

Mehr Radverkehr für die Belebung des örtlichen Handels

Dipl.-Ing. Dr. techn. Harald FREY

**Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik**

TU Wien

Radverkehr belebt das Geschäft

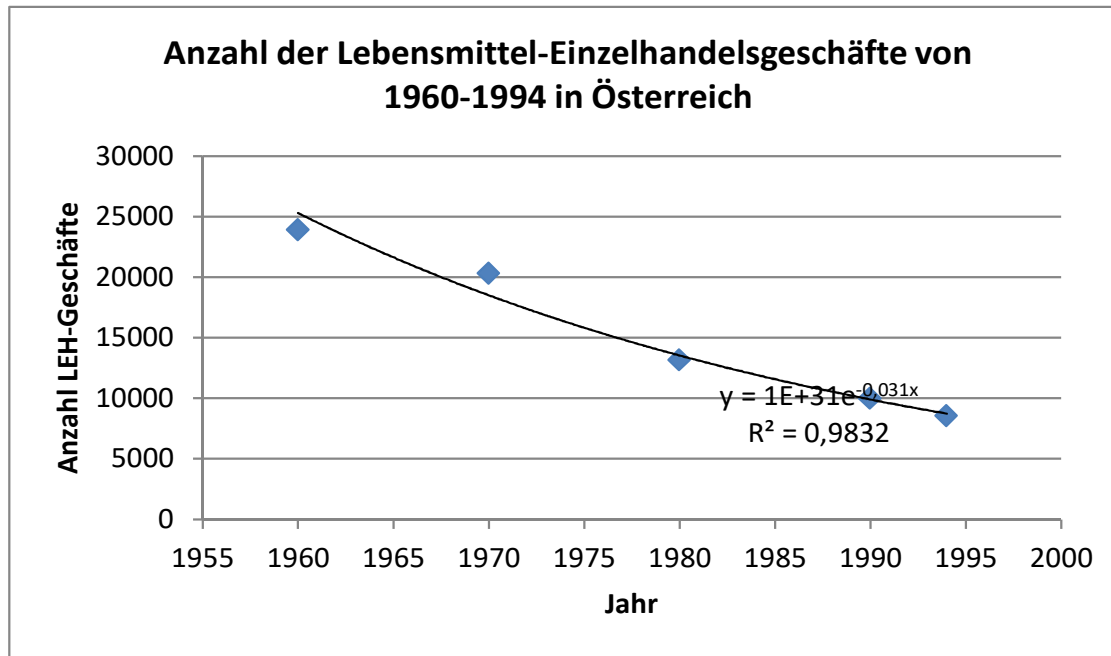
Auf dem Weg zum fahrradfreundlichen Geschäft



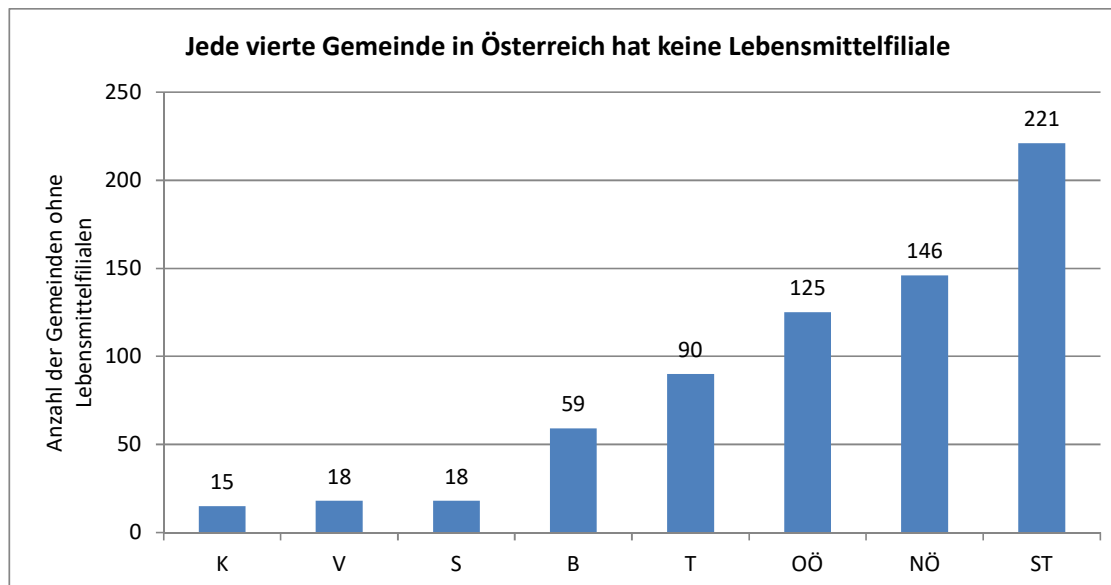
Quelle: Lebensministerium, Wirtschaftskammer (2010).

Die Ursachen und die Folgen



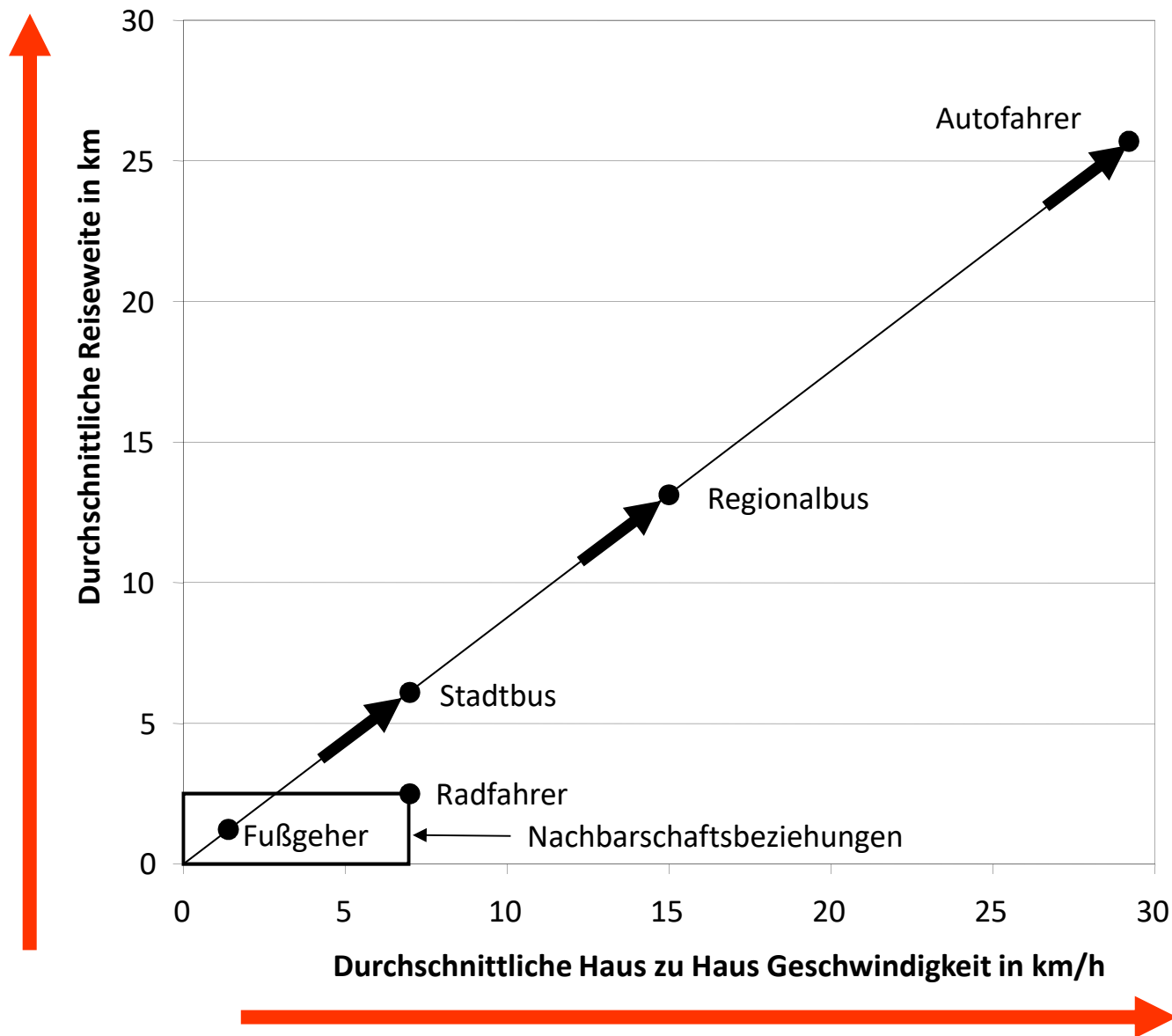


Quelle: Strobl, L. (1999)



