

# Österreichweite Umfrage: Große Potenziale für das Transportrad

Erste Ergebnisse aus dem KlimaEntLaster-Projekt „HAUSRAD: klimagerechte und zielgruppentaugliche Mobilitätsdienstleistungen im Wohnumfeld mit Transportrad“.

20.06.2023

Konsortium

FACTUM – apptec ventures GmbH  
quadratic GmbH  
Energy Changes Projektentwicklung GmbH (ECP)  
Verein IG Fahrrad - Die Radvokaten (IGF)  
TU Wien, Forschungsbereich Verkehrssystemplanung (move)

Bearbeiter:innen

MSc. Lukas Tanzer  
DI Aurelia Kammerhofer  
Mag. Alec hager

Das KlimaEntLaster-Projekt HAUSRAD wird im Rahmen des Programms Mobilität der Zukunft durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) und das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) gefördert.

## Inhalt

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Methodik der Transportrad-Befragung .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Transportradnutzung als neue Mobilitätsroutine der Österreicher:innen? ...</b>	<b>5</b>
<b>4. Was denken die Österreicher:innen über Transporträder? .....</b>	<b>7</b>
<b>5. Was hindert die Österreicher:innen daran ein Transportrad zu nutzen? .....</b>	<b>9</b>
<b>6. Haben Österreicher:innen Interesse, ein Transportrad zu testen? .....</b>	<b>11</b>
<b>7. Wie und wofür würden Österreicher:innen ein Transportrad nutzen? .....</b>	<b>12</b>
<b>8. Welche Rahmenbedingungen sind den Österreicher:innen für die Transportradnutzung wichtig? .....</b>	<b>15</b>
<b>9. Welche Merkmale charakterisieren potenzielle Nutzer:innen? .....</b>	<b>16</b>
<b>10. Fazit und Ausblick .....</b>	<b>18</b>
<b>11. Quellen .....</b>	<b>20</b>

## 1. Einleitung

Das KlimaEntLaster-Projekt HAUSRAD zielt darauf ab, neue Mobilitätsangebote mit dem Transportrad zu konzipieren, die auf die Anforderungen unterschiedlicher Zielgruppen Rücksicht nehmen und einfach in den Alltag integrierbar sind. Denn rund 50% Prozent der Alltagswege mit dem PKW sind weniger als 5 Kilometer und könnten somit sehr gut mit dem Fahrrad oder (E-)Transporträdern zurückgelegt werden (vgl. Österreich Unterwegs 2013/14). Dazu fehlt aber noch die Verbreitung und Nutzungsbereitschaft in Österreich.

Ziel des Projektes ist es, flexibel nutzbare, zuverlässige, klimafreundliche und sozial-inklusive Mobilitätsangebote mit dem Transportrad zu entwickeln. Dazu erfolgte eine österreichweite repräsentative Befragung, um (potenzielle) Nutzer:innen zu identifizieren und deren Einstellungen und Bedürfnisse zu verstehen. Erste Ergebnisse aus dieser Befragung werden im nachfolgenden Artikel dargestellt.

Die Befragung stellt jedoch nur einen Aspekt des Projekts HAUSRAD dar. Denn aufbauend auf die Befragung erfolgen tiefergehende qualitative Interviews mit potenziellen Nutzer:innen sowie die Konzeption von neuen Angeboten mit und um das Transportrad. Dazu wurden in den zwei Pilotorten (Amstetten und St. Andrä/Wördern) Testtage und Workshops mit interessierten Bürger:innen durchgeführt. Im nächsten Schritt werden die gesammelten Konzepte vom Projektteam weiterentwickelt und in den Pilotorten umgesetzt und getestet. Auf dieser Basis werden Umsetzungsmodelle für eine österreichweite nachhaltige Ausrollung der entwickelten Transportrad basierten MDL erarbeitet.

## 2. Methodik der Transportrad-Befragung

Um zu verstehen wer potentielle Nutzer:innen von Transporträdern in Österreich sind und welche Bedürfnisse sie haben, fand erstmals eine österreichweite repräsentative Befragung statt. Die hier präsentierte Befragung wurde von TU Wien move erstellt und ausgewertet sowie von GfK Marktforschung durchgeführt. Einen ausführlichen Ergebnisbericht finden Sie hier zum download, wir bringen die wichtigsten Ergebnisse im Überblick. Im Zeitraum von Jänner bis Februar 2023 wurde daher ein online Fragebogen mit insgesamt 1511 Teilnehmer:innen durchgeführt. Insgesamt waren unter den Teilnehmer:innen 753 Männer, 754 Frauen und 4 Diverse Personen aus allen Regionen Österreichs vertreten.

Die Umfrage fokussierte dabei auf Inhalte zur generellen Alltagsmobilität und spezifischen Themen rund um das Transportrad. Weiters wurden soziodemographische, sozioökonomische und psychologische Dimensionen erhoben. Die gesammelten Daten sind Österreich-repräsentativ nach Alter, Geschlecht, Region und Wohnortgröße. Dadurch bietet der erhobene Datensatz eine Momentaufnahme, die es erlaubt die gegenwärtigen Anforderungen zur Transportradnutzung in Österreich möglichst genau abzubilden und die potentiellen Zielgruppen für das Transportrad auf die aktuelle Österreichische Gesamtbevölkerung hochzurechnen (Basis: 7.705.127 Österreicher:innen über 16 Jahren, Statistik Austria, 1.1.2023).

In der Auswertung der Ergebnisse wurden die Daten zuerst anhand deskriptiver Häufigkeitsanalysen ausgewertet. Mittels statistischer Verfahren (CHAID-Analyse, Clusteranalyse) wurden die wichtigsten Einflussvariablen für potenzielle Transportrad Nutzer:innen sondiert, potentielle Nutzer:innengruppen definiert und diese näher beschrieben.

### 3. Transportradnutzung als neue Mobilitätsroutine der Österreicher:innen?

Als grundlegende Frage wurden die Teilnehmer:innen gebeten, sich bezüglich ihrer Absichten ein Transportrad zu nutzen einzuordnen. Diese Bereitschaft zur Nutzung kann in unterschiedliche Stufen der Verhaltensänderung unterschieden werden – von der Absichtslosigkeit bis hin zur neuen Routine<sup>1</sup> (siehe Abbildung).

