete infrastrukturelle Einrichtungen und entsprechendem Arbeitsplatzangebots sah man bald negative soziale Auswirkungen wie Vereinsamung, Vandalismus etc. in dieser reinen Trabanten- bzw. Schlafstadt. Die öffentliche Verkehrsanbindung der Stadtrandsiedlungen ließ auf sich warten. Lediglich die Eröffnung der Schnellbahn 1962 als Verbindung zwischen „Transdanubien“ und dem Süden Wiens erweiterte das öffentliche Verkehrssystem. Im Straßenbahnnetz aber wurden Strecken aufgelassen und durch Autobuslinien ersetzt. Rückbaumaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr zu Gunsten des Autoverkehrs wurden mit der scheinbar überlegenen Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs und auch den zurückgegangenen Fahrgastzahlen begründet, was sich langfristig als kurzsichtig erwies. (vgl. [http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner\\_resch\\_phasen.pdf](http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner_resch_phasen.pdf), S.9 Stand: 10.10.2012)

---

Gleichzeitig sorgten das Altstadterhaltungsgesetz (1972) und der Denkmalschutz für die Bewahrung der historisch wichtigen Bausubstanz. Die Errichtung von Fußgängerzonen war ein Gebot der Stunde zur Belebung des Einzelhandels und der Nachfrage des boomenden Städte-Massentourismus. Durchfahrten durch die Altstadt wurden dadurch verunmöglicht, lediglich Zufahrtsmöglichkeiten flankiert durch Parkraumbewirtschaftung und dem Angebot an Parkgaragen erlaubt. Schließlich wurde die dringend nötige Verbesserung der öffentlichen Verkehrseinrichtungen ein Meilenstein in der Stadtplanung: 1968 fiel die Entscheidung über den Bau der U-Bahnlinien U1, U2, U4, ergänzt 1989 durch die U6, 1991 durch die U3. Die Strecken wurden inzwischen erheblich verlängert bis an die Peripherie, um die neu entstandenen Stadtrandwohnsiedlungen besser an die Innenstadt anzubinden. Mit der Führung der U1 unter dem Stephansplatz wurde zum ersten Mal die Innenstadt mit einem Verkehrsmittel bedient, das auch den Berufsverkehr aufnehmen konnte. (vgl. GFW, 1991 S.222-224)

Durch die zunehmende Motorisierung in der Nachkriegszeit kam es zu einer enormen Steigerung der Mobilität der Bevölkerung und des Individualverkehrs. Ab den 1980er Jahren des 20. Jahrhunderts galt es Alternativen zur individuellen Fortbewegung zu entwickeln. Die Stadtentwicklung sah in der Durchführung verkehrsberuhigender Maßnahmen (z.B. „Tempo-30“- Zonen), dem Ausbau eines Radwegenetzes, dem Bau von „Park and Ride“- Anlagen und neuerdings der Parkraumbewirtschaftung Instrumente, um den Straßenraum lebenswerter zu machen. Die Annahme und Nutzung dieser Neuerungen durch die Bevölkerung erfordert natürlich einige Zeit und wird daher von den zuständigen Stellen intensiv beworben.

### **4.3.1 Entwicklung des Wiener Radverkehrs**

Radverkehr in Wien ist in den letzten Jahren zu einem sehr kontrovers diskutierten Thema geworden und wird im Zusammenhang mit Mobilitätsverhalten in Zukunft noch wichtiger werden. Das Ziel der momentan verantwortlichen Stadtregierung ist es, den Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2015 auf etwa zehn Prozent zu

---

erhöhen, was im Vergleich zu heute ein bisschen weniger als das Doppelte sein würde. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen noch einige Maßnahmen und Verbesserungen in die Tat umgesetzt werden. Dabei darf die bisherige Entwicklung des Radverkehrs in Wien nicht unbeachtet bleiben.

Die historische Entwicklung des Wiener Radverkehrs kann man nicht zwingend als Erfolgsstory bezeichnen, obwohl zunächst das Ende des 19. Jahrhunderts im Zeichen des Fahrrads stand. Mit der technischen Weiterentwicklung des Fahrrads wurde aus einem Sportgerät ein praktisches Fortbewegungsmittel des individuellen Massenverkehrs mit dem Potenzial eines bedeutenden Wirtschafts- und Kulturfaktors. Ein neues Erlebnis der Beschleunigung wie es mit dem Aufschwung der Eisenbahnen und Dampfschiffe am Beginn des 19. Jahrhunderts auftrat, so dokumentierte es sich am Ende dieses Jahrhunderts als neues Lebensgefühl mit Fahrrad, später Auto und Flugzeug. Im Jahr 1887 gab es ca. 600 Radfahrer in Wien, deren Anzahl bis 1896 auf 13.000 und bis 1900 sogar auf 70.000 anstieg. Man sprach von der sogenannten „Cyclisation“ als höhere Stufe der Zivilisation in den diversen Radfahrerjournalen. (vgl. SANDGRUBER, 1987 S.147-148)

1910 gab es in Wien bereits 329 Radfahrvereine, deren Mitglieder sich aus Wirtschaft- und Privatbeamtentum zusammensetzten. Von diesen kam damals die Forderung nach eigenen Straßenbanketts und Trottoirs für Radfahrer. Die Bürokratie, sowie auch Teile der Öffentlichkeit entwickelten oftmals eine „Feindschaft“ gegenüber dem Fahrrad, sicher auch wegen der immer wieder vorkommenden Radunfälle. Politiker sahen in diesem Verkehrsmittel sogar eine Revolutionsgefahr, da man per Rad rasch die Flucht ergreifen konnte. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das Radfahren zu einem beliebten Freizeitvergnügen, nämlich aus der Stadt hinaus ins Umland zu fahren, um den engen Mietskasernen und auch dem Drill von Kirche, Schule und Militär zu entkommen. Dies zeigte sich besonders in den Aktivitäten der bürgerlichen Jugendbewegung des „Wandervogels“. Die Arbeiterjugend sah in der Benutzung des Rads auch eine Arbeitsnotwendigkeit, um längere Distanzen zwischen Arbeitsplatz und Wohnstätte schneller zurückzulegen. (vgl. ebd. S.148)

---

Während und nach dem Ersten Weltkrieg war das Rad oft das einzig funktionierende Fortbewegungsmittel. Für viele war es in der Zwischenkriegszeit ein Ersatz für das nicht leistbare Auto. (vgl. MERKI, 2008 S. 50) In der Wiener Arbeitersportbewegung nahmen die Radfahrvereine eine wichtige Rolle ein. 1932 hatten diese ca. 20.000 Mitglieder. Schon ein Jahr zuvor wurde in Wien die zweite Arbeiterolympiade veranstaltet. Die Wettkämpfe wurden im kürzlich fertiggestellten Wiener Stadion und auf der Radrennbahn im Prater durchgeführt. (vgl. MAIMANN, 1981 S.96 &187)

Was die Radinfrastruktur in Wien betrifft so wurden zwischen den Jahren 1926 und 1937 Jahren bis zu vier Prozent pro Jahr der damaligen Gehsteige umgestaltet bzw. umgepflastert. Nur an vereinzelten Stellen, wie zum Beispiel im Bereich des neu angelegten Westgürtels, wurde diesem Anliegen ansatzweise nachgekommen. Die Stadt Wien ließ aber die erste Gelegenheit verstreichen, um echte Radwege zu bauen. Sándor Békési, Wiener Stadtforscher, Verkehrshistoriker des Wien Museums und Radexperte meint, dass es die nächste Chance, den Radverkehr zu integrieren, nach dem Zweiten Weltkrieg gegeben hat. Statt die bestehenden 50 Kilometer an Radwegen auszubauen, mussten diese Fahrbahnverbreiterungen weichen, welche im Endeffekt für die Autos gemacht wurden. (vgl. <http://derstandard.at/1246543654674/Vernachlaessigung-des-Radverkehrs-in-Wien-hat-lange-Tradition>, Stand: 10.7.2012)

Bedingt durch einen enorm schnellen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Wien der 1960er und 1970er Jahre, wurde der Radverkehr wieder hintangestellt und statt dessen die autoaffine Planung vorangetrieben. Der Tiefpunkt erfolgte dann schließlich 1977, weil die Länge der Radwege auf nur elf Kilometer geschrumpft war. Sieben Jahre vorher existierten noch doppelt so viel Kilometer Radnetz. Das Rad als Individualverkehrsmittel verlor also immer mehr an Bedeutung, obwohl das oberste Ziel der Wiener Stadtentwicklungsenquête von 1972/1973 folgendes war: „Die Schaffung menschenwürdiger und lebenswerter Umweltbedingungen für die Stadt“. In diesem Zusammenhang wurde das Fußgängerverkehrsnetz ausgebaut und das Angebot des öffentlichen Verkehrs gefördert und attraktiver für die Menschen gemacht. Der Radverkehr wurde hingegen

---

---

erneut nicht berücksichtigt und musste dem Flächenanspruch des Autoverkehrs weichen. Der Gemeinderatsbeschluss vom 29. April 1980, der eine kurz- bis mittelfristige Radverkehrsförderung vorsah, leitete dann ein Umdenken in der Stadt in puncto Radverkehr ein. Der Straßenraum sollte lebenswerter gemacht werden, das heißt für die Menschen und somit das Netz für Fußgänger und Radfahrer dementsprechend gestaltet werden. 1985 gab es die Initiative „Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum (Wiener Bügel)“ und das Mitnehmen von Fahrrädern in der U-Bahn wurde gestattet. Ein Jahr später betrug die Länge des Wiener Radnetzes 168 Kilometer und gleichzeitig wurden Teilnetze im Erholungs- und Stadtrandgebiet (entlang der Donau und des Donaukanals) mit verbindenden Hauptradwegen gebaut. 1985 gab es die Initiative. (vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/historie.html>, Stand: 10.7.2012)

Der Wiener Gemeinderat beschloss 1993 neue Richtlinien zum Wiener Verkehrskonzept, welches ein Jahr später zu Papier gebracht wurde. Die Radverkehrsförderung vor allem für Wege bis zu fünf Kilometer wurde als eine echte Alternative zu den motorisierten Verkehrsmitteln forciert. Die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs auf sechs Prozent des Gesamtverkehrs war das Ziel. Das sollte mit der schrittweisen Fertigstellung und Weiterentwicklung des Grundnetzes und der Netzverdichtung auf Bezirksebene passieren. (vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/verkehrskonzept-1994/planungsergebnis.html>, Stand: 12.7.2012)

1997 erfolgte ein weiterer Einschnitt und zwar mit der Umsetzung des zweiten Dezentralisierungsschritts. Die Bezirke waren jetzt für die Planung und Realisierung aller im Wiener Hauptstraßennetz liegenden Radverkehrsanlagen verantwortlich. Das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien von 1999 erhielt zusätzlich einige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. 2000 wurde das Hauptradverkehrsnetzes mit den Schwerpunkten Lückenschlussprogramm, Organisation und Marketingmaßnahmen überarbeitet. 2003 wurden Teile des Wiener Radwegenetzes in die Zentralkompetenz rückgeführt. Alle in diesem Netz

---

---

ausgewiesenen Streckenabschnitte werden über ein zentrales Radwegebudget finanziert. (vgl.

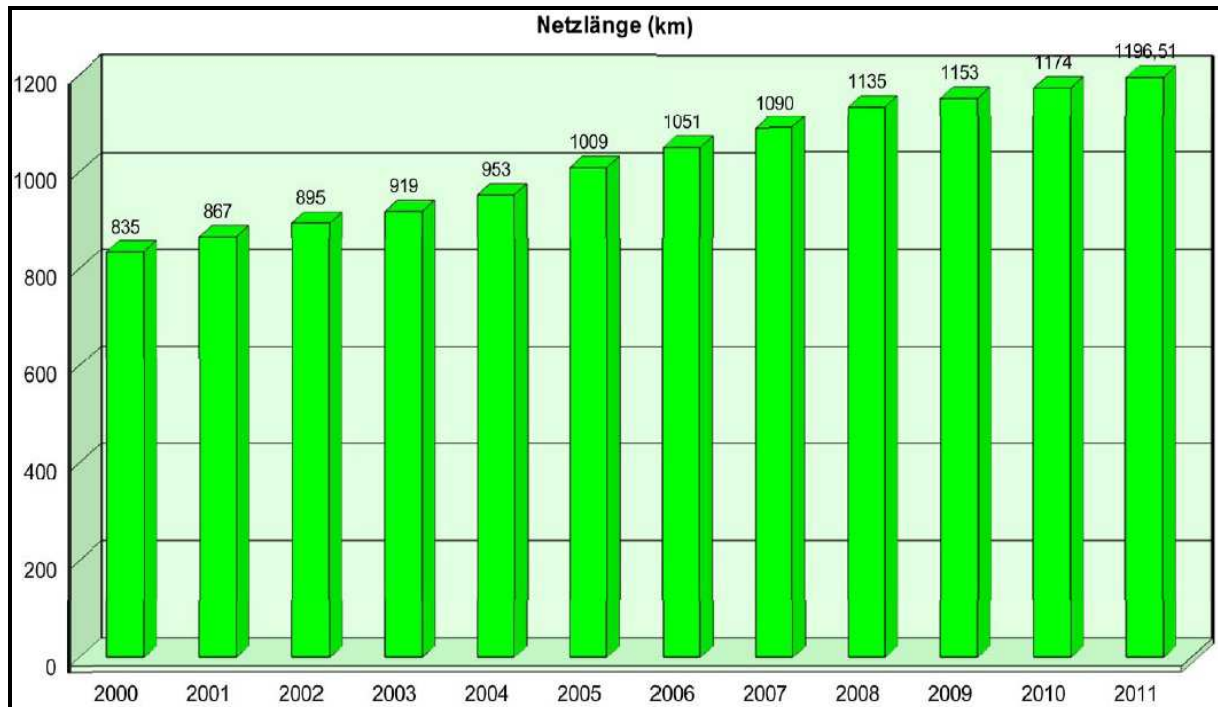
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/historie.html>, Stand: 10.7.2012)

Ingenieur Franz Blaha, Projektkoordinator für Radfahrinfrastruktur der MA 46, beschreibt die Entwicklung des Radwegnetzes im Interview folgendermaßen: *„Seit 1970 gibt es ein Verkehrskonzept zum Thema Radfahren, wobei dieses Konzept aus insgesamt 27 Routen bestanden hat. Es sind 7 Tangential- und 20 Radialverbindungen als Grundkonzeption. Aufbauend auf diesem hat es sich dann als Standbein des Verkehrskonzeptes der Stadt Wien 1970 entwickelt. Jetzt haben sich dann aus diesem Konzept verschiedene Strategien, wie der Masterplan Verkehr, ergeben. Der Masterplan für Verkehr ist im Wiener Gemeinderat beschlossen worden. **Es wurde ein Netz, das ursprünglich ungefähr 200 Kilometer gehabt hat, auf mehr als 1000 km erweitert.** Dieses Netz ist in seiner Grundkonzeption in drei Teile geteilt: Das ist das Basisnetz, das ist das Rückgrat, das Grundnetz zur Erschließung von regionalen Zonen, es erweitert das Grundnetz und schließt sozusagen die Wohngegenden, die Arbeitsstätten und Erholungsplätze im Detail.“* (zit. Anhang: Interview 1, S.107-108)

2003 wurde dann von der MA 18 der „Masterplan Verkehr 2003“ erarbeitet, welcher auch die Themen Mobilität und Radverkehr beinhaltet. 2008 wurde dieses Konzept evaluiert und überarbeitet bzw. wurden Maßnahmen angepasst oder hinzugefügt. Für Gesamtösterreich wurde 2006 vom Lebensministerium ein „Masterplan Radfahren“ erstellt.

Die historische Entwicklung des Wiener Radverkehrs steht in engem Zusammenhang mit der Erweiterung des Radwegnetzes. Dieses war 1990 388 Kilometern und fünf Jahre später bereits über 500 Kilometer lang. Aktuell hat das Radwegnetz eine Länge von fast 1200 Kilometern. Die Länge ist aber weniger entscheidend als die Qualität des Netzes und auf diese wird im Laufe der Arbeit noch näher eingegangen werden. Die Entwicklung des Radwegnetzes in Wien der letzten zehn Jahre ist der Abbildung 11 zu entnehmen.

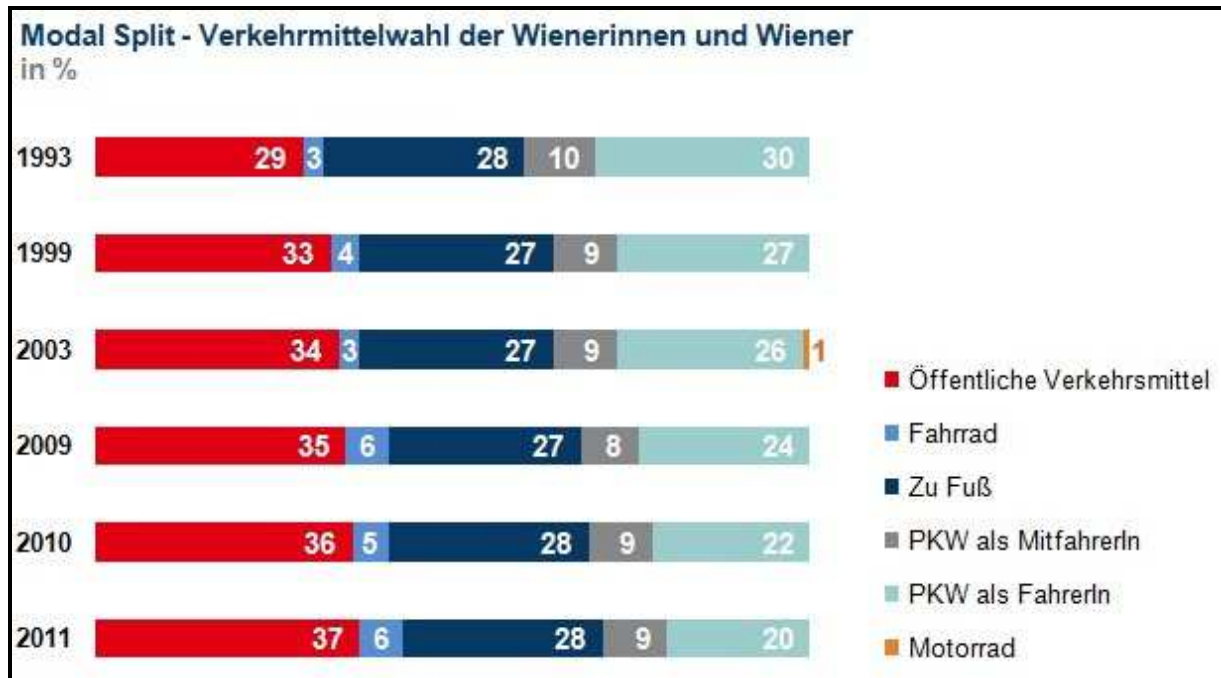
---



**Abbildung 11: Entwicklung des Wiener Radwegnetzes** (Quelle: <http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/pdf/fakten-1.pdf>, Stand 12.7.2012)

Seit zehn Jahren wird das Radverkehrsaufkommen mittels acht Dauerzählstellen bezüglich des Anteils des Radverkehrs in Wien festgehalten. Die Erhöhung des Radwegeangebots verläuft parallel zum Anstieg des Radverkehrsanteils (RV). Zwischen den Jahren 2000 und 2005 betrug der RV zwischen zwei und drei Prozent. Seit 2006 ist ein geringer aber kontinuierlicher Anstieg auf ca. sechs Prozent für Gesamtwien zu erkennen und bei dieser Marke befindet sich der RV aktuell auch. Die Steigerung seit 2002 liegt bei mehr als bei 27 Prozent, was im Endeffekt eine jährliche Steigerung von etwas über drei Prozent ist. Laut Ing. Blaha wurden in Wien vergangenes Jahr 3,4 Millionen Radfahrer an den Dauerzählstellen gemessen. In diesem Zusammenhang ist aber auch wichtig, wie der Radverkehrsanteil im Verhältnis zu den anderen Fortbewegungsarten abschneidet. Die folgende Abbildung der Entwicklung des Modal Splits (=Verkehrsmittelaufkommen) von Wien seit 1993 gibt Aufschluss darüber. (vgl. MA18, 2011 S.14)





**Abbildung 12: Entwicklung des Modal Splits in Wien, 1993-2011** (Quelle: <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/daseinsvorsorge/oePNV/modal-split.html>, Stand: 2.8.2012)

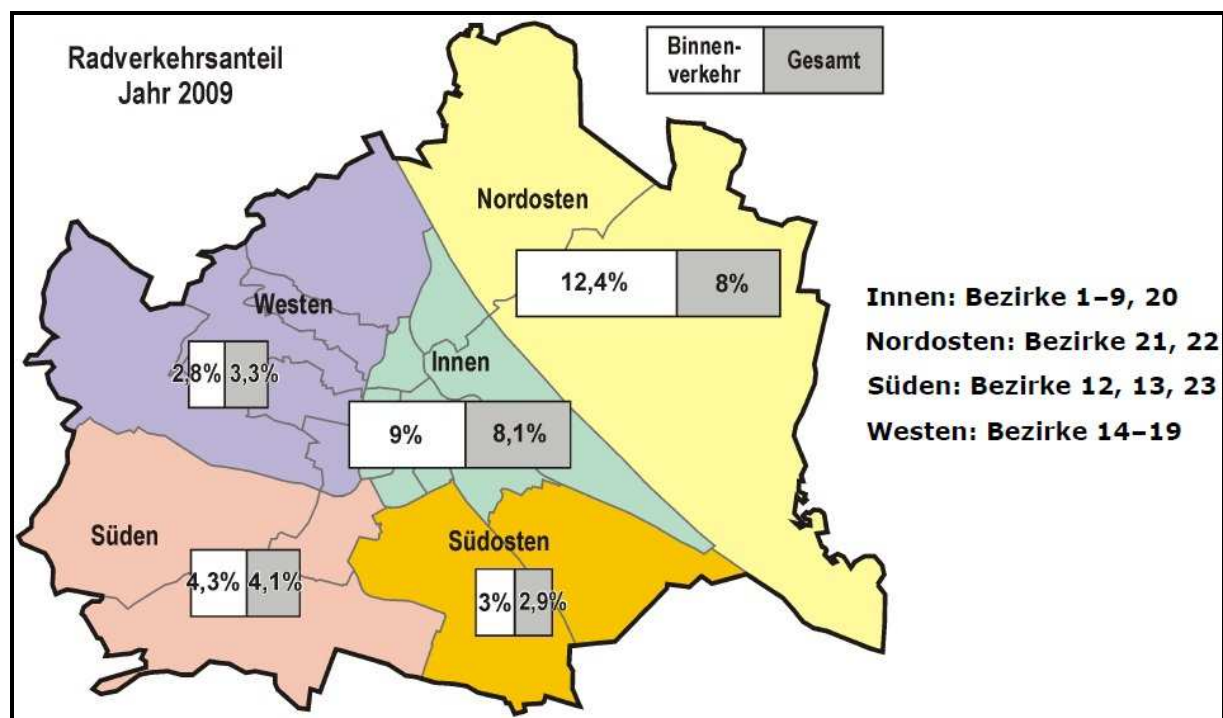
Die Graphik zeigt deutlich die Abnahme der Wege, die mit dem PKW seit 2003 zurückgelegt worden sind. Der Anteil des Radverkehrs hat sich mehr als verdoppelt und auch der öffentliche Verkehr hat zugelegt. Dies sind alles Indizien dafür, dass sich das Mobilitätsverhalten der in Wien lebenden Menschen weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) bewegt. Laut den regierenden Parteien soll sich die Wiener Mobilität auch in diese Richtung entwickeln.

Mag. Alec Hager, Obmann der Radlobby „IG-Fahrrad“, sagt dazu folgendes: **„Es gibt in Wien im Regierungskoalitionsübereinkommen die Zielsetzung von zehn Prozent RV und Reduzierung des MIV um ein Drittel. Wenn man das jetzt einmal in eine tatsächliche Handlungsanweisung gibt, dann ist das schon sehr ambitioniert. Es wird aber dann an der Umsetzung gemessen werden.“** (zit. Anhang: Interview 3, S.116) Eine weitere Zielsetzung des Abkommens der Rot-Grün Regierung in Wien ist, dass der öffentliche Verkehr auf 40 Prozent angehoben werden soll.

Es wurde bisher immer der Radverkehrsanteil von Gesamtwien angesprochen. Für die Zukunft ist aber entscheidend, wo welche Maßnahmen der Förderung zu tätigen

sind bzw. wieviel Förderungsbedarf die 23 Bezirke in Wien benötigen. Natürlich sind dabei die topographischen und verkehrstechnischen Voraussetzungen der Gebiete zu beachten. aber auch die Bereitschaft zur Veränderung der zuständigen Bezirksvorsteher.

Die folgende Karte zeigt deutlich jene Gebiete, wo in Wien bereits viele Leute mit dem Rad unterwegs sind und wo noch nicht.



**Abbildung 13: Radverkehrsanteil in Wien 2009** (Quelle: MA 18 2011 S.15)

Der Bereich „Innen“ weist mit rund acht Prozent die höchste RV-Quote auf. Diesem Gebiet wird ein dynamisches Wachstum attestiert, weil dort gute Bedingungen (kurze Wege, allgemein niedriges Geschwindigkeitsniveau, hohe Zielpunkteanzahl) für das Radfahren herrschen. Diese gibt es ebenfalls im Bereich „Nordosten“ über der Donau, wo das Gelände flach ist, viele Freizeitdestinationen existieren, die Radinfrastruktur im Vergleich zu anderen Gebieten gut ist und weil der „Nordosten“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht so gut erschlossen ist. Im Gebiet „Süden“ herrschen ähnliche Bedingungen vor wie im „Nordosten“. Die Werte liegen mit vier Prozent weit unter den Möglichkeiten. Die Bereiche „Westen“ und „Südosten“ bewegen sich mit nur drei Prozent auf niedrigem Radanteilsniveau. Hier besteht also

noch großer Entwicklungs- und Förderungsbedarf, vor allem im infrastrukturellen Bereich. (vgl. MA18 - Radverkehrserhebung Wien, 2011 S.16)

Nach diesem ausführlichen Überblick über die Entwicklung des Wiener Radverkehrs bis zum aktuellen Stand geht es im folgenden Kapitel 5 um Ergebnisse und Handlungsempfehlungen aus den Expertengesprächen.

---

## 5. Untersuchungsdesign Radverkehr in Wien

Das folgende Kapitel 5 stellt den Hauptteil meiner Forschungsarbeit dar. Zu Beginn wird die Auswertung der Interviews vorgenommen und Ergebnisse daraus präsentiert. Den Kern des Hauptteils bilden die Unterkapitel 5.2 bis 5.6, die sich mit den Themen Verkehrsplanung, Gesundheit, „Soft Policies“, Umwelt/Nachhaltigkeit und Wirtschaft beschäftigen. In jedem dieser Unterkapitel werden die adäquaten Aussagen aus den Interviews mit den Experten, sowie Perspektiven und Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des Radverkehrs in Wien und indirekt des Mobilitätsverhaltens präsentiert (wichtige Passagen aus den Interviewauszügen werden zusätzlich fett markiert). Zusätzlich sollen „best-practice“-Beispiele, sofern diese für Wien adaptierbar sind, aus anderen Städten vorgestellt werden. Des Weiteren werden auch Analysen von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten in die Bearbeitung des Forschungsthemas miteinbezogen. Anzumerken ist noch, dass viele Themenbereiche einander überschneiden.

### 5.1 Auswertung der Interviews

In der Folge werden die Ergebnisse aus den Experteninterviews präsentiert und analysiert. Die Interviewpartner (siehe Tabelle 1, S.29-30) und der Leitfaden (siehe Abbildung 6, S.32) wurden bereits in Kapitel 3.7 präsentiert.

#### Teil A – Mobilität/ Mobilitätskonzepte

##### 1. Was verstehen Sie unter effizienter urbaner Mobilität?

Im Großteil der Gespräche wurden die Parameter Raum, Zeit, Geld und Energie in Bezug auf effiziente urbane Mobilität, einfach ausgedrückt „problemlos von A nach B zu kommen, angeführt. Auf der individuellen Ebene sind Zeit, Geld und Sicherheit die entscheidenden Faktoren, um zeitsparend, kostengünstig und möglichst gefahrlos

---

die täglichen Wege (Arbeit, Ausbildung, Einkauf etc.) zurückzulegen. Auf der gesellschaftlichen Ebene zählen Raum und Energie zu den wichtigen Parametern, um effiziente urbane Mobilität zu messen. Darauf bezogen verbraucht der PKW die meisten Ressourcen. Die Antworten auf die erste Frage ergeben die eindeutige Aussage, dass das Fahrrad im innerstädtischen Bereich innerhalb einer Distanz von rund fünf Kilometern das effizienteste Verkehrsmittel ist. Bei längeren Wegen stellt die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel in Kombination mit Gehen und Radfahren (=der Umweltverbund) die effizienteste Form der Mobilität in der Stadt dar.

## **2. Gibt es ein Gesamtverkehrskonzept / Mobilitätskonzept für Wien?**

Den meisten Experten war der Masterplan Verkehr 2003 mit einer vorgesehenen Gültigkeit von 20 Jahren, der bereits 2008 fortgeschrieben und evaluiert wurde, bekannt. Der Masterplan Verkehr 2003 legt seinen Fokus auf eine bewusste und nachhaltige Mobilität im Sinne der Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt, mit der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Noch immer wird aber der autoaffine Verkehr von einigen Planern zu sehr in den Vordergrund gestellt. Ein weiterer Kritikpunkt kommt von den Vertretern der Radlobbies, welche die mitunter fehlende Zusammenarbeit der zuständigen Stellen bemängeln. Die Experten sind der Meinung, dass ein neuer Masterplan Verkehr in Kombination mit einem Stadtentwicklungskonzept dringend nötig wäre.

## **3. Wie soll/ muss sich das Mobilitätsverständnis bzw. Mobilitätsverhalten der Menschen für die Zukunft im Sinne von Nachhaltigkeit ändern?**

Alle Experten waren einhellig der Meinung, dass sich das Mobilitätsverhalten der Menschen für die Zukunft im Sinne der Nachhaltigkeit ändern muss. Um eine derartige Veränderung einzuleiten, müssen neben rationalen Argumenten (Zeit, Raum, Energie und Geld) auch praktische und emotional nachvollziehbare Anreize geschaffen werden. Im Sinn des Klimaschutzes und der Roadmap „Low Carbon Economy“ bis 2050 der EU soll es eine massive Veränderung im Mobilitätsverhalten der Menschen geben, zumal der motorisierte Individualverkehr einer der

---

Hauptemittenten von CO<sub>2</sub> ist. Primär muss sich das Mobilitätsverständnis dahin gehend verändern, dass nicht der Besitz sondern die Benutzung des Autos im Vordergrund steht.

#### **4. Welche Faktoren können eine erfolgreiche urbane Mobilität behindern?**

Bemerkenswert ist der Umstand, dass die Interviewpartner je nach ihrem fachlichen Zugang zwei Hauptfaktoren anführen, welche eine erfolgreiche urbane Mobilität behindern. Die an der Planung der Radinfrastruktur beteiligten Experten sahen die größte Problematik in der eigenständigen Entscheidungsgewalt auf Bezirksebene. Die Bezirkspolitik kann Entscheidungen der Stadtregierung blockieren. Dies erschwert eine gesamtstädtische Radverkehrsplanung. Wie in Abbildung 13 (siehe S.65) hervorgeht, gibt es Bezirke, die einen höheren Radverkehrsanteil haben und daher als „radfreundlich“ gelten (z.B.: Bezirke 1-9 und 21-22). Einige Bezirke (z.B.: Bezirke 10-11) sind in puncto Radinfrastruktur extrem „unterentwickelt“.

Der zweite große Hinderungsfaktor ist die Bequemlichkeit der Menschen, die nicht bereit sind, auf alternative Fortbewegungsmittel umzusteigen, weil sie einen Verlust von Komfort fürchten. Die Vorteile, energieeffizient und umweltfreundlich unterwegs zu sein, sind für viele schwer greifbar und auch nicht leicht zu kommunizieren.

Das Auto nimmt in den Köpfen der Wiener und deren politischen Entscheidungsträgern immer noch eine zentrale Rolle ein. Diese mentale Blockade behindert Maßnahmen zur Umsetzung einer erfolgreichen Mobilität in Wien.

#### **5. Welche Lösungen gibt es, um diese Hindernisse zu beseitigen?**

Zunächst wäre eine breitere Vernetzung der öffentlichen Stellen, der Interessensvertretungen und den verantwortlichen Akteuren, wie es bereits mit der „Leitstelle Radverkehr“ versucht wird, notwendig. Eine Bewusstseinsänderung bei allen Verkehrsteilnehmern, besonders bei der Jugend, muss herbeigeführt werden. Wichtig dabei sind Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, zum Beispiel die bereits erfolgte Einrichtung der Stelle eines Radkoordinators und des „Fahrradhauses“, sowie Marketingmaßnahmen. Weiters wäre die Verlagerung von Kompetenzen im

---

Bereich der Verkehrsplanung von Bezirks- auf Gemeinderatsebene sinnvoll. Entscheidend sind Aktionen der lokalen Akteure nach dem „bottom up“-Prinzip sich für den Radverkehr in den Bezirken einsetzen, wie zum Beispiel die „ARGE Transdanubien“.

Es müssen Infrastrukturmaßnahmen, beispielsweise der Ausbau von Radstellplätzen im öffentlichen Raum und in Wohnanlagen, pro Radverkehr getroffen werden, die im Endeffekt den Autoverkehr einschränken. Dazu bedürfte es einiger Änderungen in der Wiener Bauordnung. Weiters muss sich die Qualität der Radwege in puncto Sicherheit, Beschilderung, Routenführung etc. verbessern.

#### **6. Welchen Stellenwert soll das Radfahren in Zukunft als Bestandteil urbaner Mobilitätskonzepte haben?**

Wie im Vorfeld zu erwarten war, waren die Experten in dieser Frage einer Meinung, dass das Radfahren in urbanen Mobilitätskonzepten einen hohen Stellenwert haben muss. Es soll gleichberechtigt gegenüber den anderen Verkehrsmitteln sein, aber wegen der Umweltfreundlichkeit und den positiven Gesundheitseffekten mit einem Bonus versehen. Das Rad stellt das optimale Verkehrsmittel für die Stadt dar, man ist auf kurzen Wegen meist schneller als mit dem Auto, es ist ressourcenschonend und platzsparend. Neben dem Gehen macht das Radfahren eine Stadt erst lebendig. Allerdings wird das Radfahren nie als alleiniges „Allheilmittel“ für die Änderung des Mobilitätsverhaltens gesehen.

### **Teil B – Radverkehr in Wien**

#### **7. Seit wann gibt es ein Radverkehrskonzept in Wien und wie hat es sich entwickelt?**

Ein aktuelles Radverkehrskonzept für die Stadt Wien war keinem Gesprächspartner bekannt. Der Radverkehr war zumeist Bestandteil von allgemeinen Verkehrskonzepten, wie es auch beim Masterplan Verkehr 2003 der Fall ist. Es gibt

---

aber ein Koalitionsübereinkommen der aktuellen Wiener Stadtregierung, in der die Steigerung des Radverkehrs auf zehn Prozent und die gleichzeitige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs als Zielsetzung vereinbart wurde. Weiters wurde vom Lebensministerium im Jahre 2006 ein Masterplan Radfahren für Gesamtösterreich erstellt.

#### **8. Wieso ist im europäischen Vergleich der Anteil des Radverkehrs in Wien relativ niedrig (gewesen)? Welche Gründe gibt es dafür?**

Zunächst wurde vom Großteil der Befragten festgestellt, dass Wien über ein gutes öffentliches Verkehrsangebot verfügt. Die Entwicklung des Radverkehrs wurde nicht forciert, im Gegensatz zum Autoverkehr. Im Vergleich zu anderen europäischen Städten, wie beispielsweise Amsterdam oder Kopenhagen, kam es in Wien nie zu einer Entwicklung einer echten Radkultur. In München, einer Stadt, die mit Wien gut zu vergleichen ist, begann die Rot-Grüne Stadtregierungscoalition bereits vor zehn Jahren mit einer intensiven Radverkehrsförderung inklusive Bewusstseinsbildung und gezieltem Marketing. In Wien ist momentan eine Art Aufbruchsstimmung in Bezug auf Radverkehrsförderung festzustellen, wie das in Graz und Salzburg schon länger der Fall ist.

#### **9. Wie beurteilen Sie die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien?**

Alle Interviewpartner attestieren dem Radverkehr in Wien derzeit einen Aufschwung. Die Stadt hat ein gutes Basisnetz für Radverkehr in manchen Bezirken geschaffen, Verbesserungspotenzial ist vor allem in Bezug auf eine positive mediale Darstellung des Radverkehrs vorhanden. Manchen Experten geht die Verbesserung des Verkehrsklimas noch zu langsam. Die Widerstände sind teilweise noch groß, Radfahrer werden von den Autofahrern oft als störend angesehen. Es sind mittlerweile viel mehr Radfahrer unterwegs, was auch die eingerichteten Zählstellen dokumentieren.

---



### **10. Wo liegen für Sie Stärken und Potenziale des Wiener Radverkehrskonzepts?**

Ein Potenzial sehen die Experten darin, dass die Planung des Radverkehrs vor allem von Fachleuten, die selbst aktive Radfahrer sind, gemacht werden soll in Kooperation mit allgemeinen Verkehrsplanern. Ein weiteres Verbesserungsfeld liegt im Bereich der Qualität der Hauptradverkehrsverbindungen, sowie der Schließung von bestehenden Lücken. Besonders im Bereich der Zentralzubringer rund um die Innenstadt im Morgen- und Abendverkehr gibt es noch viel Handlungsbedarf. Die Bezirke mit geringem Radverkehrsanteil haben naturgemäß ein beachtliches Potenzial zur Steigerung ihres Anteils.

### **11. In welchen Bereichen liegen Probleme bzw. Schwierigkeiten?**

Viele Schwierigkeiten ergeben sich aus dem aggressivem Verkehrsklima, wobei in Österreich ein starkes West-Ost Gefälle festzustellen ist. In Wien sind die Leute, auch die Radfahrer, viel rücksichtsloser unterwegs als beispielsweise in Vorarlberg oder in Graz. Hier ist noch viel Überzeugungsarbeit und Bewusstseinsbildung nötig. Weitere Probleme entstehen aus der Neuaufteilung des öffentlichen Raums. Die Reibungsflächen gibt es vor allem dort, wo der Autoverkehr dem Radverkehr weichen muss. Auch hier herrschen schwierigere Rahmenbedingungen in Wien vor, da die Bezirke auf den Radverkehr in ihren Bereichen starken Einfluss ausüben können. Überdies existiert ein Mangel an Vorbildern bzw. der breiten Masse bekannten Personen wie Politiker, sogenannten „role-models“, die als Schlüsselfiguren in der Öffentlichkeit die Radmobilität vorleben, wie das beispielsweise in München der Fall ist.

### **12. Wie gestaltet sich die Finanzierung der Maßnahmen für den Radverkehr? (Öffentliche Hand, Sponsoren, EU,...)**

Wie aus den Gesprächen hervorgeht, erfolgt der Großteil der Finanzierung durch die Öffentliche Hand. Das Hauptradwegnetz wird vom „Zentralbudget Radweg“ der Stadt

---

Wien finanziert. Die Bezirke sind für die Erhaltung des Bezirksnetzes selbst verantwortlich. Bei manchen Einzelprojekten erfolgt die Ko-Finanzierung durch die EU, wie zum Beispiel beim Lückenschluss vom Gürtel. Förderungen kommen im Rahmen des „klima:aktiv“- Programms vom Lebensministerium und von der „Intermodalen Schnittstelle Radverkehr“ vom Verkehrsministerium. Für den Bau von Radwegen treten auch Sponsoren aus der Privatwirtschaft in Aktion.

**13. Wie motiviert man die Menschen dazu, weniger Auto zu fahren und aufs Rad umzusteigen? Welche Maßnahmen müssen gesetzt werden? (Marketing, Werbung, Service,...)**

Alle Interviewpartner waren sich in der Beantwortung dieser Frage einig, dass es eine gute Mischung aus sogenannten „Push- bzw. Pull- Maßnahmen“ geben muss. Es bedarf auf der einen Seite der Restriktionen im Bereich des Autoverkehrs, wie Parkraumbewirtschaftung, Tempolimits, Platzabgeben etc., und auf der anderen Seite der Maßnahmen für die Radverkehrsförderung, wie Verbesserung der Radwege, des Radklimas, der Erhöhung der Sicherheit etc.. Entscheidend wird für die Zukunft sein, dass Rahmenbedingungen durch Marketing geschaffen werden, um ein Umdenken bei der Wiener Bevölkerung zu bewirken. Damit mehr Radnutzer gewonnen werden können, müssen die Attribute Lebensqualität, Unabhängigkeit und Individualität als wesentliche Atouts des Rades in den Vordergrund gestellt werden. Hier ist ein Wandel der Werte im Gang, denn diese Eigenschaften schrieb man früher dem Auto zu.

**14. Wie sieht die Zusammenarbeit mit Rad-Organisationen bzw. Einrichtungen aus?**

Generell bewerten die befragten Gesprächspartner die Zusammenarbeit untereinander als gut, aber noch nicht ausreichend. Die Kommunikation und die Einbindung von Interessensvertretungen und externen Planungsakteuren haben sich in letzter Zeit stark verbessert. Dies zeigt sich bei der Erarbeitung von gemeinsamen Projekten für die Radverkehrsförderung, wie die Kampagne „Österreich radelt zur

---

Arbeit“ unterstreicht. In diesem Zusammenhang hat sich der Wunsch nach mehr Bürgerbeteiligung verstärkt, gefördert von der derzeitigen Wiener Stadtregierung. Obwohl manchmal im öffentlichen Bereich eine gewisse Innovationsresistenz festzustellen ist, gibt es in den Magistraten doch immer mehr ambitionierte Radverkehrsplaner. Im Hinblick auf die bevorstehende „Velo-city“- Konferenz in Wien 2013 wird eine Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Stellen, Interessenvertretungen und diversen Planungsgremien wichtig sein.

**15. Welche Auswirkungen hat der Radverkehr auf Mensch (Gesundheit), Umwelt, Nachhaltigkeit und Wirtschaft?**

Grundsätzlich lassen sich laut aller Experten nur positive Auswirkungen vermehrten Radfahrens aufzeigen. Gesundheit kann zum Beispiel ein guter Marketingansatz sein. Der Arbeits- und Ausbildungsweg mit dem Rad fungiert gleichzeitig als körperliches Training und ist im Endeffekt gelebte Gesundheitsprävention. Mehr Radfahrer und auch Fussgänger erzeugen belebtere Straßen, die dadurch auch sicherer werden, menschliche Kontakte sind möglich und daraus resultiert insgesamt eine Aufwertung der Lebensqualität in der Stadt. Wie bereits mehrfach erwähnt, gilt das Rad als nachhaltigstes, ressourcenschonendes und platzsparendes Verkehrsmittel. Auch die Wirtschaft profitiert von einem gesteigerten Radverkehrsanteil durch einen erhöhten Bedarf an Rädern bzw. durch Innovationen wie E-Bikes, „Clippies“ und Pedelecs, sowie ein vermehrtes Angebot an Radservice- und Radreparaturwerkstätten.

