



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für Frauen am Beispiel der Stadt Wien“

verfasst von / submitted by

Sophie Eksler, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2023 / Vienna 2023

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Master Raumordnung und Raumforschung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Kerstin Krellenberg

Danksagung

Ich möchte mich zuallererst bei meiner Betreuerin Kerstin Krellenberg für die Möglichkeit der Realisierung dieser Arbeit bedanken. Sie stand mir stets mit Rat und Tat beiseite und ich bin ihr sehr dankbar für die thematischen Impulse für diese Arbeit.

Großer Dank gilt auch meiner Familie, vor allem meinen Eltern, Claudia Eksler und Werner Eksler, die es mir überhaupt ermöglicht haben, zu studieren und mich jahrelang unterstützt haben.

Weiterer möchte ich mich zutiefst bei meinem Freund, Paul Tenbergen, sowie Sophie Berger bedanken, die mir bei Fragen immer zur Seite standen.

Auch bei meinen Interviewpartner*innen möchte ich mich herzlich bedanken für die Zeit und Expertise. Ohne deren Vertrauen und die Einblicke in ihren Alltag wäre das Erstellen dieser Arbeit nicht möglich gewesen.

Zusammenfassung

Aufgrund der immer größeren werdenden Probleme der Menschheit durch die Klimakrise steuern viele Staaten und Städte durch eine Reduktion der CO₂-Emissionen diesem Problem entgegen. Vor allem der Verkehrssektor ist ein großer Emittent von klimaschädlichen Gasen, weshalb unter anderem auch die Stadt Wien auf die Reduktion des Autoverkehrs setzt, um weniger klimaschädliche zu agieren und den Fokus auf öffentlichen Verkehr, Fuß- und Radverkehr setzt. Viele Städte Europas wollen unter anderem durch eine Erhöhung des Radverkehrsanteil den Verkehrssektor nachhaltiger gestalten. So auch die Stadt Wien, wie in den Strategien und Plänen der Stadt festgeschrieben ist. Wichtig dabei ist es den Radverkehr gendergerecht zu planen. Denn durch die Klimakrise verstärken und reproduzieren sich die bestehenden Ungleichheiten zwischen Frauen und Männern. Diese Ungleichheiten gilt es zu eliminieren, weshalb der Fokus dieser Arbeit neben der Frage wie der Radverkehrsanteil erhöht werden kann auch darauf liegt, wie der Radverkehr gendergerecht gestaltet werden kann. Mit einem Methodenmix aus Dokumentenanalyse und qualitativen Interviews wurden Ziele und Maßnahmen, die es für diese Gestaltung braucht, identifiziert. Auf Basis dieser Ergebnisse wurden daraus Handlungsempfehlungen entwickelt.

Am wichtigsten für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in Wien ist es, die selbst gesetzten Ziele der Stadt einzuhalten. Aber auch den Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr zu priorisieren, in dem Tempo 30 in der Stadt eingeführt wird, ein zusammenhängendes Radnetz entsteht und es mehr baulich getrennte Radwege, vor allem an Haupttrouten, gibt. Für einen gendergerechten Radverkehr in Wien ist es entscheidend, Frauen mehr in die Planung miteinzubeziehen, um die Bedürfnisse berücksichtigen zu können, die Frauen im Radverkehr haben. Vor allem die Förderung von baulich getrennten Radwegen ist maßgeblich, da Frauen ein höheren Sicherheitsempfinden als Männer haben. Aber auch der Ausbau von Beleuchtung und zusammenhängenden Wegen sind wichtig für Frauen, insbesondere wenn Frauen mit Kindern unterwegs sind. Da Frauen oftmals die Care-Arbeit übernehmen, sind ihre Wege komplexer und diverser als die der Männer, weswegen ein Radnetz, welches nicht nur die Haupttrouten abdeckt, von hoher Bedeutung ist.

Auch wenn es berechtigte Kritik an der Unterscheidung zwischen Frauen und Männer im Radverkehr gibt, so scheint es doch essenziell diese Unterschiede zu benennen, um die Anforderungen der Frauen an den Radverkehr umzusetzen zu können und so einen gleichwertigen Zugang zum Radverkehr für Frauen, im Vergleich zu Männern, zu schaffen.