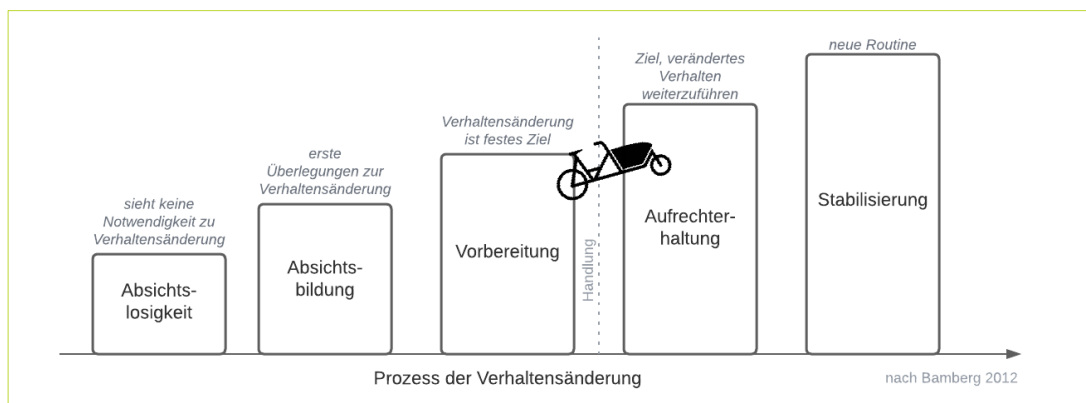


Abbildung 1 Prozessschritte der Verhaltensänderung. (Eigene Darstellung nach Bamberg 2012)

Österreichweit geben 33,2% (entspricht ca. 2,5 Millionen Österreicher:innen) an, sich noch keine Gedanken zur Transportradnutzung gemacht zu haben. Diese Personengruppe setzt sich größtenteils aus jungen Menschen zusammen, die sich vermutlich noch nicht ausreichend mit den Möglichkeiten des Transportrads auseinandergesetzt haben. Grundsätzlich zeigt diese Gruppe noch keine Absicht zur alltäglichen Nutzung von Transporträdern, andererseits bestehen dadurch auch noch keine/kaum negative Einstellungen gegenüber Transporträdern. Dadurch könnte in dieser Gruppe längerfristig betrachtet Potenzial liegen, durch Bewusstseinsbildung und Testmöglichkeiten für Transporträdern zur Transportradnutzung motiviert zu werden.

<sup>1</sup> Bamberg 2012

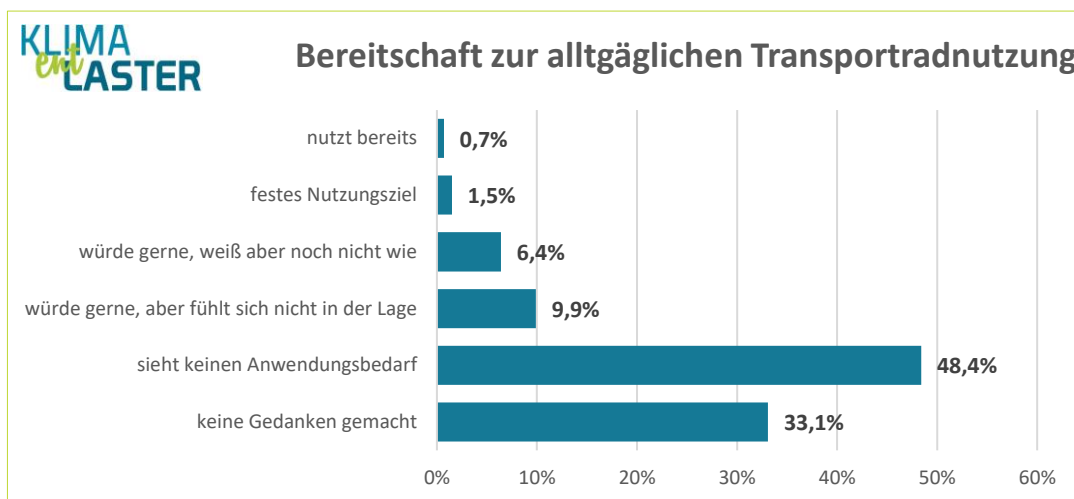


Abbildung 2 Bereitschaft der Österreicher:innen das Transportrad in den Alltag zu integrieren (eigene Darstellung; Quelle: eigene Erhebung, 2023, n=1511)

Der größte Anteil der Befragten (rund 4,5 Millionen Österreicher:innen) sagte aus, im Alltag keinen Handlungsbedarf für ein Transportrad zu haben oder sich momentan nicht dazu in der Lage zu fühlen, ein Transportrad zu nutzen. Dies kann auf Absichtslosigkeit zur Transportradnutzung deuten. Andererseits stellt der Abbau von Barrieren für die Transportradnutzung (technisch, sozial, physisch, mental, ...) auch eine Möglichkeit dar, diese Personengruppen längerfristig zu einem Umdenken anzustoßen. So geben einige dieser Personen auch an, dass sie nicht wissen, wo sie Transporträder testen, nutzen oder ausleihen könnten. Weiters gaben Teilnehmer:innen in dieser Gruppe am häufigsten an, sich das Transportradfahren nicht zuzutrauen und bemängelten den Radwegausbau. Durch entsprechende Informationen zu Transportrad-Sharing-Angeboten sowie verbesserte Radinfrastruktur könnten diese selbstwahrgenommenen Barrieren abgebaut werden.

*Rund 56.000 Österreicher:innen nutzen bereits Transporträder.*

Eine halbe Million Österreicher:innen (6,4% der Teilnehmenden) würde gerne ein Transportrad nutzen, wissen aber noch nicht genau wie. Auch hier könnten die Verfügbarkeit von Transportrad-Verleih – auch außerhalb der größeren Städte – und verbesserte Informationen zur Zugänglichkeit der Transportrad-Angebote entscheidend sein, um die diese Nutzungsziele zu konkretisieren und in die Tat umzusetzen. Eine kleinere Gruppe von 1,5% (rund 110.000 Österreicher:innen) hingegen hat bereits ein konkretes Ziel zur Nutzung von Transporträdern, weitere 0,7% (rund 56.000 Österreicher:innen) nutzen bereits Transporträder.