**16. Welche „best-practice“- Beispiele für urbane Radverkehrskonzepte vergleichbarer Städte sind für Sie interessant?**

Der Ansicht der Experten zufolge geht es generell darum, aus interessanten Radverkehrskonzepten jene Maßnahmen zu extrahieren, die für Wien adaptierbar sind. In den Bereichen Marketing und Bewusstseinsbildung verweisen sie auf das Konzept der Stadt München („Radlhauptstadt München“). Die Stadt ist auch

---

topographisch und die Einwohnerzahl betreffend Wien ähnlich und daher gut vergleichbar ist.

Bei Maßnahmen im Bereich Infrastruktur ist Kopenhagen ein gutes Vorbild. Die Qualität des dortigen Radwegenetzes ist ausserordentlich hoch. Die Anwendbarkeit für Wien bringt gewisse Schwierigkeiten mit sich, weil die Radverkehrsanlagen in Kopenhagen seit Jahrzehnten in der Verkehrsplanung eine viel höhere Priorität haben. Im Bereich der Radverleihsysteme (Citybike) sind die Städte Sevilla und Paris gute Beispiele, wie diese Einrichtungen zur Steigerung und Akzeptanz des Radfahrens beitragen können.

## 5.2 Radfahren und Verkehrsplanung

*„Wir wollen erreichen, dass in Wien immer mehr Menschen die Vorzüge des Radfahrens entdecken. Bis 2015 wollen wir den Anteil an Radfahrerinnen und Radfahrern in Wien verdoppeln. Dazu braucht es zwei Dinge: **Erstens wollen wir weiterer Fortschritte beim Ausbau der Radinfrastruktur erreichen, zum anderen wollen wir mit gezielten Aktionen noch viele Wienerinnen und Wiener dazu motivieren, das Rad als Alltagsverkehrsmittel zu benutzen.** ...“ (zit. Vizebgm. Maria Vassilakou in BMLFUW – Leitfaden Radverkehrsförderung, 2012 S.15 )*

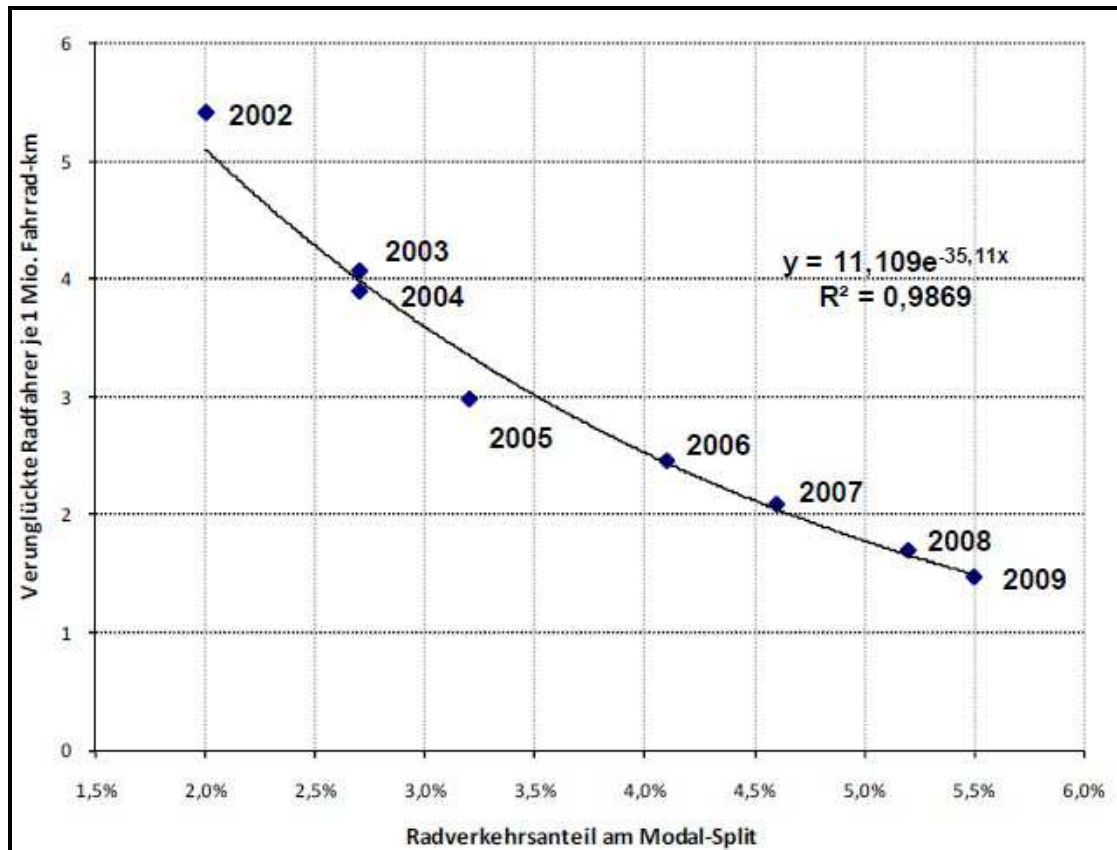
Die zwei Prioritäten für die Förderung des Radverkehrs gehen deutlich aus dem gerade angeführten Zitat hervor. Um aber eine dementsprechende Radinfrastruktur gewährleisten zu können, muss es eine adäquate Planung des Radverkehrs geben. Bereits am Ende des vierten Kapitels wurden viele Informationen zum bestehenden Netz präsentiert. Aus vielen Interviews geht hervor, dass das Radwegnetz in Wien nicht schlecht ist, allerdings sind einige Straßenzüge noch zu determiniert durch den MIV. Im Vergleich zu anderen europäischen Städten, zum Beispiel München, die einen Radverkehrsanteil von über zehn Prozent haben, ist das Angebot in Bezug auf die Anzahl der angebotenen Radkilometer im richtigen Verhältnis. Die Qualität der Wege ist aber in vielen Stadtgebieten verbesserungswürdig, besonders in Bezug auf Breite, Kurvenneigung und Sicherheit der Radweganlagen. Des Weiteren gibt es

---

großes Verbesserungspotenzial bei der Beschilderung der Radwege. Andrzej Felczak, Vorstandsvorsitzender der Wiener Radlobby ARGUS, fasst die Qualitätsmängel im Interview zusammen: **„Die Abstellanlagen in Wohnhäusern gehören zu den schwierigsten Themen. Wenn jemand sein Fahrrad erst aus dem Keller holen muss, um es zu benutzen, dann fährt er nicht. Die Schilder hingegen sind zu klein und man sieht sie nicht. Es ist nicht nur Größe, es gibt auch zu wenige Schilder. Bei den Zielbezeichnungen herrscht komplettes Chaos. Es gibt kein übergreifendes Konzept mit Hauptradrouten. Man passiert fünf Schilder Richtung Kagran und dann hat das Schild plötzlich eine andere Zielbezeichnung. Beschilderung ist eine Sache, die kann man mit verhältnismäßig wenig Geld und ohne politische Kontroverse schnell verbessern. Des Weiteren scheint es den Planern nicht bewusst zu sein, dass Radfahrer sich in der Kurve neigen. Bei manchen Stellen ist gleich ein Verkehrsschild außerhalb der Markierung und wenn ich um die Kurve fahren will, muss ich weit ausweichen. Das ist zwar nur eine Kleinigkeit, die allerdings sehr unangenehm ist. Die Radwege sind auch oft schlangenförmig, so wie wenn man zu Fuß gehen würde. Man könnte ganz leicht große Kurvenradien machen. Das sind alles Kleinigkeiten, die nichts kosten.“** (zit. Anhang: Interview 8 S.163)

Das Thema Sicherheit spielt bei der Etablierung des Radfahrens auf Wiens Straßen eine tragende Rolle, denn die Nutzer (vor allem mögliche neue Nutzer) des Rads als Verkehrsmittel wollen natürlich sicher vom einen Ort zum anderen kommen. Experten sprechen in diesem Zusammenhang von „safety in numbers“ Der Effekt kann folgendermaßen definiert werden: Je mehr Radfahrer auf den Straßen unterwegs sind, desto geringer wird das Unfallrisiko. Eine Gegenüberstellung des Radverkehrsanteils und der Rate der Verunglückten in Wien zwischen 2002 und 2009 beweist diese These (siehe Abbildung 14).

---



**Abbildung 14: Gegenüberstellung der Verunglücktenrate und Radverkehrsanteile in Wien** (Quelle: AUSTRIAN ENERGY AGENCY – BikeRisk, 2011 S. 20)

Zu einer qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur gehört auch gute und ausreichende Zahl an Abstellanlagen. Wichtig dabei ist, dass es eine geeignete und sichere Abstellmöglichkeit mit genügend Kapazität am Wohn- und Zielort gibt. Das Rad wird oft nicht als Verkehrsmittel verwendet, weil vor allem am eigenen Wohnort die Abstellanlagen für Räder fehlen, wie Herr Felczak im Gespräch bestätigt. (vgl. MESCHIK, 2008 S.23)

Die Qualität der Radinfrastruktur besitzt demnach noch einiges an Verbesserungspotenzial. Viele Maßnahmen in diesem Zusammenhang benötigen aber die nötige Menge an Platz bzw. Raum, der im urbanen Bereich wenig vorhanden, kostbar und begehrt ist. Autoparkplätze nehmen in dieser Hinsicht extrem viel Platz ein. Ziel der agierenden Planer muss es sein, die parkenden Autos in Tiefgaragen unterirdisch unterzubringen, um mehr Raum zu schaffen. Ohne Maßnahmen in diese Richtung werden Verbesserungen der Qualität der Radwege an vielen Plätzen in Wien nicht umsetzbar. Die sehr kontrovers diskutierte

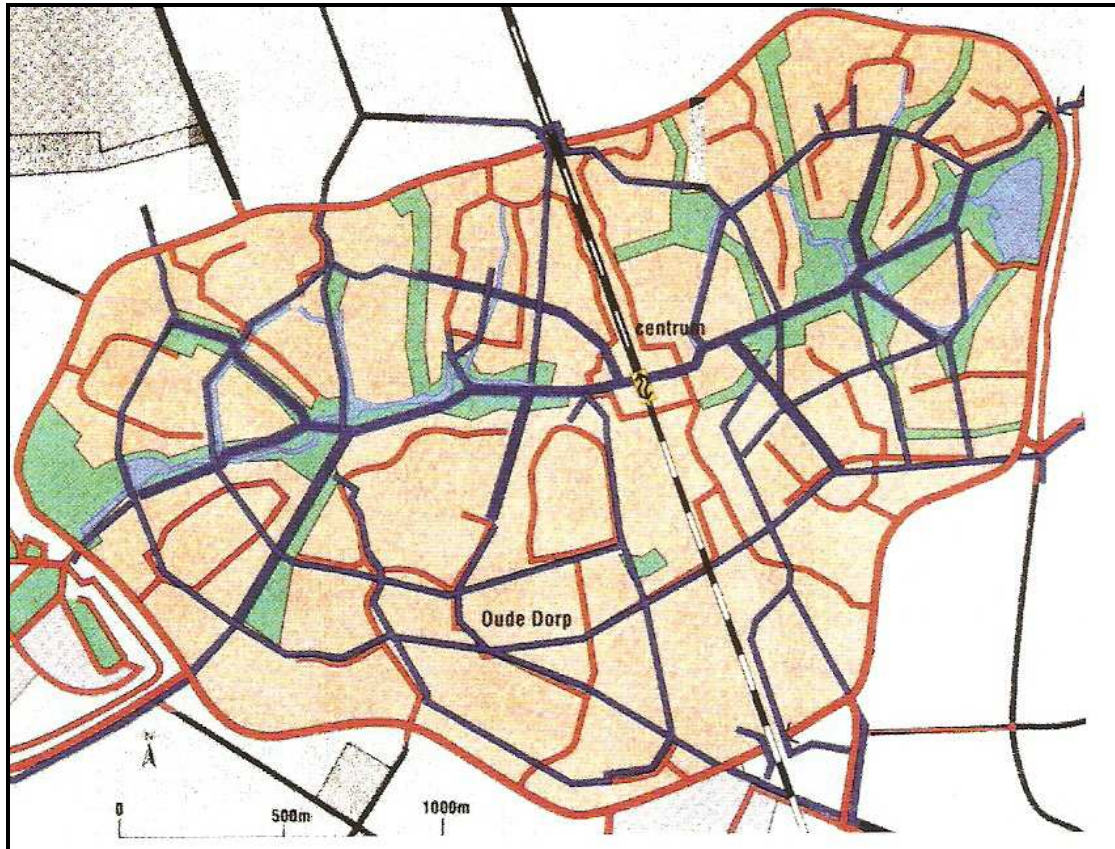
Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung Wiens ist ein notwendiger Schritt in diesem Zusammenhang, denn vielleicht überlegen sich dann mehr Menschen, das Auto stehen zu lassen.

In Wien gibt es bereits Ansätze in die Richtung der autofreien Siedlungen. Auf dem Gelände des ehemaligen Nordbahnhofs wurde bereits eine radfreundliche Wohnanlage errichtet, die als „Bike City“ bezeichnet wird. Das Vorbild dafür ist die „Autofreie Mustersiedlung“ in Wien-Floridsdorf. (vgl. <http://www.nextroom.at/building.php?id=31188> , Stand: 13.8.2012)

Die Planung einer weiteren „Bike City“ in Wien-Liesing wurde beschlossen. Die Bewohner der 140 Haushalte haben dort keinen fixen Autogaragenabstellplatz, stattdessen fördert der Bauträger ÖSW (Österreichisches Siedlungswerk) Elektroräder, „car-sharing“- Modelle und Jahreskarten für die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Projekt soll zur Verringerung des Autoverkehrs in der Stadt beitragen. (vgl. <http://wien.orf.at/news/stories/2522130/>, Stand: 13.8.2012)

Ein „best-practice“- Beispiel in diesem Bereich stellt die niederländische Stadt Houten dar, die auch von mehreren Experten in den Interviews angeführt wurde. Die Stadt hat etwa 30 000 Einwohner (so wie vergleichsweise die Wiener Innenstadtbezirke Mariahilf und Neubau), alle Wohnungen wurden in einem Umkreis von drei Kilometern um ein Zentrum mit Geschäften und Bahnhof angelegt. Abbildung 15 zeigt das Verkehrsnetz von Houten. (vgl. MESCHIK, 2008 S.42)

---



**Abbildung 15: Verkehrswegenetz Houten** (Quelle: MESCHIK, 2008 S.43)

Das Netz für Kraftfahrzeuge ist rot eingezeichnet, Fußgänger- und Radnetz sind blau dargestellt. Mit dem Auto ist die Durchfahrt durch die Stadt nicht möglich, die Erschließung von Zielen ist für Autos über die Ringstraße zu erreichen, die rund um die Stadt angelegt wurde. Somit ist die Stadt nahezu autofrei. Die anderen Stadtgebiete sind vor allem durch attraktive Fuß- und Radwege zu erschließen. Knapp die Hälfte aller Wege unter siebeneinhalb Kilometer wird in Houten mit dem Rad erledigt und 15 Prozent zu Fuß. Die Stadt erfährt immer noch eine Bevölkerungszunahme, wodurch die Planung von neuen Wohngebieten durchgeführt werden muss. Auch in den Erweiterungszonen wird der MIV weiterhin vermieden. (vgl. ebd. S. 42-44) Dieses Konzept würde sich gut für Gebiete der Stadterweiterung oder im kleinen Rahmen für neue zu errichtende große Wohnviertel eignen.

Wiens Radverkehr befindet sich gerade merklich im Aufschwung. Um diesen auch weiter zu forcieren bzw. zu verstärken muss der Radverkehr noch mehr Beachtung in der Gesamtverkehrsplanung Wiens finden. Die Stadt Wien versucht das Thema



Radverkehr in der Stadtbaudirektion mit der Einführung der „Leitstelle Radverkehr“ zu verankern, was für eine breitere Aufstellung in diesem Bereich sorgen soll. Optimal wäre es, wenn man den Radbeauftragten DI Martin Blum (genauere Information zu seiner Person und seinen Aufgaben in Kapitel 5.4) in alle wichtigen Verkehrsentscheidungen und –planungen einbeziehen würde. In Wien stellt sich dieser Umstand als besonders schwierig dar, weil die einzelnen Bezirke starken Einfluss in ihrem Bereich auf den Radverkehr nehmen, wie Martin Blum im Interview bestätigt.

*„...Zusätzlich gibt es in Wien schwierigere Rahmenbedingungen, weil hier die Bezirke sehr stark auf den Radverkehr in ihren Bereichen Einfluss nehmen und es schwer ist zu sagen: „Das machen wir jetzt einfach so.“ (zit. Anhang: Interview 5, S.136)* Verkehrsplaner DI Michael Szeiler hat zu dieser Problematik dieselbe Meinung und sagt, dass der größte Hinderungsfaktor für die Planungen die Politik mancher Bezirke in Wien ist. Radplaner würden sich hier sprichwörtlich „die Zähne ausbeißen“, wenn es um Planungen im Bereich des Radverkehrs geht.

In diesem Zusammenhang wäre die Einrichtung von Mobilitätszentralen bzw. Stellen die für Mobilitätsmanagement sehr wichtig, um Maßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung besser koordinieren zu können und um das Mobilitätsverhalten der Menschen umweltfreundlicher gestalten zu können. (vgl. MESCHIK, 2008 S. 31)

Zusammengefasst besteht die Aufgabe der Planer darin, ein Verkehrssystem so zu gestalten, dass die diversen Ansprüche der Verkehrsarten und –teilnehmer zu berücksichtigen sind in Bezug auf Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit. Die Anforderungen müssen aber auch klimapolitischen und nachhaltigen Aspekten entsprechen. Ziel muss es sein ein Mobilitätsangebot zu schaffen, welches verkehrsartenübergreifend und nachfrageorientiert ist. In Wien besteht dazu eine große Chance, denn der öffentliche Verkehr gehört mit über 35 Prozent zu einem der besten Systeme Europas. Die Steigerung des Radverkehrsanteils wäre daher wünschenswert, denn die Kombination aus „Öffis“ und Rad hätte ein großes und nachhaltiges Zukunftspotenzial. (vgl. BÖHLER, 2008 S.43)

---

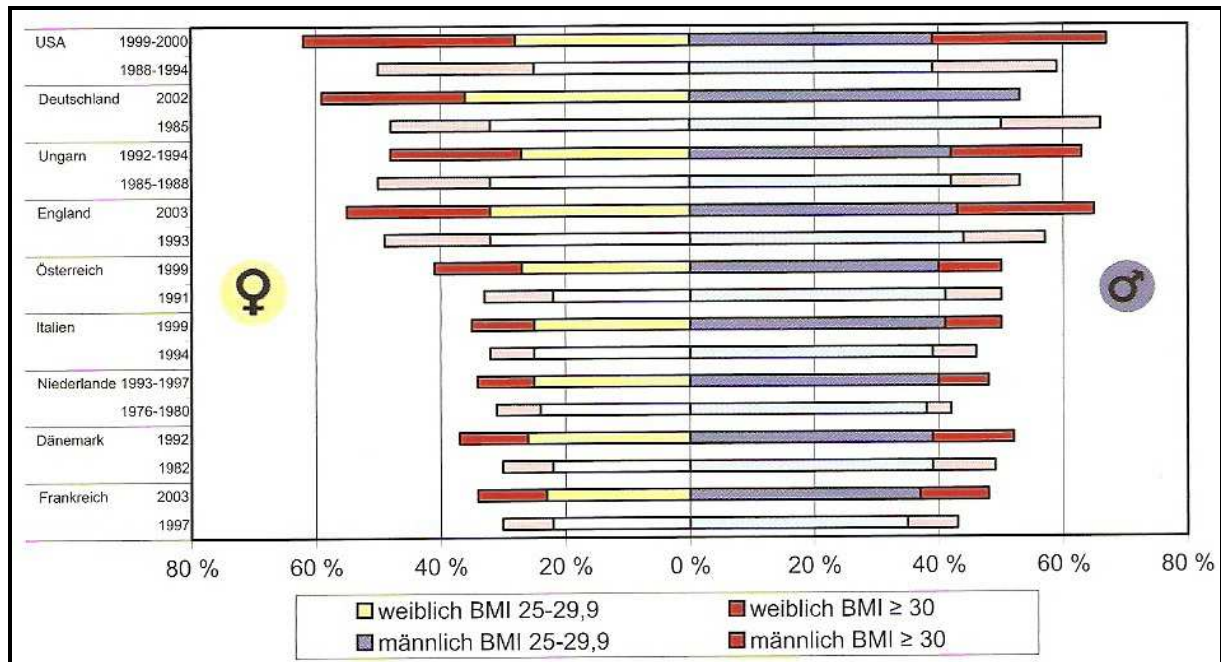
### 5.3 Radfahren und Gesundheit

Die Themen Radfahren und Gesundheit stehen in engem Zusammenhang zueinander. Dieses Unterkapitel soll aufzeigen, welche Auswirkungen ein erhöhter Radverkehrsanteil in Wien bzw. das Radfahren generell auf die Gesundheit der Menschen hat.

Radfahrer und Fußgänger sind jene Verkehrsteilnehmer, die zur Fortbewegung ausschließlich die eigene Energie des Körpers verwenden. Somit sind es jene Mobilitätsarten, die auf Körperkraft basieren, wodurch sich einige Vorteile ergeben. Die Weltgesundheitsorganisation (engl. „World Health Organisation“, WHO) empfiehlt eine regelmäßige, im Optimalfall tägliche Bewegung von mindestens 30 Minuten raschen Gehens oder Radfahrens. Diese könnte die Menschen vor Stoffwechselstörungen (Fettstoffwechselstörungen, nicht Insulin-abhängige Diabetes), Erkrankungen des Herzkreislaufs (Hypertonie, Hirninfarkt) oder Krebs schützen. (vgl. MESCHIK, 2008 S.12)

Neben den individuellen Nachteilen, wie langjährigen Behandlungen, den daraus entstehenden Kosten und einer generell kürzeren Lebensdauer ergeben sich auch soziale Folgen aus einem eingeschränkten Mobilitäts- bzw. Bewegungsverhalten. Bewegungsmangel zählt neben schlechter Ernährung zur Hauptursache für Übergewicht, jener „Volkskrankheit“, die mit vielen der oben genannten Erkrankungen in engem Zusammenhang steht. In Schweden, den Niederlanden oder Dänemark, welche zu den europäischen Vorreitern in Sachen Radverkehr zählen, beträgt der Anteil der übergewichtigen Menschen ein Drittel, in den USA und Deutschland ist über die Hälfte der Bevölkerung übergewichtig und in Österreich beträgt der Anteil um die 40 Prozent. Die Lebenserwartung liegt in Europa um bis zu vier Jahre höher ist als in den USA. Die folgende Graphik zeigt den „Body Mass Index (BMI) im internationalen Vergleich. (vgl. ebd.)

---



**Abbildung 16: Body Mass Index im internationalen Vergleich** [Lobstein 2005] (Quelle: MESCHIK 2008, S.13)

Auch Diäten, Erhöhung der Fitnessclubanmeldungen, Diätpillen etc. haben das Problem der Fettleibigkeit in den USA bisher nicht lösen können. Länder, in denen der Radverkehrsanteil hoch ist, haben vergleichsweise weniger volksgesundheitliche Schwierigkeiten aufzuweisen und zeigen laut Abbildung 16 auch einen geringeren BMI. (vgl. ebd.)

Von einer Erhöhung des Radverkehrs in Wien würde also jeder einzelne Radfahrer seinen individuellen Nutzen ziehen, aber auch die positiven volkswirtschaftlichen Effekte auf die Gesundheit dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Störende Umstände, wie Lärmbelastungen und Luftverschmutzung würden sich ebenfalls reduzieren. In diesem Zusammenhang hat die WHO einen Kalkulator erarbeitet, der die Gesundheitseffekte durch das Radfahren errechnet. Daten zum sogenannten "Relativen Risiko" (relative risk) der „Copenhagen Center for Prospective Population Studien“ stellen die Basis des Kalkulators dar. Das Resultat dieser Langzeitstudie ist, dass das Risiko für eine Todesursache in der Altersgruppe der 20-60 Jährigen bei Radfahrern um 28 Prozent geringer ist als bei Nicht-Radfahrern. Die Studie berücksichtigt außerdem die üblichen sozioökonomischen Variablen (Alter,

---

Geschlecht, Raucher, etc.) und auch die sportliche Bewegung in der Freizeit. (vgl. <http://www.klimaaktiv.at/article/articleview/75923/1/27241> , Stand: 28.7.2012)

Mit Hilfe der Kalkulationsergebnisse können Abschätzungen des volkswirtschaftlichen Nutzens (pro Radfahrer; pro Radfahrt; und gesamter jährlicher Nutzen) basierend auf einer reduzierten Sterblichkeit durch eine Erhöhung des Radverkehrsanteils erfolgen. Für Kosten-Nutzen-Analysen stellen die Ergebnisse der Berechnung einen bedeuteten Beitrag, sowohl im Vorfeld der Errichtung und Erweiterung neuer Verkehrsinfrastrukturen, wie beispielsweise Radwege, Fahrradabstellplätze, etc., als auch für die Abschätzung volkswirtschaftlicher Effekte der bestehenden Infrastruktur dar. (vgl. ebd.)

DI Martin Eder, Bundesradverkehrskordinator des Lebensministeriums, bestätigt im Interview die positiven Auswirkungen des Radfahrens: *„...Gerade noch zum Thema Gesundheit haben wir einiges an Studien und Berechnungen angestellt. Von der WHO wurde ein Gesundheitstool berechnet, das den volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen des Radfahrens berechnen kann. Das kann man für Österreich oder Wien umlegen. **Für Gesamtösterreich kommt dabei heraus, wenn der Radverkehrsanteil zehn Prozent erreicht, dass man 810 Millionen € pro Jahr an Gesundheitskosten einspart.** ...“* (zit. Anhang: Interview 6, S.146)

Folgende Basisdaten wurden für die Berechnung mit dem Kalkulator für Gesamtösterreich verwendet und stammen aus den Berechnungen und Dokumenten des Lebensministeriums bzw. aus Dokumenten des BMVITs:

- Tägliche Wege pro Person (1995): 3
  - Bevölkerung Österreich (2005): 8.233.306 EW
  - Wege in Österreich pro Tag: 24.699.918
  - Radverkehrsanteil Österreich: 10%
  - Wege mit dem Rad in Österreich pro Tag: 2.469.992
  - Durch. Weglänge mit dem Rad in Österreich (1995): 2 km
-

---

Sollte in Wien in Zukunft ein Radverkehrsanteil von zehn Prozent erreicht werden, dann würde sich ein durchschnittlicher Gesundheitsnutzen von den schon im Zitat angesprochenen 810 Millionen Euro ergeben. Des Weiteren errechnete der WHO-Kalkulator, dass das Radfahren 824 Leben in Österreich retten könnte. Es lässt sich feststellen, dass ein erhöhter Radverkehrsanteil Einsparungen im Gesundheitswesen ermöglichen würde. (vgl. ebd.) Für Österreich bedeutet das insgesamt um mehr als 500 Millionen Euro niedrigere Krankheitskosten und somit mehr Entlastung für das Gesundheitsbudget. Eine Studie aus Finnland zeigt, dass Radfahren einen Netto-Gesundheitsnutzen von 15 Cent pro Kilometer bringt. (vgl. VCÖ Factsheet, 2005 S.3)

Ein in Zukunft geplanter „Nationaler Aktionsplan Bewegung“ (NAP. b) sollte demnach das Radfahren im Alltag als effiziente und kostengünstige Maßnahme zur Bewegungsförderung und damit zur Gesundheitsförderung aufnehmen. Um eine bestmögliche Synergiewirkung zu erzielen, muss es einen verstärkten und regelmäßigen Wissensaustausch zwischen den Akteuren der Bereiche Radfahren und Gesundheit zwecks der Abstimmung der entsprechenden Aktivitäten zwischen Gesundheitsförderung und Radverkehrsförderung geben. Mit Hilfe von Veranstaltungen müssen „best- practice“- Beispiele zur Kooperation zwischen Gesundheitsförderung und Radverkehrsförderung – wie die Beteiligung der AOK an der deutschen „bike2work“- Kampagne – in der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Auch in Wien gibt es bis Ende 2012 die Kampagne „Wien radelt zur Arbeit“, welche aber im nächsten Unterkapitel 5.4 noch zur Sprache gebracht wird. (vgl. BMLFUW – Masterplan Radfahren, 2010 S.45)

Nicht unbeachtet darf beim Thema Radfahren und Gesundheit der positive psychologische Aspekt des Radfahrens werden. Im Vergleich zum Auto erlebt man die Stadt viel intensiver. Das Auto koppelt seine Insassen von der Umwelt ab. Di Michael Szeiler, Verkehrsplaner bei Rosinak und Partner, selbst passionierter Radfahrer, bringt die Thematik auf den Punkt und beurteilt sie folgendermaßen: **„Für die urbane Mobilität ist die so genannte „Livability of cities“, also die Lebensqualität und Qualität öffentlicher Straßenräume, wichtig. Der Radverkehr trägt dazu einiges bei. Belebte Straßen werden auch zu sichereren Straßen. Zu Fuß gehen und Radfahren auf der Straße erzeugt menschliche**

---

**Kontakte, die ich sonst nicht habe und das wertet die Stadt insgesamt auf.** Wenn ich in einem Auto sitze, dann kann ich mit niemandem plaudern bzw. ist es fast unmöglich irgendwo stehen zu bleiben, falls ich jemandem auf Straße sehe, den ich kenne. In manchen Fällen würde ich mit dem Auto nicht stehen bleiben, während das mit dem Rad jederzeit möglich ist“. (zit. Anhang: Interview 7, S.155)

## 5.4 Radfahren und „Soft Policies“

Die Förderung des Radverkehrs muss über rein bauliche Maßnahmen hinausgehen und ganzheitlich auf mehreren Ebenen betrieben werden. Die Öffentlichkeitsarbeit spielt dabei eine wichtige Rolle. Eine „fahrradfreundliches Klima“ im urbanen Raum wird es erst geben, wenn das Radfahren als gute Alternative zu anderen Verkehrsmitteln in den Köpfen und im Bewusstsein der verschiedenen Akteure (Politik, Gesundheitswesen, Verkehrs- und Raumplanung etc.) verinnerlicht ist. Dazu bedarf es aber gut durchdachter Maßnahmen. Viele Experten sprechen in diesem Zusammenhang von Radförderungsmaßnahmen („Pull-Maßnahmen“) auf der einen Seite und auf der anderen Seite von Beschränkungen bei anderen Verkehrsteilnehmern („Push-Maßnahmen“). (vgl. MESCHIK, 2008 S.25)

Abbildung 17 stellt Beispiele beider Maßnahmengruppen dar.

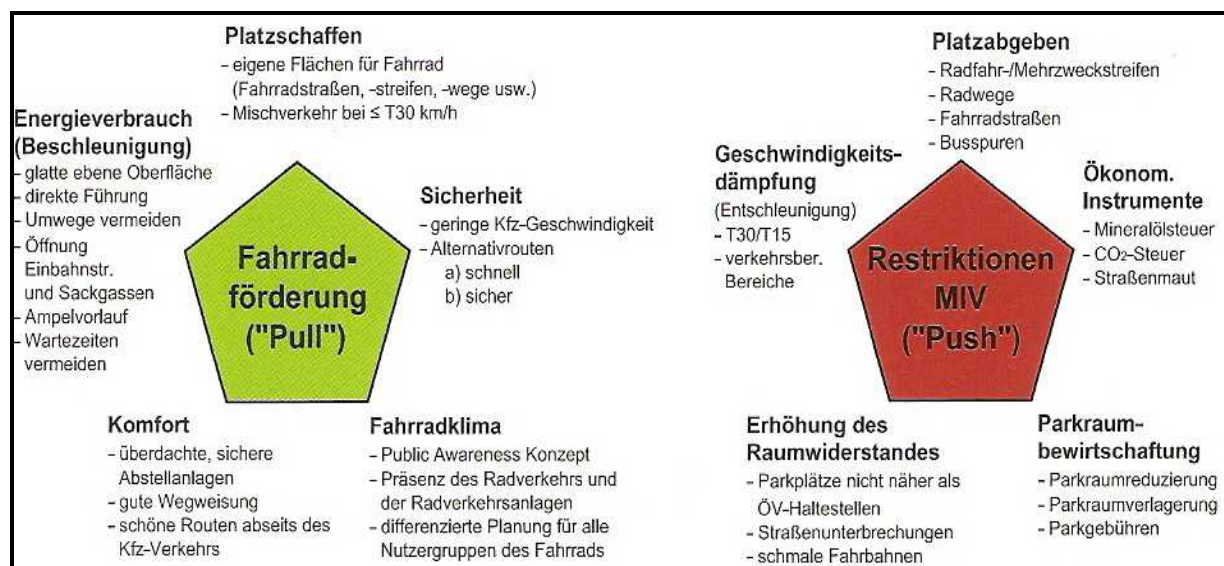


Abbildung 17: Maßnahmen zur Radverkehrsförderung (Quelle: MESCHIK 2008, S.25)

Viele dieser Maßnahmen auf beiden Seiten werden für die Zukunft notwendig sein, wobei die „Push-Maßnahmen“ schwieriger durchsetzbar sein werden. In Wien wird gerade kontrovers über die beschlossene Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung diskutiert. Gerade Restriktionen im Bereich des MIVs sind aber dringend notwendig, um Platz für eine sichere Radinfrastruktur (z.B.: breitere Radwege) zu schaffen und somit einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu gewährleisten.

Zu Maßnahmen, die den Radverkehr direkt fördern, gehören auch die sogenannten „Soft Policies“ („sanfte Verkehrsmaßnahmen“). Darunter versteht man alle ergänzenden und begleitenden Maßnahmen, welche den Radverkehr fördern, sich aber nicht vorwiegend auf Bau- und Infrastrukturmaßnahmen stützen. Zu den „Soft Policies“ zählen Bewusstseinsbildung, Marketing, Management, Beratung etc. Es handelt sich dabei also vorwiegend um Maßnahmen im organisatorischen Bereich, die ein umweltfreundliches und nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer als Ziel haben. (vgl. ebd. S.26-27)

Das Radfahren ist in Wien noch nicht vollkommen akzeptiert. Viele der Interviewpartner bestätigen, dass die Radfahrer in Wien noch ein gewisses Feindbild, vor allem für Autofahrer, darstellen. Es wird wichtig sein, dass man dieses Bild aus den Köpfen der Menschen bringt und Aufklärungsarbeit betreibt. Die Stadt Wien hat dafür im November 2011 den richtigen Schritt getan und eine Radfahrgesellschaft mit dem Radbeauftragten DI Martin Blum als Repräsentationsperson an der Spitze ins Leben gerufen.

Instrumente für Imagekampagnen zum Alltagsradverkehr sind PR-Kampagnen mit TV-/ Kinowerbespots, Inserate, Pressekonferenzen und Wettbewerbsveranstaltungen (z.B.: radfahrfreundlicher Betrieb). (vgl. BMLFUW – Masterplan Radfahren, 2006 S.24)

Grundsätzlich ist ein Radbeauftragter für alle Belange zuständig, die den Radverkehr betreffen. Vorwiegend beschäftigt sich der Radbeauftragte mit Fragen der Radsicherheit, der Koordinierung der Planung und Umsetzung aller Radverkehrsmaßnahmen. Wie bereits erwähnt, wäre es von Vorteil, wenn man den Radbeauftragten in die wichtigen Verkehrsentscheidungen einbinden würde, selbst

---

---

wenn diese nicht nur den Radverkehr betreffen. Entscheidend ist, dass der Radbeauftragte selbst aktiver Radfahrer ist, gute Fachkenntnisse im Bereich Radverkehr und Management besitzt und mit den entsprechenden Kompetenzen von der Stadt Wien ausgestattet wird. (vgl. MESCHIK, 2008 S.27-28)

Die Hauptaufgabe des Radbeauftragten wird die Öffentlichkeits- und Informationsarbeit sein. Der Stellenwert des Radverkehrs muss im urbanen Verkehrsgeschehen in Wien angehoben werden. Dazu müssen Maßnahmen und Veranstaltungen zur Information und Bürgerbeteiligung im Vordergrund stehen. Zu diesen zählen öffentliche Veranstaltungen zur Förderung des Rads als Verkehrsmittel im Alltag und auch als Freizeitgerät, Informations- und Werbeveranstaltungen, wie zum Beispiel das jährlich stattfindende „Bikefestival“ vor dem Wiener Rathaus, sowie Werbeveranstaltungen für das Radfahren. (vgl. ebd. S.32-34)

Der Wiener Radbeauftragte Martin Blum erklärt im Interview, worum es ihm geht: „ ... **Es geht um Motivation, es geht um Rahmenbedingungen, die das Verhalten verändern können.** Parkraumbewirtschaftung und Tempo-30 sind Themen, die nicht primär für den Radverkehr getroffen werden, sondern die die Rahmenbedingungen verändern. Das ist sicher eine relevante Geschichte. Motivieren kann man die Leute, wenn sie positive Erfahrungen machen mit dem Fahrrad, sie auf den Geschmack zu bringen und sie dann sagen: „Das könnte ich ja auch einmal ausprobieren“ um in eine positive Spirale zu bringen. Ziel ist es, aus jenen die nie das Rad nutzen, seltene Nutzer zu machen usw. Es geht wirklich darum, diese Spiralwirkung in Gang zu setzen. Da helfen Vorbilder, da hilft es das Fahrrad zum Thema zu machen und auch wirklich Lust zu machen, mit dem Fahrrad zu fahren. ... **Deswegen ist die emotionale Geschichte, mit Bewusstseinsbildung usw. voran zu treiben.** Lebensqualität, Unabhängigkeit, Freiheit und Individualität sind wesentliche Atouts des Fahrrads. Ganz interessant ist, dass jene Eigenschaften, die heute dem Rad zugeschrieben werden, wurden früher dem Auto angehaftet, aber diese gelten für Stadt heute überhaupt nicht mehr. Wir haben da auch einen interessanten Wandel der Werte gesehen.“ (zit. Anhang: Interview 5, S.136-137)

---



---

Aus dem Interview mit dem Radbeauftragten Martin Blum geht auch hervor, dass im Bereich des Radfahrens die Vorbilder („role- models“) fehlen. In Wien sei es einfach nicht üblich wie beispielsweise in München oder Kopenhagen, dass Politiker oder Personen in hochrangigen Managerpositionen auf dem Rad gesehen werden.

Das Lebensministerium versucht den Radverkehr mit Marketing, Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit auf mehreren Ebenen zu forcieren. Das folgende Zitat von Umweltminister Niki Berlakovich beweist, dass die Wichtigkeit der „sanften Verkehrsmaßnahmen“ auch von der politischen Seite erkannt wurde:

*„Radfahren schützt das Klima, ist gesund und ein Genuss für Körper und Seele – das gilt es zu vermitteln. **Die Bewusstseinsbildung und damit die Förderung des Radfahrens als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel hat für das Lebensministerium einen hohen Stellenwert.**“* (zit. Umweltminister Niki Berlakovich in BMLFUW – Leitfaden Radverkehrsförderung, 2009 S.16 )

Beispiele für Radkampagnen in Österreich:

- Bewusstseinskampagne des Lebensministeriums für Radfahren mittels Plakat- und Inseratwerbung (seit 2006)
- Österreichweiter Wettbewerb „Bike2Business“ (WKO und Lebensministerium)
- Kampagne „fahrRad“ (Global2000 und Lebensministerium)
- Kampagne „Wien radelt zur Arbeit“ (2012)

(vgl. BMLFUW – Leitfaden Radverkehrsförderung, 2009 S.16)

Mag. Alec Hager fasst das Thema Kampagnen gut zusammen: *„Wir machen jetzt die „Wien radelt zur Arbeit“- Kampagne. Wir versuchen klassische Motivationskampagnen zu machen. Man versucht Leuten Argumente zu geben, die nur rational sind und das ist zu wenig. **Bei solchen Kampagnen ist es am wirkungsvollsten, wenn man bei der Emotionalität ansetzt. ... Positive Erlebnisse muss man schaffen, um die Menschen zu überzeugen.** Das ist aber das Schwierige an Imagekampagnen. Wichtig ist, dass diese mit der Infrastruktur zusammenzuhängen. Du kannst den Leuten nicht sagen, dass Radfahren super ist,*

---

---

*wenn sie draußen die Autohölle vorfinden. Es muss gemeinsam gemacht und gestaltet werden.“ (zit. Anhang: Interview 3, S.121-122)*

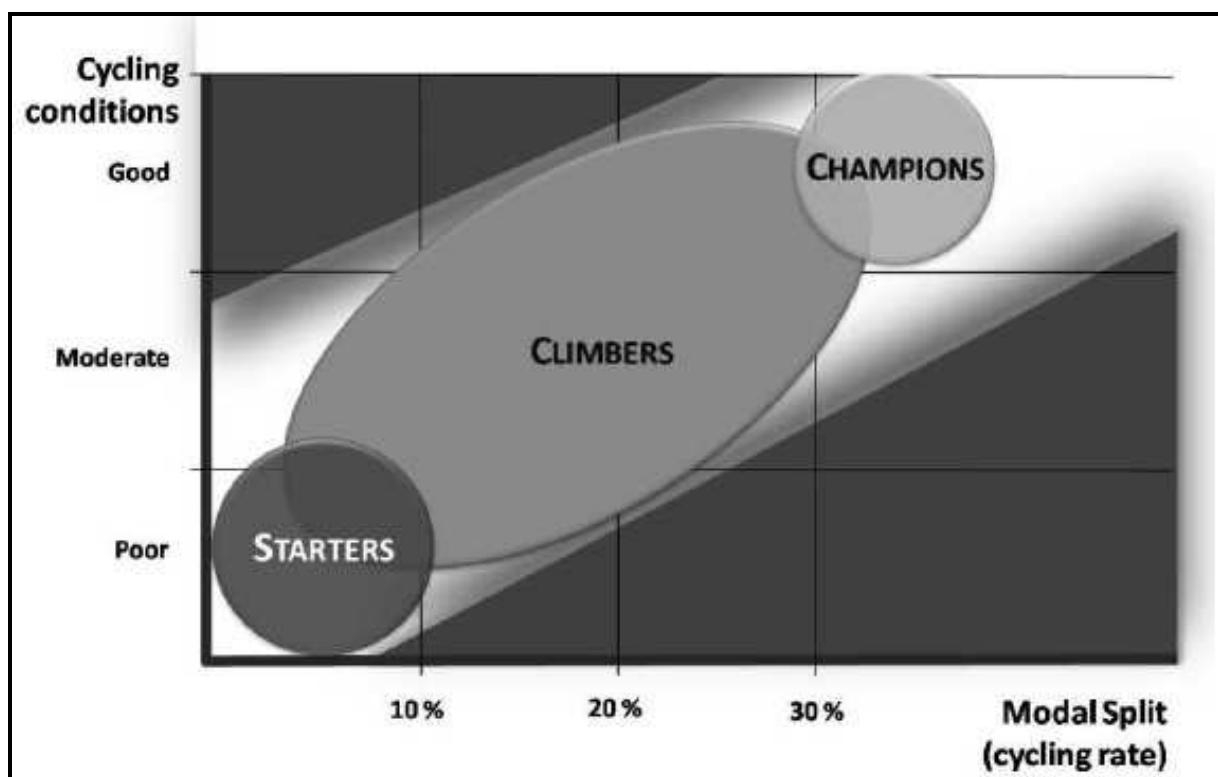
Natürlich muss sich die Stadt Wien gute Beispiele für Radverkehrsförderungen aus anderen Städten zum Vorbild nehmen. An der Spitze in Sachen Radverkehr stehen zum Beispiel Kopenhagen, Amsterdam, Münster, Bozen etc. Aber auch Städte in Belgien oder Schweden können gute „best- practice“- Beispiele zum Thema Radfahren und -verkehr liefern. Diese Städte sind Wien in allen Belangen des Radverkehrs voraus. Trotzdem gibt es sicher Maßnahmen und Strategien in den verschiedenen Bereichen des Radfahrens, an denen sich Wien orientieren kann.

