



universität
wien

MASTERARBEIT

Titel der Masterarbeit

Rolle und Nutzen der Öffentlichkeitsarbeit in der städtischen Radverkehrsförderung

am Beispiel des Wiener Radjahrs 2013

verfasst von

Alexandra Hörmanseder, BA

angestrebter akademischer Grad

Master of Arts (MA)

Wien, 2014

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt: Raumforschung und Raumordnung

Betreuer: o.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Hermann Knoflacher

Erklärung

Hiermit versichere ich,

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

Die weibliche Form ist der männlichen Form gleichgestellt. Auf Grund der besseren Lesbarkeit wurde allerdings lediglich die männliche Form gewählt.

Danksagung

Zuerst möchte ich mich bei meinem Betreuer Herrn o. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Hermann Knoflacher bedanken, der sich meiner angenommen hat und für ein ausgewogenes Verhältnis aus Eigenständigkeit und Unterstützung gesorgt hat.

Besonderer Dank gilt allen Teilnehmern meiner Befragung, die sich die Zeit genommen haben, mich bei der Datenerhebung zu unterstützen. Auch bei meinen Interviewpartnern, Herrn Ass.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Michael Meschik und Frau Dipl.-Ing. Elisabeth Alexander, möchte ich mich für die guten Einblicke in die komplizierte Praxisarbeit bedanken.

Großer Dank gilt allen mir wichtigen Menschen, die mich direkt oder indirekt während meines Studiums unterstützt haben. Dies betrifft...

... in erster Linie meine Eltern, die immer an mich geglaubt und mich während meiner gesamten Ausbildungszeit nach besten Möglichkeiten unterstützt haben. Meine Mama hat zudem gemeinsam mit Gerhard das Korrekturlesen übernommen. Danke an beide für das mühsame Ausbessern von Fehlern.

... meinen Freund Günther, der mich während des Studiums immer wieder unterstützt und ermutigt hat und mich gleichzeitig bei der Entstehung dieser Masterarbeit fachlich wertvoll beraten konnte.

... Bettina, Johanna, Sophie und Susanne- meine ‚Mädels‘, die seit Jahren nicht nur meine schulische Entwicklung und Ausbildung miterleben. Danke für die immer gute Ablenkung, auch wenn die Zeit oft fehlt.

Inhaltsverzeichnis

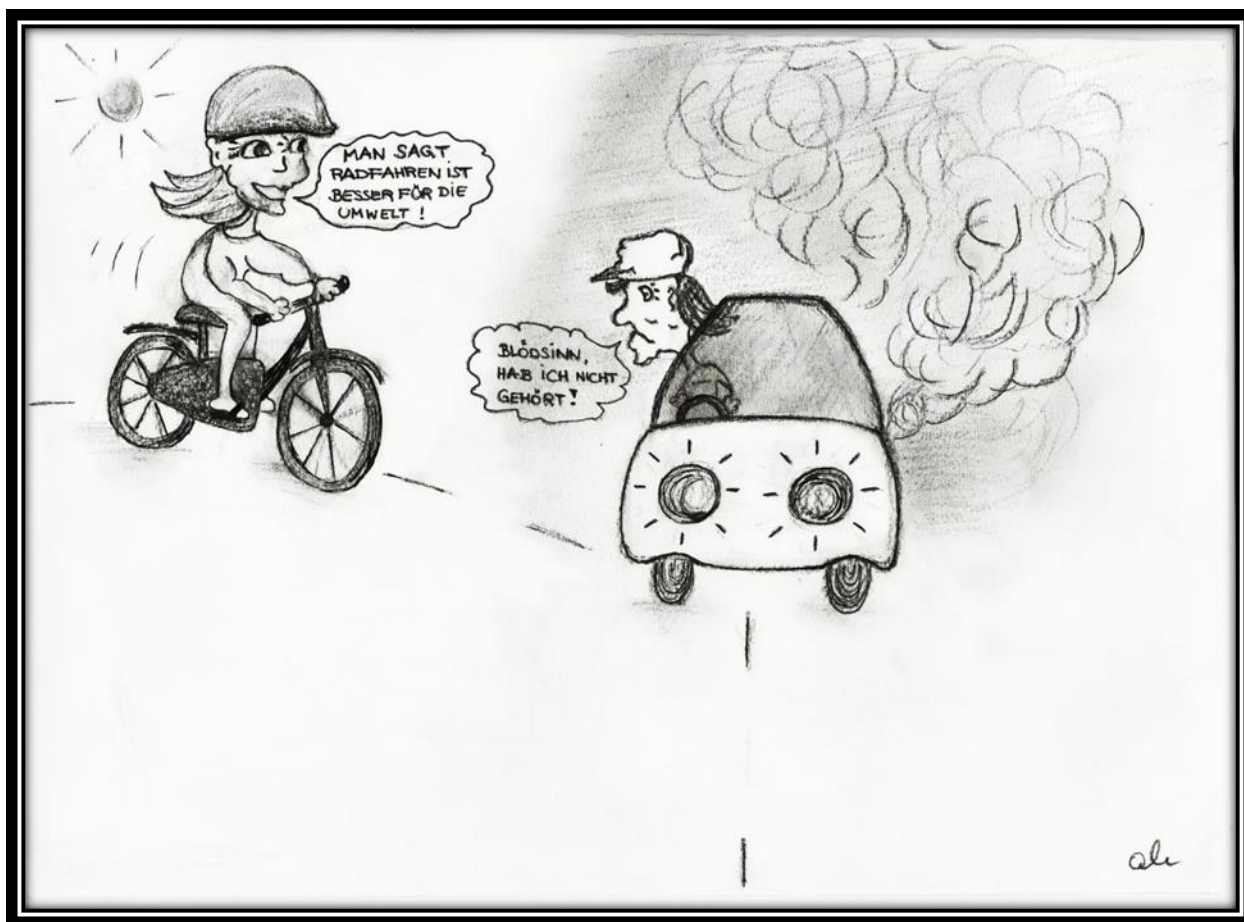
1. Einleitung	1
1.1. Fragestellung	1
1.2. Methoden	2
2. Die Bedeutung des Radverkehrs	4
2.1. Der Stadtverkehr	4
2.2. Das Fahrrad im historischen Kontext	5
2.2.1. Der städtische Radverkehr	8
2.2.2. Die einstige Bedeutung des Radverkehrs in Wien	10
2.2.3. Die gegenwärtige Bedeutung des Radverkehrs in Wien.....	12
3. Radverkehrsförderung	18
3.1. Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung	18
3.1.1. Umweltaspekte	19
3.1.2. Gesundheitsaspekte	23
3.1.3. Politik und Interessensverbände in Wien	25
3.2. Die drei Säulen der Radverkehrsförderung.....	29
4. Öffentlichkeitsarbeit	38
4.1. Was ist Öffentlichkeitsarbeit?	38
4.2. Geschichte der Öffentlichkeitsarbeit	40
4.3. Nutzen der Öffentlichkeitsarbeit	42
4.4. Öffentlichkeitsarbeit in der Raum- und Verkehrsplanung	46
4.4.1. Öffentlichkeitsarbeit in der Radverkehrsplanung	51
4.4.2. Beispiele gelungener ÖA in der Radverkehrsförderung.....	54
5. Mobilitätskonzepte	59

5.1. Stadt- & Verkehrsentwicklungskonzepte Wien.....	59
5.2. Masterplan	61
5.2.1. Ziele des Masterplans	62
5.2.2. Öffentlichkeitsarbeit im Masterplan	64
5.3. Klimaschutzprogramm	66
5.3.1. Ziele des Klimaschutzprogramms	66
5.3.2. Öffentlichkeitsarbeit im Klimaschutzprogramm	68
5.4. Radverkehrsförderung in den verkehrsrelevanten Papieren Wien	69
6. Radjahr	78
6.1. Was ist das Radjahr?	78
6.1.1. Veranstaltungen und Aktionen	79
6.1.2 Potentiale des Radjahrs	85
6.2. Erfolgsergebnisse des Wiener Radjahres 2013.....	86
7. Fazit	99
8. Literaturverzeichnis.....	102
9. Anhang	107
9.1. Leitfaden für Experteninterview	107
9.1.1. Interview mit Elisabeth Alexander	111
9.1.2. Interview mit Michael Meschik	116
9.3. Fragebogen	120
9.3.1. Fragebogenvorlage	120
9.3.2. Korrelationen	125
9.4. Grafiken zur Bedeutung der aktuellen Situation des Radverkehrs	136

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karl Drais auf seiner Draisine.....	6
Abbildung 2: Pedalgetriebenes Fahrrad von Pierre Lallement	7
Abbildung 3: Safety Fahrrad.....	8
Abbildung 4: Radverkehrsanteil Österreich 2006. 2011 und Zielsetzung 2015	12
Abbildung 5: Prozentanteil der Bevölkerung die täglich oder mehrmals die Woche mit dem Rad fährt 2011	13
Abbildung 6: Prozentanteil der Alltagswege, die mit dem Fahrrad gefahren werden, nach Bundeshauptstädten, 2011	13
Abbildung 7: Radverkehrsbudget der Bundesländer	14
Abbildung 8: Gründe gegen eine Fahrradbenutzung beim Einkauf, Österreich	15
Abbildung 9: Geschwindigkeit des Radfahrens im urbanen Raum im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln	16
Abbildung 10: Lärmstörung am Tag und/oder in der Nacht	20
Abbildung 11: Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors 1990-2010.....	21
Abbildung 12: Entwicklung der täglichen Flächenneuanspruchnahme	22
Abbildung 13: Parameter und Schritte des Kalkulators	24
Abbildung 14: Verkehrsorganisation in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen	31
Abbildung 15: Leistungsfähigkeiten der verschiedenen Radverkehrsanlagen	32
Abbildung 16: Plakat Jahreskarte der Wiener Linien.....	44
Abbildung 17: Sujet zur Hausordnungskampagne der Wiener Linien.....	44
Abbildung 18: Kategorien der Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit.....	50
Abbildung 19: Kampagne Com en puter på cyklen.....	55

Abbildung 20: Logo Projekt VELOVE	56
Abbildung 21: Kampagne FAHR RAD	56
Abbildung 22: Anteil des Fahrradverkehrs in Prozent. Vergleich zwischen Eisenstadt und Lustenau.....	57
Abbildung 23: Logo FFG	57
Abbildung 24: Intelligentes Fünfeck der nachhaltigen Mobilität	62
Abbildung 25: FahrradFashionShow	82
Abbildung 26: Hauptverkehrsmittel- Modal Split München.....	86
Abbildung 27: Altersgruppen und Geschlecht der befragten Personen	86
Abbildung 28: Teilnahme an Veranstaltungen im Rahmen des Wiener Radjahres ...	89
Abbildung 29: Kenntnisnahme der Veranstaltungen des Wiener Radjahr 2013.....	90
Abbildung 30: Nennungen der bekannten Veranstaltungen des Wiener Radjahr 2013.....	92
Abbildung 31: Beurteilung der Radfahrsituation Österreich, 2013	93
Abbildung 32: Interessensveränderung bei den verschiedenen Altersgruppen	94
Abbildung 33: Einstellungsveränderungen gegenüber dem Fahrrad nach dem Jahr 2013.....	96
Abbildung 34: Tonalität der medialen Meldungen während des Radjahres, 2013 ...	97
Abbildung 35: Gefühlte Zunahme der Medienpräsenz 2013	98
Abbildung 36: Wegzwecke Radverkehr nach Bundesländer	136
Abbildung 37: Modal Split der mobilitätsbeeinträchtigten Gruppen 2010.....	137
Abbildung 38: Modal Split Ländervergleich 2007	138
Abbildung 39: Vergleich Wien, München, Berlin, Hamburg, Köln.....	139



1. Einleitung

Die Monopolstellung des Automobils hat ein Ende; schleichend ist dieser Trend auch medial zu beobachten. Wie mit einem immer stärker werdenden Umweltgedanken auch in Hinblick auf Verkehrskonzepte umgegangen wird, soll in dieser Arbeit, mit speziellem Bezug auf die Radverkehrsförderung, näher beleuchtet werden. Zu einer gelungenen Radverkehrsförderung zählt allerdings nicht nur der Ausbau der Radwege. Der Prozess ist viel komplexer.

Aus diesem Grund will sich das folgende Werk einem, neben der Infrastruktur nicht minder wichtigeren Aspekt der Radverkehrsförderung, widmen - der Öffentlichkeitsarbeit. Hierbei soll ihr Nutzen herausgearbeitet und der Frage nachgegangen werden, welche Stärken die Öffentlichkeitsarbeit gegenüber den anderen Aspekten der Radverkehrsförderung hat.

Wichtig für die Arbeit ist auch die Herstellung eines Bezugs zwischen Theorie und Praxis, indem analysiert wird, wie die in der Literatur und in den Dokumenten erwähnten Forderungen und Ansprüche an die Öffentlichkeitsarbeit in der Praxis umgesetzt werden. Basis der Praxisumsetzung bilden dabei die Prozesse und Erfolge des Wiener Radjahres 2013.

1.1. Fragestellung

Die Forschungsarbeit beschäftigt sich mit folgender Hauptfragestellung:

Was bringt Öffentlichkeitsarbeit in der Radverkehrsförderung?

Zur Beantwortung dieser Hauptfrage dienen einige Unterfragen:

- Welchen Stellenwert hat die Öffentlichkeitsarbeit in den Dokumenten der Stadt Wien? Wie wird darauf eingegangen, was wird gefordert und wo sieht man Verbesserungsbedarf?
- Was wird in Wien medial getan? Wie zeigt sich die Öffentlichkeitsarbeit beim Wiener Radjahr 2013 in der Praxis? Konnten positive Erfolge verbucht werden?
- Werden etwaige Forderungen und Ansprüche an die Öffentlichkeitsarbeit in Wien effektiv in die Praxis umgesetzt?

1.2. Methoden

Das Interesse an der Untersuchung des Radverkehrs entstammt dem Projektseminar *Strategische Entwicklungskonzepte für Städte und Stadtregionen im europäischen Vergleich*. Die Masterarbeit baut demnach auf Untersuchungen, welche im Rahmen dessen durchgeführt wurden, auf. Einige Aspekte meiner Forschungsarbeit *Strategische Förderung des Radverkehrs in Wien: Ein Vergleich von Wien und Hamburg* wurden somit adaptiert. (vgl. BAUCHINGER, HÖRMANSEDER, 2013)

Die vorliegende Arbeit fußt neben ausführlichen Literaturrecherchen methodisch sowohl auf qualitativen, als auch auf quantitativen Erhebungen. Qualitativ wurden zwei Experteninterviews durchgeführt. Bei den Interviewpartnern handelte es sich um folgende Personen:

Herr Ass.-Prof.Dipl.-Ing.Dr. Michael Meschik, welcher an der Universität für Bodenkultur Wien am Institut für Verkehrswesen lehrt, beschäftigt sich vorrangig mit der umweltbewussten Mobilität. Als Forschungsexperte für den Fußgänger- und Radverkehr, konnte er der zugrundeliegenden Arbeit wichtige Inputs liefern.

Frau Dipl.-Ing. Elisabeth Alexander beschäftigt sich Im Zuge ihrer leitenden Position bei der Magistratsabteilung 28 mit dem Straßenbau und der Straßenverwaltung in

Wien. Ihre langjährige Erfahrung im Projektmanagement der MA 28 gab mitunter Einblick in die Verwaltung des Radwegebaus.

Die Experteninterviews fließen unterstützend in die gesamte Arbeit ein. Als quantitative Untersuchungsquelle diente ein kurzer Fragebogen. Neben allgemeinen demografischen Daten wurde die Einstellung zum Radverkehr abgefragt. Insbesondere will der Fragebogen mit gezielten Fragen erheben, ob sich die Einstellung gegenüber dem Radverkehr und das Radverhalten im letzten Jahr verändert haben. All diese Fragen dienen zur Erhebung dessen, was das Wiener Radjahr 2013 im Verhalten und in den Köpfen der Bevölkerung verändert hat.

Um neutrale Informationen zur Qualität des Fragebogens zu gewinnen, wurde mit je einer weiblichen und einer männlichen Testperson ein Pretest durchgeführt und geringfügig ausgebessert.

2. Die Bedeutung des Radverkehrs

Kapitel 2 widmet sich vorrangig den begrifflichen Definitionen und fachlichen Einordnungen. Es wird ein Überblick sowohl über die einstige, als auch die gegenwärtige Bedeutung des Radverkehrs gegeben. Dabei werden zunächst der stadtverkehrsplanerische Kontext und dann die Rolle des Radverkehrs über die letzten Jahrzehnte hinweg untersucht.

2.1. Der Stadtverkehr

Der Stadtbildung geht ein funktionierendes Fernverkehrsnetz voraus. Lange Zeit lagen große Städte am Meer, da der Wasserverkehr eine effektivere Versorgung mit Grundnahrungsmitteln sicherte. Die ersten großen Binnenstädte hatten nicht mehr als 15.000 Einwohner. Der Individualverkehr beschränkte sich zunächst auf Fußverkehr und Pferdekutschen und konnte zu einer Verbesserung der Verkehrssituation wenig beitragen. Erst mit dem Bau von Eisenbahnlinien wurde ein Wachstum dieser Städte ermöglicht. (vgl. KENTNER, BRITSCHGI 1974, 7)

Prinzipiell unterscheidet man zwischen Personen- und Güterverkehr, welche wiederum in Nah- und Fernverkehr unterteilt werden können. Der Stadtverkehr ist dem Nahverkehr gleichzusetzen. Der Unterschied zum Fernverkehr liegt darin, dass die Reisezeit *beschränkt* ist. Die maximale innerstädtische Reisezeit beträgt meist nicht mehr als eine Stunde. Der Stadtverkehr wird nur über die Zeit beschränkt, nicht aber über die Streckenlänge. Heutzutage legt man zwar längere Wege innerhalb einer Stunde zurück, es folgt aber dennoch kein höherer Zeitaufwand. Der zweite kennzeichnende Faktor ist die *Regelmäßigkeit*. (vgl. KLOAS et al 1985, 15ff)

Des Weiteren kann man zwischen nicht-motorisierten und motorisierten Verkehrsträgern unterscheiden, wobei zu ersteren neben dem Fußgänger- & Radverkehr beispielsweise auch etwaige Fuhrwerke zählen würden. Unter motorisiertem Verkehr versteht man all jene Verkehrsträger, welche eine externe Antriebsenergie, wie beispielsweise Strom oder Treibstoff, zur Fortbewegung benötigen. Hierzu zählt das Automobil ebenso wie die U-Bahn. Unterschieden kann allerdings anhand der Nutzungsart, sprich zwischen individuellem und öffentlichem Nahverkehr werden. Daher findet man im Stadtverkehr gegenwärtig vier Hauptverkehrsträger:

- Fußgängerverkehr
- Fahrradverkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr

2.2. Das Fahrrad im historischen Kontext

Das Fahrrad wurde verhältnismäßig zu seiner einfachen Antriebsweise sehr spät erfunden. Laut Wissenschaftlern gab erst ein Vulkanausbruch im Pazifik im Jahr 1816 den ersten Anstoß zur Erfindung. Dies klingt auf den ersten Blick vielleicht zu banal, ist allerdings auf die erheblichen Umweltschäden, welche dieser Ausbruch nach sich zog, zurück zu führen. Einer Berechnung zufolge entsprach der Ausbruch 170.000 Hiroshima-Atombomben. Die Staubpartikel der Vulkanasche sorgten für einen Grauschleier, welcher sich unter anderem auch über Europa ausbreitete. Die klimatischen Veränderungen sorgten für ausbleibende Ernten und fehlende Nahrung für Mensch und Tier. Auch der Pferdebestand, auf welchen man beim Transport in der damaligen Zeit angewiesen war, ging zurück. Demnach mussten alternative Transportlösungen gefunden werden. (vgl. WICH 2010, 8ff)

Als Erfinder des Fahrrades gilt der Mannheimer Karl Drais.

Die Laufmaschine, wie sie von ihm betitelt wurde, glich in vielen Zügen bereits der modernen Vorstellung eines Fahrrades. Sie bestand aus einem Holzgestell, zwei mit Speichen versehrten Rädern, einem gepolsterten Sattel sowie einer umständlichen Lenkung und wurde noch per Fuß angetrieben. Die



Abbildung 1: Karl Drais auf seiner Draisine

(Quelle: <http://www.bikesportnews.de/inhalt/karlsruhe-feiert-den-225-geburtstag-von-karl-drais-02.01.2013>)

Laufmaschine ähnelt gewissermaßen einem Laufrad für Kleinkinder. Später entwickelte der Engländer Denis Johnson diese *Draisine* weiter zum sogenannten *Hobby Horse* aus Metall. Obwohl Kurbelantriebe bereits in vielen Bereichen des täglichen Lebens eingesetzt wurden, dauerte es ein halbes Jahrhundert bis man den Pedalantritt erfand. Der Erfinder ist in der allgemeinen Wissenschaft zwar umstritten, die Tendenz geht allerdings zu dem Franzosen Pierre Lallement, der 1866 das Original- Patent für ein pedalbetriebenes Fahrrad anmeldete. (vgl. ebd)

Die Entwicklung ging weiter über das Hochrad, da man davon ausging, höhere Geschwindigkeiten aufgrund des größeren Radius des Rades erzielen zu können. Im weiteren Verfahren wurde nach verschiedenen Konstruktionen geforscht, welche die Benutzung weniger mühsam machen sollten. Diese Erfindungen reichten von Starleys filigranen Radialspeichen, bis hin zur Fahrradkette von Daniel Rudge gegen Ende des 19. Jahrhunderts. (vgl. ebd)

Zudem mussten Lösungen gegen die unangenehmen Erschütterungen geschaffen werden. Hartes Holz oder Metallkonstruktionen über festen Boden zu bringen,

bedeutete gleichzeitig eine Durchschüttelung der Knochen. Die Räder mussten deshalb fest und elastisch zugleich gemacht werden. Anfängliche Experimente mit Kautschuk folgten, bis John Dunlop schließlich den ersten Luftreifen patentierte.

(vgl. ebd)

Nach wie vor war das Hochrad zwar maßgeblich für diese Zeit, es brachte allerdings auch viele Nachteile, unter anderem bei Hindernissen und Höhenunterschieden mit

sich. Des Weiteren bedurfte es einer eigenen Kunst und viel sportliches Geschick auf- und abzustiegen. Aufgrund dieser Unsicherheit war es für weniger sportliche Personen nicht geeignet. In den 1880er Jahren kam dann das sogenannte *Safety* auf den Markt. Es handelte sich um ein Niederrad, welches nach einer Weiterentwicklung von Starleys Neffen der heutigen Vorstellung eines Fahrrades gleicht.

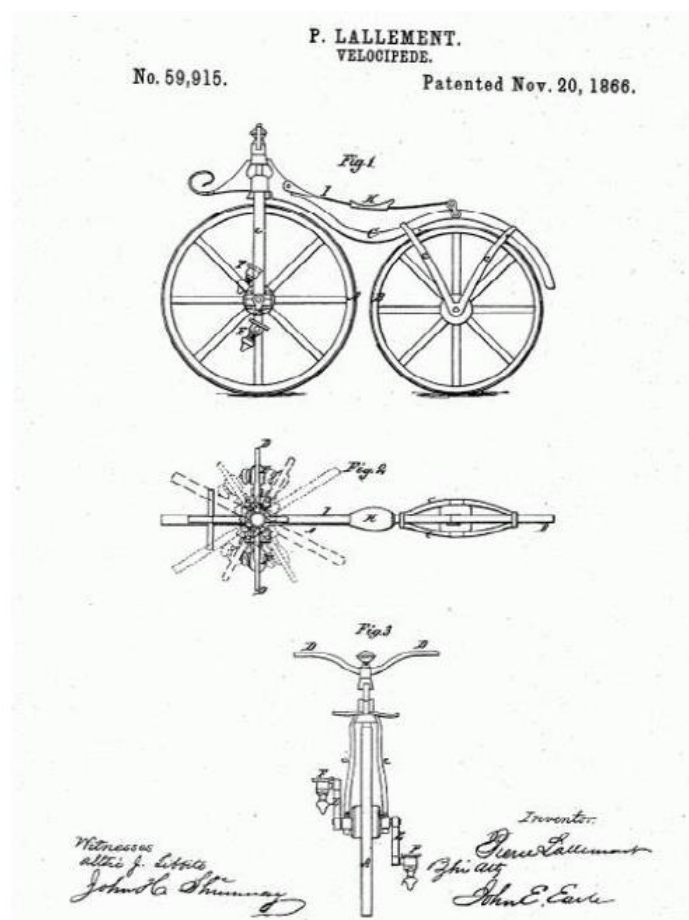


Abbildung 2: Pedalgetriebenes Fahrrad von Pierre Lallement

(Quelle: <http://www.brandwave.org/does-trend-influence-bike-design/411px-lallement-bicycle-patent-1866/> - 02.01.2013)

Gummiräder, Rahmenfederung, Direktlenkung und Kettenantrieb waren nun inkludiert. (vgl. ebd)

Coventry und Birmingham können als die größten Zentren der damaligen Fahrradindustrie bezeichnet werden. In Österreich vertritt diesen Ruf die Stadt Graz. Hier gründete Johann Puch in den 1890er Jahren seine erste Fabrik und produzierte das qualitativ hochwertige Puch- Waffenrad.

(vgl. ULREICH 2002, 31)



Abbildung 3: Safety Fahrrad

(Quelle: <http://bike-blog.info/1548/rover-safety-bicycle-von-1885-1886> – 02.01.2013)

2.2.1. Der städtische Radverkehr

Das Fahrrad konnte als städtisches Transportmittel lange Zeit nicht punkten. Dafür gab es mehrere Gründe:

- Wunsch nach Automatisierung
- Zustand der Straßen
- Geringe Verkehrstauglichkeit des Hochrades
- Preis des Hochrades

Zur Zeit seiner Erfindung sehnte man sich nach einer bequemerer Variante der Mobilität, eine welche keine Muskelkraft erforderte. Das Augenmerk wurde zunächst auf die Förderung der Dampfmaschine und später auf jene des Automobils gelegt. Diese aufstrebende Entwicklung des Automobils hemmte die Weiterentwicklung des Fahrrades als Verkehrsmittel. Ein weiterer Grund war die ohnehin geringe Verkehrstauglichkeit des Hochrades. Folglich kam es einerseits aufgrund der fehlenden Verkehrsregeln, andererseits wegen der geringen

Reaktionsfähigkeit zu gefährlichen Unfällen, welche Verbote und Prozesse nach sich zogen. Zudem stellten die Straßen des 19. Jahrhunderts aufgrund ihrer weichen Beschaffenheit ein zusätzliches Hindernis dar. Der Erwerb eines Hochrades war mit enormen Kosten verbunden und für die Massen zu teuer. Man schätzte den damaligen Wert eines Hochrades auf den eines kleinen Autos. (vgl. WICH 2010, 45ff) Daher blieb das Hochrad im Sport verankert und manifestierte sich lange Zeit als Spielzeug des Adels. Es wurde uninteressant, da man das Auto als bequemer und schneller empfand und es ein besseres Preis-Leistungsverhältnis aufzeigte. Zudem war ein Auto ein Statussymbol. Erst mit der Erfindung des Niederrades gelangte das Fahrrad in den Alltagsverkehr. Massenproduktionen ermöglichten Anfang des 20. Jahrhunderts auch einfachen Arbeitern den Erwerb eines Fahrrades. Der Adel konzentrierte sich nach wie vor auf Freizeit- und Sportaktivitäten. Daher wurden die Vorteile des kostenfreien Transportes vorwiegend von der ärmeren Bevölkerung genutzt. Da nun auch Frauen dieses neue Gefährt nutzen konnten und wollten, kam es zwangsweise zu Emanzipationsprozessen hinsichtlich Einstellungen und folglich auch zu Kleidungsveränderungen, wovon auch die Textilbranche profitierte. (vgl. ebd)

„Das Fahrrad überwand also nicht nur räumliche Distanzen, es überwand auch Distanzen zwischen den Geschlechtern und beförderte insgesamt demokratische Prozesse [...] Das Fahrrad wurde zum Volks-Rad und damit zum Wirtschaftsfaktor.“ (WICH 2010, 83)

Den größten Boom hatte das Fahrrad allerdings tatsächlich um die Jahrhundertwende. Bereits 1898 gab es in Wien 207 und in der gesamten österreich-ungarischen Monarchie mehr als 1000 Fahrradclubs. Dieser Trend konnte später nie wieder in dieser Form verzeichnet werden. Das Fahrrad wurde zwar immer wieder als billiges Transportmittel interessant, zum Beispiel ab 1944 gegen Ende des zweiten Weltkrieges aufgrund mangelnder Treibstoffe. Nichts desto trotz blieb das Fahrrad vorwiegend in der Freizeit oder bei der ärmeren Bevölkerung

verankert. Die zunehmende Motorisierung in den 1960er Jahren unterstrich diese Tatsache nochmals. Das Fahrrad erlitt einen enormen Imageverlust und wurde als Transportmittel für arme Menschen abgestempelt. (vgl. BREU, ULREICH 2002, 9)

Erst in den 1970er Jahren wurde das Fahrrad aufgrund von Modernisierungsinitiativen wieder interessant. Als Alltagsverkehrsmittel wurde es aber dennoch weitgehend abgelehnt. Im Vordergrund standen neue Trassen für den Autoverkehr. Trotz dieser ablehnenden Haltung seitens der Stadtpolitik gründeten ein paar engagierte Aktivisten den Fahrradverein ARGUS, welcher heutzutage mehr denn je in die stadtplanerischen Prozesse mit eingebunden wird. (vgl. NAVARA 2002, 67)

Nach den kleinen, alternativen Vorstößen der 1970er Jahren wurde das Fahrrad einige Jahre nahezu ganz aus dem Verkehr verbannt. Erst das aktuelle Schlagwort *Nachhaltigkeit* bringt das Fahrrad langsam wieder in den Alltagsverkehr.

Im Stadtverkehr spielt es aber nach wie vor nur eine geringe Rolle. Neben den anderen Transportmitteln, wie dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr, bildet es eindeutig das Schlusslicht, wie detaillierte Auswertungen weiter unten zeigen.

2.2.2. Die einstige Bedeutung des Radverkehrs in Wien

Der Radverkehr war bis in die 1980er Jahre nahezu unbedeutend in Wien. Damals betrug das gesamte Radwegenetz lediglich 11 Kilometer. Zudem wurde der Fahrradverkehr kaum in statistischen Analysen des Wiener Gesamtverkehrs mit einbezogen. Betrachtet man Modal-Split Auswertungen aus dieser Zeit, scheint das Fahrrad als Verkehrsträger selten bis nie auf. In den wenigen Erhebungen wo es zu finden ist, wird es mit dem Fußgängerverkehr kombiniert. Dass sich die Bedürfnisse der Fußgänger von jenen der Radfahrer differenzieren können und dies in der Praxis

auch tun, fand damals noch keine Berücksichtigung.

Das Fahrrad wurde als Verkehrsmittel einerseits vom zunehmenden Individualverkehr und andererseits auch aus der Verkehrsplanung selbst verdrängt. Man sah in ihm keine unterstützende und entlastende Wirkung gegenüber dem Gesamtverkehr. Folglich wurde der Radverkehr einfach ignoriert. (vgl. KNOFLACHER, KLOSS 1980, 2)

Insbesondere die fehlenden Radwege, welche als erste Maßnahme einer Radverkehrsförderung gesetzt werden müssen, führten Ende der 1970er Jahren zu immer häufigeren Protesten seitens der Bevölkerung.

„Radfahren ist in Wien immer noch Luxus. Tausenden Radlern stehen nämlich nur einige wenige Radwege zur Verfügung.“ (Kurier Juni 1979 in KNOFLACHER, KLOSS 1980, S.173)

Einstellungsveränderungen seitens der Expertise sind erst ab den 1980er Jahren erkennbar. Manifestiert haben sich diese einerseits durch den Gemeinderatsbeschluss von 1980, und in weiterer Folge durch eine Bevölkerungsbefragung zur Verhaltensveränderung beim Bau von mehr Radwegen. Bis dahin lag das Augenmerk der Straßenplanung in Wien auf einer rasanten Platzschaffung für den motorisierten Individualverkehr. Dies betraf nicht nur die Straßen selbst, sondern auch die zusätzlich nötige Flächen wie Parkplätze. Dafür mussten Radwege weichen. Das Radwegenetz reduzierte sich auf 11 Kilometer bis man 1980 Handlungsbedarf erkannte und den Beschluss zum Ausbau des Radwegenetzes fasste. 1986 betrug das Netz bereits 168 Kilometer und bis zum Jahr 2011 konnte sich dieser Wert nahezu verzehnfachen und stieg auf 1185 Kilometer.

(vgl. http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20110929_OTS0153/wr-gemeinderat-sp-lindenmayr-viele-gute-massnahmen-fuer-den-radverkehr - 07.02.2014)

Das Fahrrad wurde damals im Zuge des neu aufkeimenden Umweltbewusstseins mit ins Boot geholt. Hauptaugenmerk lag allerdings auf dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und das Fahrrad blieb weiterhin ein Randverkehrsmittel.

Der Radverkehr in Wien zerrt nach wie vor an den damaligen Maßnahmen, aufgrund deren überhaupt ein funktionierender Verkehrsbereich für das Fahrrad geschaffen wurde. Doch nicht nur der Ausbau der Radwege, sondern auch Ideen zur Parkraumbewirtschaftungen, welche bereits erstmals in den 1970er Jahren aufkeimten, boten dem Fahrrad ein Existenzfeld, auf welchem sich weitere planerische Maßnahmen bis in die Gegenwart entfalten konnten. (vgl. KNOFLACHER, SCHOPF, MACOUN 2005, 4ff)

2.2.3. Die gegenwärtige Bedeutung des Radverkehrs in Wien

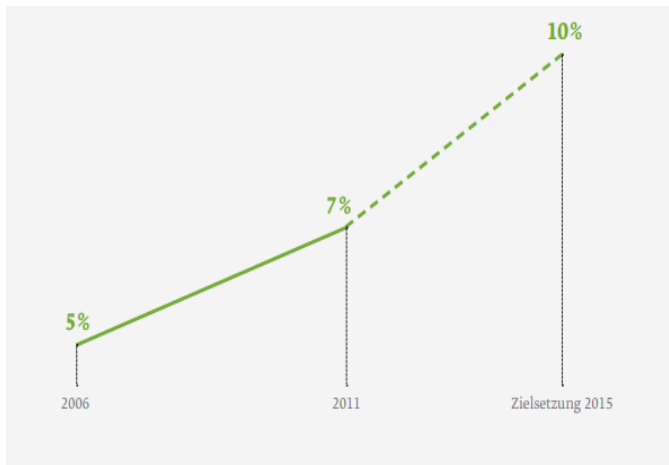


Abbildung 4: Radverkehrsanteil Österreich 2006. 2011 und Zielsetzung 2015 (Quelle:

http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf, © BMLFUW, 2010)

Um einen guten Überblick über die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien zu bekommen, werden im Folgenden einige statistische Abbildungen näher erläutert. Im Fließtext finden sich lediglich wenige auserwählte Grafikdaten, der Rest ist aufgrund der Größe im Anhang zu finden.

Laut Statistiken hat Wien beim Radverkehr derzeit einen Modal Split Anteil von 6%. Wie Abbildung 4 zeigt, lag der Anteil 2006 zwar noch bei 5%, ein Prozentpunkt konnte dahingehend zwar dazugewonnen werden, das Ziel von 7% für 2011 wurde aber dennoch nicht erreicht. Diese Entwicklung lässt darauf schließen, dass die Zielsetzung von einem Anteil von 10% im Jahr 2015 nicht erreicht wird.

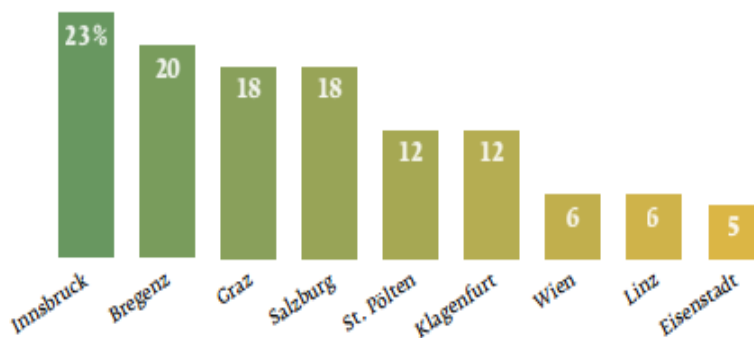


Abbildung 6: Prozentanteil der Alltagswege, die mit dem Fahrrad gefahren werden, nach Bundeshauptstädten, 2011

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf , © Quelle: VCÖ, 2013)

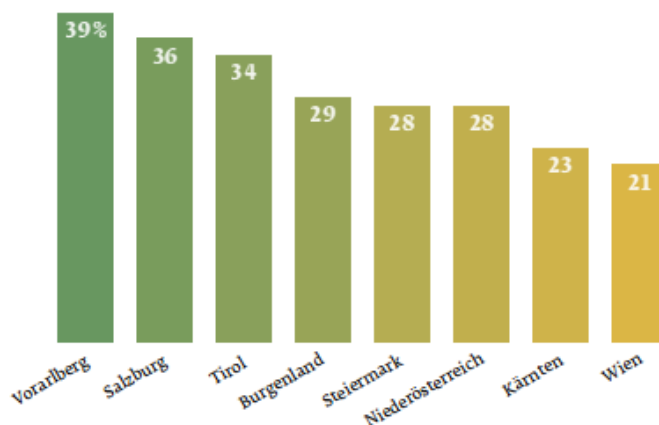


Abbildung 5: Prozentanteil der Bevölkerung die täglich oder mehrmals die Woche mit dem Rad fährt 2011

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf , © Quelle: VCÖ, 2011)

Vergleicht man Wien mit den anderen Bundesländern oder mit den anderen Hauptstädten ist der Prozentanteil der Radfahrer im unteren Bereich.