#### 4. Was denken die Österreicher:innen über Transporträder?

Positive oder negative Einstellung zu Transporträdern stellen einen starken Einfluss auf die Offenheit zur Transportradnutzung dar. Dazu wurden unterschiedliche Aspekte wie Gesundheit, Kosten- und Zeiteffizienz, Komfort, Beitrag zum Umweltschutz aber auch Spaß und Vorbildwirkung, Alltag ohne PKW und Nutzung neuer Technologien von den Teilnehmenden bewertet.

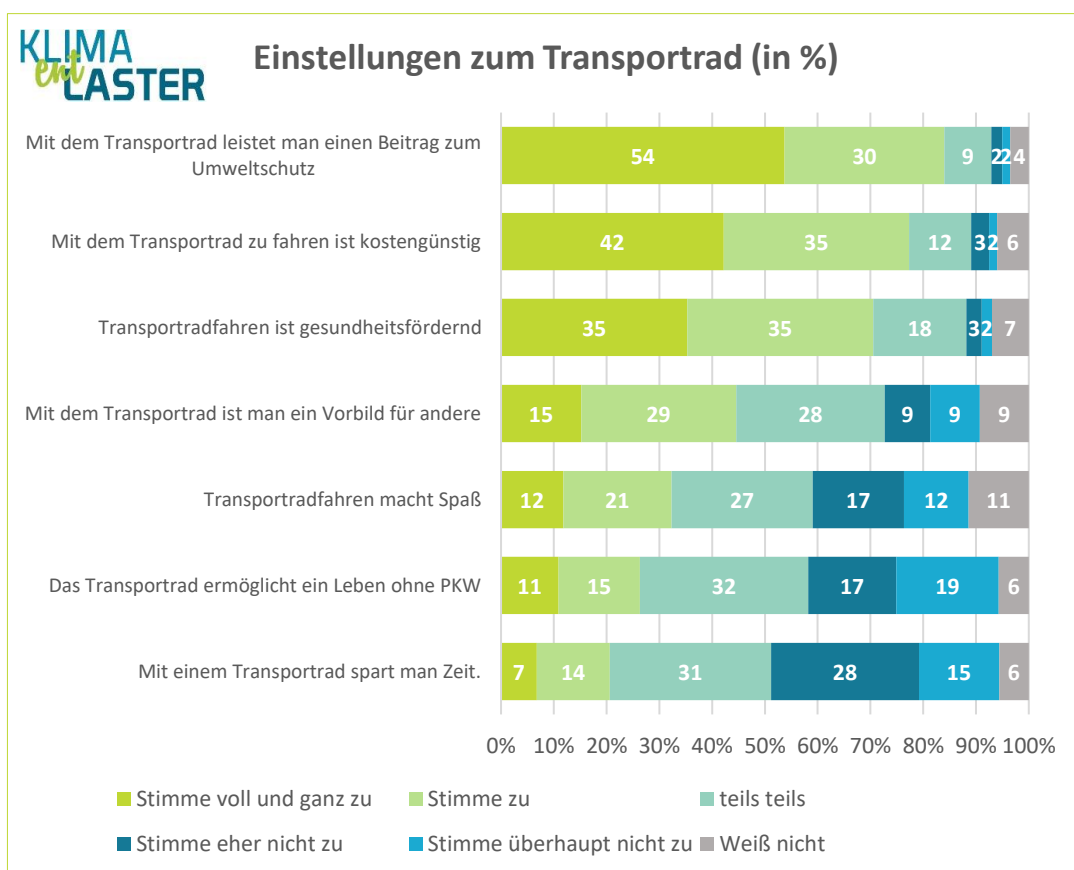


Abbildung 3 Einstellungen zum Transportrad (eigene Darstellung; Quelle: eigene Erhebung, 2023, n=1511)

Insgesamt stimmen die meisten Österreicher:innen zu, dass Transportradfahren die Gesundheit fördert. Entgegen der oft als hoch eingestuften Anschaffungskosten von Transporträdern stimmen dreiveiertel zu, dass Transportradfahren kosteneffizient sei. Hingegen empfindet nur jede:r fünfte Teilnehmer:in das Transportrad als zeiteffizient.

Im Bereich nachhaltige Mobilität spielt das Transportrad eine wichtige Rolle. Dementsprechend stimmt die Mehrheit der Österreicher:innen zu, dass man mit dem Transportrad einen Beitrag

zum Umweltschutz leistet. Ob, dabei auch eine Vorbildrolle für andere eingenommen werden kann, sehen Österreicher:innen nicht eindeutig. Als Alternative zum PKW wird das Transportrad jedoch häufig noch nicht gesehen, ein größerer Anteil ist sich diesbezüglich noch nicht sicher.

Ähnliche Unsicherheit besteht bezüglich der Freude beim Transportradfahren. Dies kann auf den geringen Anteil an Befragten mit Nutzungserfahrungen zurückgeführt werden.

*In allen Altersgruppen wird das Transportrad positiv wahrgenommen.*

Das Viertel der Teilnehmer:innen mit den positivsten Einstellungen zum Transportrad setzt sich im Vergleich zum österreichischen Durchschnitt (Statistik Austria) aus mehr Frauen und mehr Personen mit höherem Bildungsabschluss zusammen. Weiters wohnen die Transportrad-Befürworter:innen eher im städtischen Umfeld. Der Altersdurchschnitt ist jedoch nahezu ident zum österreichischen Durchschnitt – das heißt in allen Altersgruppen gibt es Personen mit positiver Wahrnehmung von Transporträdern.



## 5. Was hindert die Österreicher:innen daran ein Transportrad zu nutzen?

Um diese Frage zu beantworten, wurden unterschiedliche Barrieren, also Faktoren, die die Transportradnutzung hemmen, abgefragt und bewertet. Besonders wichtig sind hierbei Aussagen der Personen, die bisher Transporträder nicht (regelmäßig) nutzen. Diese "Nicht-Nutzer:innen" sind jedoch keine homogene Gruppe. Dementsprechend unterscheidet sich nach den unterschiedlichen Eigenschaften der Nicht-Nutzer:innen, wie Barrieren wahrgenommen werden. Generell wurden Transportradbarrieren besonders stark von weiblichen und älteren Teilnehmer:innen ab 60 Jahren wahrgenommen.