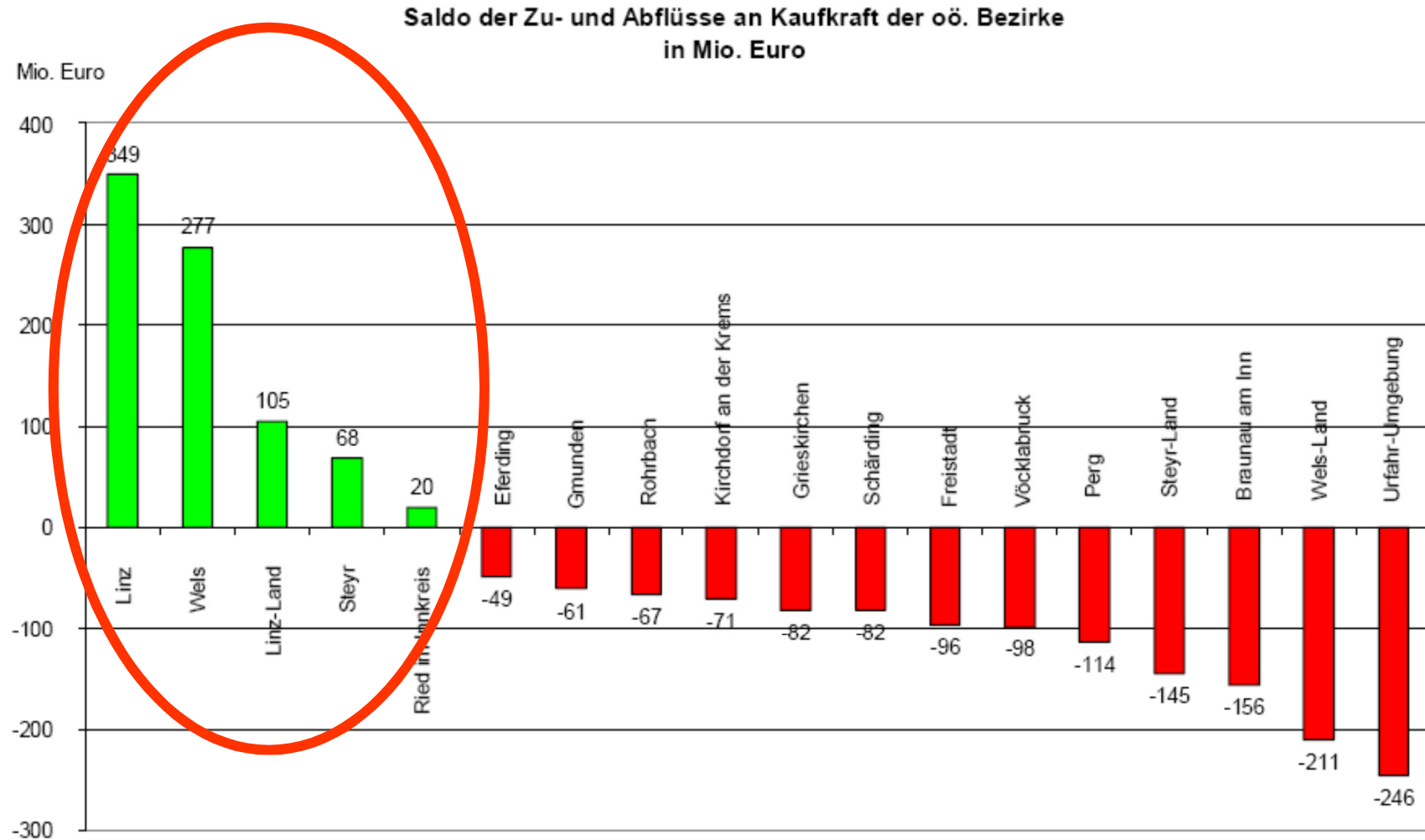
Quelle: Regionaldata (2010); VCÖ (2011)

Höhere Geschwindigkeit führt zu längeren Wegen...



Quelle: Knoflacher, 1996

Kaufkraft fließt in die größeren Städte und Agglomerationen



Datenquelle: Statistik Austria, Land OÖ, eigene Berechnungen. - Enthalten sind nur Kaufkraftströme der öö. Bevölkerung

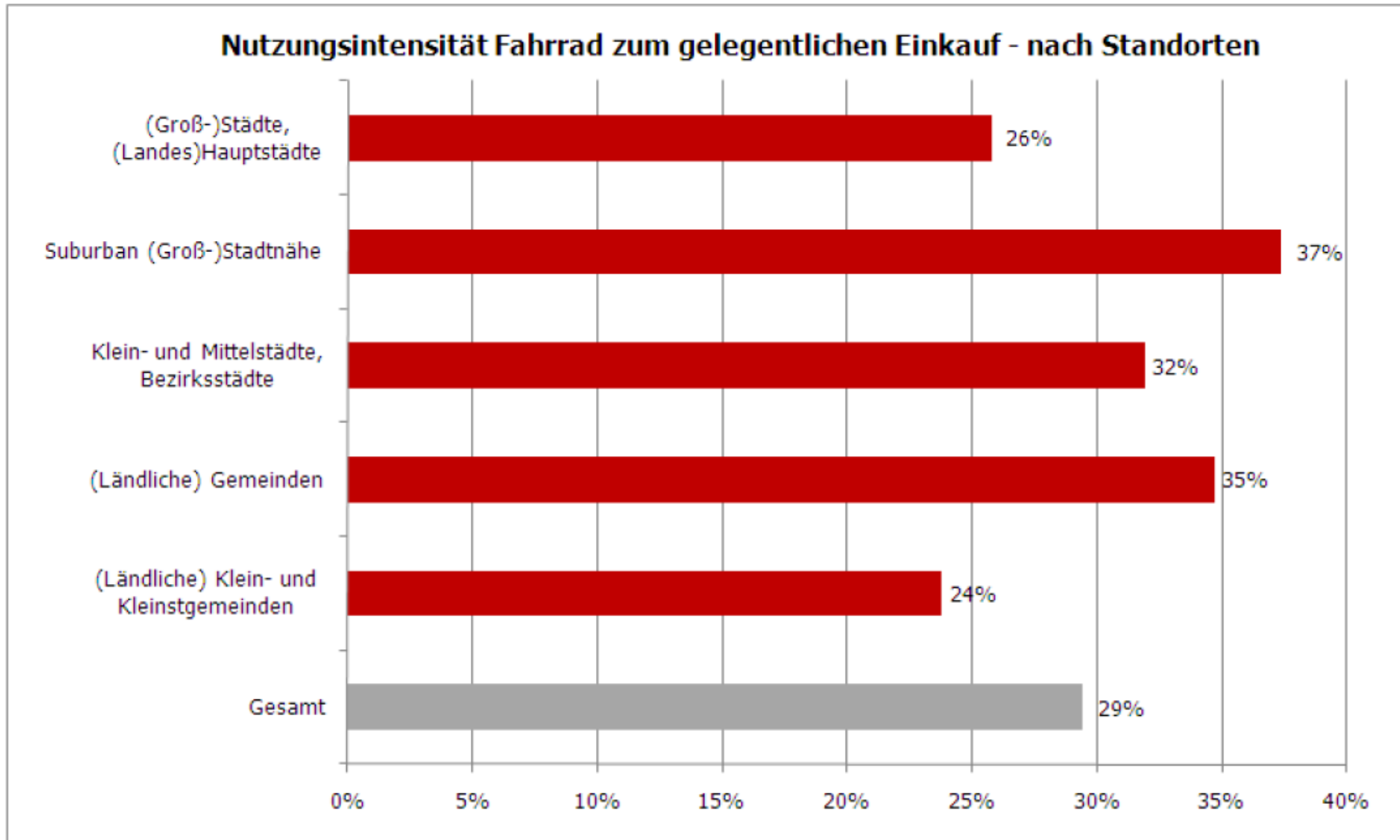
Land OÖ/Abteilung Statistik

Lokaler Handel - Nahversorgung - Nahmobilität

- Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sind in Wohnungsnahe verfügbar.
- Vielfalt von Quellen für die Zulieferung
- Gutes vernetztes System mit lokalen Produzenten
- Reagiert sensibel und flexibel auf Kundenwünsche

Die Analyse des Verkehrssystems in Bezug auf die Einkaufsstrukturen ergibt:

1. Zwischen Einkaufsstrukturen und Verkehrssystem besteht eine enge Wechselbeziehung.
2. Damit legt das Verkehrssystem die Art und Struktur der Einkaufsstrukturen fest.