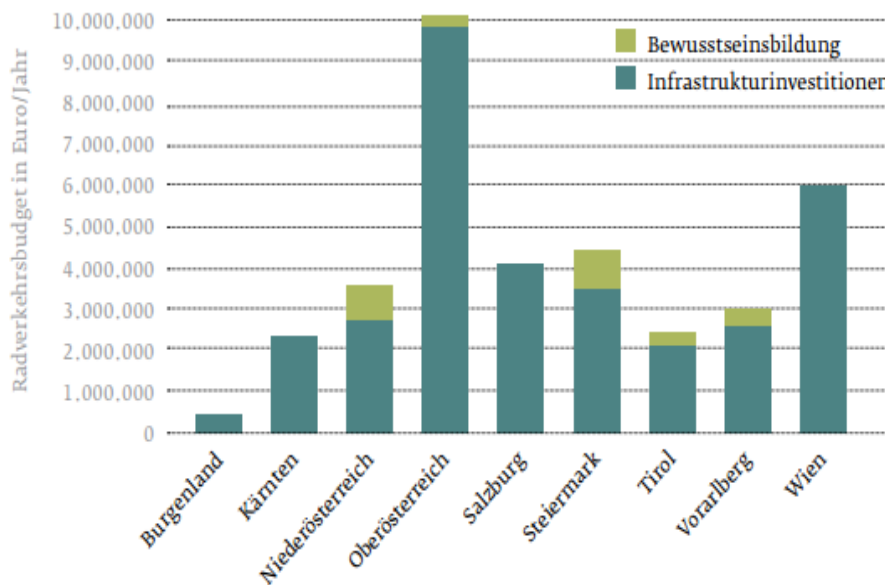


Abbildung 7: Radverkehrsbudget der Bundesländer

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf, © BMLFUW, 2010)

Knapp 40 Prozent der Bevölkerung in Vorarlberg fuhren 2011 täglich oder mehrmals die Woche mit dem Rad. Wien bildet hier mit 21 Prozent das Schlusslicht.

Zurückführen könnte man dies gegebenenfalls auf die im Verhältnis zu den Infrastrukturinvestitionen relativ hohen Budgetausgaben für die Bewusstseinsbildung in Vorarlberg. In diesem Bundesland wurden 2010 rund 500.000 Euro in bewusstseinsbildende und 2.500.000 Euro in infrastrukturelle Radverkehrsmaßnahmen investiert. In Wien belief sich das Budget zwar bei 6.000.000 an Infrastrukturinvestitionen, ein Budget für die Öffentlichkeitsarbeit scheint in Abbildung 7 allerdings nicht auf.

Der Modal Split Anteil ist neben den Städten in Vorarlberg und Tirol zudem in Graz

und Salzburg noch sehr hoch. 2011 wurden hier 18 Prozent aller Alltagswege mit dem Fahrrad gefahren. Der Modal Split Anteil lag, wie Abbildung 38 (Anhang) zeigt, 2007 in Graz noch bei 12 Prozent. Auch in der Steiermark wurden 2010 rund 1.000.000 Euro in die Bewusstseinsbildung gesteckt. Salzburg zeigt weder eine Steigerung des mit 19 Prozent bereits 2007 hohen Modal Split Anteils, noch ein bewusstseinsbildendes Radverkehrsbudget im Jahr 2010.

Bei einem Vergleich der statistischen Erhebungen zeigt sich demnach eine Parallele zwischen Investitionen in die Öffentlichkeitsarbeit und einem wachsenden, beziehungsweise stagnierenden Radverkehrsanteil.

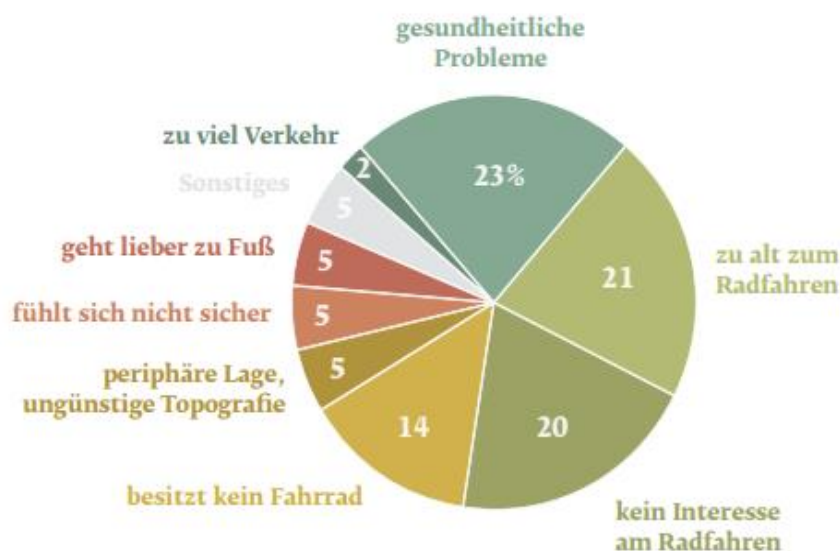


Abbildung 8: Gründe gegen eine Fahrradbenutzung beim Einkauf, Österreich

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf, © Quelle: CIMA, 2010)

Abbildung 8 zeigt die Gründe, die gegen eine Fahrradbenutzung beim Einkauf sprechen. Die häufigsten Argumente sind gesundheitliche Probleme, das Alter und das mangelnde Interesse. Diese Gründe wurden von insgesamt 64 Prozent genannt.

Nur für 5 Prozent der Befragten ist die Lage und Topografie ein Entscheidungskriterium.

Es bedarf demnach an Aufklärungskampagnen, welche einerseits das Interesse am Radverkehr wecken und andererseits die Vorteile des Radfahrens- unter anderem auch im hohen Alter- aufzeigen. Der Modal Split Anteil von Hochbetagten, sprich Menschen welche älter als 75 Jahre sind, beträgt, wie man in Abbildung 37 (Anhang) sieht, nur 2 Prozent. Zudem besteht sowohl bei Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren als auch bei Menschen mit Migrationshintergrund Handlungsbedarf zur Förderung des Radverkehrsanteils. 2010 entschieden sich lediglich 3 Prozent der Jugendlichen für das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel. Bei Menschen mit Migrationshintergrund lag der Anteil nur bei einem Prozent.

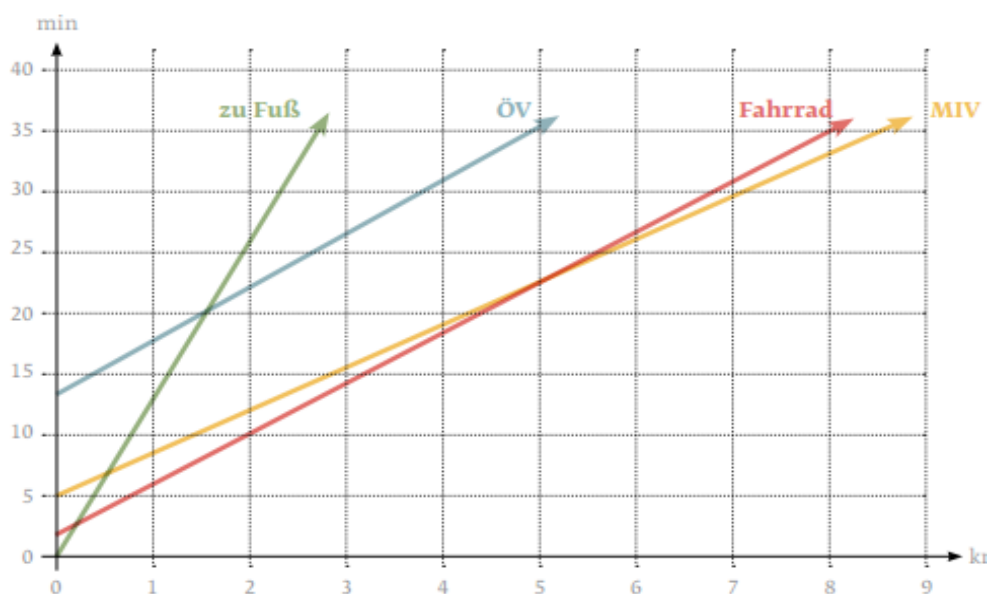


Abbildung 9: Geschwindigkeit des Radfahrens im urbanen Raum im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf , © Quelle: FGM, 2010)

In Abbildung 9 sind die vier städtischen Verkehrsträger und ihre Geschwindigkeit bei einer bestimmten Weglänge dargestellt. Es wird klar ersichtlich, dass das Fahrrad bei

einem Weg von bis zu 5 Kilometer das schnellste Fortbewegungsmittel in der Stadt ist. Es ist allerdings nach wie vor zu schwach im Alltag der Menschen verankert. Der größte Anteil der Bevölkerung sieht es als Freizeit- und Sportgerät und weniger als Transportmittel.

3. Radverkehrsförderung

Im vorliegenden Kapitel wird speziell auf die Notwendigkeit der Radverkehrsförderung eingegangen. Diese Notwendigkeit soll anhand der nachfolgend angeführten Rahmenbedingungen verständlich gemacht werden. Darunter fallen Umwelt- und Gesundheitsaspekte ebenso wie die Wiener Verkehrspolitik.

Im Weiteren wird die Radverkehrsförderung in ihre Hauptbestandteile unterteilt und die drei wichtigsten Säulen aufgezeigt. Dabei handelt es sich um die infrastrukturelle Förderung, die rechtliche und finanzielle Unterstützung und die Öffentlichkeitsarbeit.

3.1. Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung

Der Aspekt der Nachhaltigkeit spielt insbesondere in der Verkehrsplanung eine große Rolle. Bis dato wurden unzählige Erhebungen bezüglich der negativen Begleitfolgen durchgeführt. Dies betrifft einerseits die Umweltbelastungen und in weiterer Folge auch die gesundheitlichen und sozialen Auswirkungen auf die Bevölkerung. Manche Bevölkerungsgruppen werden aufgrund ihres Alters, einer Behinderung oder ihres Einkommens von der möglichen Benutzung eines kostenintensiven PKWs ausgeschlossen.

Ebenfalls von Bedeutung ist die verkehrspolitische Situation, da gerade Politik und Interessensverbände zu einer Verbesserung im Verkehrsbereich beitragen können und oftmals die Endentscheidung bestimmter Veränderungen bei der Politik liegt. Zudem kann die Politik als größtes mediales Sprachrohr die Bevölkerung in ihrer Meinung maßgeblich beeinflussen. Eine fahrradfreundliche Politik ist somit

Grundvoraussetzung für eine Radverkehrsförderung.

Auf die Aspekte *Umwelt, Gesundheit* sowie die aktuelle *stadtpolitische Situation in Wien* wird im Folgenden noch detaillierter eingegangen.

3.1.1. Umweltaspekte

Durch die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs kommt es mitunter durch Luftschadstoffe und Treibhausgase zur intensiven Verschmutzung der Umwelt, sowie zur Entstehung von Lärm. Um eine Vorstellung von den Dimensionen der unterschiedlichen negativen Nebeneffekte zu bekommen, wird im Folgenden, basierend auf den Erhebungen des Umweltbundesamtes, eine Auflistung gegeben: (vgl. <http://umweltbundesamt.at> – 15.12.2013)

Lärm

Umgebungs­lärm kann unterschiedliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben. Um dem Thema Lärm besonders im Straßenverkehr entgegenzuwirken, beschloss Österreich basierend auf der EU-Richtlinie 2002/49/EG sogenannte *Umgebungs­lärm-Aktionspläne* für die einzelnen Bundesländer zu kreieren. Die Entwicklung der einzelnen Pläne findet unter ständiger Bürgerbeteiligung statt.

Geltende Schwellenwerte im Straßenverkehr sind 60db am Tag und 50db in der Nacht. Im Zuge des Teil-Aktionsplans Wiens wurde erhoben wie viel Prozent der Gesamtbevölkerung in den einzelnen Bezirken eine Lärmgrenze von >55db am Tag und >45db in der Nacht überschreiten. Die Auswertungen betreffen ausschließlich die Wiener Landes- und Gemeindestraßen. Autobahnen und Schnellstraßen, welche in den Zuständigkeitsbereich der ASFINAG fallen sind ausgenommen. Dabei sind in Wien im Durchschnitt 36,4% am Tag und 43% in der Nacht akut betroffen.

Spitzenreiter sind der 7. und 9. Wiener Gemeindebezirk, welche mit über 50% am Tag und über 60% in der Nacht die meisten Betroffenen aufweisen. (vgl. BMLFUW 2013 - 4ff)

Abbildung 10 gibt zudem die Lärmstörung in vier Beeinflussgraden an. Dafür wurden Erhebungen im Zeitraum von 1970 bis 2011 gemacht. Erfreulich ist die Reduktion jener Bevölkerungsanteile, welche sich entweder *sehr stark* oder *stark* durch Lärm gestört fühlen. Der Wert sank beide Fälle zusammen betrachtet in eben genanntem Zeitraum von über 20 Prozent auf circa zehn Prozent.

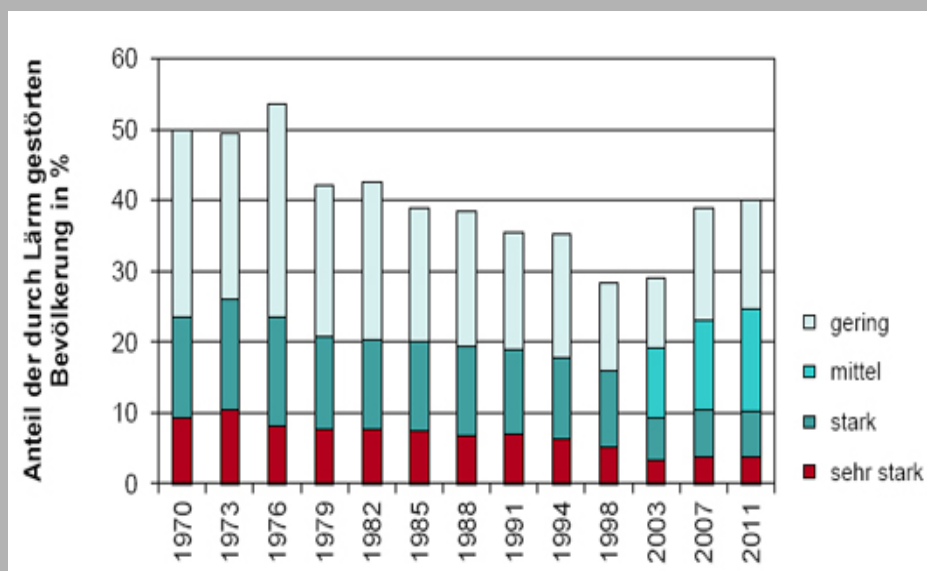


Abbildung 10: Lärmstörung am Tag und/oder in der Nacht

(Quelle: Statistik Austria © Umweltkontrollbericht 2013)

Im aktuellen Entwurf des Aktionsplans für Wien wird betont, dass neben den technischen Maßnahmen, wie beispielsweise den Lärmschutzwänden, vor allem verkehrsberuhigende Maßnahmen in Wien in den letzten Jahren zu einer messbaren Lärmreduktion geführt haben. Darunter fällt der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes genauso, wie der Ausbau des Radverkehrsnetzes. Weitere Maßnahmen, wie beispielsweise passive Schallschutzeinrichtungen, ein Lärm Online

Informationssystem (LOIS) zur Bürgerbeteiligung oder Maßnahmen im ruhenden Verkehr werden derzeit erarbeitet. (vgl. ebd.)

Schadstoffe

Verkehr, insbesondere der motorisierte Individualverkehr gilt als Hauptverursacher von Schadstoffen, wie Treibhausgase, Stickoxide oder Staubpartikel. Seit 1990 nahmen die Treibhausgasemissionen um 60% zu. Trotz einer Zunahme an Verringerungsmaßnahmen der letzten Jahre wurde von 2009 auf 2010 ein weiterer Anstieg um 3% verzeichnet.

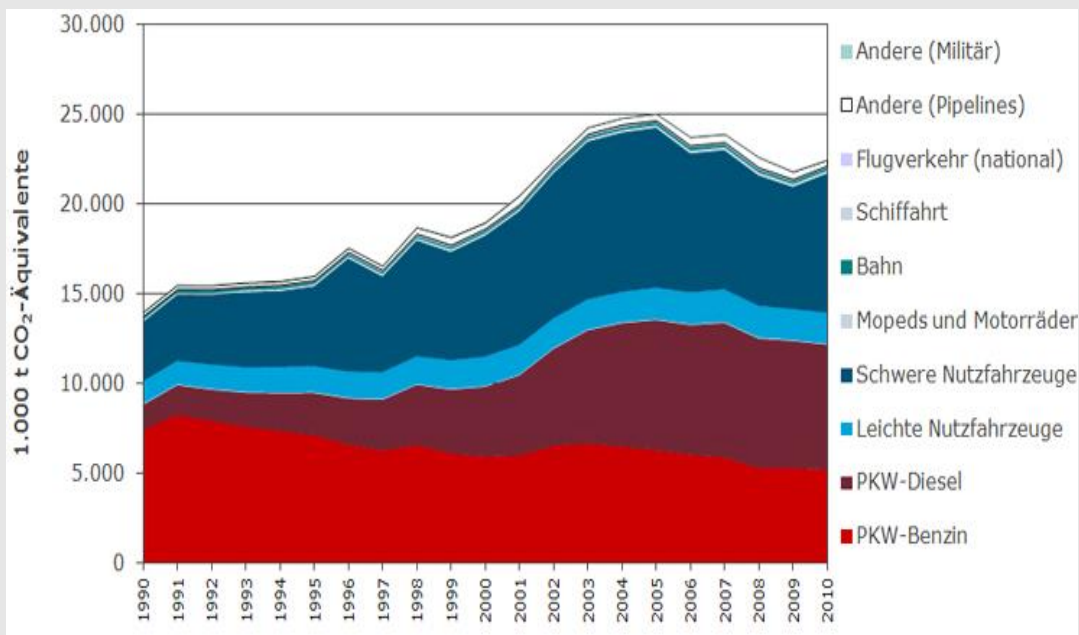


Abbildung 11: Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors 1990-2010

(Quelle: <http://umweltbundesamt.at> - 21.12.2013 © Luftschadstoffinventur 2013)

Positiv zu vermerken ist ein Rückgang der Stickoxidemissionen um 6% zwischen 2009 und 2010. Stickoxide sind vorwiegend auf Dieselmotorkraftfahrzeuge zurückzuführen.

Zwar konnte durch technologische Innovationen, wie Partikelfilter, auch ein leichter Rückgang bei den Staubpartikelemissionen verzeichnet werden. Ein Drittel aller

Partikelemissionen ist allerdings auf Abrieb und Aufwirbelung von Straßenstaub durch PKWs zurückzuführen. Hier kann auch eine gute Fahrzeugtechnik nur wenig bewirken.

Die Aufgabe zur weiteren Reduktion der Schadstoffe wird somit bei neuen Verkehrskonzepten liegen. Auch die Rolle des Radverkehrs ist dabei sehr wesentlich.

Flächenverbrauch, Zerschneidung, Zersiedelung

Nicht nur Schadstoffe, sondern auch Flächenversiegelungen von hochrangigen Verkehrsflächen können zu negativen Umwelteffekten führen. Neben dem bloßen Flächenverbrauch wird beispielsweise durch den Bau von Autostraßen und Autobahnen in ursprünglichen Grün- und Freiflächen der Lebensraum vieler Arten zerschnitten.

Wie in Abbildung 12 ersichtlich, liegt die tägliche Flächenneuanspruchnahme von Bau- und Verkehrsflächen deutlich über dem Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie.

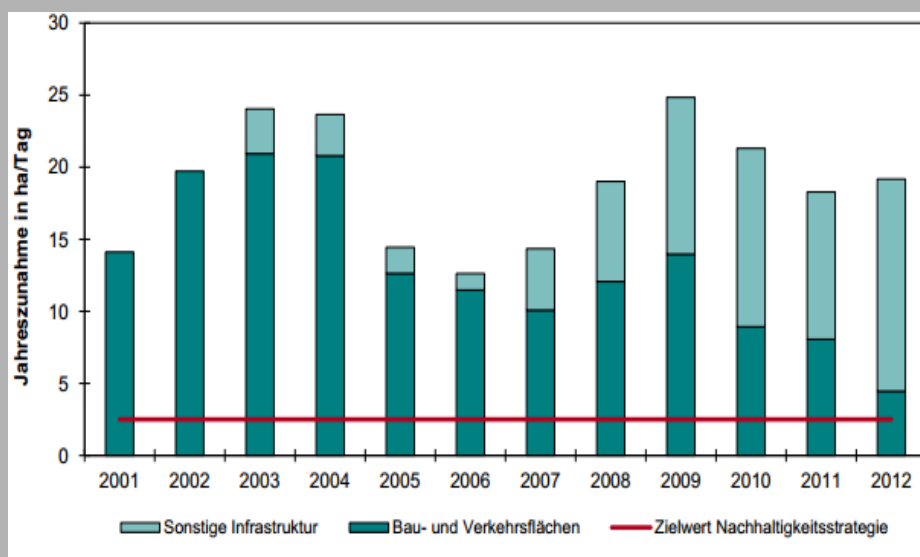


Abbildung 12: Entwicklung der täglichen Flächenneuanspruchnahme

(Quelle: <http://umweltbundesamt.at> – 22.12.2013 © Regionalinformation des BEV (2001-2012) 2013)

Ein weiteres Problem, welches zu diesem erhöhten Flächenverbrauch beiträgt, sind Zersiedelungen. Zersiedelte Strukturen führen einerseits zu einer teuren Infrastrukturschaffung und andererseits zu einer Motorisierungspflicht, da die oft weiten Wege im Vergleich zur geringen Benutzerzahl für den Ausbau eines funktionierenden öffentlichen Verkehrsnetzes nicht und für ein Radverkehrsnetz nur bedingt geeignet sind. Weiterführend betrifft dies aufgrund der Pendler auch die Städte, welche bereits einer hohen Verkehrsbelastung ausgeliefert sind.

3.1.2. Gesundheitsaspekte

Einige Gesundheitsaspekte wurden im Zuge der Umwelteffekte bereits angesprochen. Diese betrafen bisher aber lediglich die Verkehrsvermeidung. Radverkehrsförderung kann darüber hinaus auch positive volkswirtschaftliche Effekte nach sich ziehen und nachweislich die Gesundheitssituation der Bevölkerung verbessern. Lediglich die regelmäßige Benutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel trägt zu einer längeren Lebensdauer und einer Veränderung in der Sterblichkeitsrate der Gesamtbevölkerung bei. Um diese Effekte auch messbar zu machen, entwickelte die WHO einen Kalkulator, welcher die Gesundheitskosten in dem gesamten Kosten-Nutzen-System der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt. (vgl. BMLFUW 2013, 9f)

Somit kann der Kalkulator auch Fragen beantworten, wie sich die Gesundheitseffekte bei einem steigenden Radverkehrsanteil verändern. Abbildung 13 zeigt die Funktionsweise des Kalkulators auf. Als relatives Risiko über alle Todesursachen der 20-60 Jährigen Radfahrer wurde unter Berücksichtigung der sozioökonomischen Aspekte von den *Copenhagen Center for Prospective Population studies* der Wert 0,72 festgelegt. Die restlichen Parameter können vom Anwender individuell angepasst werden, bis sich daraus als Ergebnis der volkswirtschaftliche Nutzen ergibt. (vgl. ebd)

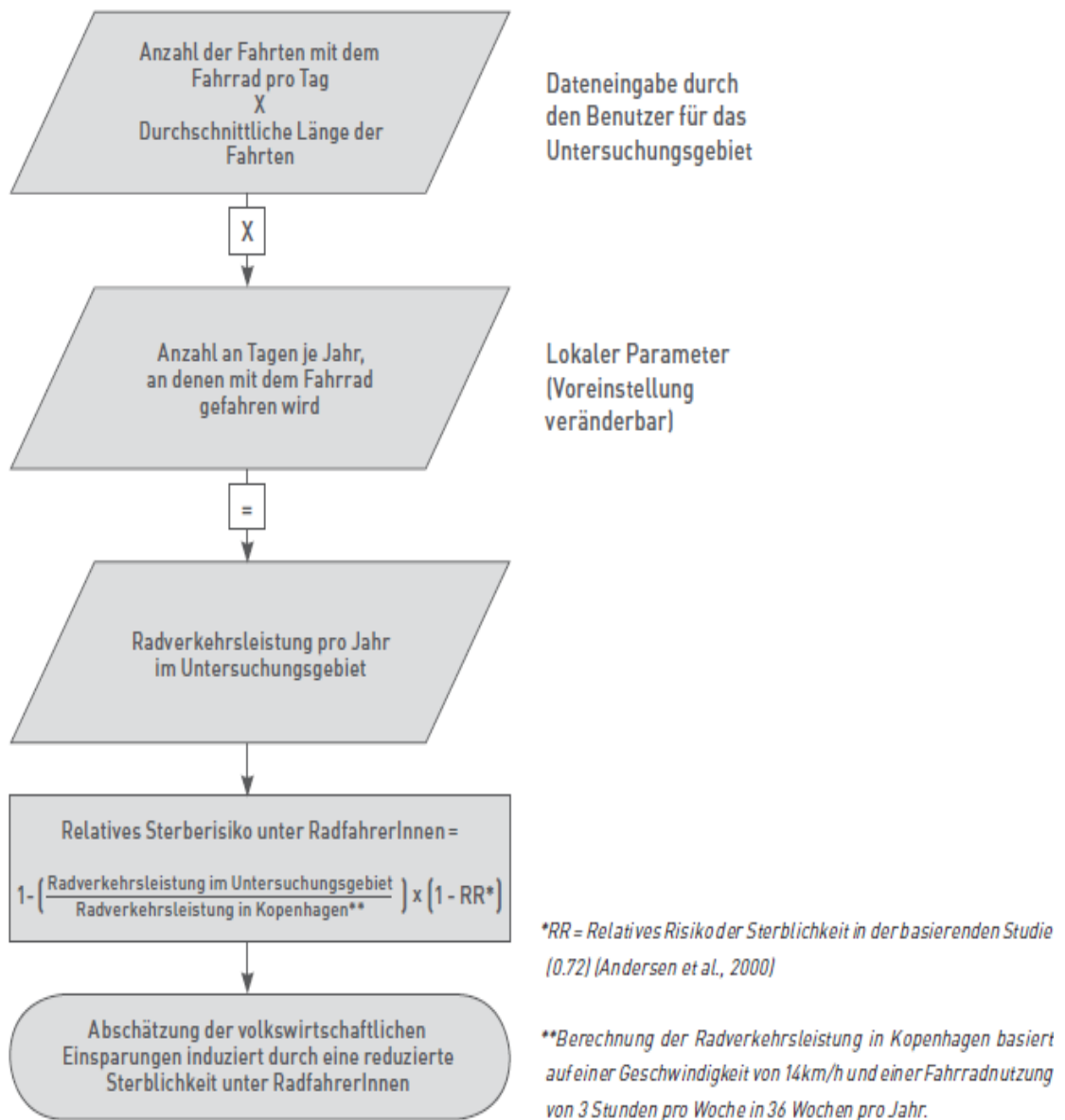


Abbildung 13: Parameter und Schritte des Kalkulators

(Quelle: <http://klimaaktiv.at> – 28.12.2013 © WHO 2008)

3.1.3. Politik und Interessensverbände in Wien

ARGUS

Die Interessensvertretung **ARGUS** (Arbeits- Gemeinschaft- Umweltfreundlicher- Stadtverkehr) wurde bereits im Jahr 1979 gegründet. **ARGUS** ist ein unparteiischer Verein, welcher insbesondere die positiven Aspekte des Radverkehrs verbreiten will. Vorrangiges Ziel ist die Förderung des fahrradfreundlichen Klimas und der betroffenen Infrastruktur. Zur Verwirklichung dessen wird einerseits auf die Zusammenarbeit mit Politikern und Beamten und andererseits auf mediale Präsenz durch Öffentlichkeitsarbeit, Aktionen und Veranstaltungen gesetzt. Die wohl bekannteste Veranstaltung ist das jährlich stattfindende Bike-Festival am Rathausplatz. Fünfmal im Jahr erscheint die Zeitschrift *Drahtesel*, welche sich ausschließlich mit dem Radverkehr beschäftigt. Des Weiteren bietet **ARGUS** eine übersichtlich gestaltete Website mit zahlreichen Tipps und Informationen rund um den Radverkehr. (vgl. <http://www.argus.or.at/verein-> 28.12.2013)

IGF

Gemeinsam mit der Interessensgemeinschaft **IGF** bildete **ARGUS** die *Radlobby Wien*, welche einmal monatlich zu einem Jour Fix zusammenkommt. Die **IGF** sieht sich ebenso als Verein, welcher die Interessen des Radverkehrs nach außen vertreten will. Insbesondere plädiert die Interessensgemeinschaft für mehr Raum für das Fahrrad. Dabei wird nicht nur die Infrastruktur, also mehr „*Raum auf den Straßen*“, sondern auch die Einstellung, sprich der „*Raum in den Köpfen*“ und der „*Raum in der Planung*“ angesprochen. (<http://lobby.ig-fahrrad.org/forderungen/> - 29.12.2013)

Nationale Interessensverbände

Auf nationaler Ebene wurde am 26.01.2013 die *Radlobby Österreich* gegründet.

Hierbei handelt es sich um eine Arbeitsgemeinschaft aller bundesweiten Interessensvertretungen des Radverkehrs. Der junge Bundesverband sieht sich als politisch und wirtschaftlich unabhängig und nimmt in erster Linie eine Mediatorenrolle ein. Der Geschäftsführer und Sprecher Alec Hager definiert die Ziele folgendermaßen:

„Als gemeinsame Stimme für den Alltagsradverkehr in Österreich werden wir verstärkt für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen eintreten, die dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad zustehen. Das betrifft vor allem die Bundesregierungsressorts Verkehr, Umwelt, Gesundheit und Finanzen. Denn diese können und müssen dazu beitragen, dass der Radverkehr in Österreich gefördert wird und alle davon profitieren.“

(<http://www.argus.or.at/aktuell/journal/gruendung-radlobby-oesterreich-am-2612013> – 29.12.2013)

Förderlich für den Radverkehr wäre auch eine Umbenennung des aktuellen Verkehrsministeriums in ein Ministerium für den Umweltverbund. Eine solche Bezeichnung würde den Umweltaspekt auch in der Politik stärker vertreten.

(vgl. KNOFLACHER 1997, 190)

Die Bezeichnung des Umweltverbundes geht auf Otto Zimmermann zurück. Es handelt sich um den Zusammenschluss aller umweltschonenden Verkehrsmittel. Darunter fallen schienenengebundene und öffentliche Verkehrsträger ebenso, wie der nichtmotorisierte Fuß- und Radverkehr.

Aktuelle politische Parteisituation in Wien

Seit der Landtags- und Gemeinderatswahl Wien 2010 gibt es in der Stadt erstmals eine rot-grüne Koalitionsregierung. Die Geschäftsgruppe *Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und Bürgerbeteiligung* wurde daher der aktuellen Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou von der Partei *die Grünen* unterstellt. Dies bedeutete auch sichtbare Veränderungen im Umgang mit dem Thema Radverkehrsförderung. Die Causa Radverkehr gewann seitdem an medialer Präsenz. Betrachtet man allerdings die allgemeine politische Stimmung in den Medien, kann diese durchaus als gespalten bezeichnet werden.

Die Grünen sind bereits in der Opposition stark für den Radverkehr in Wien eingetreten. Seit 2006 gibt es beispielsweise eine sogenannte *RadRettung*. Dabei handelt es sich um eine mobile, temporäre Fahrradwerkstatt, welche zwischen April und Oktober mit ehrenamtlichen Mitarbeitern durch Wien tourt. Der angebotene Service und kleinere Reparaturen werden kostenlos durchgeführt. (vgl. <http://wien.gruene.at/radrettung-31.12.2013>)

Für große Aufregung sorgten Aktionen rund um die Einfärbung der Radfahrstreifen für mehr Sicherheit. Aufgrund der grünen Markierungen, für welche sich die Stadtregierung, insbesondere die Partei *die Grünen* vehement aussprach, wurde ihnen seitens der Medien und der Bevölkerung eine gewollte Politisierung nachgesagt. Des Weiteren wurden die hohen Kosten von zehn Millionen Euro kritisiert. Diese Kritik wird in Aussagen wie jener von Manfred Juraczka von der ÖVP deutlich:

„Grün angefärbelte Radwege um zehn Millionen Euro Steuergeld als 'Sicherheitsmaßnahme' zu verkaufen, ist wohl an politischer Skurrilität nicht mehr zu überbieten. Grün steht in Wien mittlerweile als Signalfarbe für verkehrspolitischen Wahnsinn, der umgehend gestoppt gehört.“ (<http://kurier.at/chronik/wien/gruene-wollen-radwege-gruen-einfaerben-kritik-der-opposition/12.379.815> – 31.12.2013)

Radagentur

Als Schnittstelle zwischen der Politik, sprich den Magistratseinrichtungen und den Bürgern wurde im November 2011 Martin Blum als Radverkehrsbeauftragter bestimmt. Die Funktion des Radverkehrsbeauftragten ist neu in Wien und wurde im Rahmen des rot-grünen Koalitionsabkommens beschlossen. Als Anlaufstelle wurde die Radagentur GmbH eingerichtet, welche zu 100 Prozent in den Besitz der Stadt Wien fällt und der MA28, Straßenverwaltung und Straßenbau zugeordnet ist. Unterstützt wird Martin Blum durch ein kleines Team, welches sich einerseits um Event- und Projektplanung und andererseits um die Koordination zwischen den Bezirken kümmert. Das Aufgabenprofil der Radagentur setzt sich allgemein aus folgenden Anforderungen zusammen:

(vgl. <http://wien.orf.at/m/news/stories/2502311/> - 02.01.2014)

- Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr
- Anlaufstelle für Radfahrorganisationen
- Organisationen von Fahrradveranstaltungen
- Konzeptentwicklung für eine Verbesserung des Fahrradverkehrs in Wien
- Schnittstelle zwischen Fahrradfahrern und Rathaus
- Partnerschaften mit Firmen und Institutionen

Mit der neuen Mobilitätsagentur wurde ein Zeichen für die Öffentlichkeitsarbeit in der Radverkehrsförderung gesetzt. Nichts desto trotz bleibt die Position des Radwegekoordinators Franz Blaha bestehen und ist trotz Neuschaffung des Posten des Radverkehrsbeauftragten bedeutend. Dem Ausbau der Infrastruktur soll nach wie vor die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werden. (vgl. ebd)

Im Großen und Ganzen arbeitet die aktuelle Wiener Stadtpolitik vermehrt mit sogenannten weichen Methoden. Eine verstärkte Präsenz, Verbesserungen im Sicherheitsbereich ohne große bauliche Veränderungen kennzeichnen die aktuelle rot-grüne Politik in Wien.

Es scheint als habe der Radverkehr unter Maria Vassilakou an öffentlicher Präsenz gewonnen. Inwiefern dieses subjektive Bild der Wirklichkeit entspricht wird sich in späteren Untersuchungen der Arbeit herausstellen.

3.2. Die drei Säulen der Radverkehrsförderung¹

Nur selten werden fehlende Radwege oder Lücken beim Radwegenetz als Rechtfertigung des mangelnden Fahrradaufkommens bei der Bevölkerung genannt. Vielmehr beschäftigen Themen, welche sich um das eigentliche Radwegenetz spannen: Diebstahl, zu hoher Respekt gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, welcher sich oft in Angst widerspiegelt, oder unpraktische Einkaufsbedingungen sind einige Faktoren davon. Diesen Motivationsproblemen könnte man beispielsweise mit geeigneten Fahrradabstellanlagen, klaren Regeln und Lieferservices entgegenwirken. (vgl. KALLE 2005, 14)

Eine Fahrradverkehrsförderung besteht nicht nur aus einem guten Infrastrukturprogramm, sondern zudem aus etlichen Dienstleistungen und Angeboten, welche auf den ersten Blick scheinbar oft wenig mit einer technischen Radverkehrsplanung zu tun haben.