Wichtig aber ist, dass man sich Städte ansieht, wo man ähnliche Rahmenbedingungen (Einwohnerzahl, Fläche, Klima) wie in Wien vorfindet. Bei den Interviews wurde in diesem Zusammenhang oft die bayrische Stadt München genannt, die im Moment ein wenig über den 15 Prozent RV-Anteil steht, den Wien spätestens 2015 erreichen möchte. Die Kampagne „Radlhauptstadt München“ ist ein gutes Beispiel, wie man Bewusstseinsbildung auch in Wien betreiben könnte. Der Münchner Stadtrat erließ im Sommer 2009 den "Grundsatzbeschluss Radverkehr" und schuf damit die Voraussetzung für einen Quantensprung im Münchner Radverkehr. Neues Personal wurde eingestellt und die Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur wurden deutlich erhöht. Im April 2010 startete dann München eine großangelegte Fahrradkampagne mit dem Ziel, einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Im Vordergrund steht es, die Bevölkerung zur häufigeren Nutzung des Fahrrads zu motivieren und eine echte Radkultur zu etablieren. Dabei wird das Radfahren nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern vor allem als urbaner Lebensstil zelebriert. Ein entscheidender Mitgrund für diese Kampagne dürfte auch sein, dass Hep Monatzeder, der 3. Bürgermeister von München, selbst ein begeisterter Radfahrer ist. (vgl. <http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/kampagne> , Stand: 18.8.2012)

---

In Österreich sind Graz und Salzburg jene Städte, an denen sich Wien in Sachen Radverkehrsmaßnahmen (Fahrverbote des MIV's zu bestimmten Zeiten, Parkraumbewirtschaftung oder „Tempo-30“-Zonen) als Vorbild nehmen könnte. Was die Bundesländer angeht, dürfte Vorarlberg die beste allgemein Radstrategie entwickelt haben.

PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode) ist ein Projekt zur Förderung des Radfahrens in Europa von der „European Intelligent Agency“. Das Projekt wird außerdem von der „European Cyclists' Federation“ und der EU gefördert. Es werden dabei Strategien zur Förderung des Radverkehrs in Form von diversen Dokumenten entworfen, die vor allem für Stadtplaner und Entscheidungsträger in den Städten erstellt wurden, um sie bei der Gestaltung eines radfahrerfreundlichen Umfelds - unter Berücksichtigung der jeweils spezifischen „Fahrradreise“ einer Stadt („Starter-“, „Climber-“ oder „Champion“-Stadt) - zu unterstützen. Abbildung 18 zeigt die drei Stufen der „Fahrradreise“. (vgl. <http://www.presto-cycling.eu/de/policy-guides-a-fact-sheets>, Stand: 12.8.2012)



**Abbildung 18: „Fahrradreifestufen“ von Städten** (Quelle: PRESTO Cycling Policy Guide, 2010 S.7)

---

Man sieht deutlich, dass Radbedingungen, die in den jeweiligen Städten vorherrschen, also die Radinfrastruktur mit dem Radanteil in gegenseitiger Wechselwirkung steht. Im Bereich der „Champions“ befinden sich bekannte „Fahrradstädte“ wie Kopenhagen, Amsterdam oder Münster. Andrzej Felczak, Vorstands-Vorsitzender der Radinteressensvertretung ARGUS in Wien erklärt die drei Stufen der Fahrradreise im Expertengespräch und welche Maßnahmen dabei gesetzt werden müssen: *„... Bis zehn Prozent Radverkehr macht man Maßnahmen für die Infrastruktur und nennt man „Starters“. Hier überzeuge ich Radfahrer, ohne dass ich sie dazu überreden muss. **Im weiteren Bereich haben wir dann Infrastruktur und Werbung, diese nennt man „Climbers“.** Hier ist die Infrastruktur recht brauchbar und ich muss mit Werbung arbeiten. Dort befindet sich die Stadt München und Wien ist gerade im Übergangsbereich. Es müssen neue Menschen überzeugt werden auf das Rad zu steigen. Ab hier dann wieder Infrastruktur und die nennt man „Champions“. Das Radfahren ist hier in der Gesellschaft schon so integriert, dass ich nicht viel Werbung machen muss. ...“* (zit. Anhang: Interview 8, S.160)

Wien befindet sich also gerade an der Schwelle zur nächsten Stufe. Im „Climber“-Bereich sind die Radfahrer schon gut sichtbar in der urbanen Landschaft, in vielen Gebieten der Stadt kann sicher und schnell Rad gefahren werden und generell wird das Radfahren von der Bevölkerung akzeptiert, was bisher in Wien noch nicht überall der Fall ist. (vgl. PRESTO CYCLING Policy Guide, 2010 S. 7-10)

Die „Velo-city“- Konferenz, die weltweit größte Konferenz mit Schwerpunkt Alltagsradverkehr, findet nächstes Jahr in Wien statt. Viele Experten sehen darin eine große Chance für Wien, um den Radverkehr in Wien weiter zu forcieren bzw. weiterzuentwickeln und eine Radkultur in Wien zu initiieren. Das Fehlen einer solchen Kultur ist auch ein Grund, warum sich der Radverkehr bisher nicht wirklich durchsetzen konnte. Die Konferenz, die unter dem Motto „The Sound of Cycling“ steht, wird Fachleuten, Entscheidungsträgern und Interessierten die Möglichkeit bieten, vier Tage lang Wissen zu erwerben, neueste Entwicklungen zu erfahren und sich von anderen Städten und Ländern inspirieren zu lassen. Die Konferenz wird hoffentlich eine große Zahl von Besuchern anlocken und findet im und vor dem

---

---

Rathaus statt. Es wird eine ausgezeichnete Gelegenheit sein, das Alltagsradfahren in Wien und Umland öffentlichkeitswirksam zu thematisieren. (vgl. <http://www.argus.or.at/aktuell/journal/velo-city-2013>, Stand: 20.8.2012)

Man muss die Stärken und Schwächen, sowie Verkehrs- und Mobilitätsstrategien anderer Städte oder Regionen analysieren. Diese Vorgehensweise wird als Benchmarking bezeichnet und muss für die Entscheidungsträger Wiens während der „Velo-city“ eine wichtige Rolle spielen. (vgl. MESCHIK, 2008 S. 27)

## 5.5 Radfahren und Umwelt/Nachhaltigkeit

Radfahren ist ökologisch. Dieser Umstand ist unbestritten. Das Rad ist das umweltfreundlichste aller Verkehrsmittel, denn es macht keinen Lärm, schädliche Emissionen werden ebenfalls nicht ausgestoßen, es verbraucht wenig Platz und ist zusätzlich noch energiesparend. Man könnte auch sagen, dass das Rad ein sehr effizientes Verkehrsmittel im urbanen Lebensraum ist.

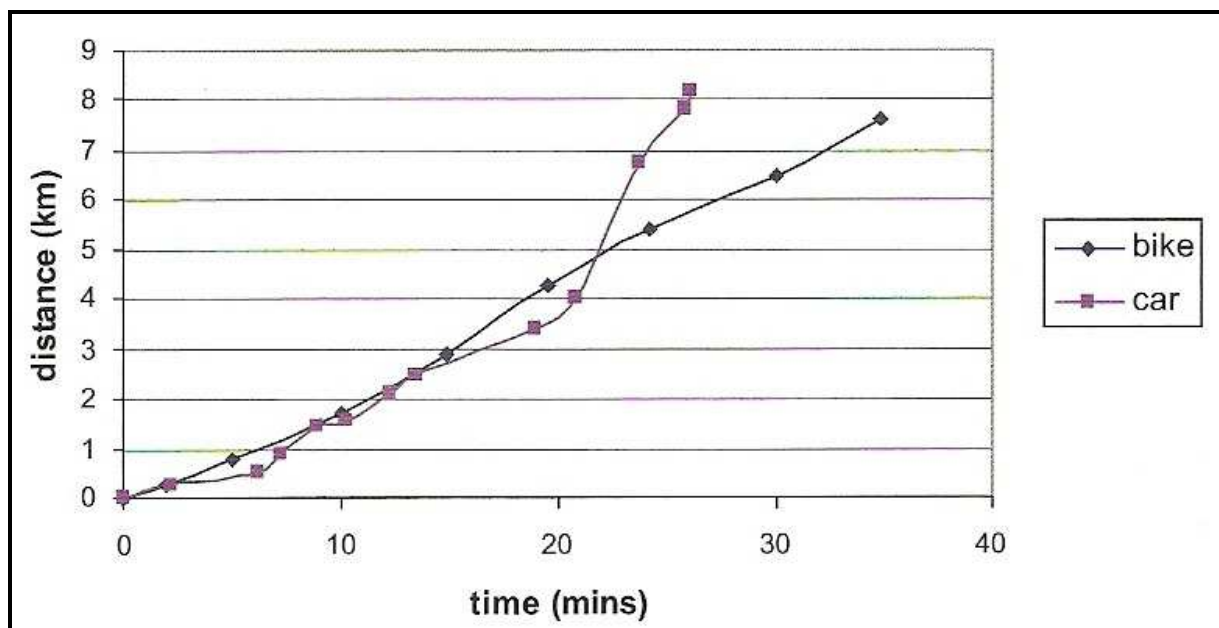
Alec Hager bezeichnet das Rad im Zusammenhang mit erfolgreicher bzw. effizienter Mobilität in der Stadt mit folgenden Worten: *„Ich würde sagen, es gibt die Faktoren Zeit, Geld und Raum. Lebensqualität und Freude würde zur Effizienz auch noch passen. Um effizient zu sein, sollte man möglichst wenig dieser Ressourcen Zeit, Geld und Raum verbrauchen. Individuell sind da Zeit und Geld am wichtigsten, Raum ist ja ein gesellschaftliches Gut. Energie ist in diesem Zusammenhang mit der Effizienz auch noch zu erwähnen. **Wenn man diese Faktoren betrachtet, dann ist für mich das Fahrrad das effizienteste Verkehrsmittel, zumindest bei einer Distanz von zehn Kilometer. Der PKW verbraucht natürlich den meisten Raum, am meisten Zeit und am meisten Geld.**“* (zit. Anhang: Interview 3, S.115)

Radfahren muss man als nachhaltig bezeichnen, denn der Radverkehr erfüllt in optimaler Weise die soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit, die gemeinsam die drei Säulen bzw. die Dimensionen der Nachhaltigkeit darstellen. Im Bereich der sozialen Nachhaltigkeit ermöglicht das Rad die Erreichbarkeit von Zielen zur Erfüllung der Daseinsgrundfunktionen, es stellt die eigenständige Mobilität von

---

Personen ohne Kraftfahrzeug sicher und trägt zur Erhaltung von Versorgungsstrukturen bei. (vgl. MESCHIK, 2008 S.8)

Besonders bei kurzen Wegen im innerstädtischen Bereich lassen sich viele Privatautofahrten verringern, weil bei kurzen Distanzen das Rad schneller ist. Die Hälfte dieser Fahrten sind kürzer als fünf Kilometer, ein Viertel kürzer als zwei Kilometer lang und etwa 15 Prozent der privaten Autofahrten sind weniger als einen Kilometer lang. (vgl. BMLFUW – Masterplan Radfahren, 2010 S.34) Die Abbildung 19 zeigt die Vorteile der Geschwindigkeit am Beispiel des Abendverkehrs in Dublin.



**Abbildung 19: Geschwindigkeitsvorteile des Rads gegenüber dem Auto** [Gil und Mulhem 2005] (Quelle: MESCHIK, 2008 S. 8)

Die Graphik zeigt, dass das Fahrrad eindeutig schneller bei kurzen Wegen (vor allem unter fünf Kilometer) ist als der PKW. Wenn man beispielweise noch die Zeit für mögliche Parkplatzsuche und weiters in Betracht zieht, dass keine Parkgelegenheit direkt am Zielort vorhanden ist, dann würde sich der Vorteil des Rads noch erhöhen.

Die EU verpflichtet Österreich mit den festlegten Energie- und Klimaschutzvorgaben bis zum Jahr 2020, die erneuerbaren Energien im Verkehr auf zehn Prozent zu steigern, die Energieeffizienz um 20 Prozent zu erhöhen und die Treibhausgase des Verkehrs im Vergleich zu 2005 um 16 Prozent zu verringern. (vgl. BMLFUW – Leitfaden Radverkehrsförderung, 2012 S.8 )

Die zweite Säule der Nachhaltigkeit wird demnach durch den Radverkehr auch erfüllt. Radfahren belastet die Umwelt nicht, da es ein emissionsfreies Verkehrsmittel ist. Die Belastungen im urbanen Bereich durch Schadstoffe erreichen in Zukunft sehr hohe gesundheitsschädliche Werte und könnten durch eine intensive Förderung des klima- und umweltfreundlichen Radfahrens deutlich verringert werden. Das Rad verbraucht im Vergleich zum Auto auch weniger Ressourcen. (vgl. MESCHIK, 2008 S.9-10)

Tabelle 2 zeigt einige Parameter die beim Vergleich der diversen Verkehrsmittel mit dem Auto (bei gleicher Personenkilometerzahl) relevant sind. (Basis: PKW mit Katalysator=100) Das Auto schneidet im Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln schlecht ab. In Bezug auf die Mobilitätsfaktoren Raum und Energie verbraucht das Fahrrad die wenigsten Ressourcen im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln.

	Pkw		Bus	Bahn	Fahrrad
	Ottomotor mit Kat.	Diesel			
Platzverbrauch	100	100	10	6	8
Primärenergieverbrauch	100	89	30	34	0
CO <sub>2</sub>	100	89	29	30	0
Stickoxide NO <sub>x</sub>	100	161	60	27	0
Kohlenwasserstoffe HC	100	29	53	13	0
CO	100	8	13	6	0
Luftverschmutzung	100	Partikel	60	20	0
Induziertes Unfallrisiko	100	100	9	3	2

**Tabelle 2: Vergleich von Verkehrsmitteln in Bezug auf ökologische Parameter** (Quelle: MESCHIK, 2008 S.10)

Die Dritte Dimension der Nachhaltigkeit erfüllt der Radverkehr ebenfalls. Radfahren ist kostengünstig, laut einer Studie von Cope 2006 beträgt das Kosten/Nutzen-Verhältnis 1:20. Die Ökologische Nachhaltigkeit des Radfahrens spiegelt sich in der Nichtabhängigkeit von fossilen Brennstoffen, in der Zeitersparnis (siehe Tabelle 2), der Flächeneinsparung etc. wieder. (vgl. ebd. S.9)

Nachhaltige Mobilitätskonzepte und Förderungsprogramme im Umweltbereich, wie beispielsweise das „klima:aktiv mobil“- Programm des Lebensministeriums sind absolut zu forcieren. Das Radfahren muss mit seinen umweltschonenden Eigenschaften einen hohen Stellenwert in zukünftigen Mobilitätskonzepten und –strategien für die Stadt einnehmen. Die Themen Umwelt und Nachhaltigkeit sind aber für den Großteil der Bevölkerung schwer zu fassen und daher werden sie als Argumente für die Alternative Radfahren nicht den entscheidenden Ausschlag geben.

## 5.6 Radfahren und Wirtschaft

Radfahren hat neben den offensichtlich positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt auch positive Effekte für verschiedene Wirtschaftsbereiche. DI Tadej Brezina, Verkehrsplanungsexperte der TU Wien, beschreibt den positiven Einfluss, den der Radverkehr auf die Wirtschaft hat, aber auch in welchem Maßstab der Einfluss zu sehen ist: „ ... **Radproduktion ist in Bezug auf Wirtschaft eher als kleinräumige Produktion anzusehen. Seit dem „Mountainbike-Boom“ Ende der 80er hat es große Konzentrationsbewegungen gegeben, was nicht heißt, dass es nicht auch kleine Firmen gibt, die Radartikel produzieren, was sie auch tun. Im Vergleich zu großen Produzenten aus den USA oder China ist es wirtschaftlich natürlich nicht nachhaltig. Wenn durch hohe Benzinpreise und Pedelecs das Radfahren gesteigert werden konnte, dann konnten regionale Wirtschaftsräume davon profitieren, was die Produktion angeht. Der Radverkehr hat allgemein gesprochen einen positiven Einfluss auf die Wirtschaft.**“ (zit. Anhang: Interview 10, S.187-188)

---

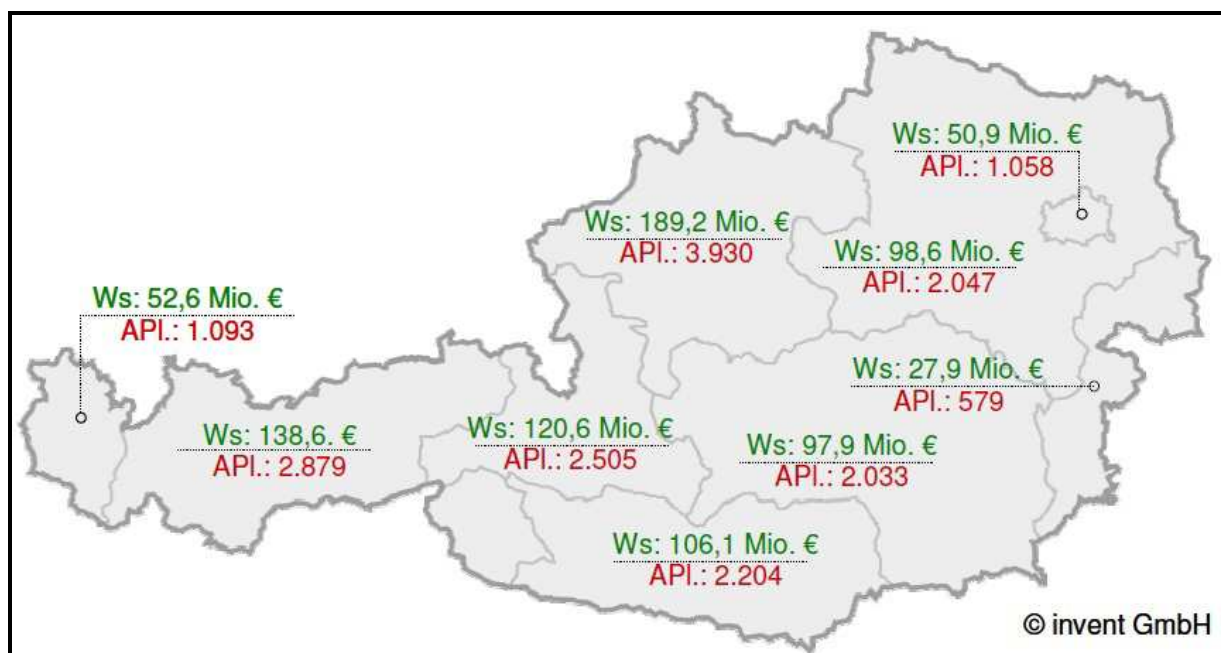


Aus einer Kurzstudie des Lebensministeriums in Bezug auf den „Wirtschaftsfaktor Radfahren“ wurden sechs Bereiche für Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte erfasst:

1. Fahrradproduktion: Fahrräder, Fahrradkomponenten und –zubehör
2. Fahrradhandel: Großhandel und Einzelhandel
3. Fahrradservice: Reparatur und Verleih (Gewerbe)
4. Radinfrastruktur: Radwegebau, inkl. Marketing und Promotion, Verleihsysteme und Servicestationen
5. Radsport: Touristische Radsportveranstaltungen und Radrennen
6. Radtourismus: Radurlaube und Rad- Tagesausflüge, inkl. Events, Transportservice, Karten und Magazine

(vgl. BMLFUW – Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren, 2009 S.5)

Das Ergebnis ist in Abbildung 20 gut abzulesen.



**Abbildung 20: Radwirtschaft in Österreich: Wertschöpfung und Arbeitsplätze** (Quelle: BMLFUW – Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren, 2009 S.14)

KTM und Simplon sind im Bereich der industriellen Produktion zwei Unternehmen, die leistungsfähig auf den internationalen Märkten sind. Die Stärke der österreichischen Radwirtschaft liegt im Tourismussegment. Viel Potenzial wird noch

in den Bereichen Handel, Radinfrastruktur und Radverleih gesehen. Der Radverkehr in Österreich erwirtschaftet durch direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte rund 882,5 Millionen Euro. Die Arbeitsplatzeffekte bewegen sich in der Höhe von 18.328 Vollzeit-Äquivalenten. Allein an den Zahlen sieht man, dass es in der Hauptstadt Wien noch besonders viel Potenzial im Wirtschaftsbereich gibt. (vgl. BMLFUW – Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren, 2009 S.14)

### **Citybike**

Im Rahmen der Forschungsarbeit wurde ein Interview mit dem Teamleiter des Wiener Radverleihsystems und Mobilitätsdienstleisters Citybike DI Dr. Hans-Erich Dechant geführt. Herr Dechant ist selbst leidenschaftlicher Radfahrer und erledigt fast 90 Prozent seiner Wege im Alltag mit dem Rad.

Das Citybikesystem in Wien ist ein innovatives und umweltfreundliches öffentliches Verkehrsmittel und sieht sich selbst nicht als traditionellen Radverleih. In Wien gibt es mittlerweile mehr als 90 Stationen, etwa 1200 Räder und über 2100 Boxen, wo man Räder ausborgen und wieder zurückgeben kann. 365 Tage im Jahr besteht die Möglichkeit das Citybikesystem zu nützen. Man benötigt nur eine einmalige Anmeldung und kann sich jederzeit ein Rad ausborgen. Die erste Stunde jeder Fahrt ist kostenlos, das heißt, dass es sich vor allem bei kurzen Wegen in urbanen Gebieten optimal als Fortbewegungsmittel eignet. (vgl. <http://www.citybikewien.at/>, Stand: 20.8.2012)

Hans-Erich Dechant beschreibt die Aufgabe von Citybike mit folgenden Worten: *„Das wichtigste ist mir nicht, dass jemand der bei Citybike angemeldet ist, drei Mal am Tag fährt. Der ist dann ein Radfahrer und soll sich sein eigenes Rad „checken“. Die bringen uns nicht so viel wie die hundert neuen Leute, die sich täglich bei Citybike neu anmelden und einfach einmal ausprobieren. **Wenn jemand, der bei uns zwei Mal gefahren ist, sich danach selber ein Rad kauft, ist das ein Gewinn...**“* (zit. Anhang: Interview 4, S.127)

Citybike hat in den letzten Jahren an angemeldeten Nutzern und Fahrten zugelegt. Aber auch der Teamleiter des Radverleihsystems weiß, dass es noch einiges an Verbesserungspotenzial gibt, wie man in anderen Städten in Europa sieht. Sevilla,

---

Ljubljana oder Paris haben es in relativ kurzer Zeit geschafft, ein dichtes System zu kreieren und somit die Nutzung zu erhöhen. Citybike ist eine weitere Mobilitätsalternative im innerstädtischen Bereich und ist vor allem für Radanfänger eine gute Gelegenheit einen Einstieg zu finden

### **EXKURS: Elektrorad**

Das Elektrorad (Rad mit Elektroantrieb), welches auch als E-Bike oder Pedelec (Rad mit Unterstützung des Antriebs) bezeichnet werden kann, ist eine der neuesten Innovationen im Bereich der Radindustrie und stellt wieder eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar.

E-Bikes helfen bei der Erschließung neuer Zielgruppen für das Radfahren, vor allem für die ältere Generation. Zusätzlich erhöhen Elektroräder die Reichweite und können zu einer Verlagerung vom Auto weg und hin zum Radverkehr führen. Die vermehrte Nutzung im Alltagsradverkehr ist, neben diebstahlsicheren Abstellanlagen an Haltestellen sowie Wohn- und Bürogebäuden, zu priorisieren. Weiters muss ein österreichweites Reparaturnetzwerk für Elektroräder initiiert, die Elektrofahrradverleihsysteme forciert und die Vereinheitlichung von Ladegeräten angestrebt werden. Geschäftsmodelle müssen für die vermehrte Nutzung des Elektrofahrrads (z.B.: E-Bike-Dienstfahrrad-Leasing) entwickelt werden. Die Elektrifizierung des Fahrrads schafft eine Vielzahl neuer Möglichkeiten und Produkte (z.B.: elektronische Wegfahrsperrung, integrierte LED-Beleuchtung, GPS-Tracking etc.), die in umsetzungsorientierten Forschungsprojekten mit der Fahrradwirtschaft zu neuen Innovationen und Produkten führen soll. Die Materie Elektroräder ist noch relativ jung und somit ergeben sich viele Möglichkeiten im Forschungs- und Innovationsbereich. (vgl. BMLFUW – Masterplan Radfahren, 2010 S.46-47)

E-Bikes sind mittlerweile von einem herkömmlichen Rad kaum zu unterscheiden. Die Akkutechnologie hat sich in den letzten Jahren stark verbessert. Sie sind leichter und haben auch eine größere Reichweite als noch vor einigen Jahren. Sparsame Antriebe ermöglichen E-Bikes in der Ebene an die 80 Kilometer zurückzulegen. Durch diese Innovationen wird das Rad somit wahlweise zum „Motor-Rad“ oder zum Sportgerät. (vgl. BRAKE, 2009 S.86)

---

## 6. Fazit und Ausblick

Radfahren als individuelle Mobilitätsform im urbanen Raum ist derzeit ein brisantes und viel diskutiertes Thema in Wien. Die Rot-Grüne Stadtregierung hat es sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil am Modal Split, derzeit bei sechs Prozent liegend, bis 2015 auf zehn Prozent zu erhöhen.

Ausgehend von der historischen Entwicklung der Mobilität und der verschiedenartigen Verkehrsmittel wurden im Rahmen dieser Diplomarbeit Forschungsarbeiten zu den Themen „Radverkehr“ und „Mobilität“ auf Grund von zehn Experteninterviews und Literatur- und Dokumentenrecherche mittels qualitativer Inhaltsanalyse durchgeführt.

Urbane Mobilitätsentwicklung ist derzeit in einer Umbruchssituation. Effiziente Mobilität in der Stadt wird durch die Parameter Raum, Zeit, Geld und Energie charakterisiert. Ziel ist es, kostengünstig, zeitsparend und gefahrlos tägliche Wege zur Arbeit, Ausbildung und Einkauf zu erledigen. Der PKW verbraucht die meisten Ressourcen, während das Rad innerhalb einer Strecke von fünf Kilometern das effizienteste Verkehrsmittel ist. Bei längeren Distanzen ist die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel gekoppelt mit Radfahren und Gehen die optimalste Form der Mobilität im urbanen Raum.

Es ist festzuhalten, dass der Wiener Radverkehr ein hohes Entwicklungspotenzial im Bereich der individuellen Mobilität aufweist. Die Forschungen ergaben nach Aussage der Experten, dass die Planung des Radverkehrs vor allem von Fachleuten, die selbst aktive Radnutzer sind, in Zusammenarbeit mit allgemeinen Verkehrsplanern durchgeführt werden sollte.

Seit Beginn des neuen Jahrtausends zeigt sich ein langsames, aber stetiges Umdenken pro Radfahren der planenden Entscheidungsträger der Stadt Wien in der Verkehrsproblematik und Mobilitätsentwicklung. Dies manifestiert sich durch die steigende Zahl der Radkilometer, die Einbindung des Radverkehrs in Verkehrsplanungsdokumenten, wie beispielsweise im Masterplan Verkehr 2003. In diesem Dokument wird der Fokus auf eine nachhaltige Mobilität im Sinn der Verbesserung der Lebensqualität mit der Förderung der Verkehrsmittel des

---

Umweltverbundes gelegt. Obwohl dieser Masterplan Verkehr auf 20 Jahre ausgelegt ist, verlangen viele Experten schon nach einem neuen Konzept auf Grund der sich ständig ändernden Rahmenbedingungen der Mobilität und des Verkehrs in Wien. In Zukunft sollten Mobilitäts- und Verkehrskonzepte in Kombination mit Stadtentwicklungsplänen erstellt werden, wobei das Radfahren als gleichberechtigt gegenüber den anderen Verkehrsmitteln betrachtet werden muss.

Gleichzeitig setzen sich private Interessenvertretungen und Initiativen, wie zum Beispiel die IG-Fahrrad oder ARGUS, für eine Förderung und Motivation des Radfahrens als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) ein. Doch auf dem Gebiet der Planungskoooperation mit öffentlichen Stellen besteht noch Verbesserungspotenzial. Eines der größten Hindernisse für eine gesamtheitliche Radverkehrsplanung in Wien ist die Tatsache, dass die Bezirke auf die Entscheidungen für Radinfrastrukturmaßnahmen Einfluss nehmen können. Hier wäre die Verlagerung von Kompetenzen auf die Gemeinderatsebene sinnvoll.

Die Kardinalfrage für die Entscheidungsträger ist: „Welche Maßnahmen können ein Umdenken in der Bevölkerung, auf das Rad umzusteigen, bewirken?“

Vor knapp einem Jahr wurde von der Stadtregierung die Wiener Radagentur mit dem Radbeauftragten DI Martin Blum an der Spitze eingerichtet. Erstrebenswert wäre die Einbindung des Radbeauftragten bei allen relevanten verkehrsplanerischen Entscheidungen, auch wenn diese nicht direkt den Radverkehr betreffen. Die Agentur ist eine Anlaufstelle für Radfahrer. Ihr Ziel ist es, mit diversen Kampagnen und Aktionen für das Radfahren in Wien zu werben und damit eine „Radfahrkultur“ zu initiieren. Die Gewinnung von „role- models“, also radfahrende Persönlichkeiten aus dem öffentlichen Leben, wäre zur Motivationsförderung erstrebenswert. Weiters gehört das im europäischen Vergleich relativ aggressive Verkehrsklima in Wien dringend durch Imagekampagnen entschärft. Das Rad soll in Zukunft als Alltagsverkehrsmittel vor allem im Bereich der kurzen Wege in der Stadt fungieren.

Eine generelle Bewusstseinsveränderung, speziell bei der Jugend, muss herbeigeführt werden. Die Vorteile, umweltfreundlich und energieeffizient unterwegs zu sein, sind nicht leicht zu vermitteln, weil viele Menschen noch nicht bereit dazu

---

sind, alternative Fortbewegungsmittel zu benutzen bzw. auf das Auto in manchen Fällen zu verzichten, da sie einen Komfortverlust fürchten.

Im Rahmen der „Sanften Verkehrsmaßnahmen“ („Soft Policies“) müssen zur Steigerung des Radverkehrs einerseits Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, beispielsweise Imagekampagnen pro Radverkehr, Verbesserung der Radwege, Sicherheit erhöhen, Marketing und Bewusstseinsbildung etc. („Pull“- Maßnahmen) und andererseits Restriktionen im motorisierten Individualverkehr, wie zum Beispiel Parkraumbewirtschaftung, „Tempo 30“- Zonen, „Citymaut“ etc. („Push“- Maßnahmen) gesetzt werden.

Im Idealfall kann das Rad auf der ideellen Ebene zu einem Symbol für Individualität, Unabhängigkeit und Lebensqualität in Zusammenhang mit einer neuen Radkultur und einem Wandel der Werte werden, die man früher dem Auto zuschrieb.

Wenn es gelingen sollte, den positiven Trend der aktuellen Radfahrentwicklung für die Zukunft beizubehalten, dann würden sich sowohl individuelle als auch volkswirtschaftliche Vorteile ergeben. Radfahren ist nicht nur nachweislich gesund, erhöht die Lebensqualität, ist umweltfreundlich, kostengünstig, energie- und platzsparend. Es ist im Endeffekt das nachhaltigste Verkehrsmittel im urbanen Bereich.

Auf der individuellen Ebene kann der Gesundheitsfaktor ein guter Marketingansatz sein. Die regelmäßigen Alltagsfahrten mit dem Rad sind gleichzeitig ein körperliches Training und gelebte Gesundheitsprävention. Durch mehr Radfahrer und auch Fußgänger entstehen belebtere Straßen, die damit auch sicherer werden. Es ergeben sich leichter menschliche Kontakte und eine daraus resultierende Aufwertung der Lebensqualität in der Stadt.

Von einem gesteigerten Radverkehrsanteil profitiert auch die Wirtschaft, wie die Bereiche Radproduktion, -service, -verleih, -tourismus und -infrastruktur. Nicht zu vergessen sind Innovationen wie E-Bikes, Pedelecs und Falträder („clippies“).

Um ein Ansteigen des Radverkehrsanteils auch weiterhin zu gewährleisten, muss vor allem eine radfahrerfreundliche Mentalität quer durch alle Altersklassen,

---

Berufsgruppen und Gesellschaftsschichten entstehen. Vorbildfunktion für die Stadt Wien könnten natürlich hochentwickelte Fahrradmetropolen Europas und deren Verkehrsstrategien im Sinne einer „sanften Mobilität“, wie Kopenhagen und Amsterdam, haben. In Bezug auf bewusstseinsbildende Informationskampagnen kann sich Wien an der Stadt München orientieren. Die Kampagne „Radlhauptstadt München“ von 2010 setzt vor allem auf Emotionalität (Radfahren ist „in“ und „chic“). Eine Kombination von administrativen, infrastrukturellen und werbenden Aktionen soll den Radverkehr weiter vorantreiben. Das Radfahren soll sich in Wien ebenso als sportlich, „hip“ und urban entwickeln.

Obwohl das Citybikesystem in Wien entwickelt wurde, haben es andere Städte, wie Sevilla oder Paris, in Europa geschafft, diese Idee rascher und effizienter umzusetzen. Dieses System bietet vor allem Neueinsteigern die Möglichkeit, mit dem Radfahren zu beginnen bzw. es einmal auszuprobieren.

Bereits nächstes Jahr 2013 wird die „Velo-city“-Konferenz mit dem Titel „The Sound of Cycling“, die weltweit größte Tagung in Sachen Alltagsradverkehr, in Wien stattfinden. Das bietet den agierenden Akteuren eine große Chance, das Radfahren als Alltagsverkehrsmittel für kurze Distanzen im innerstädtischen Raum zu präsentieren und vor allem zu promoten. Dabei besteht auch die Gelegenheit, sich die Erfahrungen, Konzepte, Strategien und Maßnahmen für das Radfahren bzw. den Radverkehr von den „best-practice“-Beispielen zu Nutzen zu machen.

Für die Zukunft der Mobilität in der Stadt wird das Rad eine Schlüsselrolle einnehmen, indem es großen Bevölkerungsteilen ermöglicht mobil zu sein, denn ein Umdenken bezüglich des Mobilitätsverhaltens im urbanen Raum ist ein Gebot der Stunde. Nicht „Besitzen“, wie meist im MIV, sondern „Benutzen“ soll die Maxime der Zukunft sein.

---

---

## 7. Literaturverzeichnis

### Literatur und Dokumente:

- **AUSTRIAN ENERGY AGENCY (2011):** BikeRisk – Risiken des Radfahrens im Alltag, Wien.
  - **BASCH-RITTER, R. (1995):** Österreich auf allen Meeren, Graz/Wien/Köln
  - **BÖHLER, S. (2008):** Nachhaltig mobil – Eine Untersuchung von Mobilitätsdienstleistungen in deutschen Großstädten, Dortmund.
  - **BRAKE, M. (2009):** Mobilität im regenerativen Zeitalter – Was bewegt uns nach dem Öl?, Hannover.
  - **BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2010):** Radverkehr in Zahlen - Daten Fakten und Stimmungen – Ausgabe 1. Wien.
  - **BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2007):** Verkehr in Zahlen – Ausgabe 7. Wien.
  - **BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (Hrsg.) (2009):** Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren, Wien.
  - **BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (Hrsg.) (2009):** Leitfaden Radverkehrsförderung – Ausgabe 2. Wien.
  - **BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (Hrsg.) (2012):** Leitfaden Radverkehrsförderung – Ausgabe 3. Wien.
  - **BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (Hrsg.) (2010):** Masterplan Radfahren – Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte, Wien.
  - **BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (Hrsg.) (2006):** Masterplan Radfahren – Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich, Wien.
-



- 
- **FLICK, U. (1996):** Qualitative Forschung. Theorien, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften, Reinbek bei Hamburg.
  - **FLICK, U., KARDOFF E.v. UND I. STEINECKE (Hrsg.) (2000):** Qualitative Forschung. Ein Handbuch, Reinbek bei Hamburg.
  - **GFW/GESELLSCHAFT FÜR WIRTSCHAFTSDOKUMENTATIONEN (Hrsg.) (1991):** Chronik der Wiener Wirtschaft, Wien.
  - **GLÄSER, J. und G. LAUDEL (2010):** Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse, Wiesbaden.
  - **HAUTZINGER, H. und W. MEIER (1999):** Siedlungsstruktur und Mobilitätsverhalten. Basisdaten für eine räumlich differenzierte ÖV-Angebotsplanung. In: Der Nahverkehr, Heft 10.S.26-31
  - **JUSTEN, A. (2006):** Aufbau eines Personenverkehrsmodells für Berlin unter Berücksichtigung aktueller Tendenzen im Mobilitätsverhalten - Diplomarbeit am Geographischen Institut der Humboldt-Universität, Berlin.
  - **LAMNEK, S. (2010):** Qualitative Sozialforschung, Basel/Weinheim.
  - **MAGISTRATSABTEILUNG 18 (Hrsg.) (2011):** Werkstattbericht Nr.114: Radverkehrserhebung Wien – Entwicklungen, Merkmale und Potenziale Stand 2010, Wien.
  - **MAIMANN, H., in: Ausstellungskatalog der Österreichischen Gesellschaft für Kulturpolitik (Hrsg.) (1981):** Mit uns zieht die neue Zeit – Arbeiterkultur in Österreich, Wien.
  - **MAYRING, P. (2000):** Qualitative Inhaltsanalyse. In: FLICK, U., KARDOFF E.v. UND I. STEINECKE (Hrsg.) (2000): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, Reinbek bei Hamburg.
  - **MERKI, C.M. (1995):** Schweizerische Zeitschrift für Geschichte: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte: ein Gang durch die aktuelle Forschung, Band 45,Heft 4, Zürich.
  - **MERKI, C.M. (2008):** Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart.
  - **MESCHIK, M. (2008):** Planungshandbuch Radverkehr, Wien.
  - **PLOETZ, K. (1956):** Auszug aus der Geschichte Bd.2, Würzburg.
  - **PRESTO CYCLING POLICY GUIDE (2010):** General Framework, Brüssel.
-

- 
- **REUBER, P. und C. PFAFFENBACH (2005):** Methoden der empirischen Humangeographie, Braunschweig.
  - **SANDGRUBER, R., in: Ausstellungskatalog der NÖ Landesregierung (Hrsg.) (1987):** Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs, 2.Teil – Glanz und Elend 1880-1916, St. Pölten.
  - **SCHIEDT, H.U. (Hrsg.) (2010):** Verkehrsgeschichte, Histoire des transports, Zürich.
  - **SKRIPT, VO – Verkehrsplanung und Mobilität (LVNr.:856.102), Teil A-** Einführung, BOKU Wien.
  - **STEKL, H., in: Ausstellungskatalog der NÖ Landesregierung (Hrsg.) (1984):** Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs, 1.Teil - Von der Revolution zur Gründerzeit 1848-1880, St. Pölten.
  - **TEUTEBERG, H.J. (1994):** Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte: Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, Heft 1, Berlin.
  - **VOIGT, F. (1965):** Verkehr Bd.2 1.Hälfte: Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin.
  - **VCÖ- Factsheet (2005):** Sauber, sicher, schnell: Radfahren löst Verkehrsprobleme, Wien
  - **VOIGT, F. (1953):** Verkehr und Industrialisierung in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft Bd. 109, Tübingen.
  - **WITZEL, A. (1985):** Das problemzentrierte Interview. In: JÜTTEMANN, G. (Hrsg.): Qualitative Forschung in der Psychologie, Weinheim.
  - **WEISMANTEL, W. (1994):** Grundwissen Geschichte, Stuttgart.
  - **ZÄNGLER, T. W. (2000):** Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit, Berlin, Heidelberg, New York.
  - **ZIAK, K. (Hrsg.) (1958):** Unvergängliches Österreich, Wien.
  - **ZIAK, K. (Hrsg.) (1964):** Unvergängliches Wien, Wien.
-

**Internetquellen:**

- <http://www.4teachers.de>
  - <http://www.argus.or.at>
  - <http://www.auslandsstudium-mit-kind.de>
  - <http://www.auto.oe24.at>
  - <http://www.citybikewien.at>
  - <http://www.demokratiezentrum.org/>
  - <http://derstandard.at>
  - <http://www.dioezese-linz.at>
  - <http://en.wikipedia.org>
  - <http://www.fahrrad-merkel-gaggenau.de>
  - <http://www.geschichte-oesterreich.com>
  - <http://www.klimaaktiv.at>
  - <http://www.luftrettung-hamburg.de>
  - <http://www.museumscenter-leoben.at>
  - <http://www.nextroom.at/>
  - <http://www.planet-schule.de>
  - <http://www.prestocycling.eu>
  - <http://www.radlhauptstadt.muenchen.de>
  - <http://www.radmuseum.at>
  - <http://some-landscapes.blogspot.co.at>
  - <http://www.wien.gv.at>
  - <http://wien.orf.at>
-

---

## 8. Anhang

### Interview 1

Interviewpartner: Ing. Franz Blaha (Projektkoordinator für Radfahrinfrastruktur der MA 46)

Interviewer: Daniel Denk

Ort: Magistratsabteilung 46 - 1120 Wien, Niederhofstraße 21-23, 1.Stock Zimmer 106

Datum und Zeit: 17.04.2012, 8:00-8:15

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; B= Ing. Franz Blaha, ...= Unterbrechung

---

**D:** Gut, fangen wir gleich an mit dem Interview.

**B:** Ich möchte am Beginn sagen, da Sie mich gebeten haben eine Aussage zu treffen im Rahmen meiner Tätigkeit und diese beschäftigt sich mit den Punkten eins bis sechs keines Falls. Sie können sich dazu eine Stellungnahme abholen, bei der MA 18, beim Kollegen Berger oder beim Diplomingenieur Blum bei der Radagentur. Es ist aber nicht die Aufgabe der MA 46 und nicht meiner Person. Ich habe dazu keine dienstliche, sondern eine private Meinung, die ist aber nicht gefragt.

**D:** Ja. Ich muss nur für die Arbeit eine Art standardisierten Fragebogen haben. Es ist mir klar, dass Sie nicht alle Fragen beantworten können. Aber weil Sie den Herrn Blum angesprochen haben... er kommt natürlich auch in meiner Arbeit vor. Sie müssen die Fragen natürlich nicht beantworten und wir können gleich bei der Frage sieben einsteigen.

**B:** Darum würde ich Sie ersuchen.

**D:** Gut dann Thema Radverkehr in Wien. Seit wann gibt es ein Radverkehrskonzept in Wien und wie hat sich das über die Jahre entwickelt?

**B:** Seit 1970 gibt es ein Verkehrskonzept zum Thema Radfahren, wobei dieses Konzept aus insgesamt 27 Routen bestanden hat. Es sind 7 Tangential- und 20 Radialverbindungen als Grundkonzeption. Aufbauend auf diesem hat es sich dann als Standbein des Verkehrskonzeptes der Stadt Wien 1970 entwickelt. Jetzt haben sich dann aus diesem Konzept verschiedene Strategien, wie der Masterplan Verkehr,

---

ergeben. Der Masterplan für Verkehr ist im Wiener Gemeinderat beschlossen worden. Es wurde ein Netz, das ursprünglich ungefähr 200 Kilometer gehabt hat, auf mehr als 1000km erweitert. Dieses Netz ist in seiner Grundkonzeption in drei Teile geteilt: Das ist das Basisnetz, das ist das Rückgrat, das Grundnetz zu Erschließung von regionalen Zonen, es erweitert das Grundnetz und schließt sozusagen die Wohngegenden, die Arbeitsstätten und Erholungsplätze im Detail.