Nutzungsintensität Fahrrad zum gelegentlichen Einkauf – nach Standorten. Quelle: CIMA 2007;2010

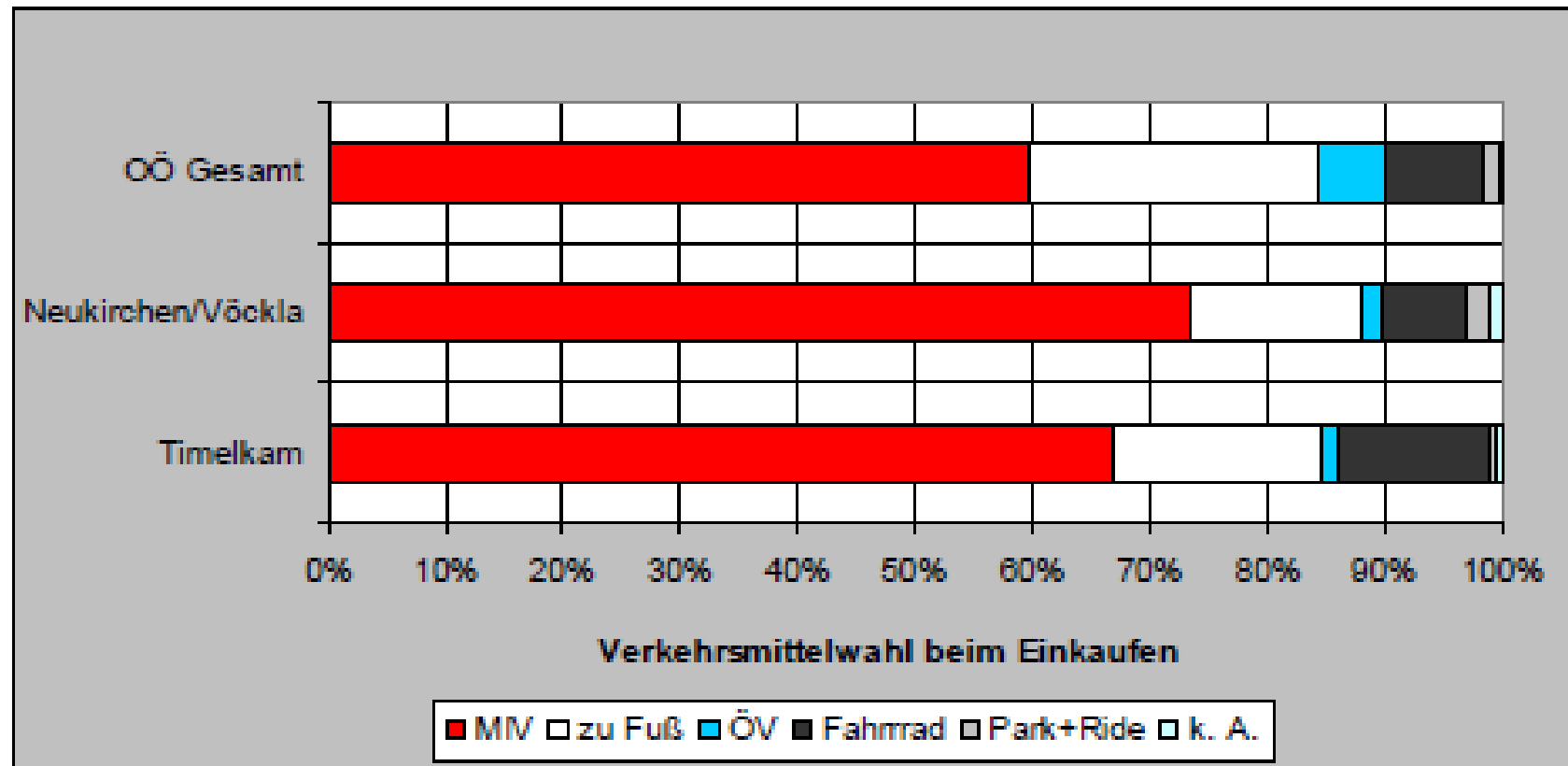
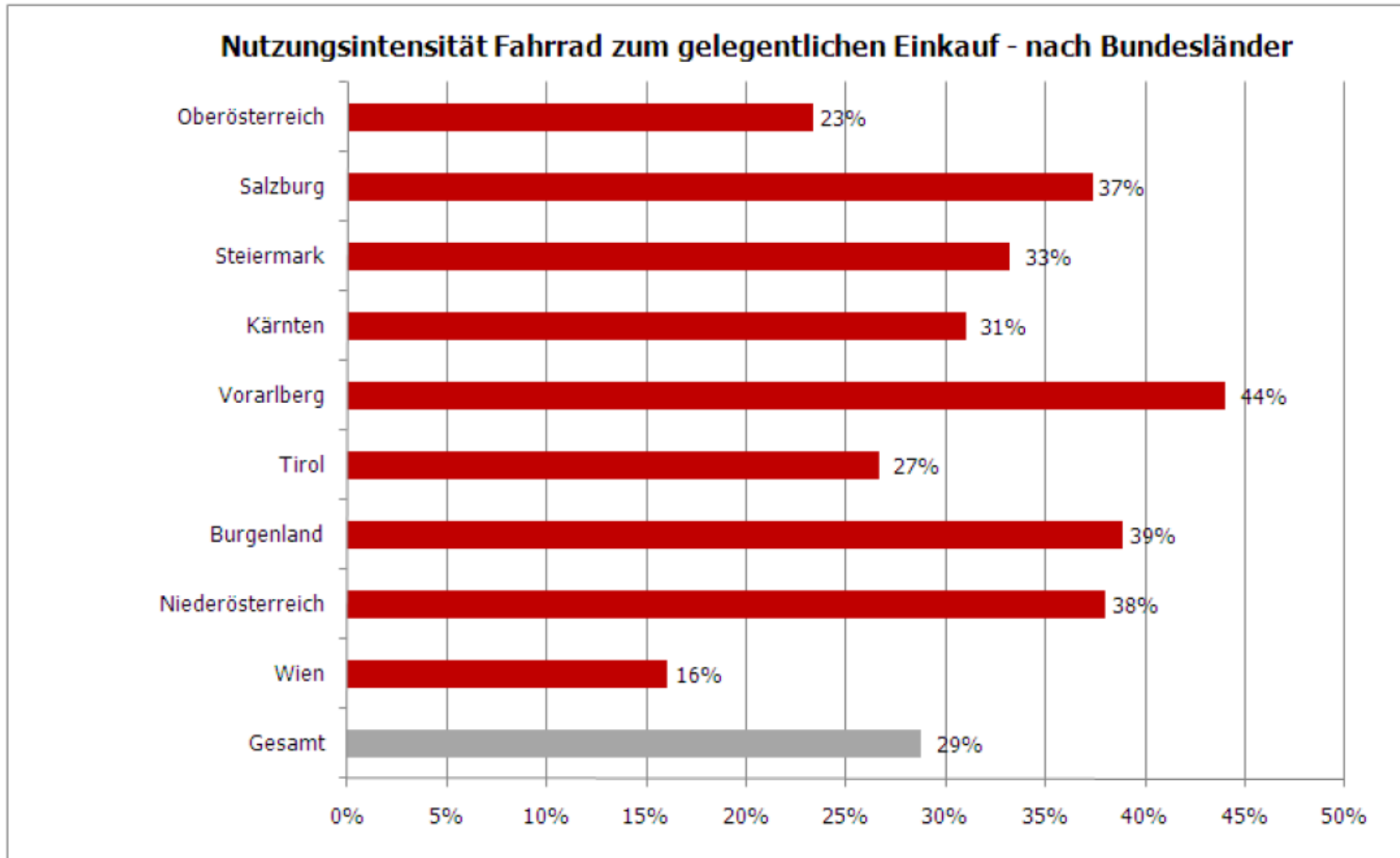


Abb. 7: Modal Split beim Einkaufen in Oberösterreich, Neukirchen an der Vöckla und Timelkam

Siedlungsdichte beeinflusst die Verkehrsmittelwahl...