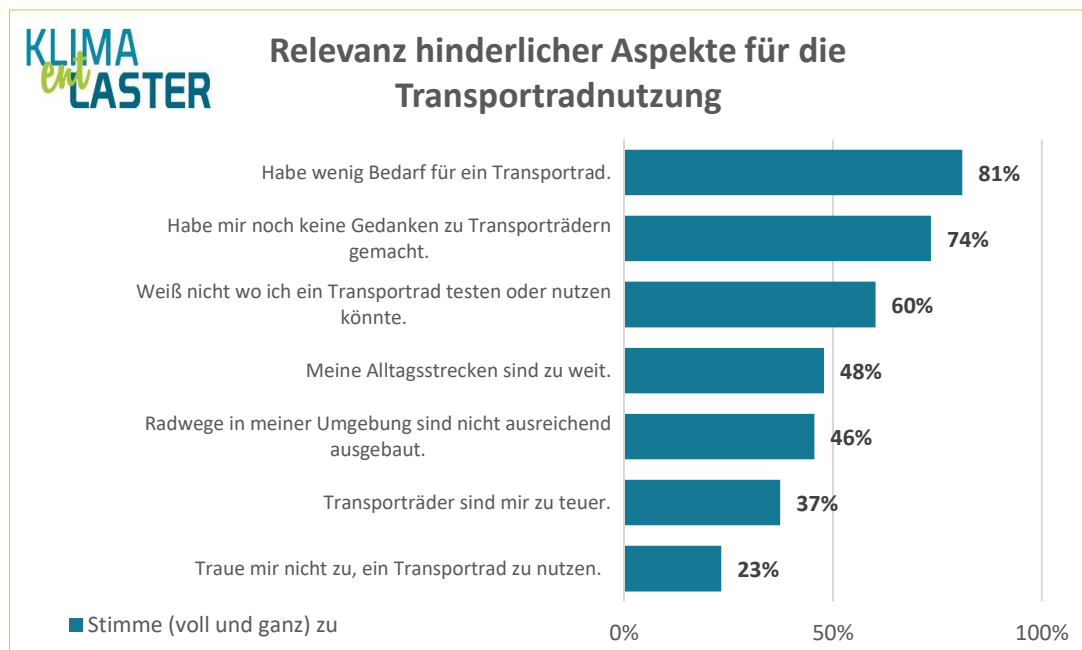


Abbildung 4 Barrieren zur Transportrad-Nutzung der Nicht-Nutzer:innen (eigene Darstellung; Quelle: eigene Erhebung, 2023, n=1408)

Rund dreiviertel der Österreicher:innen gibt an, sich noch nicht ausreichend Gedanken zum Thema Transportradmobilität gemacht zu haben. Dies deutet darauf hin, dass zukünftig durch intensive Informations- und Beratungstätigkeit Potenzial für zukünftige Nutzer:innen bestehen könnte.

Vier von fünf Österreicher:innen stimmen zu, in ihrem Alltag momentan wenig Bedarf für ein Transportrad zu haben. Hier kann dadurch angesetzt werden, dass Nutzungsmöglichkeiten des

Transportrades und dessen Alltagstauglichkeit – als Alternative zum eigenen PKW und als Ergänzung zu einem multimodalen Mobilitätsstil – aufgezeigt werden.

Für rund die Hälfte aller Österreicher:innen stellen lange Alltagsstrecken eine weitere Hürde dar. Fast ein Viertel der Befragten traut sich die Nutzung eines Transportrades nicht zu. Hier spielen vermutlich gesundheits- und altersbedingte Aspekte eine Rolle, insbesondere aber Unsicherheit beim Radfahren. Testangebote sind eine gute Möglichkeit niederschwellig in geschütztem Rahmen (unterschiedliche) Transporträder auszuprobieren und den Respekt vor dem Transportradfahren abzubauen.

*Fehlende Verfügbarkeit und Information zu Transportrad-Sharing-Angeboten sind eine Barriere für die Transportradnutzung.*

Als weitere Barriere geben viele Österreicher:innen an, nicht zu wissen, wo sie ein Transportrad testen oder nutzen können. Dies deutet auf fehlende Verfügbarkeit und Information zu Transportrad-Sharing-Angeboten hin. Auch die Verfügbarkeit und Qualität der Radwege stellt für viele Nicht-Nutzer:innen eine Barriere zur Transportradnutzung dar. Nur jede:r vierte Österreicher:in empfindet die Radwege in der eigenen Umgebung als ausreichend ausgebaut. Parallel zu Bewusstseinsarbeit und dem Ausbau der Transportradverleih-Angebote, ist auch der Ausbau der Radinfrastruktur und deren Eignung für die Transportradnutzung ein wichtiger Aspekt zur Förderung der Transportradnutzung in Österreich.

Auch wenn rund dreiviertel der Österreicher:innen Transportradfahren als kostengünstig empfindet, werden die mit der Transportradnutzung verbundenen Kosten von mehrfach als teuer wahrgenommen.

## 6. Haben Österreicher:innen Interesse, ein Transportrad zu testen?

Ja, rund 33% der Teilnehmenden (rund 2,5 Millionen Österreicher:innen) bekunden ein generelles Interesse ein Transportrad auszuprobieren. Dieses hohe Interesse bezeugt, dass auch viele der Österreicher:innen, die sich noch keine Gedanken zur Transportradnutzung gemacht haben, generell an einer Nutzung interessiert wären. Dabei ist zu beachten, dass das Ausprobieren vermutlich als unverbindliche Handlung gesehen wird und nicht direkt eine Verhaltensänderung nach sich zieht.