Abstract

Due to the increasing problems of mankind on account of the climate crisis, many countries and cities are stepping up to this problem by reducing CO₂-emissions. In particular, the transport sector is a major emitter of climate-damaging gases, which is why the city of Vienna is trying to reduce car traffic in order to act less climate-damaging, while focusing on public transport, walking and cycling. Many European cities want to establish a more sustainable transport sector, for example by increasing cycling. So is the city of Vienna, as stated in the city's strategies and plans. As the climate crisis is exacerbating and reproducing the existing inequalities between women and men, it is important to plan this bicycle traffic in a gender-sensitive way. These inequalities need to be eliminated, so the focus of this work is not only on how cycling can be increased but also on how bicycle traffic can be gender sensitive. Using a mix of methods consisting of document analysis and qualitative interviews, objectives and measures for an increased and gender-sensitive bicycle traffic were identified. Based on these results, recommendations for action were made.

The most important thing for an increased bicycle traffic is to comply with the self-set goals of the City of Vienna itself. But also, to prioritize cycling, by introducing Tempo 30 in the city, creating coherent cycle paths and more structurally separated cycle paths, especially along main routes. For gender-sensitive cycling in Vienna, it is essential to involve women more in the planning process to be able to cover the needs that women have in cycling. Especially the promotion of structurally separated cycle paths is crucial, as women have a higher sense of safety than men. Furthermore, lighting and connected paths are also important for women, especially when women are riding with children. Since women are often responsible for doing the care work, their routes are more complex and diverse than those of men, which is why coherent cycle paths which do not only cover the main routes is of great importance. Although there are justified criticisms of the distinction between women and men in cycling, it seems essential to be able to identify these differences in order to be able to implement women's demands on cycling and thus create equal access to cycling for both women and men.

Inhaltsverzeichnis

Danksagung.....	i
Zusammenfassung	iii
Abstract.....	v
1. Radverkehr als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung	1
2. Theoretischer Rahmen	5
2.1. Gendered mobilities.....	5
2.2. Gender	8
2.3. Mobilität.....	9
2.3.1. Radverkehr.....	11
2.3.2. Frauen im Radverkehr.....	16
2.4. Nachhaltige Entwicklung.....	18
3. Methodik	20
3.1. Dokumentenanalyse	20
3.2. Qualitative Expert*innen Interviews.....	23
3.3. Problemzentrierte Interviews.....	27
3.4. Positionalität.....	31
3.5. Reflexion	31
4. Dokumentenanalyse der Strategien der Stadt Wien.....	33
4.1. Wiener Klimafahrplan	33
4.2. Fachkonzept Mobilität	35
4.3. Handbuch zu Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung.....	37
4.4. Smart City Rahmenstrategie.....	40
4.5. Masterplan Fahrradstraßen Wien.....	43
4.6. Zusammenfassung Dokumentenanalyse.....	44
5. Ergebnisse	46
5.1. Ergebnisse der Expert*inneninterviews.....	46
5.1.1. Ergebnisse zu nachhaltiger Entwicklung.....	69
5.1.2. Ergebnisse zu Maßnahmen für Frauen im Radverkehr.....	72
5.2. Ergebnisse der problemzentrierten Interviews	80
6. Ergebnisdiskussion	90
6.1. Reflexion des Forschungsprozess	100
7. Handlungsempfehlungen	102
8. Conclusio.....	104
Literaturverzeichnis.....	v
Eidesstattliche Erklärung	xiii

Abbildungsverzeichnis	xiv
Tabellenverzeichnis.....	xv
Anhang.....	xvi
Leitfaden der Interviews	xvi
Leitfaden Sustainable Development Goals	xvi
Leitfaden Radverkehr	xvii
Leitfaden Genderunterschiede im Radverkehr	xx
Leitfaden problemzentrierte Interviews.....	xxi
Transkripte Interviews mit Expert*innen.....	xxii
Barbara Laa.....	xxii
Johann Schneider	xxv
Michael Meschik	xlvi
Lina Mosshammer.....	lxvii
Matthias Pintner.....	lxxvii
Thomas Hruschka	xciii
Mitarbeiter der Stadt Wien	c
Transkripte Interviews mit Frauen	cviii
Frau 1	cviii
Frau 2	cxvi
Frau 3	cxxv
Frau 4	cxxxiii
Frau 5	cxl
Frau 6	cli
Frau 7	clxi
Frau 8	clxxi
Einverständniserklärungen	clxxxi
Datenschutzmitteilung	clxxxvii

In dem nachfolgenden Text der Masterarbeit wird eine gendersensible Sprache verwendet. Sollte keine genderneutrale Formulierungen verwendet werden können, wird das Gendersternchen (*) genutzt. Falls aus Versehen eine geschlechtsspezifische Formulierung in diesem Dokument verwendet wurde, wird um Nachsicht gebeten. Selbstverständlich sind alle Geschlechter männlich, weiblich und divers gleichzeitig, gleichgestellt und chancengleich angesprochen.