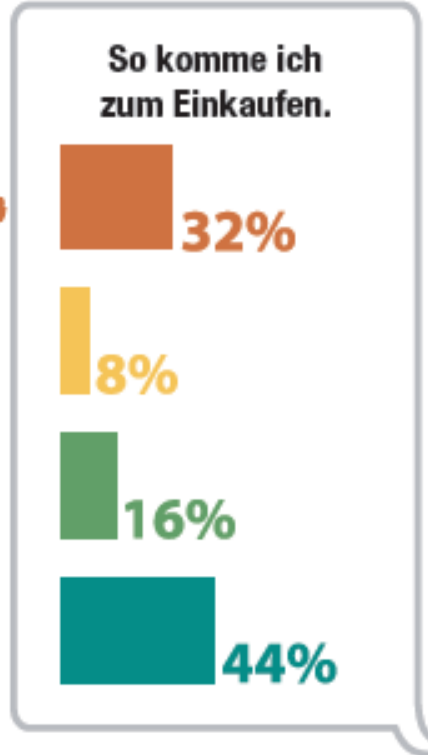
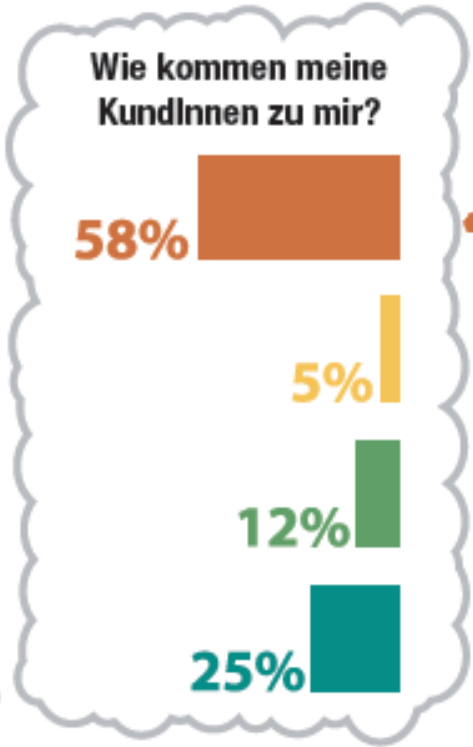


Nutzungsintensität Fahrrad zum gelegentlichen Einkauf – nach Bundesländer. Quelle: CIMA 2007;2010

Modal-Split in Prozent nach Wegzweck (Gesamtjahr, Werkzeuge)

Hauptverkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	MIV-LenkerInnen	MIV-MitfahrerInnen	öffentl. Verkehr	sonstige Verkehrsmittel
Arbeitsplatz	7,6	6,6	60,1	5,1	20,2	0,5
Schule/Ausbildung	20,5	5,7	8,5	15,7	49,2	0,4
Begleitwege	16,0	2,4	66,8	8,7	6,1	0,1
Einkauf	25,1	7,6	45,5	13,0	8,7	0,1
private Erledigung	17,3	5,9	46,6	15,3	14,1	0,9
Freizeit	29,7	9,9	30,2	16,6	12,2	1,3

Quelle: Österreich Unterwegs. Bmvit (2016).

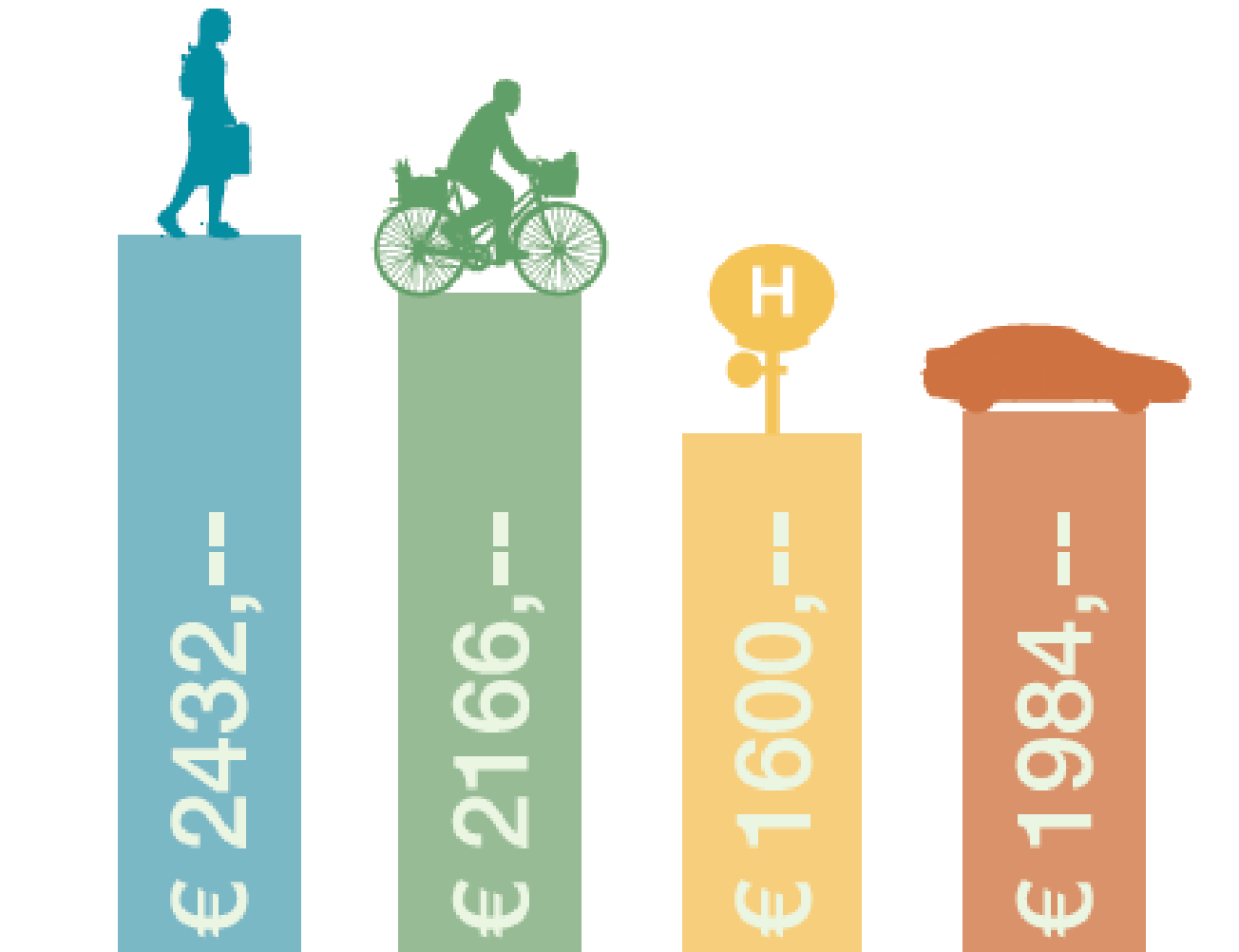


Quelle: Socialdata GmbH.