„Wegeinfrastruktur für Radfahrer ist eine notwendige, aber keinesfalls hinreichende Voraussetzung für eine verstärkte Fahrradnutzung. Erforderlich ist ein zusammenhängendes Gesamtsystem, das alle Aspekte der Fahrradnutzung berücksichtigt.“ (KALLE 2005, 14)

¹vgl. BAUCHINGER/HÖRMANSEDER 2013, 21ff

Die Radverkehrsförderung lässt sich basierend auf diesen Feststellungen in drei große Bereiche unterteilen: Infrastruktur, rechtliche und finanzielle Aspekte, sowie Vermarktung:

- **Infrastruktur**

Hierunter versteht man eine Zusammenfassung aller baulichen Maßnahmen - sozusagen die benötigte „*Hardware*“ der Radverkehrsplanung. (KALLE 2005, 19)

Einerseits zählt hierzu eine Wegeinfrastruktur, welche einen Anlagebau und eine Netzerweiterung inkludiert, andererseits beinhaltet diese Kategorie auch alle sonstigen baulichen Maßnahmen, wie zum Beispiel Markierungen, Beleuchtungen, Verkehrstafeln oder auch Abstellanlagen, sofern diese einer baulichen Errichtung bedürfen. Aufgrund unterschiedlicher Standortvoraussetzungen und Bedürfnissen - wie Freizeit- oder Pendlerverkehr - kann es kein einheitliches Radwegenetz geben. Daher besteht dieses aus verschiedenen, der Umgebung angepassten Anlagen für Radfahrer. Beispielhaft wird im Folgenden auf die häufigsten Formen eingegangen:

Radwege können in den unterschiedlichsten Gestaltungsformen auftreten. Die Spannbreite zwischen Einrichtungs- oder Zweirichtungsradwegen, bis hin zu mit dem Fußgängerverkehr kombinierten Strukturen ist groß. Hauptmerkmal eines Radweges ist jedenfalls eine von der Fahrbahn abgegrenzte bauliche Führung.

„Die Separation vom KFZ-Verkehr verschafft ein subjektives Sicherheitsgefühl beim Nutzer.“ (BMVBW 2004a, 92)

Bei wenig Ein- und Ausfahrten und einer geringen Anzahl an Knotenpunkten mag das auch zutreffen. Ist dies allerdings nicht der Fall, kommt es - insbesondere beim Linksabbiegeverkehr - zu einer erhöhten Unfallquote. (vgl. ebd, 92)

Das Pendant zum separaten Radweg ist der *Radfahrstreifen*, welcher baulich in die Fahrbahn integriert ist und parallel dazu verläuft. Der Radfahrstreifen bietet bei

einem nicht zu hohen Verkehrsaufkommen aufgrund des gleichen Niveaus bei Kreuzungen - insbesondere beim Abbiegen - eine sicherere Lösung als der Radweg. Radfahrstreifen werden prinzipiell auch von den Verkehrsteilnehmern als sicher wahrgenommen und akzeptiert, wie Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen zeigen. (vgl. ebd, 91)

Auch beim Radfahrstreifen sind kombinierte Lösungen möglich, wie beispielsweise ein Mehrzweckstreifen, welcher dann nicht ausschließlich von Fahrradfahrern benutzt werden darf. Wie bereits oben erwähnt, ist die Bandbreite an Radverkehrsanlagen noch größer, als dieser kurze Ausschnitt vermuten lässt. Eine Anlage kann kombiniert, integriert oder separat auftreten. Die wohl separateste

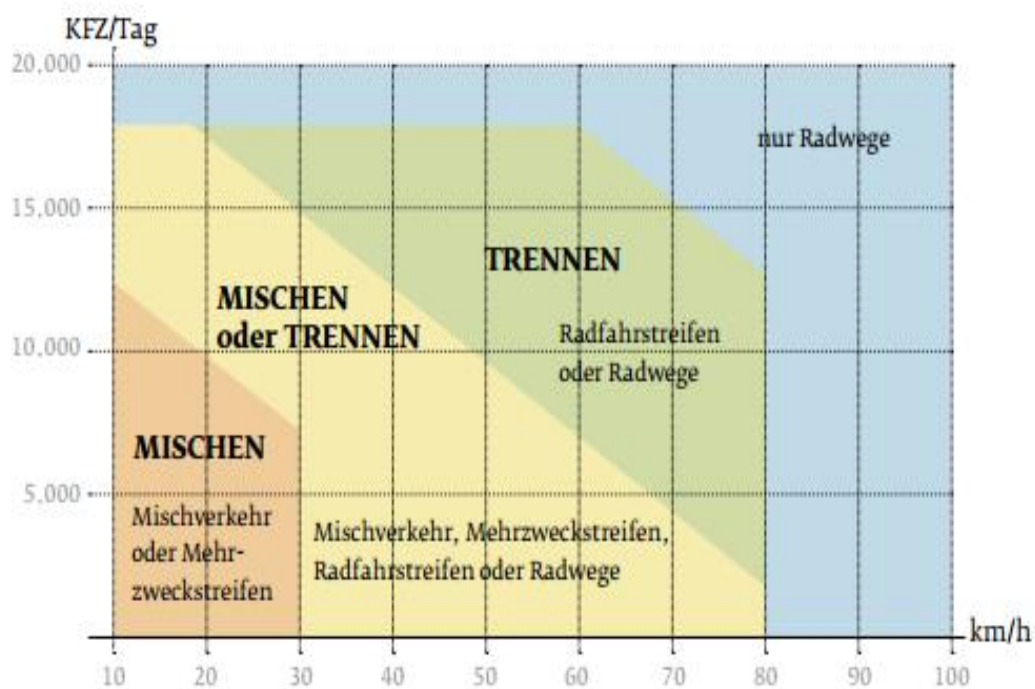


Abbildung 14: Verkehrsorganisation in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf 03.01.2014 ©
Quelle: FSV, RVS 03.02.13, 2011)

Form ist eine Fahrradstraße, welche dem Radverkehr ein Vorrangrecht und gegebenenfalls sogar die Alleinbenutzung genehmigt. Welche Form wann am Sinnvollsten zum Einsatz kommen soll, wird in Abbildung 14 ersichtlich.

In Abbildung 15 werden die Fahrstreifenbreiten der verschiedenen Anlagen und ihr maximales Fassungsvermögen an Fahrräder pro Stunde grafisch dargestellt und die Notwendigkeit an infrastrukturellen Einrichtungen für den Radverkehr nochmals verdeutlicht.

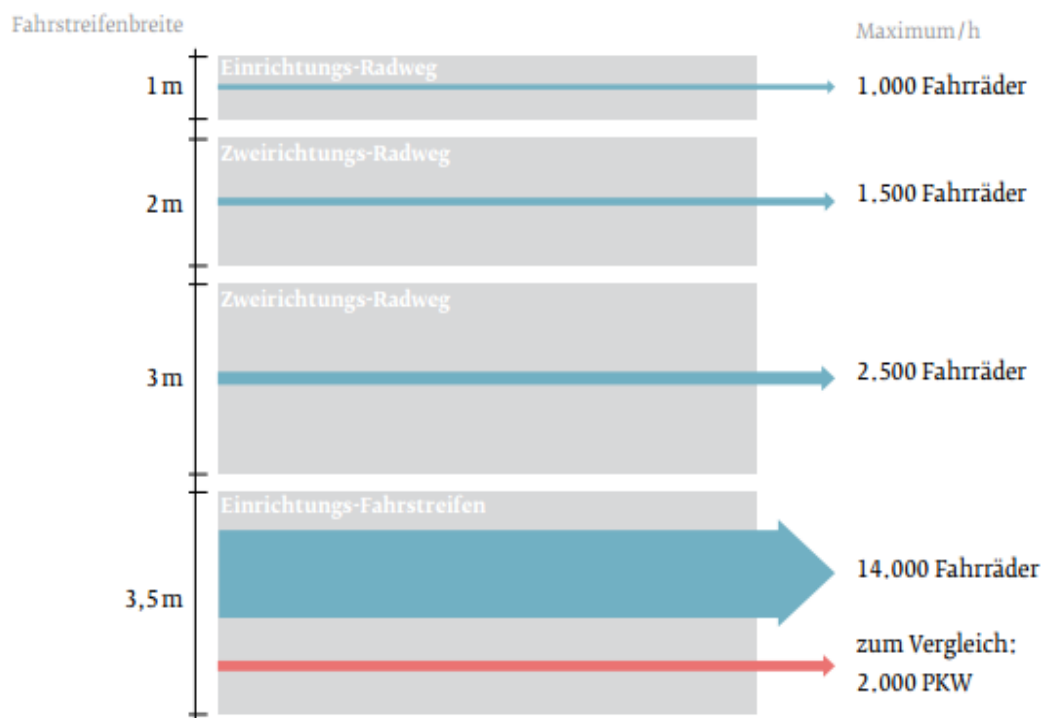


Abbildung 15: Leistungsfähigkeiten der verschiedenen Radverkehrsanlagen

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf- 03.01.2014 ©
Quelle: FSV, RVS 03.04.12, 2011; ISUP u.a., 2008)

- **Rechtliche und finanzielle Aspekte**

Generell kann man feststellen, dass dem Radverkehr ein im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln eher geringes Budget zu Gute kommt. In Österreich findet man beispielsweise kein flächendeckendes Förderbudget.

„Im Durchschnitt werden in den Landeshauptstädten Österreichs rund 4,50 € pro EinwohnerIn und Jahr in den Radverkehr investiert. Zum Vergleich: In Groningen (Niederlande) liegt das Budget für den Radverkehr bei 13,00 € pro EinwohnerIn.“
(BMVIT 2013, 6)

Um die Bedeutsamkeit der rechtlichen Aspekte aufzuzeigen, werden im Folgenden zwei wichtige rechtliche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung beispielhaft aufgegriffen. Dabei handelt es sich einerseits um die Benutzungspflicht der Radwege und andererseits um die gesonderten Regelungen für Fahrradfahrer bei Einbahnen:

Benutzungspflicht

Aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse, beispielsweise hinsichtlich des Geschwindigkeitsunterschieds zwischen Fahrradfahrern und den restlichen Verkehrsteilnehmern, ist es zwingend notwendig, eigene Straßenräume für den Radverkehr zu schaffen. Dies können Radfahranlagen, Radwege, Radfahrstreifen, etc. sein. Auf diesen Streckenabschnitten genießen Radfahrer einen gewissen Vorrangschutz. Die Benutzungspflicht dieser Anlagen birgt mitunter die Gefahr einer Missachtung dieser Vorschrift, da der eben genannte Vorrang nur auf den gekennzeichneten Bereichen Gültigkeit findet. Zudem gibt es vermehrt Ausnahmen, welche diese Benutzungspflicht, zum Beispiel bei Unebenheiten der Fahrbahn oder Glatteis, aufheben. (vgl. PRÖSTL/RICCABONA-ZECHA 2011, 140)

Als weiteres Problem der gesetzlichen Regelung sehen PRÖSTL/RICCABONA-ZECHA (2011) das fehlende Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der Vorrangregeln bei Radfahrerüberfahrten und Kreuzungen.

Einbahnen

Ein wichtiger Aspekt in der nichtmotorisierten Verkehrsplanung sind Umwege. Da man sich hier prinzipiell mit einer geringeren Geschwindigkeit fortbewegt und eben diese Bewegung durch eigenen Körperaufwand angetrieben wird, sind lange Wegstrecken unerwünscht. Um den Radverkehr im Besonderen im innerstädtischen Bereich interessant zu machen, sind Einbahnöffnungen empfehlenswert. Grundsätzlich ist es Radfahrern hier als einzigen Verkehrsteilnehmern erlaubt, sich auf der Fahrbahn gegen die allgemein gültige Fahrtrichtung zu bewegen. Neben dem ersparten Zeit- und Kraftaufwand ist diese Lösung zudem sicher, da dadurch auch Hauptverkehrsstraßen umfahren werden können. (vgl. KALLE 2005, 16)

Da Umwege der häufigste Auslöser für nicht-regelkonformes Verhalten der Radfahrer sind, sehen RICCABONA-ZECHA und PRÖSTL hier großen Handlungsbedarf und verweisen auf die Vorbildwirkung anderer europäischen Städte, welche vermehrt das Fahrverbot entgegen der Einbahn für den Radverkehr aufheben (vgl. PRÖSTL/RICCABONA-ZECHA 2011, 143)

Neben diesen die Fahrt betreffenden rechtlichen Aspekten kommen noch jene Vorschriften hinzu, welche das Fahrrad an sich betreffen. Dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zufolge sind seit Mai 2001 folgende Ausrüstungsbestimmungen gültig: (vgl. <http://www.bmvit.gv.at> – 03.01.2014)

- Das Fahrrad muss mit zwei separaten Bremsanlagen ausgestattet sein, welche bei einer Geschwindigkeit von 20km/h bei trockener Fahrbahn eine mittlere Bremsverzögerung von 4m/s^2 erreichen.
 - Es muss eine Möglichkeit zur Abgabe von akustischen Warnzeichen vorhanden sein.
 - Ebenfalls wichtig ist die Ausstattung mit einem hellen, mit dem Fahrrad fest verbunden weiß leuchtenden Scheinwerfer vorne und einem rot leuchtenden Rücklicht. Vorne liegt die Mindestleuchtstärke bei 100 cd, hinten bei 1 cd. Bei beiden ist eine Lichteintrittsfläche von mindestens 20m^2 erforderlich.
 - Die gleichen Bedingungen gelten für die zwei verpflichtenden gelben Rückstrahler. Auf diese kann gegebenenfalls verzichtet werden, wenn die Reifen des Fahrrades rückstrahlende Seitenwände haben. Zudem sind gelbe Rückstrahler an den Pedalen oder gleichwertige Einrichtungen notwendig.
 - Wenn mehrere Personen ein Fahrrad benützen, müssen für jede Person ein eigener Sitz, Haltevorrichtung und eigene Pedale oder Abstützvorrichtungen vorhanden sein.
- **Vermarktung**

Unter den Bereich Vermarktung fallen alle Angelegenheiten, welche sowohl den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit als auch diverse Serviceangebote und Dienstleistungen betreffen.

Wie bereits erwähnt, kann eine funktionierende Radverkehrsplanung nicht allein auf baulichen beziehungsweise infrastrukturellen Maßnahmen fußen. Die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrades hängt nicht nur von der Verfügbarkeit der Radwege ab, sondern ist auch eng mit persönlichen Meinungen und

Einstellungen verbunden. Deshalb sind ein gutes Marketing und die damit verbundene Kommunikation ein ebenso bedeutsamer Faktor in der Radverkehrsförderung. Das Konsumverhalten der Bevölkerung lässt sich durch gelungene Werbung stark beeinflussen. Die Automobilbranche hat sich diesen Vorteil schon früh zu Nutze gemacht, lediglich der öffentliche und nichtmotorisierte Verkehr hinken hinterher. Investitionen in Öffentlichkeitsarbeit werden daher immer wichtiger. Was diese bringen kann, zeigt eine einjährige Radfahrkampagne von Detmold in Deutschland, welche im Endeffekt mehr Erfolge verbuchen konnte als ein sechs Jahre andauerndes infrastrukturelles Programm. (vgl. VCÖ 2006, 7)

Das Hauptaugenmerk der Öffentlichkeitsarbeit liegt auf der Vermittlung des Nutzens des jeweiligen Produktes. Als Handwerkszeug der Kommunikation dienen einerseits themenorientierte Veranstaltungen - beispielsweise zur Verkehrssicherheit -, Fahrradreparaturservices, Museen oder auch permanente Anlaufstellen, wie ein Fahrradbüro oder Fahrradtelefon, diverse Publikationen oder Werbung im öffentlichen Raum. Die Palette an Möglichkeiten ist breit und sollte Variationen für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen bieten.

Abschließend kann gesagt werden, dass Radverkehr und dessen Förderung zu einer besseren Lebensqualität führen kann. Wie bereits oben erwähnt, betrifft Umgebungslärm in manchen Bezirken Wiens mehr als die Hälfte der Einwohner. Untersuchungen haben ergeben, dass insbesondere verkehrsberuhigende Maßnahmen neben baulichen Einrichtungen wie Lärmschutzwänden zu einer Umgebungslärmreduktion führen. Neben dem Lärmaspekt ist auch die Luftqualität für die menschliche Gesundheit ausschlaggebend. Durch eine Steigerung des Modal Split Anteils des Umweltverbunds wird auch die Luftqualität verbessert. Längerfristig betrachtet muss zudem auch ein nachhaltiger Umgang mit Fläche angestrebt werden.

In Wien gibt es einige Interessensverbände, welche diese Probleme erkannt haben und ihnen mit einer gezielten Radverkehrsförderung entgegenwirken wollen. Hilfreich dafür ist sicherlich auch die positive Einstellung der aktuellen rot-grünen Stadtpolitik.

Wie erwähnt besteht eine optimale Radverkehrsförderung aus verschiedenen zusammenwirkenden Bereichen. Man kann daher von drei großen Säulen sprechen, von welchen eine kurze Beschreibung gegeben wurde. Eine dieser Säulen ist die Öffentlichkeitsarbeit, auf welche das folgende Kapitel detaillierter eingehen wird.

4. Öffentlichkeitsarbeit

Das folgende Kapitel widmet sich dem Thema der Öffentlichkeitsarbeit. Nach anfänglichen Begriffsdefinitionen wird das Themenfeld im historischen Kontext beleuchtet und der Nutzen in der modernen Wissenschaft herausgearbeitet. Dafür werden zunächst allgemeine Grundprinzipien der Öffentlichkeitsarbeit und folglich Handwerkszeuge für den praktischen Gebrauch ermittelt.

Es soll darauf eingegangen werden, welche Rolle die Öffentlichkeitsarbeit in der modernen Raum- und Verkehrsplanung einnehmen kann und warum sie speziell auch für den Radverkehr wichtig und notwendig ist. Um diese Notwendigkeit und den Nutzen noch zu verdeutlichen, schließt das Kapitel mit einigen Beispielen gelungener Öffentlichkeitsarbeit in der Radverkehrsförderung.

4.1. Was ist Öffentlichkeitsarbeit?

Im Volksmund assoziiert man Öffentlichkeitsarbeit oftmals mit Werbung und versteht im Groben unter dem Begriff eine Kommunikation mit der Öffentlichkeit. Doch was genau bedeutet Kommunikation und wer ist die Öffentlichkeit? Für eine Anwendung in der verkehrsplanerischen Praxis bedarf es also einer breiteren Definition. Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Faktor in der heutigen Raum- und Verkehrsplanung und kann im Falle der richtigen Ausführung zu einer größeren Akzeptanz der Vorhaben und folglich zu verbesserten Ergebnissen beitragen.

Doch was richtig und falsch an der Herangehensweise ist, ist auf den ersten Blick oft nicht zu erkennen. Deshalb soll eine genaue Beschreibung von allen Faktoren der Öffentlichkeitsarbeit aufgezeigt und in das Themenfeld der Raumplanung eingebettet werden. Dafür ist es sinnvoll den historischen Kontext aufzuarbeiten und in Folge dessen die Ursprungsidee zu erfassen.

Öffentlichkeit

Michael HORST definiert Öffentlichkeit folgendermaßen:

„Öffentlich ist beinahe alles, was nicht privat ist. Die Öffentlichkeit ist ein unüberschaubares Netz von Informationskanälen, die sich scheinbar automatisch zu jedem Thema bilden.“ (HORST 2006, 17)

Zudem wird zwischen einer internen und externen Öffentlichkeit unterschieden. Geht man von einem bloßen Unternehmen aus, würde man alle Mitarbeiter als interne und alle restlichen Gruppen, welche mit dem Anliegen des Unternehmens in Kontakt kommen könnten, als externe Öffentlichkeit bezeichnen. Beide Gruppen erwarten sich unterschiedliche Informationen. (vgl. ebd)

Man spricht bei der internen Öffentlichkeit vorwiegend von jenem Personenkreis, der in das Anliegen und den Entstehungsprozess der Veränderungen mit eingebunden ist oder zumindest sein sollte, also von einer *Fachöffentlichkeit*. Dies können beispielsweise Mitarbeiter, Aktionäre, Vorstände, oder einzelne Geschäftsbereiche sein.

Die externe Gruppe könnte man als *Nutzeröffentlichkeit* bezeichnen, da sie mit dem Produkt oder der Veränderung gegebenenfalls in Kontakt kommt. Die externe Gruppe umfasst demnach einen größeren Personenkreis. Darunter können Nachbarn und Verbraucher genauso fallen wie Behörden oder politische Parteien.

Augenmerk muss auf beide Personenkreise gelegt werden, da ersterer zu einer Repräsentation nach außen beiträgt und somit zweiteren maßgeblich beeinflussen kann. Deswegen sollte Öffentlichkeitsarbeit bei der internen Gruppe beginnen und in Zusammenarbeit mit dieser eine Öffentlichkeitsarbeit für die externe Gruppe entstehen. Die zugrundeliegende Arbeit konzentriert sich zwar vorwiegend auf die Nutzeröffentlichkeit, versucht aber auch die Fachöffentlichkeit in ihrer Analyse mit einzubeziehen.

Kommunikation

Das Wort *Kommunikation* stammt von dem lateinischen Begriff *communicare* und bedeutet *mitteilen*.

„Menschen vermitteln mit Hilfe von Mimik, Gestik, Sprache, Schrift, Bild oder Ton direkt [von Angesicht zu Angesicht] oder indirekt über ein Medium [Papier, elektronische Medien] Botschaften.“ (VCÖ 2000, 16)

Diese Botschaften sollen zu einer Veränderung in der subjektiven Wahrnehmung beitragen. Übergeordnet kann man den Begriff *Kommunikation* als Basis der Verhaltensänderungen sehen. Sie dient dafür, das Angebot oder soziale und umweltpolitische Anliegen an die Bevölkerung heranzutragen. Im Falle des öffentlichen Verkehrs übernehmen deren Unternehmen oder Betreiber die Aufgabe der Kommunikation und weiter noch die gesamte Öffentlichkeitsarbeit. Dies betrifft in Österreich beispielsweise Betriebe wie die ÖBB, die Wiener Linien oder Stadtinitiativen wie die *8erbahn* in Laa an der Thaya. (vgl. VCÖ 2000, 17f)

Da im Falle des Radverkehrs, und im Allgemeinen des nichtmotorisierten Verkehrs, aufgrund des fehlenden wirtschaftlichen Nutzens kaum große Betriebe diese Aufgabe übernehmen, obliegt die Aufgabe der Kommunikation der öffentlichen Hand und den jeweiligen Projektträgern.

4.2. Geschichte der Öffentlichkeitsarbeit

Den Ursprung findet die Öffentlichkeitsarbeit in Amerika unter dem Begriff *Public Relations* im Rahmen der Wirtschaftsgeschichte. In der Literatur werden folgende Gründe für ihre Entstehung gesehen, welche allesamt im Interesse der aufstrebenden Großkonzerne lagen:

Einerseits waren die neuen Kommunikationstechniken zur Legitimierung des sogenannten *Big Business* sinnvoll, andererseits wurde eine Kommunikationsbeziehung zwischen der Wirtschaft und der Gesellschaft aufgrund der wachsenden, komplexen, ökonomischen Strukturen zunehmend notwendiger. (vgl. BARTHENHEIER 1982a, 4)

Die ersten wirklichen Spuren der *Public Relations* gehen in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Es entstanden sogenannte Presseagenturen, welche dafür bezahlt wurden, Kritiken und versteckte Werbung in die damaligen Printmedien einzuarbeiten. Dadurch wurde es zunehmend schwieriger, Manipulation von legitimer Kritik zu unterscheiden. Nichts desto trotz kann man diese Form der Öffentlichkeitsarbeit, welche zwar im Großen und Ganzen einer Wirtschaftswerbung glich, als ersten Vorreiter der amerikanischen *Public Relations* sehen. Später wurde aus dem Presseagenten der *Publicity Men*, welcher primär die Aufgabe innehatte, die Leistungen und Ansichten der jeweiligen Auftraggeber bekannt zu machen. Die daraus entstandene *Publicity* gab der Öffentlichkeit das Gefühl nicht mehr länger ignoriert zu werden. Mitte des 20. Jahrhunderts war die Öffentlichkeitsarbeit bereits so weit fortgeschritten, dass eine Information der Öffentlichkeit als notwendig betrachtet wurde. Nichts desto trotz fand noch keine Rückkoppelung statt und die bloße Information hatte keinerlei Auswirkung auf den Geschäftsbetrieb. Vielmehr dienten die neu eingerichteten PR-Abteilungen dazu, negative Auswirkungen zu beschwichtigen und positive Ergebnisse zu verbreiten. (vgl. ebd, 7f)

In Deutschland wurde der Begriff unter dem amerikanischen Einfluss in der Nachkriegszeit einfach adaptiert. Die Spuren der deutschen Öffentlichkeitsarbeit reichen jedoch bis ins 19. Jahrhundert zurück. Einer der Vorreiter war das Firmenimperium Krupp. (vgl. ebd, 4)

Der Ursprung der Institution Krupp geht auf das Jahr 1811 zurück. In diesem Jahr gründete Friedrich Krupp gemeinsam mit zwei Teilhabern ein Unternehmen zur Herstellung von Gusstahl. Am Höhepunkt des florierenden Unternehmens wurde 1893

eine Presseabteilung eingerichtet. 1937 übernahm der damalige PR-Chef der Firma, Carl Hundhausen den Begriff *Public Relations* von Bernays und beschrieb ihn folgendermaßen (vgl. BARTHENHEIER 1982a, 4f; HUNDHAUSEN 1969):

Public Relations basiert auf der Spannung zwischen Gesamt- und Teilinteressen und hat primär zum Ziel diese beiden Phänomene miteinander in Einklang zu bringen. Hundhausen spricht hier von Begriffen wie *adjustment* oder *engineering of consent*, also einer Angleichung der beiden Interessen und der Suche nach einem gemeinsamen Konsens. Des Weiteren liegt der Öffentlichkeitsarbeit ein Bemühen zugrunde die Öffentlichkeit über Privat- und Firmeninteressen zu informieren und für Verhaltensweisen und etwaige Änderungen zu sensibilisieren. Zudem betont Bernays, dass private Interessen den Öffentlichen nachgestellt sind und hebt die besondere Wichtigkeit der gegenseitigen Kommunikation und informativen Rückkoppelung hervor.

Dieser erste Vorstoß der *Public Relations* in Deutschland konnte durch die Übersetzung in den Begriff *Öffentlichkeitsarbeit* von Albert Oeckl ab den 1970er Jahren auch in der politischen Praxis Fuß fassen. Oeckl, welcher ebenfalls deutscher PR-Chef eines großen Chemiekonzerns- der BASF- war, fasste Bernays und Hundhausens Interpretation auf eine knappe Definition zusammen.

Oeckl sieht Öffentlichkeitsarbeit als eine Summe von drei Bereichen (vgl. BARTHENHEIER 1982a, 5; OECKL 1976): *Information, Anpassung und Integration*. Mit diesen drei Schlagworten wurde der Weg der modernen Öffentlichkeitsarbeit geebnet und die Weichen gestellt.

4.3. Nutzen der Öffentlichkeitsarbeit

Auch in der gegenwärtigen Philosophie wird Öffentlichkeitsarbeit oft auf einen Werbeaspekt reduziert. Es kursieren Begriffe wie Marketing, Werbung, PR und

Öffentlichkeitsarbeit und ein Laie mag diese Begriffe kaum voneinander differenzieren. Folglich fällt es schwer, den Aspekt und die Notwendigkeit der Öffentlichkeitsarbeit zu erkennen. Um ihren Nutzen zu bestimmen, muss also zunächst einmal zwischen Marketing, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit unterschieden werden.

Während Öffentlichkeitsarbeit das primäre Ziel der nachhaltigen Verhaltensänderung mit sich führt, muss man den Begriff Marketing weiter fassen. Er bezieht sich auf den Gesamtprozess, sprich Entwicklung, Gestaltung und Vertrieb. Öffentlichkeitsarbeit kann somit, genau wie Werbung, als Teilbereich des Marketings gesehen werden.

(vgl. BMVBW 2004b, 51)

Eine Gemeinsamkeit von Öffentlichkeitsarbeit und Werbung ist somit die Einbettung in den Gesamtprozess des Marketings. Zudem werden häufig die gleichen Medien benutzt.

Der größte Unterschied liegt jedoch darin, dass Werbung primär ein marktorientiertes Ziel verfolgt. Sie soll dabei helfen einen größtmöglichen Marktabsatz zu erreichen und so den Verkauf des Produktes oder des Vorhabens zu verbessern. Des Weiteren richtet sie sich nur an die Nutzeröffentlichkeit. Öffentlichkeitsarbeit orientiert sich jedoch nicht am ökonomischen, sondern vielmehr am Meinungsmarkt und inkludiert sowohl die interne, als auch die externe Öffentlichkeit. (vgl. JUNG 1982, 109)

Werbung kann als Form der Überredung gesehen werden. Hierbei werden eventuelle Nachteile und Probleme nicht thematisiert. Des Weiteren wird verstärkt mit einer Emotionalisierung gearbeitet, welche einer schnellst möglichen Zielerreichung dienen soll. Öffentlichkeitsarbeit hingegen setzt auf Überzeugung und muss dafür vorerst eine Vertrauensbasis schaffen, was mehr Zeit und Raum erfordert. (vgl. VCÖ 2000, 21)

Diese Tatsachen sollen allerdings weder die eine, noch die andere Form des Marketings positiv oder negativ bewerten, sondern lediglich ihre Unterschiede aufzeigen.



Abbildung 16: Plakat Jahreskarte der Wiener Linien (Quelle: <http://wienerlinien.at> – 24.10.2013; © Wiener Linien)

Abbildung 16 und 17 zeigen diese Differenzen noch einmal anhand von Plakaten auf. Zum besseren Verständnis wurden bei beiden Beispielen die Wiener Linien als öffentlicher Verkehrsanbieter gewählt.



Abbildung 17: Sujet zur Hausordnungskampagne der Wiener Linien

(Quelle: <http://wienerlinien.at> – 24.10.2013; © Wiener Linien)

Abbildung 16 zeigt eine Informationsbroschüre zum Thema Jahreskarte. Sie dient der Werbung und soll die Nutzeröffentlichkeit dazu bringen ihr Geld in eine Jahreskarte zu investieren.

Anders als die reine Information zu Werbezwecken thematisiert Abbildung 17 die allgemeine Hausordnung im öffentlichen Verkehr. Die dahinterstehende Kampagne versucht sowohl interne, als auch externe Öffentlichkeit zu einem rücksichtsvollen Umgang miteinander zu motivieren. Man will auf das Themenfeld aufmerksam machen, Bewusstsein in der Bevölkerung schaffen und Einstellungen eben dieser verändern.

Öffentlichkeitsarbeit ist ein Kommunikationsprozess und hat folglich die Aufgabe mit der Öffentlichkeit zu kommunizieren. Sie „vollendet sich erst dann, wenn dialogische Kommunikation mit den Ziel- und Bezugsgruppen verwirklicht wird.“ (BARTHENHEIER 1982b, 20)

Der Nutzen liegt klar auf der Hand. Einerseits kann man durch diesen Feedbackprozess wichtige Informationen für das jeweilige Themenfeld aus der Bevölkerung gewinnen und andererseits selbst auch Einfluss auf die öffentliche Meinung ausüben.

Weiters gewinnt sie aufgrund der sich verändernden gesellschaftlichen Strukturen, in welchen sich Informationen zunehmend rascher ausbreiten und die Möglichkeit an verschiedenen Informationsträgern und -kanälen stetig wächst, immer mehr an Bedeutung. Auch Projekte, Vorhaben oder Unternehmensstrukturen werden an diesen Trend angepasst. Sie verflechten sich immer mehr in komplexe Prozesse und werden daher unübersichtlich.

Auch hier kann Öffentlichkeitsarbeit einen guten Beitrag leisten. Ihre Funktion wird von LUHMANN bereits 1979 als „*Reduktion von Komplexität*“ gesehen, was bedeutet dass bei gleichzeitiger Zunahme an Komplexität der miteinander agierenden Teilsysteme, die Outputs der Interessensgruppen vereinfacht werden. Weiters hat Öffentlichkeitsarbeit mehr eine politische, als eine ökonomische Funktion. Indirekt

wirkt sie sich zwar im Optimalfall auch positiv auf die Produktivität aus und trägt zu einem möglichen Gewinn bei, vorrangig ist allerdings der Aspekt der Vermittlung. (vgl. BARTHENHEIER 1982b, 22)

Sie kann demnach als Informationspool zur Sensibilisierung des Themenfeldes für welches sie arbeitet, verstanden werden. Vereinfacht ausgedrückt dient sie dazu, dass das Vorhaben von der Öffentlichkeit verstanden, akzeptiert und im besten Fall unterstützt wird.

Ein gutes Beispiel des Nutzens ist das Thema *Trunkenheit am Steuer*. Mehrere Jahre an Öffentlichkeitsarbeit und wiederholte Kampagnen haben nicht nur zu einer Reduktion der Vorfälle, sondern auch zu einem neuen Bewusstsein in der Öffentlichkeit geführt. Es ist kein Kavaliersdelikt betrunken mit dem Auto zu fahren und daher auch in der Bevölkerung weder akzeptiert noch geduldet. (vgl. ROAD DIRECTORATE 2004, 39)

4.4. Öffentlichkeitsarbeit in der Raum- und Verkehrsplanung

Eines der wichtigsten Ziele der Raumplanung ist das Handeln im Interesse der Öffentlichkeit. Das bedeutet „*die Bedürfnisse der Bevölkerung zu koordinieren und bestmöglich zu steuern*“. (OFFTERDINGER 1979, 4)

Öffentlichkeitsarbeit kann, wie das vorangegangene Kapitel gezeigt hat, zu dieser Steuerung der Bevölkerung beitragen. Doch wie kann man nun den oben angeführten Nutzen der Öffentlichkeitsarbeit erreichen und wie lässt sich der größtmögliche positive Effekt erzielen?

In der Literatur werden einige Grundbegriffe und folglich Bedingungen für den richtigen Umgang mit Öffentlichkeitsarbeit angeführt:

(vgl. BMVBW 2004b, 49f)

- Ehrlich- Eine gute Öffentlichkeitsarbeit braucht als Basis ein veritables Konzept, sprich, sie muss richtige Informationen vermitteln. Es bringt nichts, wenn imaginäre Ziele verbreitet werden, da die Glaubwürdigkeit der Öffentlichkeitsarbeit sonst schwindet.
- Begleitend- Sie darf keinen Alleinstellungscharakter haben und ist nur in Verbindung mit anderen Maßnahmen sinnvoll, da ansonsten mehr der Eindruck von Werbung als von Information und Miteingebundenheit entsteht. Ein Alibicharakter muss demnach vermieden werden.
- Längerfristig- Öffentlichkeitsarbeit muss hartnäckig und nachhaltig sein. Einmalige Aktionen zeigen kaum Wirkung, da diese schnell in Vergessenheit geraten.
- Individuell- Eine gewisse Individualität wäre von Vorteil, da aufgrund der Übersättigung an Informationsmaterialien, insbesondere in Großstädten, einfache Plakate beispielsweise untergehen.
- Dialogorientiert- Sie sollte dialogorientiert agieren und eine Rückkoppelung mit der Öffentlichkeit herausfordern. So lernt man mehr von Meinungen der Bevölkerung und kann dementsprechend agieren.
- Professionell- Es wäre sinnvoll, professionelle Öffentlichkeitsarbeiter oder Marketingfachleute aufgrund ihrer Erfahrung in die Arbeit mit einzubinden.

Phasen und Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit

Basierend auf den Prinzipien von Hugo JUNG und Dirk BLÄSE (1982) wurden allgemeine Leitlinien für die einzelnen Teilaspekte der Öffentlichkeitsarbeit erarbeitet. Diese Leitlinien zu den Phasen und Instrumenten in der Öffentlichkeitsarbeit sollen als theoretische Stütze für die spätere Bewertung der Öffentlichkeitsarbeit beim Wiener Radjahr 2013 dienen: (vgl. JUNG 1982, 109f, BLÄSE 1982, 189f)

1. Analyse der Ausgangssituation

Zu Beginn ist es wichtig die Ist-Situation zu erheben. Dafür müssen alle zur Verfügung stehenden internen und externen Informationen zusammengetragen und folglich ausgearbeitet werden, inwiefern unterschiedliche Ansichten bestehen. Falls die öffentliche Meinung bereits jener der Planungsphilosophie entspricht, wird weniger Öffentlichkeitsarbeit notwendig sein, als wenn Meinungen und Ansichten über das geplante Vorhaben divergieren. In der Praxis ist ersteres, also eine Kongruenz, eher selten, was Öffentlichkeitsarbeit erst zu einem so wichtigen Instrument macht. In dieser ersten Phase stellt sich demnach folgende Frage: *Wie ist der Stand der Dinge?*

2. Planung

Kernstück der Öffentlichkeitsarbeit bildet Phase 2. Hier werden konkrete Konzepte zum Ablauf erarbeitet und die entsprechenden Arbeitsinstrumente ausgewählt. Zudem wird aus der Fach- und Nutzeröffentlichkeit das Zielpublikum definiert. Es müssen verschiedene Instrumente für die externe und interne Öffentlichkeit entwickelt werden, da beide Gruppen einen unterschiedlichen Zugang zum konkreten Projekt haben. Den Rahmen der Planungsphase bildet natürlich erstens ein Budgetplan und zweitens ein geeigneter Zeitplan, sowie ein definierter Termin zur Veröffentlichung. Die Überlegung im Hintergrund lautet folgendermaßen: *Mit welchen Mitteln will ich was erreichen?*

3. Durchführung

Diese Phase ergibt sich aus der vorangegangenen Planung und erklärt sich von selbst. Hier beginnt die praktische Arbeit. In diesem Fall gibt es kein Patentrezept, da aufgrund der eben genannten Arbeitsprozesse individuelle Lösungen zur Durchführung entstehen.