*Rund 2,5 Millionen Österreicher:innen bekunden Interesse an Testfahrten mit dem Transportrad.*

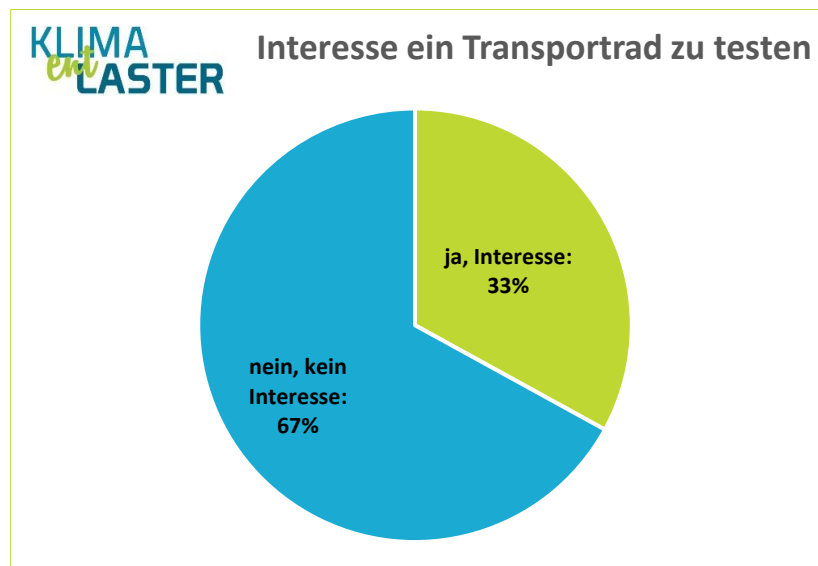


Abbildung 5 Interesse an der Transportradnutzung (eigene Darstellung; Quelle: eigene Erhebung, 2023, n=1511)

Die Gruppe der Interessierten setzte sich mehrheitlich aus Personen im Alter von 16 bis 59 Jahren. Im Vergleich zu den Altersgruppen im österreichischen Durchschnitt ([Statistik Austria 2021](#)) zeigt sich, dass jüngere Gruppen daher klar überrepräsentiert sind, wenn es um das Interesse an Transporträdern geht. Hinsichtlich des Bildungsgrads weisen Transportradinteressierte einen höheren formalen Bildungsabschluss auf im Vergleich zum österreichischen Durchschnitt ([Statistik Austria, 2020](#)).

## 7. Wie und wofür würden Österreicher:innen ein Transportrad nutzen?

Als häufigste Antwort geben die Befragten an, dass sie das Transportrad für Einkaufswege nutzen würden, dazu zählen alltägliche Einkäufe, größere Wocheneinkäufe sowie sonstige Einkäufe etwa im Fachhandel. Als zweithäufigste Nutzung werden Wege in der Freizeit genannt, darunter insbesondere Ausflüge ins Grüne nutzen. Diese Angaben spiegeln sich auch in Befragungen von Transportradnutzer:innen in vorangehenden KlimaEntLaster-Projekten, wobei hierbei auch Bring- und Holwege sowie Transport sperriger Güter und Entsorgungsfahrten relevante Nutzungszwecke darstellen.

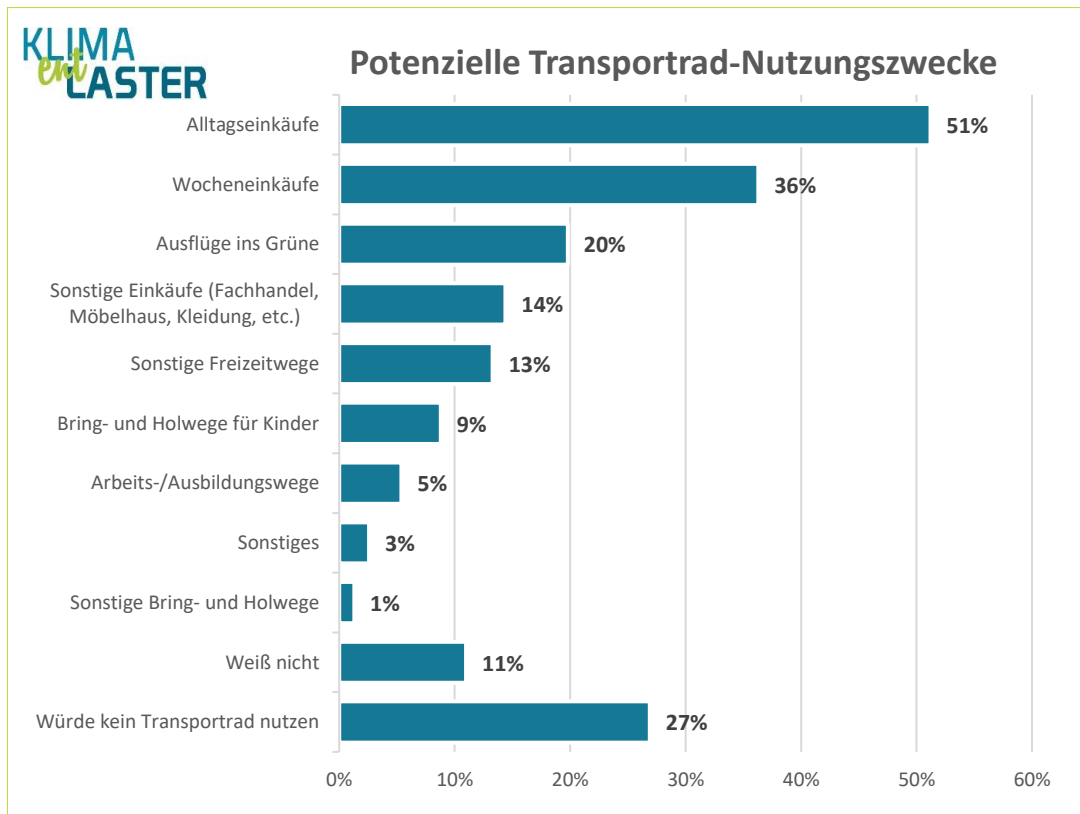


Abbildung 6 Wofür Österreicher:innen ein Transportrad nutzen würden (eigene Darstellung; Quelle: eigene Erhebung, 2023, n=1481)

Unterschiedliche Nutzungszwecke und Nutzungsmuster, erfordern auch unterschiedliche Angebote zur Transportradnutzung. Mittlerweile gibt es dazu in Österreich verschiedene Möglichkeiten ein Transportrad zu nutzen. Neben dem klassischen Kauf gibt es in einigen Gemeinden auch die Möglichkeit, ein Transportrad für eine bestimmte Zeit gratis oder gegen eine Gebühr auszuleihen (z.B. via [www.radverteiler.at](http://www.radverteiler.at)). In Deutschland bestehen auch bereits

Anbieter, die eine längerfristige Nutzung ohne Kauf durch ein kostenpflichtiges monatliches Abonnement ermöglichen. Im weiteren Projektverlauf von HAUSRAD sollen unterschiedliche Angebote mit dem Transportrad in zwei Pilotgemeinden getestet werden. Im Zuge der Umfrage wurde die präferierte Art der Transportradnutzung daher differenziert abgefragt.