Kundenbedürfnisse und Einschätzung der Kaufleute

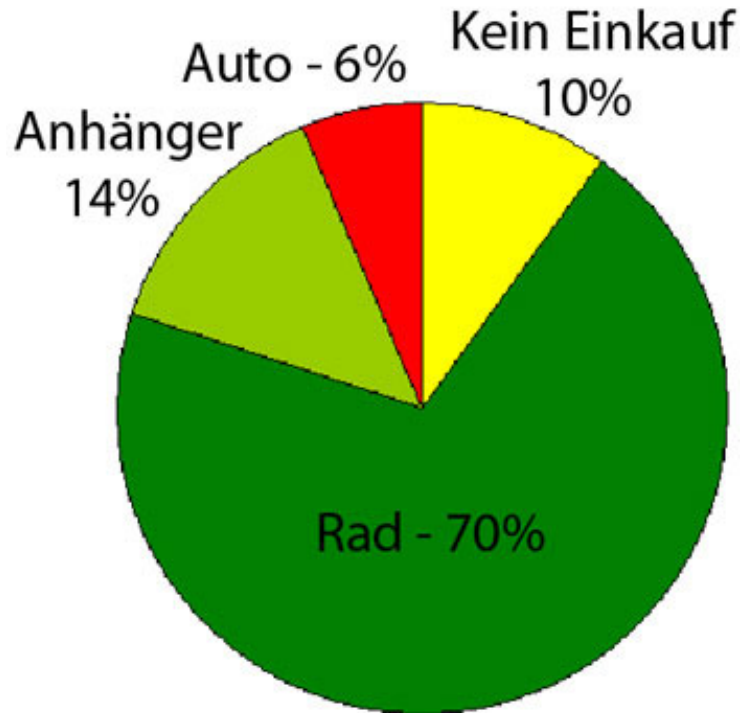


Durchschnittliche Ausgaben pro Jahr

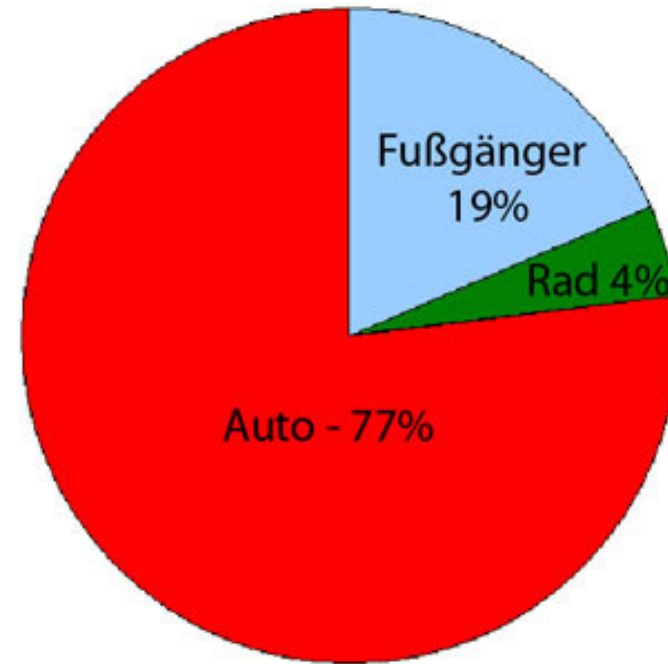


Quelle: Technische Universität Dresden. EU-Projekt Urbike: Untersuchung zum Einkaufsverkehr in Leipzig 1996.

Transportpotenzial - welches Verkehrsmittel ist erforderlich, um die eingekauften Waren zu transportieren



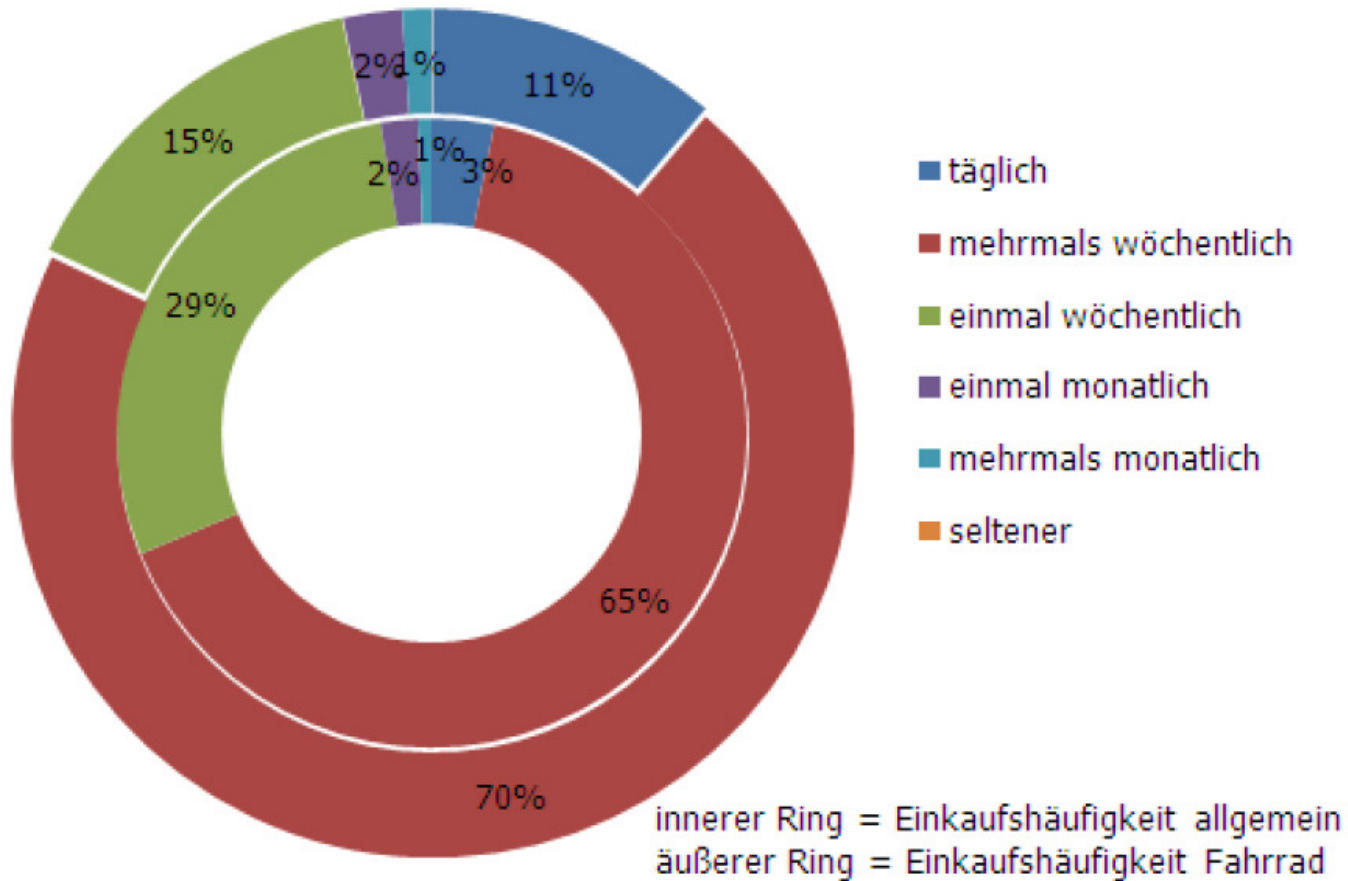
Verkehrsmittelwahl - welches Verkehrsmittel wurde für den Transport der Waren tatsächlich verwendet



Untersuchung: 1.635 Einkäufe bei Baumärkten, Discountern und Lebensmittelhversorgern in Graz und Umgebung.

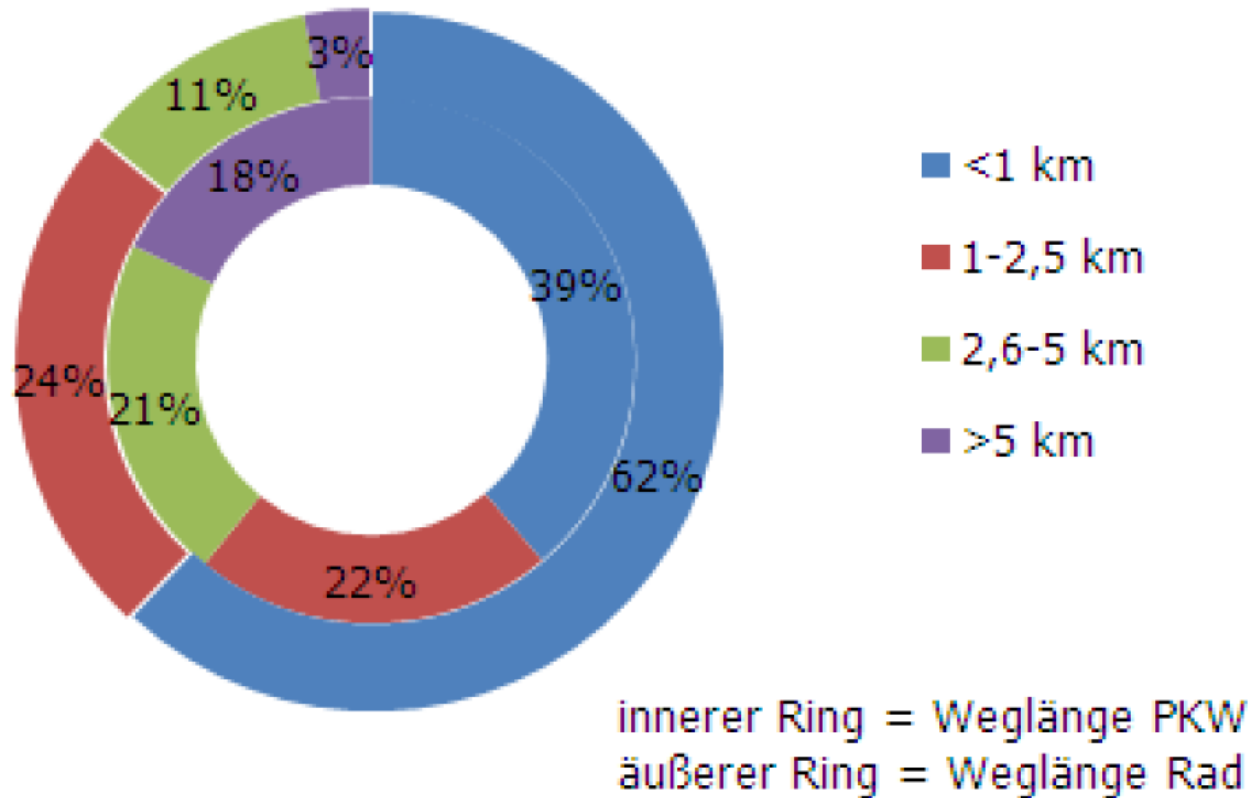
Quelle: ARGUS (2010).