1. Radverkehr als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Die Auswirkungen der Klimakrise werden zu einem immer größer werdenden Problem der Menschheit. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurde im Jahr 2015 das Pariser Klimaabkommen von der internationalen Staatengemeinschaft der Vereinten Nationen ratifiziert und ist seit 2016 somit völkerrechtlich verbindlich. Ziel ist es, die vom Menschen verursachte globale Erwärmung gegenüber dem globalen Mittel der vorindustriellen Temperaturen auf einen Anstieg von 2 °C zu begrenzen. Mit besonders starken Maßnahmen kann sogar eine maximale Steigerung von 1,5 °C angestrebt werden. Zusätzlich sollen die globalen Treibhausgasemissionen bis Mitte des 21. Jahrhunderts auf null gebracht werden. (vgl. United Nation Framework Convention on Climate Change 2022) Die Folgen der Klimakrise sind schon jetzt weltweit spürbar. Es kommt weltweit zu Wetterextreme wie Hitze, Dürre oder Starkregen, welche weitreichende Auswirkungen auf Ökosysteme, Menschen und Infrastruktur haben können. Vermehrte Waldbrände und der Anstieg des Meeresspiegels, bedrohen die Existenz von Menschen. Hitzeextreme häufen sich, wodurch die Luftverschmutzung zunimmt und die Funktionsfähigkeit wichtiger Infrastrukturen eingeschränkt wird. (vgl. ROGELJ et al. 2018: 7-11) Die Auswirkungen der Klimakrise wirken jedoch unterschiedlich stark auf der globalen Ebene, aber auch Frauen und Männer sind unterschiedlich stark betroffen. „Frauen werden aufgrund bestehender geschlechtsspezifischer Asymmetrien – sei es in der Arbeitsteilung oder etwa im Zugang zu und in der Kontrolle über Ressourcen (z.B. Land, Wasser, Technologien und Finanzmittel) – als besonders verletzlich und folglich als Opfer der klimatischen Veränderungen und der damit einhergehenden Naturkatastrophen identifiziert“ (ÇAGLAR et al. 2012: 9). Bestehende geschlechtsspezifische Ungleichheiten werden dementsprechend durch den Klimawandel reproduziert und verstärkt. Diese Ungleichheiten spielen aber auch eine wichtige Rolle in der Umsetzung der Maßnahmen für Klimaschutz. Hier werden Frauen als wichtige klimapolitische Akteurinnen angesehen. Frauen wird aufgrund ihres biologischen Geschlechts Naturnähe zugeschrieben, die ein umweltfreundlicheres Verhalten hervorrufen soll. (ebd.: 9f.) Aufgrund dessen liegt die „Umweltverantwortung“ bei Frauen. Außerdem können Frauen im Vergleich zu Männern durch ihre „Naturnähe“ auf ein breiteres Wissen über natürliche Ressourcen und alternative Anbaumöglichkeiten zurückgreifen, was insbesondere nach bzw. während Naturkatastrophen ein Vorteil sein kann. Jedoch gilt es zu bedenken, dass es aufgrund der historisch gewachsenen gesellschaftlichen Position der Frau, zu fehlenden Ressourcen und Entscheidungsmacht kommen kann. Die Gesellschaftsstruktur bedingt somit, dass Frauen daran gehindert werden, ihr Wissen einzusetzen. (ebd.)