**D:** Gut und der Masterplan Verkehr ist aus dem Jahre...?

**B:** 2003.

**D:** Und jetzt gibt es ja auch ein neues ...

**B:** ...überarbeitendes Konzept aus dem Jahr 2008. Es ist auch 2008 evaluiert worden. Hier wurde bestätigt was im Masterplan Verkehr 2003 festgehalten wurde bzw. die Daten fortgeschrieben.

**D:** Da ist wahrscheinlich auch das Lückenschlussprogramm beinhaltet...

**B:** Der Begriff stammt aus 2003. Kollege Berger und ich haben gesagt, dass es für uns wichtig war und es ist noch Bestandteil des Masterplans Verkehr.

**D:** Dann gleich zur nächsten Frage: wieso ist, nach meiner Einschätzung, im europäischen Vergleich der Anteil des Wiener Radverkehrs so niedrig gewesen oder wieso ist er jetzt erst im Ansteigen? Was gibt es hier für Gründe?

**B:** Als Verkehrstechniker kann ich Ihnen dazu nur so viel sagen, dass Wien einen generell hohen Anteil am öffentlichen Verkehr hat und dieser steht in Konkurrenz mit dem Radverkehr. Weil dieser Anteil so hoch ist, lässt sich daraus der Schluss ableiten, dass wahrscheinlich der Radverkehrsanteil geringer sein wird. Wie sich das entwickelt hat zeigt, dass andere externe Einflüsse oder Effekte dazu beitragen, dass auf das Rad umgestiegen wird. Ich möchte da ein paar nennen: Benzinpreis, Haushaltseinkommen, Parkraumbewirtschaftung und einige Dinge die auch positive Effekte für die Radverkehrszunahme haben.

**D:** Gut wie würden Sie dann die aktuelle Situation des Radverkehrs einschätzen, Bis 2015 sollen wir in Wien 10% Radverkehrsanteil haben. Liegen wir da im Plan oder nicht?

**B:** Meine Aufgabe ist es nicht etwas zu bewerten, meine Aufgabe ist entsprechende Infrastruktur anzubieten oder zu planen. Ich kann nur dazu sagen, dass wir seit etwa 10 Jahren automatische Dauerzählstellen haben, die vergangenes Jahr eine

---

exorbitante Zunahme erfahren haben. Wenn das stimmt was die Zeitung schreibt, dann 20% im Durchschnitt. Ich kann nur sagen, wir haben am Ring rund 1,2 Millionen Fahrten mit dem Fahrrad gezählt, in gesamt Wien rund 3,4 Millionen Fahrten mit dem Fahrrad bei den acht Dauerzählstellen gezählt. Das zeigt, dass das Radfahren jetzt langsam beginnt Akzeptanz zu finden bei der Bevölkerung, nicht nur beim Freizeitverkehr, sondern auch im Ausbildung- und Berufsverkehr.

**D:** Das führt mich dann auch gleich zu Stärken und Potenzialen des Radverkehrs in Wien oder des Konzepts besser gesagt.

**B:** Ich weiß nicht was damit gemeint ist. Es gibt da keine Stärken und Schwächen, Ein Konzept ist eine herausgehobene Darstellung einer Entwicklung, eines Systems, in dem Fall des Radverkehrssystems. Wir bemühen uns aufbauend auf ein generelles Konzept aus der Strategie des Masterplans Verkehr, entsprechende Planung durchzuführen. Wie stark oder schwach das Konzept ist, müssen dann die Nutzer der Stadt beurteilen oder jemand wie Sie, der kritisch das Radfahren in Wien beleuchtet. Es ist klar, dass es ein Potenzial gibt. Das Potenzial muss man gewinnen. Dafür hat die Stadt Wien eine Radfahragentur beauftragt dieses latente Potenzial das vorhanden ist zu gewinnen.

**D:** Nächste Frage: Wie gestaltet sich die Finanzierung der Maßnahmen?

**B:** Es gibt drei verschiedene Möglichkeiten, wobei die Dritte abhängig ist von der Lage. Beginnen wir mit dem Zentralbudget Radweg: Hier gibt es ein Budget von der Stadt Wien her, die die Hauptradwege finanziert. Hauptradwege sind jene Wege die das Hauptradwegnetz beinhalten. Es gibt dann das Bezirksnetz, das ist nicht Bestandteil des Hauptnetzes, aber hier müssen die 23. Bezirke zur Verantwortung gezogen werden oder es obliegt ihnen das umzusetzen. Die dritte Möglichkeit ist... Es gibt einen Verein der nennt sich Niederösterreich, Wien, der im Erholungsraum Wienerwald Radfahranlagen oder Radfahrverbindungen, wenn es zur Umsetzung kommt, finanziert. Und man darf nicht vergessen, dass es in der Vergangenheit und auch jetzt Firmen gibt, die Radwege finanziert haben. Also Sponsoren gibt es durchaus aus der Privatwirtschaft.

**D:** Ja dann vielleicht eine Frage, die einer etwas persönlichen Einschätzung bedarf. Wie bringt man die Menschen dazu, weniger Auto zu fahren und aufs Rad umzusteigen? Welche Maßnahmen, wie zum Beispiel das Bikefestival, müssen ...

---

**B:** Das kann man nicht so einfach beantworten. Es gibt viele Maßnahmen die sicherlich, wenn man in die bekannten Medien schaut... das ist einerseits natürlich Werbung, Fernsehen, andererseits vom sozialen Umfeld abhängig, auch das Prestige des Fahrrads ist ein wichtiger Faktor. Das sind Randbedingungen die dazu führen, dass die Leute auf das Rad umzusteigen. Daher obliegt es jetzt dem Diplomingenieur Blum Strategien zu entwickeln den Radverkehr oder das vorhandene Potenzial anzusprechen und die Menschen auf das Rad zu bringen.

**D:** Wie sieht eine Zusammenarbeit mit anderen Radorganisationen oder Radlobbies aus? Zum Beispiel der IG-Fahrrad...

**B:** Es besteht mit jeder Organisation... es gibt seit zig-Jahren in den Medien bekannt als „Ohrwaschelkommission“, bei uns heißt sie Fachkommission für Verkehr Magistrat. Da sind die ARGUS, der ARBÖ, der VCÖ und der ÖAMTC dabei. Auch die Fußgänger sind vertreten, auch die Wirtschaft, die Arbeitnehmer und wir versuchen mit allen diesen Institutionen den Kontakt zu pflegen um einen Austausch stattfinden zu lassen.

**D:** Gut dann die vorletzte Frage: Welche Auswirkungen hat der Radverkehr auf den Mensch indem Fall die Gesundheit, die Umwelt, Nachhaltigkeit und Wirtschaft?

**B:** Das ist eine Frage, die kann eine Behörde nicht beantworten. Ich könnte Ihnen wieder nur meine persönliche Meinung dazu sagen. Das hat mit meinem Aufgabengebiet als verantwortlicher Radwegplaner nichts zu tun. Ich kann nur sagen, wir sparen Ressourcen im Großen und Ganzen. Wir schaffen Rahmenbedingungen, dass sich die Bevölkerung gesund fortbewegen kann. Die Unfallgefahr wird reduziert, das ist auf jeden Fall ein wichtiger Faktor. Die Unfälle sind meistens nicht so schwer wie mit dem Auto. Das Fahrrad ist sonst sehr stadtverträglich, es hat eine Dimension, die für die Stadt geeignet ist, sich fortzubewegen und Güter zu transportieren

**D:** Zur letzten Frage: Welche „Best-practice“- Beispiele für Radverkehrskonzepte aus vergleichbaren Städten sind interessant?

**B:** Da können wir Wiener stolz sein auf das „Radfahren gegen die Einbahn“, Wien war die erste Stadt ohne Markierungen, also nur spärliche Markierungen die das angeboten hat. Das ist vor allem finanzressourcenschonend und wir haben gute Erfahrungen damit gemacht. ... Es gibt 200km in Wien wo „Radfahren gegen die

---

---

Einbahn“ möglich ist. Es gibt auch nahezu keine Unfälle in diesen Bereichen. Wir haben auch in Wien Lösungen gesucht, die Radfahrstreifen oder breite Radwege z.B: Babenbergerstraße, Ring ... Es ist uns gelungen Bereiche zu erschließen, die wahrscheinlich in anderen Ländern oder Städten es nicht gibt. Wir haben Freizeiteinrichtungen, Ausbildungsstätten, Regierungsgebäude, trotzdem funktioniert es. Mittlerweile bewegen sich doch vier bis fünf Tausend Radfahrer am Ring. Auf der Donauinsel ebenfalls zehn Tausend. Es gibt einige Beispiele, die zeigen, dass Wien als gewachsene Stadt die bestehenden Verfügungsrechte nicht wesentlich einschränken aber doch Signale zu setzen das Fahrrad als System zum bestehenden Straßensystem zu integrieren.

**D:** Dann bedanke ich mich für die Beantwortung der Fragen.

**B:** Gerne.

---

## **Interview 2**

Interviewpartner: Thomas Etzer

Interviewer: Daniel Denk

Ort: Spinning Circle Zentrale – 1070 Wien Zieglergasse 78/2-3

Datum und Zeit: 24.04.2012, 15.00-15.30

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; E= Thomas Etzer , ...= Unterbrechung

---

**D:** Fangen wir gleich an. Der erste Teil handelt über Mobilität und der zweite beschäftigt sich mit dem Radverkehr in Wien. Was versteht man beim „spinning circle“ unter effizienter Mobilität?

**E:** Geht es da um den Warenverkehr?

**D:** Die Fragen sind allgemein gestellt.

**E:** Gut, dann geht es für mich darum, dass alle Menschen problemlos mehr oder weniger von A nach B kommen. Wenn es um den Warenverkehr geht, dann sollen die Waren einen entsprechenden Preis haben und dies in einer überschaubaren Zeit passiert. So, dass jeder der in der Stadt lebt sich ohne Staus bewegen kann und wenig Zeit für An- und Abreise bzw. für Parkplatzsuche benötigt.

**D:** Gibt es ein Gesamtverkehrskonzept für Wien?

---



**E:** Meiner Meinung nach gibt es das nicht. In der Gesamtheit funktioniert es, vor allem was manche Straßenzüge angeht, nicht gut.

**D:** Wie sollte das Mobilitätsverhalten bzw. das Verständnis der Menschen für die Zukunft sein, damit die Mobilität nachhaltig ist?

**E:** Die Einstellung der Menschen zum Leben grob gesprochen. Dazu gehört auch die bewusste Nutzung des Autos usw. Das Rad spielt bei mir eine zentrale Rolle. Es ist jetzt schon besser integriert, trotzdem wird man immer noch ausgegrenzt. Die Erhöhung der Spritpreise übt natürlich Druck auf die Leute aus und es werden mehr Radfahrer deswegen in Zukunft werden, glaube ich. Dies passiert aber nicht, weil sich da jetzt Leute darüber Gedanken machen, weil dann würde ich sagen, dass das toll ist. SO allerdings passiert das eigentlich nur aus der Not heraus.

**D:** Welche Faktoren können eine erfolgreiche urbane Mobilität behindern?

**E:** Vor allem Bequemlichkeit und Faulheit zählen da für mich dazu. Es gibt eben immer noch Menschen, die hohe Kosten für Benzin zahlen und solange es die gibt, wird sich wenig ändern.

**D:** Ja und welche Lösungen gäbe es, abgesehen von neuen Konzepten?

**E:** Die Förderung von Dingen, die unabhängig sind, wie das Fahrrad. Es gehören aber auch Infrastruktur und der Bau von intelligenten Fahrradwegen dazu.

**D:** Gut, dann die letzte Frage vom ersten Teil, die für euch wahrscheinlich wichtig ist: Welchen Stellenwert sollte das Radfahren in Konzepten in der Zukunft haben?

**E:** Einen großen Stellenwert natürlich. Es geht gar nicht darum, dass jeder jetzt mit dem Rad herumfährt oder sich eines kauft, aber man muss die positiven Nebeneffekte des Rades kennen. Es ist gut für den Herzkreislauf und allgemein könnte man mit mehr Bewegung vielleicht viele Krankheiten in den Griff bekommen. Da könnte man einsparen, denn die Kosten die für den Sozialstaat entstehen sind enorm.

**D:** Dann kommen wir gleich zum zweiten Teil – Radverkehr in Wien. Gibt es ein Radverkehrskonzept für Wien?

**E:** Nein.

**D:** Es gibt den Masterplan Verkehr.

**E:** Ja stimmt, an dem arbeitet man aber auch schon lange. Ich denke, seitdem die Radfahrer mehr eingebunden werden, läuft es schon besser.

---

**D:** Gibt es positive Initiativen in diesem Bereich?

**E:** Die Einführung des Radbeauftragten ist sicherlich ein positives Beispiel und geht in die richtige Richtung. Dabei werden Leute, wie Alec Harder z.B., in das Brainstorming mit einbezogen, die eine Ahnung vom wirklichen Radfahren in Wien haben. Ich glaube einfach, dass Boten auch eine wesentliche Rolle spielen könnten. Wir werden in unregelmäßigen Abständen von diversen Medien gefragt, wie wir durch die Stadt kommen, wie oft uns etwas dabei passiert usw. Die Vorschläge, die wir liefern, könnten in die Radweggestaltung einbezogen werden. Nur werden die Radwege nicht wie in Holland geplant, wo gilt, dass zuerst die Fußgänger, dann die Radfahrer und dann erst die Autos kommen.

**D:** In Holland werden die Ampeln z.B. so geschaltet.

**E:** Genau. Es gibt schon einige Verbesserungsmöglichkeiten.

**D:** Wieso ist der Radanteil im europäischen Vergleich in Wien so niedrig? Manche sagen, weil der öffentliche Verkehr so gut ist.

**E:** Meiner Meinung nach ist das völliger Unsinn. Es ist aber in Wien auch nicht ungefährlich mit dem Rad zu fahren. Die Straßen sind auch relativ eng. Wenn ich New York, Los Angeles oder Holland her nehme, wo es flach ist, dann ist das was anderes. Die Einsicht auf den Verkehr ist besser und bei uns funktioniert das eben nicht. Ich kann auch ein Beispiel geben. Die Zieglergasse ist eine Einbahn für Radfahrer und es passiert uns oft, dass Autofahrer uns bewusst schneiden, obwohl man das natürlich nicht darf. Es existiert eine Feindseligkeit gegen über dem Radfahrer, die daher kommt, dass Radfahrer als „Outlaws“ angesehen werden und weil sie Sachen machen können, die der Autofahrer nicht kann. Meiner Meinung nach ist da Eifersucht dabei. Der Stellenwert des Rades im Verkehr ist einfach niedrig. So etwas kenn ich nur aus arabischen Staaten, wo auf der Straße der stärkere gewinnt. Dieses Prinzip ist bei uns auch noch immer da. Die Radfahrer genießen auch nicht die Unterstützung der Politik vor allem gesetzlich muss man da Regelungen einführen. Das soll aber nicht in die Richtung gehen, dass Fahrradfahrer Nummernschilder tragen müssen usw.

**D:** Ein sehr interessanter Aspekt. Wie würdest Du die aktuelle Situation des Radverkehrs bewerten auf einer Skala von eins bis zehn? Gibt es Veränderungen im Vergleich zu früher?

---

**E:** Man merkt schon, dass es in Wien größer wird, also es gibt mehr Kilometer an Radwegen, auch eine Regelung mit Mehrzweckstreifen wäre gut. Das nützt aber alles nichts, wenn der Autofahrer sagt, dass er den Radfahrer nicht mag und nicht akzeptiert. Im Endeffekt bleibt der Radfahrer über. Auf einer Skala bis zehn, würde ich es mit drei bis vier bewerten.

**D:** Wo liegen jetzt die Potenziale des Radverkehrs in Wien?

**E:** Man muss das Bewusstsein schaffen, dass viele Wege nicht unbedingt mit dem Auto sondern auch anders erledigt werden können. Auch im Frachtverkehr muss man da Lösungen finden. Es würde generell die Lebensqualität für alle steigern, weil weniger Autos unterwegs sind, die Luft ist besser, Kinder können sich mehr bewegen. Es würde jeder profitieren, außer die Mineralölfirmen.

**D:** Wie motiviert man die Menschen jetzt dazu, weniger Auto zu fahren und aufs Rad umzusteigen?

**E:** Es wird schwierig, aber das Rad braucht seine Berechtigung im Verkehr.

**D:** Wie sieht bei euch die Zusammenarbeit mit anderen Radorganisationen aus?

**E:** Wir sind natürlich unabhängig. Aber man kennt sich untereinander in der Radszene. Die Zusammenarbeit ist problemlos und generell muss man sagen, dass sich Radfahrer immer gegenseitig helfen. Egal in welches Radgeschäft in Wien man als Bote kommt, man bekommt immer Hilfe.

**D:** Was hätte ein gesteigerter Radverkehr für Auswirkungen?

**E:** Der Verkehr würde weniger und das Ganze würde besser fließen. Abgesehen von der Gesundheit tut man sich in der Stadt mit Rad leichter.

**D:** Wo gibt es Beispielstädte, die gut funktionieren und wo man sich für Wien etwas anschauen könnte?

**E:** Außer auf der Donauinsel funktioniert der Radverkehr nirgends so richtig gut. Ich kann aber eher sagen, was nicht gut funktioniert. Ich verstehe nicht, dass so viel Intoleranz gegenüber dem Radfahrer herrscht, von Autofahrern wie von Fußgängern. Ich verstehe aber auch jene Radfahrer nicht, die am Gehsteig fahren.

**D:** Ich glaube, dass es vor allem daran liegt, dass viele Autofahrer nicht wissen, wie es ist ein Radfahrer zu sein. In Holland z.B. ist das genau umgekehrt. Dieses Verständnis fehlt bei uns gänzlich.

---

**E:** In diesem Zusammenhang finde ich die „E-Bikes“ gut. Die werden meistens von älteren Leuten genutzt. Es kommt wieder eine andere Generation von Radfahrern, die sich trauen mit dem Rad zu fahren. Mit den „E-Bikes“ gibt es Unterstützung und ist nicht so anstrengend für die Leute und es macht ihnen Spaß. Was Du vorher angesprochen hast ist auf jeden Fall richtig. Früher habe ich Radfahrer auch sehr knapp mit dem Auto überholt, was ich heute natürlich nicht mehr mache. Primär geht es in der Stadt um Bewusstseinsbildung und die Devise: Leben und leben lassen

**D:** Dann war es das von meiner Seite. Vielen Danke für das Gespräch.

---

### **Interview 3**

Interviewpartner: Mag. Alec Hager

Interviewer: Daniel Denk

Ort: Tewa Karmelitermarkt - 1020 Wien Karmelitermarkt 29-31

Datum und Zeit: 26.04.2012, 11.15-11.50

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; H= Alec Hager ...= Unterbrechung

---

**D:** Starten wir gleich mit dem Teil A Mobilität und Konzepte. Was verstehst Du unter effizienter Mobilität in der Stadt?

**H:** Ich würde sagen, es gibt die Faktoren Zeit, Geld und Raum. Lebensqualität und Freude würde zur Effizienz auch noch passen. Um effizient zu sein, sollte man möglichst wenig dieser Ressourcen Zeit, Geld und Raum verbrauchen. Individuell sind da Zeit und Geld am wichtigsten, Raum ist ja ein gesellschaftliches Gut. Energie ist in diesem Zusammenhang mit der Effizienz auch noch zu erwähnen. Wenn man diese Faktoren betrachtet, dann ist für mich das Fahrrad das effizienteste Verkehrsmittel, zumindest bei einer Distanz von zehn Kilometer. Der PKW verbraucht natürlich den meisten Raum, am meisten Zeit und am meisten Geld.

**D:** Gut. Gleich in diesem Zusammenhang... Gibt es ein Gesamtverkehrskonzept oder Mobilitätskonzept in Wien, welches deine angesprochenen Faktoren irgendwie annähernd erfüllt?

**H:** Naja, natürlich gibt es im Masterplan Verkehr auch einen Bericht, wo der ÖV voransteht und der Radverkehr eher an zweiter Stelle steht. Das Konzept trifft aber

---

pure Autozentriertheit. Es fehlt ein Mobilitätsbekenntnis, dem alles an Planungen untergeordnet werden kann. Eine Zielerklärung, dass die Stadt Wien die Mobilität in zehn Jahren verändern will, wie zum Beispiel in Kopenhagen oder auch der Münchener Gemeinderatsbeschluss zu Radverkehr. So etwas fehlt in Wien und meinem Gefühl nach, kommt das bald.

**D:** Jetzt ist einmal der richtige Schritt passiert durch die Rot-Grüne Stadtregierung, mit der Einführung eines Radbeauftragten.

**H:** Natürlich ja. Es gibt in Wien im Regierungskoalitionsübereinkommen die Zielsetzung von zehn Prozent RV und Reduzierung des MIV um ein Drittel. Wenn man das jetzt einmal in eine tatsächliche Handlungsanweisung gibt, dann ist das schon sehr ambitioniert. Es wird aber dann an der Umsetzung gemessen werden.

**D:** Wie sollte das Mobilitätsverhalten bzw. das Verständnis der Menschen für die Zukunft sein, damit diese auch einen nachhaltigen Wert hat?

**H:** Meinst Du jeden Menschen?

**D:** Ja generell gesehen. Man könnte es aufteilen in die Bevölkerung und in die Personen, die damit arbeiten.

**H:** Man kann das ganz allgemein sagen. Eine Orientierung an den vorher angesprochenen vier Faktoren... Würde das jeder rational machen, dann würde im Endeffekt dabei heraus kommen, dass sich kaum mehr jemand ein Auto kaufen würde. Verstellt wird dies durch diverse Gewohnheiten oder auch kapitalistisch-werbliche statussymbolmäßige Entscheidungsdinge, die nicht rational sind. Es gibt schon viele „Öffi-Nutzer“, aber auch immer mehr Radfahrer, also Leute die verstehen, dass Ihr Auto irgendwo parkt. Die Frage ist, ob man das jedem einzelnen „verklickern“ kann, dass dieses persönliche Gefühl ein Auto vor der Tür stehen zu haben, ein gesellschaftlich „schädliches“ Gefühl ist. Das ist die individuelle Ebene. Auf der politischen Ebene ist die Frage, ob man versteht, dass man diesem Irrglauben der Wähler nicht immer entsprechen sollte.

**D:** Ja. Welche Faktoren können eine erfolgreiche Mobilität behindern? Das können natürlich auch politische Konzepte sein.

**H:** Die größte Hürde im Endeffekt sind Infrastrukturentscheidungen in der Stadt. Die Bezirksebenen, die eine große eigenständige Entscheidungsgewalt haben oder zumindest eine Blockierungsbefugnis für die Entscheidungen, die eigentlich von der

---

Stadtregierung fallen würden. Vor allem wenn der Bezirksvorsteher die Meinung hat auf Stimmen zu hören, die sagen: „So war es immer und so soll es auch bleiben und mein Auto steht, wo ich will“. Manche Bezirke sind dabei aufgeschlossen, manche Bezirke haben einfach eine andere Wählerstruktur. Das schaut im 10, 11, 23 Bezirk anders aus. Wenn die Stadt ein gutes Konzept hat, dann muss sie sich mit den Bezirken auseinandersetzen, was man beim „Parkpickerl“ oder beim Radstreifen teilweise gesehen hat. Da gibt es den Irrglauben, dass der Großteil der Wähler aus Autobesitzern besteht. Wenn man sich die Nutzung anschaut, sieht man das 29 Prozent der Wege für die Autonutzung sind. Wenn man das umlegt auf die Wähler, dann hat man 71 Prozent „Nichtautonutzer“ in Bewegung. Es ist also eigentlich ein schwerer Fehler, wenn man die 29 Prozent mehr beachtet.

**D:** Da stellt sich dann wieder die Frage des Verständnisses für nachhaltige Fortbewegung.

**H:** Ja oder der Richtigkeit der Entscheidungen die man trifft, aber das ist eine allgemeine Geschichte. Der Politiker neigt heutzutage nicht mehr dazu unangenehme Entscheidungen zu treffen. Aber man hat das Gefühl, dass sich, z.B. bei der „Parkpickerlgeschichte“, etwas tut. Man sieht aber auch, dass Bezirksvorsteher dann Zweckabstimmungen machen, wo sie genau wissen, dass dagegen abgestimmt wird.

**D:** Werden solche Abstimmungen dann nur gemacht um sich die Bestätigung zu holen?

**H:** Man fragt ja nur nach Dingen, bei denen man die Antwort schon vorher weiß bzw. die man hören will.

**D:** Welche Lösungen gäbe es, um diese Hindernisse zu beseitigen?

**H:** Gute Frage... Realpolitisch ist der beste Hebel die „Kohle“, oder anders formuliert: Wenn die statt gewisse Entscheidungen fördern will, die eigentlich im Bezirk entschieden werden müssen, dann ist ein gutes Argument wenn man die Finanzierung übernimmt. Das ist das eine, das andere ist, man könnte Kompetenzen umgestalten. Man könnte die höchste politische Stadtebene auf Gemeinderatsbeschlussebene das durchsetzen, wonach sich dann die Bezirke zu richten haben, weil das dann ein übergeordnetes Ziel ist.

**D:** Würde man die Bezirke dann unter Anführungszeichen dazu zwingen?

---

**H:** Wenn die Stadtebene jetzt sagt:“ Wir haben ein Ziel für alle und das wollen wir durchsetzen“, dann gilt das für alle. Die Bezirke müssen dann, nur müsste man mal Kompetenzen umverteilen.

**D:** Ja dann zur letzten Frage des ersten Blocks: Welchen Stellenwert soll das Radfahren in Zukunft als Bestandteil solcher Mobilitätskonzepte haben?

**H:** Naja als Radinteressenvertreter was soll ich sagen... die Höchste natürlich. Ganz allgemein gesagt ist es so, dass der Radverkehr die Mobilitätsform ist, die in Wien am meisten Potenzial hat, die am meisten gefördert werden sollte, weil sie auch am weitesten hinten liegt. Ein Fünf prozentiger Radanteil ist einfach ein Trauerspiel, für eine Stadt dieser Größe. In der Dichte auch, da gäbe es ganz andere Möglichkeiten. Allgemein ist es so, dass der Radverkehr mehr Platz braucht. Man soll nicht Flächen teilen, was bei vielen Radwegen der Fall ist.

**D:** Dann gehen wir gleich über zum Radverkehr in Wien. Seit wann gibt es ein Radverkehrskonzept und wie hat sich das entwickelt?

**H:** So genau weiß ich das jetzt nicht, aber es gibt einen Hauptroutenplan und Fahrnetzplan seit langem. Die ersten Radwege sind Ende 70er Anfang 80er Jahre gebaut worden. Ich würd sagen, dass das sicher zwölf Jahre her ist. Wie es sich entwickelt hat? ... Der Netzplan ist gar nicht so schlecht. Das Vorhaben Radwege stückchenweise zu bauen und dann dazwischen die Lücken zu schließen ist vielleicht eine solide Strategie, die aber in Wien nicht gut geht. Einen Radweg von A nach B zu bauen, dort zu bauen wo es leicht geht und dann ein paar Jahre später die Lücken zu schließen, das hat natürlich dazu geführt, dass Radfahrer frustriert sind, wenn Radwege immer wieder aufhören. Der Lückenschluss wird immer mehr forciert, das passiert schon. Es gibt eine grundlegende Frage der Radwegeplanungsphilosophie, die sich irgendwann ändern muss.

**D:** Wieso ist, wenn man andere europäische Länder oder Städte anschaut der Radverkehr so niedrig? Ist das rein die Planung oder sind es die Leute, wenn man sich Holland z.B. anschaut?

**H:** Da könnte ich jetzt ein einstündiges Spontanreferat halten. Aber wir machen das jetzt kurz. Es kommt auf den Vergleich an, Wien liegt ja eher in der Mitte. Es gibt null bis zwei Prozent-Städte, die sich im Osten, Südosten von uns befinden, die neidisch nach Wien schauen, vor allem wenn man sich Prag oder Budapest anschaut. Dann

---

gibt es natürlich Städte mit ähnlicher Größenordnung wie München oder Berlin, die auch nicht so weit weg sind. Diese bewegen sich so um die 15 Prozent, die wir auch erreichen müssten. Und dann gibt es natürlich die alten Radfahrstädte, wie Kopenhagen, Amsterdam, Münster oder Bremen, die einfach weiter sind. Wenn man auf die Gründe eingeht, gibt es sozusagen verkehrskulturelle Gründe wie z.B. dass der Radverkehrsanteil in Kopenhagen oder Amsterdam nie unter 15 Prozent gesunken ist. Das heißt, in den 60er Jahren der Autoaufbauzeit haben sie sich nie soweit erfangen müssen. Die politische Weichenstellung wurde schon früher gemacht. Dann hat es auch in Amsterdam eine Phase gegeben, wo sich die Stadtregierung entscheiden hat müssen: Baue ich jetzt eine fünfspurige Autobahn quer durch die Städte, aber man hat sich dort schon aktiv dagegen entschieden und macht stattdessen Radverkehrsförderung. Es gab eine Art Aufbruchsstimmung, die bei uns jetzt stattfindet. Man soll nicht glauben, dass in Holland immer schon alle Radgefahren sind, sondern das war durchaus der politische Weg.

**D:** Das heißt, bei uns wäre so ein Prozessablauf auch begrüßenswert. Eine Annäherung an die 15 Prozent, wie es sie bereits in vergleichbaren Städten von der Struktur und Einwohnerzahl und Länge des Radwegnetzes gibt, beispielsweise in München, wäre also auch erstrebenswert.

**H:** München ist gut vergleichbar. Es gibt vielleicht breitere Straßen dort. De facto hat München 2009 einen Grundsatzbeschluss im Gemeinderat beschlossen. Der Weg ist für Wien durchaus möglich. Die Infrastruktur betreffend stellt sich ja nicht die Frage wie viel an Kilometern Radweg man baut, sondern wie viele mit hoher Qualität. Dann gibt es natürlich die Frage der Imagekampagnen, bei denen kaum was getan wurde in Wien. Aber wir fangen jetzt schon ganz gut damit an.

**D:** Solche Ereignisse wie das „Bikefestival“ z.B.?

**H:** Also das „Bikefestival“ am Rathausplatz gibt es schon seit 20 Jahren. Es ist ein netter Startschuss, aber eigentlich geht es um Kampagnen wie sie in München oder anderen Städten die letzten zwei Jahre gemacht wurden. Wichtig wären konzentrierte große Imagekampagnen pro Radverkehr, die jetzt mit dem Fahrradhaus schon in Wien anfangen. Oder dass die „Velocity 2013“ in Wien stattfindet.

---



**D:** Gut und jetzt bitte ich um eine Beurteilung oder ein Update der aktuellen Situation. Wir merken ja, dass Bestrebungen für Verbesserungen da sind. Vielleicht mit einer Bewertung von eins bis zehn. Besser gesagt, wo stehen wir gerade?

**H:** Mit Schulnoten kann ich das schwer machen. Ich sehe das so, dass jetzt die Energien und Ideen momentan gebündelt werden müssen, damit wir nächstes Jahr groß starten können. Das betrifft vor allem Imagearbeit mit der „Velo-city“-Konferenz und dem Fahrradjahr, aber es betrifft auch Infrastrukturentscheidungen. Die Imagekampagnen gehen schnell, Infrastruktur ist ein sehr hartes Feld. So wie wir gerade unterwegs sind, also auf Grund der Zuständigkeiten im Magistrat usw., glaub ich, dass es auf der Strukturebene ganz schwer werden wird. Aber die Wiener fahren ja trotzdem schon, insofern ist der Zuwachs der Radverkehrszahlen in Wien von sich aus passiert.

**D:** Also die zehn Prozent 2015 zu haben ist realistisch?

**H:** Für Gesamtwien wird das schwer werden diese zehn Prozent zu erreichen. Allerdings in der Innenstadt wird sich an machen Zählstellen der Radverkehr in diesem Jahr verdoppeln. Die zehn Prozent sind machbar, wenn man gescheite Sachen macht. Das zu bewerten ist schwierig, aber wenn man gute Lösungen für Margarethenstraße, Praterstraße oder Ring findet, dann hat man es geschafft. Jetzt ist es noch zu früh, es muss einmal gescheit geplant werden.

**D:** Alles sehr schwer abschätzbar...

**H:** Es ist offen, wenn heuer gute Entscheidungen getroffen werden, dann wird es was, wenn sie sich nicht trauen, dann wird es nichts

**D:** Wo liegen Potenziale im Verkehrskonzept?

**H:** Ich sehe große Aufgaben im Bereich der Zentralzubringer rund um die Innenstadt im Abend- bzw. Morgenverkehr oder Arbeitsverkehr. Es gibt da viel Handlungsbedarf. Ob das ein Potenzial ist... es ist eher ein Aufgabe. Es gibt sicher Potenzial, wenn es darum geht, Radstraßen oder radfreundliche Straßen zu schaffen. Aber es muss gar nicht baulich sein, es kann auch viel in der Verkehrsorganisation sein, z.B. Vorränge umkehren, Einbahnen öffnen usw. Eine flächendeckende 30er Zone wär auch ganz wichtig für Radverkehrsregelungen. Dadurch könnte man alle Einbahnen öffnen. Es gäbe also einige Sache die kaum etwas kosten.

---

**D:** Wo liegen die größten Probleme, abgesehen vom Bewusstsein der Menschen?

**H:** Wie schon gesagt, macht die Bezirkszuständigkeit die Sache sicherlich schwerer. Das Problem liegt darin, dass man den Raum nicht vervielfachen kann, sondern, dass man ihn neu aufteilen muss. ... Es geht um Raumumverteilung. Man müsste die Anzahl der oberirdisch parkenden Autos drastisch verringern.

**D:** Natürlich. Wenn man Parkplätze reduziert, bekommt man die Autos auch weg.

**H:** Es wäre schon sinnvoll Bewohnerparkgaragen und Zentralgaragen zu schaffen, weil es eine Lösung braucht, die die Lust ein Auto zu nutzen schmälert und den Platz frei macht.

**D:** Ja. Wie gestalten sich die Finanzierung bzw. die Maßnahmen dafür?

**H:** Ich sehe es so, dass durch die erweiterte Parkraumbewirtschaftung doch bald viel Geld in den Topf kommt. Wenn man es sich kostendeckend anschaut, weiß man, dass Autoverkehr nicht kostendeckend ist. Man müsste eigentlich für Kostenwahrheit sorgen und die daraus gewonnenen Gelder einsetzen für eine Verkehrsumgestaltung. Was teilweise passiert, aber es müsste noch viel intensiver sein.

**D:** Jetzt zu einer Frage, die sich meistens durchzieht bei den Interviews. Wie motiviert man die Menschen, wie bringt man sie dazu, weniger Auto zu fahren und umzusteigen? Überlegen sich die Leute überhaupt, was am schnellsten oder effizientesten wäre?

**H:** Wir machen jetzt die „Rad zur Arbeit“- Kampagne. Wir versuchen klassische Motivationskampagnen zu machen. Man versucht Leuten Argumente zu geben, die nur rational sind und das ist zu wenig. Bei solchen Kampagnen ist es am wirkungsvollsten, wenn man bei der Emotionalität ansetzt. Es sollen positive Erlebnisse geschaffen werden, wo sie dann draufkommen, dass das was sie bis jetzt gedacht haben, gar nicht so schlimm ist. Sozusagen das Fortzusetzen, was man spielerisch gelernt hat. Wenn man den Leuten nur sagt: „ Du bist mit dem Rad schneller dort oder es kostet dich weniger“, dann werden weniger mitmachen wie wenn man sagt:“ Schau mal, ob du schneller bist als dein Nachbar“ usw. Das wäre eine Möglichkeit. Positive Erlebnisse muss man schaffen, um die Menschen zu überzeugen. Das ist aber das Schwierige an Imagekampagnen. Wichtig ist, dass diese mit der Infrastruktur zusammenzuhängen. Du kannst den Leuten nicht sagen,

---

dass Radfahren super ist, wenn sie draußen die Autohölle vorfinden. Es muss gemeinsam gemacht und gestaltet werden

**D:** Ja, das ist klar, wenn die Straßen schlecht zum Radfahren sind, werden wenige umsteigen. Ich habe bereits von Radboten gehört, dass es für manche Autofahrer ein Spaß sein soll, Radfahrern den Weg zu versperren oder sie einzuklemmen.

**H:** Egal, ob das Spaß ist oder einfach eine dumme Angewohnheit, aber es gibt massive Hürden für die Leute groß sind, das größte ist sicher das subjektive Sicherheitsgefühl. Wenn dort draußen wirklich dauernd Autos sind die hupen oder auf engen Straßen zu überholen versuchen, dann muss man da ansetzen. Man muss aber er probieren wie „lässig“ es ist Radzufahren.

**D:** Das heißt, man muss die Menschen erst einmal dazu bewegen, sich aufs Rad zu setzen. Ich glaube ja, dass viele gar nicht wissen, wie sehr sie Radfahrer, zum Beispiel am Radstreifen auf der Straße behindern und schrecken. Wenn man selber Radfahren würde, dann könnte man solche Dinge viel besser abschätzen. Zum Beispiel in Holland, wo jeder Autofahrer in den engen Gassen aufpasst, weil er selbst Radfahrer ist. Das fehlt glaube ich bei uns. Viele Menschen bei uns setzen sich ins Auto und der Radfahrer ist automatisch im Weg.

**H:** Das ist sicher ein wichtiger Grund. Wir haben gerade das „Manifest für radverkehrsfreundliches Österreich“ in Arbeit, was Du vielleicht auf unserer Homepage gesehen hast. Es handelt auch davon, dass man während der Führerscheinausbildung auch gut wäre, mal Radgefahren zu sein, nicht nur um Radfahren zu können, sondern die Perspektive kenne lernt. Oder warum reagiert man als Radfahrer bei einer Straßenbahn entsprechend oder Abstände usw. Das sind Dinge, wo es total mangelnd. Da spielt auch die Radwegentwicklung eine Rolle. Die Intention eines Radweges ist es, die Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs zu gewährleisten.

**D:** Gut dann zu den letzten Fragen: Wie schaut die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen aus?

**H:** Es gibt zwei Radlobbies in Wien, die ARGUS und die IG-Fahrrad. Da hat sich die Zusammenarbeit auch stark verbessert. Wir haben auch mittlerweile eine Arbeitsgruppe „Radlobby Wien gegründet“. Wir als IGF sind eigentlich sehr gut vernetzt, auch mit der Radbotenszene. Es gibt Facebook Gruppen und fixe Tage, wo

---

die Leute sich treffen können. Anders ist das dann bei Organisationen wie ÖAMTC und ARBÖ, die sich auch auf die Fahnen heften, dass sie Radfahrer vertreten, nur habe ich das Gefühl, dass das eher daneben geht.

**D:** Wie schaut dann die Zusammenarbeit mit der MA 46 aus?

**H:** Das würde ich nicht als Organisation bezeichnen.

**D:** Gut, dann nennen wir es Einrichtung.

**H:** Die Kommunikation in der Stadt hat sich deutlich verbessert. Es gibt sehr ambitionierte Leute in den Magistraten, aber es gibt eine gewisse Innovationsresistenz, die ganz schwierig ist, weil die tatsächlichen Entscheidungen und Umsetzungen fallen dann in den Magistraten. Aber wie gesagt, es gibt sehr ambitionierte Radverkehrsplaner in den Magistraten.

**D:** Ich habe auch schon oft gehört, dass der gute öffentliche Verkehr in Wien auch ein Grund für den niedrigen Radverkehrsanteil ist. Ist das nicht auch ein wenig eine Ausrede?

**H:** Der öffentliche Verkehr ist sicher ein Punkt. Spannend finde ich aber, dass der Autoverkehrsanteil in Wien und in Amsterdam nicht sehr unterschiedlich ist, in Amsterdam gibt es nur nicht so viel ÖV. Es gibt einfach gewachsenes Radfahren, wo man sich so viel ÖV braucht. Es gibt immer noch zahllose Autofahrten in den Bezirken, die nicht notwendig sind.... Es sind unterschiedliche Zielsetzungen, wenn man sagt, dass ich möglichst viele Radkilometer schaffen möchte oder wenn man den Radverkehrsanteil erhöhen will.

**D:** Es wäre aber der falsche Ansatz wenn man sagt: „Ihr seid selber Schuld wenn ihr die vielen Radkilometer nicht nützt“.

**H:** Ja, das ist auf jede Fall der falsche Ansatz. Es gibt einen Austausch mit den Magistraten, der müsste aber noch besser werden. In Kiel gibt es ein gutes Beispiel, nämlich einen Radverkehrsrat, wo die Stadt-, NGO- und Bürgervertreter sitzen und der von einem Radbeauftragten geleitet wird. Der hat das Recht jede Verkehrsplanung so lange zurückzuhalten, bis er sein OK gibt. Von so etwas sind wir natürlich weit entfernt.

**D:** Bei uns gibt es ja gerade erst seit kurzem einen Radbeauftragten.

**H:** Oder eine Fachkommission Verkehr, die gibt es seit 15 Jahren. Nur darin sitzt keine Radvertretung, sondern viele Magistratsabteilung, ÖAMTC usw.

---

**D:** Die nächste Frage wurde ja schon behandelt, aber was hätte grundsätzlich ein erhöhter Radverkehr für Auswirkungen auf die Menschen?

**H:** Es ist relative einfach. Es profitieren alle davon. Der individuelle Nutzer profitiert durch die erwähnten Faktoren Geldersparnisse, Geschwindigkeit, besseres Lebensgefühl, man macht schon Bewegung und erspart sich das Fitness Center. Der Raum in der Stadt verändert sich, es sind weniger Autos unterwegs und mehr Platz da ist. Finanziell am meisten profitiert das Gesundheitssystem. Weil einerseits individuell man gesunder ist, und andererseits man weniger Abgase und Lärm hat. Die größte Förderung für Radverkehr müsste eigentlich aus dem Gesundheitswesen kommen, weil da die meisten Einsparungen möglich wären. Es gibt eine Zahl die besagt, dass jeder gefahrene Radkilometer 4 Cent in den Gesundheitstopf bringt. Man kann sich schon jetzt dabei über 200 Millionen Euro ersparen und wenn der Radverkehr in Österreich verdoppelt werden würde, kann man sich das ausrechnen.

**D:** Gut nun zum Abschluss. Haben wir auch bereits angesprochen: Welche „Best-Practice-Beispiele für Radverkehrskonzepte gäbe es? Welche wären für Wien interessant?

**H:** München ist mit seinem Gemeinderatsbeschluss, der sehr viel verändert hat, ein gutes Beispiel. Die große Kampagne mit „Radlhauptstadt München“, die es seit zwei Jahren gibt, insofern ist München ein gutes Beispiel, vor allem auch was die Gestaltung in der Verwaltung betrifft. Es ist gut zentralisiert und mit vielen Personen besetzt. Kopenhagen ist natürlich ein Vorbild, was die gesamte Ausrichtung der Stadtpolitik und die nachhaltige Mobilitätsentwicklung sowie das Stadtmarketing betrifft. In Wien wird es auf lokale Gestaltung von „Grätzln“ ankommen. In der Stadt Houten in den Niederlanden wurden die Wohngebiete so gestaltet, dass es sehr schwer mit dem Auto voranzukommen. Die Wegeplanung wurde mit vielen Sackgassen, Einbahnen und weite Wege für Autos gestaltet, nur mit dem Rad kommt man überall durch. Ein Konzept mit dem „sanften Druck“ erzeugen kann, um den Leuten klarzumachen nicht überall mit dem Auto zu fahren, sondern mit dem Rad. Das könnte man in Wien an einigen Plätzen oder Bezirken sicher auch übernehmen kann.