Einkaufshäufigkeit - Gegenüberstellung PKW/Fahrrad



Einkaufshäufigkeit – Gegenüberstellung PKW/Fahrrad. Quelle: CIMA 2010

Gegenüberstellung Weglänge PKW-Rad



Gegenüberstellung Weglänge PKW-Rad. Quelle: CIMA 2007;2010

Bundesländer/ Standorte	Einkaufstage		Wertschöpfung Haushalte in € pro	
	PKW	Fahrrad	PKW	Fahrrad
Wien	131	166	4.258	3.132
Niederösterreich	122	126	3.965	3.276
Burgenland	121	175	3.933	3.394
Tirol	110	133	3.575	2.854
Vorarlberg	100	138	3.250	3.095
Kärnten	103	124	3.348	2.387
Steiermark	105	173	3.413	3.490
Salzburg	130	156	4.225	2.874
Oberösterreich	109	158	3.543	2.794
(Ländliche) Gemeinden	101	164	3.283	3.280
Klein- und Mittelstädte, Bezirksstädte	130	164	4.225	3.280
Gesamt	123	148	3.998	2.946

Vergleich PKW/Fahrrad nach Bundesländern. Quelle: CIMA 2007;2010

- Mehr Kundschaft: Radverkehr stärkt Geschäfte in Zentren
- Mehr Frequenz: Fahrradfahrende Personen besuchen den lokalen Einzelhandel öfter als Pkw-EinkäuferInnen
- Mehr Aufmerksamkeit: KundInnen nehmen Geschäfte und Auslagen auf dem Rad viel besser wahr als aus dem Pkw
- Mehr Geld: RadkundInnen geben pro Woche annähernd gleich viel oder mehr Geld aus als Pkw-KundInnen -> Geld bleibt im Ort -> Stärkung der lokalen Wirtschaft

Pro ein Prozent höherem Radanteil können 0,2 Prozent Umsatzpotentiale im örtlichen Handel realisiert werden.

Quelle: Studie „Radfahren und Einkaufen. Potentiale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich“
Lebensministerium, WKO, CIMA (2010)

Flächeneffizienz und Umsatz

- 1 PKW-Stellplatz: 12 m² -> 10 Fahrräder
- Vergleich der Kundenrentabilität (Wert der Einkäufe) und Kosten für die Kundenparkfläche (Verbraucherbefragung in Bern, Quelle: EU-Kommission, 1999):
RadlerInnen: 7.500€/m²
AutofahrerInnen: 6.625 €/m²





Kundenstellplätze (Einkaufen, Handel, etc.)

Kunden parken ihre Räder meist nur kurze Zeit und tagsüber; Mitarbeitende parken länger. Für Spezialfahrzeuge und Anhänger muss zusätzliche Fläche reserviert werden.

Unterscheidung zwischen:

- Verkaufsgeschäften des täglichen Bedarfs,
- sonstigen Geschäften und Einkaufszentren

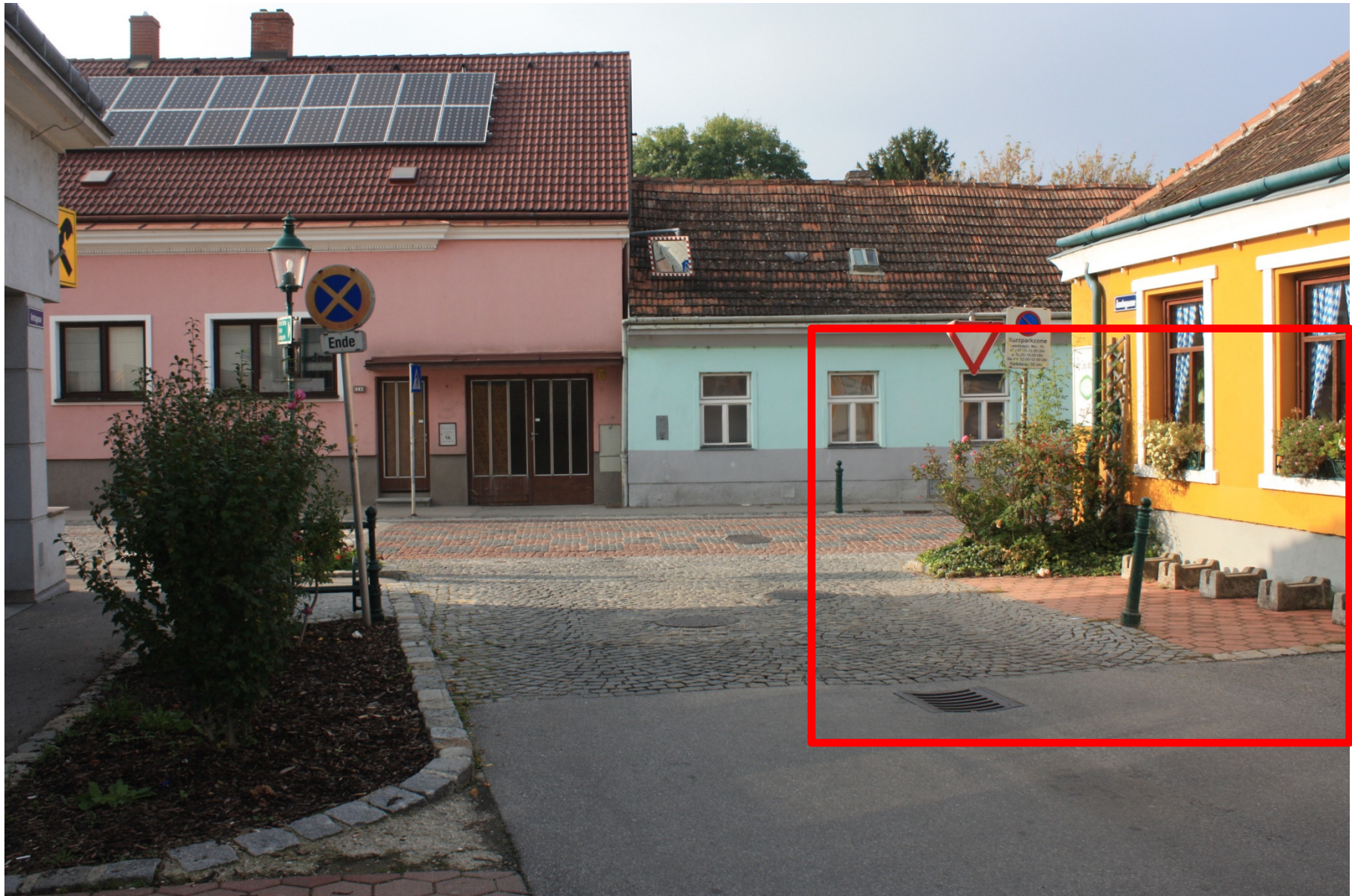
Durchschnittliche Kenngröße:

1 Radabstellplatz / 100m² Bruttogrundfläche

Radverkehr – Geschäftsbereich

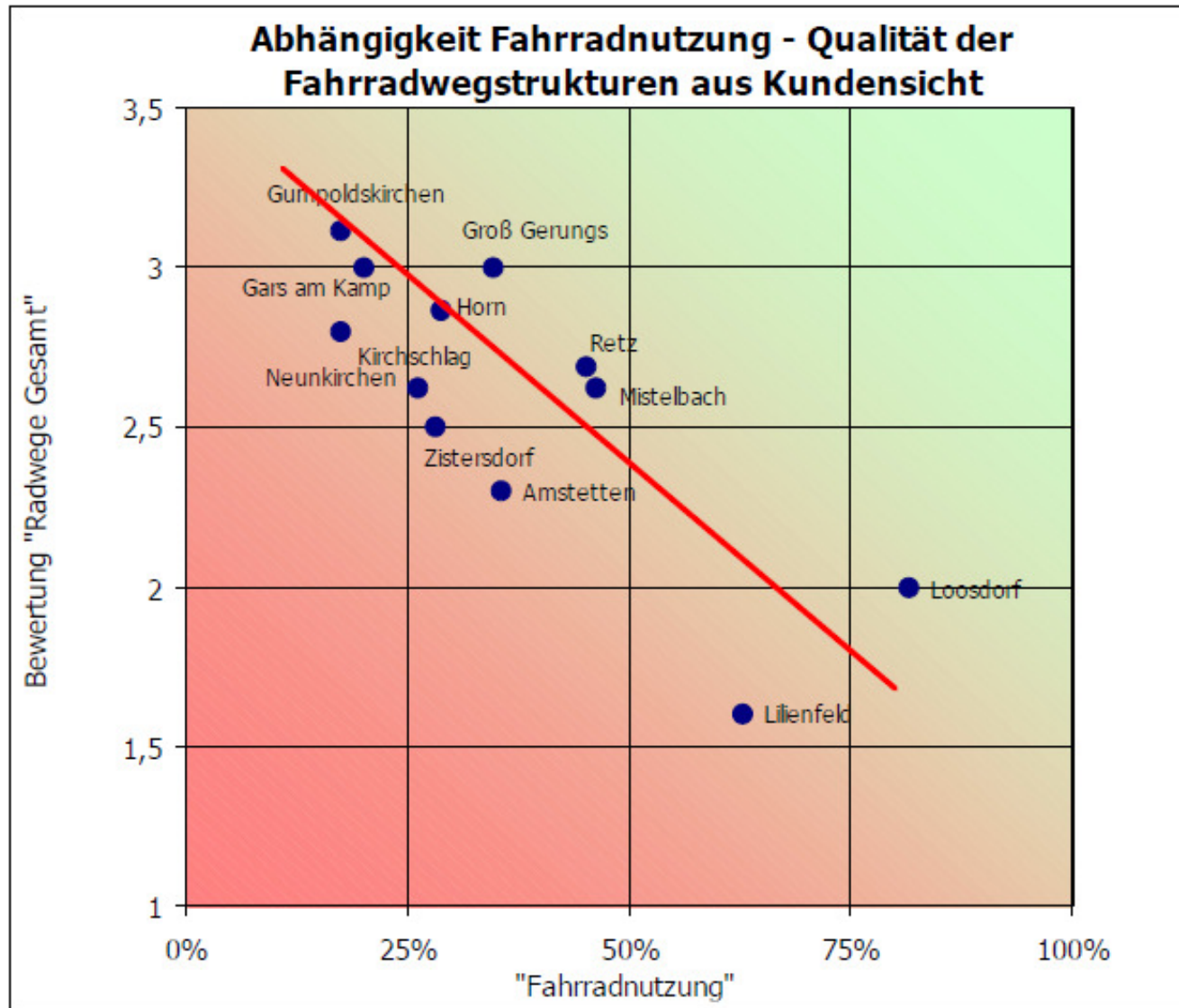
- Mindestanforderungen:
 - Schutz vor Diebstahl (kombinierte Vorderradhalter und Anlehnbügel)
 - Zufahrt ohne Niveauunterschied
 - Nähe zum Gebäude-Eingang (bis max. 10 m)
 - Witterungsschutz
 - Mindestanzahl: bei Geschäften für Waren des täglichen Bedarfs:
1 Abstellplatz je 25 m² Verkaufsfläche (Richtlinie ÖFSV)





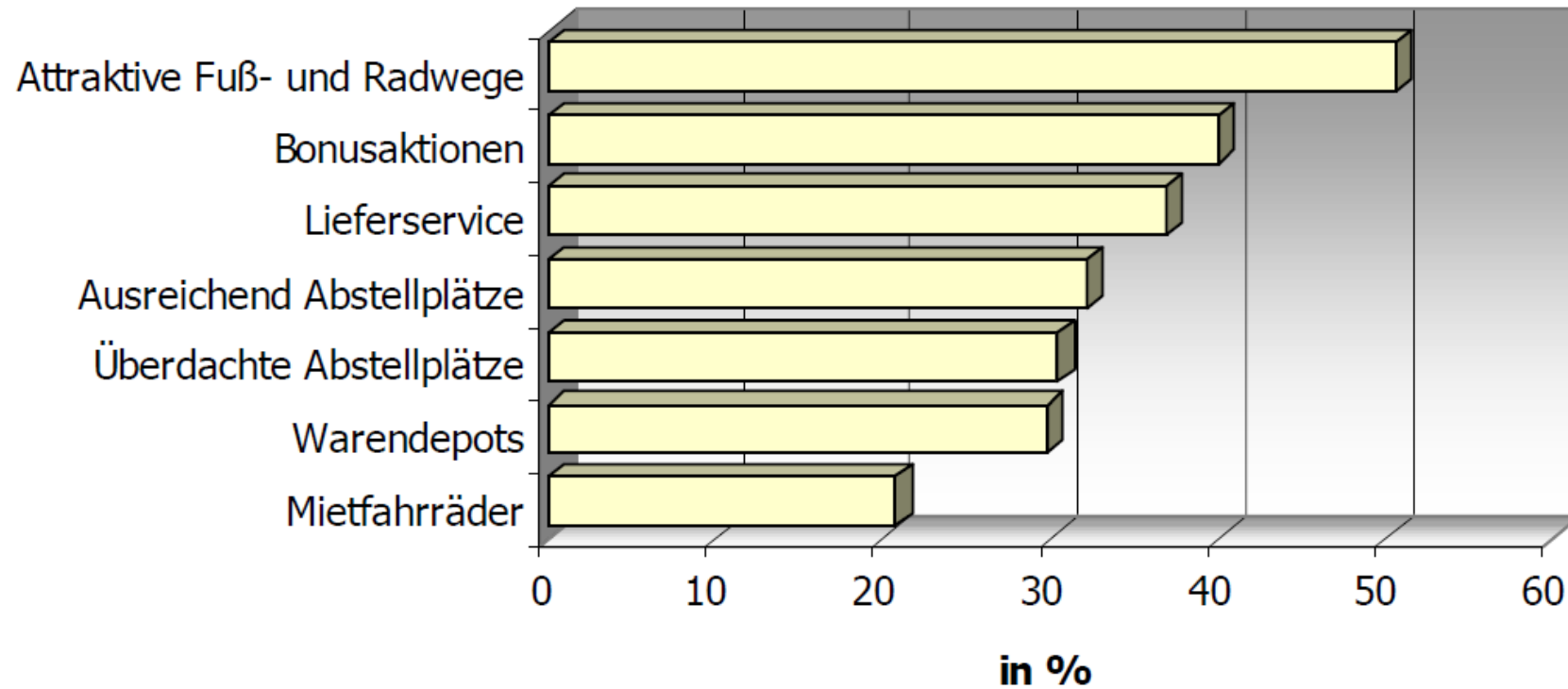
Problembereiche und Barrieren (Bsp.)