4. Erfolgskontrolle

Die letzte Phase wird gerne als heikel bezeichnet, da die Messbarkeit der Öffentlichkeitsarbeit nicht eindeutig bestimmbar ist. Betrachtet man sie aber als Instrument zur Meinungsbildung oder Imagepflege, kann man etwaige Erfolge durchaus eruieren. Ein Argument zur Messbarkeit ist ihre dialogorientierte Kommunikationsform. Da im Optimalfall eine ständige Meinungsrückkoppelung zur Öffentlichkeit stattfindet, kann man auch die Einstellungen vor und jene nach dem Einsatz der Öffentlichkeitsarbeit, erfassen und vergleichen. Dies geschieht am besten mit Hilfe qualitativer Verfahren, wie Befragungen und Interviews. Solche Erhebungsformen sind die geeignetste Form der Wirkungskontrolle .

In der Literatur werden allerdings auch quantitative Messmöglichkeiten genannt. Einen solchen Ansatz sieht BLÄSE (1982) in der Multiplikator-Funktion der Presse. Hier wird der Abdruckerfolg in Zeilen und Auflagen der Medien erhoben.

Auf Basis der Ergebnisse werden je nach Erfolg oder Misserfolge zukünftige Strategien entwickelt.

Es gibt eine Vielzahl an möglichen Instrumenten im Umgang mit Öffentlichkeitsarbeit. Aufgrund dessen ist es schwierig, alle Formen und Instrumente aufzulisten. In Anlehnung an den Verkehrsclub Österreich konnte eine Übersichtstabelle mit 5 Hauptkategorien und den wichtigsten Instrumenten erstellt werden. Es muss allerdings beachtet werden, dass aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse einzelner Gemeinden, Regionen oder Länder bestimmte Instrumente manchmal besser greifen als andere.

Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit					
Publikationen und Aussendungen	Veranstaltungen	Stationäre Einrichtungen	Visualisierungen im öffentlichen Raum	Interaktive Instrumente	
Broschüren & Flyer	Ausstellungen	Fahrradbüro	Plakate	Preisausschreiben	
Statistische Veröffentlichungen	Fahrradmarkt/ Tauschmarkt für Fahrräder & Zubehör	Museum	Vorbildwirkung durch Aktionen der Fachöffentlichkeit	Seminare für Fach- & Nutzeröffentlichkeit	
Radwegekarten	Infoveranstaltungen	Fahrradtelefon & Expertenruf	Werbevideos	Gewinnspiele	
Fahrradkulturkalender	Sportveranstaltungen	Fahrradwerkstatt	Pressekonferenzen	Wettbewerbe	
Fahrplan- informationen	Offizielle Eröffnungen von Radwegen		Verkehrssicherheits- wochen	Radwanderungen der gesamten Gemeinde	

Abbildung 18: Kategorien der Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit

(vgl. VCÖ 2000, 41; eigene Bearbeitung)

Des Weiteren muss angemerkt werden, dass sich viele Instrumente keiner eindeutigen Kategorie zuordnen lassen, da sie sich aufgrund ihrer Inhalte oftmals mit anderen Kategorien überschneiden. Nichts desto trotz dient sie einer Übersicht der vielschichtigen Möglichkeiten.

4.4.1. Öffentlichkeitsarbeit in der Radverkehrsplanung

„Im Mittelpunkt der Öffentlichkeitsarbeit sollte die Förderung der Fahrrad-Akzeptanz, also der Wertschätzung des Fahrrads, als alltagstaugliches Verkehrsmittel, stehen. Ziel ist die Verlagerung von Fahrten des MIV auf den Fahrradverkehr. Mit diesem anspruchsvollen Ziel wird eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer angestrebt.“ (BMVBW 2004b, 49)

Doch eingeübte Verhaltensweisen sind schwierig zu ändern. Was kann also eine geschickte Öffentlichkeitsarbeit zum Verhalten beitragen?

Neben den allgemeinen Grundregeln der Öffentlichkeitsarbeit lassen sich einige spezifische Empfehlungen für die Öffentlichkeitsarbeit beim Radverkehr aus der Literatur herausarbeiten. Einerseits sollen die Vorteile des Produkts *Radfahren* im Mittelpunkt stehen. Dies betrifft insbesondere Argumente wie Gesundheit, Sparsamkeit, Schnelligkeit und Erlebnis, also jene Aspekte, welche den Benutzer direkt betreffen. Diese können durchaus mit Emotionen in Verbindung gebracht werden. Die Faktoren *Umwelt* und *Nachhaltigkeit* sind zwar gute Gründe, welche für eine Förderung des Radverkehrs sprechen, aber aufgrund ihrer geringen Greifbarkeit schwer vermarktbar. Zudem darf das Augenmerk nicht nur auf der Außendarstellung liegen. (vgl. ebd, 50)

Für Michael MESCHIK (2013) ist der Nutzen des Fahrradfahrens so groß, dass er der Bevölkerung alleine mit Hilfe rationaler Argumente näher gebracht werden kann und soll. Auch die Vorbildwirkung erachtet er als sehr wichtig. Wichtig ist eine kontinuierliche, aktive Förderung sowohl durch Medien, als auch durch neue Initiativen. Des Weiteren fordert MESCHIK (2013) eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr, um auch der Stadt Wien sinnvolle kombinierte Verkehrsmodelle, wie beispielsweise die Mitnahme des Fahrrades im Bus zu ermöglichen. Ein Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsträger ist zu fördern. Sein Schwerpunkt und Ansatz bei der Radverkehrsförderung ist der kulturelle Aspekt des Radfahrens. Zwar betont MESCHIK (2013) immer wieder die Bedeutsamkeit der Infrastruktur, allerdings sei es genauso relevant, der Bevölkerung den Radverkehr als etwas Lebenswertes zu vermitteln. (vgl. BAUCHINGER, HÖRMANSEDER 2013, 35f)

Auch Elisabeth ALEXANDER (2013) verweist auf die Wichtigkeit der Öffentlichkeitsarbeit. Radverkehrsförderung kann ihrer Meinung nach nicht alleine auf einer gut ausgebauten Infrastruktur basieren. Ein gelungenes Marketing und vor allem eine Mischung aus diesen beiden Bereichen sieht sie als grundlegende Basis, um verschiedene Zielgruppen zu erreichen. Die Öffentlichkeitsarbeit sollte ALEXANDER (2013) zufolge, auch an einem freundlichen Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmern ansetzen. (vgl. ebd)

Es muss separate Arbeitskonzepte geben, welche unterschiedliche Personenkreise ansprechen. Einerseits muss auf die Ausstrahlung der *Fachöffentlichkeit* geachtet und diese von innen heraus gestärkt werden, zum anderen muss das bereits bestehende Fahrradklientel anders behandelt werden, als eine neu anzuwerbende Bevölkerungsgruppe. Öffentlichkeitsarbeit muss alle inkludieren und für verschiedene Alters-, Geschlechts- und Interessensgruppen wirksam werden. Dies betrifft Freizeitnutzer genauso wie den Berufsverkehr.

Aufgrund der breiten Basis an Bevölkerungsgruppen kann zwischen drei verschiedenen Kampagnengruppen unterschieden werden (vgl. ROAD DIRECTORATE 2000, 30f):

- Kampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit:

Es wird betont, dass eine Sensibilisierung der Öffentlichkeit als Basis der anderen Kampagnengruppen sinnvoll ist. Am Beginn der Öffentlichkeitsarbeit muss eine Erhebung der Einstellungen und Verhaltensweisen stehen. Um eine Ressourcenverschwendung zu vermeiden, sollte man wissen, in welchem Verhaltensstadium sich die betroffene Bevölkerungsgruppe befindet. Erst dann kann man zum nächsten Schritt, der eigentlichen Sensibilisierung, übergehen. Eine günstige Methode die breite Bevölkerung zu erreichen, ist ein Auftritt im Zuge verschiedener Großevents und die Zusammenarbeit mit Massenmedien. Primäres Ziel ist es, das Bewusstsein für Probleme und Lösungen zu schaffen und die Akzeptanz für Veränderungen zu erreichen. Dies kann allerdings einige Jahre dauern.

- Kampagnen für spezielle Gruppen oder Einstellungen:

Diese Form bezieht sich zum Beispiel auf Schulen, Unternehmen, Sportvereine oder auch auf einzelne Projekte wie Einkaufsstrassen. Kampagnen könnten ihren Fokus dann auf eine geringere PKW-Dichte richten oder bei den Gesundheitsvorteilen der Mitarbeiter in den Konzernen ansetzen. Bei dieser Art von Kampagne sind kleinere Ziele von Vorteil. Zudem können einzelne Personen, wie beispielsweise Lehrer, als Zentralakteure fungieren und die Kampagne unterstützen. Des Weiteren ist es sinnvoll mit Belohnungen zu arbeiten. Maßnahmen wie Firmenfahrräder oder Auszeichnungen für den Radfahrer des Monats in einer Schule bieten eventuell Anreize für Verhaltensveränderungen. Bei dieser Form der Kampagne ist es gegebenenfalls möglich den induktiven Vorteil zu nutzen, da Verhaltensveränderungen einzelner Gruppen im Optimalfall auch einen weiteren Personenkreis beeinflussen.

- Kampagnen für Einzelpersonen und Haushalte:

Hier werden subjektive Bedürfnisse wie finanzielle Ersparnis, Gesundheit oder Vergnügen bedeutend. Besonders wirksam sind individuelle Kampagnen bei Personen mit einem kürzlich veränderten Wohn- oder Arbeitsplatz, da in diesen Fällen das Mobilitätsverhalten ohnehin neu definiert werden muss. Des Weiteren wäre es sinnvoll bei jenen Personen anzusetzen, welche wiederholend die Straßenverkehrsordnung missachten. Broschüren oder telefonische Auskünfte können geeignete Informationsmedien sein.

Kampagnen für Einzelpersonen sind allerdings, noch mehr als jene für spezielle Gruppen, auf eine vorhergehende Sensibilisierung der Öffentlichkeit angewiesen.

4.4.2. Beispiele gelungener ÖA in der Radverkehrsförderung

Wie bereits erwähnt kann eine gute Öffentlichkeitsarbeit losgelöst von anderen Förderinstrumenten nur wenig erreichen. Sie funktioniert demnach nur in Zusammenhang mit den anderen beiden Säulen: der Infrastruktur und den rechtlichen und finanziellen Bedingungen.

Aber genauso wie eine gute Öffentlichkeitsarbeit die Infrastruktur bedingt, funktioniert es umgekehrt.

In Lund in Schweden wurde beispielsweise eine neue Radroute errichtet. Nach der baulichen Fertigstellung wurde diese Route allerdings dennoch weiterhin nicht benutzt. Erst mit einer Aufklärungskampagne konnte man dem entgegenwirken und die Zahl der Benutzer vergrößern. (vgl. ROAD DIRECTORATE 2000, 35)

Wichtig ist also eine Präsenz in allen Belangen der Radverkehrsförderung. Im Folgenden sollen einige Beispiele gelungener Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Radverkehrsförderung aufgegriffen werden:

Musterbeispiele im Umgang mit Radverkehrsförderung und Öffentlichkeitsarbeit findet man in Kopenhagen. Über mehrere Jahre hinweg fanden hier verschiedene Kampagnen zur Vermarktung des Radverkehrs statt. Hauptziel war es, immer mehr Personen zum Radfahren zu motivieren. Dies geschah einerseits mit Hilfe verschiedener Plakate, welche auf die Gesundheitsvorteile des Radsports hinwiesen und durch gezielte Kampagnen. Auch das oben genannte Beispiel der Verleihung von Firmenfahrrädern oder Preisvergaben für Kampagnenteilnehmer sind in Kopenhagen längst in die Praxis der Öffentlichkeitsarbeit eingeflossen. Zudem wird mit dem WIR-Gefühl gearbeitet, was in der Kampagne *Vi cykler til arbejde- Wir radeln zur Arbeit* verdeutlicht wird. Im Jahr 1995 fand eine interessante Kampagne mit dem Titel *Com en puter på cyklen- Computer auf dem Rad* statt. Die Teilnehmer wurden mit einem Fahrradcomputer belohnt, vorausgesetzt sie konnten in dem Kampagnenzeitraum die vorgeschriebene Kilometeranzahl erreichen. Erstaunlich war, dass von 864 Teilnehmern 825 Personen die Anzahl erreichten. Jährlich werden in Dänemark derartige Kampagnen durchgeführt. (vgl. ROAD DIRECTORATE 2004, 38)



Abbildung 19: Kampagne Com en puter på cyklen (Quelle: <https://www.bicyclenetwork.com.au/media/vanilla/road%20directorater%20collection%20of%20cycle%20concepts%202000.pdf> – 13.10.2013; © ROAD DIRECTORATE)

Mit einem Wortspiel wurde auch in der Schweizer Stadt Genf gearbeitet. Das Projekt VELO(LO)VE wurde von Städten, Gemeinden und sonstigen Interessensvertretern gemeinsam getragen und legte vorwiegend Wert auf die Vermittlung von Lebensgenuss und individuellen Vorteilen. Neben einer Vielzahl an verschiedenen Aktionen, wie beispielsweise Kulturveranstaltungen und einem Velostadtplan, wurde mit einem kostenfreien Parkplatz und einem gratis Fahrrad zur Weiterfahrt das Konzept *Park&Ride* gefördert.



Abbildung 20: Logo Projekt VELOVE (Quelle: VCÖ 2000, 39)

Innerhalb von 10 Jahren wurde so der Radverkehr in Genf verdoppelt. Gemessen wurde dies daran, wie viele Radfahrer täglich die Rhone-Brücke passierten. Die Öffentlichkeitsarbeit wird als durchaus gelungen beschrieben. Eine Auswertung ergab, dass das Projekt circa 25% der Genfer Bevölkerung erreichte. (vgl. VCÖ 2000, 39)

Auch in Österreich findet man positive Beispiele, was mit Hilfe von Öffentlichkeitsarbeit

im Bereich der Radverkehrsförderung erreicht werden kann.



Abbildung 21: Kampagne FAHR RAD

(Quelle VCÖ 2000, 37)

So startete die Vorarlberger Landesregierung 1993 die Kampagne *FAHR RAD*. Bedeutend war hier vor allem die Integration des gesamten Landes. 40 Gemeinden und mehr als 30 Betriebe haben sich trotz mangelnder wirtschaftlichen und betrieblichen Interessen an den Aktionen beteiligt. Die Instrumente waren sehr vielfältig und reichten von einfachen Informationsmaterialien wie Broschüren oder Infoständen über Feste, Wettbewerbe, Ausstellungen bis hin zu interaktiven Aktionen wie Fahrradlotto oder Frühstücksbelohnungen. Bis zum Jahr 2000 wurden bereits 2000 speziell für die Kampagne angefertigte gelbe Regenmäntel verkauft. Das Image des Radfahrens wurde in Vorarlberg deutlich

verbessert und das Fahrrad wird zunehmend als alltagstaugliches Verkehrsmittel akzeptiert. (vgl. ebd, 37)

Abbildung 22 zeigt einen Vergleich zwischen den beiden Städten Lustenau und Eisenstadt. Trotz unähnlicher naturräumlicher Bedingungen wird hier vom VCÖ der Radverkehrsanteil gegenübergestellt. Den einzigen Schluss, den man bei diesem Vergleich ziehen kann, ist, dass Lustenau dank der gelungenen Öffentlichkeitsarbeit einen beträchtlich höheren Fahrradverkehrsanteil hat, als die von der Flächengröße her ähnliche Stadt Eisenstadt. Da es sich hier bei der Lage

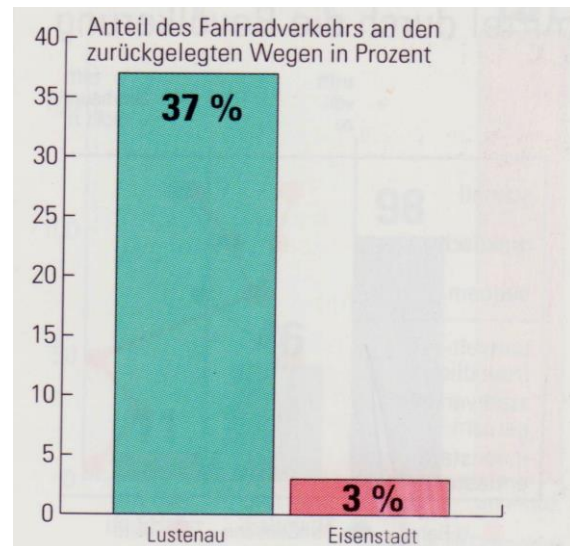


Abbildung 22: Anteil des Fahrradverkehrs in Prozent. Vergleich zwischen Eisenstadt und Lustenau (Quelle VCÖ 2000, 7)

der Städte allerdings um topografisch stark unterschiedliche Beschaffenheiten handelt, ist ein Vergleich zwischen den beiden Städten sehr gewagt und nur minder aussagekräftig.



Abbildung 23: Logo FFG

(Quelle: <http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/fahrradfreundlichegemeinde2013> / -28.03.2014)

Jährlich findet, veranstaltet durch den ARBÖ, die österreichweite Kampagne *Fahrradfreundliche Gemeinde* beziehungsweise *Fahrradfreundlicher Bezirk* statt. Ziel ist es, mittels Erhebungen Gemeinden oder Bezirke welche im jeweiligen Jahr aktiv den Radverkehr gefördert haben, auszuzeichnen. Die teilnehmenden Gemeinden und Städte werden in Größenkategorien untergliedert und für jede Kategorie wird ein Gewinner gekürt. Als Preis darf die jeweilige

Gemeinde das Logo auf ihrer Homepage präsentieren. (vgl. <http://www.arboe-rad.at>-28.03.2014)

Solche und ähnliche Kampagnen können auch bei absoluten Fahrradverweigerern eine Änderung ihrer Einstellung aufheben. Zumindest über einen gewissen Zeitraum hinweg wird der Radverkehrsanteil erheblich angehoben, was unter anderem auch nachwirkende Effekte haben kann. Im Falle von Kopenhagen wurde das Ziel der nachhaltigen Öffentlichkeitsarbeit jedenfalls erreicht.

MESCHIK (2013) weist jedoch auf die Erfordernisse hin, Kampagnen und Aktionen immer auf die Eigenarten des jeweiligen Ortes anzupassen. Man kann nicht davon ausgehen, dass alle Initiativen, welche in Radfahrstädten wie Kopenhagen fruchten, auch in gleicher Weise in Wien funktionieren. (vgl. BAUCHINGER/HÖRMANSEDER 2013, 36)

5. Mobilitätskonzepte

Im folgenden Kapitel sollen aktuell gültige Verkehrskonzepte dargelegt und die für den Verkehr wichtigsten Dokumente der Stadt Wien, kritisch hinterfragt werden. Das Augenmerk liegt dabei auf der Präsenz, beziehungsweise dem Stellenwert der Öffentlichkeitsarbeit in den Dokumenten.

Dabei wird insbesondere auf jene Aspekte geachtet, welche auch den Radverkehr beleuchten. Dieses Kapitel dient folglich der Analyse dessen wie mit dem Radverkehr, seiner Förderung und der Öffentlichkeitsarbeit in den Papieren der Stadt Wien umgegangen wird.

5.1. Stadt- & Verkehrsentwicklungskonzepte Wien²

Heutzutage muss sich der motorisierte Individualverkehr häufig einer Kritik in den Medien aussetzen. Die Bevölkerung klagt über teure Spritpreise und pflichtet dem immer stärker aufkeimenden Umweltgedanken, welcher im vorangegangenen Kapitel angeschnitten wurde und in unserer modernen Welt immer mehr thematisiert wird, bei. Man würde, wenn die Möglichkeit bestünde, gleich auf andere Verkehrsträger umsteigen. Doch ist das wirklich so? Ein Automobil wird nach wie vor mit *Unabhängigkeit* und *Schnelligkeit* verbunden. In einigen Fällen stimmt dies auch. Politisch muss man hier aufrüsten und für moderne, schnelle und unabhängige Verkehrsmittel sorgen.

Eines der problematischsten Beispiele ist mit Sicherheit das Zersiedeln der Wohngebiete, aufgrund der Idealvorstellung von einer Mischung der Wohnform aus Abgeschiedenheit und guter Infrastruktur. (vgl. CANZLER/KNIE 1999, 1)

Das Problem der Zersiedelung ruft nach neuen Rahmenbedingungen und einfallsreichen Strategien. Fakt ist, dass ein öffentliches Verkehrsnetz kaum alle

²vgl. BAUCHINGER/HÖRMANSEDER 2013, 18f

individuellen Wegenetze bestreiten kann. Rein ökonomisch betrachtet wäre dies nicht möglich. Demnach ist ein Verkehrsträger nötig, welcher umweltfreundlich und schnell zugänglich ist und bei welchem man nicht auf einen Zeitpunkt oder eine andere Person angewiesen ist. Für Wege bis zu 5km kann diese Tatsache durchaus Chancen für den Radverkehr bieten.

Multimodale Konzepte und kombinierte Verkehrsformen

Immer mehr an Bedeutung gewinnen sogenannte multimodale Konzepte und kombinierte Formen der Verkehrsmittelnutzung. Hierbei geht es prinzipiell darum, verschiedene Verkehrsträger innerhalb einer Wegstrecke miteinander zu kombinieren. Die Wichtigkeit solcher Kombinationen wurde bereits in den 1970er Jahren betont.

„Die innerstädtischen Verkehrsprobleme sind zu komplex, als dass sie von einem einzigen Verkehrsmittel umfassend gelöst werden können.“ (KENTNER/BRITSCHGI 1974, 73)

Die Zahl der Initiativen zur Förderung von *Bike&Ride*- Anlagen oder kombinierten Nutzungen von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln sind auf der Suche nach nachhaltigen Transportsystemen besonders im letzten Jahrzehnt rasant angestiegen. Die Miteinbeziehung des Fahrrades kann zu einer Verkürzung der Tür-zu-Tür Reisezeit beitragen. Laut einer niederländischen Studie, in welcher 25 Wegestrecken zwischen Wohn- und Arbeitsstätten untersucht wurden, konnte das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV mit Einbeziehung des Fahrrades von dem Durchschnitt 1.43 auf 1.25 gesenkt werden. Mit einbezogen wird das Fahrrad hierbei vorrangig für die Wege vom Wohnort zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. (vgl. MARTENS 2007-13.10.2013)

Diese Konzepte können durchaus für den Radverkehr neue Chancen aufzeigen und das Fahrrad zu einem bedeutenden Aspekt in der Gesamtstruktur der Mobilität machen. In der Praxis könnte ein solches Modell folgendermaßen aussehen:

Man wohnt in der Umgebung von St. Pölten und pendelt nach Wien in die Arbeit. Für den ersten Teil der Strecke verwendet man das Privatauto, stellt dieses dann am Bahnhof in einer Parkgarage ab und fährt mit dem Zug von St. Pölten nach Wien. Von dort aus steigt man in die U-Bahn um und bestreitet den letzten Teil der Strecke zum eigentlichen Arbeitsplatz mit dem Fahrrad, indem man das Angebot der in Wien verfügbaren City-Bike-Anlagen nutzt.

„Dadurch können die systemischen Stärken der jeweiligen Verkehrsträger zusammengeführt werden und somit die Schwächen des Gesamtverkehrssystems – insbesondere die vom Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen – zu verringern.“ (PRÄTORIUS 1997, 322)

Das eben genannte Beispiel zeigt auf, wie vier verschiedene Verkehrsträger eine Wegekette bilden und die Konzentration auf ein einziges Verkehrsmittel - in der Realität meistens der PKW - reduzieren können. Allerdings findet man in nahezu allen Kombinationsformen als Teilmodul das Automobil, da scheinbar ohne dieses kein attraktives Langstreckenkonzept konzipiert werden kann. (vgl. CANZLER/KNIE 1999 , 2)

5.2. Masterplan

Da es sich hierbei um ein übergeordnetes strategisches Dokument handelt, welches alle Verkehrsträger berücksichtigt, wird explizit auf den Radverkehr nur am Rande eingegangen. Vielmehr findet man den Radverkehr in ein ganzheitliches System eingebettet, sozusagen als Teil der großen Struktur. So wird beispielsweise die *„Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs“* angestrebt. (MASTERPLAN VERKEHR WIEN 2003, 20)

5.2.1. Ziele des Masterplans

Die allgemeinen Grundsätze und Ziele des Masterplans werden immer wieder als das intelligente Fünfeck beschrieben, welches die wichtigsten Werte miteinander vereint: (vgl. ebd, 31)

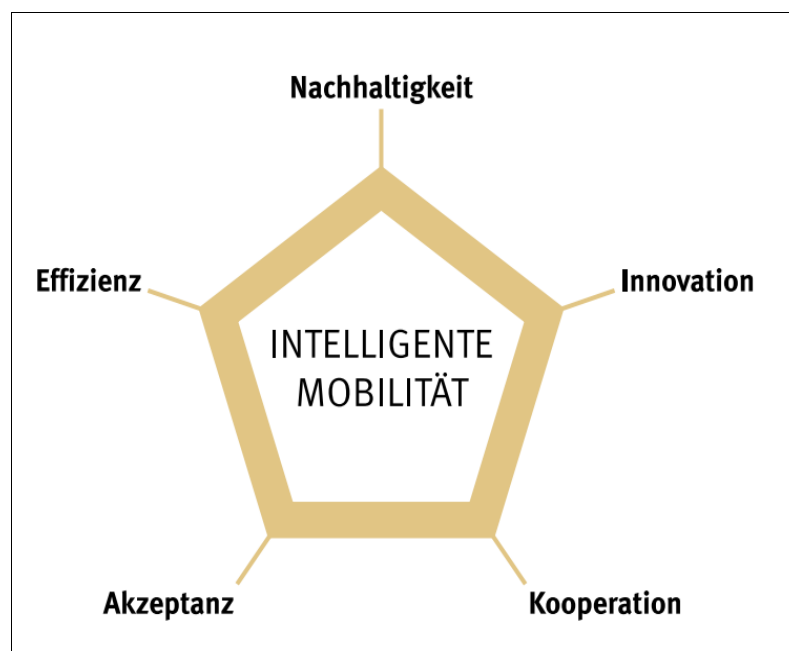


Abbildung 24: Intelligentes Fünfeck der nachhaltigen Mobilität

(Quelle: Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008 © Masterplan Verkehr 2003)

- Die *Nachhaltigkeit* bezieht sich einerseits auf Umwelt-, andererseits auf Sozialaspekte. Bei ersteren wird eine Verkehrsverlagerung bis hin zu einer Verkehrsvermeidung angestrebt, welche mitunter durch eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden soll. Eine Verkehrsvermeidung bedeutet aber lediglich, dass die weitere Ausdehnung des PKWs eingedämmt werden soll. Wünschenswert wäre ein Modal Split Anteil des PKWs von nicht mehr als 25% aller Wege. Hand in Hand geht somit das Ziel, Emissionen wie Luftschadstoffe

oder Lärm, zu reduzieren. Im sozialen Bereich konzentriert man sich sowohl auf eine barrierefreie Planung, als auch auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Angleichung des Verkehrsverhaltens zwischen Männer und Frauen. Auch hier kann die Öffentlichkeitsarbeit einen guten Beitrag leisten.

- Ein weiteres Ziel ist es, die für den Verkehr nötigen Ressourcen *effektiv* einzusetzen. Dies kann sich sowohl auf den Besetzungsgrad, als auch auf die vorhandenen Flächenkapazitäten im öffentlichen Raum beziehen. Öffentlichkeitsarbeit spielt hier insbesondere im Bereich des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements eine große Rolle.
- Ohne infrastrukturelle und technische Maßnahmen sind Mobilitätsveränderungen kaum möglich. Deswegen setzt der Masterplan auf *Innovationen* in den Bereichen Verfahren, Organisation, Betrieb, Infrastruktur und Technik und verlangt eine Förderung eben dieser Bereiche.
- Der Aspekt der *Akzeptanz* bezieht sich ausschließlich auf die Öffentlichkeitsarbeit. Für eine intelligente Mobilität muss dem Masterplan zufolge zuallererst Vertrauen geschaffen werden. Erst eine gelungene Bewusstseinsbildung kann zu Verhaltensänderungen führen. Im Masterplan werden verschiedene Ziele zur Erhöhung der Akzeptanz genannt. Darunter fallen beispielsweise die Bürgerbeteiligung, auf welche bereits bei der Entstehung des Masterplans großer Wert gelegt wurde, die Beteiligung der Bezirke und Interessensvertretungen und natürlich eine gute Medienarbeit.
- Der Punkt *Kooperation* überschneidet sich auf den ersten Blick mit den Zielen der Akzeptanz, da es sich auch hier um Beteiligungen im Veränderungsprozess handelt. Die Kooperation geht aber weit über die Beteiligung hinaus und fordert

eine Zusammenarbeit und Vernetzung sowohl national als auch international. Hierbei können Ideen gesammelt und eventuell adaptiert werden.

5.2.2. Öffentlichkeitsarbeit im Masterplan

Die angestrebte Öffentlichkeitsarbeit lässt sich im Masterplan in zwei Teilbereiche untergliedern, das Verkehrsmanagement und die Bewusstseinsbildung: (vgl. ebd, 140ff)

Verkehrsmanagement

Verkehrsmanagement (kurz: VEMA) sorgt als Teilgebiet der Telematik für eine Gesamtsteuerung der Mobilität. Alle Verkehrsträger werden hierbei berücksichtigt und anhand dieser gemeinsamen Betrachtung miteinander bestmöglichst verbunden. Die Vorteile aller werden hierbei herausgearbeitet. Neben dieser Aufgabe zählt die Bürgerinformation zu einem der wichtigsten Handlungsfelder von VEMA. Durch eine verbesserte Information sollen dem Bürger Verkehrsentscheidungen erleichtert werden. Mobilitätsberatungen, welche von der Stadt Wien angeboten werden, sollen diesen Prozess unterstützen. Ein Beispiel wäre die Gratishotline für mobilitätseingeschränkte Personen oder ein Fahrradtelefon. Beide Beispiele wurden bereits verwirklicht. Diese Beratung soll dem Masterplan nach folgende Kerndienstleistungen beinhalten:

- Produkt- und Serviceinformation unter anderem zu Themen wie Tarif, Fahrplan, Abstellanlagen und Barrierefreiheit
- Kundendienst in Hinblick auf Wünsche und Beschwerden

Neben diesen Mobilitätsdienstleistungen wie der Beratung, spielen bei VEMA auch sanfte Mobilitätsmaßnahmen eine große Rolle. Beispiele um die Effizienz der

infrastrukturellen Veränderungen zu erhöhen und Verkehrsverlagerungen für die Betroffenen attraktiver zu machen, sind folgende Maßnahmen:

- Jobticket: Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr werden hierbei von den Betrieben erworben und in Folge kostengünstig an die Mitarbeiter verkauft. Diese Ersparnis soll die Bediensteten in ihrer Verkehrsmittelwahl positiv beeinflussen.
- Car-Sharing soll durch gemeindeübergreifende Pressearbeit gefördert werden. In diesen Prozess sollen wiederum Betriebe miteingebunden werden.
- Möglichkeiten für den Radverkehr bestehen beispielsweise im Einsetzen von Dienstfahrrädern, wie bereits in Kapitel 4.4.2. im Zuge der Best-Practice Beispiele erwähnt wurde.

Bewusstseinsbildung

Auch dem Thema Bewusstseinsbildung wird im Masterplan Aufmerksamkeit geschenkt. Als Positivbeispiel werden die Wiener Linien herangezogen. Zwischen 1993 und 2001 wuchs die Anzahl der zufriedenen Fahrgäste von ca. 60% auf 80%, also um 20 Prozentpunkte. Dies spiegelt sich natürlich auch in der Fahrgastanzahl wider. Grund für diese Zufriedenheit ist mitunter die gelungene Bewusstseinsbildung. Ziel des Masterplans ist es, dieses Rezept auch bei den anderen Verkehrsarten, insbesondere beim Gehen und Radfahren anzuwenden. Vorrangig muss die Bevölkerung über die verkehrspolitischen Ziele informiert und deren Akzeptanz gesichert werden. Im nächsten Schritt soll sie zu einem effizienteren Verkehrsverhalten motiviert werden. Die Palette der im Masterplan beschlossenen Maßnahmen ist breit. Sie können auf folgende Hauptmaßnahmen zusammengefasst werden:

- Das Leitbild *Intelligente Mobilität- g'scheit unterwegs* soll mithilfe von Logos

und Slogans zu einer sympathischen Marke werden.

- Kampagnen, Events und sonstige Marketinginitiativen sollen die Erreichung der oben genannten Ziele unterstützen.
- Eine weitere Maßnahme ist die Mobilitätserziehung für alle Verkehrsarten. Diese soll bereits in der Schule beginnen.
- Auch die Leistungen des Verkehrsmanagement und die oben aufgelisteten Ansprüche an eben dieses, fließen in den Maßnahmenkatalog der Bewusstseinsbildung mit ein.

5.3. Klimaschutzprogramm

Das erste Klimaschutzprogramm wurde bereits 1999 entwickelt. Mit einer Laufzeit von 10 Jahren und realistischen Zielen konnte man durchaus von einem Erfolgsprojekt sprechen. Bereits 2006 wurden die Vorgaben zum Klimaschutz erreicht. Deshalb beschloss die Stadt Wien eine anschließende Fortschreibung des Klimaschutzprogramms mit einer weiteren 10-jährigen Laufzeit von 2010 bis 2020.

(vgl. <http://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/programm/> - 19.11.2013)

5.3.1. Ziele des Klimaschutzprogramms

Das Klimaschutzprogramm untergliedert sich in fünf große Handlungsbereiche, wobei insbesondere folgende zwei Themenfelder für die vorliegende Arbeit von Bedeutung sind:

- Mobilität und Stadtstruktur
- Öffentlichkeitsarbeit

Das Klimaschutzprogramm und der Masterplan Verkehr arbeiten eng zusammen. Gleich zu Beginn wird auf die verwobene Struktur der beiden Papiere hingewiesen. Da das Klimaschutzprogramm bereits 1999 beschlossen wurde, kann man sowohl den Masterplan Verkehr, als auch das STEP05 und alle sonstigen nachfolgenden Initiativen und Papiere der Stadt Wien als Meilensteine des Klimaschutzprogramms sehen. Das erste Klimaschutzprogramm konnte wie eben erwähnt bereits neben dem Haupterfolg, der Reduktion der emittierenden Treibhausgasmenge, einige weitere Erfolge für sich verbuchen, welche indirekt, aber auch direkt den Radverkehr betreffen. Hervorgehoben werden dahingehend beispielsweise die Erweiterung des Radverkehrsnetzes, die Umsetzung des Projektes *City-Bike* oder auch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, welche natürlich auch auf die Ziele und Maßnahmen anderer Programme zurückzuführen sind.

Genau wie im Masterplan Verkehr wird auch im KLIP II auf das oben dargestellte Fünfeck der Intelligenten Mobilität gesetzt und die Grundsätze auf drei wesentliche Punkte zusammengefasst:

Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzsteigerung. (vgl. KLIP II 2009, 85)

Ein Schwerpunkt des neuen Klimaschutzprogramms ist die Erhöhung der innerstädtischen Lebensqualität. Das KLIP II konzentriert sich dabei unter anderem auf die sogenannte *Push- & Pullwirkung*. Dies bedeutet, dass man eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger anstrebt und gleichzeitig Grenzen für umweltbelastende Verkehrsträger zieht. Andererseits werden kombinierte Verkehrslösungen gesucht. Ziel ist es, für jeden Verkehrsweg die optimalen Verkehrsträger zu finden und gegebenenfalls auch zu kombinieren. So soll, wo es möglich ist, auf eine sanfte Reiseart und in Gebieten, in welchen ein Vorankommen nur mit einem PKW sinnvoll erscheint, auf umweltschonende Lösungen, wie Fahrgemeinschaften zurückgegriffen werden. (vgl. ebd)

5.3.2. Öffentlichkeitsarbeit im Klimaschutzprogramm

Im Klimaschutzprogramm wird explizit auf die Notwendigkeit der Öffentlichkeitsarbeit hingewiesen.

„Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, im Sinne der Bewusstseinsbildung Anreize zur Änderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, FußgängerInnenverkehr) zu bieten.“ (KLIPII 2009, 190)

Das KLIPII setzt auf Information und Motivation, da die Verkehrsmittelwahl immer von der subjektiven Entscheidung der betroffenen Person abhängt. Die Infrastruktur sei natürlich wichtig, aber wenn sie nicht genutzt wird, wird sie irrelevant. Daher wird der Öffentlichkeitsarbeit im KLIP II mindestens gleich viel Bedeutung geschenkt wie der Infrastruktur. Diese Öffentlichkeitsarbeit soll zielgruppenspezifisch durchgeführt werden. Das bedeutet, dass sie einerseits sowohl Verfechter des MIVs, als auch bestehende Mitglieder des Umweltverbunds ansprechen soll. Andererseits werden die Zielgruppen nach Verkehrsmittelwahl, Lebensabschnitt und nach Verkehrszweck differenziert. Des Weiteren wird die Wichtigkeit der Zusammenarbeit mit wesentlichen Akteuren, wie beispielsweise der Stadt Wien, der Presse, Ausbildungsstätten und den Verkehrsanbietern betont. Es wird demnach ein Gesamtkonzept des Umweltverbundes angestrebt, bei welchem man, wie oben erwähnt, zwischen Motivations- und Informationsmaßnahmen unterscheiden kann (vgl. ebd):

- Um die Motivation der Bürger hinsichtlich der nachhaltigen Mobilität zu steigern, setzt man auf eine verstärkte Medienpräsenz des Umweltverbundes, beispielsweise durch Kampagnen. Integration in bestehende Marketingmaßnahmen der Stadt Wien und der Wiener Linien, sowohl temporär,

als auch langfristig werden angestrebt. Temporär wären beispielsweise kurzfristige Aktionen oder Events, welche sich an der Jahreszeit oder etwaigen politisch aktuellen Themen orientieren. Das Thema der nachhaltigen Mobilität soll sich als Querschnittsthema in verschiedene dazu passende Kampagnen eingliedern und so dauerhaft an Präsenz gewinnen und die Bevölkerung von der Wichtigkeit der nachhaltigen Mobilität überzeugen.