**D:** Dann wären wir mit dem Fragebogen durch und bedanke ich mich für das Gespräch.

---

---

## Interview 4

Interviewpartner: DI Dr. Hans-Erich Dechant

Interviewer: Daniel Denk

Ort: GEWISTA - 1030 Wien Litfaßstraße 6

Datum und Zeit: 27.04.2012, 11.00-11.30

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; DE= DI Dr. Hans-Erich Dechant; ...= Unterbrechung

---

**D:** Steigen wir gleich ein. Was verstehen Sie unter effizienter Mobilität in der Stadt?

**DE:** Man muss sich einmal überlegen, welche Parameter effizient sind, aber vor allem geht es darum in der Stadt möglichst wenig Raum einzunehmen und auf engem Raum viel Mobilität unterzubringen. Was nicht bedeuten muss, dass man viel Mobilität im Sinne von vielen Kilometerleistungen unterbringen muss, vor allem im Hinblick auf die Raumordnung. Effiziente Mobilität ist dann gegeben, wenn die Rahmenbedingungen sind, dass die Wege so kurz wie möglich sind und wenn man zusätzlich noch Verkehrsmittel benützt, die möglichst wenig Raum in Anspruch nehmen. Aktuell gibt es für die Mobilität Herausforderungen, die in Richtung Umweltschonung, Ressourcenschonung, Energieeffizienz etc. geht, die auch in der Stadt mitzudenken sind.

**D:** Das führt uns gleich zur nächsten Frage. Ist Ihnen ein Gesamtverkehrs- oder Mobilitätskonzept in Wien bekannt?

**DE:** Es gibt den Mobilitätsplan aus dem Jahr 2003.

**D:** Wie würden Sie das einschätzen? Ist das ein guter Weg?

**DE:** Wenn wir diesen Weg beschreiten, dann ist es ein guter Weg. Es deckt natürlich nicht alles ab, aber wenn man das durchzieht, sind wir schon einen guten Schritt weiter.

**D:** Wie sollte sich dann das Mobilitätsverständnis- bzw. Verhalten der Menschen im Sinne der Nachhaltigkeit verändern?

**DE:** Ich glaube nicht, dass der Radverkehr die Lösung aller Probleme ist. Aber ich glaub auch, dass der Autoverkehr die Ursache der meisten Probleme ist, kurz zusammengefasst. Ich denke das Verkehrsverhalten muss sich dahin gehend

---

ändern, dass man unnötige Autofahrten vermeiden muss und dazu zähle ich die allermeisten. Die Leute werden nur etwas tun, wenn eine gewisse Motivation dazu besteht, wenn die Rahmenbedingungen so sind, dass ein Nachteil klar wird. Den Nachteil haben die Leute teilweise jetzt schon, ohne es zu merken. Das muss auch kompensiert werden, damit man es bemerkt, dass man eigentlich einen Blödsinn macht. Es muss darum gehen den Großteil vom motorisierten Individualverkehr wegzubringen.

**D:** Richtig ja, aber welche Faktoren können eine erfolgreiche Mobilität in der Stadt behindern?

**DE:** Ja, die Verteilung des Raumes ist eine wichtige Sache. Sie wissen die Prozentsätze sicher besser als ich, aber wenn man die zurückgelegten Personenkilometer auf den Verbrauch an Platz umlegt, den der Autoverkehr einnimmt, dann wissen wir, dass dem zu viel Platz gegeben wird. Die Verteilung des Geldes ist natürlich auch sehr wichtig. In den Köpfen ist Radfahren nicht mehr das arme Leute Projekt, aber in den Budgets noch immer. Wenn ich zehn Prozent Radverkehr erreichen will, dann sollte man auch zumindest zehn Prozent des Budgets dafür verwenden.

**D:** Welche Lösungen würden Ihnen einfallen, um diese Hindernisse zu beseitigen?

**DE:** Das ist eine vielschichtige Sache. Vor allem ist es eine politische Frage. Es gibt jetzt einmal die Ausweitung des Parkpickerls. Das ist sicher eine positive Sache. Es gibt diverse Verkehrsreduktionsmaßnahmen. Diese sind auch positiv zu bewerten. Es gibt den weiteren Ausbau im öffentlichen Verkehr. Es gibt natürlich auch Maßnahmen in Richtung Radverkehr, wo ich natürlich das „Citybike“ hervorheben muss. Man sagen, dass wir hier einiges bei tragen. Nicht an den effektiven Fahrten, die passieren. Da wird der Anteil nie ein großer sein. Aber ich halte uns für eine sehr gute „Einstiegsdroge“, denn wir bieten den Leuten neue Möglichkeiten wenn sie um drei Uhr in der Früh Zeit haben, „open minded“ sind, was Neues auszuprobieren und sich schnell einmal auf ein Rad setzen, nach Hause fahren zu können und zu sehen wie „cool“ das ist.

**D:** Richtig. Wenn man das z.B.: mit holländischen Städten vergleicht, wo jeder Autofahrer selbst ein Radfahrer ist. Bei uns fehlt dieses Verständnis. Rad ist immer

---

langsam, ist immer im Weg auf der Straße, aber nur weil die meisten nicht wissen, wie es ist Rad zu fahren.

**DE:** Ich glaube auch. Das wichtigste ist mir nicht, dass jemand der bei Citybike angemeldet ist, drei Mal am Tag fährt. Der ist dann ein Radfahrer und soll sich sein eigenes Rad „checken“. Die bringen uns nicht so viel wie die hundert neuen Leute, die sich täglich bei Citybike neu anmelden und einfach einmal ausprobieren. Wenn jemand, der bei uns zwei Mal gefahren ist, sich danach selber ein Rad kauft, ist das ein Gewinn.

**D:** Welchen Stellenwert soll das Radfahren in Zukunft als Bestandteil urbaner Mobilitätskonzepte haben?

**DE:** Einen sehr großen natürlich. Ich glaube, dass gerade wir in Wien mit den Topgraphien und den Abständen sehr viel möglich ist. Ich denke da vor allem an, nicht nur „Citybike“, sondern den privaten Radverkehr. Besonders in Gebieten, die weiter außen sind und man keine U-Bahn Linie hinlegen kann, soll es ein Zubringer zum sehr guten öffentlichen Verkehr sein. Das sind unsere Stärken als Radverkehr. Da müsste man viel mehr tun und da ist auch viel Bewusstseinsbildung dabei, weil zwei Kilometer mit dem Rad zur U-Bahn zu fahren, ist auch jetzt gut möglich.

**D:** Das kann ich gerade bei meiner Wohnsituation bestätigen. Ich wohne zwischen Hütteldorf und Auhof. Bevor ich jetzt am Bus warten muss, fahre ich lieber die wenigen Kilometer mit dem Rad zur U-Bahn und fahre dann von dort öffentlich weiter.

**DE:** Das Problem ist nur, wenn man statt dem Rad mit dem Auto zur U-Bahn fährt. Dann sitzt man schon im Auto drinnen und kann auf der Stadtautobahn Wienzeile weiter fahren.

**D:** Genau. Wenn ich mir dann Stationen wie Meidling anschau, dann sehe ich dort nur Kennzeichen mit WU. Daran sieht man, dass die Leute nicht mit der U-Bahn von draußen herein fahren, sondern soweit mit Auto fahren wie es geht.

**DE:** Solange man drinnen sitzt, fährt man weiter. Das ist natürlich unbeliebt in der Politik, da muss man auf jemanden Druck ausüben. Das mag keiner.

**D:** Dann gehen wir auch gleich zum Radverkehr in Wien weiter. Seit wann gibt es ein Radverkehrskonzept und wie ist die Entwicklung ihrer Meinung nach?

---



**DE:** Ich glaub es hat einen Grundsatzbeschluss im Gemeinderat in den späten 80er Jahren gegeben. Da ist zum ersten Mal das Thema: „Radverkehr sollte man fördern“ aufgekommen. Ganz genau im Detail weiß ich das nicht. Das war der Anfang und dann hat an gesagt, dass man Radwege baut, vor allem auf der Donauinsel oder sonst irgendwo. Da gibt es von diversen Stadträten ganz tolle Zitate. Das waren die ersten Ansätze, wo man gesagt hat, dass Radfahren eigentlich gesund ist. Der großartige Radweg, der über Jahrzehnte propagiert worden ist, war der Laxenburgradweg. Vor fünf Jahren ist noch am Schwarzenbergplatz ein Radschild gewesen, wo der Radweg Laxenburg angefangen hat. Das sagt glaube ich alles. Denn wie groß ist der Anteil der Leute, die vom Schwarzenbergplatz nach Laxenburg wollen?

**D:** Klingt ein bisschen alibihaft.

**DE:** Wir haben einen Laxenburgradweg gebaut, dort kann man in seiner Freizeit einen Ausflug machen und das war das Bild des Radverkehrs früher. Mittlerweile ist die Tafel entfernt worden und den Leuten ist klar geworden, dass man auch woanders hinfahren kann bzw. will und dass ein urbaner Radverkehr ganz anders aussieht, als die Leute auf abgetrennten Wegen ins Freizeitvergnügen zu schicken. Radfahren als Selbstzweck ist heute nicht mehr das große Thema. Womit wir als „Citybike“ noch immer konfrontiert werden, wenn die Leute im 13.-14. Bezirk eine „Citybike“-Station zum Lainzer Tiergarten haben wollen, was auch in den Medien zu lesen war. Das macht bei uns vom Konzept her überhaupt keinen Sinn. Den Leuten ist offenbar nicht klar, dass im Lainzer Tiergarten Radfahren verboten ist. Die Idee, dass man dort eine Station hat, dann ein paar Runden durchs Grüne dreht und das Rad wieder abgibt, das sind wir sicher nicht. Das können wir auch nicht, das bringt uns nichts, das wären nur Kosten für eine automatische Station, die an drei schönen Wochenenden im Jahr verwendet wird und dann zu klein ist, weil alle auf einmal kommen.

**D:** Gut. Wieso glauben Sie ist der Anteil des Radverkehrs im Vergleich zu anderen europäischen Städten so niedrig in Wien? Wenn man es z.B. mit München vergleicht, die eine ähnliche Struktur, Einwohnerzahl usw. und drei Mal so viel wie wir haben.

---

**DE:** Seit einigen Jahren gibt es in München ein offensives Marketingkonzept. „Radlhauptstadt München“ heißt das glaube ich. München war vorher auch schon affiner, da hat es Gruppierungen gegeben, die aktiv waren. Nicht umsonst ist das Leihradsystem „Call your Bike“, welches es in Deutschland gibt, in München entstanden. Zu dieser Zeit hat es auch schon einen Lastradbotendienst in München. Das war in den früheren 90er Jahren. Aber da ist schon lange aktiv etwas gemacht worden. Jetzt ernten sie und ich hoffe, dass sie auch noch weiter sähen. Auch München ist noch lange nicht dort, wo sie hinkommen können.

**D:** Wie würden Sie die aktuelle Situation des Rundverkehrs in Wien beurteilen? Wir haben ja seit Herbst einen Radbeauftragten. Sind das die richtigen Schritte, die momentan gesetzt werden?

**DE:** Das ist sicher ein guter Schritt und wenn man sich mehr in Richtung Marketing bewegt und erkennt, dass Infrastruktur nicht alles ist, und medial noch eine gute Stimmung aufbaut. Die Infrastruktur darf aber auch nicht zu kurz kommen. Ich denke auch, dass „Clitybike“ eine wesentlich größere Rolle spielen könnte, vor allem wenn man sich anschaut was z.B. sich in Paris, das ja auch ein „Citybike“ hat. Wir haben dort heute ein Vielfaches an Stationen auf demselben Ausbaubereich. Das Gebiet, welches wir in Wien abdecken, ist flächenmäßig sogar ein wenig kleiner als in Paris und trotzdem gibt es dort 1200 Stationen. Aber auch dort gibt es noch viel Potenzial. ... Ich bin Radgefahren zu einem Zeitpunkt, wo man nur von der Straße verdrängt wurde und es hat sich viel verbessert. Es macht so viel Spaß mittlerweile in Wien Radzufahren. Ich bin aber auch schon ein wenig älter und würde heute nicht mehr so früher fahren. Das wäre mir mittlerweile auch zu stressig. Es ist schon gut, dass sich viel bewegt hat. Trotzdem sind wir noch lange nicht dort, wo man sagt, dass es gut ist. Es ist ein Weg den wir begehen müssen, nur glaube ich, dass wir den Weg ruhig ein wenig schneller gehen könnten.

**D:** Die nächste Frage haben wir eigentlich schon behandelt. Die Potenziale, die im Radverkehr in Wien stecken könnten. ... Wo liegen die größten Schwierigkeiten für den Radverkehr und für Ihre Organisation Ihrer Meinung nach?

**DE:** Das Problem ist der Imagewandel der passieren muss und der in manchen Köpfen schneller passiert und in anderen langsamer. Meine Forderung zehn Prozent des Verkehrsbudgets für den Radverkehr ist ja eigentlich sachlich, aber in den

---

Köpfen werden sie es so schnell nicht durch bringen können. Man muss sich nur die Parkraumbewirtschaftung ansehen, wo ja Geld hinein kommt, dass dezidiert zweckgebunden ist, dass man die Autos aus den Oberflächenbild hinaus bekommt. Der Großteil dafür wird aber für Autogaragen ausgegeben. SO soll es eigentlich nicht sein. Es wird dann auch einiges für den öffentlichen Verkehr getan. Für den Radverkehr wird der Budgetanteil irgendwo bei ein bis zwei Prozent liegen. Von einem Budget, das zweckgebunden ist, dafür Autos wegzubringen. Da reden wir noch gar nicht vom ganzen Verkehrsbudget. Wenn ich mir den Straßenbau anschau, dann sieht es noch viel trauriger aus. Aber bei diesem Budget, das dafür gemacht worden ist, die Autos aus dem Straßenverkehr raus zu bekommen, wird das meiste Geld für Autos ausgegeben.

**D:** Wie meinen Sie bringt man die Menschen dazu, nicht mehr Auto zu fahren, vor allem bei kurzen Wegen? Welche Maßnahmen müssen da noch gesetzt werden.

**DE:** Ich arbeite seit neun Jahren an so einer Maßnahme zum „Bike-Sharing-System“ . Wir haben mittlerweile 340.000 angemeldete Nutzer, also jede Menge Leute die wir damit überzeugen. Das ist eine gute und wichtige Maßnahme und da ist auch noch viel Potenzial drinnen. Dazu zählen auch viele mediale Sachen. Da muss noch vieles in die Köpfe hinein. Wien ist ja nicht die statt der Revolutionen. Da ist das eine zähe Geschichte, was aber auch Vorteile hat, denn wir haben ein Straßenbahnnetz in Wien. In den meisten anderen Städten ist das in den 60er, 70er Jahren alles abgebaut worden. Das ist ein positives Beispiel für die Trägheit. Aber es ist eben mühsam, wenn man etwas bewegen will.

**D:** Wie sieht bei Ihnen jetzt die Zusammenarbeit mit anderen Radorganisationen bzw. Einrichtungen aus, wie z.B. IG-Fahrrad?

**DE:** Es besteht eine Zusammenarbeit. Wir haben jetzt gerade für die Generalversammlung der „European Cycling Federation“, die aktiv von der IG-Fahrrad organisiert worden ist, Räder zur Verfügung gestellt und haben auch Kooperationen gehabt. Teilweise gibt es bei der Medienfirma, die die Gewista ja ist, gewisse Berührungspunkte mit NGO's. Teilweise ist es aber das Geld, das wir bewegen, den Radlobbies unheimlich, weil ja das „Citybike“ System auch Geld kostet. Die Kreuzung die an der Straße gerade errichtet wird, kostet mindestens so viel wie so ein System. Wenn man es in Relation sieht, was für den Radverkehr

---

ausgegeben wird, sind wir natürlich ein Kostenfaktor. Es gibt gute Kontakte, ich bin natürlich mit dem Herrn Blum in Kontakt. Wir machen auch Sachen gemeinsam. Im Fahrradhaus steht auch eine Demonstrationsstation von uns. Aber wir machen vor allem natürlich unsere Sachen.

**D:** Gut. Was sind die wichtigsten positiven Auswirkungen, die eine Erhöhung des Radverkehrs hätte, in Bezug auf Gesundheit, Umwelt Wirtschaft usw.?

**DE:** Ich bin nicht kompetent dafür, aber es ist Reduktion von diversen Krebserkrankungen, Verbesserungen der Herz-Kreislauf Aktivitäten etc. Es gibt eine Studie aus Kopenhagen die über 15 Jahre gelaufen ist mit 20.000 Teilnehmer, wo heraus gekommen ist, eine Reduktion der Mortalität von ca. 50 Prozent oder sogar mehr. Das sagt schon sehr viel. Es geht aber auch um das Wohlbefinden. Alleine wenn ich mir anschau, was mir alles für Gedanken, Projekteideen usw. beim Radfahren durch den Kopf gehen. Das kann ich mir im Büro oder im Auto, wo ich mich ständig ärgern muss, nicht vorstellen. Es hat vor allem eine Erhöhung der Lebensqualität für sich selber zur Folge. Die Gesundheitssachen sind unbestritten und natürlich ist es auch billiger. Energieeffizient ist es dann eher global zu sehen, aber da ist man dann auch Teilnehmer.

**D:** Und sehen Sie auch Nachteile?

**DE:** Ich kann natürlich Nachteile konstruieren. Da wird immer die Unfallhäufigkeit genannt. Aber da wissen wir auch, je mehr Radverkehr desto weniger Unfälle Ich habe gestern erste ein Studie aus Paris gelesen. Diese zeigt, dass bei „Bike-Sharing-Systemen“ die Unfallhäufigkeit geringer ist als beim individuellen Radverkehr, was zum großen Teil der Geschwindigkeit geschuldet ist. Womit ich wieder Plädoyer gegen Elektroräder erhebe. Ich glaube, dass das wieder eine schlechte Entwicklung wäre, weil man die Gesundheitseffekte wieder minimiert und weil man die Unfallhäufigkeit wieder anhebt. Es wäre ja wieder eine Motorisierung und wo stoppe ich diese dann.

**D:** E-Bikes sind eher zweifelhaft für Sie?

**DE.** E-Bikes haben Ihre Nische. Wenn ich ältere Menschen oder in der Mobilität eingeschränkte Menschen habe, die abgelegen wohnen, dann hat das seine Gründe, aber für junge gesunde Menschen ist das der falsche Weg. Es ist falsch den Radverkehr durch E-Bikes zu verdrängen.

---

**D:** Dann zur letzten Frage: Welche „Best-Practice-Beispiele“ für Radverkehrskonzepte gäbe es? Welche wären für Wien interessant? Sie haben Paris erwähnt.

**DE:** Zuerst einmal hat sich Paris bei uns was abgeschaut. „Citybike“ gab es ja zuerst in Wien und Städte wie Lyon, Dublin und eben Paris waren bei uns und haben sich das System angeschaut. Also haben wir ein „best-Practice“-Beispiel im Haus. Ein gutes Beispiel ist Ljubljana, wo wir uns ganz auf die Innenstadt konzentriert und die Außenbezirke nicht berücksichtigt haben. Es sind 35-40 Stationen und dort haben wir eine Nutzung pro Rad der drei bis vier Mal höher ist als in Wien, was nicht heißt, dass es in Wien schlecht ist. Es zeigt, dass man mit einem dichteren System das noch gehörig steigern kann und das gleiche haben wir auch in Sevilla gesehen. Je dichter das System wird, desto höher die Nutzung.

**D:** Ich bedanke mich ganz herzlich für das Gespräch.

---

## **Interview 5**

Interviewpartner: DI Martin Blum

Interviewer: Daniel Denk

Ort: Wiener Planungswerkstatt - 1010 Friedrich-Schmidt-Platz 9

Datum und Zeit: 27.04.2012, 14.30-15.00

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; B= Martin Blum ...= Unterbrechung

---

**D:** Starten wir gleich mit dem Interview. Der erste Teil behandelt Mobilitätskonzepte und im zweiten Teil geht es dann um Radverkehr in Wien. Gleich zum Einstieg, was verstehen Sie unter effizienter urbaner Mobilität?

**B:** Effiziente urbane Mobilität bedeutet, wenn man möglichst zeitsparend, kostengünstig und sicher die täglichen Wege zurücklegen kann und dabei noch möglichst wenige Ressourcen verbraucht und auch wenig Finanzverbrauch für die Gesellschaft. Das ist für mich effiziente urbane Mobilität. Sie spielt sich auch so ab, dass Erdgeschoßzonen belebt sind. Zeitsparend heißt dann auch kurze Wege. Gehen und Radfahren steht im Mittelpunkt dieser Mobilität. Ersten Gehen, zweitens Radfahren, drittens öffentlicher Verkehr.

---

**D:** Gibt es ein Gesamtverkehrskonzept oder Mobilitätskonzept für Wien?

**B:** Ja gibt es, den Masterplan Verkehr, der beinhaltet auch Ziele betreffend den Modal Split. Man hat in dieser Richtung Fortschritte gemacht. Vor allem öffentlicher Verkehr und Radfahren nehmen zu, Gehen stagniert etwas. Die Wege der Wiener und Wienerinnen über die Stadtgrenze hinaus ist ein wenig das „Sorgenkind“ des Verkehrs. Im Masterplan Verkehr ist man von einer Entwicklung des Motorisierungsgrades ausgegangen, von der wir heute weit entfernt sind bzw. hat es sich nicht so entwickelt wie angenommen worden ist.

**D:** Ja dann wie sollte sich in diesem Zusammenhang das Mobilitätsverständnis, das Verhalten der Menschen im Sinne der Nachhaltigkeit für die Zukunft ändern?

**B:** Ich denke es wichtig, dass die Leute mehr Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß und den Öffentlichen erledigen. ... Es soll mehr in Richtung der Nutzung als Besitz im Vordergrund stehen. Das bezieht sich vor allem auf den PKW, das heißt, eher „Car-sharing-Systeme“ anstatt, dass jeder sein Auto hat. Wenn man nur schnell etwas braucht, dann kann man sich ein Auto ausborgen.

**D:** Ja, es gibt jetzt Modelle wie „car2go“ z.B.

**B:** Das ist fraglich ob das so gut ist. Es gibt Vermutungen, dass dann sehr stark „Öffi-Wege“ davon betroffen sind. Es müssen einfach die klassischen Autofahrten weniger werden. Aber die klassischen „Car-sharing“-Systeme sind schon sehr sinnvoll.

**D:** Welche Faktoren können eine erfolgreiche Mobilität in der Stadt behindern?

**B:** Ich denke, wenn man wirklich zu lange an dem bisherigen festhält und auch auf der bisherigen Platzverteilung in der Stadt beharrt, dann wird dies behindert. Wichtig wird sein im öffentlich Raum neu zu denken, was könnte alles im Weg sein. Wir haben Jahrzehnte gehabt, wo der PKW die Straßen quasi in Besitz genommen hat. Es wurde immer mehr Platz dafür verwendet. Aber jetzt wo der Motorisierungsgrad wieder zurückgeht, müssen wir anfangen anders zu planen und zu denken und in eine andere Richtung zu gehen. Es wird wichtig sein diese Neuverteilung bald in Angriff zu nehmen.

**D:** Sie haben jetzt schon einige Punkte zur Lösung angesprochen, wie eben die neue Platzverteilung. Gäbe es da noch weitere Punkte, die Ihnen einfallen?

**B:** Die Frage ist wo setzt man an, Wir leben ja in einer Demokratie. Wichtig wird ein „Role- Modell“, das Vorleben urbaner Mobilität sein. Es wäre auch wichtig, wenn man

---

vom „Top-Down“- Ansatz ausgeht und Vorbilder hat. Das geht beim Radfahren in Wien einfach ab. In München oder Kopenhagen ist es selbstverständlich, dass Bürgermeister mit dem Rad fahren und andere hochrangige Manager auch. Bei uns ist das relativ schwach ausgeprägt.

**D:** Welchen Stellenwert sollte das Radfahren in Zukunft haben?

**B:** Das Radfahren sollte einen hohen Stellenwert haben, weil es das optimale Verkehrsmittel ist für die Stadt. Man ist heute schon auf den meisten Strecken schneller als mit dem Auto. ... Es ist das ideale Verkehrsmittel für die Stadt. Es verbraucht keine Ressourcen, es verbraucht wenig Platz und im Vergleich zum Gehen hat man doch eine Reichweitenvergrößerung. Es gibt auch die Möglichkeit der Lastenräder und Transmobilität und das wird in den nächsten Jahren noch viel stärker kommen.

**D:** Gut. Dann gehen wir gleich zum Radverkehr in Wien. Seit wann gibt es ein Radverkehrskonzept und wie hat es sich entwickelt?

**B:** Noch kurz etwas zum Stellenwert des Radfahrens. Es wird viel zu wenig betont, dass Gehen und Radfahren erst eine lebendige Stadt ausmachen. Dadurch werden die Erdgeschoßzonen erst belebt. Das ist ein ganz zentraler Punkt. Wenn das einen hohen Stellenwert hat, dann gibt es auch eine hohe Aufenthaltsqualität und die Stadt wird tendenziell sicherer sein. Deswegen haben diese beiden Fortbewegungsarten einen hohen Stellenwert. Gut, dann wieder zum Konzept. So genau weiß ich das gar nicht. Es gibt den Masterplan Verkehr, aber meines Wissens nach wurde in den 80er Jahren mit dem Radwegbau unter Bürgermeister Zilk angefangen.

**D:** Wieso glauben Sie ist der Anteil des Radverkehrs in Wien im Vergleich zu anderen Städten wie München z.B. so niedrig?

**B:** Wien hat erst sehr spät das Radfahren entdeckt. Es war eigentlich erst in diesem Jahrtausend. Es wurden da erst politisch Maßnahmen gesetzt, damit dass forciert wird. Da sind andere Städte natürlich schon früher an der Reihe gewesen. In Kopenhagen hat es diese breite Bewegung bereits in den 70er und 80er Jahren gegeben, aber auch in vielen niederländischen Städten. Auch Graz ist hier zu erwähnen. 80, 90 hat es flächendeckend Tempo 30 gegeben. Auch in Salzburg ist man schon etwas voraus. In Wien gibt es auch die Auffassung, dass wir ein paar Jahre hinten sind. Aber auch hier geht es jetzt ziemlich nach oben, denn im letzten

---

Jahr haben wir in Wien 20 Prozent Zuwachs des Radverkehrs gehabt und das ist wirklich ein schönes Ergebnis. Das hat auch den internationalen Trend bestätigt und auch beschleunigt.

**D:** Wie beurteile Sie nach Ihrem Antritt die aktuelle Situation des Rundverkehrs in Wien?

**B:** Aufstrebend würde ich sagen. Internationale gesehen ist das „hipp“, auch in New York, London oder Paris. Das Fahrrad ist zum Statussymbol geworden. Es verwenden vor alle moderne, besser verdienende Leute. Das wird ein „Top-Down“-Prozess werden, der bald die bürgerliche Mitte erreichen wird. Das ist gut für Wien, denn in den 90er Jahren gab es das überhaupt nicht. Es war das Jahrzehnt des Autos und der Motorisierungsgrad hat einen Aufschwung erfahren. Jetzt haben wir eine ganz andere Situation. Es ist schon langsam im Bewusstsein, auch wenn klar ist, dass noch immer viel für das Auto getan wird. Aber in den Städten können wir keine autozentrierte Politik mehr machen.

**D:** Wo liegen für Sie Potenziale im Radverkehr in Wien?

**B:** In Wien gibt es überall Potenziale beim Radfahren. Es gibt in den Bezirken unterschiedliche Radverkehrsanteile. In Donaustadt und Floridsdorf haben wir schon Anteile von acht bis zehn Prozent, im Westen von Wien dagegen nur drei bis vier Prozent. Im Süden haben wir auch noch Bezirke in denen der Anteil relativ schwach ist. In den Innenbezirken haben durchaus auch einen hohen Radverkehrsanteil, vor allem innerhalb des Gürtels. Da sieht man auch schon, wo das Potenzial liegt. ... ich möchte gleich sagen, was wichtig ist. Es wäre sehr wichtig ein durchgehendes, hochrangiges Netz für Radverkehr mit einheitlichen Qualität Standards zu machen, wo man als Radfahrer rasch vorankommt. Die Radial- und Tangentialverbindungen, wie es sie beim Autonetz gibt, sollen auch beim Radverkehr verbessert werden. Da gibt es sicherlich in diesem Bereich Potenzial, aber auch im Bereich der Schienenstraßen und diese sicherer zu machen. Potenzial gibt es auch beim „Bike and Ride“, d.h., dass man in den Außenbezirken schneller mit dem Rad zu den „Öffis“ kommen kann und dann weiter zu fahren, vor allem bei längeren Strecken. Viel Potenzial liegt auch noch bei Image- und Bewusstseinsbildung. ... Nicht zu vergessen das Potenzial bei Kindern und Radfahren und das noch stärker in die Schule zu bringen.

---



**D:** Wo ergeben sich dann Probleme?

**B:** Wie vorher schon erwähnt, ist vor allem in Wien das „role- model“- Thema schlecht ausgeprägt. Es existiert schon in einigen Bereichen, aber so richtige Schlüsselfiguren in der Öffentlichkeit sieht man relative wenig am Rad. Das ist sicherlich ein Thema. Das zweite Problem ist die Geschichte mit der Neuaufteilung des öffentlichen Raumes. Es gibt Reibungsflächen, vor allem dort, wo Flächen in Frage gestellt wurden und es bis jetzt immer so gelaufen ist. Zusätzlich gibt es in Wien schwierigere Rahmenbedingungen, weil hier die Bezirke sehr stark auf den Radverkehr in ihren Bereichen Einfluss nehmen und es schwer ist zu sagen: „ Das machen wir jetzt einfach so“.

**D:** So, dass es für alle dann gilt?

**B:** Genau, das kommt dann erschwerend dazu.

**D:** Wie gestaltet sich dann die Finanzierung? Wo kommt das Geld her?

**B:** Das Geld kommt von der öffentlichen Hand. Es gibt Budgets, so wie das Straßenbaubudget oder für Bewusstseinsbildung zur Mülltrennung und ich weiß nicht was noch. So gibt es auch ein Budget für das Radfahren. Wobei es nicht immer ganz klar getrennt wird. Wenn eine Straße neu gebaut wird, kann man nicht immer genau sagen, wo das Geld herkommt. Da wird nicht so messerscharf getrennt. Es gibt wenige Maßnahmen, die nur für den Radverkehr sind.

**D:** Dann zu einer wichtigen Frage. Wie motiviert man die Menschen, weniger Auto zu fahren und aufs Rad umzusteigen?

**B:** Das ist eben die entscheidende Frage. Es geht um Motivation, es geht um Rahmenbedingungen, die das Verhalten verändern können. Parkraumbewirtschaftung und Tempo-30 sind Themen, die nicht primär für den Radverkehr getroffen werden, sondern die die Rahmenbedingungen verändern. Das ist sicher eine relevante Geschichte. Motivieren kann man die Leute, wenn sie positive Erfahrungen machen mit dem Fahrrad, sie auf den Geschmack zu bringen und sie dann sagen: „Das könnte ich ja auch einmal ausprobieren“ um in eine positive Spirale zu bringen. Ziel ist es, aus jenen die nie das Rad nutzen, seltene Nutzer zu machen usw. Es geht wirklich darum, diese Spiralwirkung in Gang zu setzen. Da helfen Vorbilder, da hilft es das Fahrrad zum Thema zu machen und auch wirklich Lust zu machen, mit dem Fahrrad zu fahren. Was viele Untersuchungen

---

auch zeigen ist, dass der Hinweis auf Umweltnutzen, Klimafreundlichkeit oder Gesundheitsnutzen wenig bringt. Da bekommt man keine neuen Nutzer, weil diejenigen die das aus diesen Gründen tun, ja schon mit dem Rad fahren. Deswegen ist die emotionale Geschichte, mit Bewusstseinsbildung usw. voran zu treiben. Lebensqualität, Unabhängigkeit, Freiheit und Individualität sind wesentliche Atouts des Fahrrads. Ganz interessant ist, dass jene Eigenschaften, die heute dem Rad zugeschrieben werden, wurden früher dem Auto angehaftet. aber diese gelten für Stadt heute überhaupt nicht mehr. Wir haben da auch einen interessanten Wandel der Werte gesehen.

**D:** Glauben Sie, dass es ein Problem ist, dass viele Leute, vor allem Autofahrer, nicht wissen, wie es ist mit dem Rad zu fahren? Beispielsweise wenn ich auf einem Radstreifen fahre und ein Auto fünf Zentimeter an mir vorbeifährt. Muss man nicht gerade solche Leute zum Ausprobieren bringen, damit sie wissen, wie unangenehm es ist, wenn so gefahren wird?

**B:** Es hilft natürlich, wenn man andere Verkehrsteilnehmer in die Situation der anderen versetzt. Ich sehe das aber nicht so dramatisch und glaube nicht, dass es so viele gefährliche Situationen gäbe, aber natürlich ist es heikel. Wir sehen ganz klar, dass die Verkehrssicherheit beim Radfahren objektiv gut ist in Wien. Es Passiert auch nicht so viel, auch im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmer. Im Jahr 2011 gab es elf tödlich verunglückte Fußgänger und nur einen verunglückten Radfahrer. Das ist aber das Bild in den Köpfen der Menschen ist ein Anderes. Beim zu Fuß gehen würde sich ja niemand einen Helm aufsetzen, weil es zu gefährlich ist. Aber beim Radfahren sagt man, dass es zu gefährlich ist. Es gibt eine große Diskrepanz zwischen objektiver Sicherheit und subjektivem Sicherheitsempfinden. Wichtig ist diese Diskrepanz zu schließen. Das ist ein wesentlicher Punkt und da gilt es anzusetzen und den Leuten zu vermitteln, dass Radfahren sicher ist. Aber das ist ein heikler Bereich.

**D:** Was ich auch gemeint habe vorher ist, dass zum Beispiel in Kopenhagen oder Amsterdam, wo es eng ist und die Autofahrer selber Radfahrer sind, diese dann genau wissen, wie das so ist.

**B:** Genau. Das ist eine bekannte Geschichte. Die so genannte „Safet in Numbers“, d.h. je mehr Radgefahren wird, desto sicherer wird es insgesamt in der Stadt. Da

---

spielen viele verschiedenen Mechanismen eine Rolle. Ein Mechanismus ist der, dass sich andere auch in die Radfahrer hinein versetzen, dass immer mit Radfahrern gerechnet wird und dass es auch ein gebremstes Geschwindigkeitsniveau gibt.

**D:** Wie schaut dann die Zusammenarbeit mit anderen Radorganisationen aus? Ich war heute z.B. schon bei „Citybike“.

**B:** Wir haben ja als Radagentur eine Netzwerkfunktion und wir stehen mit den relevanten „Playern“ in ständigem Kontakt. Wir kooperieren Projekte und da tauscht man sich immer aus.

**D:** Wollen Sie zu den Auswirkungen des Radverkehrs noch etwas sagen, wir haben das Thema eigentlich schon behandelt.

**B:** Radverkehr hat höchst positive Auswirkungen auf Umwelt, Nachhaltigkeit in der Stadt, es ist leise und es gibt keine Emissionen. Die Wirtschaft profitiert davon. Was bestechend beim Radfahren ist und das wird wirklich in Österreich unterschätzt, dass Radfahren gelebte Prävention für die Gesundheit ist. Man kann feststellen, dass durch mehr Radfahren ein hoher volkswirtschaftlicher Gesundheitsnutzen entsteht. Da gibt es viele Studien dazu. Man baut einfach die Bewegung in den Alltag mit ein und man kann den Nutzen für die Gesellschaft fast gar nicht abmessen.

**D:** Die Abschlussfrage wurde auch schon ein wenig behandelt. Was gibt es für „best-practice“- Beispiele für Radverkehrskonzepte?

**B:** Kopenhagen ist ein gutes Beispiel, Bozen ebenfalls, München macht einiges richtig oder man sieht sich an wie in London an die Sache herangegangen wird. Da muss man sich einige Dinge herauspicken. Aber auch Vorarlberg ist durchaus vorbildlich, Münster ist eine Radfahrstadt. Es gibt zahlreiche Städte die viel Gutes gemacht haben.

**D:** Kann man sich von dort was anschauen?

**B:** Ja natürlich, ich kenne diese Papiere und es ist wichtig zu schauen, was woanders gemacht wird. Die Frage ist, was man adaptieren oder umsetzen kann und was nicht. Das ist auch Sinn und Zweck, der „Velocity“- Konferenz, dass nächstes Jahr dieser Austausch stattfindet.

**D:** Wenn Sie keine Fragen mehr an mich haben, dann bedanke ich mich für das Gespräch.

---

---

## Interview 6

Interviewpartner: DI Martin Eder

Interviewer: Daniel Denk

Ort: Lebensministerium - 1010 Wien, Stubenbastei 5, 8.Stock Zimmer 811

Datum und Zeit: 11.05.2012, 11.00-11.30

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; E= Martin Eder ...= Unterbrechung

---

**D:** Starten wir gleich ins Interview. Der erste Teil handelt über Mobilität und dann geht es gleich zum Radverkehr in Wien weiter. Die erste Frage gleich: Was verstehen Sie unter effizienter Mobilität in der Stadt?

**E:** Zweierlei: Das eine ist energieeffizient und auch raumeffizient. Da ist natürlich der Umweltverbund mit dem öffentlichen Verkehr, Gehen und Radfahren deutlich im Vorteil. Bei beiden Aspekten, sowohl energetisch deutlich effizienter, als auch platzsparender. Beide Aspekte sind im urbanen Raum relevant.

**D:** Gibt es ein Gesamtverkehrskonzept, es gibt den Masterplan Radfahren, aber ist das ein Teil eines großen Gesamtverkehrs- bzw. Mobilitätskonzept in Wien oder ist das auf mehrerer Bereiche aufgeteilt?

**E:** Es gibt für Wien das Gesamtverkehrskonzept, ein eigenes Radverkehrskonzept gibt es meines Wissens nach nicht. Das wäre aber sinnvoll und gut auf einer strategischen Ebene. Auf Bundesebene bezogen gibt es auch einen Gesamtverkehrsplan von Seiten des Verkehrsministeriums und wir haben uns als Umweltministerium dazu entschieden, dass wir einen eigenen Plan machen, der sich nur mit dem Thema Radfahren auseinandersetzt und nur diesen Aspekt beleuchtet. Ein strategisches Dokument macht den Sinn, dass man es auch trennt. Man kann stärker in die Tiefe gehen und die Maßnahmen stärker detaillieren kann. Gerade bei einer Millionenstadt wie Wien, wenn man dann nur ein Dokument hat, ist bei den einzelnen Verkehrsteilnehmer in die Tiefe gehen nicht mehr möglich.

**D:** Wie sollte oder müsste das Mobilitätsverständnis bzw. -verhalten der Menschen sich in diesem Zusammenhang für die Zukunft ändern? Wie sollte das im Sinne der Nachhaltigkeit aussehen?

---

**E:** Unserer Herangehensweise ist sehr stark durch den Klimawandel determiniert. Wir machen ja die Radverkehrsagenden als Umweltministerium als Beitrag zum Klimaschutz. Verkehr ist da einer der Hauptemittenten bzw. der der auch gestiegen ist seit 1990. Wenn man die europäischen Ziele im Bereich Klimaschutz heranzieht, dann muss es eine massive Veränderung im Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen geben. Wenn man bedenkt, dass 2050 die EU eine Roadmap „Low Carbon Economy“ vorgibt. Das würd heißen, dass es eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr von bis zu 70 Prozent geben wird. Das heißt aber, wenn man jetzt auf die Straße hinausgeht, die Autos fahren sieht und dann in 50 Ländern das Ziel erreichen will, das dann so nicht funktionieren wird. Es gibt ein Beispiel aus Vorarlberg, die sich mit dem Thema auseinandergesetzt haben und sich Strategien überlegt haben, wie man als Bundesland energieautark werden kann. Das soll auch für den Verkehr hingebacht werden, was bedeuten würd, dass es in Vorarlberg 2050 einen Radverkehrsanteil von 33 Prozent gibt.

**D:** Momentan liegt der glaube ich bei 14 Prozent.

**E:** Bei 17 Prozent liegt er gerade. Aber 33 Prozent wären dann auch schon deutlich höher als Holland, die Radfahration Nummer eins sind.

**D:** Das ist richtig. Welche Faktoren können dies nun verhindern? Ist das rein das Verhalten der Menschen oder gibt es auch andere Hindernisse, die Ihnen einfallen würden?

**E:** Der Hauptfaktor ist sicher die Bequemlichkeit der Menschen. Es bedeutet in manchen Bereichen den Verlust von Komfort und das nimmt keiner gern in Kauf. Auch sind der Klimawandel und die Vorteile, die sich ergeben, wenn man umweltfreundlich und energieeffizient unterwegs ist, für viele schwer greifbar. Viele Leute sagen mir, dass sie sich ins Auto setzen, weil sie nicht anders können, denn sie müssen ja von A nach B kommen. Dass es aber Alternativen gibt und es jeder selbst in der Hand hat, ist den Leuten teilweise schon bewusst, auch dass der Klimawandel ein Problem ist, nur sollen zuerst die anderen etwas dagegen machen und dann erst ich. Das sehe ich als Haupthindernis, dass die Leute von sich dann aus bereit sind oder auf Grund der Rahmenbedingungen erkennen, dass es Alternativen gibt. Das spielt dann natürlich in die Verkehrspolitik hinein, denn wenn

---

die Bevölkerung nicht bereit ist, Maßnahmen zu akzeptieren, dann sind sie politisch schwer oder so gut wie gar nicht umsetzbar.

**D:** Glauben Sie dies ist so, weil man gerade an einer Schwelle ist wo man sagt: „ Es gibt noch genug Öl, unter Anführungszeichen bzw. das betrifft mich in 20 Jahren nicht mehr“ Glauben Sie, dass das ein Mitgrund für das Verhalten vieler Menschen ist?

**E:** Da gibt es mehrere Faktoren. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier, was man aus der Mobilitätsforschung weiß. Schlüsselstellen wie neuer Job, neuer Wohnort verändern das Mobilitätsverhalten. Man muss sich aber die Wege selbst neu suchen, also wie man von A nach B kommt. Wenn man das erreicht hat, wird man diese Wege immer nehmen und nicht mehr darüber nachdenken. Man geht außer Haus, steigt automatisch ins Auto ein, weil man das jeden Tag so macht. Das ist sicher ein Ansatzpunkt, wo man den Leuten bewusst machen kann, dass man auch anders wohin kommt und dass das vielleicht gescheiter ist. Der Klimawandel ist für die Bürgerinnen und Bürger schwer greifbar. Das Verständnis dafür verlangt aber nach einem gewissen Horizont und Selbstreflexion, die aber in vielen sozialen Gruppen gar nicht vorhanden ist und die damit auch überfordert wären.

**D:** Was könnte man da für Lösungen anbieten, um diese Denkweise bzw. diese Hindernisse zu beseitigen oder hier ein Umdenken zu schaffen?