*Unterschiedliche Nutzungszwecke und Nutzungsmuster, erfordern unterschiedliche Angebote zur Transportradnutzung.*

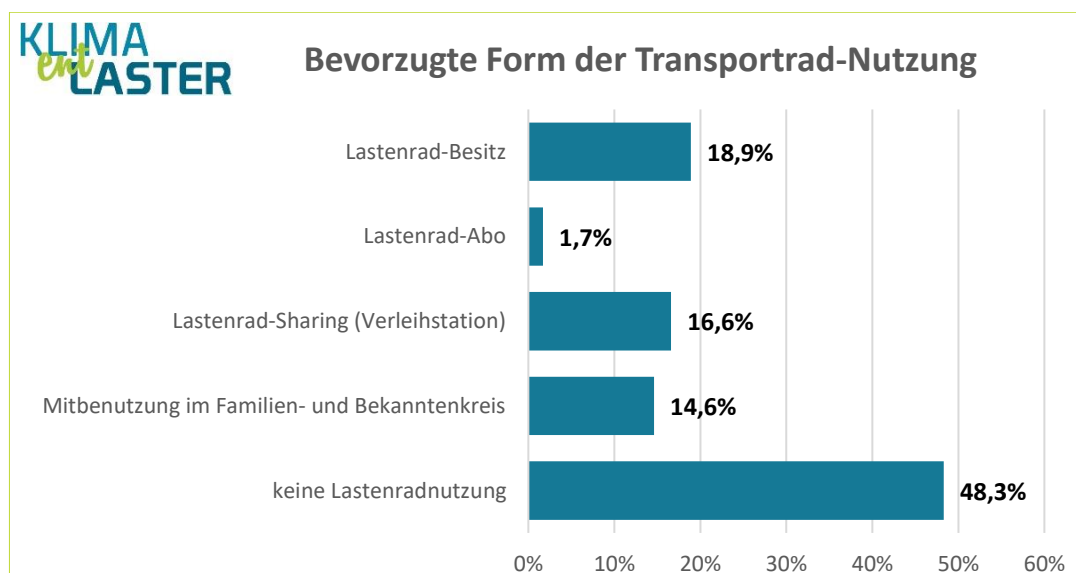


Abbildung 7 Bevorzugte Transportrad-Dienstleistungen (eigene Darstellung; Quelle: eigene Erhebung, 2023, n=1511)

Mit 1,7% stellen Abonnements die am wenigsten beliebteste Form der Transportradnutzung in Österreich dar. Da es hierzu in Österreich noch keine Vorbilder gibt, im Fragebogen hierzu keine Informationen zu Preismodellen oder häufig inkludierten Services wie Versicherungen, Reparatur oder Rad-Umtausch kommuniziert wurden, wirkt die Nutzungsform „Abonnement“ sehr abstrakt, was mitunter einen geringen Anteil erklären könnte. Daher wird KlimaEntLaster im Rahmen des HAUSRAD Projekts neben weiteren Services ein Abo-Angebot testen.

Die beliebteste Nutzungsform, ist das Ausleihen eines Transportrads entweder im Familien- oder Bekanntenkreis oder bei einer Verleihstation (Sharing). Sharing-Angebote eignen sich insbesondere bei nicht täglicher Nutzung und zeichnen sich durch geringe Kosten aus. Hinzu kommt, dass für die Nutzenden kein Aufwand für die Wartung des Rades besteht. Sharing

Systeme bergen daher klare Vorteile für punktuellen Nutzer:innen sowie jene, die das Transportrad gerne ausprobieren möchten. Die Nutzer:innengruppe die Transportrad-Sharing präferiert, zeichnet sich durch einen erhöhten Anteil an Frauen, ein eher junges bis mittleres Alter und einen höheren formalen Bildungsabschluss aus.

Rund jede fünfte Person bevorzugt den eigenen Besitz eines Transportrads. Diese Gruppe ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Männern, ein eher junges bis mittleres Alter sowie einen hohen formalen Bildungsgrad.

Insgesamt gibt jede:r zweite Österreicher:in an, dass sie ein Transportrad nutzen würde. Dieser hohe Anteil an Personen könnte zum Teil auf den Kontext der Fragestellung zurückgeführt werden. Da die Befragten im Voraus kurz über die verschiedenen Formen der Nutzungsmöglichkeiten informiert wurden, könnte die Frage auch als „Welche Form der Transportradnutzung würden sie am ehesten verwenden?“ verstanden worden sein.

Die Gruppe, die ein Transportrad nicht nutzen würde, ist charakterisiert durch einen erhöhten Anteil an Frauen, ein höheres Alter sowie einen geringeren formalen Bildungsabschluss.

## 8. Welche Rahmenbedingungen sind den Österreicher:innen für die Transportradnutzung wichtig?

Die Teilnehmer:innen, die generell an einer Transportradnutzung interessiert sind, wurden zu wichtigen Rahmenbedingungen, um eine Transportradnutzung zu ermöglichen, sowie zu wichtigen Merkmalen bei der Auswahl eines Transportrads bzw. Transportrad-Services befragt.

*Adäquate Radinfrastruktur ist eine wichtige Rahmenbedingung für die Transportradnutzung.*

Hinsichtlich der Rahmenbedingungen geht bei rund zwei Drittel der Befragten der weitere Ausbau von Radwegen als wichtige Priorität hervor, um eine breitere Transportradnutzung zu begünstigen. Passende Abstellmöglichkeiten am Wohnort und im öffentlichen Raum stellen eine weitere Grundvoraussetzung mittlerer Priorität dar. Die Verfügbarkeit von kostenfreien Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum wurde jedoch als weniger relevant eingestuft. Mehr als 38% der Österreicher:innen, die gerne ein Transportrad besitzen würden, nennen monetäre Fördermöglichkeiten jedoch als wichtige Voraussetzung.

