



Fahrradfreundliche Strukturen

Bernd Hildebrandt

Marco Piller

Mario Witthalm

01.02.2011

Technische Universität Wien,
Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

VO 231.017 „Verkehrspolitik“

Was spricht für den Radverkehr?

- Kaum vorhandene Umweltauswirkungen
- Ersparnis bei den Gesundheitskosten
- Ersparnis bei den Straßenerhaltungskosten
- Förderung kompakter Siedlungsstrukturen
- Geringer Platzbedarf (1/10 der Fläche)
- Weniger Stau
- Hohe Geschwindigkeit auf Strecken bis 5 km
- Infrastruktur- und Fördermaßnahmen sind vergleichsweise billig
- Betrieb fast ohne Fremdenergie

Warum ist der Modal Split Anteil so gering?

- Nicht Berücksichtigung des RV in der Verkehrsplanung → schlechte Infrastruktur
- Zu hohe Wegdistanzen auf Grund von autoaffiner Verkehrs- und Siedlungsstrukturen
- Radfahren ist vielen subjektiv zu gefährlich
- Statussymbol „Auto“
- Kein Bewusstsein für „externe Kosten“
- Vorurteile (zu anstrengend, kalt, langsam etc.)
- Bequemlichkeit

Szenario „Fahrradfreundliche Strukturen“

Beispielmaßnahmen

- Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- Kompaktere Strukturen in der Raumplanung anstreben, Zentren stärken, Nahversorgung sicherstellen
- Restriktive Maßnahmen für den MIV
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Ökologische Sichtweise

- Luftverschmutzung und Schadstoffbelastung sinken
- Geringere Lärmbelastung und Vibrationen
- Flächenverbrauch des Verkehrs nimmt ab (reduzierte Versiegelung)
- Mehr Raum für Begrünung und Vernetzung bestehender Grünraumhabitats, Verbesserung des Mikroklimas
- Wege bleiben weiterhin Barrieren, wenngleich sie weniger gefährlich sind; Geschwindigkeiten sind niedriger
- Einsparung endlicher natürlicher Ressourcen