**E:** Das eine ist sicher die Bewusstseinsbildung, aber auch die Angebote müssen attraktiv, bequem und schneller sein. Wenn ich mit dem Auto doppelt so lange wie mit dem Fahrrad brauche, dann wird sich wahrscheinlich auch der eingefleischteste Autofetischist überlegen, ob er nicht doch umsteigt. Es wird aber sicher fünf bis zehn Prozent geben, die nie umsteigen werden, was aber auch OK ist. Es ist nicht Sinn und Zweck des Ganzen, die Leute dazu zu zwingen. ... Das ist auch der Knackpunkt, denn die Bürger von Kopenhagen fahren nicht mit dem Rad, weil sie es so lustig finden, sondern weil es dort einfach das schnellste Verkehrsmittel in der Stadt ist. Sie kommen schnell von A nach B und das ist dann mittelfristig auch das Hauptargument. Die Zusatznutzen kann man natürlich auch immer kommunizieren, z.B. dass es gesund ist, dass diese Art von Bewegung umweltfreundlich ist, keinen Lärm verursacht usw. Für den einzelnen Nutzer ist es aber entscheidend, dass er

---

schnell von A nach B kommt. Das muss dann einfach schneller oder billiger sein als mit dem Auto.

**D:** Richtig. Man muss dem Einzelnen irgendwelche Vorteile bringen. Viele wird man nicht mit dem Klimawandel ködern können, sondern jeder wird zuerst einmal auf sich selber schauen.

**E:** Das liegt in der Natur des Menschen.

**D:** Welchen Stellenwert soll das Radfahren speziell in Zukunft als Bestandteil urbaner Mobilitätskonzepte haben? Wie sehr sollte man sich darauf konzentrieren?

**E:** Ich hab vorher bereits die Strategie von Vorarlberg erwähnt. Ich glaube, dass die einen ganz guten Mix gefunden haben. Es hat jedes der umweltfreundlichen Verkehrsmittel seine Vorteile und Schwächen. Wenn die soziale Infrastruktur im näheren Umfeld zu Fuß erreichbar ist, dann ist das sehr gut. Das wäre der erste Bereich, wenn man die tägliche Nahversorgung zu Fuß erledigen kann. Der öffentliche Verkehr ist sehr gut als Massen - Verkehrsmittel über weite Distanzen, d.h. es braucht auch einen schnellen öffentlichen Verkehr, der mich schnell ans andere Ende der Stadt bringen kann. Für die Flächenerschließung würde dann das Fahrrad als sinnvollstes Verkehrsmittel funktionieren. Auch bei Querverbindungen, wo sich keine U-Bahn Linie auszahlt, ist der Radverkehr geeignet. Erstaunlich ist, dass das Radfahren dem Autofahren sehr ähnlich ist, auch von den Individuen, die das machen. Flexibel, unabhängig, frei auf der Straße zu sein und von den Charaktertypen ist da nicht so viel Unterschied.

**D:** Das ist für mich ein neuer Aspekt.

**E:** Im Gegensatz zu ÖV-Nutzern. Ein Radfahrer und manche Autonutzer sind gar nicht bereit den öffentlichen Verkehr zu nutzen, weil sie sich fremdbestimmt fühlen, weil sie auf den Bus warten müssen, weil der Fahrplan bestimmt etc. Manche wiederum genießen es dann in der U-Bahn etwas zu lesen, andere sagen wieder, dass sie sich eingeengt fühlen und zu viele Leute da sind. Deswegen glaube ich auch, dass man verstärkt Autofahrer auf das Rad bringen kann.

**D:** Dann gehen wir gleich zum zweiten Teil über, dem Radverkehr in Wien. Seit wann gibt es ein Radverkehrskonzept bzw. wie hat es sich entwickelt?

**E:** Ich bin gar nicht so informiert über die Historie des Radverkehrs in Wien. Ein eigenes Radverkehrskonzept gibt es nicht, es ist im Gesamtverkehrskonzept aus

---

dem Jahr 2002 enthalten. Davor war das Radfahren auch schon enthalten. Der Infrastrukturbau war Anfang 90er Jahre oder zumindest wurden die ersten baulich getrennten Radwege gebaut. Um 2000 lag der Radverkehr bei einem Prozent in Wien, mittlerweile liegt er bei sechs Prozent. Das ist schon mal gut. Europaweit gibt es ähnliche Beispiele, wie Paris oder Sevilla, wo es schneller gegangen ist. Sevilla ist ein gutes Beispiel. Dort konnte mit einem flächendeckendem Radverleihsystem und hochrangigen Routen, die auch baulich getrennt sind oder mit Bodenmarkierungen gekennzeichnet sind. Man hat sich dort sehr stark auf die Routen und das Radfahren in Nebenstraßenkonzentriert. Die haben es dort in zwei bis drei Jahren geschafft, von einem auf sechs Prozent Radverkehr zu kommen. Wenn man von sehr niedrigem Niveau macht, geht das auch sehr schnell. In Wien gibt es da eine längere Tradition und es hat sich noch nicht ganz so schnell entwickelt. Das hat aber auch mit dem europaweit vergleichbaren vorbildlichen ÖV zu tun. Wahrscheinlich wären viele Leute Radfahrer, die aber den ÖV nutzen in Wien.

**D:** Wieso ist der Radverkehr in Wien im europäischen Vergleich so niedrig? Warum ist man noch nicht so weit wie München oder Städten mit denen Man Wien baulich vergleichen kann?

**E:** München hat früher angefangen mit einer intensiveren Radverkehrsförderung. Dort macht arbeitet man auch schon zehn Jahre an der Bewusstseinsbildung. Es hat sicher auch politische Gründe, denn es gibt dort schon länger eine Stadtregierungscoalition Rot-Grün gibt und Wien während der SPÖ-Alleinregierung darauf nicht so viel Wert gelegt worden ist bzw. wurde es nur mitbehandelt und nicht offensiv angegangen. Wien hat im Vergleich zu München wahrscheinlich auch einen besseren öffentlichen Verkehr. Allein vom Modal Split her ist der öffentliche Verkehr in Wien europaweit einzigartig. In Amsterdam z.B. baut man jetzt eine U-Bahn, aber es gibt die Stimmen die sagen, dass das nicht notwendig wäre. Solche Städte haben verstärkt auf den Radverkehr gesetzt und haben deswegen auch kein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz. Das spielt sicher eine Rolle.

**D:** Wie würden Sie die aktuelle Situation des Radverkehrs beurteilen? Geht es nach oben oder nach unten?

---



**E:** Es geht eindeutig nach oben in Wien. Das zeigen die Zählstellen und ich merke das auch täglich auf den Radwegen. Es ist einfach mehr los und der positive Trend geht nach oben.

**D:** Wo würden Sie noch Stärken oder Potenziale des Radverkehrs in Wien sehen? Wo gäbe es noch Ansatzpunkte, wo man sich vielleicht auch etwas anschauen kann?

**E:** Grundsätzlich ist die Radinfrastruktur nicht so schlecht, wie sie manchmal dargestellt wird. Es werden doch immer wieder seit 20 Jahren Sachen wie Radfahren gegen die Einbahn gebaut. Im Vergleich zu München braucht sich Wien im Bereich der Infrastruktur nicht zu verstecken. Das ist eine Stärke und Schwäche gleichzeitig, weil das Netz nicht wirklich geschlossen ist. Man hat dann doch Abschnitte die nicht attraktiv sind bzw. keine hochrangige Radinfrastruktur darstellen. Das ist auch das größte Potenzial in Wien. Man versucht sich auf einige wenige Hauptradrouten zu konzentrieren und diese dann qualitativ hochwertig herzustellen. In Europa ist das ein Trend, dass sich so genannte Radschnellwege entwickeln. In Holland gibt es das z.B. Das sind dann vier Kilometer breite kreuzungsfreie, beleuchtete Radwege, die sich Fahrradpendler und auf Distanzen über zehn Kilometer konzentrieren. In einer Stadt wie Wien wird es nicht möglich sein, solche Radwege zu bauen. Vielleicht geht das mit viel Geld, aber das ist auch nicht Sinn und Zweck. Dort wo Platz ist, sollte man eine eigene Infrastruktur bauen und wenn es den bebauten Bereich kommt, dann mittels Fahrradstraßen das zügige Radfahren schnell zu ermöglichen. Das ist der Schlüssel zum Erfolg. Die Feinverteilung im niederrangigem Straßennetz kann dann auch über das normale Straßennetz erfolgen und das passiert dann auch. Wichtig ist, dass man als Radfahrer schnell von A nach B kommt und nicht bei jeder Kreuzung oder roten Ampel stehen bleiben zu müssen

**D:** Wo liegen Probleme aus Ihrem näheren Bereich?

**E:** Die Akzeptanz durch die Autofahrer ist in Wien noch schwierig. Da ist noch viel Überzeugungsarbeit und Bewusstseinsbildung notwendig. Man sieht in Österreich auch ein starkes West-Ost Gefälle im Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Es gibt auch eine Studie dazu, aber meiner persönlichen Einschätzung nach sind, egal welcher Verkehrsteilnehmer, die Leute in Wien viel aggressiver im Vergleich zu Graz

---

oder Vorarlberg. In Graz bleiben die Leute stehen, wenn jemand am Zebrastreifen ist, in Wien eher selten. Auch bei den Radfahrern ist man aggressiver unterwegs.

**D:** Glauben Sie, dass das so ist, weil die Autofahrer es nicht wissen, wie es ist Radfahrer zu sein?

**E:** Das ist sicher auch ein Grund. In Graz oder Vorarlberg sind die Leute einfach multimodaler, d.h. sie fahren mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder öffentlich. Sie kennen alle Perspektiven. Das Verständnis ist größer weil man weiß wie es ist, wenn man knapp überholt wird usw. ... Das hat vielleicht auch mit der Größe der Stadt zu tun. Wenn ich im Auto sitze und durch Wien fahre, möglichst schnell von A nach B kommen will und aber nicht durchkomme, dann bleibe ich vielleicht nicht am Zebrastreifen stehen, weil ich ja drei Sekunden verlieren könnte. In einer kleineren Stadt wie Graz ist das nicht das Problem. Dort komme ich auch so schnell ans andere Ende der Stadt. Der Zeitdruck ist nicht ganz so stark. In Wien kann es schon passieren, dass man einmal eine Stunde wohin braucht.

**D:** Wie sieht die Finanzierung des Radverkehrs aus?

**E:** Zu 99 Prozent durch die öffentliche Hand. Es gibt mehrere Aspekte. Wir bieten auf Bundesebene ein Förderprogramm für Maßnahmen für den Radverkehr an. Das gibt es im Rahmen von klimaaktiven Gemeinden und Betrieben, aber auch die Stadt Wien wird mitfinanziert. ... Sponsoren gibt es dann vereinzelt im Bereich der Bewusstseinsbildung. Es gibt natürlich auch eine Fahrradindustrie, die für das Thema Interesse an einem Sponsoring hat. Auch das „Citybike“ hätte nie den europaweiten Siegeszug erreichen können, wenn es nicht über Sponsoring gelaufen wäre. Das Modell ist verknüpft mit den Mehrwertflächen der Stadt, in Wien zwar nicht, aber in anderen Städten wie Paris oder Barcelona funktioniert das sehr gut.

**D:** Eine Frage die man meistens vorher schon beantwortet hat: Wie bringt man die Menschen dazu, weniger Auto zu fahren und nicht nur auf das Rad umzusteigen?

**E:** Bewusstseinsbildung und Marketing sind sicher die richtigen Maßnahmen. Es muss ein Mix aus Werbung und Angebot sein. Es macht keinen Sinn einen Radweg zu bauen, und dann weiß keiner, dass es den gibt. Das ist immer das „Henne-Ei“-Problem. Ich glaube, es braucht einfach beides gleichzeitig. Die Infrastruktur ist in Wien vorhanden, jetzt muss man noch auf Marketing und Bewusstseinsbildung setzen. Das ist ein ganzes Maßnahmenbündel. Es braucht „push“-Maßnahmen im

---

Bereich des Autoverkehrs, wie Parkpickerl und Verteuerung des Parkens im öffentlichen Straßenraum. Und „pull“-Maßnahmen, wie neue Radwege oder das „Öffi-Jahresticket“ braucht man auch. Was viel bewirkt sind „Zuzieherpackages“, also wenn man den Wohnort wechselt, wie z.B. in München das der Fall ist. Wenn man in München den Wohnort wechselt, bekommt man nach einer Woche automatisch eine Mobilitätsmappe zugeschickt mit allen wichtigen Informationen, wie Bushaltestellen, Radkarten usw. Das kostet nicht viel, setzt aber genau dort an, wo die Leute bereit sind ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.

**D:** Wie sieht die Zusammenarbeit mit Radorganisationen aus? Ich denke da z.B. an die IG-Fahrrad oder ARGUS.

**E:** Es gibt von unserer Seite eine sehr enge und gute Zusammenarbeit. Radinteressensvertretungen sind natürlich sehr wichtig, weil sie die Interessen der Radfahrer vertreten. Es kann ja nicht nur die Aufgabe der öffentlichen Hand sein. Es gibt immer wieder gemeinsame Projekte, wie „Österreich radelt zur Arbeit“.

**D:** Die Auswirkungen haben wir eigentlich schon behandelt.

**E:** Ich kann aber noch viel mehr dazu erzählen. Gerade noch zum Thema Gesundheit haben wir einiges an Studien und Berechnungen angestellt. Von der WHO wurde ein Gesundheitstool berechnet, das den volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen des Radfahrens berechnen kann. Das kann man für Österreich oder Wien umlegen. Für Gesamtösterreich kommt dabei heraus, wenn der Radverkehrsanteil zehn Prozent erreicht, dass man 810 Millionen € pro Jahr an Gesundheitskosten einspart. Dann gibt es noch einen Radrechner für Betriebe. Es errechnet, was sich Betriebe einsparen können, wenn ihre Mitarbeiter mit dem Rad zur Arbeit fahren durch Relation der Krankenstandstage- und -kosten. Wenn 100.000 Pendlern mit Fahrrad zur Arbeit fahren, ersparen sich die Betriebe 13 Millionen € pro Jahr. Das könnten Effekte sein, die vermutlich wirklich etwas ausmachen. Bei Umwelt und Nachhaltigkeit haben wir es nicht auf Kosten umgelegt, aber die Radprojekte, die wir schon umgesetzt haben, haben inzwischen 47.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung ergeben. Zum Thema Wirtschaft haben wir 2009 die Studie „Wirtschaftsfaktor Radfahren“ erstellt. Für uns ist das überraschende Ergebnis heraus gekommen, dass in Österreich direkt und indirekt 18.000 Arbeitsplätze am

---

Fahrrad hängen. Der Großteil ist im Bereich Tourismus, aber auch die Bereiche Radreparaturen und Radindustrie sind nicht zu unterschätzen.

**D:** Kommen wir zur Abschlussfrage. Welche „best-practice“-Beispiele für urbane Radverkehrskonzepte wären für Wien interessant? Auch unter dem Aspekt der Vergleichbarkeit für Wien.

**E:** Im Bereich Marketing und Bewusstseinsbildung ist sicher München ein „best-practice“-Beispiel. Das ist auch gut mit Wien vergleichbar. Im Bereich Infrastruktur würde ich Kopenhagen nennen. Dort plant und setzt man jetzt sehr stark auf die Radschnellwege. Es gibt 13 Routen, die sie durch die Stadt bauen und diese sollen bei einer Distanz von 15 bis 20 Kilometer kreuzungsfrei sein.

**D:** Ich bedanke mich für das Interview.

---

## **Interview 7**

Interviewpartner: DI Michael Szeiler

Interviewer: Daniel Denk

Ort: Rosinak und Partner - 1050 Wien, Schlossgasse 11

Datum und Zeit: 14.05.2012, 11.00-12.00

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; S= Michael Szeiler ...= Unterbrechung

---

**D:** Der erste Teil behandelt das Thema Mobilität, beim zweiten Teil geht es dann mehr um Radverkehr in Wien. Was verstehen Sie unter effizienter urbaner Mobilität?

**S:** Ich würde Effizienz in zweierlei Hinsicht sehen. Auf der einen Seite effizient im Sinne von energieeffizient und auf der anderen Seite die individuelle Benutzerperspektive. Die Frage also, wie kann ich meine persönlichen Mobilitätsbedürfnisse effizient befriedigen. Energetisch ist natürlich klar, dass der öffentliche Verkehr bzw. Fuß- und Radverkehr deutlich effizienter ist. Für mich als Privatperson ist aber Effizienz nicht die Kategorie, die mich entscheiden lässt.

**D:** Welche Kategorie wäre es dann?

**S:** Ich bin mit dem Rad oder mit der U-Bahn gleich schnell im Büro. Ich habe also jeden Tag die freie Entscheidungsmöglichkeit und fahre trotzdem jeden Tag mit dem

---

Rad. Wenn ich jetzt mit einer Variante viel schneller wäre, dann wäre das natürlich ein Kriterium.

**D:** Das heißt, man benötigt individuell immer einen Anreiz oder einen Vorteil.

**S:** Der Vorteil für mich ist jener, dass ich mich draußen bewegen möchte bzw. die Freiheit, welche mir das Radfahren gibt, spüren möchte. Ich weiß nicht, ob das effizient ist, aber es entspricht meiner Vorstellung. ... Eine effiziente urbane Mobilität ist sicher eine die multimodal ist, wo es viele Angebote für unterschiedliche Verkehrsmittel gibt, wo nach Möglichkeit die Ziele so sind, dass man auch die Möglichkeit hat mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln seine Ziele zu erreichen. Das wäre dann ein raumplanerischer Aspekt.

**D:** Es wäre aber schon einmal ein guter Ansatz, wenn das Angebot so groß wäre, dass jeder mindestens zwei Möglichkeiten hätte sein Ziel energiesparend und effizient zu erreichen.

**S:** Es ist sicher sehr gut, wenn man mehrere Möglichkeiten vorfindet. Das Radfahren und zu Fuß gehen stößt irgendwann einmal an seine Grenzen, in diesem Sinne wären „Bike and Ride“- Projekte bei längeren Distanzen sinnvoll. Ich brauche dazu aber die Kombination mit dem ÖV.

**D:** Gibt es in diesem Zusammenhang ein Gesamtverkehrskonzept für Wien?

**S:** Ja. Das ist der Masterplan Verkehr 2003 mit der Fortschreibung 2008 und einer baldigen Evaluierung. Es wäre aber an der Zeit den Masterplan aufzufrischen. Es soll der Masterplan 2013 kommen. Der wird aber glaube ich mit dem Stadtentwicklungsplan kombiniert. Da gibt es den großen Wunsche das gemeinsam zu machen.

**D:** Wäre das gut, dass man das gemeinsam macht oder sollte man das getrennt behandeln?

**S:** Es muss in irgendeiner Form einen Zusammenhang geben, aber in welcher Form man das machen sollte, kann ich nicht sagen. Das Mobilitätskonzept sollte natürlich stimmig und schlüssig mit anderen Konzepten sein. Es hat aber auch eine große Gewichtung und sollte schon eigenständig erstellt werden. Aus meiner Praxis ist die große Schwierigkeit das Mobilitätskonzept bzw. die Mobilitätsziele auf die Straße und in die Realität zu bringen. Bezirke und auch Teile der Verwaltung halten sich nicht an die Vorgaben die in den Konzepten stehen bzw. fühlen sich auch nicht gebunden

---

---

daran. In der Burggasse z.B. möchte auch der Bezirk einen Fahrstreifen weniger machen, es passiert aber nicht.

**D:** Wenn man sich also an Konzepte nicht hält, da bringen diese auch nichts.

**S:** Naja es ist schon gut, dass man sich an etwas anhalten kann. Das Problem liegt in der Umsetzung in den einzelnen Projekten und in der Realität.

**D:** Das führt uns gleich zum nächsten Punkt – dem Mobilitätsverständnis. Wie soll sich das im Sinne der Nachhaltigkeit ändern?

**S:** Meiner Meinung ist es in Wien nicht schlecht. Der MEV-Anteil liegt unter 30 Prozent und das ist im internationalen Vergleich sehr gut. Es ist aber abhängig von der Lage. In den Außenbezirken ist der MEV- Anteil sehr, sehr hoch und in den inneren Bezirken gibt es Straßenzüge, wo der KFZ-Verkehr zu dominant ist. Teilweise würde man sich mehr Platz für den nichtmotorisierten Verkehr wünschen. Die Qualität leidet stark, wenn so viele Autos fahren. Im Sinne einer Änderung wäre das Ziel von 20 bis 22 Prozent MEV-Anteil schon erstrebenswert. Im Zusammenhang mit dem Mobilitätsverständnis wäre es gut, wenn jeder viele Möglichkeiten hätte, andere Verkehrsmittel zu wählen. Das muss ins Bewusstsein der Menschen hinein.

**D:** Ist es nicht auch vielleicht wichtig, weil viele Leute einfach nur ins Auto einsteigen und gar nicht überlegen, wie es wäre einen Weg mit dem Rad zu erledigen? ... Viele denken auch, das Radfahren viel zu gefährlich ist und dass es keine Wege gibt usw.

**S:** Das wäre ein Punkt, den ich mir auch vorher schon gedacht habe. Meiner Meinung nach wird in den Medien sehr kritisch über das Radfahren geschrieben. Man merkt auch in der Planung, dass die Konflikte zwischen öffentlichem Verkehr und Radverkehr sind extrem groß, die teilweise medial noch verstärkt werden. Schön wäre ein stärkerer Zusammenhalt im Umweltverbund und Kooperation zu haben, so gut wie es eben geht. Das geht dann in die Richtung Bewusstseinsbildung, aber auch Anreize zu setzen, Radfahren einmal auszuprobieren. Vorurteile die es hier gibt, sind nicht leicht wegzubringen. Betriebliches Mobilitätsmanagement ist etwas, dass es in Wien kaum etabliert ist. Dafür ist noch kein Bewusstsein da. Man muss sich mit dem Arbeitsweg auseinander setzen. „Österreich radelt zur Arbeit“ ist da eine ganz wichtige Geschichte in diesem Zusammenhang.

**D:** Wir haben zwar schon einiges dahin gehend besprochen, aber welche Faktoren können eine gute und erfolgreiche Mobilität in der Stadt behindern?

---

**S:** Der größte Hinderungsfaktor ist aus meiner Sicht die Bezirkspolitik, wenn es um die Planung geht. Radfahrplaner beißen sich hier manchmal wirklich die Zähne aus. Man ist teilweise wirklich verzweifelt, weil gegen vieles Einspruch erhoben wird. Es ist wirklich ein Kampf um den öffentlichen Raum entstanden.

**D:** Gibt es dann Bezirke, wo das besser funktioniert als in anderen?

**S:** Ja, es gibt Bezirke, die mit positivem Beispiel voran gehen. Das ist letztendlich eine der Kernfragen, mit denen sich alle die in der Verwaltung oder in der Stadt des Radverkehrs auseinander setzen müssen: Welche Lösungen gibt es, um diese Hindernisse zu beseitigen. Ein Aspekt, der immer wieder genannt wird, ist die Sensibilisierung der Bezirke für die Sache. Man muss mit Bezirksvertretern nach Kopenhagen fahren und dort „best-practices“ anschauen, was auch gemacht wird. „Plan.Sinn“ hat im Auftrag der Stadt eine „best-practice“- Broschüre für Radverkehrslösungen erstellt, die auch für die Bezirke gedacht ist. Die Bezirksverkehrskommissionen haben gute Ortskenntnisse aber nicht so viel Wissen. Da geht es darum „Know-How“ zu bekommen und regelmäßig in Kontakt mit der Stadt sind. Die „Velocity“- Konferenz ist nächstes Jahr in Wien und wenn es gelingt dieses Feeling auch in die Bezirke zu bekommen, dann wäre das gut. ... Die Medien spielen meistens bei Einzelprojekten eine große Rolle. Wenn die Medien darauf aufspringen und Projekte verweisen, dann ist es für die Politik auch nicht immer leicht.

**D:** Lösungen, um die besagten Hindernisse zu beseitigen, haben Sie gerade gesagt.

**S:** In Wien versucht man gerade das Thema Radverkehr in der Stadtbaudirektion mit der Leitstelle Radverkehr zu verankern. Es gibt den Radwege Koordinator, den Herrn Blaha, den Martin Blum als Radbeauftragten, aber diese Leitstelle Radverkehr und der Arbeitskreis Radverkehr, die sich regelmäßig treffen, sind wichtig für eine breitere Aufstellung. Das sind strukturelle Maßnahmen, die nicht alle Probleme lösen können, aber aus meiner Sicht schon helfen werden.

**D:** Damit ist schon ein erster Schritt in Richtung Zusammenarbeit getan.

**S:** Es ist schon auch wichtig, dass es ein „bottom-up“ gibt. Es muss lokale Initiativen geben, die sich für den Radverkehr in den Bezirken einsetzen. Die „ARGE Transdanubien“ hat z.B. viel erreicht, denn sie sind das Thema auf Bezirksebene angegangen. Lokale Agenden oder lokale Interessenvertretungen wären wichtig, weil

---

Bezirkspolitikern stark sensibilisiert sind in Bezug auf die Meinung der Bezirksbewohner. Da betrifft aber genauso den Fußgänger Verkehr und den öffentlichen Verkehr.

**D:** Im Endeffekt müssen alle irgendwie zusammenspielen. Es bringt nichts, wenn man sich nur auf den Radverkehr konzentriert und alles andere auf der Strecke bleibt.

**S:** Ich denke, dass es man ohne Restriktionen im KFZ-Verkehr wenig bewegen können wird. Man braucht die schon angesprochenen Anreize auf der einen Seite und gewisse Restriktionen für den KFZ-Verkehr auf der anderen Seite.

**D:** Wie das Parkpickerl z.B.?

**S:** Ja genau. Wenn der Parkdruck sinkt, dann ergibt sich ein gewisser Spielraum für Lösungen.

**D:** Gut. Welchen Stellenwert sollte das Radfahren als Bestandteil urbaner Mobilitätskonzepte haben?

**S:** Eine Gleichwertigkeit zu anderen Verkehrsteilnehmern wäre erstrebenswert.

**D:** Im Moment ist aber ein Aufschwung zu erleben, auch mit der Einführung eines Radbeauftragten. Wenn man bedenkt, dass es in Wien eine RV-Anteil von einem Prozent gegeben hat. Gleichwertigkeit hört sich da schon gut an.

**S:** Wobei damit nicht der gleiche Anteil am Modal Split gemeint ist. Im Rahmen von Mobilitätskonzepten und Projekten soll der Radverkehr gleichwertig sein. Ich habe momentan an den Eindruck, dass das der Fall ist und es passt. Der Radverkehr hat im Moment einen hohen Stellenwert.

**D:** Dann gehen wir gleich weiter zum Radverkehr in Wien. Seit wann gibt es ein Radverkehrskonzept in Wien und wie hat es sich entwickelt?

**S:** Ich kann es zeitlich nicht datieren. In den 90er Jahren gab es das Lückenschlussprogramm. Ein eigenes Radverkehrskonzept gibt es meiner Meinung nach nicht.

**D:** Es gibt den Masterplan Radfahren vom Lebensministerium, aber der hat mit Wien im Speziellen nichts zu tun.

**S:** Richtig, aber für Wien gibt es kein umfassendes Konzept, welches auch Marketing, Bewusstseinsbildung und solche Dinge enthält. Der Grundsatzbeschluss Radverkehr hat ein bisschen Konzeptcharakter bzw. enthält solche Elemente. Bisher

---



ist man eher die Infrastrukturschiene gefahren und hat weniger Öffentlichkeitsarbeit gemacht. Es gibt das Hauptverkehrsnetz für Radverkehr und daraus abgeleitet dann das Lückenschlussprogramm. Für die Infrastruktur ist das auch gut.

**D:** Warum ist der Anteil des Radverkehrs in Wien so niedrig?

**S:** Weil es in Wien keine Radverkehrskultur gab und diese auch nicht gefördert wurde. Es ändert sich aber jetzt ziemlich stark. Das merkt man, wenn man selber herum fährt. Es gibt da einen Artikel von Sandor Bekesi vom Wien Museum, der beschreibt wie die Radfahrer in den 70er Jahren ausgerottet wurden in Wien. Wien hat hier keine Vergangenheit und es ist auch nicht in den Menschen drinnen, dass Radfahren überhaupt eine Option ist.

**D:** Wie würden Sie, da Sie auch selbst offensichtlich Radfahrer sind, die aktuelle Situation bewerten? Man merkt ja doch den Aufschwung im Moment.

**S:** Gesamt gesehen hat Wien eine passable Infrastruktur für Radverkehr. Man kann natürlich an jedem Radweg etwas bemängeln, z.B. dass er zu klein ist oder gar nicht als Radweg erkennbar ist usw. aber es ist ein gutes Basisnetz dar. Verbesserungspotenzial ist aber vorhanden. Die Widerstände sind sehr groß, aber bei jeder Gelegenheit wird versucht etwas zu tun, auch mir geht es zu langsam. Was die Öffentlichkeitsarbeit mit Martin Blum betrifft tut sich einiges gerade. Das Fahrradhaus ist wirklich eine geniale Sache.

**D:** Ich denke auch falls man die Menschen dort hin bekommt, dann können die dort sehen, was es alles im Bereich Radfahren gibt. Von der Entwicklung, über „Clippies“, bis zu Elektrorädern gibt es alles zu sehen.

**S:** Auch die Folien, die es dort gibt, sind gut gemacht. Wenn man denkt, wie viel Geld in die Autowerbung investiert wurde, dann fehlte da ein Gegengewicht dazu. Es ist dann doch eigentlich erstaunlich, wie viele Leute sich für etwas entscheiden, was nicht beworben wird. Mich freut im Moment sehr, dass wenn ich durch die Straßen fahre, ich viele Leute fahren sehe, wo ich mir denke, dass die vor ein bis zwei Jahren noch nicht Rad gefahren sind. Es ist irgendwie etwas passiert und ich weiß gar nicht wirklich wodurch. Ich sehe ältere Menschen und auch Kinder am Weg in die Schule, das hat es früher in der Stadt nicht gegeben. Ich sehe Frauen mit Kopftüchern Menschen in ihrer Arbeitskluft und junge Migranten am Rad fahren. Da hat sich viel

---

verändert und wenn das so weiter gehen sollte, dann bin ich optimistisch für die Zukunft.

**D:** Wie Martin Blum gesagt hat: „Das Radfahren muss „hipp“ sein“.

**S:** Im Moment kann man wenig gegen das Radfahren sagen, außer vielleicht, dass sich Radfahrer nicht so oft an Verkehrsregeln halten.

**D:** Das ist der Hauptangriffspunkt meiner Meinung nach. ... Was sind die Stärken und Potenziale des Wiener Radverkehrs?

**S:** Wie gesagt, haben wir ein passables Grundnetz, aber es gibt natürlich einige wichtige Lücken, die zu schließen wären. Auf den Hauptstraßen ist immer die Diskussion, ob der Radfahrer auf der Fahrbahn fahren soll oder nicht. Ich vertrete, dass auf Hauptverkehrsstraßen sind baulich getrennte Radwege wichtig. Ein gut dimensionierter Radstreifen wäre auch gut. Allerdings hat ein baulich getrennter Radweg mit all seinen Problemen auch eine hohe Qualität. Es ist auch teilweise ein Stress am Radweg zu fahren, weil manche zu wenig sind und auf der Straße ist der Stress natürlich noch größer. An Haupttrouten fehlen einfach noch wirklich sicherer Radverkehrswege. Des Weiteren bin ich ein großer Vertreter von „Tempo 30“-Zonen im untergeordneten Netz. Wenn wirklich Tempo 30 gefahren wird, dann hilft das dem Radverkehr ganz enorm. Es hilft den Bewohnern an den jeweiligen Straßen und den Fußgängern ebenfalls. Das wäre in Kombination mit Radfahren gegen die Einbahn ein großer Schritt für den Radverkehr. Wenn ich gerade hier die Schlossgasse anschau, die ist nicht einmal vier Meter breit, da müsste man dann eben stehen bleiben.

**D:** Das kann aber nicht das große Problem dann sein oder?

**S:** Nein. Das muss man als Radfahrer dann eben in Kauf nehmen, dass man vielleicht stehen bleiben muss.

**D:** Kommen wir zur Finanzierung der Maßnahmen für den Radverkehr. Ich habe beim letzten Interview gehört, dass diese zu 99 Prozent von der öffentlichen Hand kommen. Ich dachte, dass vielleicht mehr Unterstützung von der EU kommen würde.

**S:** Die EU finanziert ja auch. Aber die Straße ist ein öffentliches Gut und fällt somit in den Finanzbereich der öffentlichen Hand. Abstellanlagen, wo auch ein ziemlicher Bedarf ist, gehören auch noch zu den Hindernissen für Radverkehr. Aber auch in den Neubauten sind diese unterdimensioniert. Für viele ist das ein Hindernis, wenn sie

---

aus einer kleinen Abstellkammer ihr Rad erst herausholen müssen. Die Lösung hier wäre, dass man zumindest bei den Neubauten vorschreibt, wie viel Platz für Radabstellanlagen da sein muss. Positiv zu erwähnen ist, dass es in dieser Richtung eine Förderung von privaten Radständern gibt. Wenn man in Wien Radbügel, dann wird das mit 70€ pro Radständer finanziert. Das ist eine gute Sache, die man mehr publik machen könnte. Auch bei den Büros bzw. Arbeitsplätzen müssten zwingend eine gewisse Anzahl von Radabstellmöglichkeiten vorgeschrieben werden. ... Die EU ist da eher zuständig für Radtourismusrouten, die ins TEN-Netz aufgenommen werden sollen. Das ist ein symbolischer großer Schritt. Für den städtischen Verkehr ist das weniger relevant.

**D:** Wenn aber Zeichen auch von der EU kommen, dann wird man eher aufmerksam werden.

**S:** Im Bereich Sponsoring gibt es von Spar eine Sponsoringschiene. „Klima aktiv“ hat auch eine Förderungsschiene für den Radverkehr.

**D:** Die nächste Frage würde auch schon mit behandelt, aber vielleicht fallen Ihnen noch Maßnahmen oder Anreize ein, die Leute vom Auto weg zu bringen. ...

**S:** Das erste wäre einmal gute Bedingungen schaffen, dann verschiedene Arten von Anreizen setzen. Ich kann von Betreibern ausgehen, ich kann über Marketing und Kampagnen und gleichzeitig Restriktionen durchführen. Anreize können natürlich auch finanziell-steuerlich sein. Pendlerpauschale, Jobticket usw. könnten Anreize sein.

**D:** Das neue Jahresticket ist auch eine gute Möglichkeit, wenn man für einen Euro im Schnitt pro Tag fährt. Sonst zahlt man für eine Fahrt schon zwei Euro. Gibt es Zusammenarbeiten mit Radlobbies von eurer Seite aus, bei Projekten z.B.?

**S:** Es ist in den letzten Jahren Tradition geworden, die Radlobbies in wichtige Projekte einzubinden soweit es die Ressourcen zulassen, aber in Projektgruppen sind schon meistens Vertreter der Radlobbies eingebunden.

**D:** Wenn man aber immer jemanden dabei hat, der die Interessen der Radfahrer vertritt, dann wäre das schon gut. Jetzt zu den Abschlussfragen. Was wären die Auswirkungen eines verstärkten Radverkehrs auf den Menschen?

**S:** Diese Frage ist eigentlich eine Recherche, die man selber machen könnte oder? Was soll ich jetzt dazu sagen?

---

**D:** Das ist richtig, aber das stellt auch das Problem an der Allgemeinheit des Fragebogens bzw. Leitfadens. Ich muss aber die Interviews irgendwo auch vergleichen können.

**S:** Für die urbane Mobilität ist die so genannte „Livability of cities“, also die Lebensqualität und Qualität öffentlicher Straßenräume, wichtig. Der Radverkehr trägt dazu einiges bei. Belebte Straßen werden auch zu sichereren Straßen. Zu Fuß gehen und Radfahren auf der Straße erzeugt menschliche Kontakte, die ich sonst nicht habe und das wertet die Stadt insgesamt auf. Wenn ich in einem Auto sitze, dann kann ich mit niemandem plaudern bzw. ist es fast unmöglich irgendwo stehen zu bleiben, falls ich jemandem auf Straße sehe, den ich kenne. In manchen Fällen würde ich mit dem Auto nicht stehen bleiben, während das mit dem Rad jederzeit möglich ist.

**D:** Das stimmt. Viele setzen sich in ihre Auto, fahren zur Arbeit und reden mit niemandem, außer vielleicht wenn man jemanden mitnimmt.

**S:** Der Radverkehr kann auf jeden Fall für das Leben auf der Straße bzw. für belebt Straßen etwas beitragen.

**D:** Gut und jetzt zur Abschlussfrage. Wo kann man sich etwas anschauen, was man für Wien adaptieren könnte? Vorher wurde bereits Kopenhagen erwähnt.

**S:** Man muss aber sagen, dass eine Stadt wie Kopenhagen für Wien zu anders ist. Natürlich kann man sich gewisse Sachen anschauen, aber das ist gar nicht so leicht. Einiges was strukturell in Wien umgesetzt wird, hat sein Vorbild ein bisschen in München. Auf die Kampagnen die München die letzten Jahre gemacht hat, schauen aber viele Städte. München ist aber in diesem Sinne für Wien ein gutes Vorbild, weil es ähnlich ist und doch ein wenig voraus. ... Wichtig ist für mich auch die Kooperation von öffentlichem Verkehr und Radverkehr im Sinne von „Bike and Ride“, aber auch eine gemeinsame Kommunikationsstrategie, d.h. dass man sich als Partner betrachtet und nicht als Konkurrent. In einer deutschen Radzeitschrift habe ich unlängst gelesen, dass die deutsche Bahn hat mit dem ADFC eine Partnerschaft abgeschlossen. Das heißt jetzt noch nichts Konkretes, aber Bahn und Rad wollen kooperieren. Man muss sich dann anschauen im Vergleich dazu, was die ÖBB macht. Es gilt die Kräfte zu bündeln. Da sehe ich noch Potenzial und das machen andere Städte schon besser. In Salzburg z.B. kann man in den Linienbussen auch

---

Räder mitnehmen. Wobei ich nicht glaube, dass das Rad dafür da ist, es ständig in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen. Es gibt aber Situationen, wo das sehr praktisch wäre. ... Letztes Jahr war in Sevilla die „Velocity“- Konferenz. Dort haben sie es wirklich geschafft in zwei, drei Jahren ein Grundbasisnetz zu errichten. Es gibt ein flächendeckendes „City Bike“ im Stadtgebiet, wobei diese Stationen wahnsinnig teuer sind. Es wurden auch alle Radwege grün angemalt.

**D:** In München gibt es das stellenweise auch.

**S:** Wenn es räumlich klar ist, dann muss ich nichts einfärben. Das kostet Geld und schaut vielleicht irgendwann nicht mehr schön aus, aber an Stellen, wo es unklar ist, könnte es schon helfen. Es dient sicherlich auch dem Orientierungsnutzen.

**D:** Es wäre dann auch eine Hilfe für die anderen Verkehrsteilnehmer, dass sie wissen, wo der Radweg ist.

**S:** Für den Ring in Wien wurde das auch vorgeschlagen, aber das ist abhängig vom Bezirksbudget. Vielleicht noch kurz zur Finanzierung etwas. Es gibt drei verschiedene Budgettöpfe: das Zentralbudget Radverkehr der Stadt Wien, wo alle neuen Radwege, die Bestandteil des Hauptverkehrsnetzes sind, daraus bezahlt werden. Alles was netto da ist, kommt ins Bezirksbudget. Beschilderung, Sanierung usw. gehört zum Bezirksbudget. Dann gibt es noch einen eigenen Budgettopf für ehemalige Bundesstraßen etc., wo auch wenig Geld da ist. D.h. Geld für das Hauptnetz ist schon vorhanden, aber beim Bezirksbudget wird es schon wieder schwer.

**D:** Vielen Dank für das Gespräch.

---

## **Interview 8**

Interviewpartner: Andrzej Felczak

Interviewer: Daniel Denk

Ort: Schutzhaus Groß Jedlerdorf - 1210 Wien, Brünner Straße 100

Datum und Zeit: 15.05.2012, 11.00-12.00

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; F= Andrzej Felczak; ...= Unterbrechung

---

**D:** Starten wir gleich hinein. Die ersten sechs Fragen behandeln das Thema Mobilität und dann geht es mit dem Radverkehr in Wien weiter. Gleich zur ersten Frage: Was verstehen Sie unter effizienter Mobilität in der Stadt?

**F:** Es bedeutet, dass man jenes Verkehrsmittel einsetzen kann, welches im Moment am effizientesten ist. Das schließt alle Verkehrsmittel mit ein und es soll eine möglichst geringe Schwelle geben, um ein anderes Verkehrsmittel zu nützen. Sowohl von der praktischen Abwicklung bis zur Benützung und den Bedingungen. Effizient schließt für mich energieeffizient mit ein, d.h. man soll die Verkehrsmittel priorisieren, die gut für die Stadt sind, nämlich umweltfreundlich und platzsparend.

**D:** Das ist richtig und Sie haben auch den raumplanerischen Aspekt mit einbezogen. ... Die zweite Frage bezieht sich auf ein Gesamtverkehrskonzept. Gibt es so etwas für Wien im Bereich der urbanen Mobilität?

**F:** Ich kenne keines. Ich habe das Gefühl, dass jeder vor sich hin bastelt. Eine Abteilung setzt sich für die Autofahrer ein, die zweite für die Radfahrer, die dritte für die Fußgänger usw. Auch die Planer haben einen sehr engen Fokus.

**D:** Glauben Sie, dass die Zusammenarbeit noch zu schwach ist, um ein Gesamtkonzept zu erstellen oder wäre das gar nicht der richtige Weg, für alles ein Konzept zu machen?

**F:** Ich glaube, dass bei den Planern viele persönliche Erfahrungen einfließen. Die Planer sind meistens zu Autoverkehr lastig. Es gibt zu viele, die mit dem Auto fahren und so sieht auch die Planung aus. Diese ist zwar richtlinienkonform aber nicht praxisgerecht.

**D:** Wie muss sich dann das Mobilitätsverhalten für die Zukunft ändern im Sinne der Nachhaltigkeit?

**F:** Der Schlüsselsatz ist: „Nutzen statt besitzen“. Man muss ein Auto nicht unbedingt besitzen, um es zu nutzen. Es gibt dazu unterschiedliche Konzepte, wie „Car sharing“, „Car 2 Go“, Mietwagen etc. Es gibt dieses Spannungsfeld Auto kontra andere Verkehrsmittel. Ich als Radfahrer benütze die öffentlichen Verkehrsmittel und gehe auch zu Fuß. Viele Autofahrer dagegen sind unflexibel.

**D:** Liegt das vielleicht auch daran, dass viele Autofahrer sich gar nicht vorstellen können, dass bei kurzen Wegen, vor allem unter dreieinhalb Kilometern, das Rad schneller und nachhaltiger ist?

---

**F:** Absolut. Viele wissen das nicht. Die Schwelle ist zu groß, denn man muss auf viel verzichten, die Gewohnheiten müssen sich ändern und man muss viel „Know-how“ erwerben. Man kann ja nicht wie mit dem Auto die Hauptstraßen nutzen, sondern es gibt viele bequeme Schleichwege. Entscheidend ist aber, dass man seine Gewohnheiten ändern muss. Wo kaufe ich ein und wie viel? WO stelle ich mein Fahrzeug ab? Da gibt es sehr viele Aspekte. Zudem hat das Auto bisher einen hohen Status gehabt. Jemand der mit Rad gefahren ist, war jemand der sich kein Auto leisten kann. Bei der Jugend heute ist ein Paradigmenwechsel im Gange. Sie machen zwar den Führerschein, aber sie kaufen immer weniger ein eigenes Auto, zumindest in der Stadt, am Land schaut das ganz anders aus.

**D:** Die nächsten zwei Fragen gehen meistens gemeinsam. Welche Faktoren können so eine effiziente, erfolgreiche, urbane Mobilität behindern?