Hinsichtlich der wichtigsten Merkmale bei Transporträdern und Transportrad-Services ergeben sich unterschiedliche Prioritäten je nach bevorzugtem Nutzungsmodell. Für Österreicher:innen, die den Transportradbesitz bevorzugen, ist vor allem die abschließbare Transportbox, die passende Ausstattung wie z.B. Regenschutz oder Kindersitze, als auch ein besonders platzsparendes Modell von größerer Wichtigkeit. Auf ein modernes Design legten hingegen kaum Personen Wert.

An Transportrad-Sharing Interessierte legen Wert auf die Möglichkeit, Fahrzeuge auch spontan reservieren zu können, einen Verleihstandort in maximal 5-10 Gehminuten entfernt vom Wohnstandort erreichen zu können sowie auf einen einfachen Registrierungsprozess. Als verhältnismäßig weniger wichtig wird bei Sharing-Services hingegen die spezielle Ausstattung der Transporträder und eine Transportbox-Ladekapazität von mehr als 100kg empfunden.

## 9. Welche Merkmale charakterisieren potenzielle Nutzer:innen?

Aus den Ergebnissen der statistischen Analysen lassen sich bestimmte Nutzer:innengruppen mit besonders hohem Potenzial für zukünftige Transportradnutzung definieren. Dabei zeigt sich, dass sich bestimmte Merkmale auf die Offenheit gegenüber Transporträdern unterschiedlich auswirken.

*Jede fünfte Person im Alter von 30 bis 59 Jahre würde gerne ein Transportrad nutzen.*

Das Alter der Teilnehmer:innen spielt hierbei eine wichtige Rolle. Insgesamt würde jede:r fünfte Österreicher:in zwischen 30-59 Jahren gerne im Alltag ein Transportrad nutzen. Obwohl nur 13% in der Altersgruppe 16-29 gerne ein Transportrad nutzen würden, besteht in dieser Gruppe aufgrund des hohen Anteils an Personen, die sich noch keine Gedanken zum Thema gemacht haben, großes Potenzial für die Zukunft. Bei Teilnehmer:innen über 60 Jahren würden nur 14% gerne ein Transportrad nutzen, wobei ein Großteil keinen Anwendungsbedarf sieht.

*Jede fünfte Person, die mit Öffis, Rad oder multimodal unterwegs ist, würde gerne ein Transportrad nutzen.*

Das momentane Mobilitätsverhalten der Befragten wirkt sich ebenfalls stark auf die Transportradnutzung aus. Von den Österreicher:innen, die sich im Alltag beinahe ausschließlich mittels MIV fortbewegen, würden nur jede:r Zehnte ein Transportrad im Alltag nutzen. Unter den Befragten, die ihre Wege primär mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem (E-)Fahrrad oder multimodal zurücklegen, gibt hingegen jede:r Fünfte an, gerne ein Transportrad nutzen zu wollen.



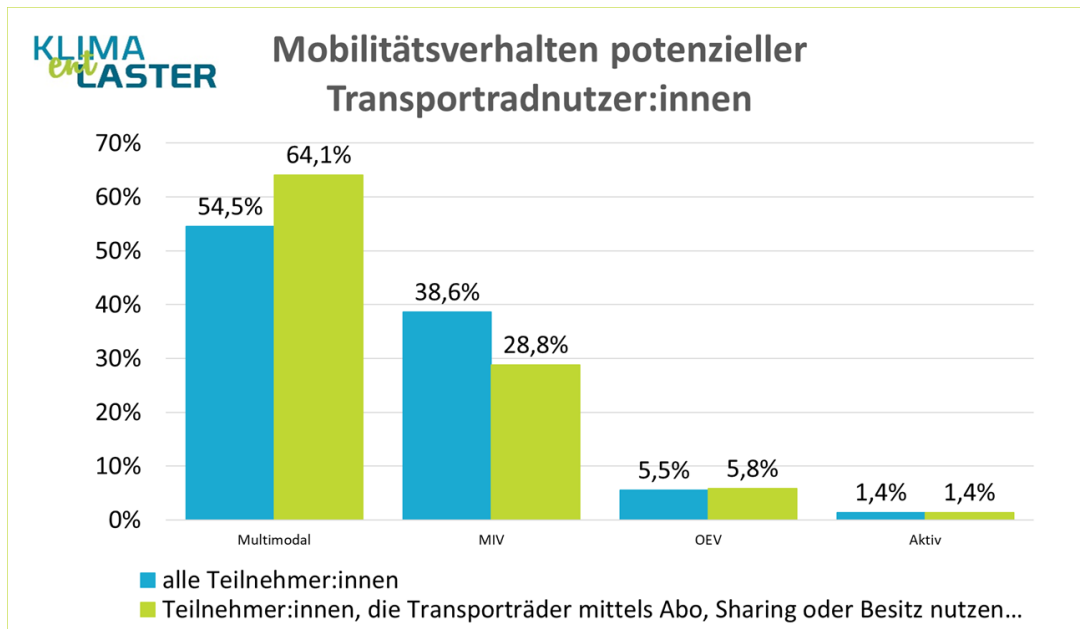


Abbildung 8 Wie sich das Mobilitätsverhalten im Alltag auf die Offenheit zur Transportradnutzung auswirkt. (eigene Darstellung; Quelle: eigene Erhebung, 2023, n=1511)

Auch die Haushaltszusammensetzung ist ein wichtiger Einflussfaktor auf die Offenheit zur Transportradnutzung. In Haushalten mit mindestens einem Kind ist der Anteil der Personen höher, die gerne ein Transportrad nutzen würden als bei kinderlosen Haushalten. Auch sehen bei Haushalten mit Kind(ern) weniger Personen keinen Anwendungsbedarf als in kinderlosen Haushalten.

Ebenso sind die Ansichten zu Transporträdern ein ausschlaggebender Punkt. Je nachdem wie stark bzw. relevant Barrieren für die Transportradnutzung wahrgenommen werden, unterscheidet sich auch die Bereitschaft das Transportrad in den eigenen Alltag zu integrieren. Dies spiegelt sich auch in den Einstellungen der Befragten zum Transportrad. Personen mit positiver Einstellung zu Transporträdern, zeigen eine höhere Bereitschaft zur Transportradnutzung.