Gegenüberstellung Fahrradnutzung und Qualität der Radwege aus Kundensicht. Quelle: POS-Befragung CIMA, 2007

Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradnutzung (POS-Befragung)



Quelle: POS-Befragung CIMA, 2007

- Sicherung attraktiver Innenstädte, Stadtteile und Dörfer mit lokalem Einzelhandel.
- Effizienter und sparsamer Umgang mit Verkehrsflächen und öffentlichem Raum
- Maßnahmen
 - Fußgängerzonen mit Radfahren
 - Tempo 30
 - Fahrradstraße
 - Radfahren gegen die Einbahn
 - Radabstellanlagen (Nutzungen, ÖV, etc.)
 - Siedlungsplanung







Quelle: Tourismusverband Bad Zell; www.begegnungszonen.or.at





Rücksicht, Eigenverantwortung, geringes Tempo, Blickkontakt



Transportpotenzial



Quelle: www.cycling.departure.at, www.udirimon.com

Stellplatzfreie Siedlung Vauban



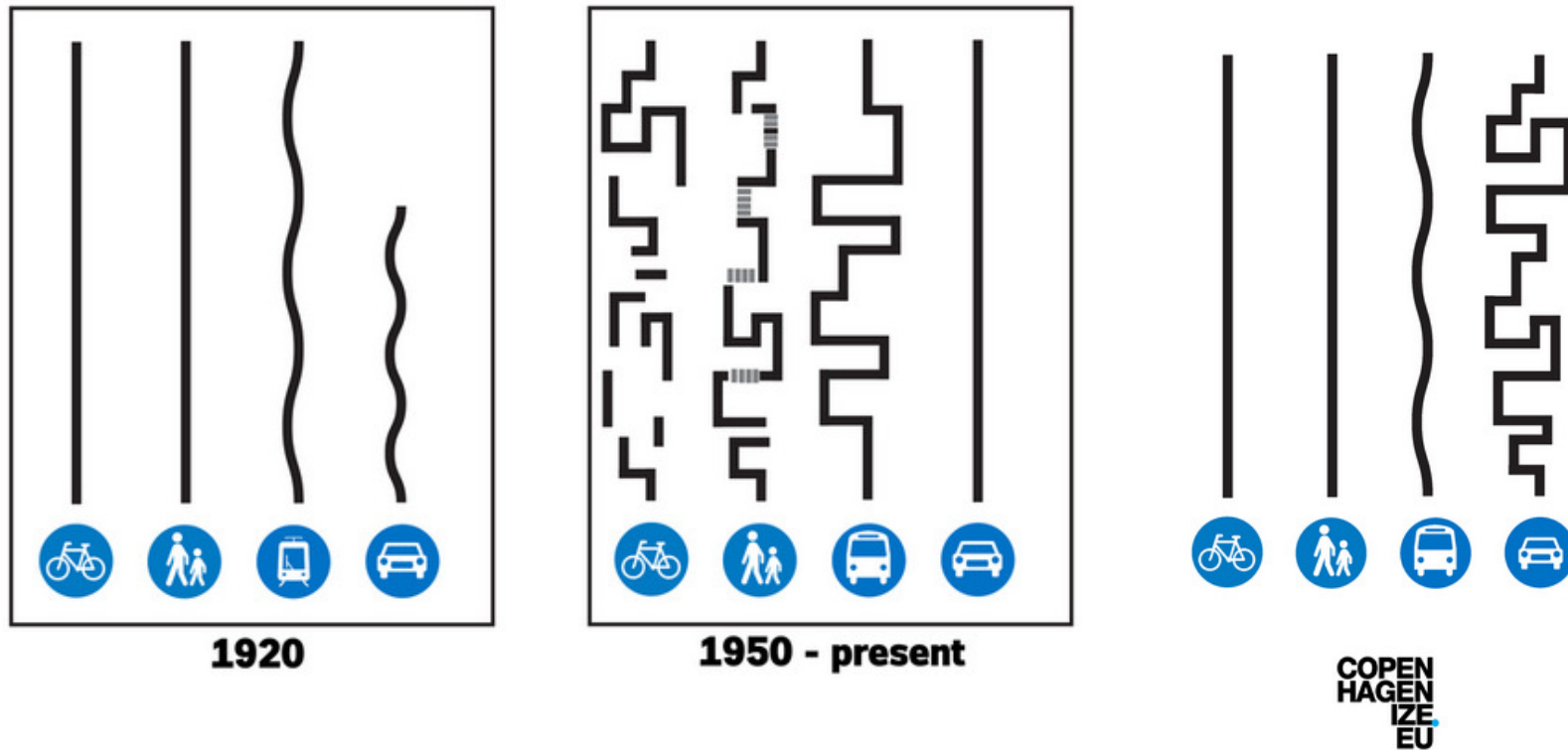
Flächenhafte Auto-Verkehrsberuhigung



Quelle: BCN ECOLOGIA

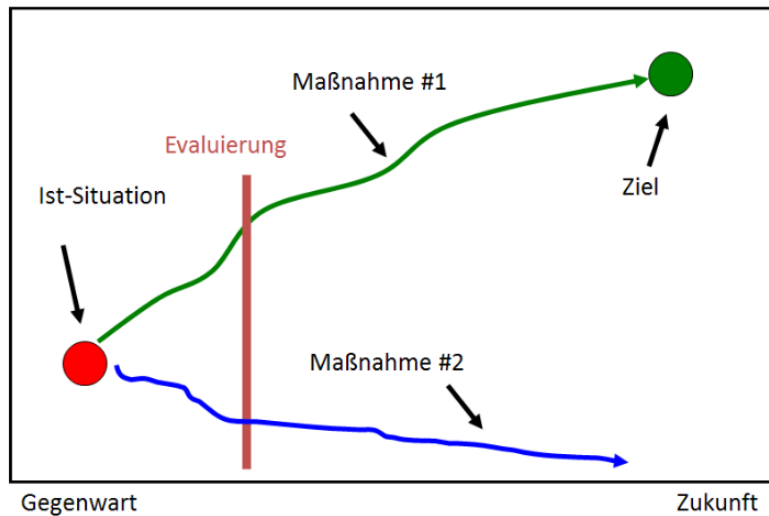
Kooperation Land-Gemeinde (vgl. Landesradrouten (Vblg.)
 Gemeinde kann im eigenen Wirkungsbereich viel erreichen
 (Infrastruktur, Verkehrsberuhigung, Push&Pull Maßnahmen)
 Neue Planungsgrundsätze (!) vgl.

Copenhagenize Traffic Planning Guide

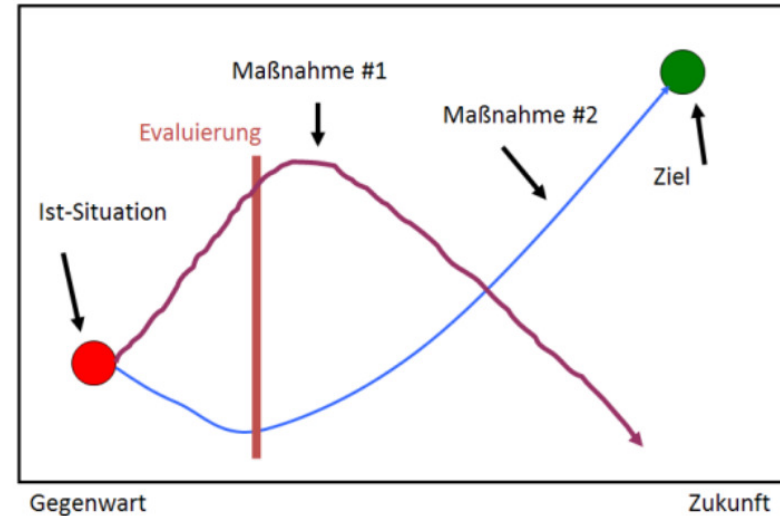


Systemkenntnis und Ausdauer

Einfaches Problem



Schwieriges Problem



Quelle: D.Meadows

„Der Erhalt eines Lehrers bringt einem Dorf mehr als eine ausgebaute Straße, damit die Schüler in einem breiteren Postauto täglich aus dem Tal hinaus- und wieder zurückgefahren werden können.“

Schalcher, Hans-Rudolf (Experte für Baumanagement) Interview in der NZZ, 31.1.2013. <http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz/hans-rudolf-schalcher-fachmann-fuer-baumanagement-zu-den-baulichen-und-finanziellen-konsequenzen-der-revision-des-raumplanungsgesetzes-1.17970001>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Kontakt:

Harald Frey

Phone: +43 (1) 58801-23117

Email: harald.frey@tuwien.ac.at