Ungleiche Ressourcen und Kontrollrechte betreffen Frauen beispielsweise auch im Verkehr (vgl. LAM 2020: 112). Dabei spielt der Verkehrssektor eine große Rolle beim Emittieren von Schadstoffen. Hier besteht ein großes Einsparungspotenzial der Emissionen, wodurch sich die zentrale Rolle des Verkehrssektors bei der Bekämpfung des Klimawandels begründet. Als ressourcenschonende Alternative zum Autoverkehr stellt unter anderem der Radverkehr eine wichtige Option für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung weltweit dar. Vor allem Städte stehen hier im Fokus, da sie durch ihre hohe Bevölkerungsdichte, die hohe Verfügbarkeit unterschiedlicher Transportmittel und ihr Potenzial für kurze Wege eine gute Ausgangsbedingung für nachhaltigen und effizienten Verkehr bieten. (vgl. VCÖ 2019:11f.) Auch die Stadt Wien geht hier mit gutem Beispiel voran. Der Modal Split, der die Aufteilung des Verkehrs in seine verschiedenen Verkehrsmittel darstellt, bilanziert für das Jahr 2022, dass 74 % der Wege mit öffentlich Verkehrsmittel, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Der Anteil des Autoverkehrs liegt mit 26 % aber noch zu hoch, um die Ziele der Stadt Wien bis zum Jahr 2025 zu erreichen. Denn der Anteil des Umweltverbunds, der aus Zufußgehen, Radfahren und dem öffentlichen Verkehr besteht, soll sich bis 2025 auf 80 % erhöhen. Aber auch der Radverkehr hat mit einem Anteil von 9% der zurückgelegten Wege noch nicht sein Potenzial erreicht. (vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014:16,22,122; Wiener Linien 2023a) In der Smart City Strategie wird der Verkehrssektor in Wien zudem für den höchsten Anteil an den gesamten Treibhausemissionen der Stadt, mit 27%, verantwortlich gemacht (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 67; vgl. Urban Innovation Vienna 2019: 8). Sowohl die Stadt Wien als auch andere Städte haben verschiedene Strategien, wie zum Beispiel den Ausbau des Radverkehrs, um Emissionen im Verkehr senken zu können und damit die Erderwärmung zu verlangsamen. Beispielsweise wurde das Budget für den Radverkehr in Österreich 2022 erst um 20 Millionen Euro auf insgesamt 60 Millionen Euro erhöht (vgl. KRUTZLER 2022b). Auch der Ausbau von Radwegen soll in den nächsten Jahren forciert werden. Die geplanten Maßnahmen und Projekte sehen den Bau von neuen und breiteren Radwegen vor, wobei gleichzeitig Autofahrspuren reduziert, und Grünräume geschaffen werden sollen (vgl. KRUTZLER 2022b). Auch die neuste Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO), die im Oktober 2022 beschlossen wurde, bringt einige Vorteile für Radfahrende mit sich. Die StVO ist ein Bundesgesetz und gilt für alle Straßen, die von jeder Person unter den gleichen Voraussetzungen genutzt werden können. Die 33. Novelle erneuerte die Grundfassung aus dem Jahr 1960. (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023b, 2023c) Weitere Vorteile bringen auch die neuesten Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS), welche im April 2022 veröffentlicht wurde. Die RVS sind Richtlinien und Vorschriften, wie Straßen in Österreich zu bauen sind und werden vom zuständigen Bundesministerium veröffentlicht. (vgl.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023a)

Aber auch andere Städte wie beispielsweise Paris forcieren einen Ausbau des Radverkehrs, indem die Stadt fußgänger*innen- und radfahrer*innenfreundlicher wird, analog soll der Autoverkehr reduziert werden (vgl. WINKLER-HERMADEN 2021). Einige Städte haben das Potenzial des Radverkehrs den Verkehr nachhaltiger zu gestalten erkannt, wichtig hierbei ist aber, diesen geplanten nachhaltigen Verkehr gendergerecht zu gestalten. Denn wie bereits beschrieben, werden bestehende geschlechtsspezifische Ungleichheiten durch den Klimawandel reproduziert und verstärkt. Aus diesem Grund sollte ein gesamtheitlicher Planungsansatz im Verkehrssektor diese Ungleichheiten mitbedenken, um so einen Beitrag leisten zu können, diese Ungleichheiten zu eliminieren. Und gleichzeitig dazu führen, dass mehr Frauen mit dem Rad fahren. (vgl. ÇAGLAR et al. 2012: 10)