Hinsichtlich der formalen Bildung ist die Offenheit zu Transporträdern besonders ausgeprägt bei Österreicher:innen mit höheren Abschlüssen. Dementsprechend würden 21% der Österreicher:innen mit Abschlüssen bei Hochschulen und allgemeinbildenden höheren Schulen (AHS) gerne ein Transportrad im Alltag nutzen. Bei Befragten mit Pflichtschule, Lehre und berufsbildenden mittleren Schulen als höchsten Abschluss sind es lediglich 13%.

Der Wohnort in städtischen oder ländlichen Raumtypen hat ebenfalls klare Auswirkungen auf die Offenheit zur Transportradnutzung. Insgesamt würden 29% der Österreicherischen Bewohner:innen in regionalen Zentren und städtischen Einzugsgebieten gerne ein Transportrad nutzen. Bei Bewohner:innen in ländlichen Gebieten sind es hingegen nur 19%.

## 10. Fazit und Ausblick

Aus diesen Merkmalen, welche die Offenheit zur Transportradnutzung beeinflussen, wurden Gruppen gebildet und weiter beschrieben. Die Personengruppen können grob in drei Übergruppen eingeteilt werden:

- einfach für die Transportradnutzung zu aktivierende Personen („easy-to-get“)
- aufwändiger zu aktivierende Personen
- schwer zu aktivierende Personen („hard-to-reach“)

Bestimmte Gruppen weisen eine erhöhte Offenheit zur Transportradnutzung auf und sind daher am einfachsten für Transportrad-Dienstleistungen zu aktivieren. Zu ihnen gehören Personen, die in ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten bereits multimodal unterwegs sind, einen höheren formalen Bildungsabschluss haben sowie Haushalte mit Kindern. Die Personen sind meist zwischen 29 und 59 Jahren alt, weisen bereits eine häufigere Radnutzung im Alltag auf und sind Transporträdern gegenüber neutral bis positiv eingestellt. Zudem werden Barrieren zur Transportradnutzung nur als gering bis mäßig relevant wahrgenommen.

Weniger einfach zu aktivieren, sind Personengruppen, die sich noch nicht ausreichend Gedanken zur Transportradnutzung gemacht haben. Hier könnte aber besonderes Potenzial für Bewusstseinsarbeit, Testangebote und Information liegen, dies ist jedoch im Vergleich zu den „easy-to-get“ Gruppen mit mehr Aufwand und größerer Unsicherheit bezüglich der Transportradnutzungsbereitschaft verbunden. Zu diesen Personengruppen gehören auch Personen, die in ihrem momentanen Alltag noch primär den MIV nutzen wie z.B. die „MIV-fixierten ländlichen Familien“ aus unterschiedlichen Altersgruppen mit geringer Wahrnehmung von Barrieren zur Transportradnutzung oder multimodale, jüngere Haushalte (tendenziell mit Kindern), die in Städten und deren Einzugsbereich wohnen und eine höhere MIV-Nutzung aufweisen. Auch Personen in Ausbildung mit multimodalem Mobilitätsverhalten und Wohnort in städtischen Einzugsgebieten zählen diesen Personengruppen.

Als besonders schwer zu aktivierende Gruppen werden jene beschrieben, die angeben keinen Bedarf für eine Transportradnutzung im Alltag zu haben. Ein erheblicher Aufwand wäre nötig,

um diese Teile der Bevölkerung dazu zu motivieren, ihre bereits gefestigten Ansichten und Mobilitätspraktiken zu hinterfragen, um sie für eine Transportradnutzung zu gewinnen. Zu dieser Kategorie gehören Österreicher:innen, die besonders negative Einstellungen zu Transporträdern haben und Barrieren zur Nutzung stark wahrnehmen wie etwa Senior:innen oder Personen mit hohem MIV-Anteil im ländlichen Raum. Weiters können hier auch Personen in Haushalten ohne Kinder in städtischen Einzugsgebieten mit höherem formalem Bildungsabschluss und neutraler Einstellung zu Transporträdern zugeordnet werden. Zu beachten ist, dass diese Zuordnungen nur Tendenzen abbilden. Praxiserfahrungen aus KlimaEntLaster zeigen etwa, dass auch Senior:innen für die Transportradnutzung begeistert werden können und Vorbildwirkung für andere Personen haben können.

Anhand dieser Personengruppen wurden weitere qualitative Befragungen potentieller Nutzer:innen und Befahrungen bzw. Begehungen des alltäglichen Wohnumfelds durchgeführt. Dadurch können insbesondere Hemmnisse für eine alltägliche Transportradnutzung besser ergründet und verstanden werden.

Weiters fanden bereits Workshops in den Pilotgemeinden zur Entwicklung neuer Dienstleistungen mit dem Transportrad statt, die speziell auch weniger leicht zu aktivierende Gruppen ansprechen soll. Die gesammelten Ideen für Mobilitätsdienstleistungen mit dem Transportrad werden aktuell unter Einbeziehung von Expert:innen weiter ausgearbeitet. Eine Auswahl daraus soll ab Herbst 2023 getestet werden.

## 11. Quellen

- Bamberg, Sebastian (2012): Wie funktioniert Verhaltensveränderung? Das MAX-Selbstregulationsmodell. In: Reutter, Uwe/ Stiewe, Mechthild (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Klartext Verlag, Essen: 76-89.
- HERRY Consult GmbH (2016): Österreich unterwegs 2013/14. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.). Online unter:  
[file:///C:/Users/AURELIA/Downloads/oeu\\_2013-2014\\_Ergebnisbericht.pdf](file:///C:/Users/AURELIA/Downloads/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf)  
(20.06.2023).
- Statistik Austria (2020): Bevölkerung nach Alter/Geschlecht. Online unter:  
<https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/bevoelkerung-nach-alter/geschlecht>  
(20.06.2023).
- Statistik Austria (2021): Bildungsstand der Bevölkerung. Online unter:  
<https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bildung/bildungsstand-der-bevoelkerung> (20.06.2023).
- Statistik Austria (2023): Österreicher:innen über 16 Jahren ,1.1.2023.