**F:** Ich habe bereits gesagt, dass die Schwelle gering sein soll. Das fängt bei der Infrastruktur an. Man braucht einen Platz, um sein Fahrrad zu Hause abstellen zu können. Dazu braucht man eine Änderung der Bauordnung in Wien mit verpflichtenden Kriterien hinsichtlich der Anzahl der Stellplätze und der Qualität. Man ist hier schon auf einem guten Weg, aber es gibt noch viel zu tun. Die Infrastruktur muss komfortable zu benützen und sicher sein. Man muss sich auch sicher fühlen. Wichtig ist, dass man auf normalen Straßen dem Radfahrer zeigt, dass er ein willkommener Gast ist. Ich denk dabei z.B. an Fahrradpiktogramme, weil man nicht überall einen Radweg bauen kann. Es gehören natürlich auch am Ziel geeignete, sichere und bequeme Abstellanlagen. Dann natürlich gehört Information dazu. Man braucht gute Routenplaner und gutes Kartenmaterial. Es gibt z.B. den „Bike-city guide“. Viele junge Leute sind heute mit Navigationssystemen unterwegs. Des Weiteren muss die Fahrradkultur gestärkt werden. Es muss attraktiver und „hipper“ sein, mit dem Rad zu fahren.

**D:** Das ist ein Begriff, den auch Herr Blum verwendet hat. Wie Sie vorher gesagt haben, ist der Radfahrer ein unbeliebter Gast für Autofahrer im Straßenverkehr.

**F:** Es ist eben sehr wichtig, dass man auch die Autofahrer anspricht und mitteilt: „Radfahrer sind vollwertige Verkehrsteilnehmer, aber mit anderen Eigenschaften“. Ein typisches Beispiel ist der Überholabstand. Ich erwarte dazu eine Kampagne an

---

die Autofahrer, die diese Sachen bewusst macht. Kennen Sie das Manifest, welches ARGUS und IG-Fahrrad gemeinsam gemacht haben?

**D:** Ich weiß, dass es das gibt, habe aber noch nichts gelesen bisher.

**F:** Unser Wunsch ist, dass man bei der Führerscheinausbildung verpflichtende Radfahrstunden in der Stadt einbaut. Damit Autofahrer auch diese Seite kennen lernen.

**D:** Genau das habe ich vorher gemeint. Zum Beispiel wissen viele gar nicht, wie kann sie eigentlich an Radfahrern vorbei fahren. Wenn man so etwas beim Führerschein einbauen würde, würde man auch vielleicht mehr Sensibilität schaffen, selbst wenn viele weiter nur Auto fahren würden. Was gäbe es dann für Lösungen in diesem Bereich, was würde Ihnen da einfallen?

**F:** Eine Kampagne, die sich an alle Verkehrsteilnehmer wendet, wäre gut, ein Miteinander. Vor einer Woche gab es eine Kurierartikel in der stand: „ Krieg auf der Straße“ und das entspricht nicht meinem Empfinden. Es gibt trotzdem ein Verbesserungspotenzial bei den Verkehrsteilnehmern untereinander, also hauptsächlich bei Autofahrern. Die Rangordnung ist folgende: Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger. Fußgänger wird schwierig sein zu erziehen, aber bei den anderen beiden geht das in jedem Fall. Wichtig ist, dass man Probleme aufzeigt, aber auch versucht kleine Tipps zu geben. Wenn ich Fußgänger am Radweg sehe, dann klinge ich schon frühzeitig und solange, bis mich die Fußgänger auch wahrnehmen.

**D:** Ich denke, dass es viele gibt die es gar nicht absichtlich machen und dass hier vielleicht Schulungen helfen könnten. An bestimmten Stellen wäre wichtig, dass man Radwege deutlich anzeigt, z.B. einfärben. Das könnte zu weniger Konfrontationen führen. Am Ende des Tages lassen die Konfrontationen den Radfahrer immer schlecht aussehen.

**F:** Es ist auch eine Frage des Platzes. Der motorisierte Verkehr verwendet etwa 80 Prozente des Straßenraumes und der Modal Split liegt bei 29 Prozent motorisierter Verkehr. Wenn es breit genug ist, dann lösen sich viele Konflikte in Luft auf. Am Ring ist es z.B. ganz einfach zu eng für die Zahl der Radfahrer. Der Autoverkehr hat drei Fahrspuren plus zwei Nebenfahrbahnen mit jeweils einer Fahrspur und über den Querschnitt gesehen insgesamt drei bis vier Parkspuren.

---



**D:** Da könnte man baulich einiges verändern, vor allem weil es auch für Radfahrer eine wichtige Strecke ist.

**F:** Die Planer sollten sich auch aufs Rad setzen, damit Ihnen das auch bewusst wird. Es gibt ein paar Planer die Radfahren, z.B. den Herr Szeiler, aber die meisten eben nicht. Die Stadt Wien müsste versuchen ihre Leute bzw. ihre Entscheidungsträger zum Radfahren zu bringen.

**D:** Einen Radbeauftragten einzustellen, der natürlich selber viel Rad fährt, ist ein guter Schritt in diese Richtung.

**F:** Absolut Kennen Sie das Konzept des ECF?

**D:** Nein.

**F:** Es handelt von „Starters“, „Climbers“ und „Champions“. Es gibt drei Gruppen. Auf dieser Achse haben wir den Modal Split in Prozent und auf der anderen die Maßnahmen. Bis zehn Prozent Radverkehr macht man Maßnahmen für die Infrastruktur und nennt man „Starters“. Hier überzeuge ich Radfahrer, ohne dass ich sie dazu überreden muss. Im weiteren Bereich haben wir dann Infrastruktur und Werbung, diese nennt man „Climbers“. Hier ist die Infrastruktur recht brauchbar und ich muss mit Werbung arbeiten. Dort befindet sich die Stadt München und Wien ist gerade im Übergangsbereich. Es müssen neue Menschen überzeugt werden auf das Rad zu steigen. Ab hier dann wieder Infrastruktur und nennt man „Champions“. Das Radfahren ist hier in der Gesellschaft schon so integriert, dass ich nicht viel Werbung machen muss. Die Infrastruktur muss verbessert werden, weil die Wahl der Verkehrsmittel nicht an alte Gewohnheiten gebunden ist. Das Verkehrsmittel wird je nach Bedarf genützt. Es geht darum, dass die positiven Aspekte des Radfahrens verbessert werden

**D:** Hier würden wir wahrscheinlich Kopenhagen einordnen.

**F:** Ja, Münster, Kopenhagen usw.

**D:** Das ist sehr interessant.... Welchen Stellenwert sollte das Radfahren als Bestandteil urbaner Konzepte haben?

**F:** Einen gleichen Stellenwert wie die anderen Verkehrsmittel, aber wegen der Umweltfreundlichkeit und dem effizienten Auskommen mit dem Platz mit einem kleinen Bonus versehen.

---

**D:** Gut, dann machen wir weiter mit dem Radverkehr in Wien. Gibt es ein Radverkehrskonzept in Wien?

**F:** Bei der MA 18 gibt es den Plan mit den Hauptradrouten zum Downloaden. Nach diesem Plan wird sehr viel gearbeitet und zum großen Teil sind das sogar die Hauptstraßen. Früher hat man gesagt, dass man in Nebenstraßen fahren kann, was teilweise möglich ist. Es gibt auch einige Parallelrouten, die sich dann irgendwann verlaufen, wie z.B. bei der Währingerstraße. Das ist das Hauptgerüst und es gibt Prioritäten, die wichtig sind und welche die erst zweite Priorität sind. Dieses Konzept kenne ich konkret und das gibt es seit mindestens 15 Jahren schon.

**D:** Sonst kenn ich nur den Masterplan Verkehr vom Lebensministerium, dieser ist aber für ganz Österreich angelegt. Es gibt auch das Lückenschlussprogramm, welches eher aus dem Infrastrukturbereich kommt, dass wieder aktiviert worden ist, weil das es eigentlich schon lange gibt. Es werden auch Querverbindungen ausgebaut, aber wenn es diesen dann an Qualität und Sicherheit fehlt und keiner benützen würde, dann macht das auch wenig Sinn.

**F:** Die Qualität muss natürlich passen. Beim Lückenschlussprogramm sind jetzt noch die kritischen und problematischen Stellen übrig. Man hat das gemacht, was einfach war und jetzt hat an Stellen, wo vor allem der Autoverkehr Platz lassen muss, wie z.B. beim Naschmarktradweg. Das ist natürlich sehr kontrovers. Diese undankbare Aufgabe haben jetzt die Grünen übernehmen müssen. Aber einem Netz mit Lücken fehlt die Attraktivität.

**D:** Warum glauben Sie ist der Radverkehrsanteil in Wien im Vergleich zu anderen europäischen Städten so niedrig? Wenn man bedenkt, dass wir vor zehn Jahren gerade einmal ein bis zwei Prozent hatten und mittlerweile doch schon bei sieben bis acht Prozent sind.

**F:** Es ist vor allem bezirksmäßig unterschiedlich. Im gesamten Wien haben wir sechs Prozent, aber z.B. im 21. und 22. Bezirk hat man schon acht bis zehn Prozent, wobei es vor allem vom „Grätzl“ abhängig ist. Es gibt welche, wo sehr viel Rad gefahren wird. Ich habe auf einer Straße ein Webcam aufgestellt und die Rad- und Autofahrer fotografiert. In dieser Straße gab es 25 Prozent Radverkehrsanteil.

**D:** Interessant. Hat Sie das auch überrascht?

**F:** 25 Prozent ja. Dass es so viel ist, hätte ich nicht gedacht.

---

**D:** Es wird dann auch wieder „Grätzln“ geben, wo gar nichts ist.

**F:** Der Südwesten ist relativ schlecht ausgebaut und der Wienerwaldbereich, in dem es relativ hügelig ist. Allerdings glaube ich, dass mit den E-Bikes dieses Argument ziemlich entkräftet ist. Ein ehemaliger Arbeitskollege von mir, der in Klosterneuburg wohnt, ist 72 und hat sich ein E-Bike gekauft. Er sagt, dass er sich jetzt wie 18 fühlt.

**D:** Das Thema E-Bike wurde in den bisherigen Interviews sehr kritisch beurteilt.

**F:** Ich habe Zahlen gehört beim Radgipfel in Perchtholdsdorf. E-Bike Nutzer sind zu 50 Prozent ehemalige Autofahrer und 50 Prozent ehemalige Radfahrer, wobei viele von denen das E-Bike nur teilweise nützen. Viele können ein normales Rad gar nicht mehr benützen, weil sie alt oder gebrechlich worden sind. Es ist die Frage, ob diese Leute dann überhaupt Radfahren würden, wenn es das E-Bike nicht geben würde.

**D:** Es ist auf jeden Fall eine gute Alternative.

**F:** Gut, jetzt zum europäischen Vergleich. Ein sehr wichtiger Grund in Wien ist das aggressive Verkehrsklima. Die Akzeptanz von Seiten der Autofahrer ist schlecht. Wir hatten die Generalversammlung vom europäischen Fahrradverband in Wien. Kevin Mayne, ein ehemaliges Vorstandsmitglied, hat gesagt, dass in Wien extrem aggressiv gefahren und wenig Rücksicht auf Die Radfahrer genommen wird. Teilweise wird versucht Radfahrer einzuschüchtern.

**D:** Diesen Eindruck haben auch Fahrradboten vermittelt, die gesagt haben, dass es für manche Autofahrer ein Vergnügen oder Sport ist Radfahrer in Bedrängnis zu bringen. Das unterstreicht auf jeden Fall das aggressive Fahren.

**F:** Traditionell hat Wien das Problem, dass sie eine historische Stadt mit wenig Platz ist. Es ist schwierig eine Radinfrastruktur zu errichten, die eine durchgehend hohe Qualität hat. In Deutschland haben die Städte Vorteile.

**D:** Wenn man es mit München vergleicht, ist Wien auf einer ähnlichen Stufe, nur hat man dort schon viel früher angefangen, die Leute auf das Rad zu bringen.

**F:** Ich sehe da München als das beste Beispiel. Die Stadt hat eine ähnliche Größe und eine ähnliche Topgraphie, wenn man Wienerwaldteile ausschließt. Für die Stadt Wien ist München auch ein gutes Beispiel.

**D:** Wie würden Sie als Radfahrer die aktuelle Situation bewerten? Es ist doch ein Aufschwung zu bemerken.

---

**F:** Absolut, denn es fahren viel mehr Leute mit dem Rad und ich habe eine erhebliche Verbesserung des Verkehrsklima erlebt. Vor zehn Jahren hat mich noch ein Autofahrer auf der Brünner Straße angehupt und gesagt, ich solle doch am Gehsteig fahren. Heute passiert das nicht mehr. Es gibt immer noch das knappe Überholen aber der Großteil der Autofahrer ist rücksichtsvoll oder vielleicht sind die anderen unbewusst rücksichtslos, weil sie z.B. nicht wissen, wie knapp sie überholen usw. Es gibt auch Situationen, wenn ich Nachrang habe und mich der zweite oder dritte Autofahrer vorbeilässt.

**D:** Wo würden Sie in diesem Zusammenhang sagen, dass es noch Stärken oder Potenziale gibt?

**F:** Die Abstellanlagen in Wohnhäusern gehören zu den schwierigsten Themen. Wenn jemand sein Fahrrad erst aus dem Keller holen muss, um es zu benutzen, dann fährt er nicht. Das gehört noch zu den schon besprochenen Hindernissen. Ich bin manchmal aber auch überrascht, wie gut manche Verbindungen sind. Die Schilder hingegen sind zu klein und man sieht sie nicht. Es ist nicht nur Größe, es gibt auch zu wenige Schilder. Bei den Zielbezeichnungen herrscht komplettes Chaos. Es gibt kein übergreifendes Konzept mit Hauptradrouten. Man passiert fünf Schilder Richtung Kagran und dann hat das Schild plötzlich eine andere Zielbezeichnung. Beschilderung ist eine Sache, die kann man mit verhältnismäßig wenig Geld und ohne politische Kontroverse schnell verbessern. Des Weiteren scheint es den Planern nicht bewusst zu sein, dass Radfahrer sich in der Kurve neigen. Bei manchen Stellen ist gleich ein Verkehrsschild außerhalb der Markierung und wenn ich um die Kurve fahren will, muss ich weit ausweichen. Das ist zwar nur eine Kleinigkeit, die allerdings sehr unangenehm ist. Die Radwege sind auch oft schlangenförmig, so wie wenn man zu Fuß gehen würde. Man könnte ganz leicht große Kurvenradien machen. Das sind alles Kleinigkeiten, die nichts kosten.

**D:** Da kommen wir wieder zu dem Punkt, dass die Planer wahrscheinlich nicht selber fahren. Diese Kleinigkeiten geben aber vielleicht den Ausschlag, dass viele dort nicht fahren wollen. Wo gibt es dann noch Schwierigkeiten? Ich habe z.B. gehört, dass die Akzeptanz der Radfahrer in den Bezirken unterschiedlich ist. Wie würden Sie das einschätzen?

---

**F:** Absolut. Als positives Beispiel gilt der 22. Bezirk. Der Bezirksvorsteher-Stellvertreter Josef Taucher setzt sich sehr effizient, gezielt und ohne viel Aufsehen für das Radfahren ein. Er arbeitet mit der Radgruppe im 22. Bezirk eng zusammen. Das negative Beispiel ist der 19. Bezirk, wo der Bezirksvorsteher ein ehemaliger Tankstellenbesitzer ist. Der kommt nicht auf die Idee, dass man mit dem Rad gegen die Einbahn fahren kann. Es wird dort nicht einmal etwas gemacht, wo es Platz geben würde. Dazwischen gibt es ein großes Spektrum.

**D:** Müsste man hier Maßnahmen einführen, die für alle dann gelten?

**F:** Schwierig, weil man dann das ganze Konzept mit der Bezirksautonomie ändern. Ich kann nur empfehlen, dass man sich auf jene Bezirke konzentriert, die es auch wollen. Dann kommen die anderen unter Druck, denn die Leute kommen auf die Idee auch in anderen Bezirken Rad zu fahren. Wenn mehr Radfahrer auf der Straße sind, dann wir dann das machen müssen.

**D:** Das wäre dann eine Art Domino- oder Ketteneffekt.

**F:** Ja genau.

**D:** Wie gestaltet sich die Finanzierung für die Maßnahmen? Der Großteil passiert durch die öffentliche Hand, aber wie sieht das bei Ihrer Organisation z.B. aus?

**F:** Meinen Sie die ARGUS?

**D:** Ja

**F:** Wir haben Mitgliedsbeiträge und die Zeitschrift „Drahtesel“, dort haben wir Inserate. Fördermitglieder haben wir auch, die mehr zahlen bzw. spenden. Die EU ist dabei recht schwierig, weil die Förderungen sehr abstrakt sind und die Kriterien um Förderungen zu bekommen sehr komplex sind. Wir sind da überfördert. Man versucht es mit dem ECF, aber das hat bisher noch nicht so funktioniert. ... Wenn man sich die Finanzierung und den Modal-Split anschaut, dann müsste der Radverkehr eigentlich viel mehr bekommen.

**D:** Die nächste Frage wurde meistens schon mit beantwortet. Ich denke an Ihre Graphik von vorher.

**F:** Wien befindet sich im Übergangsbereich und das bedeutet, dass man schon anfangen muss, Werbung zu machen. Das ist auch die Meinung der Entscheidungsträger der Stadt Wien. Das Fahrradhaus und der Radbeauftragte sind alles Aktionen in diese Richtung.

---

**D:** Wie schaut die Zusammenarbeit mit anderen Radorganisationen aus bzw. mit den zuständigen Magistratsabteilungen?

**F:** ARGUS und IGF arbeiten gut zusammen. Wir führen Projekte durch, wie z.B. ECF Generalversammlung, die Ende März, Anfang April stattgefunden hat. Wir wollen aber selber die Bedingungen für die Radfahrer zu verbessern. ARGUS ist mehr Mitglied- und Service orientiert, IGF ist eher aktionistisch. Mit den Einrichtungen ist die Zusammenarbeit besser geworden. Wir werden eingeladen und sind in diversen Gremien vertreten. Das ist aber noch ausbaufähig. Das Problem aber ist, wenn ein Planung einen gewissen Reifezustand erreicht hat, dann wird sie nicht mehr viel geändert werden. Es geht um die Einstellung der Planer. Ein gutes Beispiel dafür, wie schlecht es funktionieren kann, ist die Seestadt Aspern. Die Planungen sind schon ein paar Jahre alt und waren vor dem Paradigmenwechsel in Wien Richtung radverkehr angefangen hat. Die Planungen werden nicht angepasst, obwohl es massive Kritik an den nicht Praxis gerechten Lösungen gibt. An der Ringstraße z.B. ist der Niveauunterschied des Radwegs nur ein wenig von der Parkspur entfernt. Somit kommt das Auto auf den Radweg, wenn es einparkt, falsch parkt oder ausparkt. Der Radfahrer muss das Hindernis umfahren und das ist gefährlich.

**D:** Das gehört sicher auch zu den Kleinigkeiten, die vorher angesprochen wurden. Die positiven Auswirkungen des Radverkehrs auf den Menschen sind unbestritten. Welche sind für Sie die wichtigsten?

**F:** Radfahren ist sozial. Wenn ich jemanden beim Radfahren am Weg treffe, dann kann ich sofort mit demjenigen plaudern. Das kann ich mit dem Auto nicht. Ich erlebe die Stadt ganz anders, denn ich sehe alles, höre alles und habe Rundumsicht. Der Nachteil ist, dass man als Radfahrer viel mehr ausgesetzt ist. Am Gürtel z.B. erlebe ich die negativen Auswirkungen viel stärker, als wenn ich im Auto sitze. Man kann es als positiv und negativ sehen. Das Fahrrad ist eine Bühne und man erlebt viel.

**D:** Das ganze Stadtgefühl und –erlebnis ist einfach besser. Das ist sicher ein wichtiger Aspekt.

**F:** Ich glaube, dass es direkte Auswirkungen, egal ob gut oder schlecht, viel stärker erlebt werden. Ich bin ein Teil davon.

---

**D:** Wir haben München ja bereits angesprochen, aber welche „Best-Practice“-Beispiele wären für Wien noch interessant?

**F:** Houten in den Niederlanden. Die haben ein Konzept mit einer Ringstraße mit nur einer Möglichkeit durchzufahren, sonst gibt es nur Sackgassen. Houten hat 50.000 Einwohner. Man kommt dort mit dem Rad ideal durch, mit dem Auto fährt man nur Umwege. Das Auto nehme ich nur dann, wenn ich weiter weg will. Das ist ein guter Kompromiss, denn man will den Leuten auch die Wahl lassen.

**D:** Was könnte man für Wien übernehmen?

**F:** Das wäre das perfekte Konzept für die Seestadt. Aus der Stadt Malmö, wo ich herkomme, gibt es auch ein ähnliches Konzept mit Hauptstraßen und Sackgassen. Wenn ich vom Südrand zum Bahnhof fahre, habe ich als Radfahrer fünf Ampeln weniger als der Autofahrer. Das wären stadtplanerisch ideal Konzepte. Kopenhagen ist ein Sonderbeispiel und wenn man zu weit von solchen entfernt ist, dann bleibt es eine unerfüllbare Vision.

**D:** Danke für das Gespräch.

---

## **Interview 9**

Interviewpartner: Ing. Thomas Berger

Interviewer: Daniel Denk

Ort: Magistratsabteilung 18 – 1082, Wien, Rathausstraße 14-16, 6 Stock, Zimmer 731

Datum und Zeit: 23.05.2012, 10.30-11.20

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; B= Thomas Berger ...= Unterbrechung

---

**D:** Starten wir gleich mit dem ersten Teil und beginnen mit der Einstiegsfrage: Was ist für Sie effiziente urbane Mobilität?

**B:** Effizienz ist ein schwieriger Begriff. Für wen soll es effizient sein, für die Wirtschaft, für den Einzelnen, für die Stadt? Das ist nicht leicht zu beantworten. Ich glaube, dass es wichtig ist, ein System zu entwickeln, welches auch leistbar für die Zukunft ist. Große Infrastrukturen kosten viel Geld. Es wäre sinnvoll, dass man im kleinteiligen Bereich Alternativen anbietet, die auch längerfristig für die Stadt Kosten

---

spart. In dieser Hinsicht wäre das effizient. Nachhaltigkeit ist ein ähnlicher Begriff. Wir haben den Masterplan Verkehr in Wien, der sehr stark auf den Umweltverbund setzt, und das ist auch ein großes Thema. Das ändert sich auch mit dem neuen Plan 2014 nicht, sondern wird noch mehr in diese Richtung gehen. Die Schnittstellen und die Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen Verkehr, den Fußgänger und den Radfahrern sind sehr wichtig.

**D:** Sie haben den Masterplan Verkehr 2003 gerade angesprochen. Wie würden Sie den bewerten?

**B:** Die Richtung ist gut. Der ÖV hat durch die intensiven Investitionen, wie Streckenausbau und Wagenpark, zugelegt. Die Parkraumbewirtschaftung hilft natürlich auch, weil sie in dieser Richtung einen Lenkungseffekt hat. Wir sind aber auch gespannt auf die Ausweitung, die im Oktober kommt. Das wird sicher zusätzlich etwas bringen. Beim Radfahren sind wir auch ganz gut unterwegs. Seit 2003 haben wir uns verdoppelt, aber die Ziele sind sehr hoch. Ich bin ein wenig skeptisch, weil wir in Wien zwei Schienen parallel fahren. Auf der einen Seite den ÖV stärken, mit z.B. Jahreskarte um 365 € bzw. soll eine Jahreskarte kommen um 100€ für Leute, die ihr Auto abmelden, aber auf der anderen Seite den Radverkehr gleichzeitig auf zehn Prozente zu heben, wird schwierig werden. Die stehen natürlich in Konkurrenz. Man hat festgestellt, dass in anderen Städten, wo der Radverkehr höher ist, die ÖV-Fahrten auch wesentlich weniger sind bzw. weniger Anteil am Modal-Split. Die Richtung stimmt, aber es gibt auch sehr viele beharrende Kräfte in der Stadt. Diesen Leuten muss man sagen, dass der Platz nicht ausreicht, um später noch überall mit dem Auto hinzufahren.

**D.** Das führt mich zur nächsten Frage. Wie sollte sich das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Nachhaltigkeit für die Zukunft ändern?

**B:** Ich glaube, dass es schon viele gibt, die unterschiedlich denken in gewissen Bereichen. In den Innenstadtbezirken sechs bis neun gibt es immer mehr Leute die sagen:“ Wozu brauche ich überhaupt ein Auto?“. Man lebt in einer Stadt, die öffentlich sehr gut erschlossen ist und die dem Radfahrer von den Distanzen alles ermöglicht. Mit „Car-sharing“ Konzepten wird auch schon in diese Richtung gestoßen. Es hat ja niemand etwas dagegen, wenn man mal mit dem Auto wohin fährt, weil man etwas transportieren muss oder der ÖV dort nicht hingelangt, aber

---



dieses Denken, dass das Auto mein Besitz sein muss, ändert sich langsam. Die Kostenfrage steht sowieso immer im Hintergrund. Das Auto kostet viel mehr, als man eigentlich weiß bzw. man sich selbst zugesteht. Es muss ein gewisses Umdenken stattfinden. Ich habe mein Gehalt und wie viel Prozent davon verwende ich dann für die Mobilität. 365€, davon jeden Tag einen Euro für die Mobilität, wären schön. Wenn ich für ein Rad pro Jahr 50 oder 100€ rechne, dann kostet mich das 30 Cent pro Tag. Das Auto kostet mich aber um einige mehr Euro pro Tag und wenn das einmal begriffen und die Köpfe hinein kommen wird, dann werden viele wahrscheinlich umdenken.

**D:** Liegt das auch daran, dass sich viele nicht vorstellen können, wie schnell und effizient man mit dem Rad vorankommt. Viele sagen, dass es ihnen zu anstrengend, gefährlich bzw. nicht sicher genug ist.

**B:** Die Ausreden sind natürlich da, nur zeigt sich meistens dass diese Ausreden Vorurteile sind. Die Reisezeit ist sicherlich ein Argument. Ich komme gerade von einer Besprechung aus dem 19. Bezirk und habe 20 Minuten gebraucht, was ich mit dem ÖV sicher nicht geschafft hätte. Auto habe ich hier keines. Man hätte es aber wahrscheinlich auch in 20 Minuten geschafft. Dabei hätte ich aber viel mehr Ressourcen verbraucht, nicht nur meine, sondern auch jene von der Stadt. Das ist sicherlich ein Thema. Das andere ist das Schwitzen, die körperliche Anstrengung, aber ich bin auch gerade gefahren und Sie müssen nicht flüchten von mir. Das dritte Thema ist die Gefährlichkeit, aber das hängt sicher auch mit der intensiven Nutzung der Straßen durch PKWs und deren Geschwindigkeitsniveau zusammen. Wenn man das Gesamtsystem anders gestalten würde, könnte man die Sicherheitsfrage besser lösen. Bei den Abstellanlagen haben wir auch viel gemacht. Also gerade bei den angesprochenen Distanzen spricht nichts gegen das Rad, wenn ich aber weiter weg muss, z.B. in die BV 23, dann werde ich wahrscheinlich mit der Schnellbahn fahren.

**D:** Die Kombination aus beiden Möglichkeiten wäre optimal.

**B:** Natürlich. Wenn dort dann noch eine „City Bike“- Station steht und ich die letzten 100 Meter damit fahren kann, ist das noch besser. Faktoren, die den Radverkehr behindern, sind meistens Vorurteile. Wir reden auch von Eltern, die ihre Kinder nicht Radfahren lassen, weil es ihnen zu gefährlich ist. Der Effekt davon ist, dass die Kinder mit dem Auto in die Schule gebracht werden. Wenn das alle so machen, dann

---

fahren um die Schule so viele Autos, dass Fußgänger gefährdet sind usw. Es ist eigentlich eine selbsterfüllende Prophezeiung. Ein Thema, wo wir sagen, dass erfolgreiche urbane Mobilität wird nur gelingen, wenn man die Jugend in diese Richtung bewegt und dazu braucht man andere Rahmenbedingungen. Das ist schon ein Problem. Alle unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass die Jugend zwar viel ÖV, aber viel zu wenig mit dem Rad fährt. Das wäre ein Faktor. Aber auch die öffentliche Meinung gehört dazu. Gestern war ein guter Artikel in der Kronen Zeitung. Vor der Planungswerkstatt bzw. dem Fahrradhaus sind Radständer aufgestellt worden. Ein Gemeinderat hat eine Aussendung gemacht, wo geschrieben steht, dass die vielen Radständer eine Provokation sind und stattdessen dort Autoparkplätze sein sollten. Die Radständer sind die Provokation und die Autos sind die Normalität. Eigentlich könnte es auch umgekehrt sein. Viele Leute wurden aber in über 40 bis 50 Jahre in diese Richtung geschult. Für mich ist das keine Provokation, denn vor einem Fahrradhaus sollen doch auch Räder stehen.

**D:** Das sollte man meinen.

**B:** Ich meine nur, dass das solche Faktoren sind, die Mobilität behindern. Es gibt auch Parteien, die zwar aus anderen Gründen gewählt werden, aber dann doch intensiv in die Diskussion eingreifen. Die Bezirke haben dann teilweise Angst Änderungen zu machen, weil sie von der Opposition kritisiert werden. Es schreien meistens jene Leute auf, die es nicht wollen und nicht die etwas verändern wollen.

**D:** Was könnte man in diesem Zusammenhang für Lösungen anbieten?

**B:** Ein aktuelles Thema ist sicher die Jugend. Da müssen Aktionen gesetzt werden, um eine Bewusstseinsveränderung herbei zu führen. In diesem Bereich hat der Radkoordinator Blum und das Fahrradhaus schon etwas gemacht. Man muss aber auch Informationskampagnen starten. Aus Erfahrung weiß ich, dass der Großteil der Leute, die mit dem Radfahren angefangen haben, nicht mehr aufhören. Leute, die nicht fahren, haben 100 Gründe es nicht zu tun. Man muss Denkmuster aufbrechen. Das wären gute Lösungen. Dabei geht es nicht nur um das Radfahren, sondern auch um andere Sachen. Die Leute werden anfangen nachzudenken, vor allem wenn die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung kommt. Die alten Denkmuster aufbrechen ist glaube ich das wichtigste daran. Zusätzlich muss man natürlich Angebote

---

schaffen. Wir bauen seit ca. 20 Jahren an der Infrastruktur, nur diese allein nützt uns nichts.

**D:** Das ist richtig. Vielleicht sollte man das Radfahren schon verpflichtend beim Führerschein einbauen. Dieser Vorschlag wurde bei meinem letzten Interview gebracht.

**B:** Das wäre sicher kein Fehler.

**D:** Man könnte dadurch vielen die Angst nehmen, wenn sie das Zusammenspiel auf der Straße erlernen.

**B:** Es ist immer gut, wenn man eine Sache von einer anderen Perspektive sieht. Die meisten haben sich ein Weltbild geschaffen und da ist eben der Radfahrer der Böse. Wenn man selber am Rad sitzt, wird man merken, dass nicht alle Radfahrer böse sind bzw. alle Autofahrer gut und umgekehrt. Man muss einfach einmal über den Tellerrandblicken. Die sechste Frage haben wir schon vorweggenommen. Ich glaube, dass der Stellenwert hoch ist im innerstädtischen Bereich, aber auch jenseits der Donau, wo wir fast zehn Prozent Radanteil haben. Innerstädtisch sind die Wege kurz und es gibt keine Parkplätze. Wir haben festgestellt, dass die meisten Radfahrer aus der gebildeteren und einkommensstärkeren Schicht kommen und viele im innerstädtischen Bereich wohnen. In Floridsdorf und Donaustadt hängt es mit den Rahmenbedingungen zusammen. Einerseits ist es flach und man kann gut Radfahren, andererseits ist der ÖV dort auch nicht so gut. Im Westen und Süden gibt es Probleme. Dort müsste man den Stellenwert heben. Die Probleme sind die Topographie, es gibt kaum Radwege und es wohnen dort Leute, z.B. Migranten oder Arbeiterschicht, die eben nicht Radfahren. Man muss schauen, dass man diese Leute aktiviert. Da geht es auch um Statussymbole. Ein gut verdienender Mensch braucht das Auto nicht als Statussymbol. Junge Migranten definieren sich vielleicht mehr über das Auto. Wir werden nie an Kopenhagen herankommen. Wir sollten schauen, dass das Radfahren eine echte, ehrliche und gleichberechtigte Alternative ist. Es darf kein Anhängsel sein. Der Stellenwert des öffentlichen Verkehrs ist natürlich sehr hoch, aber dass der ÖV weiter gestärkt wird, wenn man ÖV und Radfahren kombiniert. Man würde sich die kleinen Buslinien ersparen, die viel Geld kosten. Des Weiteren würden viele Radfahrer zu Gästen des ÖV werden.

---

**D:** Ich sehe das auch so. Die optimale Lösung für mich im 14. Bezirk bzw. Auhof ist, mit dem Rad zur U-Bahn zu führen und dort einzusteigen, anstatt auf den Bus zu warten, um zur U-Bahn zu kommen. Viele wissen z.B. gar nicht, dass es den Wientalradweg überhaupt gibt.

**B:** Ich kenn die Gegend dort und das sind Informationsdefizite. In solchen Gebieten dünnen die Intervalle stark aus. Teilweise kommt am Abend vom Kino in Auhof kaum mehr nach Hütteldorf.

**D:** Schließen wir damit den Mobilitätsteil ab und gehen weiter zum Radverkehr in Wien. Gibt es ein Radverkehrskonzept für Wien?

**B:** Das erste Konzept ist aus dem Jahre 1994. Dabei ging es vor allem darum, die Erholungsgebiete zu vernetzen und einzelne Radrouten, wie den Laxenburgradweg, zu bauen. Die Leute sollten mit dem Rad in die Erholungsgebiete kommen, aber das schon 1984. Später 1994 hat man begonnen die innerstädtischen Gebiete zu erschließen und daraus entstand das erste Grundnetz mit Bezirksverbindungen. Es ist kontinuierlich gebaut worden und Schilder aufgestellt worden, aber dadurch wurden die Bedingungen auf der Straße nicht besser. Es hat damals auch noch keinen hohen Stellenwert gehabt, denn Radfahrer wurden meistens belächelt bzw. wurden als Außenseiter, Spinner, Grün-Wähler oder „Freaks“ bezeichnet. Diese Leute waren echte Pioniere. 1997 ist es dann zur Dezentralisierung gekommen und das Radwegsystem fiel in die Bezirkskompetenz. Da wurde aber nicht viel gemacht und 2003 ist das Hauptradwegenetz wieder in die Zentralkompetenz gekommen und es wurde der Hauptnetzplan entwickelt. Ab dann hat sich schon ein deutlicher Boom gezeigt. Vor allem beim Ausbau und bei der Qualität ist ordentlich etwas weiter gegangen. Aber es ist ein mühsames Vorankommen. Viele Jahre wurde versucht über die Infrastruktur etwas zu erreichen, aber jetzt glaube ich, dass wir in eine Phase kommen, wo das Marketing massiv verstärkt wird. Man merkt vielleicht im Moment nicht so viel, aber man setzt Signale mit dem Fahrradhaus zum Beispiel. Für mich stellt sich die Frage zwischen Kopf und Herz. Wir haben es lange über den Kopf probiert. Radfahren ist gesund, billig und einfach usw. Das hat uns nicht so viel weiter gebracht. Jetzt ist die Frage, ob wir es über die Gefühlsfaktoren, z.B. dass es im Trend ist, den Spaßfaktor usw. versuchen sollen.

**D:** Herr Bum hat gesagt, dass Radfahren „hipp“ sein soll.

---

**B:** Die achte Frage wurde auch schon mitbehandelt.

**D:** Ja richtig. Bei den bisherigen Interviewpartnern ist oft München als Vergleich herangezogen worden. Könnte sich bei uns eine ähnliche Entwicklung zeigen?

**B:** Eigentlich ist München gar nicht so gut, wie man glauben sollte. München hat einen RV-Anteil von 14 Prozent, aber nur einen ÖV-Anteil von 21 Prozent. Zusammen ergibt das 35 Prozent. Aber man sieht auch, dass der Umweltverbund in München 63 und in Wien 68 Prozent hat. Die Frage ist, wo man hin will.

**D:** Meine Frage hat sich ja ausschließlich auf den Radverkehr bezogen.

**B:** Mir ist der Umweltverbund insgesamt wichtiger. Beim RV sind sie besser, haben aber auch mehr Platz mit vielen „Zwei-Richtung“- Radwegen. Ich war vor kurzem in München. Bei den Abstellanlagen sind wir viel besser. Die Räder stehen kreuz und quer überall angebunden. Das Netz ist gleich lang wie unseres. Es gibt aber eine Radkultur dort, die es bei uns fehlt. Herr Blum ist angetreten, um diese Radkultur zu etablieren. Bei uns gibt es eben noch viel alte Bausubstanz und die „Parkplatzorgien“. Einbahnen mit vielen Schrägparkern und diese Dinge hängen uns heute nach. Wir haben den Platz nicht und jetzt geht es um das Thema Zurückgewinnung. Den Platz wiederherzustellen ist wirklich mühsam. Ich glaube aber trotzdem, dass der Hauptgrund der tolle ÖV ist. Warum soll ein Schüler mit einer Gratiskarte, mit dem Rad zur Schule fahren? Wieso sollte ein Pensionist mit einer Halbpriekarte mit dem Rad fahren? Die Leute, die keinen guten ÖV haben, die fahren vielleicht mit dem Rad. Die neue Jahreskarte mit 365€ ist zwar super, bringt uns aber auch nicht weiter. Der ÖV ist sehr billig in Wien.

**D:** Sie haben Recht. Wenn man für einen Euro am Tag überall hinfahren kann, dann ist sehr gut und billig. Gehen wir dann weiter zur aktuellen Situation des Radverkehrs. Das Thema wurde auch schon behandelt, aber vielleicht wollen Sie noch etwas dazu sagen?

**B:** Ich glaube, dass wir in den schon angesprochenen Bereichen, Innenstadtbezirke, der 2. Bezirk, Donaustadt, an der Kippe sind wo man sagen kann, dass Rad langsam selbstverständlich wird. Das ist ganz wichtig. Dafür wurden von mir eigentlich auch die Zählstellen eingerichtet, weil man dann Daten hat, um nachzuweisen, dass auch wirklich Leute mit dem Rad fahren. Die Politiker glauben immer, dass nur die Autofahrer Wähler sind. Laut unseren Daten sind nur ein Drittel der Wähler

---

Autofahrer und der Rest fährt anders. Trotzdem glauben Politiker, dass er die Wahl verliert, wenn er sich mit dem Autofahrer anlegt. Eigentlich müsste man sich auf die anderen zwei Drittel konzentrieren. Wichtig ist, dass das Rad sichtbar ist und das ist momentan in diesen Räumen der Fall. Mit den neuen Abstellanlagen ist eine Infrastruktur für die nächsten Jahre geschaffen worden und da müssen wir weiter machen. Der Radfahrer merkt, dass er doch erwünscht ist. Die Leute belächeln die Radfahrer nicht mehr. Vor 15 Jahren haben es viele nicht zugegeben.

**D:** Glauben Sie, dass es wirklich so stark belächelt wurde?

**B:** Ich habe das selbst in der Arbeit erlebt. Heute ist das normale und das ist eine wesentliche Änderung. Eine gewisse Barriere der sozialen Ausgrenzung ist damit weggefallen. Das ist ganz wichtig. Die Frage ist nur, wie wir es schaffen, dass im Westen oder Süden von Wien auch solche Normalitäten einkehren.

**D:** Die Fragen zehn und elf kann man gemeinsam behandeln. Wo könnte man hier noch ansetzen?

**B:** Die Stärke des Konzepts ist, dass man mit zentralem Geld Maßnahmen umsetzen kann. Bei manchen Bezirken wird man alt, wenn man auf sie warten muss. Der 1. Bezirk müsste eigentlich der Radfahrerbezirk sein, aber dort wird eben nicht so eine Politik geführt. Das muss man in einer Demokratie zur Kenntnis nehmen. Hier liegen die Schwierigkeiten. Der 9. Bezirk ist für mich der Vorzeigebereich, wo flächendeckend etwas gemacht wird. Es gibt aber auch andere. ... Einbahnen und Radstände liegen in Bezirkskompetenz. Die Förderung der letzten zwei Jahre in diesem Bereich hat viel gebracht, weil die Bezirke die Maßnahmen fast ohne Geldmitteleinsatz umsetzen konnten. Die Dezentralisierung ist hemmend. Viele Bezirksvorsteher sind von der alten Garde. Vielleicht ändert sich das Denken noch mehr bei einem Generationswechsel. Die Gefahr besteht, dass man das Ganze mit den Grünen verbindet und viele dann nicht mitziehen wollen. Die ÖVP hat sich ja plötzlich als Autofahrerpartei positioniert. Das ist schlecht, wenn das politisiert wird, weil dann irrationale Aggressionen hervorkommen. Das geht es dann um Taktik usw. Das ist sicher eine Schwäche. Die Stärke liegt im Druck der Straße, denn die Leute setzen die Politiker mit ihrem Verkehrsverhalten langsam unter Druck. Dieser Druck ist für mich ein wesentlicher Faktor. Man sieht die Radfahrer mittlerweile überall und das erhöht den Druck.

---

**D:** Die Finanzierung wurde auch schon besprochen. Ist die EU auch in einer Form beteiligt?

**B:** Sehr wenig. Der Lückenschluss vom Gürtel ist über Ko-Finanzierung der EU passiert. Nur bei Einzelprojekten kommt Geld von der EU, sonst eigentlich nicht. Es gibt eine Förderung „Klima aktiv“ vom Lebensministerium und die ISR, Intermodale Schnittstelle Radverkehr, vom Verkehrsministerium. Da ist schon Geld vorhanden, z.B. die Radgarage Hietzing wurde gefördert. Das Lebensministerium fördert im Rahmen von „Klima aktiv“ für Infrastruktur und Marketing. Öffentliche Hand muss man spalten in Zentral- und Bezirksbudget.

**D:** Gut. Wollen Sie zur Frage 13 auch noch etwas sagen?

**B:** Ja. Motivation ist eine Seite, aber man muss auch ein wenig mit Zwang, der sich dann z.B. in der Parkraumbewirtschaftung zeigt, arbeiten. Rationale Gründe wirken bei vielen nicht. Trotz der vielen Vorteile die man aufzeigt, machen es viele nicht. Das ist vergleichsweise wie der rauchende Arzt. Er weiß, dass er Lungenkrebs bekommen kann und macht es trotzdem. Motivation ist gut, aber es muss Begleitmaßnahmen geben. Man kann sich nicht immer auf den eigentlich recht billigen Benzinpreis verlassen. Es gibt zwei Möglichkeiten: die „City Maut“ und die Parkraumbewirtschaftung. In Wien hat man sich für die Parkraumbewirtschaftung entschieden. 365€ für die Jahreskarte ist natürlich auch eine Motivation statt ins Auto in den ÖV einzusteigen. Da stellt sich die Frage, ob vom Auto auf das Rad oder vom Auto in den ÖV.

**D:** Bei meinen Forschungen geht es auch nicht unbedingt darum, jeden auf das Rad zu bekommen. Menschen die weiter weg wohnen, z.B. in Mauerbach, brauchen oft das Auto um nach Wien zu kommen. Sie kennen sicher das neue Parkhaus in Hütteldorf, das meistens nur zu einem Drittel voll ist.

**B:** Das habe ich vorher gemeint. Solange es Parkplätze gratis gibt, wird der Autofahrer schauen, dass er nichts zahlt. Das ist aber auch logisch, das würden wir auch machen. ... Vor dem Auhofcenter z.B. gibt es keine Radständer, weil der Besitzer möchte, dass die Leute mit dem Auto hinkommen.