Die Bekämpfung des Klimawandels und die Eliminierung von Ungleichheiten zwischen den Geschlechtern haben sich auch die Vereinten Nationen mit ihren 17 Sustainable Development Goals (SDGs) zum Ziel gesetzt. Diese stellen eine globale Strategie mit dem Titel „Transforming our World“ dar. Die insgesamt 17 Ziele verbinden die größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts und definieren damit einen Rahmen für nachhaltige Entwicklung. (vgl. Vereinte Nationen 2021) Unter diesen 17 Zielen befinden sich neben Zielen für nachhaltige Städte und für mehr Klimaschutz, auch Ambitionen für Gendergerechtigkeit. Die Vereinten Nationen erkennen daher mit den SDGs die Problematik der Genderunterschiede und der Klimakrise an. Welche Rolle diese beiden Problematiken im Radverkehr einnehmen, wird in dieser Forschungsarbeit untersucht. Die übergeordnete Frage lautet daher; „Wie kann der Radverkehr in Wien gendergerecht gestaltet werden, um ihm Rahmen der nachhaltigen Entwicklung, zu Klima-und Gendergerechtigkeit beizutragen?“

Das Ziel der Arbeit besteht darin aufzuzeigen, wie der Anteil des Radverkehrs in Wien erhöht werden kann, um zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen. Dabei wird aber gleichzeitig untersucht, wie der Radverkehr gendergerecht gestaltet werden kann, um so nicht nur zu Klimagerechtigkeit beizutragen, sondern auch zu Gendergerechtigkeit. Am Ende der Arbeit sollen Handlungsempfehlungen gegeben werden, wie der Radverkehr und die Radverkehrsinfrastruktur in Wien (für Frauen) verbessert werden können. Wichtig dabei ist es, sowohl das Wissen der Expert*innen als auch aus der Lebensrealität gebildete Meinungen von Frauen, die in Wien Rad fahren in die Forschung miteinzubeziehen. So soll neben dem Expert*innenwissen auch die Erfahrungen von Frauen miteingebunden werden, um so auch ein Bild aus der Praxis aufzeigen zu können. Um eine Grundlage für die empirische Forschungsarbeit zu legen, wird eine Dokumentenanalyse einiger auserwählten Pläne und Strategien der Stadt Wien in Bezug auf Mobilität und Gender Mainstreaming durchgeführt. Die

Ergebnisse dieser sollen am Ende der Arbeit unter dem Gesichtspunkt diskutiert werden, ob die Maßnahmen ausreichend sind, um den Radverkehr (für Frauen) in Wien zu verbessern. Den Rahmen dieser Arbeit bildet nachhaltige Entwicklung, welche in der Umsetzung der Sustainable Development Goals (SDGs) gesehen werden. Ziel für diese Arbeit ist es, hierbei Kontext für das gewählte Thema der Arbeit zu schaffen und zusätzlich zu diskutieren, inwiefern die SDGs in den Plänen der Stadt Wien verankert sind und wie diese umgesetzt werden. Aus der Leitfrage „Wie kann der Radverkehr in Wien gendergerecht gestaltet werden, um ihm Rahmen der nachhaltigen Entwicklung, zu Klima-und Gendergerechtigkeit beizutragen?“ leiten sich für diese Arbeit folgende Forschungsfragen ab:

- 1. Welche Maßnahmen sind in der Radverkehrsplanung notwendig, um die Ziele der Stadt Wien in Bezug auf die Erhöhung des Radverkehrs und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen und somit einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten zu können?**
- 2. Wie kann der Radverkehr in Wien auf stadtplanerischer Ebene gendergerecht gestaltet werden?**

2. Theoretischer Rahmen

Ziel dieser Arbeit ist es, zu analysieren, wie der Radverkehr in Wien gendergerecht gestaltet werden kann. Den geplanten nachhaltigen Verkehr gendergerecht zu gestalten ist wichtig, denn durch die Auswirkungen der Klimakrise verstärken sich die Ungleichheiten zwischen Frauen und Männern. Wenn der Radverkehr nicht gendergerecht gestaltet wird, werden dadurch diese Ungleichheiten reproduziert und verstärkt (vgl. ÇAGLAR et al. 2012: 10). Die Theorie der „gendered mobilities“ greift die Problematik der Ungleichstellung zwischen Frauen und Männern im Mobilitätsverhalten auf, weswegen sie die Grundlage der Forschung und der Interpretation der späteren Ergebnisse bildet. Ein weiteres Ziel dieser Arbeit ist es, aufzuzeigen, welche Maßnahmen in der Radverkehrsplanung notwendig sind, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen und damit einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten zu können. Hierfür werden die Vorteile des Radfahrens (in der Stadt) beschrieben und gleichzeitig, die Probleme identifiziert, die für Frauen im Radverkehr auftreten können.