- Zur Unterstützung dienen diverse Informationsmaßnahmen, welche mitunter eine nachhaltige Mobilität erleichtern sollen. Das KLIP II nennt als konkretes Beispiel das sogenannte *Mobilitätsportal*. Hierbei handelt es sich um einen Informationsdienst der Stadt Wien, welcher künftig auf einer Plattform alle Informationen der einzelnen Verkehrsanbieter und -träger zusammentragen und fortführend kombinierte Aktionen und Kampagnen zur Information anbieten soll.
- Mit einer steigenden Aufmerksamkeit und einem wachsenden Bewusstsein erhofft man sich mittelfristig ein Umdenken in der Bevölkerung. Den Schlüssel dafür sieht das Klimaschutzprogramm in der Kommunikation.

5.4. Radverkehrsförderung in den verkehrsrelevanten Papieren Wien³

Auf Basis der in Kapitel 3 dargestellten Säulen der Radverkehrsförderung wurden der Masterplan und das KLIP II nun detailliert auf das Thema Radverkehr untersucht. Es soll aufgezeigt werden, wie in den für die Wiener Verkehrsplanung wichtigen Papieren mit dem Thema Radverkehrsförderung umgegangen wird und welche Rolle die einzelnen Säulen Infrastruktur, Recht und Finanzen und Öffentlichkeitsarbeit spielen. In allen drei Bereichen wird explizit auf konkrete Maßnahmen für den Radverkehr eingegangen (vgl. MASTERPLAN VERKEHR WIEN 2003, KLIP II 2009):

³ vgl. BAUCHINGER/HÖRMANSEDER 2013, 32ff

Infrastruktur

Da der öffentliche Straßenraum begrenzt ist und sich die Nutzungsintensität aufgrund einiger im Masterplan angeführten Begründungen, wie beispielsweise des stetigen Wachstums und der immer größer werdenden Vielfalt an Fortbewegungsmöglichkeiten, vergrößert, streben sowohl das KLIP II, als auch der Masterplan Verkehr eine allgemeine Erweiterung des Straßennetzes an. Diese Erweiterung dient mitunter der Entlastung des bisherigen Netzes. Darunter fallen natürlich auch die Radwege und -straßen, beziehungsweise jene Infrastrukturflächen, welche den Radverkehr begünstigen. Begegnungszonen oder Abstellanlagen für den ruhenden Verkehr wären Beispiele dafür. Die Verkehrsprogramme Wiens bestätigen eine Abwendung von einem Hauptverkehrsnetz, welches überwiegend den Kriterien des KFZ- Verkehrs entspricht und betonen eine verstärkte Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten.

Zwischen 1995 und 2001 hat Wien das Radwegenetzes um 300 Kilometer erweitert. Die Infrastruktur des Radverkehrs teilt sich grob in ein Hauptradverkehrsnetz und ein Erweiterungsgebiet. Dieses Erweiterungsnetz besteht einerseits aus den Parallelrouten und andererseits aus den ergänzenden Verbindungen. Da das Hauptradverkehrsnetz nach wie vor lückenhaft ist, müssen zur Stärkung des bestehenden Netzes Basisrouten errichtet werden, welche natürlich im Vorhinein in Hinblick auf die Bedürfnisse der Nutzer und Kriterien der Wirtschaftlichkeit geprüft werden müssen.

Die Stadt Wien hat sich daher ein sogenanntes *Netzlückenschlussprogramm* zum Ziel gesetzt. Dieser Netzlückenschluss soll dem Masterplan zufolge unter Berücksichtigung folgender Grundsätze erreicht werden:

- Das Radverkehrsgrundnetz soll sich verdichten und gleichzeitig mit dem bestehenden öffentlichen Verkehrsnetz verbinden.

- Richtungsgebundenen Anlagen im Hauptstraßennetz kommt eine besondere Priorität zugute.
- Um eine gewisse Qualität und Einheitlichkeit gewähren zu können, wird eine durchgehende Beschilderung angestrebt.
- Das bestehende Radverkehrsnetz soll mit den neuesten Standards der Technik abgestimmt werden. Dies betrifft nicht nur die Wegeinfrastruktur, sondern auch die punktuelle Infrastruktur, wie zum Beispiel Haltestellen und dergleichen.

Zu diesen Bestrebungen, welche das Hauptnetz betreffen, wird die Rolle der Bezirke nochmal explizit betont. Gerade da sollen anhand kreativer Strategien Infrastrukturmöglichkeiten für den Radverkehr rund um historische Plätze geschaffen werden. Die Programme wollen hier mit einem gelungenen Bezirkswegenetz dem *Konzept der Kurzen Wege* gerecht werden.

Neben den Neubauten sind auch Evaluierungen des bestehenden Netzes, also regelmäßige Zustandsüberprüfungen und gegebenenfalls Erhaltungsmaßnahmen, notwendig. Seit 2003, also der Festschreibung des Masterplans, wurden fast 50 Projekte im Radwegebau verwirklicht.

Fahrradabstellplätze sind in Wien nach wie vor ein rares Gut. Vor allem in Neubaugebieten sind zu wenige oder zu kleine Abstellanlagen vorhanden. Daher liegt das Augenmerk mitunter auf einem Ausbau eben dieser, welcher bei den rechtlichen Aspekten näher erläutert wird.

Weiter ausgebaut sollen zudem die bisherigen Erfolgskonzepte im Bereich der Beschilderung und des Projektes *City-Bike* werden. Bei zweiterem werden vorwiegend Fragen rund um neue Standorte zu klären sein.

Aktuell liegt der Fokus in Wien weder auf expliziten Projekten zur Verkehrsberuhigung, noch auf separaten Fahrradstraßen, sondern auf dem Mischprinzip. Demnach werden verkehrsberuhigte 30km/h Zonen und eine

gegenseitige Rücksichtnahme nach dem *Shared-Space*-Prinzip angestrebt. Des Weiteren wird verstärkt auf die Querungsmöglichkeiten sowohl im Fußgängerbereich, als auch bei Hauptverkehrsstraßen geachtet.

Infrastrukturelle Maßnahmen müssen mitunter auch bei der Förderung der Kombination verschiedener Verkehrsträger getroffen werden. Zum Teil wurde dies mit dem bestehenden *City-Bike*-Programm schon gut umgesetzt. Um auch den Verkehrsteilnehmern mit Privatfahrrädern eine gute Anbindung zu ermöglichen, soll das bestehende Hauptwegenetz unter Berücksichtigung der Knotenpunkte mit dem öffentlichen Verkehr abgestimmt und erweitert werden.

Neben der Abstimmung setzen sowohl der Masterplan, als auch das KLIPII auf fahrradfreundliche Adaptierungen in der öffentlichen Infrastruktur. Dies betrifft insbesondere Bereiche und Einrichtungen der öffentlichen Verkehrsanbieter. Das KLIPII erwähnt hierbei Gepäckschließfächer und Duschmöglichkeiten. Darüber hinaus plädieren die Programme für eine überregionale Planungsabstimmung mit Niederösterreich.

Rechtliche und finanzielle Aspekte

Rechtliche und finanzielle Aspekte zur Radverkehrsförderung gliedern sich immer in die allgemeinen verkehrsgesetzlichen Rahmenbedingungen ein. Dazu zählen neben Bundesgesetzen, wie der Straßenverkehrsordnung auch Wiener Landesgesetze, wie das Parkabgabegesetz. Des Weiteren gibt es sowohl steuerliche, als auch finanzielle Lenkungsinstrumente. Unter erstere fallen EU- Richtlinien, Steuerfreistellungen und -förderungen hinsichtlich des Arbeitspendlerverkehrs genauso wie die Einführung von Verkehrsabgaben im Falle einer starken Verkehrserzeugung. Finanzielle Lenkungsinstrumente untergliedern sich in Tarife und Gebühren, sowie in Förderungen und Subventionen. Beispiele hierfür sind Wohnbauförderungen oder

das eingeführte *Parkpickerl*.

Natürlich beeinflussen all diese Richtlinien und die in den Papieren festgelegten allgemeinen Maßnahmen, auch den Radverkehr und dessen Förderung. Explizit angestrebte rechtliche und finanzielle Veränderungen im Bereich der Radverkehrsförderung sind im Masterplan zwar selten, aber dennoch vereinzelt vorhanden:

Eine Verbesserung der *objektiven und subjektiven Sicherheit* wird auch im Zuge des Radverkehrs angestrebt. Dies beinhaltet auch rechtliche Aspekte, wie Regelungen in der Verkehrssicherheit und Diebstahlmaßnahmen. Zwar muss die Stadt Wien einen leichten Anstieg in der Radverkehrsunfallbilanz verzeichnen, allerdings ist dies unter anderem auch auf den wachsenden Radverkehrsanteil zurückzuführen. Zum Thema Verkehrserziehung werden keine genaueren Angaben gemacht. Diebstahl ist ein häufiger Grund, der gegen eine Fahrradnutzung spricht. In den Papieren werden keine genauen Maßnahmen zum Schutz vor Diebstahl genannt. Es wird lediglich auf bauliche Maßnahmen, wie die „*Schaffung von wetter- und diebstahlgeschützten Abstellmöglichkeiten*“ (Masterplan Verkehr 2003, 89) hingewiesen.

Das KLIPII fordert eine explizite Änderung im Wiener Baurecht, da hier lediglich eine unklar definierte Verpflichtung *Abstellmöglichkeiten* für Fahrräder zu errichten, verzeichnet ist. Dies führt seit langer Zeit dazu, dass die Abstellanlagen entweder überdimensioniert oder überhaupt nicht vorhanden sind. Um diesem Problem gerecht zu werden sowohl im KLIPII, als auch im Masterplan folgende Maßnahmen beschlossen:

- verpflichtende ebenerdige Radabstellanlagen bei Neu-, Zu- und Umbauten
- Mindestgrößen für Radabstellanlagen
- klar definierte qualitative Anforderungen, wie Wetterschutz
- Entwicklung von Konzepten temporärer Fahrradabstellanlagen bei Veranstaltungen

Dies gilt nicht nur für Neubaugebiete, sondern auch für Sanierungen im Althausbestand. Hier sollen eben genannte Standards gleich in die Sanierung integriert werden. Des Weiteren wird eine Umnutzung von leerstehenden Erdgeschoßzonen zu Radgaragen angestrebt.

Temporeduktionen und Konzepte rund um die Schaffung von *Begegnungszonen* werden zunehmend vorangetrieben. Ohne große bauliche Veränderungen sollen hier allein mit rechtlichen Rahmenbedingungen bessere Verhältnisse für Radfahrer geschaffen werden. Ein wichtiger Punkt ist hierbei die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht.

Neben den allgemeinen Verkehrsberuhigungskonzepten wird sowohl im Masterplan, als auch im KLIP II das *Öffnen der Einbahnstraßen* verstärkt forciert. Das bedeutet, dass überall wo es die Beschaffenheit der Einbahnstraße zulässt, eine Öffnung umgesetzt werden soll. Bei Neubauten muss der Radverkehr bereits im Planungsstadium berücksichtigt werden. Eine weitere rechtliche Erleichterung, welche insbesondere im KLIP II forciert wird, wären Sondervorrangregelungen.

Für den Ausbau des Radwegenetzes wurden zwischen 2003 und 2008 30 Millionen Euro budgetiert. Das *Budget* orientiert sich, dem Masterplan zufolge, an der Priorität. Zuerst wurde das Wegenetz erweitert, danach wurde der Bestand renoviert. Zu den finanziell bevorzugten Projekten zählten beispielsweise der Ring und die innerstädtischen Querungen. Neben dem Radwegebau werden auch die Kosten für Fahrradabstellanlagen berücksichtigt. Diese sollen mitunter durch die erwirtschafteten Mittel aus der Parkometerabgabe finanziert werden.

Das Budget orientiert sich lediglich an den infrastrukturellen Maßnahmen. Finanzielle Angaben zu Veränderungen, welche die Öffentlichkeitsarbeit betreffen, werden nicht gemacht.

Öffentlichkeitsarbeit

Wie bereits unter der Kategorie Infrastruktur erwähnt, wird eine Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr angestrebt. Dies betrifft sowohl die innerstädtischen Bereiche, als auch Stadterweiterungsgebiete. Will man diese multimodalen Konzepte fördern, sind auch gut gelegene Fahrradabstellanlagen notwendig. Hier verweist der Masterplan auf eine erforderliche Öffentlichkeitsarbeit. Durch Information und Förderung sollen bestehende Althäuser und leerstehende Wohnanlagen als Radabstellanlage umgenutzt werden und insbesondere Betroffene für diese Idee motiviert werden.

Das KLIP II fordert ein Marketingkonzept, welches sich insbesondere auf jene potenziellen Nutzer konzentriert, welche derzeit noch unterrepräsentiert sind. Dies betrifft beispielsweise Frauen, Senioren und Schüler.

Da Angebot und Nachfrage ständig in einem Prozess stehen und sich gegenseitig bedingen setzt das KLIP II auf wissenschaftliche Ergebnisse und betont die Wichtigkeit von Forschungsarbeiten rund um den Radverkehr. Eine gelungene Öffentlichkeitsarbeit kann nur dann erfolgreich ansetzen, wenn die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung bekannt sind. Zudem ist es wichtig, bestehende Instrumente und Konzepte laufend zu evaluieren um eventuelle Schwachpunkte frühzeitig erkennen zu können.

Grundsätzliches Ziel ist es, die Fahrradkultur in Wien soweit voranzutreiben, dass 2020 ein Modal Split Anteil von circa 8 % erreicht wird. Im Masterplan wird daher von einem *fahrradfreundlichen Klima* gesprochen. Es wird ausdrücklich gefordert, dass Alltags-Radfahrer in ihrer Wahl bestärkt und Nicht-Radfahrer zu einem Wechsel motiviert werden sollen. Obwohl man dieser Forderung mit einer gelungenen Öffentlichkeitsarbeit gerecht werden könnte, beziehen sich die angeführten Handlungsfelder, welche dafür aufgelistet werden, allerdings wieder Großteils auf

eine Adaptierung im Bereich der Infrastruktur. Das einzige Handlungsfeld, welches sich explizit auf die Öffentlichkeitsarbeit bezieht, wären Maßnahmen im Bereich der subjektiven Sicherheit. Dies lässt darauf schließen, dass Öffentlichkeitsarbeit lediglich als Begleitmittel eingesetzt wird, damit die baulichen Veränderungen von der Bevölkerung positiver angenommen werden. Öffentlichkeitsarbeit hat dem Masterplan zufolge eine unterstützende Aufgabe. Gefordert wurde dafür ein Radverkehrsmanagement, welches sich einerseits auf rechtliche Aspekte konzentrieren soll. Hier vermischen sich Säule 2 und 3. Weitere Aufgaben sind die Förderung einer bezirksübergreifenden, städtischen Radverkehrspolitik und ein laufendes Lobbying für den Radverkehr. Dieses Radverkehrsmanagement wird vorwiegend von dem Arbeitskreis Radverkehr, sprich von Mitarbeitern der MA18, 28, 33 und MA 46 wahrgenommen. Seit 2011 gibt es zudem im Zuge der Mobilitätsagentur Wien einen Radverkehrsbeauftragten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass beide Papiere der Bewusstseinsbildung und der Information der Bevölkerung einen hohen Stellenwert zuschreiben. Ziel ist es, den Radverkehr und dessen umweltschonenden Argumente in den Gesamtprozess der Förderung des Umweltverbundes einzugliedern. Zudem will man sich stark an der gelungenen Öffentlichkeitsarbeit der Wiener Linien orientieren.

Es werden einige Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und der dafür notwendigen Öffentlichkeitsarbeit genannt. Viele davon konzentrieren sich allerdings vorwiegend auf den informativen Aspekt. Information wird oftmals als alleiniges Rezept zur Bewusstseins- und Verhaltensänderung der Bevölkerung gesehen. Wie bereits in Kapitel 4.4.2. aufgezeigt wurde, funktioniert eine gelungene Radverkehrsförderung oft nur mit Belohnungen. Der Betroffene will einen sofortigen, wenn auch nur kurzfristig anhaltenden, Nutzen aus der Situation ziehen. Auf solche Benefits wird im Vergleich zu anderen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit nur am Rande eingegangen. Der

Masterplan Verkehr erwähnt zwar eine Orientierung am bereits bestehenden Jobticket, welche Begünstigungen bei einem Umstieg auf das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel möglich wären, wird allerdings nicht behandelt.

Nichts desto trotz wird der Öffentlichkeitsarbeit die ihr angemessene Bedeutung geschenkt. Im KLIP II wird betont, dass Öffentlichkeitsarbeit gleichbedeutend ist wie die Infrastruktur, im Masterplan scheint sie eher als Begleitmittel auf. Der Aspekt der *Begleitung* wird, wie das vorangegangene Kapitel gezeigt hat, als ein Qualitätskriterium der Öffentlichkeitsarbeit verstanden.

Auch auf die Wichtigkeit der Individualität wird vor allem im KLIP II verwiesen. Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit wird demnach sowohl von den verkehrsrelevanten Papieren, den Experten, als auch der wissenschaftlichen Literatur gefordert.

Da Erfolge hinsichtlich des Radverkehrs nicht alleinig auf eine gelungene Öffentlichkeitsarbeit zurückzuführen sind, lässt sich nur schwer feststellen was bis dato seitens der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr erreicht wurde. Rückblickend waren seit 1989 einige Aktionen und Veranstaltungen für den Radverkehr von großer Bedeutung. Angefangen mit Radkarten und Ausstellungen, welche sich im Laufe der Jahre vermehrten, bis hin zu Großveranstaltungen wie dem *Argus Bike Festival*, das erstmals 2005 stattfand, wurde in Wien in den letzten Jahrzehnten viel Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr geleistet. Bedeutend ist auch der erwähnte Schwerpunkt im Masterplan 03/08, welcher eine bewusste Bewusstseinsbildung unter anderem für den Radverkehr fordert. Dafür wurde eine eigene Marketingstrategie ausgearbeitet. 2009 gelang mit der Einführung des Leihradprojektes *CityBike* ein weiterer großer Schritt. Die Ausstellung *fahr_rad_in_wien: aber sicher!* im gleichen Jahr bekam im Rahmen der internationalen Verleihung des VCÖ Mobilitätspreises eine lobende Erwähnung. (vgl. MA18 2009, 16ff)

6. Radjahr

Kapitel 6 ist das empirische Kernstück der Arbeit. Ziel ist es, dem Leser einerseits einen Überblick über das Radjahr und etwaige Projekte zu verschaffen und andererseits das Radjahr selbst, insbesondere in Hinblick auf seine Vermarktung zu analysieren. Anhand des Radjahrs 2013 soll der praktische Nutzen der Öffentlichkeitsarbeit ermittelt werden, indem man sich empirischer Methoden (Fragebogen, Experteninterviews) bedient und eine Evaluierung bezüglich Öffentlichkeitsarbeit durchführt. Es soll ermittelt werden, ob die Aktionen und Projekte des Wiener Radjahres in den Köpfen der Bevölkerung etwas verändern, ob deren Motivation Rad zu fahren steigt oder ob zu wenig Information über das Radjahr stattgefunden hat und somit die Vermarktung misslungen ist.

6.1. Was ist das Radjahr?

Im Begriff Radjahr versteckt sich ein symbolischer Charakter. Erstmals wurde in Wien ein ganzes Jahr dem Radverkehr gewidmet. Konkret bedeutete dies, dass 2013 die ganze Zeit über Aktionen und Veranstaltungen den Radverkehr betreffend stattfanden. Die Stadt wollte mit diesem Impuls maßgeblich zu einer Radverkehrsförderung beitragen und hat sich zu Beginn des Jahres folgendes Ziel gesetzt:

„Das RadJahr 2013 hat zum Ziel, der Wiener Bevölkerung die Vorteile des Fahrrads als Fortbewegungsmittel näher zu bringen. Ziel ist es, den Wienerinnen und Wienern Service, Informationen und die Möglichkeit zum Ausprobieren zu bieten. Im RadJahr 2013 wird es mehr als 160 Veranstaltungen geben.“

(<http://www.fahrradwien.at/radjahr-2013/> - 05.01.2014)

Mit dieser Vielzahl an Veranstaltungen soll der Modal-Split-Anteil des Fahrrades deutlich gesteigert werden.

6.1.1. Veranstaltungen und Aktionen

Allgemeine Events & Dienstleistungen	
3.Mariahilfer Fahrradsommer	MINI MAK: Sommerferienspiel in Zusammenarbeit mit wienXtra
Ausstellung- Tour du Monde	Mit dem Rad in den Sommer- Radcheck
Austrian Brompton Championship 2013	Radarena am Rathausplatz
Cycling Affairs	RADKULT FESTIVAL WIEN
FahrRadHaus	Radrettung
FahrRADhaus 2013 Abschluß-Party	Sound of Cycling Klingelkonzert
Fahrrad Fashionshow	VeloCity2013
FalterFahrradFlohmarkt	Werkstattbesuch: Capo. Fahrrad nach Maß seit 1930
Fix it Energieleben.at macht Fahrräder flott	Werkstattbesuch: Reanimated Bikes. Aus Alt mach Neu
Friday Night Skating	Werkstattbesuch: Selberbruzzler. Fahrradbauen kann jede/r
Let's Bike- Jugendliche zum Radfahren motivieren	

Diskussionen, Bücher & Filme	
Bike FilmNight	Meet the producers
Buchpräsentation: Motor bin ich selbst. 200 Jahre Radfahren in Wien	MINI MAK- Event zur Fahrradgeschichte
Buchpräsentation: Wiener Mechanikerräder 1930 - 1980	Ringvorlesung Radfahren
Cyclomanie: Von der Faszination am modernen Fahrrad-Design	Smart Cycling: Die Intelligenz des Fahrrads. Ein Expertengespräch zu Innovationen rund um das 2-Rad
Fahrrad macht Mode- Diskussion	To Live & Ride in L.A.- Dokumentation
Filmscreening: B.I.K.E.	Tour du Monde- Fahrradgeschichten

Filmscreening: EL VIAJE – DIE REISE	Treffen mit Christian Rupp im fahrRadhaus
Filmscreening: JANAPAR – THE RIDE OF A LIFETIME	Treffen mit Martin Blum im fahrRadhaus
Kurzfilmabend im MAK	Vehikel V- Cycle and the City- Ausstellung
Liegeräder und LiegeTrikes Demo Tage in Wien	Vom Drahtesel zum Carbon-Frame: Fahrradtechnik und Innovationsgeschichten- Diskussion

Workshops & Kurse	
Absolute Beginners- Radfahrkurs	KontikiDesignWorkshop (Fahrrad Accessoires)
Bike Polo Workshop	Radfahrkurs für Erwachsene
Cycle Chic	Velopolis 2025: Wie mobil ist die Stadtgesellschaft der Zukunft?
Cyclelogistics Workshop	Workshop: Geschmeidig und sicher in Wien unterwegs
FahrradSelbstReparierKurs	

Ausfahrten	
1 st Vienna RADhaus Bike Polo Masters 2013	ICE Liege Trike kostenlose Testfahrten
30 Jahre Donau Fritz	Internationale Fahrradtour: Vilnius– Warschau– Krakau– Wien– Salzburg
3.Wiener RadParade	Into the sunrise @ Trek Bicycle Vienna- Ausfahrt
Archivelo Architekturexkursion	Manner Picknick Tour (Spendentour)
Critical Mass	Mit dem Rad den Siedlungsbau in Wien erkunden
Fahrrad Picknick Freudenau	Mountainbike Ride- Trek Bicycle Vienna
FamAlleyCat- Fahrrad-Schnitzeljagd für Familien	Mozart played BikePolo (Bike Polo Turnier)
Familienradtour zur Seestadt Aspern	Rennradfahren in der Gruppe
Global 2000 Tomorrow Festivalradln	Tweed Ride Vienna
Hochwasser MTBike After Work	Wiener RadCorso
ICE RIDE - Du und Dein Rad für die Arktis	

Im Folgenden werden die bedeutendsten der im Zuge des Radjahres durchgeführten Events näher beschrieben. Die Bedeutsamkeit misst sich am Multiplikatoreffekt der Presse. Es handelt sich demnach um jene Veranstaltungen und Aktionen, welche seitens der Printmedien im Vorfeld am stärksten medial vermarktet wurden.

Critical Mass

Unter dem Begriff *Critical Mass* versteht man eine Masseninitiative der Radfahrer.

Es handelt sich dabei um keine ausschließliche Initiative des Radjahres 2013, ihr Ursprung liegt viel früher. Bereits in den Jahren zuvor trafen sich Fahrradbegeisterte jeden dritten Freitag zu einer gemeinsamen Ausfahrt.

Die erste *Critical Mass* fand im Jahr 1992 in San Francisco mit 48 Personen statt. Im Jahr 1993 stieg die Zahl der Teilnehmer bereits auf 500 und ein paar Monate später wurden die Aktionen auch von anderen Städten positiv angenommen. Das Ziel hinter den Aktionen ist ein Ruf nach Aufmerksamkeit seitens des nichtmotorisierten Verkehrs und insbesondere seitens des Radverkehrs. (vgl. <http://critical-mass.info> – 07.01.2014)

Diese Initiative ist eines der wenigen Events, welches bereits vor und auch nach dem Ablauf des Wiener Radjahres 2013 weitergeführt wird.

Fahrrad FashionShow

Das Wiener Radjahr hat erkannt, dass Radfahren nicht nur eine Angelegenheit der Verkehrsplanung ist. Eine sinnvolle Radverkehrsförderung muss auch bei der Einstellung der Bevölkerung ansetzen und das Fahrrad in den Alltag der Betroffenen eingliedern. Gründe, welche die Fahrradnutzung beeinflussen, sind wie bereits erwähnt, sehr vielfältig und breit gefächert. Ein Aspekt sind sicherlich auch Mode und Stil. Um zu beweisen, dass auch Fahrradfahren und die damit verbundene Fahrradmode stilvoll sein können, fand im Frühjahr 2013 beim Karlsplatz im Rahmen des Radjahres zwei

Tage lang eine Fahrrad Fashionshow statt.

Über dem Brunnen vor der Karlskirche wurde ein 60 Meter langer Laufsteg aufgebaut.

Mit 1500 Zusehern pro Abend wurde die Fahrrad Fashionshow zur größten Fahrradmodenschau Europas. Präsentiert wurde Fahrradmode und -artikel großer und kleiner österreichischer Marken. Das ganze Spektakel wurde zudem auf Videowalls übertragen und durch Gastronomie und kleine Inszenierungen unterstützt. Im Rahmen dessen fand auch das *Sound of Cycling- Klingelkonzert* statt.

(vgl. <http://www.fahrradwien.at/bike-fashion-show-velo-style/> - 07.01.2014)



Abbildung 25: FahrradFashionShow

(Quelle: <http://www.fahrradwien.at/radwoche-2013-2/>)

FahrRadhaus

Das *FahrRadhaus* ist eine mobile Einrichtung, welche im Zeitraum des Radjahres 2013 quer durch Wien tourte und verschiedene Dienstleistungen anbot. Als stationäre Einrichtung findet man das *FahrRadhaus* aber nach wie vor in der Wiener Planungswerkstatt. Neben Workshops, wie dem *FahrradSelbstReparierKurs* oder *Geschmeidig und sicher in Wien unterwegs*, bekam man hier sinnvolle Tipps und Informationen rund um das Fahrrad. Des Weiteren fanden auch größere Veranstaltungen, wie ein *Treffen mit Martin Blum* oder der *FalterFahrradFlohmarkt*, bei welchem man Fahrräder kostenlos testen und tauschen konnte, hier statt.

(vgl. <http://www.fahrradwien.at/fahrradhaus/> - 07.01.2014)

Ideenwettbewerb Cycling Affairs

Im Zeitraum vom 18.02.2013 bis 15.04.2013 hatten Freiwillige im Rahmen des Ideenwettbewerbs *Cycling Affairs - Smarte Ideen für Rad und Stadt* die Möglichkeit, kreative Ideen rund um den Radverkehr einzureichen. Der Wettbewerb wurde von der Kreativagentur der Stadt Wien in Kooperation mit der Wirtschaftsagentur ausgeschrieben. Grundlegendes Ziel war eine gemeinsam mit der Bevölkerung innovative Weiterentwicklung einerseits des Objektes Fahrrad und andererseits des Umgangs mit dem Radverkehr selbst. Kreative Lösungen rund um die Fahrradkultur und das städtische Radfahren sollten gefunden werden. Dafür wurden einzelne Themenfelder kreiert: *Sicherheit& Komfort, Stil&Kultur, Raum& Stadt, Service&Dialog, Menschen&Wege, Offen&Frei*. Insgesamt wurden 235 Projekte eingereicht. Der erste Preis ging an das Projekt Wiener Rad-WG. Hierbei sollen leerstehende Erdgeschoßflächen zu Fahrradabstellanlagen umgenutzt werden. (vgl. <http://cycling.departure.at/ideenwettbewerb> – 05.01.2014)

Inwiefern diese und weitere Ideen, welche im Rahmen des Wettbewerbs geschaffen wurden, in Zukunft verwirklicht werden, wird sich herausstellen.

RadCorso

Nahezu zur Halbzeit des Wiener Radjahres forderte man die Wiener im Juni zur Teilnahme am sogenannten *RadCorso* auf. Dabei handelte es sich um eine gemeinsame Radfahraction vom Rathausplatz über den Ring zum Riesenrad, bei welcher man so viele Menschen wie möglich erreichen wollte. Aktiv nahmen bei diesem Massenevent schlussendlich rund 4.000 Radler teil. Um eine ungestörte Radtour zu ermöglichen, wurden Straßenbahnen und Busse kurzgeführt und teilweise Verkehrssperren und Umleitungen errichtet. (vgl. <http://derstandard.at/1369363696602/Radcorso-Wien-4000-Radler-on-the-Road>- 29.03.2014)

VeloCity2013

Die *VeloCity* ist eine der größten Planungskonferenzen zum Thema Radverkehr. Ihre Wurzeln hat sie in Bremen, wo sie 1980 zum ersten Mal ausgetragen wurde. Mit über 1.000 Teilnehmer pro Tagung bringt sie alle wichtigen Akteure des Radverkehrs zusammen. Darunter fallen Politiker, Wissenschaftler und Verkehrsplaner ebenso wie Umweltschützer und Pädagogen. Die Konferenz findet jährlich und an jedem ungeraden Jahr in einer europäischen Stadt statt. In den anderen Jahren gibt es die *VeloCityGlobal*, welche abwechselnd auf den verschiedenen Kontinenten abgehalten wird. Oberstes Ziel ist das Zusammenbringen von wichtigem Know-How mit Fokus auf die aktuell austragende Stadt. Im Jahr 2013 fand sie im Zeitraum von 11.6.-14.6. erstmals in Wien statt. Neben Diskursen wie Mobilität, Ökologie, Gesundheit, Wirtschaft, Ressourcen und Sozialpolitik wurde ein neues Thema eröffnet: Radfahren und Kultur. Das Motto war daher: *The Sound of Cycling – Urban Cycling Culture*.

(vgl. <http://www.ecf.com/projects/velo-city-2/what-is-velo-city-2/> - 07.01.2014)

Um Ziele für den Radverkehr erfolgreich in die Tat umsetzen zu können, muss man sich zuerst darüber im Klaren werden, wie diese Ziele konkret aussehen können. Dafür ist es nötig, als Expertengruppe einen gemeinsamen Nenner zu finden und am selben Strang zu ziehen. Die *VeloCity* 2013 konnte hierfür ihren eigenen Beitrag leisten. Konkret konnten die Teilnehmer folgende Ergebnisse für sich verbuchen: (DVORAK 2013, 127)

Das Fahrrad darf keinesfalls als isoliertes Verkehrsinstrument betrachtet werden. Eine Förderung muss in einem breiten Kontext passieren, da die größten Chancen des Radverkehrs einerseits in der Unterstützung und Entlastung der anderen Verkehrsträger liegen. Daher gewinnen Ideen der Zusammenarbeit aller Verkehrsträger, wie beispielsweise *SMART Cards* oder *SharedSpace-Konzepte* zukünftig an Bedeutung. Zudem leistet der Radverkehr viel für Klima-, Umwelt- und eine höhere Lebensqualität. Argumente zur Förderung des Radverkehrs sollten demnach sinnvollerweise in diesen Bereichen ansetzen. Hinsichtlich der Fördermittel wird ein dem Modal Split Anteil

angepasstes Förderbudget als sinnvoll erachtet. In Wien wären dies somit 6% aller Investitionen im Verkehrsbereich, welche dem Radverkehr zu Gute kommen könnten. Des Weiteren wird sowohl die Wichtigkeit der Radinfrastruktur und deren Design betont, gleichzeitig kam die Expertengruppe aber auch zu dem Schluss, dass Werbung alleine nicht ausreicht und eine Öffentlichkeitsbeteiligung zur Förderung des Radverkehrs zukünftig unumgänglich sein wird.

6.1.2 Potentiale des Radjahrs

Um der wichtigen Frage nachzugehen, was ein Radjahr in einer Stadt überhaupt erreichen kann, wird im Folgenden ein kleiner Abriss über die Erfahrung in München gegeben, wo 2007 das Radjahr ausgerufen wurde. Glaubt man Münchens Vizebürgermeister Hep Monatzeder und den erhobenen statistischen Zahlen konnte die Stadt einige positive Ergebnisse für sich verbuchen.

Laut dem Stadtrepräsentanten ist seit den 1990er Jahren eine Bewusstseinsveränderung in München bemerkbar. Diese Veränderung ist vor allem auf einen Imagewandel des Fahrrades zurückzuführen. Dies beweist auch der steigende Radverkehrsanteil, welcher auch in Abbildung 26 ersichtlich ist. Mitunter trug auch die *VeloCity*-Konferenz, welche 2007 in München stattfand, dazu bei. Auf Basis der Ergebnisse dieser *VeloCity* wurde ein Grundsatzbeschluss Radverkehr gefasst. Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils 2015 auf 17 Prozent. Dank dieses Grundsatzbeschlusses hat sich das Stadtbudget für den Radverkehr verdreifacht. Das Ziel wurde bereits 2011 erreicht. Einen weiteren Erfolg der *VeloCity* 2007 sieht Monatzeder einerseits in der verbesserten Zusammenarbeit der Verwaltung und Akteure und des Weiteren in der positiveren Einstellung der Politik. (vgl. DVORAK 2013, 14f)

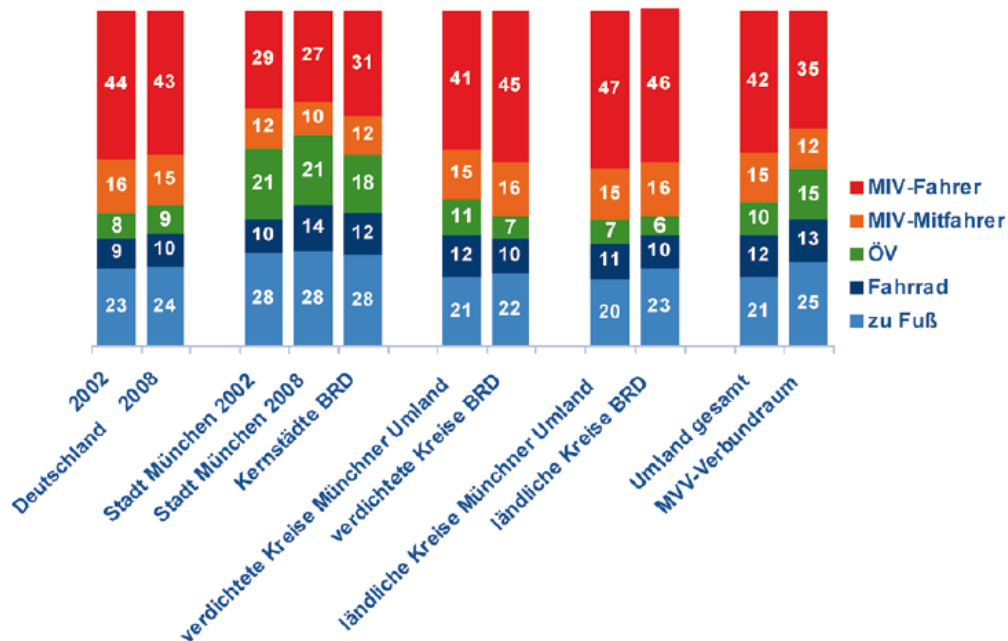


Abbildung 26: Hauptverkehrsmittel- Modal Split München (Quelle: PITTERLE et al 2010, 22)

6.2. Erfolgsergebnisse des Wiener Radjahres 2013

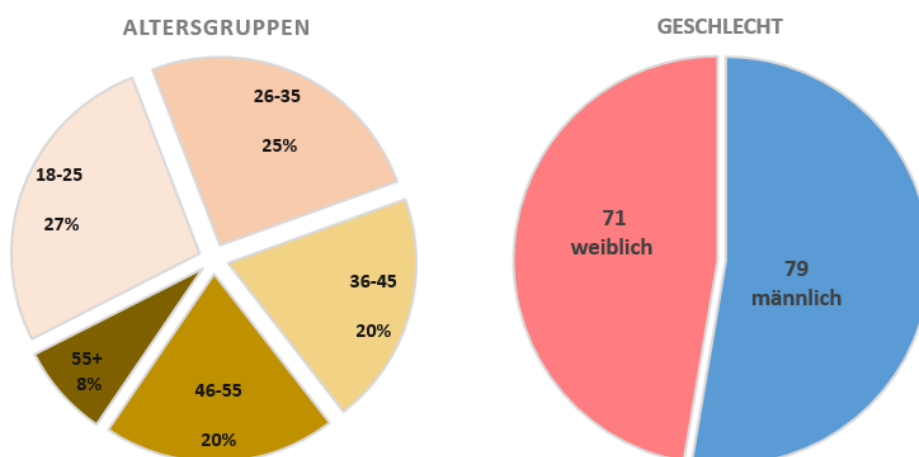


Abbildung 27: Altersgruppen und Geschlecht der befragten Personen (Quelle: eigene Darstellung)

Wie bereits oben erwähnt, wurde zur Evaluierung der Erfolgskontrolle des Radjahres ein Fragebogen für die Bevölkerung entwickelt. Der Fragebogen wurde sowohl in Printform, als auch digital in verschiedenen Foren und Betrieben in Umlauf geschickt, um ein möglichst breit gefächertes Publikum zu erreichen. Unter den knapp 200 Rückläufen wurden 150 Fragebögen ausgewählt. Darunter befanden sich 71 weibliche und 79 männliche Probanden, welche sich, wie Abbildung 27 zeigt, in unterschiedliche Altersgruppen untergliedern. Um die Auswertungen so signifikant wie möglich zu halten, wurden die beantworteten Fragebögen auf 150 reduziert. Somit konnte eine gleichmäßige Verteilung dieser Gruppen garantiert werden.