**D:** Gibt es eine Zusammenarbeit mit Radorganisationen?

**B:** Ja, die hat es eigentlich immer gegeben. Durch die neue Stadträtin und den Wunsch nach mehr Bürgerbeteiligung ist das natürlich verstärkt worden. Die IGF

---

und ARGUS werden durch die Geschäftsgruppe Fahrrad über Projekte usw. informiert. Es gibt die Fachkommission, wo auch ÖAMTC und ARVBÖ dabei sind. Es gibt auch Kooperationen, wie z.B. „Österreich radelt zur Arbeit“. Gemeinsam mit dem Fahrradhaus werden auch Aktionen gemacht. ... Ich kenne das jetzt doch auch schon lange und mir war nie wirklich klar, für den die Interessensvertretungen stehen. Wenn man von sechs auf zehn Prozent kommen will, dann gibt es viele Neukunden. Man muss das differenziert sehen. Es gibt den Bestand aus regelmäßigen Nutzern, die vielleicht „gestreichelt“ gehören, aber die fahren sowieso. Dann gibt es die unregelmäßigen Nutzer, die fahren wenn es ihnen gerade passt. Dann gibt es noch Leute, die das noch nicht nutzen. Wir müssen schauen, dass die unregelmäßigen Nutzer und die Nicht-Nutzer mit dem Radfahren anfangen. Die wollen dann sicher etwas anderes als diejenigen, die schon permanent fahren. Die neuen Nutzer tun sich schwer am Anfang und ich glaube, dass die Radorganisationen zu sehr auf den Bestand ausgerichtet. Sie vertreten die Interessen der Mitglieder und sollten aber über den Tellerrand hinaus blicken und neue Mitglieder gewinnen. Daher müssen wir die Maßnahmen und Forderungen an die Stadt Wien so gestalten, dass möglichst viele sagen, dass sie sich unter einem neuen Gesamtsystem das Radfahren vorstellen könnten. Das passiert zu wenig.

**D:** Welche Auswirkungen des Radverkehrs würden Ihnen noch einfallen bzw. welche sind besonders wichtig?

**B:** Gesundheit ist eines der wichtigsten Themen und ich denke auch, dass das ein guter Marketingansatz sein kann. Wenn du Rad fährst, dann brauchst du kein Fitness Studio. Es ist eigentlich absurd mit dem Auto zum Fitness Studio zu fahren, dort mich eine Stunde abquäle und dann mit dem Auto wieder heimzufahren. So mache ich gratis, während meines Arbeits- oder Ausbildungsweges, mein Training. Ich glaube nicht, dass das Umweltargument noch wirkt, denn die Leute haben genug von den Umweltdebatten, was traurig genug ist. Die Geldsache könnte noch eher funktionieren, weil viele Leute, Studenten und andere, über ihr Budget nachdenken müssen und sich dann etwas ersparen können. Aber auch das ist nicht das entscheidende Thema. Es geht um den gesellschaftlichen Stand. Bei Handy z.B. ist das auch so. Wenn du ein „Smart phone“ hast, dann bist du wer. Wenn du nur ein normales Handy hast, wirst du als „Looser“ bezeichnet. In manchen

---



Gesellschaftsschichten wird das mit dem Rad auch so sein. Das hat glaube ich den meisten Effekt, wenn man auf das Rad umsteigen will. Die Nachhaltigkeit ist für die Stadt vielleicht interessant, aber nicht für den Einzelnen. Beim Auto ist dasselbe. ... Da könnte man sich von der Werbung für Autos noch einiges anschauen.

**D:** Dieser Aspekt ist bisher noch nicht so heraus gekommen. Kopenhagen würde vorher erwähnt, aber was gibt es noch für Beispiele, wo an für etwas übernehmen könnte?

**B:** Es gibt ein Thema Langstreckenverbindungen, welches auch im Regierungsbeschluss steht. Kopenhagen hat bisher eine eingerichtet und wir werden uns das anschauen. Ob wir das für Wien heranziehen können, ist natürlich eine Frage der politischen Durchsetzbarkeit. Diese Verbindungen brauchen eine entsprechende Qualität, Reisezeit, Leistungsfähigkeit und Sicherheit. Letzten Endes geht es immer um Verteilungskämpfe, weil alles belegt ist. Wir müssen schauen, dass die Flächen so verteilt werden, dass nicht nur eine Gruppe etwas davon hat, sondern alle. Die Radverkehrskonzepte müssen den Spagat schaffen zwischen idealistischen Ansprüchen und der Machbarkeit. AM Hauptbahnhof ist die Frage, ob ich an diesem Knotenpunkt eine Infrastruktur schaffe, die dem Radverkehr hilft, wie z.B. genügend Abstellanlagen anzubieten. Das „Citybike“ wurde in Wien erfunden, wir sind aber stecken geblieben. Warum hat uns Paris oder London so abgehängt? Ich kann es ihnen sagen und zwar wegen der Dezentralisierung. In Wien bräuchten wir eigentlich 300 bis 400 Stationen, jetzt gibt es 80 oder 90. Wie weit ist die Politik gewillt bzw. in der Lage etwas zu machen? Wenn wir uns anschauen, dass jetzt wieder eine Volksabstimmung über die Parkraumbewirtschaftung gemacht werden soll, dann wird diese in Frage gestellt. Beim Radfahren wird es eine Politik der kleinen Schritte sein müssen. Es stellt sich die Frage, ob das in unser System hineinpasst bzw. ist es politisch durchzusetzen. Bei der „Velocity“ nächstes Jahr werden wir über diese Dinge natürlich sprechen. Da werden auch Leute aus anderen Städten kommen, die uns Tipps geben können

**D:** Im Moment befinden wir uns doch im Aufschwung und wir sollten den Weg so weiter gehen.

**B:** Ich bin guter Dinge, weil die Einrichtung des Fahrradhauses und des Herrn Blums doch zeigt, dass die Politik das Thema ernst nimmt.

---

---

**D:** Danke für das Gespräch.

---

## **Interview 10**

Interviewpartner: DI Tadej Brezina

Interviewer: Daniel Denk

Ort: TU Wien - 1040 Wien, Gußhausstraße 30/231

Datum und Zeit: 23.05.2012, 14.00-15.10

Transkribiert von: Daniel Denk

Legende: D=Daniel Denk; B= Tadej Brezina ...= Unterbrechung

---

**D:** Was verstehen Sie unter effizienter, erfolgreicher urbaner Mobilität?

**B:** Die Stadt ist dadurch gekennzeichnet, dass viele Leute auf engem Raum sind. An dem muss Effizienz gemessen werden. Der Umgang mit der Fläche ist ein Parameter der Effizienz und der Aufwand, den man dafür benötigt, auch. Hinter jedem Weg steht im Regelfall ein Zweck, den man bedient. Der Aufwand und die Energie, die man für diesen Weg verwendet, sollte ein Messparameter für Effizienz sein. Flächen- und Energieverbrauch sind die primärsten Parameter, mit denen man effiziente urbane Mobilität messen kann. Je geringer beide Parameter sind, umso effizienter ist urbane Mobilität.

**D:** Gibt es ein Gesamtverkehrskonzept bzw. Mobilitätskonzept für Wien?

**B:** Es gibt den Masterplan Verkehr aus dem Jahre 2003.

**D:** Der wurde bereits 2008 überarbeitet bzw. Zwischenberichte präsentiert.

**B:** Dieses Dokument kenne ich nicht aus 2008. Meinem Wissen nach bezieht alles was die Stadt sagt, auf diesen Masterplan Verkehr 2003. Ob die neue Stadträtin ein neues Konzept im Talon hat, was eigentlich zeitlich gut passen würde, weiß ich nicht. Es macht aber bisher nicht den Eindruck. Es gibt viele vereinzelte Vorstöße, also ziemlich viele Arbeiten an viele Fronten, z.B. Fahrradstraßen, Parkraumbewirtschaftung oder die geänderten Tarifstrukturen innerhalb des VOR. Im Sinne einer Gesamtkonzeption gibt es nichts.

**D:** Wie soll bzw. muss sich das Mobilitätsverständnis im Sinne der Nachhaltigkeit für die Zukunft ändern? Es gibt ja doch sehr viele Leute, die fast nur das Auto verwenden.

---

**B:** Wien hat eine gute Lage. Wir haben die Einteilung jeweils in Drittel, wobei sich diese mittlerweile zu Gunsten der Fußgänger und des öffentlichen Verkehrs bewegt hat. Der MEV ist sogar schon unter einem Drittel, sofern man die Daten stimmen. Wovon ist das heutige Mobilitätsverhalten geprägt?

**D:** Ich kann es Ihnen aus meiner Sicht sagen. Ich wohne am Stadtrand im Westen und wenn ich meine normalen Wege erledige, dann benütze ich das Fahrrad bis Hütteldorf oder Hietzing und fahr dann weiter mit der U-Bahn.

**B:** Beziehen Sie diese Frage nur auf Wien oder interessiert uns die gesamte Menschheit?

**D:** Es bezieht sich hauptsächlich auf Wien.

**B:** Ohne das jetzt genau mit Zahlen belegen zu können, aber Wien hat mit mehr oder weniger großen Schritten eine ausgesprochen gute Situation erreicht, die man auch nicht verspielen sollte. Es macht nicht den Anschein, aber die Gefahr besteht immer. Ich bin aber noch geprägt von der Exkursion vor kurzem in St. Petersburg, wo das ganz anders aussieht. ... Es ist aber immer ein „push“ und ein „pull“. Es gibt Interessenslagen, die nicht immer von kollektiver großer Stärke sind. Ein Beispiel für das noch nicht durchgesickerte Verständnis von Mobilität wären die Befragungen zur Auswertung der Stellplatzbewirtschaftung. Überall, wo die Bevölkerung gefragt worden ist, hat sie sich dagegen ausgesprochen. In einem Bezirk sind die Leute nicht gefragt worden, dort hat sich das Bezirksparlament dagegen entschieden. In Wien besitzt eigentlich nur die Hälfte der Bevölkerung ein Auto, benutzen tun es weniger als ein Drittel und trotzdem ist es ein dominantes Element. Es setzt sich in der Politik stärker durch, aber im tatsächlichen Leben spielt es nicht so eine große Rolle. Es ist interessant, dass dies in den Köpfen der Menschen so einen Vorsprung hat, was aber nicht im positiven Sinn zu sehen ist.

**D:** Welche Faktoren können eine erfolgreiche Mobilität in der Stadt behindern? Liegt das rein am Verständnis der Leute?

**B:** Das Verständnis der Leute ist nur ein Teilaspekt. Es gibt gute Untersuchungen dazu, denn die Erwartungen der Bevölkerung an die Politiker sind meistens anders, als das was die Politiker meinen, was von ihnen erwartet wird. Da gibt es oft einen weit auseinander klaffenden Unterschied. Das ist ein möglicher Faktor. Zusätzlich können die Interessenslagen von großen Konzerten, welche die Profiteure des

---

„Jetztzustands“ sind, ein Hinderungsfaktor sein. Österreich hat aber im Bereich der Versorgung mit fossiler Energien keine großen Player im Vergleich zu anderen Ländern. Auch die Autoindustrie beschränkt sich eher auf Zulieferung usw. In Deutschland hätte es ein urban nachhaltig denkender Stadtpolitiker wahrscheinlich schwerer. Was kann urbane Mobilität noch behindern? ... Die Menschen sind sich nicht im Klaren, dass Mobilität viel mehr ist, als korrekterweise unter Automobilität verstanden wird. Ein Verkehrsbericht, der nur über den Autoverkehr berichtet, ist nur ein Teilausschnitt, aber deswegen wird dem Auto eine viel größere Bedeutung zugemessen, als es tatsächlich im realen Leben hat. Des Weiteren ist vielen Menschen gar nicht mehr bewusst, wie eine menschenfreundlichere Stadt aussehen könnte. Ausgenommen sind ältere Menschen vielleicht und Leute die aus diesbezüglichen Paradiesen stammen, aber wir sind es von klein auf gewohnt, dass die Straßen stark befahren und „verparkt“ sind. Es gibt die Lehre der Memetik von Richard Dawkins, also die Vererbung von Information, nicht im Sinne von genetischer Vererbung, sondern von Ideen. Selbst wenn Kinder alternativ erzogen werden, dann werden sie trotzdem früh geprägt, weil sie sich ständig in diesem Umfeld bewegen. Es viel Potenzial darin enthalten, was sich die Menschen denken könnten. Man ist aber einfach zu stark von der Vergangenheit geprägt. Es ist auf allen Ebenen so in unseren Köpfen verwurzelt, dass das Auto in der Stadt eine wichtige Rolle einnimmt. Das reicht von der Bevölkerung bis zu den politischen Entscheidungsträgern und produziert viel mentale Barrieren.

**D:** Was könnte man dafür dann für Lösungen anbieten? Die neue Stadtregierung und der neue Radbeauftragte zeigen realpolitisch schon in eine gute Richtung. Man möchte ja den Radverkehr auf zehn Prozent anheben.

**B:** Ein frischer Wind, auch wenn der in der Minderheit ist, kann schon etwas beitragen. Wenn man gefühlsmäßig sagt, was es für eine Berichterstattung über Mobilität in Wien gibt, dann hat die neue Stadträtin schon einen frischen Wind gebracht. Ich orte durchaus eine gewisse Aufbruchsstimmung. Das manifestiert sich darin, dass gewisse Veranstaltungsformate hat und das Thema medial und politisch besetzt wird. Das führt natürlich auch zu einem Zwiespalt. Leute, die diese progressive Haltung nicht teilen, werden stärker dagegen auftreten und umgekehrt. Eine nicht unbedingt größere aber positivere mediale Präsenz wäre gut. Die

---

Medienlandschaft wird durch bestimmte Leute und deren Zeitungen zahlenmäßig dominiert. die in Bezug auf urbanes Setting und den Autoverkehr, der vermeintlichen Volksmeinung das Wort gegeben hat. Pilotprojekte, die später über diesen Status hinausgehen, weil sie sinnvoll angebracht worden sind, können erste Eisbrecher sein.

**D:** Das führt uns zum Stellenwert des Radverkehrs in Mobilitätskonzepten. Mir kommt manchmal vor, dass viele Autofahrer glauben, dass man sie zum Radfahren zwingen will und sie nicht mehr Autofahren dürfen.

**B:** Das war der Punkt, den ich vorher gemeint habe. Kleine Einschnitte in die eingesessenen Gewohnheiten werden oft über sehr überspitzt wahrgenommen. Das betrifft z.B. Dinge wie die mögliche Parkraumbewirtschaftung, Fahrradstraßen, die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der STVO usw. Es ist eigentlich eine überspitzte Reaktion einer Minderheit. Die Vertreter der Autofahrer haben die Angst in die Bedeutungslosigkeit zu geraten, wenn sie im Modal Split auf 20 Prozent abrutschen würden. Es gibt natürlich ein Spannungsfeld zwischen dem urbanen und suburbanen Gebiet. Wenn man sich die Bilder anschaut, dann geht das eher in den Süden und Osten, weil den Wienerwald man nicht suburbanisieren kann. In den letzten 30 Jahren hat dort eine explosive Entwicklung stattgefunden. Wie wird das wachsen und wie werden sich Treibstoffpreise und Mobilität entwickeln? Ideen vom Regionenring und weiteren Umfahrungsstraßen im Süden von Wien kommen sollen, produzieren einen großen Druck auf die urbanen Gebiete. Jetzt aber zum Stellenwert des Radfahrens in Mobilitätskonzepten. Radfahren hat dort schon einen hohen Stellenwert, aber nur in der Bekundung von Absichtserklärungen. Das merkt man auf allen Levels, wo Mobilitätskonzepte gemacht werden, egal ob in kleinen Städten oder Bundesländern. Den Masterplan Radfahren macht bei uns das engagiertere Lebensministerium und nicht das eigentliche dafür zuständige Verkehrsministerium. Der Stellenwert ist dort sehr hoch und der Masterplan Radfahren geht in die richtige Richtung. Das Problem ist die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen im komplexen Stadtgefüge. Es vergeht viel Zeit bis Maßnahmen bei den Teilkompetenzträgern, wie Bundesländern oder Gemeinden, ankommen. Auf nationale Ebene ist das Verkehrsministerium sehr konservativ auf das Radfahren bezogen. Die Helmpflicht für Kinder war in den letzten Jahren die einzig größere Aktion, die in Sachen

---

Gesetzgebung für das Radfahren gemacht wurde und diese ist nicht sehr positiv stimmend. Es gibt keinen hohen Alltagsstellenwert. Der Stellenwert ist hoch in den Bekenntnissen, aber in der operativen Umsetzung ist das noch nicht der Fall. Das könnte sich mit dem Hype um E-Mobilität, also „Pedelecs“ ändern. Das könnte auch beim Verkehrsministerium zu interessanten Projekten führen, die zu einer Gesinnungsänderung führen könnte.

**D:** Gut dann schließen wir die allgemeine Mobilität ab und gehen weiter zum Radverkehr in Wien. Gibt es ein Radverkehrskonzept für Wien?

**B:** Meines Wissens nach gibt es das nicht. Es war immer mehr oder weniger stärker ausgeprägter Bestandteil von allgemeinen Verkehrskonzepten. Es hatte aber keinen besonderen Stellenwert. Man hat viele Radwege gebaut, was sozusagen die Visitenkarte der Stadt Wien ist. Es ist nur oft schwer auszumachen was Radweg ist und was nicht. Zählt die Hauptallee im Prater genauso dazu wie der Ringradweg usw. Natürlich wäre ein eigenes Radverkehrskonzept, aber ein wirklich systemkundiges Gesamtverkehrskonzept für die Stadt und den Verkehr hätten auch ein hohen Radverkehrsanteil auf Grund der viel zitierten Vorteile zur Folge.

**D:** Um das noch einmal zusammenzufassen. Ein Radkonzept als Bestandteil eines Gesamtverkehrskonzeptes wäre gut.

**B:** Darum wird ein Gesamtverkehrskonzept der Stadt nicht herkommen. Es muss aber viel ausführlicher und wichtiger sein, als es bisher der Fall gewesen ist. Man muss aber vorsichtig sein, denn Wien ist eine geschichtlich gewachsene Stadt. Man kann sogar sagen, dass sie mehr oder weniger die ÖV-Hauptstadt der Welt ist. Gut, das ist vielleicht etwas übertrieben, aber Wien hat doch eine dominante Rolle. Man muss bedacht heran gehen und die richtigen Mittel einsetzen, um den ÖV, der ein ähnliches ökologisches Verkehrsmittel ist wie der RV, nicht zu schwächen.

**D:** Wieso ist man jetzt im europäischen Vergleich hinten nach?

**B:** Eben aus dem gerade genannten Grund. Wien hat eines der größten Straßenbahnnetze, es gab in Form der Stadtbahn früher schon U-Bahn-Konzepte, wie in London z.B.. Das war Ende des 19. Jahrhunderts bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts, aber schauen Sie nochmal zur Sicherheit in der Literatur nach. Der ÖV hat in Wien eine dominantere Rolle, als in anderen vergleichbaren Städten. Das würde ich als einen der Gründe nennen. Topgraphisch gesehen ist es kein reines

---

Flachland, aber es gibt gebirgigere Städte als Wien. Allerdings sind Amsterdam und Kopenhagen, hauptsächlich aus anderen Gründen aber auch topographisch gesehen natürlich günstiger für den Radverkehr.

**D:** So weit ich Amsterdam kenn, sind die größten Steigungen dort die Brücken.

**B:** Kopenhagen ist da nicht anders. In Wien gibt es aber auch keine wirklichen Berge, außer vielleicht den Wienerberg und im Westen die Abhänge des Wienerwaldes. Transdanubien wäre aber topgraphisch gesehen ein Paradies für den Radverkehr.

**D:** Es gibt im 14. Bezirk einige Hügeln, z.B. den Wolfersberg, wo ich viele Leute verstehen kann, wenn sie nicht jeden Tag mit dem Rad rauf und runter fahren wollen. Es geht aber dann auch darum, dass man das Auto doch öfter stehen lassen könnte.

**B:** Das betrifft aber nicht viele Menschen, denn die Bevölkerungsdichte ist nicht sehr hoch dort. Für solche Probleme gibt es aber auch technische Lösungen, wie z.B. in einer Stadt in Norwegen, wo es eine Art Schlepplift für Radfahrer gibt. Dafür gibt es sogar eine Industrie bzw. Firmen die das anbieten. Mit den „Pedelecs“ gibt es dann sowieso keine wirkliche gute Ausrede mehr. Außerdem machen die Leute, die auf den Hügeln wohnen, nicht den Großteil des Radverkehrsanteils aus.

**D:** Ich weiß nicht ob Sie selbst auch mit dem Rad unterwegs sind, aber wie würden Sie die aktuelle Situation beschreiben?

**B:** Ja ich fahre selbst häufig mit dem Rad. Was meinen Sie mit aktueller Situation genau?

**D:** Viele meinen, dass jetzt ein Aufschwung zu bemerken ist. In den Innenstadtbezirken sechs bis neun ist mehr Leben auf der Straße und man sieht mehr Radfahrer.

**B:** Die Aufbruchsstimmung ist eine Sache, also dass es mehr Hype um das Radfahren gibt. Beim Angebot der Stadt gibt es relativ gute Ideen und es fehlt noch an der konkreten Umsetzung, wie z.B. die Fahrradstraßen, bei denen Radfahrer auch gegenüber den Querstraßen bevorzugt sind. Dazu fehlen aber vor allem die Rechtsinstrumente. Man sich zwar mit Straßenverordnungen behelfen, aber es wäre ein gute Zeichen bzw. eine gute Unterstützung für den Radverkehr, wenn man das in der nationalen Gesetzgebung unterbringen würde. Vor allem beim Verkehrsministerium ist nicht viel zu merken. Auch wenn man sich an die

---

---

Begleitpunkte der letzten 23. STVO-Novelle ansieht, waren kontraproduktive Ideen dabei. Das würde ich als Bremsklotz bezeichnen. Es wird sicher noch einige Zeit dauern, bis das BMVIT nachzieht bzw. es ermöglicht. Es ist auch eine Frage, wie viele Gesetzgebungen das BMVIT einbringt bzw. in die Fahrradverordnungen einbaut. Das wiederum ist abhängig vom parlamentarischen Gleichgewicht bzw. von den parlamentarischen Verhältnissen. Die ÖVP lehnt generell, egal gute oder schlechte Ideen, alles ab. Das hat natürlich auch lokal starke Auswirkungen. Die Stadt, mit dem Radbeauftragten und all ihren Ideen, sollte in Bezug auf Infrastruktur wieder einen Schritt weiter machen. Was bisher an Radrouten gemacht worden ist, ist eigentlich ein Management aus Restflecken, denn was woanders übrig geblieben ist, wurde für den Radverkehr verwendet. Deswegen gibt es auch manchmal sehr beengte Verhältnisse, wenn man sich z.B. die Kreuzung Operngasse und Ring anschaut. Das ist jenseits von einer guten Brauchbarkeit. Die Frage ist, ob man sich solche Sachen, wie Radspuren für Radfahrer zu reservieren z.B., traut. Das wäre infrastrukturell gesehen ein wichtiger Schritt. Ich glaube aber, dass es zum ersten Mal ein politisches Ziel ist, den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Warten wir mal ab und schauen in zwei bis 3 Jahren, ob man in die Nähe des Ziels herankommt.

**D:** Sie haben es schon angesprochen. Wo liegen Potenziale, wobei es weniger um Konzepte als um Maßnahmen geht, im Wiener Radverkehr? Viele haben bisher die Beschilderung oder die Neigung der Radwege angesprochen.

**B:** Der Teufel liegt, wie überall, im Detail begraben. Die Potenziale sind verschiedenartig. Es wäre natürlich ein Entwicklungsgebiet oder Potenzial, dass Radverkehrsplanung vermehrt und dann ausschließlich von Leuten gemacht werden, die wissen was sie tun. Es gibt zum einen das Grundskelett in den RVS, aber damit allein kann man das Radfahren, also einen Aspekt vom urbanen Leben, nicht planen. Man muss ein Verständnis dafür haben und es selbst miterlebt haben. Eine Entwicklung in diese Richtung wäre gut. Es geht aber nicht nur um Radverkehrsplaner, sondern um Verkehrsplaner allgemein gesehen. Wenn man nur wieder in Sparten denkt, dann haben die Radverkehrsplaner vielleicht jene Flächen, die ihnen die anderen überlassen. Es wäre ein wichtiger Schritt, wenn die Planung von Alltagsradfahrern gemacht werden würde. Auch der größte Autointeressensvertreter ist irgendwo schon einmal mit dem Rad gefahren, aber das

---



ist eben was anderes. Radfahren ist nicht nur eine Ausfahrt zum Heurigen. Das Rad kann ein ziemlich potentes städtisches Verkehrsmittel sein. Das wäre auch ein Potenzial, wo sich alles hineinwickeln müsste. Das muss irgendwo noch stärker in die Köpfe der Entscheidungsträger hinein. Die Aufbruchsstimmung kann natürlich bewirken, dass bei Menschen Eigenschaften hervorgerufen werden, die bisher zurückgehalten werden mussten, weil es politisch nicht möglich war. Vielleicht entdecken Planende und Leute aus Magistratsabteilungen ihre Radfahrerseite. Das wäre auch ganz gut.

**D:** Wo liegen in diesem Zusammenhang die größten Schwierigkeiten, abgesehen von der aktuellen politischen Grundstimmung? Wenn wir eine andere Stadtregierung hätten, dann wäre der Aufschwung des Radverkehrs nicht zu bemerken. Oder ist mein Eindruck falsch?

**B:** Es ist relativ eindeutig, dass es so sein muss und zwar auf Grund der handelnden Parteien und auf Grund des Ressorts, welches sie zur Verfügung haben, sprich Verkehr, Raumplanung und möglicherweise auch Energie. Das passt gut zusammen. Es schaut mehr Radverkehr bei diesem Volumen heraus. Die Frage ist, welche Sachen geht man als Stadtregierung in dieser begrenzten Zeit der fünfjährigen Periode an? Man muss ein halbes Jahr Eingewöhnungszeit abziehen, bis das Werk anfängt zu laufen. Dann muss man noch bis zu einem Jahr Gemeinderatswahlkampf abziehen. Im Endeffekt bleiben dann ca. drei Jahre Zeit, dass man wesentliche Dinge umsetzen kann und auch die Früchte entsprechend erntet. Die Frage ob man das relativ breit streuen sollte, um viele Sachen zu machen, oder sehr konzentriert machen sollte, kann ich nicht beurteilen. Das könnte eine Schwierigkeit werden bei der nächsten Wahl.

**D:** Glauben Sie, dass jetzt gesetzte Maßnahmen für den Radverkehr unter anderen politischen Umständen nicht mehr durchgesetzt werden würden?

**B:** Kann ich nicht vorhersagen, aber wer weiß wann sich wieder eine solche politische Konstitution ergibt in Wien. Andererseits wird man sich, egal welche politische Konstitution über kurz oder lang kommt, einer weiteren Ökologisierung des Verkehrs nicht verschließen können. Es wird dann auch eine Angelegenheit des Erdöls und dessen Preise werden. Die Frage wird sein, ob man sich in die

---

industriearffine Mobilität oder geht es in die Richtung des Radfahrens, wo es nicht so große Konglomerate gibt und diese ein starkes wirtschaftliches Interesse haben.

**D:** Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt ja hauptsächlich über die öffentliche Hand. Ich habe heute auch schon gehört, dass es von der EU ko-finanzierte Projekte in Wien gibt. Kennen Sie sonst noch Finanzierungsmaßnahmen?

**B:** Ich nehme gleich vorweg, dass ich kein Finanzierungsexperte bin. Man muss sich das Budget der öffentlichen Hand anschauen und dessen Verteilung. Die Frage ist, wie viel Geld wird für Mobilität in die Hand genommen, um die jeweiligen Verkehrsmittel zu finanzieren. Innerhalb des Budgets gibt es sicher ein Verlagerungspotenzial. Ich glaube nicht, dass größere neue Straßenbauten a) notwendig sind bzw. b) finanzierbar sein werden. Es ist eher eine Frage der Instandhaltung der großen Autoverkehrsflächen auf der einen Seite und auf der anderen Seite welchen Geldanteil verwendet man für die früher oder später kommende Umverteilung der Individualverkehrsflächen. Hier sollte es finanziell keine Engpässe geben. Es ist eine Prioritätenfrage. Nehmen wir z.B. den Gürtel her, der bis zur Tangentenauffahrt unglaublich autoaffin gestaltet wird. Mit dem Geld, was dort vergraben wird bzw. werden wird, hat das einen zweifelhaften Sinn. Der Mangel an Geld ist nicht vorhanden. Die Verteilung ist eher ein Kampffrage. Wir sind Nettozahler der EU, es ist also kein Geld was wir von jemandem anderen bekommen. Es ist unser eigenes Geld, was wir über Umwege plus Reibungsverluste durch die Institutionen erhalten. Ich weiß nicht, ob es EU-Programme in diese Richtung gibt, aber es ist nicht zu erwarten, dass die EU Radverkehr finanziert. Die europäische Verkehrspolitik fokussiert sich auf internationale Korridore und Radverkehr kommt nicht vor. Es gibt schon Programme, die helfen sollen Neues zu stimulieren bzw. sollen sie „Herzeigeprojekte“ sein, die andere zum Nachahmen animieren sollen. Die „Follower“ sollen den „Leadern“ folgen. Aber eine konkrete Finanzierung gibt es nicht, die Städte müssen sich selbst ihre Radverkehrsprojekte organisieren. Da wird man sich nicht auf den „Papa“ EU verlassen.

**D:** Zur nächsten Frage wurde sicher schon einiges gesagt, aber was gibt es für Ansatzpunkte um die Menschen vom Auto, nicht nur unbedingt auf das Rad, wegzubringen? Welche Maßnahmen müssen da gesetzt werden? Radbeauftragter usw.

---

**B:** Der Radbeauftragte wird jetzt nicht allzu viele Personen auf das Rad bekommen.

**D:** Aber es ist schon ein gutes Zeichen.

**B:** Das schon, nur ich kann nicht genau sagen wie die Wahrnehmung der Menschen dazu ist. Dort anzufangen ist ein gutes Zeichen, aber es bringt die Menschen noch nicht aus dem Auto heraus. Der wesentliche Ansatzpunkt ist, dass die Leute gar nicht erst ins Auto einsteigen. Wichtig sind hier aber die verkehrspolitischen Werkzeuge, die weit über das Radfahren hinausgehen. In Wien ist die rechtliche Situation ganz gut, was die Möglichkeit der reduzierten Stellplatzvorschreibung angeht, wo bis auf 90 Prozent reduziert werden kann. Das wird meiner Meinung nach viel zu wenig angewandt. Darüber kann man sehr viel steuern. Die rote Alleinregierung hat unmittelbar vor der Wahl eingeführt, dass es zu einer Änderung der Garagenordnung kommt, die eine Substitution von Autostellplätzen durch radstellplätze in einer relativ hohen Zahl ermöglicht. Das gehört viel progressiver gemacht, denn in dichten urbanen Raum ist das Abstellen von einem Fahrrad, mit dem ich gut in der Stadt fahren kann und das nicht gestohlen werden soll ein wesentliches Thema. Auch ein wichtiger Punkt ist, dass man die Autofahrer, also die Zielpersonen, die ich aufs Rad locken will, mehr in Kontakt mit dem Radverkehr bringt, damit sie sich daran gewöhnen. Schauen mal, wenn wir den Schwellenwert von zehn Prozent erreichen, ob das Ganze nicht eine Eigendynamik annimmt und somit die Vorbildwirkung größer wird. Sehen Sie sich dazu das Werk „The Fear of Cycling“ von David Horten an. Man weiß ja, dass in Städten wo Radfahren einen hohen Stellenwert hat, wie in Dänemark oder in den Niederlanden, auch das soziale Ansehen derjenigen viel höher ist als anderswo. Portland in den USA ist auch erfolgreich, was Radverkehr angeht. Es spricht eine ganz andere Klientel an. Es ist eine Sache der Größenordnung. Je mehr sich trauen Radzufahren, desto mehr Schichten öffnen sich dem Radfahren. In Salzburg z.B..., wo wir 18 Prozent haben, können das nicht nur Studenten, Jugendliche oder Arbeitslose sein, da sind sehr wohl auch andere soziale Gruppen dabei. Gefühlsmäßig wird das in Wien langsam ein bisschen mehr. Wenn man zehn Prozent erreicht, liegt das nicht mehr unter der Wahrnehmungsgrenze der höheren Schichten. Das heißt jetzt aber nicht, dass die Superreichen mit dem Rad fahren aus dem 19. Bezirk in die Bankfilialen fahren.

---

**D:** Ingenieur Berger von der MA 18 hat auch gemeint, dass man früher auch ausgegrenzt wurde, wenn man mit dem Rad in der Stadt oder zur Arbeit unterwegs war, Heute ändert sich das auch und die von Ihnen angesprochene Vorbildwirkung kann einen entscheidenden Effekt haben, wenn man einen gewissen Radanteil erreicht hat.

**B:** Es gibt den Effekt der „safety numbers“. Je mehr Radfahrer unterwegs sind, desto geringer ist das individuelle Risiko. Auf der anderen Seite gibt es so etwas wie die „social stigma in numbers“, explizit gelesen hab ich das aber noch nicht. Je mehr Radfahrer unterwegs sind, desto geringer ist die soziale Stigmatisierung als Randgruppe. In Wien muss es gelingen, dass man diese Aufbruchsstimmung in eine Vorwärtsbewegung zu bringen, damit auch neue Radfahrerschichten dazukommen.

**D:** Wie sieht jetzt die Zusammenarbeit von Ihrem Institut mit anderen Radorganisationen aus? Ich denke da an Interessensvertretungen und Planungsstellen.

**B:** Ich bin mit zwei Kollegen von unserem Institut in die Vorbereitungsarbeiten für die „Velocity“ nächstes Jahr eingebunden. Das nächste soll ja ein Radjahr werden. Wichtig ist, dass man die Bewegung bzw. das Momentum aus der Konferenz herausholt, denn die wird in dann schnell in einer Woche vorbei sein. Da ich in Niederösterreich im Vorstand der NÖ- Radlobby bin, gibt es auch enge Kontakte zu den Wiener Radlobbyvereinigungen ARGUS und IGF. Von der Seite der Uni ist das erst im Entstehen. Es gibt noch keine großen Projekte. Wir haben aber Radverkehrsprojekte mit der WU und in Salzburg gehabt. Ich glaube nur, dass das BMVIT die Unis zu wenig in die Projekte einbindet. Zum Beispiel bei der Sache mit der Helmpflicht wurde weder unser Institut noch jemand von der BOKU dazu befragt. Das ist stark unterrepräsentiert.

**D:** Das heißt, dass die Unis zu wenig eingebunden werden?

**B:** Ja vielleicht zu wenig eingebunden, aber genauso viel eingebunden wie vom zugehörigen Ministerium dem Radverkehr gegeben wird. Das wäre ein Entwicklungskorridor. Mit Martin Blum dem Radverkehrsbeauftragten gibt es gute Kontakte. In Niederösterreich ist das ganze viel schwieriger. Das Radverleihsystem finde ich eine gute Aktion. Aber darüber hinaus gibt es nichts.

---

**D:** Welche Auswirkungen hat der Radverkehr, abgesehen von den Bereichen, die ich hingeschrieben habe?

**B:** Also im Bereich Gesundheit gibt es genug Literatur, die Sie nachlesen können. Umwelt ist auch klar. Die Emissionen sind um Zehnerpotenzen geringer beim Radverkehr. Einzig bei der Produktion des Rades entstehen Emissionen im Vergleich zum Fußverkehr. Es gibt generell wenig negative Auswirkungen. Jeder verwendet das Wort Nachhaltigkeit und mir gefällt der Begriff mittlerweile überhaupt nicht mehr. Vor allem die Wirtschaft hat diesen Begriff für sich gekapert. Für jede Kleinigkeit, die länger als fünf Minuten andauern soll, wird das Wort Nachhaltigkeit verwendet. Aber das Rad ist, gemeinsam mit dem zu Fuß gehen, das nachhaltigste Verkehrsmittel in Bezug auf weniger Energie- und Platzverbrauch und positiver Wirkungen. Sofern ich die Schwelle erreiche an dem positive Gesundheits- und Fittnesseffekte habe, als es Opfer im Radverkehr gibt und somit die individuelle Verkehrssicherheit steigt. Radproduktion ist in Bezug auf Wirtschaft eher als kleinräumige Produktion anzusehen. Seit dem „Mountainbike-Boom“ Ende der 80er hat es große Konzentrationsbewegungen gegeben, was nicht heißt, dass es nicht auch kleine Firmen gibt, die Radartikel produzieren, was sie auch tun. Im Vergleich zu großen Produzenten aus den USA oder China ist es wirtschaftlich natürlich nicht nachhaltig. Wenn durch hohe Benzinpreise und Pedelecs das Radfahren gesteigert werden konnte, dann konnten regionale Wirtschaftsräume davon profitieren, was die Produktion angeht. Der Radverkehr hat allgemein gesprochen einen positiven Einfluss auf die Wirtschaft. Weitere Auswirkungen sind z.B., dass man die Stadt anders kennen lernt, sowohl physisch als auch medial. Die Konstruktion von Räumen sieht beim Radfahrer natürlich ganz anders aus. Man nimmt seine Umwelt, seine Umgebung ganz anders wahr. Im Auto kommt es zu einer Art Abkoppelung von der Umwelt, durchs Radfahren wird das intensiver. Man nimmt Unterschiede in städtischen Räumen intensiver wahr. Im Auto ist es egal, ob ich durch eine Vorstadt fahre, durch eine Allee oder durch eine Betonwüste.

**D:** Ja die Abschlussfrage ist einfach ausgedrückt, ob sich Wien von anderen Städten etwas abschauen kann?

**B:** Freilich. Man muss auf jeden Fall die Größenordnung einberechnen. Man kann sich von Salzburg oder Graz etwas abschauen, die sind aber nur ein Zehntel so groß

---

wie Wien. Man kann also nicht alles linear übernehmen. Genau in der gleichen Größenordnung fällt mir nicht viel ein. Von Kopenhagen und Amsterdam in ihrer Rolle als Hauptstädte kann man sich wahnsinnig viel anschauen. Auch die Niederlande waren in den 60er und 70er Jahren nicht die Radfahrnation wie in heutigem Ausmaß. Die haben das nicht geerbt, sondern das waren gezielte Politikmaßnahmen, wie z.B. der „Masterplan Fiet“ und davon kann man sich einiges anschauen. Es braucht eine Aktion, um Radfahren in hohem Maße als Reaktion zu bekommen.

**D:** Gut. Danke für das sehr ausführliche Interview.

**B:** Kein Problem.

---

## Abstract

Das Mobilitätsverhalten der Menschen muss sich in Zukunft für die Zeit nach dem Öl ändern. Vor diesem Hintergrund entstand die Idee zu dieser Diplomarbeit. Die Themen Mobilität und Radverkehr sind in Wien und in den österreichischen Medien gerade brandaktuell und werden sehr kontrovers diskutiert.

Die Wiener Stadtregierung will den Radverkehr als zukunftssträchtige Form der Mobilität bis 2015 auf zehn Prozent Anteil am Modal Split anheben. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Bei der Wiener Bevölkerung setzt langsam ein Umdenken im Bewegungsverhalten ein.

Nach der Einleitung werden die wichtigsten Begriffe definiert und die Methodik der Forschungsarbeit präsentiert. Der Ausgangspunkt dieser Arbeit ist die Veränderung des Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Menschen seit der Industriellen Revolution. Die Basis für die Forschungsarbeit im Hauptteil bildet die stetige Entwicklung der verschiedenen Verkehrsarten bzw. Verkehrsmittel, die im geschichtlichen Teil der Arbeit ausführlich dargestellt wird.

Im Anschluss daran folgt der angesprochene Forschungs- bzw. Hauptteil der Diplomarbeit. Zehn Interviews mit Experten zum Wiener Radverkehr und Mobilität sind die Grundlage der Forschungsarbeit. Die Transkription der Gespräche ist im Anhang nachzulesen. Der Hauptteil stellt ausgewählte Themen dar, die mit dem Bereich Radfahren in Wechselwirkung stehen bzw. Verbesserungspotenziale aufweisen. Zur Analyse werden vor allem die Ergebnisse aus den Experteninterviews, „best- practice“- Beispiele und die Ergebnisse aus Literatur- und Dokumentenstudium herangezogen.

Den Abschluss der Arbeit bilden dann ein Fazit der Forschungsergebnisse und ein Ausblick in die Zukunft des Wiener Radverkehrs.

---

---

# Lebenslauf

Name: Daniel Denk

Geburtsdatum: 02.06.1985, Wien

Adresse: Lindheimgasse 8/2, 1140 Wien

Telefon: +43 664 878 9398

E-Mail: [daniel.denk@inode.at](mailto:daniel.denk@inode.at)

## **Ausbildung**

09/2003 – laufend Universität Wien, Diplomstudium Geographie:

Diplomarbeit mit dem Titel „Zukunftsthema Mobilität - Perspektiven und Entwicklungschancen des Radverkehrs am Beispiel Wiens“ in Korrektur

05/2008 – Beendigung des ersten Studienabschnitts

Spezialisierung im zweiten Studienabschnitt auf Raumplanung und Raumordnung

2003 Matura, Realgymnasium Astgasse

2009 AUTOCAD Einführungskurs am WIFI

## **Ausbildungsschwerpunkte**

Geländepraktikum Ötztal, Projektarbeit Regionalentwicklung in Kärnten, Städtebauliche Kartierung im Raum Klosterneuburg und Neusiedl am See, Seminare im Bereich Geographische Informationssysteme (GIS), Exkursion - Raumplanung im 4-Ländervergleich (Ö, D, SK, HU) nach Bratislava, Budapest, München und Salzburg

## **Berufserfahrung/Praktika**

09/2010 – 08/2011 Architekturbüro Riedl

- Mitarbeit bei Projekten im Bereich Stadterneuerung Gebietsbetreuung 14,15

09/2009 – laufend Dipl. Sptl. Armin Scharr & Sportscompany

- Sporttrainer für Kinder (Fußball, Tennis, Erlebnisturnen etc.)

03/2005 – laufend Technisches Büro für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, Bmst. DI Florian Denk

- Durchführung von Vermessungstätigkeiten (Wien Umgebung und Niederösterreich)
- Projektarbeit in der Kulturtechnik (Siedlungswasserbau, Ortsgestaltung)

03/2005 – laufend Projeco – Technisches Büro für Kultur und Wasserwirtschaft und Vermessungswesen

- Mitarbeit bei Projekten im Bereich der Altlasten und Materialgewinnung
-



Sommer 2005 Paul Berghöfer Hoch- und Tiefbau

- Ferialpraxis

Sommer 2003/2004 Zürich Kosmos Versicherungen

- Ferialpraxis

01/2001 – laufend Gartenpflege und Hausmeistertätigkeit

Hallas Ludwig Immobilienverwaltung GesmbH 1070 Wien (12h pro Woche)

### **Sprachen**

Englisch fließend in Wort und Schrift

Französisch Maturaniveau

Spanisch Anfängerniveau

### **EDV**

MS-Office gute Anwenderkenntnisse: MS Word, Excel, PowerPoint, Outlook

ArcView, CAD-Grundkenntnisse

Internet sehr gute Anwenderkenntnisse

### **Hobbies**

Sport: Skifahren, Fußball (Hobymannschaft), Basketball, Badminton

Musik: Deejay (privat)

---