2.1. Gendered mobilities

Schon in den 1980er Jahren gab es die ersten veröffentlichten Kritiken über eine „Genderblindheit“ in der Verkehrswissenschaft und -planung. Seitdem gab es immer mehr Untersuchungen zu dem Verkehrsverhalten von Frauen. Doch der Fokus dabei lag ausschließlich auf den Arbeitswegen der Frauen. Wege, die in der Freizeit gemacht wurden oder Wege, die von arbeitslosen Frauen gemacht wurden, wurden zu diesem Zeitpunkt ausgeblendet. Der bisherige Forschungsfokus überschattete daher andere Forschungsinteressen und zeigte, dass das Potenzial der Untersuchungen von Gender in der Mobilität noch nicht ausgeschöpft war. (vgl. LAW 1999: 567, 570f.) Law (1999: 567) argumentiert, dass künftige Forschungsarbeiten zu diesem Thema auf einer systematischeren Behandlung von Gender als theoretischen Konzept basieren müssten. Gender-Aspekte sollen als soziale Kategorie identifiziert werden und mit Aspekten der täglichen Mobilität verknüpft werden. Die Definition von Gender, die für diese Arbeit genutzt wird, wird im folgenden Unterkapitel beschrieben.

Bei Cresswell und Uteng (2008) findet man eine Konzeptualisierung von Gender und Mobilität, wodurch die Theorie der „gendered mobilities“ entstand. Diese Theorie besagt, dass Gender räumlich produziert wird. Eine wichtige räumliche Kodierung von Gender ist die Dialektik von Beständigkeit und Bewegung – von Ort und Mobilität. Unter Mobilität wird hierbei aber nicht nur die geografische Bewegung, sondern auch das gelebte und erlebte Bewegungspotential verstanden. Mobilität zu verstehen, bedeutet also, beobachtbare physische Bewegungen zu

verstehen, die Bedeutungen, mit denen solche Bewegungen belegt sind, die Erfahrung, diese Bewegungen zu praktizieren, und das Potenzial, diese Bewegungen auszuführen. Das heißt die Theorie der „gendered mobilities“ definiert, dass jede Art von Bewegung, also Mobilität, geschlechtsspezifisch konstruiert ist und ihrerseits zur Produktion, Reproduktion und Anfechtung von Geschlecht selbst beiträgt. Wie Menschen sich bewegen (wo, wie schnell, wie oft etc.), ist nachweislich geschlechtsspezifisch und reproduziert daher weiterhin geschlechtsspezifische Machthierarchien. (vgl. CRESSWELL und UTENG 2008:2) Welche Auswirkungen geschlechtsspezifische Mobilität haben kann, wird ebenso in dieser Theorie thematisiert. Ob die Stadt Wien bei der Planung des Radverkehrs diese geschlechtsspezifischen Machthierarchien bedenkt, wird Teil der Analyse dieser Arbeit sein.