Um ein einseitiges Ergebnis zu vermeiden, wurde neben dem Fragebogen auch der Evaluierungsbericht, welcher von der Mobilitätsagentur am Ende des Radjahres in Auftrag gegeben wurde, analysiert. Somit konnte die Sicht der Planungsbeteiligten mit jener der Bevölkerung abgeglichen werden.

Zur Abrundung wurde zudem die Mediensicht in die Auswertungen mit einbezogen.

Analyse anhand der Schritte

Wie in Kapitel 4.4 beschrieben, basiert Öffentlichkeitsarbeit auf mehreren Schritten. Anhand von diesen Schritten wird im Folgenden die Öffentlichkeitsarbeit beim Wiener Radjahr 2013 analysiert und im Weiteren ihr Erfolg beurteilt.

Analyse der Ausgangssituation:

Um eine erfolgreiche Image- und Kommunikationskampagne planen zu können, müssen zuerst wichtige quantitative Daten bekannt und Statistiken analysiert werden. Der Mobilitätsagentur zufolge bezog man sich bei der Analyse der Ausgangssituation

einerseits auf allgemein geläufige statistische Tatsachen, wie beispielsweise der Modal-Split-Verteilung. Wien hinkt zwar im internationalen und nationalen Städtevergleich deutlich hinterher, konnte in den letzten Jahren aber dennoch kleine Erfolge für sich verbuchen. Im Zeitraum von 2005 bis 2011 verdoppelte sich der Radverkehrsanteil, diese erfreuliche Verbesserung wird seitens der Stadt Wien auch ausgehend von den 5% im Jahr 2010 für das Jahr 2015 angestrebt. Des Weiteren wurden Daten erhoben, welche Bevölkerungsgruppen bereits vor dem Wiener Radjahr eine Affinität zum Fahrrad aufweisen konnten. Dabei kam man zu dem Schluss, dass sowohl jüngere Personen, insbesondere jene bis zum 29. Lebensjahr, als auch Frauen und jene, welche eine bessere Bildung, beziehungsweise ein höheres Einkommen aufwiesen, dem Fahrrad positiver gegenüberstehen. (vgl. MOBILITÄTSAGENTUR WIEN 2013, 4f)

Planung der Öffentlichkeitsarbeit

Ziele für das Radjahr 2013:

„Das Fahrrad als selbstverständliches Verkehrsmittel in Wien noch stärker ins Bewusstsein zu rücken, sein Image zu verbessern und einen Impuls für einen weiteren Anstieg des Radverkehrs in den nächsten Jahren zu setzen.“ (MOBILITÄTSAGENTUR WIEN 2013, 5)

Wie das Zitat der Mobilitätsagentur zeigt, galt als oberstes Ziel den Radverkehrsanteil in Wien und gleichzeitig auch die Beliebtheit des Fahrrades zu steigern. Ein modernes, zeitgemäßes Bild des Fahrrades und dessen Anerkennung als Verkehrsmittel, wurden zu obersten Prämissen. Um diesen Vorsätzen gerecht zu werden, versuchte die Mobilitätsagentur Wien für das Radjahr 2013 eine passende Kommunikationsstrategie zu kreieren. Schließlich einigte man sich auf den Kernsatz der urbanen Lebensfreude und beschloss im Zuge des Radjahres 2013 Assoziationen zwischen Freude und der Fahrradkultur im städtischen Raum herzustellen. Wichtig dafür war auch, dass die

Veranstaltungen vor allem im öffentlichen Raum stattfanden und einen modernen, lebensfrohen Charakter aufwiesen.

Bei der Planung selbst konzentrierte man sich vorwiegend auf jenen Personenkreis, welcher sich von vornherein mehr für das Fahrrad und den damit verbundenen Radverkehr interessierte. Bei dieser Gruppe wollte man mit dem Motto *Make Friends to Lovers* anknüpfen. (vgl. ebd, 4ff)

Wie unter anderem aus den Zielen und dem Evaluierungsbericht selbst herausgeht, wendet sich das Radjahr vorrangig an die Nutzeröffentlichkeit, sprich an die radfahrende Bevölkerung. Ziel ist es, gemeinsam mit der Fachöffentlichkeit, unter anderem im Rahmen von Veranstaltungen wie der *VeloCity*, Lösungen zu einem besseren Bewusstsein des Fahrrades in der Bevölkerung zu kreieren. Erst in zweiter Linie geht es dann um ein Zusammenbringen der einzelnen Verkehrsexperten und Vertreter der verschiedenen Mobilitätsanbieter.

Durchführung

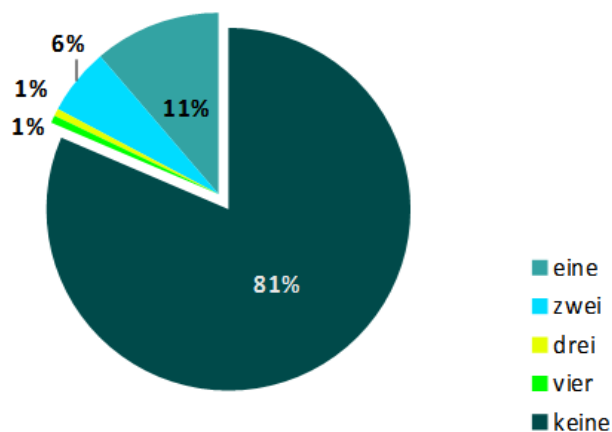


Abbildung 28: Teilnahme an Veranstaltungen im Rahmen des Wiener Radjahres

(Quelle: eigene Darstellung)

Die aktive Beteiligung an den Veranstaltungen des Wiener Radjahres war bei den befragten Personen sehr gering. 123 Probanden, also 81% gaben an, dass sie an keiner Aktion im Rahmen des Radjahres teilgenommen haben. Immerhin 17 Personen besuchten eine und 11 mehr als eine Veranstaltung. Von diesen 11 Teilnehmern zeigten nahezu alle ein sehr großes Interesse am Radverkehr und benutzen das Fahrrad auch mehrmals in der Woche.

Die Teilnahme hing allerdings weder mit dem Alter, noch mit dem Geschlecht der Befragten zusammen und bezog sich lediglich auf deren Interesse am Radverkehr.

Positivere Ergebnisse konnte das Radjahr bei der Kenntnisnahme verbuchen. 71% wurden auf mindestens eine Veranstaltung aufmerksam. 65 Probanden gaben sogar an von zwei oder mehr Aktionen gehört zu haben. Diese Personen waren auch der Ansicht, dass das Thema Radverkehr im letzten Jahr verstärkt in den Medien präsent war und wussten über die Ausrichtung des Radjahres Bescheid. Hier besteht ein hoch signifikanter Zusammenhang.

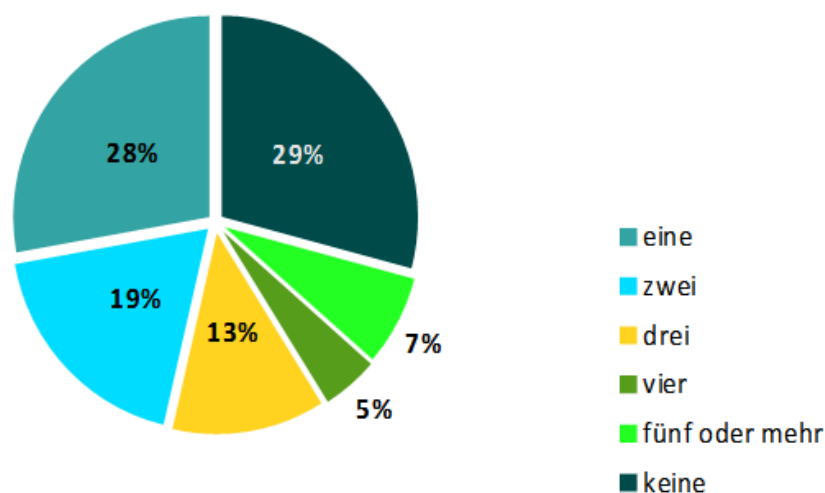


Abbildung 29: Kenntnisnahme der Veranstaltungen des Wiener Radjahr2013

(Quelle: eigene Darstellung)

Zum Vergleich dazu wussten lediglich 55%, also knapp über die Hälfte aller Befragten, dass 2013 das Wiener Radjahr stattfand.

Dieses Ergebnis deckt sich auch mit jenem der Mobilitätsagentur. Diese erwähnt im Evaluierungsbericht eine Kenntnisnahme des Radjahres von 46%, demnach knapp der Hälfte der Befragten.

Zur Unterstützung der Information erfolgten während des Jahres 2013 insgesamt 170 Schaltungen in unterschiedlichen Printmedien, die meisten davon in Tageszeitungen. Eine Auswertung der Medienanalyse ergab, dass dadurch theoretisch rund 96,7% aller Wiener erreicht werden konnten. Des Weiteren bestand medientechnisch auch eine Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Verkehr, sprich den Wiener Linien, welche unter anderem Werbespots auf den in den U-Bahnstationen angebrachten Infoscreens abspielten. Darüber hinaus wurden Inserate in speziell fahrradbezogenen Medien freigeschaltet, um jedenfalls die oben genannte Zielgruppe zu erreichen. Darunter fielen auch Fernsehsender, wie *gotv* für die jüngere Generation. (vgl. MOBILITÄTSAGENTUR WIEN 2013, 31)

Korrelationen

		Interesse	wusste, dass Radjahr war
Interesse	Korrelation nach Pearson	1	,208*
	Signifikanz (2-seitig)		,011
	N	149	149
wusste dass Radjahr war	Korrelation nach Pearson	,208*	1
	Signifikanz (2-seitig)	,011	
	N	149	149

Dies ist den statistischen Zahlen zufolge auch teilweise gelungen. Die Auswertungen

des Fragebogens weisen eine hoch signifikante, positive Korrelation zwischen dem allgemeinen Interesse am Radverkehr und dem Wissen über das Radjahr auf. Ein Zusammenhang zwischen Kenntnisnahme und Alter, beziehungsweise Geschlecht konnte allerdings nicht nachgewiesen werden.

Bezugnehmend auf die Kenntnisnahme der Veranstaltung ist in einem weiteren Schritt natürlich interessant, welche Aktionen den größten Zugang zur Bevölkerung finden konnten. Wie bereits weiter oben angeführt, fand eine Vielzahl an unterschiedlichsten Veranstaltungen im Zuge des Radjahres statt. Einige davon wurden häufiger, viele allerdings überhaupt nicht genannt.

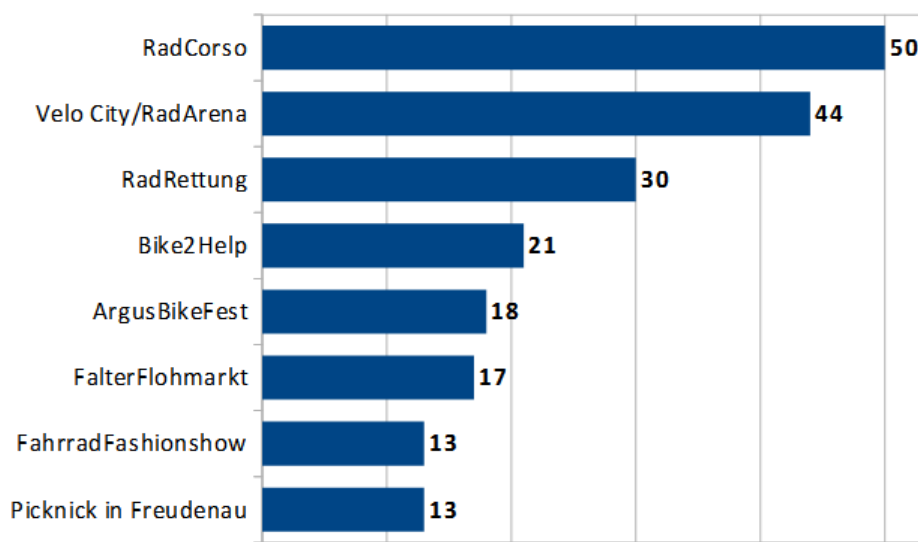


Abbildung 30: Nennungen der bekannten Veranstaltungen des Wiener Radjahr 2013

(Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 30 zeigt eine Auflistung derer, die von den Befragten am häufigsten genannt wurden. Spitzenreiter sind Klassiker wie der *RadCorso* und die *VeloCity*, welche von rund einem Drittel der Probanden wahrgenommen wurden. Auch die *RadRettung* und das Hilfsprojekt *Bike2Help* fanden mit 30, beziehungsweise 21 Nennungen Gehör.

Erfreulich ist, dass auch jene Pilotveranstaltungen, bei welchen man sich nicht nur begrifflich, sondern auch inhaltlich und veranstaltungsübergreifend auf modernes Terrain gewagt hatte, Anklang fanden. Mit 17 und je 13 Stimmen gehören der *FalterFahrradFlohmarkt* als Aktion des *FahrradHauses*, die *FahrradFashionShow* und das *FahrradPicknick* zu den meist genannten.

Auch der Evaluierungsbericht betont die vermehrte Kenntnisnahme des *FahrradHauses* und der Charity Veranstaltung *Bike2Help*. Zudem wurde seitens der Mobilitätsagentur das Verständnis komplexerer Veranstaltungen abgefragt. Die Ergebnisse wurden als durchwegs positiv erachtet. (vgl. MOBILITÄTSAGENTUR WIEN 2013, 31)

Erfolgskontrolle

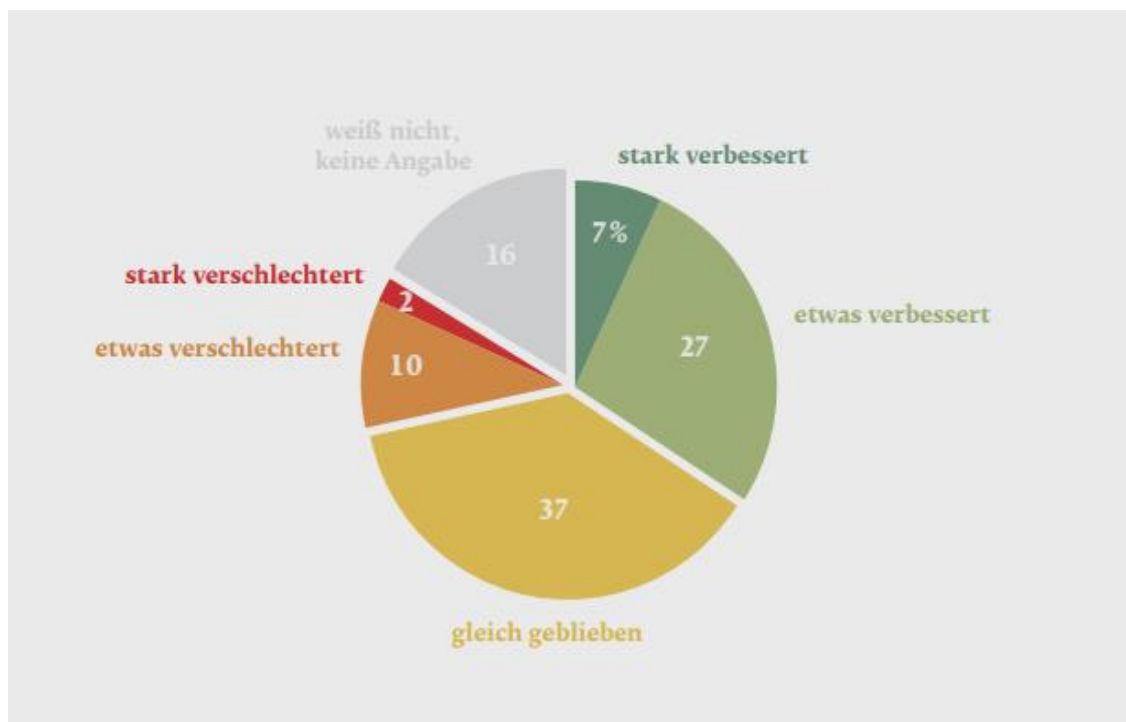


Abbildung 31: Beurteilung der Radfahrsituation Österreich, 2013

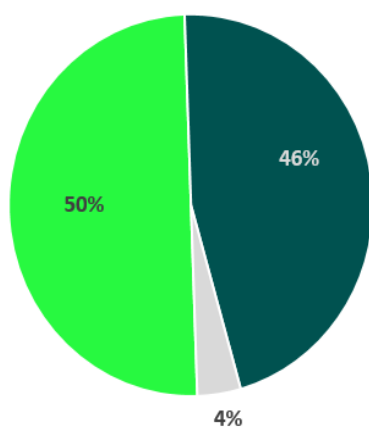
(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf , © Quelle: BMLFUW, 2013)

Der Grafik des BMLFUW zufolge ist immerhin ein Drittel aller Befragten der Meinung, dass sich die Radfahrsituation in Wien in jüngster Zeit verbessert hat. Inwiefern das Radjahr 2013 einen Beitrag zu dieser Verbesserung geleistet hat, wird im Folgenden eruiert.

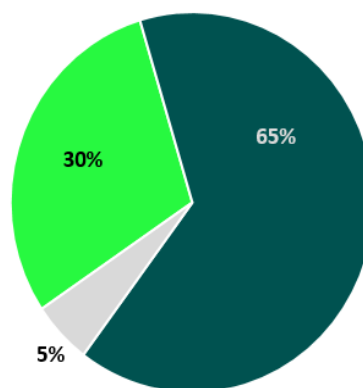
Korrelationen

		Alter	Interesse	häufiger Fahrrad benutzt	Interesse ist gestiegen	Fühle mich besser informiert	Serviceeinrichtungen haben zugenommen	Fühle mich sicherer
Alter	Korrelation nach Pearson	1	-,328**	-,223*	-,269**	-,106	-,024	-,193*
	Signifikanz (2-seitig)		,000	,010	,001	,253	,811	,035
	N	150	149	133	138	119	101	119
Interesse	Korrelation nach Pearson	-,328**	1	,398**	,454**	,287**	,265**	,279**
	Signifikanz (2-seitig)	,000		,000	,000	,002	,007	,002
	N	149	149	133	138	119	101	119

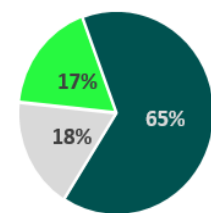
Interessensveränderung bei 18-29



Interessensveränderung bei 30+



Interessensveränderung 45+



- (starke) Zunahme
- (eher) keine Zunahme
- weiß nicht

Abbildung 32: Interessensveränderung bei den verschiedenen Altersgruppen

(Quelle: eigene Darstellung)

Wie oben erwähnt, wurde gezielt eine jüngere Altersgruppe angesprochen. Bei der jüngeren Bevölkerung hat sich das Interesse gegenüber dem Radverkehr bei der Hälfte der Befragten gesteigert. Bei immerhin 21% ist das Interesse seit dem Radjahr sogar stark gestiegen.

Die ältere Personengruppe konnte, wie zu erwarten, nur bei knapp einem Drittel eine Interessensteigerung berichten. Bei mehr als der Hälfte der Befragten 30+, konkret bei 56%, war die Begeisterung überhaupt nicht und bei 9% eher nicht gestiegen.

Für diesen noch guten Wert sind die 30 bis 44 Jährigen verantwortlich. Bei den Personen ab 45 Jahren wird der Prozentsatz der positiven Interessensveränderung mit 17% sehr gering. Interessant ist auch, dass es bei Letzteren keinen einzigen Probanden gab, welcher eine starke Interessensteigerung angab.

Diese Interessenssteigerung beziehen die Befragten auf Innovationen seitens der Politik und des Radjahres selbst.

Wie die Veränderungen hinsichtlich der Einstellung gegenüber dem Fahrrad und dem Radverkehr bei der Gesamtheit aussehen, zeigt Abbildung 33.

Einige Probanden fühlen sich nun sicherer und besser informiert. Positiv zu verzeichnen ist auch die häufigere Fahrradbenutzung im letzten Jahr, welche bei fast 20% liegt. Ganze 43% aller Befragten haben die Zunahme an Serviceeinrichtungen für das Fahrrad bemerkt.

Neben der allgemeinen Interessenssteigerung gaben vermehrt jüngere Personen, konkret 32% der Befragten unter 30-Jährigen an, dass sie im letzten Jahr häufiger das Fahrrad benutzt haben und sich nun besser über die Radverkehrssituation in Wien informiert und vor allem sicherer fühlen als zuvor.

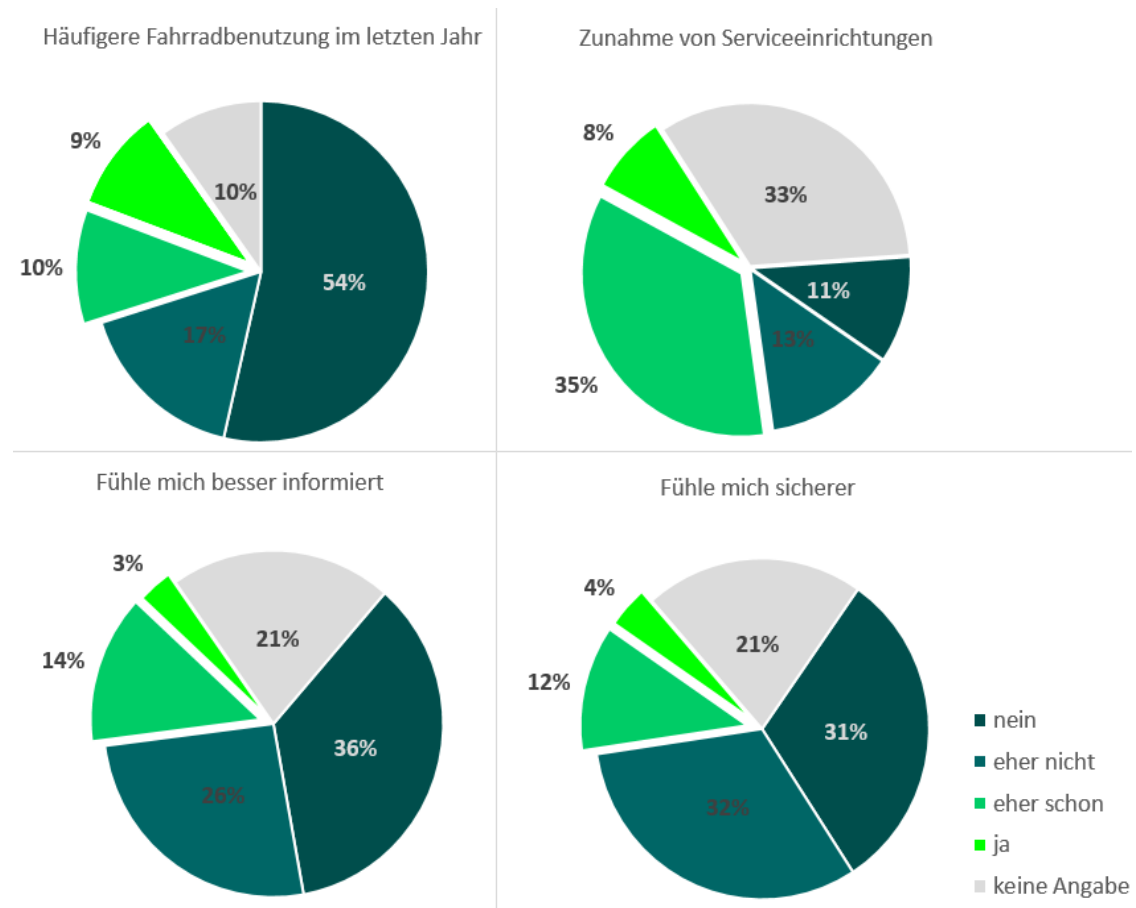


Abbildung 33: Einstellungsveränderungen gegenüber dem Fahrrad nach dem Jahr 2013

(Quelle: eigene Darstellung)

Dem Evaluierungsbericht der Mobilitätsagentur zufolge sind nun 39% der Gesamtbefragten positiver und lediglich 4% negativer zum Radfahren eingestellt. Auf das Alter der Probanden heruntergebrochen erhöht sich der Wert der positiver Eingestellten bei den unter 30-Jährigen sogar auf 51%. 72% gaben an, dass die Kampagne Lebensfreude vermittelte und 62% sind der Meinung, dass das Fahrrad als selbstständiges Verkehrsmittel hervorgehoben wurde. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 30)

Nicht nur zwischen dem Alter und den Verhaltensveränderungen gegenüber dem Radverkehr selbst, sondern auch zwischen Alter und Einstellung zu den Fahrradexperten besteht ein Zusammenhang. Konkret sympathisieren jüngere Personen mehr mit dem Radverkehrsbeauftragten Martin Blum und der Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou.

Des Weiteren wurde erhoben, welchem Personenkreis den Probanden zufolge am meisten Präsenz geschenkt wird. Mit über 30% lagen hier die Berufstätigen vor den Schülern und Studenten mit circa 25% im Vorsprung. Schlusslicht bildeten die Gruppe der Mobilitätseingeschränkten mit 2,6% und die Senioren mit 5,3%.

Über die mediale Stimmung berichtet die Mobilitätsagentur vorwiegend positiv. So erschienen das Radjahr betreffend während des Jahres 2013 mehr als 250 Artikel in etwaigen

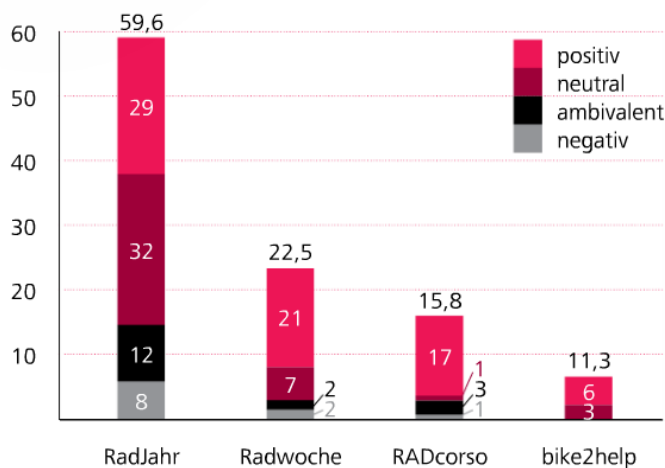


Abbildung 34: Tonalität der medialen Meldungen während des Radjahres, 2013 © Mobilitätsagentur Wien, 2013

Printmedien. Nahezu ein Drittel dieser Meldungen konnte man als Positiv bezeichnen. Bei Berichten über konkrete Projekte, wie beispielsweise den *RadCorso* oder der Veranstaltung *bike2help* fielen die Artikel, wie Abbildung 34 zeigt,

fast zur Gänze positiv aus. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 25)

Diese Medienpräsenz wurde auch von der Bevölkerung wahrgenommen. Wie in Abbildung 35 ersichtlich, konnten 78% der Befragten eine starke Zunahme der Berichte über das Fahrrad, beziehungsweise den Radverkehr im Jahr 2013 gegenüber den Vorjahren erkennen.

Auch im Onlinebereich war man nicht untätig. *Fahrrad Wien* konnte auf *Facebook* innerhalb des Jahres 2013 fast 9.000 Likes dazugewinnen. Mittlerweile handelt es sich bei der Seite um eine stetig wachsende Diskussions- und Interaktionsplattform rund um das Thema Radfahren in Wien. Dabei fallen die Postings vorwiegend positiv aus. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 27)

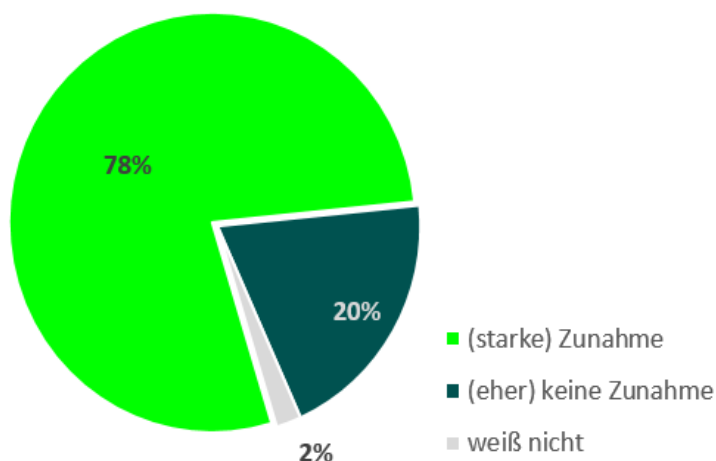


Abbildung 35: Gefühlte Zunahme der Medienpräsenz 2013

(Quelle: eigene Darstellung)

7. Fazit

Unter den verschiedenen Verkehrsträgern erfuhr das Fahrrad die späteste Entwicklung. Lange Zeit wurde der Sinn einer Förderung nicht erkannt. Dass das Fahrrad lediglich ein anstrengendes Verkehrsmittel ist, hat sich in den Köpfen der Bevölkerung festgesetzt. Gerade zur Veränderung von verwurzelten Einstellungen benötigt man bewusstseinsbildende Maßnahmen. Diese Notwendigkeit haben Experten bereits in den 1970er Jahren erkannt. Ein solcher Änderungsprozess benötigt allerdings viel Zeit. Es war ein großer Schritt, als der Radverkehr und die Notwendigkeit seiner Förderung erstmals Aufmerksamkeit in den Papieren der Stadt Wien fand.

Was Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung alles bewirken kann, zeigen Erfolge anderer Bundesländer. Statistiken belegen den Zusammenhang zwischen bewusstseinsbildenden Investitionen und der Häufigkeit der Fahrradnutzung.

Im Laufe der vorliegenden Arbeit wurden zahlreiche Gründe aufgezeigt, welche für eine Förderung des Radverkehrs sprechen. Allgemeine Gründe wie Umweltaspekte, welche den Menschen nicht akut betreffen, kümmern ihn oft wenig. Es gibt allerdings auch subjektive Argumente, wie Gesundheit, Geld, Zeit, bei welchen sinnvollerweise eine Radverkehrsförderung ansetzen muss. Dies hat auch die Stadt Wien erkannt.

Seit den 1970er Jahren gibt es eine Vielzahl an Interessensverbänden, welche sich einer Förderung angenommen haben. Seit 2010 finden diese zudem eine verstärkte Unterstützung seitens der Politik in Wien. 2011 wurde die Radagentur als Schnittstelle zwischen den Interessensverbänden und der Politik eingerichtet. Infrastrukturanlagen, rechtliche und finanzielle Aspekte bleiben zwar als Säulen der Radverkehrsförderung bedeutend, Öffentlichkeitsarbeit ist bei beiden Aspekten aber fest verankert und gewinnt auch als eigenständige dritte Säule zunehmend an Bedeutung.

Mittlerweile genießt die Bewusstseinsbildung einen hohen Stellenwert in den verkehrsrelevanten Papieren der Stadt. Vorrangig orientiert man sich an bestehenden, gelungenen Konzepten von anderen Bereichen, insbesondere an jenen des öffentlichen Verkehrs. Ein Schwerpunkt des Masterplans Verkehr 03/08 ist die Information. Ergänzend zur reinen Information wurde für das Radjahr 2013 erfreulicherweise auch vermehrt auf Services und Veranstaltungen gesetzt. Als Hauptzielgruppe wurden bereits bestehende Freunde des Radverkehrs genannt. Dabei handelte es sich um Jüngere, Frauen und gebildete Gruppen.

Die Beteiligung am Radjahr scheint zwar auf den ersten Blick sehr gering. Bei näherer Betrachtung konnten allerdings durchaus positive Erfolge verbucht werden. Besonders erfreulich ist, dass die gesamte Stadt, einschließlich Medien und andere Verkehrsträger, wie der öffentliche Verkehr, unterstützend hinter dem Projekt Radjahr 2013 standen. Es wurde ein einheitliches Ziel vermittelt und an einem Strang gezogen. Eine Vielzahl der Befragten steht dem Radverkehr seit dem Radjahr positiver gegenüber. Zudem ist das Interesse am Fahrrad, insbesondere bei der jungen Bevölkerung, gestiegen. Ein Zusammenhang zum Radjahr und der Politik wird seitens dieser Gruppe bestätigt.

Der Anspruch an die Öffentlichkeitsarbeit als Begleitmaßnahme wurde im Rahmen des Radjahres gut umgesetzt. Die Zunahme an Maßnahmen exklusiver der reinen Information, wie beispielsweise Serviceeinrichtungen wurde vom Großteil bemerkt. Ob das Radjahr zur einer langfristigen Erhöhung des Modal Split Anteils beitrug, wird sich zeigen. Man darf sich nicht zu große Schritte auf einmal erwarten; der Weg auf dem sich die Stadt Wien hinsichtlich des Radverkehrs befindet ist aber auf jeden Fall der Richtige.

Abschließend kann man festhalten, dass das Radjahr eine gute Vorarbeit zur nachhaltigen Verhaltensveränderung geleistet hat. Entscheidend war die vermehrte Präsenz des Fahrrades im städtischen Verkehr. Vorreiter, mitunter auch prominente Personen, können Nachahmer nach sich ziehen und somit erste Schritte zu einem Multiplikatoreffekt setzen. Wichtig ist nun, dass die Stadt an die gesetzten Maßnahmen anschließt, damit der Radverkehr nicht wieder in Vergessenheit gerät.

8. Literaturverzeichnis

- BARTHENHEIER, G. 1982a: ‚Auf der Suche nach Identität- Zur historischen Entwicklung der Öffentlichkeitsarbeit‘, in: HAEDRICH, G. et al (Hg.): *Öffentlichkeitsarbeit: Dialog zwischen Institutionen und Gesellschaft*, Berlin/ New York. 3-13.
- BARTHENHEIER, G. 1982b: ‚Zur Notwendigkeit von Öffentlichkeitsarbeit- Ansätze und Elemente zu einer allgemeinen Theorie der Öffentlichkeitsarbeit‘, in: HAEDRICH, G. et al (Hg.): *Öffentlichkeitsarbeit: Dialog zwischen Institutionen und Gesellschaft*, Berlin/ New York. 15-26.
- BAUCHINGER, L./HÖRMANSEDER, A. 2013: *Strategische Förderung des Radverkehrs in Wien: Ein Vergleich mit Hamburg*, Wien.
- BLÄSE, D. 1982: ‚Methodischer Rahmen für Planung, Durchführung und Kontrolle von Öffentlichkeitsarbeit‘, in: HAEDRICH, G. et al (Hg.): *Öffentlichkeitsarbeit: Dialog zwischen Institutionen und Gesellschaft*, Berlin/ New York. 187-200.
- BMLFUW (Lebensministerium) 2009: *Gesundheitseffekte durch Radfahren: Kalkulator zur volkswirtschaftlichen Evaluierung*, Wien. Online unter: www.klimaaktiv.at/dms/klimaaktiv/publikationen/mobilitaet/gesundheitradfahren/Gesundheitseffekte-durch-Radfahren/Gesundheitseffekte%2520durch%2520Radfahren.pdf (28.12.2013)
- BMLFUW (Lebensministerium) 2013: *Teil 10B- Aktionsplanung Straßenverkehr*, Wien. Online unter: http://www.laerminfo.at/massnahmen/aktionsplaene/ap_2013.html (21.12.2013)
- BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) 2004a: *Radverkehr in der Praxis : Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland*, Bremerhaven.

BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) 2004b: 'Fahrradverkehr: Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland', *direkt* 2004, 59.

BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) 2013: *Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden*, Wien.

Online unter:

http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/radverkehrsfoerderung2013.pdf (29.03.2014)

BREU, Z./ ULREICH W. 2002: 'Das Fahrrad - Der Traum von Geschwindigkeit und Unabhängigkeit', in: PILZ B. (Hg.): *Fahr! Rad - Von der Draisine zur Hightech-Maschine*, Wien. 6-10.

CANZLER, W./ KNIE, A. 1999: *Neue Mobilitätskonzepte: Rahmenbedingungen, Chancen und Grenzen*. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit & Ökologie beim Präsidenten des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. 99-508.

CERWENKA P. et al 2007: *Handbuch der Verkehrssystemplanung*, Wien.

DVORAK, W. 2013: *The sound of cycling: urban cycling cultures. Velo City Vienna 2013 Konferenzmagazin*, Wien. Online unter:

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008333.pdf> (26.04.2014)

HÄUSLER, D. et al 2008: *Masterplan Verkehr Wien 2003: Evaluierung und Fortschreibung 2008*, Stadtentwicklung Wien.

HORST, M. 2006: 'Öffentlichkeitsarbeit: Pflege (in) der Öffentlichkeit', in: LOFFING, C. (Hg.): *PflegeManagement kompakt*, Stuttgart. 13-39.

JUNG, H. 1982: 'Unternehmensexterne Öffentlichkeit', in: HAEDRICH, G. et al (Hg.): *Öffentlichkeitsarbeit: Dialog zwischen Institutionen und Gesellschaft*, Berlin/ New York. 105-110.

KALLE, U. 2005: 'Radverkehrsförderung mit System', in: MONHEIM, H. (Hg.): *Fahrradförderung mit System: Elemente einer angebotsorientierten Radverkehrspolitik*, Mannheim. 13-26.

- KENTNER, W./ BRITSCHGI, J. 1974: *Stadtverkehr und Stadtplanung. Diagnose, Prognose und Therapie*, Genf/ Hamburg.
- KLIP II (Magistrat der Stadt Wien) 2009: *Klimaschutzprogramm der Stadt Wien Fortschreibung 2010–2020*. Online unter:
www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/programm/klip2/index.html (14.11.2013)
- KLOAS, J. et al 1985: ‚Regionale Struktur des Personennahverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 180‘, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Beiträge zur Strukturforchung 88/1985.
- KNOFLACHER, H. 1997: *Landschaft ohne Autobahnen. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung*, Wien/ Köln/ Weimar.
- KNOFLACHER, H./KLOSS, H.P. 1980: *Verkehrskonzeption Wien, Teil C: Konsulentengutachten- Radverkehr*, durchgeführt im Auftrag von MA 18, Wien.
- KNOFLACHER, H./MACOUN, T./SCHOPF, M. 2005: *Eine verkehrsvermeidende Stadtentwicklung und Raumordnung*, Wien. Online unter:
http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/News/Wien_Studie_Langfassung.pdf (07.02.2014)
- KURIER 2013: Wien. *Grüne Radwege verärgern Opposition*, Wien. Online unter:
<http://kurier.at/chronik/wien/gruene-wollen-radwege-gruen-einfaerben-kritik-der-opposition/12.379.815> (31.12.2013)
- MA 18 (Magistrat der Stadt Wien) 2009: *Ausstellungszentrum der Wiener Stadtentwicklung Ein Gesamtbericht zur Öffentlichkeitsarbeit von 1989 bis 2009*, Wien. Online unter:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008122.pdf> (28.03.2014)
- MARTENS, K. 2007: *Promoting bike-and-ride: The Dutch experience; Transportation Research Part A* 41. 326-338. Online unter:
www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096585640600111X (13.10.2013)
- MOBILITÄTSAGENTUR WIEN GMBH 2014: *Das RadJahr 2013: Evaluierungsbericht zur Radkampagne der Stadt Wien*, Wien. Online unter:

[http://www.fahrradwien.at/wp-](http://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/2014/02/Radjahr_Bericht_Einzelseiten.pdf)

[content/uploads/2014/02/Radjahr_Bericht_Einzelseiten.pdf](http://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/2014/02/Radjahr_Bericht_Einzelseiten.pdf)- (26.04.2014)

NAVARA, G 2002: ‚Fahrradinitiativen in Österreich‘, in: PILZ B. (Hg.): *Fahr! Rad - Von der Draisine zur Hightech-Maschine*, Wien. 66-71.

OBLAK, S. 2003: *Masterplan Verkehr Wien 2003*, Wien.

OFFTERDINGER, D. 1979: *Öffentlichkeitsarbeit in der örtlichen Raumplanung*, Wien.

ORF 2011: *Martin Blum Oberster Wiener Radfahrer*, Wien. Online unter: <http://wien.orf.at/m/news/stories/2502311/> (02.01.2014)

PRÄTORIUS, G. 1997: ‚Die Zukunft des Individualverkehrs‘, in: DIENEL, H.-L./ TRISCHLER, H. (Hg.): *Geschichte der Zukunft des Verkehrs*, Frankfurt/Main. 311-328.

PRÖSTL, S./ RICCABONA-ZECHA, C. 2011: ‚Weg frei für den Radverkehr‘, *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, April 2011, 77. 140- 144.

ROAD DIRECTORATE 2000: *Collection of Cycle Concept*. Online unter:

<https://www.bicyclenetwork.com.au/media/vanilla/road%20director%20collection%20of%20cycle%20concepts%202000.pdf> (13.10.2013)

ULREICH W. 2002: ‚Das Puch-Rad aus Graz, das Waffenrad aus Steyr‘, in: PILZ B. (Hg.): *Fahr! Rad - Von der Draisine zur Hightech-Maschine*, Wien. 30-33.

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) 2000: ‚Kommunikation und Marketing für sichere, umweltorientierte Mobilität‘, *Wissenschaft und Verkehr* 1/2000.

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) 2006: ‚Radfahren – Potenziale und Trend‘, in VCÖ-SCHRIFTENREIHE: *Mobilität mit Zukunft* 3/2006.

WICH, F. 2010: *Das große Buch vom Fahrrad- Eine Rückschau*, Halle.

Online-Quellen

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20110929_OTS0153/wr-gemeinderat-sp-lindenmayr-viele-gute-massnahmen-fuer-den-radverkehr (07.02.2014)

<http://umweltbundesamt.at> (15.12.2013)

<http://www.argus.or.at/verein> (28.12.2013)

<http://lobby.ig-fahrrad.org/forderungen/> (29.12.2013)

<http://argus.or.at/aktuell/journal/gruendung-radlobby-oesterreich-am-2612013>
(29.12.2013)

<http://wien.gruene.at/radrettung> (31.12.2013)

<http://bmvit.gv.at> – 03.01.2014

<http://ruhr-guide.de/ruhrstadt/essen/kleine-geschichte-der-stadt-essen/1557,0,0.html>
-(21.09.2013)

<http://arboe-rad.at> (28.03.2014)

<http://fahrradwien.at/radjahr-2013/> (05.01.2014)

<http://critical-mass.info> (07.01.2014)

<http://fahrradwien.at/bike-fashion-show-velo-style/> (07.01.2014)

<http://fahrradwien.at/fahrradhaus/> (07.01.2014)

<http://cycling.departure.at/ideenwettbewerb> (05.01.2014)

<http://derstandard.at/1369363696602/Radcorso-Wien-4000-Radler-on-the-Road>
(29.03.2014)

<http://ecf.com/projects/velo-city-2/what-is-velo-city-2/> (07.01.2014)

<http://kurier.at/chronik/wien/gruene-wollen-radwege-gruen-einfaerben-kritik-der-opposition/12.379.815> (31.12.2013)

Experteninterviews

Interview mit E. ALEXANDER: am 18.6.2013

Interview mit M. MESCHIK: am 15.06.2013

9. Anhang

Im Anhang finden sich alle Dokumente und Errechnungen, welche der Erstehung und den Ergebnissen der Masterarbeit gedient haben. Des Weiteren werden nun jene Auswertungen und Grafiken aufgelistet, welche auf Grund ihrer Größe und folglich der übersichtlichen Darstellung der Arbeit wegen, nicht im Fließtext aufscheinen konnten.

9.1. Leitfaden für Experteninterview

Der Leitfaden wurde bereits im Zuge der Projektarbeit *Strategische Förderung des Radverkehrs in Wien: Ein Vergleich von Wien und Hamburg* von Bauchinger Lisa, Bsc und Hörmanseder Alexandra, BA erstellt. Die Fragen dienten lediglich als Anhaltspunkte, um alle wichtigen Themen rund um die Radverkehrsförderung abdecken zu können.

Allgemeines

- Wie sehen Sie die jetzige Entwicklung? Ist der Radverkehr ein Trend oder hat der Umstieg auf dieses Verkehrsmittel etwas mit Bewusstseinsveränderung zu tun?
 - Wie hat sich die Förderung des Radverkehrs in den letzten 10 Jahren in Wien verändert?
-

Zum Radjahr und den Projekten

- Was ist Ihrer Meinung nach nötig um den Modal Split Anteil des Fahrrades

auch nachhaltig zu steigern? Inwiefern tragen die Projekte des Radjahres dazu bei? Kann man nach einem halben Jahr bereits erste Erfolge verbuchen?

- Innerhalb des Radjahres hört man öfter davon, dass Radfahren cool ist, schnell ist und umweltfreundlich. Welcher Ansatz zeigt Ihrer Meinung nach am meisten Erfolg?
- Die Veranstaltungen reichen von Charity Aufrufen (bike2help), über Gratis-Service- Aktionen, bis hin zu Marketing durch Prominenz (Wiener Philharmoniker,...) oder Fashion Shows. Welche Veranstaltung kam bei der Bevölkerung bis jetzt am besten an? (auch für Zukunft sinnvoll)
- Im Masterplan Verkehr 2003 sind folgende Ziele für die Verkehrsmittelaufteilung der Wienerinnen und Wiener für das Jahr 2020 festgelegt:
 - Verminderung des motorisierten Individualverkehrs auf 25 Prozent aller Wege
 - Erhöhung des Radverkehrs möglichst rasch auf acht Prozent. Auf 10% 2015 laut Radjahr
 - Steigerung des öffentlichen Verkehrs von 34 auf 40 Prozent
 - Steigerung im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr
 - Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr von 35 zu 65 Prozent auf 45 zu 55 Prozent

Sind diese Ziele und Zahlen realistisch? Wie sehen Sie die bisherige Entwicklung?

Parameter des Verkehrsverhaltens

- Die Literatur spricht immer wieder von wesentlichen Parametern, die das

Verhalten im Verkehr beeinflussen. Die Haupterklärungsfaktoren sind (1) Sozioökonomie und Demographie, (2) Raumstruktur, (3) Raumordnungs- und Verkehrspolitik, (4) Kultur und (5) Makroökonomie.

- Wird auf diese Parameter in Wien genügend eingegangen und wie schätzen Sie die Implementierung ein?

 - Herr Prof. Knoflacher spricht im Zuge der Körperkraft von einer negativen Rückkoppelung. Inwiefern trägt dieser „Energieaufwand“ Ihrer Meinung nach zur Motivation bei, ein Fahrrad zu benutzen? Welche Rolle spielt die Körperkraft?
-

Zur Rolle des Radverkehrs

- Welche Fahrradkonzepte zeigen Ihrer Meinung nach, (und warum) auch auf langfristige Weise Erfolg? Kann die Stadt Wien solche Erfolgskonzepte zur Zeit verbuchen?

- Monomodale und Multimodale Konzepte: Wie funktionieren diese Konzepte in Wien? Welche sind besonders erfolgreich, welche sind für Wien nicht geeignet?

- Die Grünen wollen die Infrastruktur des Radverkehrs ausbauen, Lobbyisten, wie IG Fahrrad plädiert für Integration in den Fließverkehr. Was denken Sie ist sinnvoller?

- Die Wiener Linien haben was die Verkehrsplanung betrifft sehr viel Macht in Wien. Wie stark wird der Ausbau des Radverkehrs dadurch beeinflusst/eingeschränkt?

- Was müsste Ihrer Meinung nach getan werden, um den Fahrradanteil im Modal Split noch mehr zu erhöhen?
 - Kann Wien einen Radverkehrsanteil von einer Fahrradstadt wie Kopenhagen erreichen? Warum wurde dieser Anteil bis jetzt nicht erreicht?
 - Wie schätzen Sie Überlegungen, wie zur Parkraumwirtschaft (Parkplätze der Autos für Fahrradabstellplätze nutzen) ein?
 - Wie wird die Fahrradsituation Ihrer Meinung nach in 10 Jahren aussehen?
-

Zur Stadtpolitik

- Was sind die Stadtverkehrspolitischen Hintergründe in Wien? Welche Rolle nimmt die Politik im Radverkehr ein?
 - Wie beurteilen Sie die Rolle des Radverkehrs in dem strategischen Stadtentwicklungskonzept von Wien?
 - Wie bewerten Sie den Stellenwert des Fahrrads in der städtischen Mobilitätsplanung?
-

Abschluss

- Tut die Stadt Wien Ihrer Meinung nach genug um den Radverkehr zu fördern? Wo müsste mehr getan werden?

- Fahren Sie selbst mit dem Fahrrad? Wenn ja, wie schätzen Sie die Situation in Wien ein und die Entwicklung seit Beginn des Radjahres? Welche Vorteile/Nachteile hat Wien gegenüber anderen Städten?
- Wo sehen Sie die größten Probleme und Herausforderungen?

9.1.1. Interview mit Elisabeth Alexander

Vieles lässt sich in der Praxis nur schwer zugunsten des Radverkehrs verändern. Die Baulinien sind bereits gegeben, daran kann ich mich anpassen und bewegen. Es ist jedes Mal eine Gradwanderung, ob man für den motorisierten Individualverkehr noch einen Fahrstreifen oder Parkplätze wegnehmen kann. Des Weiteren muss man natürlich auch bedenken, dass man den MIV für Zulieferer braucht.

Größtes Problem stellen unsere Radialstraßen dar, die vom Zentrum rausgehen und meistens schienengebunden sind. Da kann ich nichts verrutschen, weil es finanziell zu aufwendig wäre.

Die finanzielle Situation lässt sich, insbesondere für die bauliche Infrastruktur nicht einfach beantworten. Das Radwegebudget betrug 2013 rund zwei Millionen Euro. Natürlich werden aber auch Radwege im Zuge von Projekten mit umgesetzt, beispielsweise der Hauptbahnhof. Des Weiteren gibt es Hauptstraßen der Kategorie B, welche ‚verländert‘ sind. Darunter fällt zum Beispiel der Gürtel. Man müsste das alles aus dem reinen Budget rausrechnen. Man kann demnach sagen, dass viel Geld, welches für den Radwegebau verwendet wird, nicht unter dem Radwegebudget verbucht wird. Beachtet man das, kommt man auf eine Summe von rund 5-6 Millionen Euro für die Infrastruktur.

Das Marketing ist der Mobilitätsagentur zugeteilt, das Volumen an Budget ist mir

allerdings unbekannt. Fakt ist allerdings, dass das Gesamtbudget für den Radverkehr insgesamt nicht rosig ist. Festhalten muss man aber, dass die Zahlen oft nicht aussagekräftig sind. Natürlich spielen auch personelle Ressourcen hier eine Rolle. Mit wenig Budget und folglich wenig Personal lässt sich schwer planen.

Ich war schon immer der Meinung, dass neben der Infrastruktur auch das Marketing eine sehr große Rolle spielt. Es ist wichtig, um auch andere Gruppen zu erreichen. Die Mischung macht es aus!

Ein großes Problem spielt der Netzlückenschluss. Die Lücken, die es noch gibt sind sehr komplex. Hier bedarf es verkehrspolitischer Eingriffe, beispielsweise um Parkspuren weg zu nehmen. Man muss sich nur den Getreidemarkt ansehen. Der anfangs geplante Mehrzweckstreifen war auf Grund der Markierungen zu komplex, daher werden gerade andere Lösungen gesucht. Die große Frage, die sich immer wieder stellt ist: Was kann ich dem MIV zumuten?

Des Weiteren gibt es Konflikte mit dem Öffentlichen Verkehr, insbesondere in den Radialstraßen. Bei Kaps entsteht die Schwierigkeit, dass man als Radfahrer Schienen kreuzt, das ist zudem gefährlich. Derzeit läuft das Pilotprojekt *Ottakringerstraße* als Positivprojekt im Bereich der Haltestelle.

Es gibt verschiedene, wichtige Akteure in Wien, welche Einfluss auf den Radverkehr haben. Darunter fallen die Wiener Linien, die Politik, die Wirtschaftskammer, die Arbeitskammer oder die Polizei. Der ÖV hat einen großen Modal-Split Anteil von 39%. Der Radverkehr hat im Vergleich dazu lediglich 6%, da sieht man die Macht und Kraft. Da muss man natürlich vorsichtig planen. Wien lebt von der Funktion des öffentlichen Verkehrs. Eine Kombination der beiden Verkehrsträger muss auch vorsichtig betrachtet werden. Ziel wäre es sicher, aber die Straßenbahnen sind derzeit nicht wirklich dafür geeignet, mit Ausnahme der Probestraßenbahn auf der 43er, welche mit ausgeräumten Sitzplätzen fährt. Bei den U-Bahnen würde es zu den Stoßzeiten in der Innenstadt derzeit auch nicht funktionieren. Manche Fahrräder dürfen aber dennoch auch zu

diesen Zeiten mit genommen werden, da viele davon, wie zum Beispiel Klappräder nicht als Fahrrad zählen.

Vielleicht könnte man vorerst auch bei der Mitnahme nur bei den Außenbereichen der Stadt ansetzen und die Stücke im Zentrum mit dem Rad fahren.

Es gibt sicherlich einige Radprojekte, welche erfolgreich waren. Der Ringradweg, sowohl innen, als auch außen, hat sicher etwas gebracht, aber natürlich waren auch hier Konflikte, insbesondere mit den Fußgängern, vorhanden. Ein weiteres Beispiel wäre die Hasnerstraße, welche als fahrradfreundliche Straße gestaltet wurde. Wenig erfreulich ist leider allerdings oft das Verhalten der Radfahrer. Es wäre gut, wenn man an einem Miteinander ansetzen könnte. Dafür benötigt man mitunter wieder ein gutes Marketingkonzept und Kampagnen.

Das Radjahr ist aus meiner Sicht bei der Bevölkerung, trotz vieler Plakate, bisher nicht genug angekommen, auch der Radcorso nicht. Man würde sich in einer Stadt wie Wien mehr Interesse erwarten. Das verunsichert natürlich. Das Erreichen der Leute ist noch nicht gelungen.

Was Kopenhagen zu einer besseren Fahrradstadt ist ganz leicht zu Beantworten: Der schlechte ÖV, deshalb ist auch Salzburg besser. Fast keine Stadt hat so einen hohen Modal-Split Anteil im öffentlichen Verkehr, wie Wien. Jede Stadt ist eigen und muss sich ihre eigenen Lösungen suchen. Man kann sicher ein, zwei Sachen abschauen, aber im Großen funktioniert das nicht.

Ein weiteres Problem ist die Sicherheit. Wir wollen unser Rad sicher abstellen. Wir haben einen ganz anderen Bezug als viele andere Städte. Zudem müsste die Stadt *Bike& Ride* mehr fördern, aber da scheitert es an den Radfahranlagen. Es gibt zwar genug, aber der Diebstahl ist ein Problem. Überwacht wird derzeit meines Wissens nach, nur die Radgarage auf der Kennedybrücke, aber dafür muss man zahlen. Am Westbahnhof wird gerade eine gebaut, ich weiß allerdings nicht, ob diese mit einer Überwachung ausgestattet wird. Das Problem liegt oft bei der Suche nach einem

Betreiber. Man könnte zwar Leerstände anmieten, aber wer überwacht diese dann wieder? Es gibt auch so genannte Radboxen, allerdings steht man da wieder im Konflikt mit dem Stadtbild, da diese nicht schön aussehen. Es gibt viele Ideen, aber bisher keine optimale. Am besten ist derzeit eine Integration in die Gebäude, wie zum Beispiel bei Bahnhöfen.

Sollte das Ziel von 10% erreicht werden, stellt sich in einem nächsten Schritt die Frage, ob die Radwege die nötigen Kapazitäten haben um die Menge zu fassen, sprich beispielsweise ausreichende Breiten haben. Bereits jetzt stellen Kreuzungen die größte Herausforderung dar! Wie gehe ich mit den Abbiegesituationen um, sprich indirektes, direktes Linksabbiegen? Bei uns gibt es Mischformen.

Farbliche Markierungen sind grundsätzlich nicht schlecht. Man muss zwischen roten und grünen Markierungen unterscheiden. Rot kennzeichnet einen Konfliktbereich, grün den Bereich für die Radfahrer. Fußgänger wissen oft nicht, dass es sich um einen Radweg handelt. Da können Markierungen durchaus gut helfen.

Teilweise ist die Beschilderung echt schlecht, dies fällt aber einem „Betriebsblinden“ leider nicht mehr auf und ist daher schwierig zu ändern. Ich bewundere die Schweiz mit einer einheitlichen Beschilderung.

Es gibt sicherlich einige Personen, die Angst vorm Radfahren haben. Die einen bevorzugen es neben der Straße auf Radfahrstreifen zu fahren, die Unsicheren wollen einen eigenen Bereich, wie zum Beispiel einen Radweg. Es ist aber nur eine Frage wohin man den Konflikt verlagert. Man hat entweder einen Konflikt mit den Fußgängern oder den (parkenden) Autos. Am Gürtel wäre ein Radfahrstreifen natürlich sehr gefährlich. Im 16. Bezirk hätte man zudem ein Problem mit den Lokalen und Glasscherben.

Die Politik spielt natürlich eine Rolle. Das eine ist die Stadtregierung, aber man darf auch die 23 Bezirke nicht vergessen, welche durchaus andere Meinungen vertreten. Beim bestehenden Radwegenetz sieht man gut, wo man besser was umsetzt und wo es

weiße Flecken gibt, beispielsweise in den Bezirken 10, 18, 19, 23.

Auf der einen Seite steht der Wunsch der Stadt, auf der anderen Seite gibt es die Bezirkspolitik. Der Bezirk kann durchaus Einspruch gegen eine Planung erheben. Maria Vassilakou kann nicht alles entscheiden. Es ist alles sehr komplex. Die Straßen gehören zum Großteil den Bezirken. Durch die Dezentralisierung sind die Straßen an die Bezirke gegangen, aber es gab Probleme mit dem Ausbau, daher hat man das Hauptradwegenetz wieder zentralisiert, dies jedoch nur in der erstmaligen Errichtung. Die Renovierung fällt wieder in die Zuständigkeit der Bezirke. Diese unterschiedlichen Kompetenzen machen es nicht einfach. Selbst auf Hauptstraßen B kann man nicht ganz ohne die Bezirke entscheiden. Bei Radwegen über mehrere Bezirke wird es erst recht spannend.

Ich hoffe, dass der Modal-Split Anteil von 10% realistisch ist. Die Finanzierung ist das eine, jetzt geht es darum die Leute zu motivieren und dies auch längerfristig. Man merkt einen Imagewandel, es sind nicht nur mehr Hardcoreradfahrer unterwegs. Ein Problem ist allerdings auch: Wer fühlt sich von IG Fahrrad jetzt wirklich vertreten? Die kommen mehr aus der Hardcorezeit. Aber ich bin guter Dinge. Es fahren auch schon berufstätige Leute mit dem Rad. Dieses Bild vom radfahrenden Anzugträger ist auch typisch für eine Stadt wie Kopenhagen.

Wichtig ist, dass es viele Radfahrer gibt. In Kopenhagen sind sie präsent. Präsenz ist sehr entscheidend! Und auch ein gesundes Miteinander und Rücksichtnahme muss gefördert werden.

Es ist ein positiver Trend zu beobachten. Das Auto ist nicht mehr das Allerheiligste, das muss man allen kommunizieren. Spritpreise und *Parkpickerl* wirken sich positiv für den Radverkehr aus.

Die Papiere der Stadt Wien leisten einen guten Beitrag zur Argumentation und sind durchaus eine Unterstützung für die Praxis. Man kann sich dann auf den Beschluss des Gemeinderats berufen. Mindestmaße sind aber immer hinderlich, da dann sicher nicht breiter gebaut wird. Spannender sind eher die Sachen, die sich auf konkrete Projekte

beziehen, auch bei Großprojekten wie dem Hauptbahnhof. Gut auf dem Land sind auch die aufgelassenen Eisenbahnstrecken, die jetzt als Radwege umgebaut werden.

9.1.2. Interview mit Michael Meschik

Man wird mit der Zeit ein bisschen betriebsblind. Allerdings kann man sagen, dass sich der Radverkehr auf der zunehmenden Schiene befindet, wahrscheinlich ist das aber nicht unbedingt auf die Förderung zurückzuführen. Es ist ein Trend. Radfahren ist in letzter Zeit trendy. Die Veränderung durch die Radverkehrsförderung ist daher schwer abschätzbar, aber es ist klar, dass auch die Politik mitmischt. Seit Frau Vassilakou als Vizebürgermeisterin da ist, sind einige neue Einrichtungen entstanden. Darunter fallen beispielsweise die Planungswerkstatt, das Fahrradhaus oder der Posten des Radkoordinators Martin Blum. Lange gab es nur einen Radwegekoordinator. Radwege und bauliche Maßnahmen sind zwar nicht uninteressant und die Infrastruktur ist sehr wichtig, sie bilden aber nur einen Teil der gesamten Radverkehrsförderung.

Es gibt kein „DAS war wichtig“. Es handelt sich um ein Maßnahmenbündel. Das Projekt *City Bike* war am Anfang mit dem Münzsystem auch ein ziemliches Problem. Die Zielgruppen waren hauptsächlich Touristen. Das *City Bike* ist aber nach wie vor kein Ersatz für ein eigenes Rad. Solche Konzepte sind wirksam, wenn eine ausreichende Infrastruktur sichtbar ist.

Des Weiteren muss auch der Nutzen des Radverkehrs den Menschen durch Kampagnen näher gebracht werden. Der Nutzen ist so groß, dass man ihn der Bevölkerung mit rationalen Argumenten vermitteln kann. Man atmet beim Radfahren zwar mehr Schadstoffe ein, als ein anderer Fahrgast, was in etwa zwei Wochen Lebenszeit kostet, allerdings bringt die Fitness zwei Jahre mehr und man wird nicht so pflegebedürftig. Wenn man sich nicht bewegt, wird man mit 60 ein Pflegefall sein. In Zeitungen findet man oft Negativschlagzeilen und nicht, dass man zwei Jahre länger lebt. Das

Langfristige ist für das Individuum nämlich nicht greifbar.

Auch die Vorbildwirkung ist sehr wichtig. Diese ist mir allerdings bisher nicht besonders aufgefallen. Vieles ist gut, manches weniger, zum Beispiel, dass die Radfahrstreifen zu schmal sind ist schlecht. Mann kann den Autos die Parkplätze nicht einfach wegnehmen, also macht man die Streifen schmaler. Die Helmdiskussion ist auch nicht förderlich. Wien hat ein bisschen was bereits gemacht, im Vergleich dazu hat München den Radverkehr innerhalb von 10 Jahren aber verdoppelt.

Förderlich wäre es, überall fest anzutauchen. In Kopenhagen ist der Radverkehr Teil des Lebens. Sie investieren auch ein Viertel des gesamten Straßenbaubudgets in den Radverkehr. In Wien liegen die Investitionen vielleicht bei einem Prozent.

Eine enge Innenstadt kann ich mit dem Radverkehr besser jonglieren. Ich würde mir zudem von den Wiener Linien eine Radverkehrsförderung wünschen.

Im ersten Moment erscheint der öffentliche Verkehr als Konkurrent des Radverkehrs. In Wien haben sich jetzt durch die Verbilligung der Jahreskarte viele zusätzlich eine Karte gekauft. Diejenigen, die dann noch vom Bus auf das Rad umsteigen, sind dann meist die jungen Leute. Die Mitnahme des Fahrrades im öffentlichen Verkehr sollte man mit Augenmaß behandeln. Oft ist nämlich auch zu den „verbotenen Zeiten“ die U-Bahn fast leer, dann würde es auch gehen. In der Straßenbahn ist das Fahrrad grundsätzlich verboten. Es wäre aber kundenfreundlicher eine Mitnahme zu erlauben.

Man sollte auf jeden Fall das Miteinander fördern und auch die Radfahrer als Kunden des öffentlichen Verkehrs sehen, demnach nicht auf Konkurrenz achten, sondern auf multimodale Konzepte.

Eine Nutzung von gemeinsamen Fahrstreifen ist bei 4 m Breite kein Problem. Man ist als Radfahrer gleich schnell, wie ein Gelenkbus. Wenn ein Bus den Radfahrer aufgrund der Schmäle der Fahrstreifen nicht mehr überholen kann, wird dies allerdings schon zu einem Problem. Man muss gewisse Faktoren bei der Gestaltung berücksichtigen: Anzahl der Busse pro Zeiteinheit, Anzahl der Radfahrer pro Zeiteinheit und die

Längsneige. Bei größeren Steigungen sind Radfahrer eher Hindernis. Daher müssen Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden. Wo und in welchen Abständen sind die Haltestellen? Auch diese Frage muss beachtet werden.

Wichtig ist es, dem Menschen den Radverkehr als etwas Lebenswertes zu vermitteln. Der Schwerpunkt sollte bei der Förderung zwar auf der Kultur des Radfahrens liegen, baulich gehört allerdings dennoch noch viel gemacht.

Ein großes Problem stellen Haltestellen dar. Es wurden bereits lange Diskussionen geführt, wie man das Problem mit den Haltestellenkaps löst. Bei Haltestellen kann man sich den Konflikt aussuchen. Entweder findet er bei den Leuten, die ein- & aussteigen, oder bei den anderen Verkehrsteilnehmern, statt.

Die Infrastruktur für den Radverkehr ist schlecht in Wien. Einige Dinge werden nicht berücksichtigt: Bauliche Trennung des Radverkehrs, geradlinige Führung und vorhersehbare Führung gibt es nicht. Man hat Querungen und somit ein Problem bei gleichzeitigem Rechtsabbiegen und Geradeausfahren. Und dann kommen noch diejenigen dazu, die von der anderen Richtung kommen. Diese Dinge sind noch nicht umgesetzt. Und wie erwähnt sind die Radstreifen zu schmal.

Die Experten in Kopenhagen betreiben seit Jahren eine systematische Behandlung von Unfallhäufungsstellen. Man kann nie sagen: die Infrastruktur ist fertig, jetzt kommen Kampagnen. Man muss immer weitermachen. Denn nach dem Bau der Radwege kommen beispielsweise Garagen oder Erneuerungen. Auch die Oberflächen sind in Wien teilweise nicht so gut, aber besser als in anderen Städten.

Oft hält die Sicherheit eine Person vom Radfahren ab. Bei zu vielen und zu schnellen Autos ist dieses Thema durchaus interessant. Eine eigene Anlage ist daher bei vielen Personen erwünscht. Es kann aber auch eine subjektive Sicherheit zum Problem werden, da ich mich nicht sicher fühle, wenn ich an der nächsten Kreuzung wieder den MIV kreuzen muss. Der Ring ist auch nur zu 50% mit einem Radweg ausgestattet.

Ob das Radjahr und dessen Werbung bei der Bevölkerung gut an kommt, ist bisher

noch schwer abzuschätzen. Das Medieninteresse ist nicht so groß. Auffallend ist, dass Projekte im Zuge des Radjahres, wie beispielsweise *die Radsternfahrt* oder *VeloCity* nicht zu den Bürgern durchgedrungen sind. Das Radjahr hat zwar bereits eine Aufmerksamkeit hervorgerufen, allerdings eine sehr schwache. WO sieht man denn, dass das Radjahr ist?

Wenn noch genug Förderung passiert und man dran bleibt, kann man auch das Ziel der 10% des Modal-Split Anteils erreichen. Die Vizebürgermeisterin setzt sich schon sehr ein, der Bürgermeister zeigt allerdings eher ein Desinteresse. Wenn das Ziel nicht erreicht wird, muss man folglich noch mehr tun.

Kampagnen und Aktionen müssen immer auf die Eigenarten des jeweiligen Ortes angepasst werden. Man kann nicht davon ausgehen, dass alles was in Kopenhagen den Radverkehr fördert, in gleicher Weise auf Wien umgelegt werden kann.

Die Politik macht nur mehr in wenigen Sachen, das was man erwarten soll. Sie arbeitet sehr kurzfristig, de facto bis zu den Wahlen und gerade im Radverkehr sind langfristige Konzepte sehr wichtig. Leider macht die Politik demnach das, wofür die Bevölkerung laut Umfragen stimmt. Den Radverkehr kann sie aufgrund seines Stellenwerts heutzutage aber nicht mehr ignorieren. Es gibt ja immerhin einige wissenschaftliche Argumente für den Radverkehr: Lösung für innerstädtisches Verkehrs- & Kapazitätenproblem, Platz, Lärm, Geld, lebenswerte Stadt und vieles mehr.

Eine wichtige Förderungsmaßnahme ist auch ein gescheiter Winterdienst! Wenn man die Anlagen im Winter nicht reinigt, dann fährt auch der willigste Radfahrer nicht mehr. Ein weiterer bedeutender Punkt sind die verschiedenen Gruppen. Es gibt fast keine Kinder im Radverkehr, neue Schichten müssen daher erschlossen werden.

Die Sicherheit ist eine ganz wichtige Sache. Im Großen und Ganzen ausschlaggebend für das Verhalten ist das subjektive Sicherheitsgefühl.

9.3. Fragebogen

9.3.1. Fragebogenvorlage

Liebe Teilnehmer!

Im Zuge meiner Masterarbeit führe ich eine Befragung zur Situation der Radverkehrsförderung in Wien durch. Der Fragebogen soll ermitteln, welchen Stellenwert der Radverkehr bei der Bevölkerung hat und ob sich dieser in dem letzten Jahr verändert hat. Das Ausfüllen der 14 Fragen wird weniger als zehn Minuten dauern. Vielen Dank fürs Mitmachen!

1. Alter

2. Geschlecht

- ☐ w
☐ m

3. Distanz Wohnort-Arbeitsplatz

Schätzen Sie die Distanz zwischen Ihrem Wohn- und Arbeitsplatz ein

4. Haben Sie Interesse am Radverkehr?

- ☐ gar nicht
☐ eher nicht
☐ eher schon
☐ sehr

5. Besitzen Sie ein Fahrrad (oder haben Sie zumindest Zugang zu einem Fahrrad)?

Bei nein ignorieren Sie die Unterfragen

- ☐ ja
☐ nein

5.a) Wie oft benutzen Sie es?

- ☐ nie/selten
- ☐ mehrmals im Jahr
- ☐ mehrmals im Monat
- ☐ mehrmals in der Woche

5.b) Für welche Wege benutzen Sie das Fahrrad hauptsächlich?

Mehrfachantworten sind möglich

- ☐ Freizeit
- ☐ Beruf
- ☐ Einkauf
- ☐ Sonstiges

5.c) Was motiviert Sie mit dem Fahrrad zu fahren?

Mehrfachantworten sind möglich

- ☐ Gesundheit
- ☐ Umwelt
- ☐ Geld
- ☐ Zeit
- ☐ Sonstiges

6. Sind Sie der Meinung, dass im letzten Jahr vermehrt das Thema Radverkehr in den Medien angesprochen wurde?

- ☐ gar nicht
- ☐ eher nicht
- ☐ eher schon
- ☐ sehr

7. Für welchen Personenkreis wurde im letzten Jahr am meisten hinsichtlich Radverkehrsförderung getan?

Mehrfachantworten sind möglich; Wenn Sie finden, dass für niemanden oder für alle gleich viel getan wurde, kreuzen Sie bitte nichts an.

- ☐ Kinder
- ☐ Schüler/Studenten
- ☐ Berufstätige
- ☐ Senioren
- ☐ Mobilitätseingeschränkte Personen

8. Wer war bezüglich Radverkehr präsent?

	negativ aufgefallen	eher negativ aufgefallen	eher positiv aufgefallen	positiv aufgefallen	gar nicht aufgefallen
Martin Blum (Radverkehrs= beauftragter)	☐	☐	☐	☐	☐
Maria Vassilakou (Verkehrs= stadträtin)	☐	☐	☐	☐	☐
Franz Blaha (Radwege= koordinator)	☐	☐	☐	☐	☐
Wolfgang Dvorak (Leiter Wiener Planungswerkstatt)	☐	☐	☐	☐	☐

9. Haben Sie gewusst, dass 2013 das Wiener Radjahr stattfand?

- ☐ ja
- ☐ nein

10. Von welchen fahrradbezogenen Veranstaltungen/Dienstleistungen haben Sie im letzten Jahr gehört?

Mehrfachantworten sind möglich; Sollten Sie von keiner gehört haben, kreuzen Sie bitte nichts an.

