

## KONFLIKT- ODER FAIRNESS-ZONE?

Auswertung einer Beobachtungs- und Befragungsaktion der Radlobby.IGF im Juli 2010 im Rahmen der Flyer-Aktion „FaireR RadlerIN“



Von 7.7. - 28.7.2010 wurden während des Verteilens von Fairness-Flyern 58 Stunden lang die Situation der Radfahrenden am Donaukanal im Bereich der „Fairnesszone“ beobachtet und 341 gesprächsbereite RadfahrerInnen befragt.

### 1) ZÄHLUNG

**5645 Radfahrende** in 58 Stunden = **97,33 Radfahrende/Stunde** | Brenzlige Situationen: **45 = 0,8%**

**Spitzenzeiten:**

- 861** Vorbeiradelnde (4h) am 22.7.2010 von 16:30-20:30
- 780** Vorbeiradelnde (4h) am 28.7.2010 von 16:00-20:00
- 565** Vorbeiradelnde (4h) am 8.7.2010 von 8:30-12:30
- 96** Vorbeiradelnde (4h) am 18.7.2010 von 15:00-19:00 (Schlechtwetter!)



Das zeigt dass die „Fairnesszone“ vor allem zu Zeiten des Berufs- und gleichzeitig Freizeitverkehrs (Nachmittags) stark befahren ist und das bei Schlechtwetter deutlich nachlässt. Dem subjektiven Empfinden der „Problemzone“ (s.u.) entspricht die Zahl der tatsächlichen Beinahe-Unfälle nicht, nur bei 0,8% der Vorbeiradelnden konnten gefährliche Situationen mit FußgängerInnen beobachtet werden.

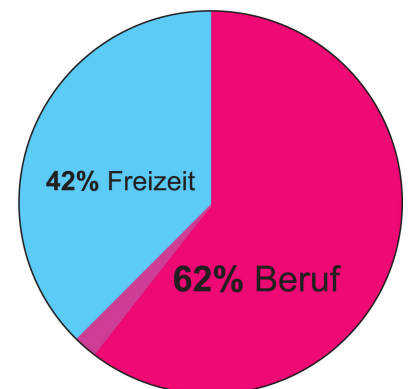
### 2) BEFRAGUNG NUTZUNG

- A) Kennen Sie die „Fairnesszone Donaukanal“? Ja: 120 = **35,19%** der Befragten
- B) Nutzen Sie das Rad gerade als Freizeitgerät? Ja: 136 = **42,9%** der Befragten \*
- C) Nutzen Sie das Rad gerade als Verkehrsmittel? Ja: 199 = **62,78%** der Befragten\*
- D) Empfinden die Situation hier als konfliktträchtig oder gefährlich: 132 = **38,71%** der Befragten

\* einige gaben an das Rad gerade sowohl als Freizeitgerät als auch als Verkehrsmittel zu nutzen; 341 Befragte

Der Bekanntheitsgrad der „Fairnesszone“ ist also erfreulich hoch, Deutlich höher als jener der FreizeitradlerInnen ist der Anteil der RadlerInnen, die ihr Rad gerade für Arbeitsweg o.ä. nutzen: 62 %.

Das subjektive Empfinden der Situation als Konfliktzone ist mit 39% ebenfalls eher hoch.



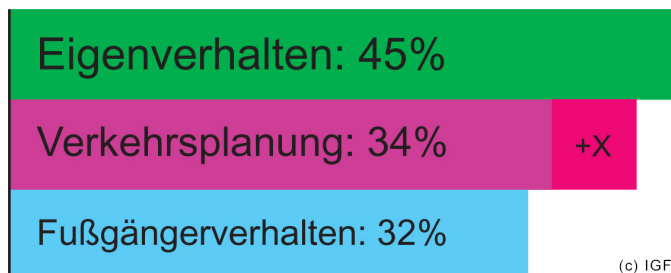
## 2) BEFRAGUNG KONFLIKTLÖSUNG

Welche Lösung für die Konfliktsituation halten Sie für sinnvoll? (Mehrfachnennung möglich; 341 Befragte)