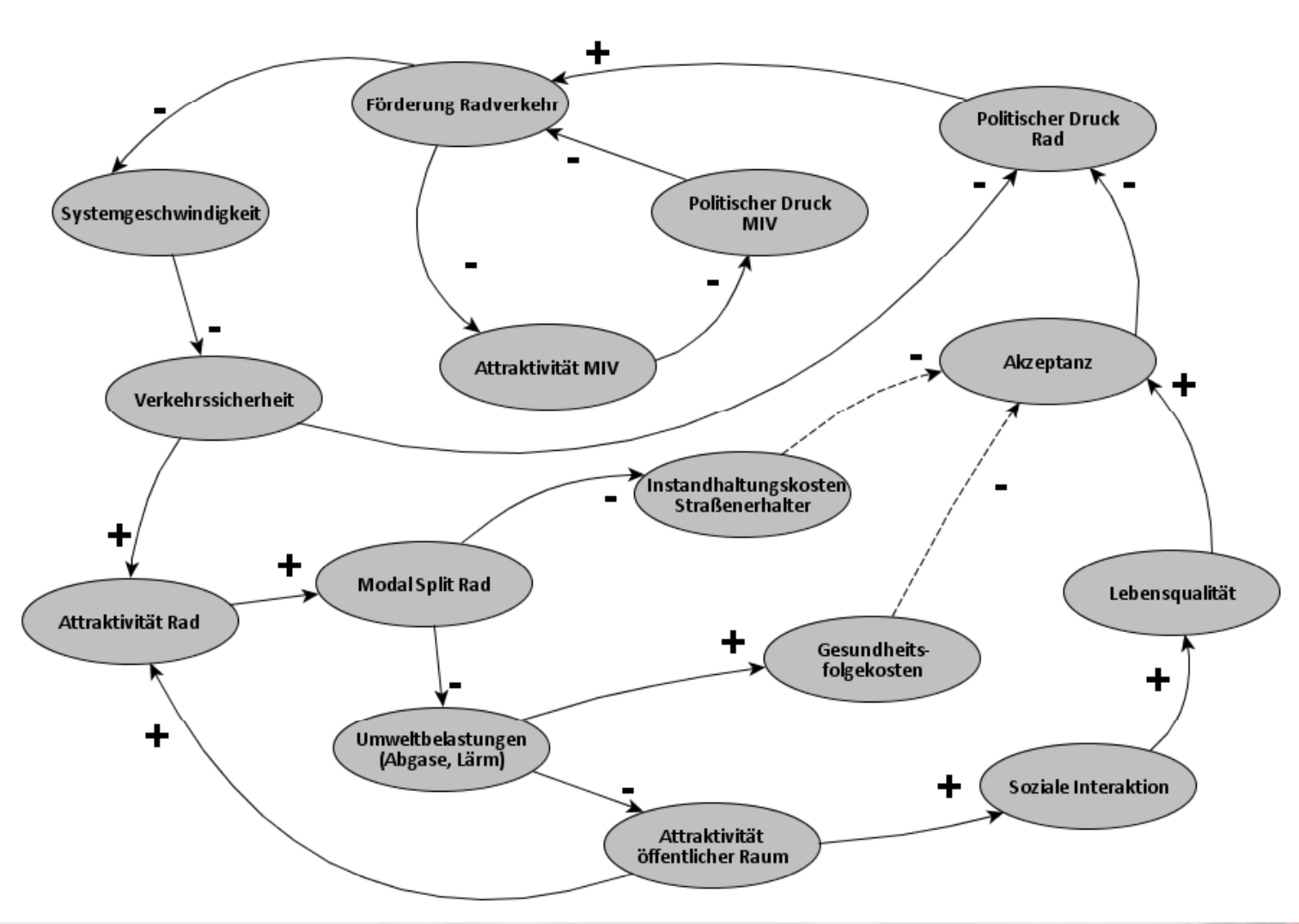
Ökonomische Sichtweise

- Reichweite der Radfahrer ist beschränkter als jene von Kfz-Lenkern
 - Stärkung des Zentralraumes
 - Wirtschaftliche Nachteile für bestehende autoaffine Strukturen
- Externe Kosten des Verkehrs werden reduziert
 - Wirtschaftlicher Gesundheitsnutzen durch mehr körperliche Bewegung und weniger Luftschadstoffe
 - Geringere Kosten durch Stau
- Geringere Instandhaltungskosten für die Straßenerhalter
- Geringerer Ressourcenverbrauch durch den Verkehr
- Flächeninanspruchnahme des Verkehrs sinkt
- Verkehrssicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer steigt, allerdings geschehen auch im Radverkehr Unfälle