- ☐ Fahrrad-Fashionshow
- ☐ Argus-Bike-Festival
- ☐ Bike2Help
- ☐ Wiener Radcorso
- ☐ Fahrrad Picknick in der Freudenau
- ☐ The Sound of Cycling am Karlsplatz
- ☐ RadArena/VeloCity am Rathausplatz
- ☐ Falter Fahrrad Flohmarkt
- ☐ RadRettung
- ☐ Ausstellungen
- ☐ Other:

11. An welchen fahrradbezogenen Veranstaltungen/Dienstleistungen haben Sie im letzten Jahr teilgenommen?

Mehrfachantworten sind möglich; Sollten Sie an keiner teilgenommen haben, kreuzen Sie bitte nichts an

- ☐ Fahrrad-Fashionshow
- ☐ Argus-Bike-Festival
- ☐ Bike2Help
- ☐ Wiener Radcorso
- ☐ Fahrrad Picknick in der Freudenau
- ☐ The Sound of Cycling am Karlsplatz
- ☐ RadArena/VeloCity am Rathausplatz
- ☐ Falter Fahrrad Flohmarkt
- ☐ RadRettung
- ☐ Ausstellungen
- ☐ Other:

12. Hat Sich Ihre Einstellung dem Fahrrad gegenüber im letzten Jahr verändert?

	trifft gar nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher schon zu	trifft sehr zu	weiß nicht
2013 habe ich das Fahrrad häufiger benutzt als in den Jahren zuvor	☐	☐	☐	☐	☐
Seit dem letzten Jahr ist mein Interesse am Radverkehr gestiegen	☐	☐	☐	☐	☐
Ich fühle mich besser über meine Vorteile als Radfahrer informiert	☐	☐	☐	☐	☐
Serviceeinrichtungen für das Radfahren haben zugenommen	☐	☐	☐	☐	☐
Ich fühle mich als Radfahrer sicherer als früher	☐	☐	☐	☐	☐

13. Würden Sie diese Veränderungen auf Maßnahmen seitens des Radjahrs und/oder der Politik zurückführen?

	nein	eher nicht	eher schon	ja	weiß nicht
... Politik	☐	☐	☐	☐	☐
... Radjahr	☐	☐	☐	☐	☐

14. Wünschen Sie sich mehr Präsenz für den Radverkehr?

- ☐ nein
☐ eher nicht
☐ eher schon
☐ ja
☐ weiß nicht

9.3.2. Korrelationen

Korrelationen							
		kennewieviele	häufiger Fahrrad benutzt	Interesse ist gestiegen	fühl mich besser informiert	Serviceeinrichtu nge haben zugenommen	fühle mich sicherer
kennewieviele	Korrelation nach Pearson	1	,309 **	,287 **	,130	-,018	,115
	Signifikanz (2-seitig)		,002	,004	,217	,875	,283
	N	107	96	100	92	76	89
häufiger Fahrrad benutzt	Korrelation nach Pearson	,309 **	1	,656 **	,318 **	,077	,240 *
	Signifikanz (2-seitig)	,002		,000	,001	,458	,011
	N	96	133	129	113	95	112
Interesse ist gestiegen	Korrelation nach Pearson	,287 **	,656 **	1	,634 **	,252 *	,385 **
	Signifikanz (2-seitig)	,004	,000		,000	,012	,000
	N	100	129	138	117	98	114
fühl mich besser informiert	Korrelation nach Pearson	,130	,318 **	,634 **	1	,520 **	,382 **
	Signifikanz (2-seitig)	,217	,001	,000		,000	,000
	N	92	113	117	119	90	107
Serviceeinrichtungen haben zugenommen	Korrelation nach Pearson	-,018	,077	,252 *	,520 **	1	,396 **
	Signifikanz (2-seitig)	,875	,458	,012	,000		,000
	N	76	95	98	90	101	87
fühle mich sicherer	Korrelation nach Pearson	,115	,240 *	,385 **	,382 **	,396 **	1
	Signifikanz (2-seitig)	,283	,011	,000	,000	,000	
	N	89	112	114	107	87	119

Verarbeitete Fälle

	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent
kennewieviele * häufiger Fahrrad benutzt	96	63,6%	55	36,4%	151	100,0%
kennewieviele * Interesse ist gestiegen	100	66,2%	51	33,8%	151	100,0%
kennewieviele * fühl mich besser informiert	92	60,9%	59	39,1%	151	100,0%
kennewieviele * Serviceeinrichtungen haben zugenommen	76	50,3%	75	49,7%	151	100,0%
kennewieviele * fühle mich sicherer	89	58,9%	62	41,1%	151	100,0%

kennewieviele * häufiger Fahrrad benutzt Kreuztabelle

Anzahl

	häufiger Fahrrad benutzt				Gesamt
	1	2	3	4	
kennewieviele 1	21	10	5	2	38
2	12	5	2	4	23
3	9	5	1	3	18
4	1	2	2	2	7
5	3	1	0	3	7
6	0	0	1	1	2
8	0	0	1	0	1
Gesamt	46	23	12	15	96

kennewieviele * Interesse ist gestiegen Kreuztabelle

Anzahl

	Interesse ist gestiegen				Gesamt
	1	2	3	4	
kennewieviele 1	21	6	9	3	39
2	14	6	3	3	26
3	6	1	5	6	18
4	1	2	2	2	7
5	3	1	1	2	7
6	0	0	1	1	2
8	0	0	1	0	1
Gesamt	45	16	22	17	100

Anhang

kennewieviele * fühl mich besser informiert Kreuztabelle

Anzahl		fühl mich besser informiert				Gesamt
		1	2	3	4	
kennewieviele	1	17	15	5	1	38
	2	13	7	3	0	23
	3	5	2	5	3	15
	4	2	2	3	0	7
	5	4	1	0	1	6
	6	0	2	0	0	2
	8	0	1	0	0	1
Gesamt		41	30	16	5	92

kennewieviele * Serviceeinrichtung haben zugenommen Kreuztabelle

Anzahl		Serviceeinrichtung haben zugenommen				Gesamt
		1	2	3	4	
kennewieviele	1	3	8	18	3	32
	2	4	2	9	2	17
	3	1	2	6	5	14
	4	1	1	2	0	4
	5	1	3	3	0	7
	6	0	0	1	0	1
	8	0	0	1	0	1
Gesamt		10	16	40	10	76

kennewieviele * fühle mich sicherer Kreuztabelle

Anzahl		fühle mich sicherer				Gesamt
		1	2	3	4	
kennewieviele	1	12	18	5	0	35
	2	13	9	3	0	25
	3	5	5	2	2	14
	4	1	3	1	0	5

	5	4	1	2	0	7
	6	0	0	1	1	2
	8	1	0	0	0	1
Gesamt		36	36	14	3	89

teilgenommen an wievielen				
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	17	11,3	60,7	60,7
2	9	6,0	32,1	92,9
3	1	,7	3,6	96,4
4	1	,7	3,6	100,0
Gesamt	28	18,5	100,0	
Fehlend System	123	81,5		
Gesamt	151	100,0		

kennewieviele				
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	42	27,8	39,3	39,3
2	28	18,5	26,2	65,4
3	19	12,6	17,8	83,2
4	7	4,6	6,5	89,7
5	8	5,3	7,5	97,2
6	2	1,3	1,9	99,1
8	1	,7	,9	100,0
Gesamt	107	70,9	100,0	
Fehlend System	44	29,1		
Gesamt	151	100,0		

Korrelationen							
		teilgenommen an wievielen	häufiger Fahrrad benutzt	Interesse ist gestiegen	fühl mich besser informiert	Serviceeinrichtu nge haben zugenommen	fühle mich sicherer
teilgenommen an wievielen	Korrelation nach Pearson	1	,099	,217	,327	-,021	,181
	Signifikanz (2-seitig)		,623	,267	,103	,923	,399
	N	28	27	28	26	23	24
häufiger Fahrrad benutzt	Korrelation nach Pearson	,099	1	,656 **	,318 **	,077	,240 *

Anhang

	Signifikanz (2-seitig)	,623		,000	,001	,458	,011
	N	27	133	129	113	95	112
Interesse ist gestiegen	Korrelation nach Pearson	,217	,656 **	1	,634 **	,252 *	,385 **
	Signifikanz (2-seitig)	,267	,000		,000	,012	,000
	N	28	129	138	117	98	114
fühl mich besser informiert	Korrelation nach Pearson	,327	,318 **	,634 **	1	,520 **	,382 **
	Signifikanz (2-seitig)	,103	,001	,000		,000	,000
	N	26	113	117	119	90	107
Serviceeinrichtung haben zugenommen	Korrelation nach Pearson	-,021	,077	,252 *	,520 **	1	,396 **
	Signifikanz (2-seitig)	,923	,458	,012	,000		,000
	N	23	95	98	90	101	87
fühle mich sicherer	Korrelation nach Pearson	,181	,240 *	,385 **	,382 **	,396 **	1
	Signifikanz (2-seitig)	,399	,011	,000	,000	,000	
	N	24	112	114	107	87	119

Korrelationen

	teilgenommen an wievielen	kennewieviele
teilgenommen an wievielen	Korrelation nach Pearson	1
	Signifikanz (2-seitig)	,332
	N	,090
	28	27
kennewieviele	Korrelation nach Pearson	,332
	Signifikanz (2-seitig)	1
	N	,090
	27	107

Korrelationen

	teilgenommen an wievielen	kennewieviele	benutze es wie oft
teilgenommen an wievielen	Korrelation nach Pearson	1	
	Signifikanz (2-seitig)	,332	,025
	N	,090	,898
	28	27	28
kennewieviele	Korrelation nach Pearson	,332	1
	Signifikanz (2-seitig)	,090	,308 **
	N	,002	,002
	27	107	95

benutze es wie oft	Korrelation nach Pearson	,025	,308**	1
	Signifikanz (2-seitig)	,898	,002	
	N	28	95	128

Korrelationen					
		teilgenommen an			
		wievielen	kennewiewiele	Alter	Interesse
teilgenommen an wievielen	Korrelation nach Pearson	1	,332	-,064	,144
	Signifikanz (2-seitig)		,090	,745	,465
	N	28	27	28	28
kennewiewiele	Korrelation nach Pearson	,332	1	-,085	,180
	Signifikanz (2-seitig)	,090		,387	,063
	N	27	107	107	107

Korrelationen								
						fühl mich	Serviceeinricht	
		Alter	Interesse	häufiger Fahrrad benutzt	Interesse ist gestiegen	besser informiert	unge haben zugenommen	fühle mich sicherer
Alter	Korrelation nach Pearson	1	-,328 **	-,223 *	-,269 **	-,106	-,024	-,193 *
	Signifikanz (2-seitig)		,000	,010	,001	,253	,811	,035
	N	150	149	133	138	119	101	119
Interesse	Korrelation nach Pearson	-,328 **	1	,398 **	,454 **	,287 **	,265 **	,279 **
	Signifikanz (2-seitig)		,000	,000	,000	,002	,007	,002
	N	149	149	133	138	119	101	119

Korrelationen					
		Alter	Präsenz Martin Blum	Präsenz Maria Vassilakou	Präsenz Franz Blaha Präsenz Wolfgang Dvorak
Alter	Korrelation nach Pearson	1	-,403**	-,396**	-,138
	Signifikanz (2-seitig)		,001	,000	,424
	N	150	65	122	36

Anhang

Korrelationen		
	Interesse	benutze es wie oft
Interesse	1	,720**
Korrelation nach Pearson		
Signifikanz (2-seitig)		
N	149	128
benutze es wie oft	,720**	1
Korrelation nach Pearson		
Signifikanz (2-seitig)		
N	128	128

Korrelationen		
	Distanz Wohnort Arbeitsplatz	Benutze Fahrrad für Beruf
Distanz Wohnort Arbeitsplatz	1	-,198*
Korrelation nach Pearson		
Signifikanz (2-seitig)		
N	136	136
Benutze Fahrrad für Beruf	-,198*	1
Korrelation nach Pearson		
Signifikanz (2-seitig)		
N	136	150

Korrelationen							
			benutze es wie	Benutze Fahrrad	Benutze Fahrrad	Benutze Fahrrad	Benutze Fahrrad
		Interesse	oft	für Freizeit	für Beruf	für Einkauf	für Sonstiges
Interesse	Korrelation nach Pearson	1	,720 **	,470 **	,537 **	,291 **	,303 **
	Signifikanz (2-seitig)		,000	,000	,000	,000	,000
	N	149	128	149	149	149	149
benutze es wie oft	Korrelation nach Pearson	,720 **	1	,131	,590 **	,315 **	,357 **
	Signifikanz (2-seitig)	,000		,141	,000	,000	,000
	N	128	128	128	128	128	128
Benutze Fahrrad für Freizeit	Korrelation nach Pearson	,470 **	,131	1	,184 *	,210 *	,223 **
	Signifikanz (2-seitig)	,000	,141		,024	,010	,006

	N	149	128	150	150	150	150
Benutze Fahrrad für Beruf	Korrelation nach Pearson	,537 **	,590 **	,184 *	1	,332 **	,233 **
	Signifikanz (2-seitig)	,000	,000	,024		,000	,004
	N	149	128	150	150	150	150
Benutze Fahrrad für Einkauf	Korrelation nach Pearson	,291 **	,315 **	,210 *	,332 **	1	,206 *
	Signifikanz (2-seitig)	,000	,000	,010	,000		,011
	N	149	128	150	150	150	150
Benutze Fahrrad für Sonstiges	Korrelation nach Pearson	,303 **	,357 **	,223 **	,233 **	,206 *	1
	Signifikanz (2-seitig)	,000	,000	,006	,004	,011	
	N	149	128	150	150	150	150

Korrelationen		
	Interesse	wusste dass Radjahr war
Interesse	Korrelation nach Pearson	1
	Signifikanz (2-seitig)	,208 *
	N	,011
	N	149
wusste dass Radjahr war	Korrelation nach Pearson	,208 *
	Signifikanz (2-seitig)	1
	N	,011
	N	149

häufiger Fahrrad benutzt				
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	67	44,4	50,4	50,4
2	30	19,9	22,6	72,9
3	19	12,6	14,3	87,2
4	17	11,3	12,8	100,0
Gesamt	133	88,1	100,0	
Fehlend System	18	11,9		
Gesamt	151	100,0		

Interesse ist gestiegen				
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	63	41,7	45,7	45,7
2	28	18,5	20,3	65,9
3	29	19,2	21,0	87,0
4	18	11,9	13,0	100,0

Anhang

	Gesamt	138	91,4	100,0	
Fehlend	System	13	8,6		
Gesamt		151	100,0		

fühl mich besser informiert

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	54	35,8	45,4	45,4
2	39	25,8	32,8	78,2
3	21	13,9	17,6	95,8
4	5	3,3	4,2	100,0
Gesamt	119	78,8	100,0	
Fehlend	System	32	21,2	
Gesamt	151	100,0		

Serviceeinrichtungen haben zugenommen

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	16	10,6	15,8	15,8
2	20	13,2	19,8	35,6
3	53	35,1	52,5	88,1
4	12	7,9	11,9	100,0
Gesamt	101	66,9	100,0	
Fehlend	System	50	33,1	
Gesamt	151	100,0		

fühle mich sicherer

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	47	31,1	39,5	39,5
2	48	31,8	40,3	79,8
3	18	11,9	15,1	95,0
4	6	4,0	5,0	100,0
Gesamt	119	78,8	100,0	
Fehlend	System	32	21,2	
Gesamt	151	100,0		

wusste dass Radjahr war

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	82	54,7	55,0	55,0
2	67	44,7	45,0	100,0
Gesamt	149	99,3	100,0	
Fehlend System	1	,7		
Gesamt	150	100,0		

im letzten Jahr vermehrt Radverkehr in Medien

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1	3	2,0	2,0	2,0
2	27	17,9	18,2	20,3
3	77	51,0	52,0	72,3
4	41	27,2	27,7	100,0
Gesamt	148	98,0	100,0	
Fehlend System	3	2,0		
Gesamt	151	100,0		

Kinder

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 0	139	92,1	92,7	92,7
1	11	7,3	7,3	100,0
Gesamt	150	99,3	100,0	
Fehlend System	1	,7		
Gesamt	151	100,0		

Schüler/Studenten

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 0	111	73,5	74,0	74,0
1	39	25,8	26,0	100,0
Gesamt	150	99,3	100,0	
Fehlend System	1	,7		
Gesamt	151	100,0		

Anhang

Berufstätige					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	0	103	68,2	68,7	68,7
	1	47	31,1	31,3	100,0
	Gesamt	150	99,3	100,0	
Fehlend	System	1	,7		
Gesamt		151	100,0		

Senioren					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	0	142	94,0	94,7	94,7
	1	8	5,3	5,3	100,0
	Gesamt	150	99,3	100,0	
Fehlend	System	1	,7		
Gesamt		151	100,0		

Mob.eingeschr.					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	0	146	96,7	97,3	97,3
	1	4	2,6	2,7	100,0
	Gesamt	150	99,3	100,0	
Fehlend	System	1	,7		
Gesamt		151	100,0		

9.4. Grafiken zur Bedeutung der aktuellen Situation des Radverkehrs

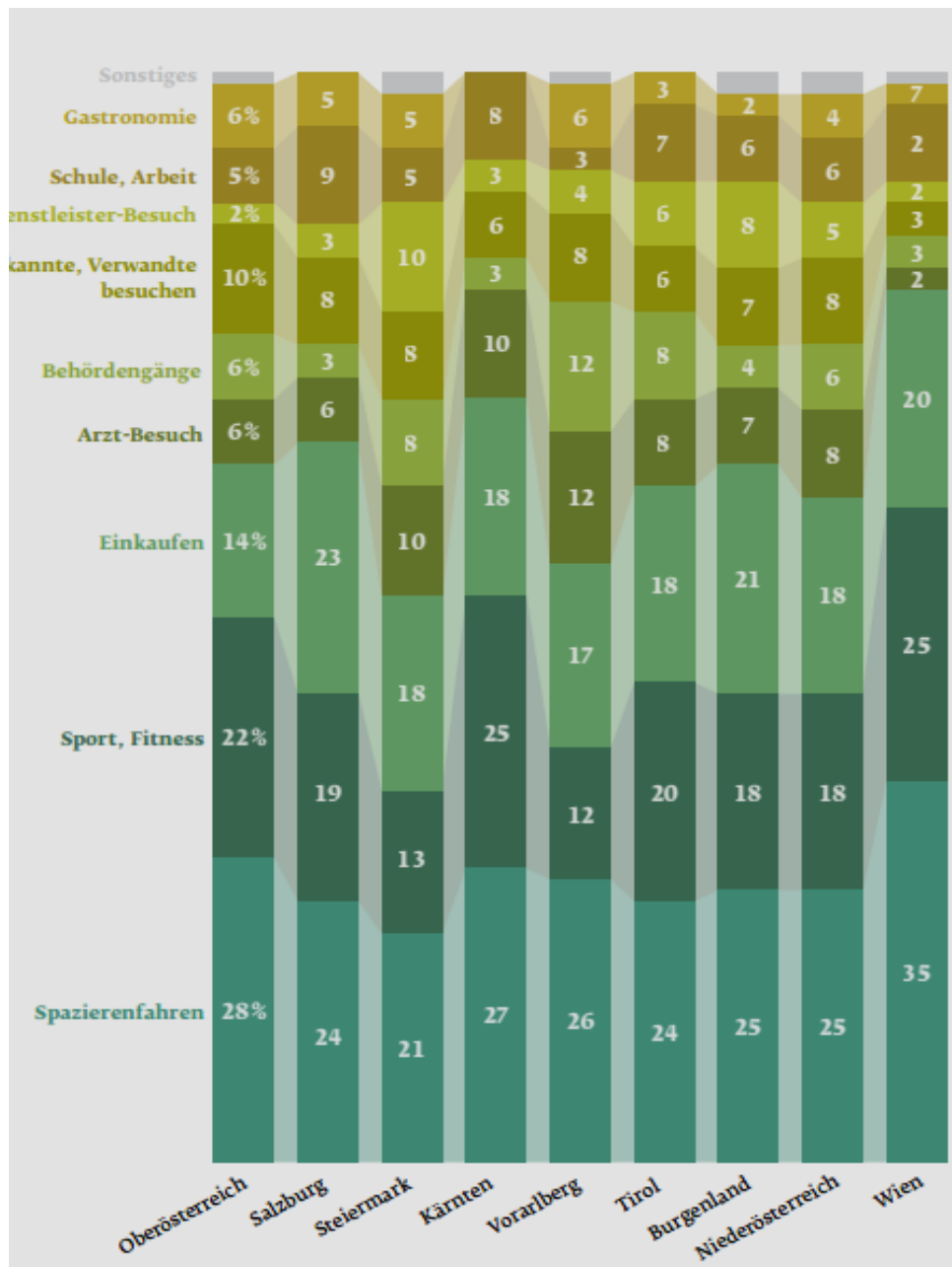


Abbildung 36: Wegzwecke Radverkehr nach Bundesländer

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf
02.01.2014 © Quelle: CIMA 2010)

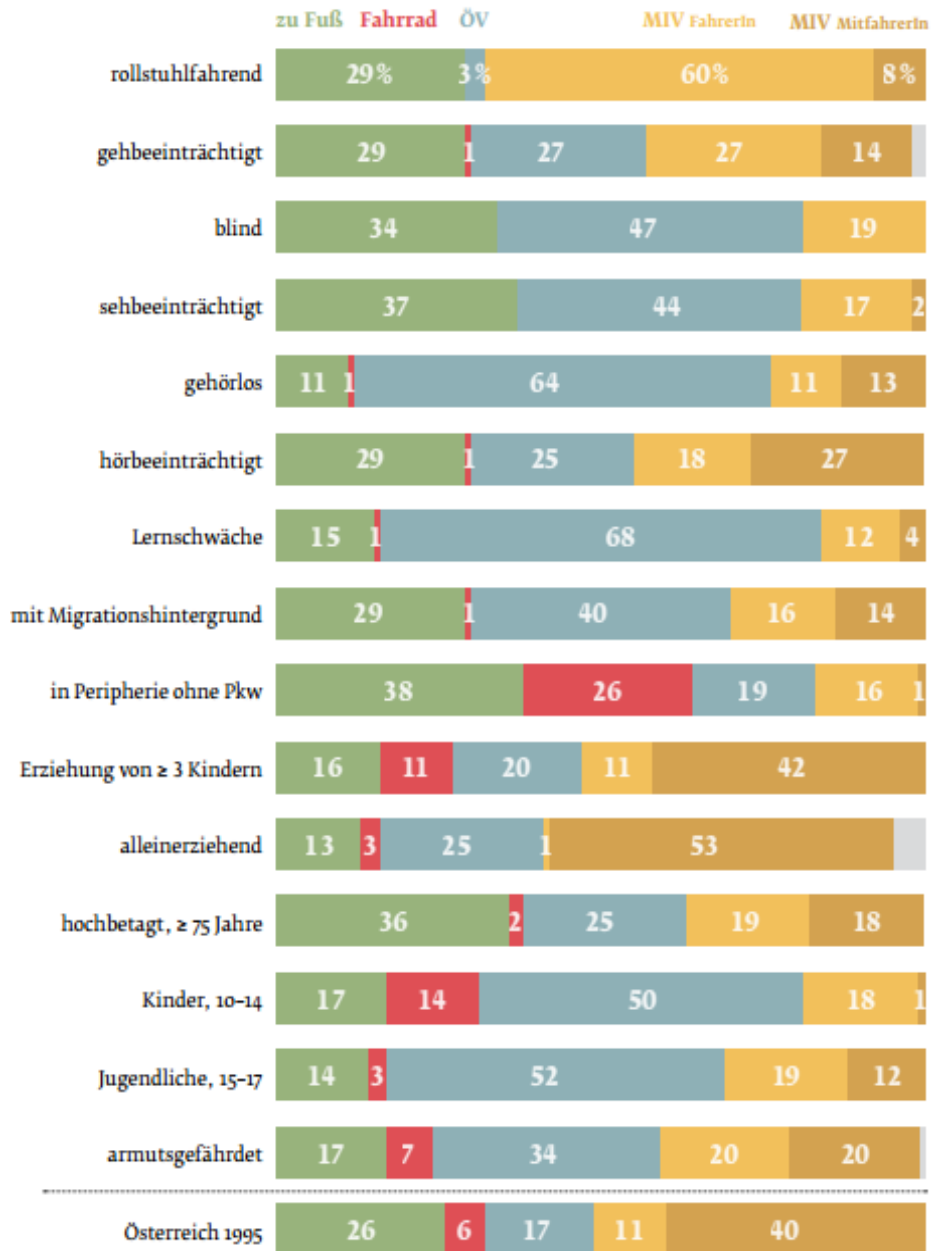
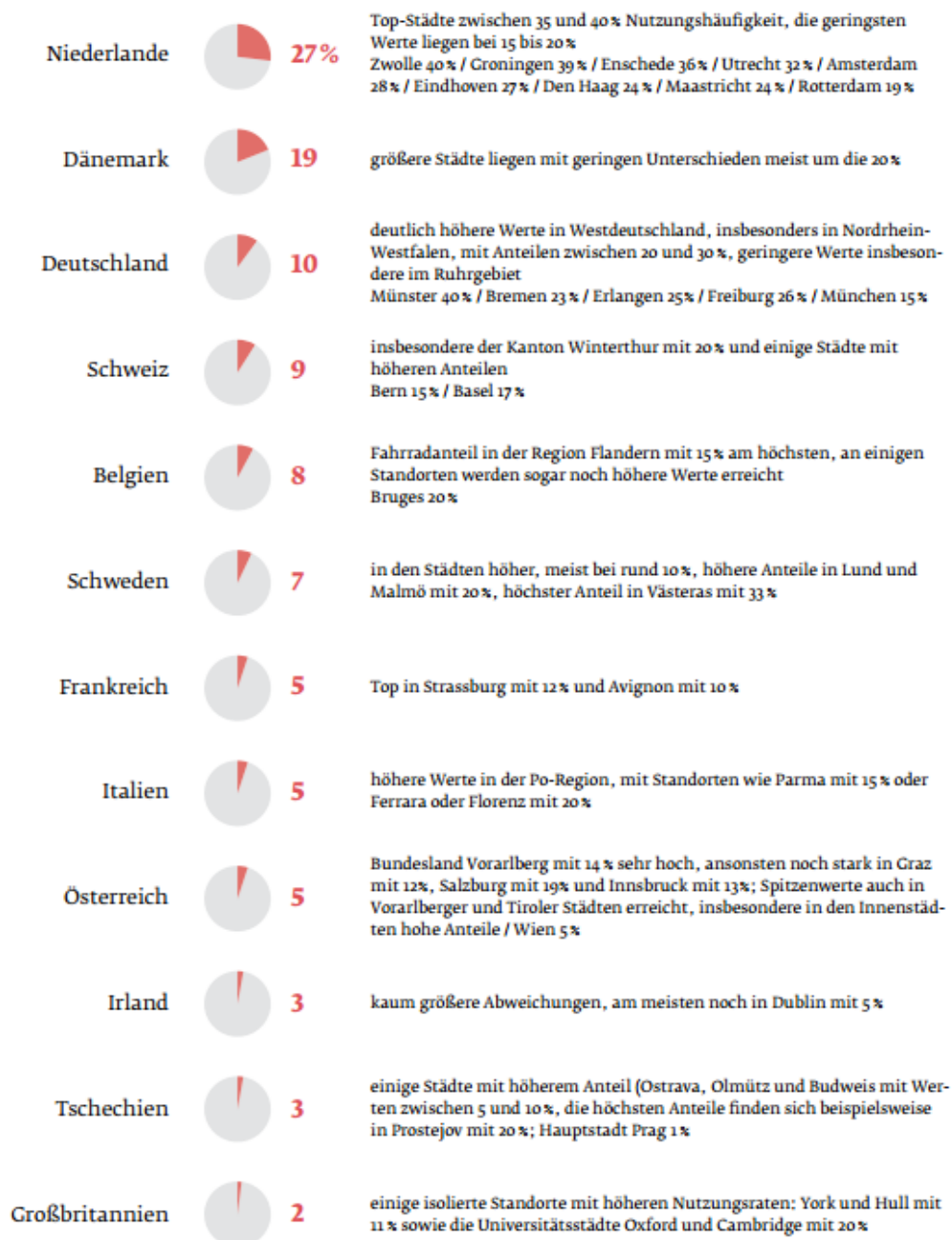


Abbildung 37: Modal Split der mobilitätsbeeinträchtigten Gruppen 2010

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf-03.01.2014 © Quelle: BOKU et al, 2011)

**Abbildung 38: Modal Split Ländervergleich 2007**

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf 03.01.2014 © Quelle: CIMA, 2010)

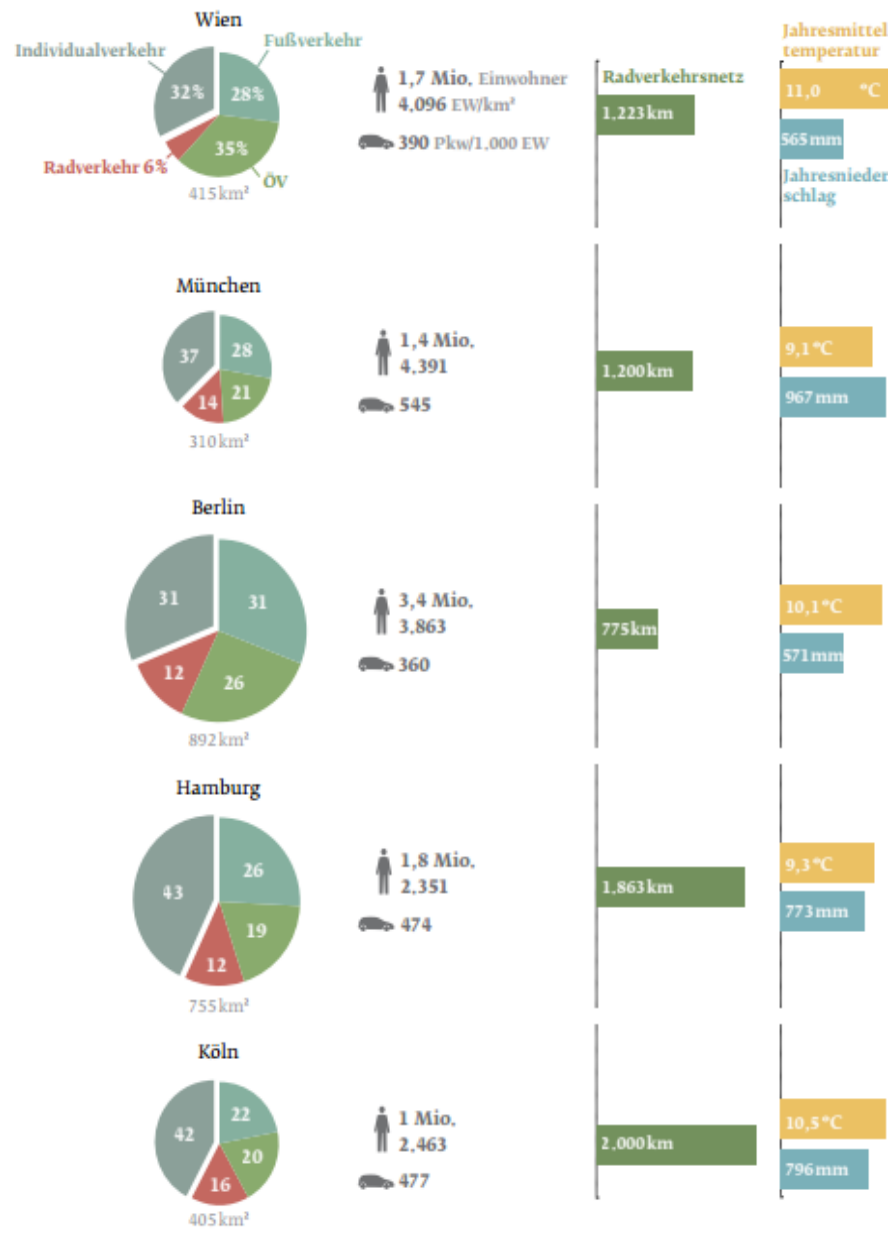


Abbildung 39: Vergleich Wien, München, Berlin, Hamburg, Köln

(Quelle: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz_2013.pdf- 03.01.2014 ©
Quelle: Stadt Wien, 2010; WMO, 2013)

Abstract

Among the various modes of transport, the bicycle was the last one in development. For a long time the benefit of investing in bike traffic was not recognized. The prejudice against the bike as a strenuous method of transport has become fixed in the mind of the population. Even today quite a few attitudes have not changed. Especially for the change of long-rooted attitudes awareness-raising measures are necessary.

Because of that fact, this master thesis focused on the role of public relation. The main goal was to give a multi-faceted insight into public relations. Therefore the work dealt with two main questions: What is the significance of public relation in Vienna? How successful was public relation at the Wiener Radjahr?

PR plays a key function by the promotion of bicycle traffic. Analyses about other cities demonstrated the connection between awareness-raising investments and the quantity of bicycle use.

Nowadays awareness-raising measures enjoy a high priority in the traffic-related papers of Vienna. Several projects in the field of bike traffic have been successfully completed with the help of PR. At the Wiener Radjahr PR was a big issue as well.

The demand for public relation as an accompanying measure has been well implemented in the context of the Wiener Radjahr. The increase in improvements during the last year, such as service facilities, was seen by the public majority.

Consequently the Wiener Radjahr has done a good groundwork for sustainable behavioral change. Visible presence was one of the most important measures within the Wiener Radjahr. Pioneers, sometimes prominent persons, took the first steps to a multiplier effect. It is now important that the city adjoins the measures to ensure that the bicycle does not fall into oblivion.

Zusammenfassung

Unter den renommierten städtischen Verkehrsmitteln erfuhr das Fahrrad die späteste Entwicklung. Der Sinn einer Radverkehrsförderung wurde lange Zeit nicht erkannt. In den Köpfen der Bevölkerung hat sich das Fahrrad über die Jahrzehnte als körperlich anstrengendes Verkehrsmittel festgesetzt. Diese Einstellung blieb bei vielen Personen bis heute unverändert. Die Aufgabe der Radverkehrsförderung ist es nun diese fest verankerten Vorurteile zu ändern. Genau hier setzt Öffentlichkeitsarbeit ein.

Aufgrund dieser Tatsachen behandelte die vorliegende Masterarbeit die Rolle der Öffentlichkeitsarbeit in der Radverkehrsförderung. Das Ziel war es, einen guten Überblick über die Erfahrungen und Möglichkeiten in Wien zu geben. Dafür wurde insbesondere zwei Hauptfragen nachgegangen: Welche Bedeutung hat Öffentlichkeitsarbeit in Wien? Wie erfolgreich war sie bisher und welche Rolle spielte sie beim Wiener Radjahr?

Öffentlichkeitsarbeit nimmt heutzutage eine Schlüsselrolle bei der Radverkehrsförderung ein. Statistiken anderer Städte belegen einen Zusammenhang zwischen bewusstseinsbildenden Investitionen und der Häufigkeit der Fahrradnutzung. Auch in den Papieren der Stadt Wien genießt sie mittlerweile ein hohes Ansehen. Einige Projekte für den Radverkehr wurden mit Hilfe von Öffentlichkeitsarbeit bereits erfolgreich umgesetzt.

Die Anforderung an die Öffentlichkeitsarbeit als Begleitmaßnahme wurde beim Wiener Radjahr gut umgesetzt. Die Bevölkerung bemerkte sowohl die Zunahme der Services, als auch die verstärkte Präsenz des Fahrrades im städtischen Verkehr.

Man kann sagen, dass das Wiener Radjahr eine gute Vorarbeit für eine nachhaltige Verhaltensänderung gegenüber dem Radverkehr geleistet hat. Insbesondere die angesprochene Präsenz war von großer Bedeutung. Wichtig ist nun, dass man an die gesetzten Maßnahmen anschließt, damit das Fahrrad nicht wieder in Vergessenheit gerät.

Lebenslauf

Persönliche Daten:

Name:	Hörmanseder
Vorname:	Alexandra
Staatsangehörigkeit	Österreich



Ausbildung:

seit 10/2011	Masterstudium Raumforschung und Raumordnung/ Universität Wien Schwerpunkt: Verkehr& Mobilität
2007 – 2011	Bachelorstudium Kultur-und Sozialanthropologie/ Universität Wien
2006 – 2007	Bachelorstudium Architektur/ Technische Universität Wien
1998 – 2006	Bundesgymnasium Ried im Innkreis/Oberösterreich
1994 – 1998	Volksschule III Ried im Innkreis/ Oberösterreich

Praktische Erfahrungen:

seit 04/2014	Fachreferentin bei den Wiener Linien, Bereich U- Bahnbetrieb; Vollzeit
06/2013-03/2014	Projektassistentin bei den Wiener Linien, Bereich U- Bahnbetrieb; Teilzeit
02/2013	Mitarbeit in der Ideenwerkstatt Neunkirchen (NÖ); Beschäftigung mit Leerständen in der Innenstadt; Nutzungserhebung und -kartierung

05/2010 – 05/2013	Persönliche Assistentin für mobilitätseingeschränkte Personen, Koordination durch die Wiener Assistenzgenossenschaft (WAG); Teilzeit
2007 – 2009	Mitarbeiterin bei Cateringfirmen wie Adventure und Manpower (Tätigkeiten im Service, Teamleitung)
08/2007	Praktikum in einem Architekturbüro (Dipl.Ing. Andreas Matulik, Ried im Innkreis)
2003 - 2009	Diverse Arbeiten im Verkauf

Sprachen:

Deutsch (Muttersprache), Englisch (fließend), Italienisch und Latein (Grundkenntnisse)