A) Eigenes rücksichtsvolles Verhalten: Ja: 156 = 45,75%

B) Bewusstseinsbildung auch für FußgängerInnen: Ja: 110 = 32,26%

C) Entflechtung des Rad- und Fußverkehrs durch Verlagerung Radverkehr auf Kai: 116 = 34,02%\*



\*Interessant dabei ist, dass viele zusätzliche Befragte diese Option gewählt hätten, wenn sie nicht befürchtet hätten, dass dann Radfahren am Kanal gänzlich verboten würde.

(c) IGF

## 3) OFFENE BEFRAGUNG

Auf die offene Frage, welche Lösungen die Befragten sich noch vorstellen könnten, wurde u.a. geantwortet:

- Fahrradpiktogramme oder Bodenmarkierungen (Farblich, besonders vor Flex und bei Schiffsanlegestelle-Zaun)
- bestimmte Lieferzeiten für Autos und Lkw festlegen
- Tempolimit
- bessere Anbindung von Lände auf Radwegnetz
- Fahrradspuren auf Straße (ähnlich Busspuren)
- Schilder: Vorsicht Gastro, Vorsicht Radfahrende...aufstellen
- Weg an engen Stellen breiter machen
- Leinenpflicht kontrollieren



Auf die offene Frage, was besonders positiv beim Radeln am Donaukanal sei, wurde geantwortet:

- Radfahren ohne Ampeln
- Vormittag viel Platz

Besonders problematisch beim Radeln am Donaukanal wären

- Autos, Lieferwägen und Lkw
- Hunde (häufig nicht an Leine)
- Rennradfahrende
- Schiffsanlegestelle (Menschenschlange)
- Glasscherben

#### 4) RESUMEE

Als Gesamtbild nach dieser Befragung und Beobachtung ergibt sich, dass die „Fairnesszone“ am Donaukanal stark von Radfahrenden, die sich am Arbeitsweg befinden und daher **schnell und zügig** voran kommen wollen, benutzt wird, ebenso von Rennradfahrenden (die aber naturgemäß zur Befragung nicht stehen blieben) und nicht wie erwartet von mehr gemütlichen FreizeitradlerInnen, was eher der gemischten Nutzung Fußverkehr/Gastro/Rad fahren entsprechen würde. Diese dominierenden Nutzergruppen würden ein anderes Verkehrsumfeld benötigen, das **subjektive Konfliktgefühl** ist eher hoch, auch wenn tatsächliche Gefahren selten auftreten, was vor allem durch die hohe Anzahl der **FußgeherInnen** und **Engpässe** bei Gastro und Schiffsanlegestellen hervorgerufen wird. Eine hohe Zahl von RadfahrerInnen wünscht sich weitere Maßnahmen, die Unterstützung für eine Radverkehrslösung auf Ebene des Kais ist relativ hoch. Die Radlobby.IGF empfiehlt eben diese **Entflechtung der Nutzergruppen** Freizeit- und Berufsverkehr+RennradlerInnen, denn die Radfahrenden der ersten Gruppe werden durch minimale Geschwindigkeitsunterschiede zum Fußverkehr weniger Konflikte erleben; die zweite Gruppe benötigt eine zügige, konfliktfreie Lösung, wie sie einem Verkehrsmittel mit 25km/h Durchschnittsgeschwindigkeit naturgemäß gebührt, auf der Fahrbahn. Zusätzlich wäre bessere Markierung von Engpässen und innovative Verkehrsberuhigungsmaßnahmen am Kanal wünschenswert.

Alec Hager, Radlobby.IGF, Oktober 2010

Auswertung: Sonja Debenjak

Befragung: Mitglieder der Radlobby.IGF