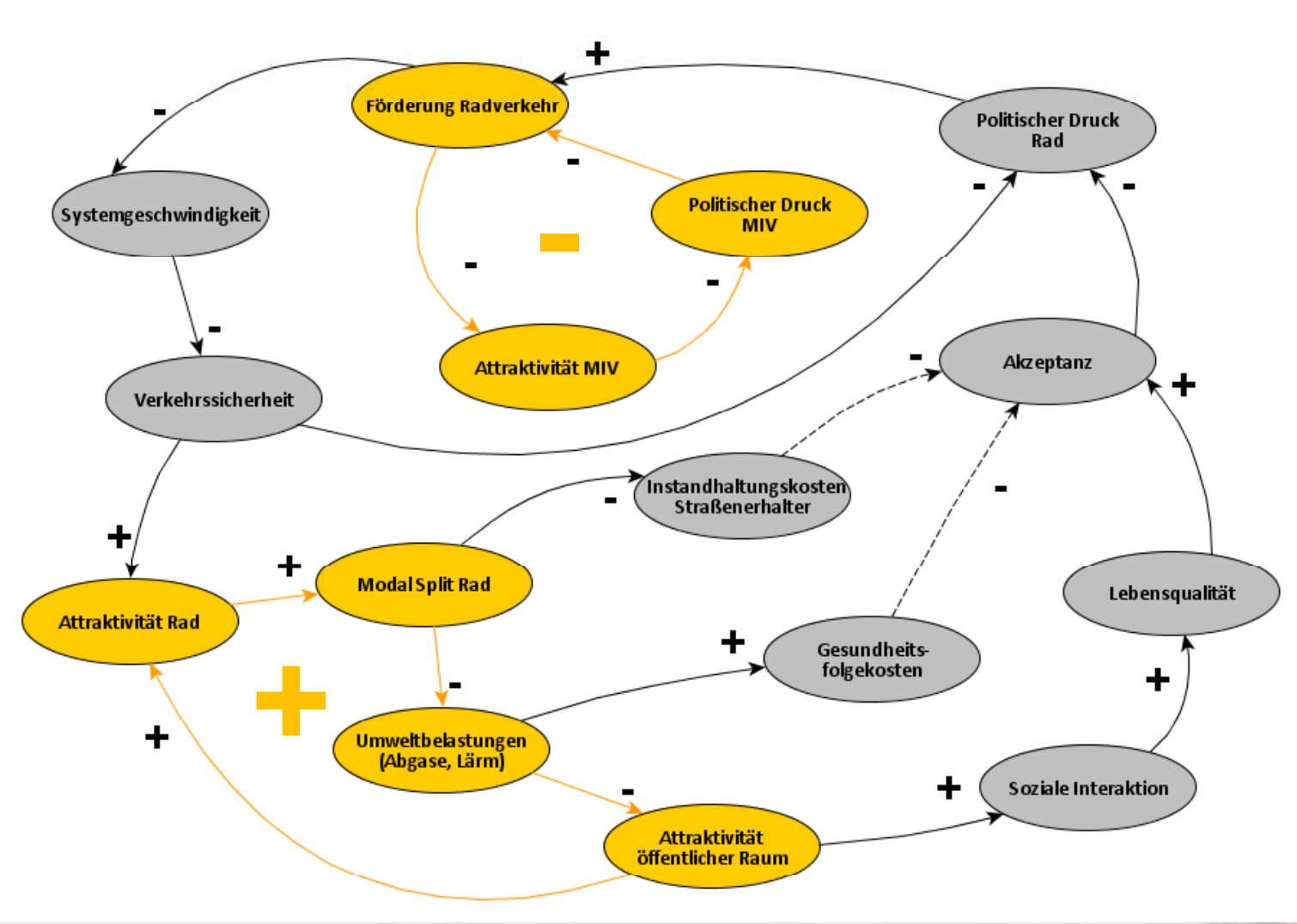
Soziale Sichtweise

- Höhere Aufenthaltsqualität und zunehmende Identifikation mit dem öffentlichen Raum
- Neue soziale Räume bilden sich, soziale Systeme werden gestärkt
- Sicherheitsempfinden von ungeschützten Verkehrsteilnehmern im öffentlichen Raum steigt
- Weniger Barrieren im öffentlichen Raum
- Fahrer sind eventuell achtsamer, da sie nicht so gut geschützt sind, wie im PKW
- Bewegung ist „natürlicher“ da sie unmittelbar an die eigene Körperkraft und Ausdauer gebunden ist, die Wahrnehmung von Geschwindigkeit ändert sich

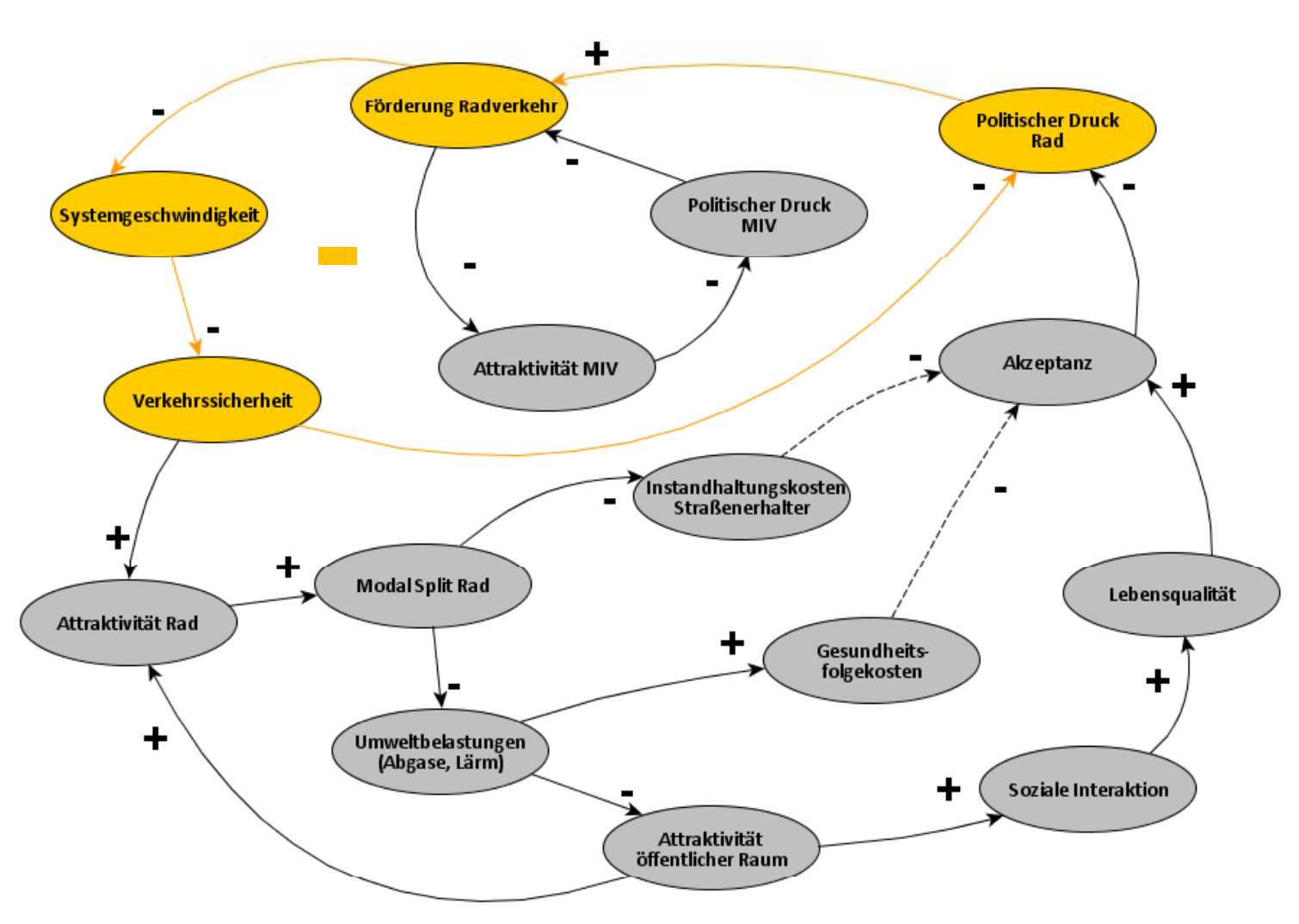
Causal Loop Diagramm



Causal Loop Diagramm



Causal Loop Diagramm



Causal Loop Diagramm