In der Theorie der „gendered mobilities“ wird konzeptualisiert, dass Gender und Mobilität nicht voneinander zu trennen sind (vgl. CRESSWELL und UTENG 2008). Zudem wird auf die dringende Notwendigkeit eines Interesses an der Bedeutung von Gender in der Planung, in der Gestaltung und in der Praxis (nachhaltiger) Mobilität verwiesen (vgl. SELLER 2008:257). Der Fokus der Theorie liegt auf dem fehlenden bzw. mangelnden Zugang zu Verkehrssystemen für Frauen, aber auch die anhaltende Ungleichheit für Frauen mobil zu sein, wird thematisiert. Es wird appelliert an Planer*innen, dass sich die Möglichkeit bietet, durch die Neugestaltung der Technologien, öffentlicher Plätze und Mobilitätspraxen, positive Effekte auf die Mobilität der Frauen zu bewirken. Zusätzlich soll ein größeres Bewusstsein für die Unvollständigkeit des Gender Mainstreamings, im Bereich Mobilität geschaffen werden, um bessere Forschung zu betreiben. (vgl. SELLER 2008:263) Als Gender Mainstreaming wird die Anstrengung, Prozesse in der Politikgestaltung und -umsetzung in allen Themenbereichen zu überprüfen und neu zu erfinden bezeichnet, um bestehende Ungleichheiten zwischen Frauen und Männern aufzuzeigen und zu überwinden (vgl. TRUE und MINTROM 2001: 28). Denn inzwischen ist allgemein anerkannt, dass die Herstellung bestimmter Mobilitätsformen (zum Beispiel der Automobilität und die damit einhergehende Planung autogerechter Städte) oft Immobilität für andere schafft. Das führt dazu, dass beispielsweise Nutzer*innen öffentlicher Verkehrsmittel mit begrenztem Angebot oder begrenzter Frequenz rechnen müssen. Inwiefern und warum es zu solch einer Immobilität kommen kann, versucht die Theorie der „gendered mobilities“ zu beantworten. (vgl. CRESSWELL und UTENG 2008: 7f.)

Mobilität wird unterschiedlich wahrgenommen und praktiziert. Vor allem Frauen und Männer erfahren Mobilität unterschiedlich und dieser Unterschied führt dazu, dass die Machtverhältnisse, die diese Unterschiede überhaupt hervorgebracht haben, bestätigt und reproduziert werden. Männlichkeit wird oft als mobil und aktiv kodiert, während die Weiblichkeit als relativ stationär und passiv kodiert ist. (vgl. CRESSWELL und UTENG 2008: 2) Ein

konkretes Beispiel für unterschiedlich erfahrene Mobilität zwischen Frauen und Männern sind einerseits die oft längeren Wege, die Männer zurücklegen, diese sind dafür direkt und unkompliziert, während Frauen kürzere Wege zurücklegen, diese dafür aber komplexer sind, da sie nicht einfach zur Arbeit fahren, sondern auch die Betreuung der Kinder übernehmen und andere Care-Arbeiten wie einkaufen zu gehen. Geschlechtsdifferenzierte Rollen im Zusammenhang mit Familienunterhaltstätigkeiten belasten Frauen stärker als Männer, was zu erheblichen Unterschieden beim Reisezweck, Reiseentfernung, Transportmittel und anderen Aspekten des Reiseverhaltens führt, einschließlich unterschiedlicher Zeiten, Orte und Entfernungen. (ebd.)

Die Theorie der „gendered mobilities“ wurde auch von anderen Wissenschaftler*innen aufgegriffen. Gauvin et al. (2020:2) schreiben, Städte und deren Planung, seien nicht genderneutral. Auch sie nennen als Beispiel die unterschiedlichen Erfahrungen in der täglichen Mobilität. Die Unsicherheit und die Angst vor physischer oder sexueller Gewalt im öffentlichen Raum und bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind Schlüsselfaktoren, die die alltägliche Mobilität von Frauen und Mädchen einschränken und erschweren. Allein die Lokation einer Bushaltestelle oder die schlechte Beleuchtung einer Straße, kann die Bewegungen von Frauen limitieren. Aber auch die Rolle der Frau in der Gesellschaft und in der Familie führt zu unterschiedlichen Mobilitätsverhalten. Die täglichen Tätigkeiten von Frauen sind unter den aktuellen gesellschaftlichen Gegebenheiten diverser als die von Männern. Frauen sind oft für Hausarbeiten, Kinder, ältere Verwandte und Kranke verantwortlich. Außerdem haben sie in der Regel einen höheren Anteil an Haushaltsverantwortung und machen dabei doppelt so viele Fahrten, um diese Verantwortung zu erfüllen. (vgl. HORTELANO et al. 2021: 1-3) Diese Fahrten sind oft außerhalb der Hauptverkehrszeiten und müssen mit flexiblen Verkehrsmitteln, beispielsweise dem Auto oder dem Fahrrad, zurückgelegt werden. Zusammengefasst haben Frauen genau wie Männer spezifische Mobilitätsmerkmale in Bezug auf Verkehrsmittelwahl, Fahrtzeit, Fahrtzweck, Strecke und Entfernung. (ebd.) Jedoch scheinen Frauen nicht nur in ihrer aktiven Mobilität benachteiligt zu sein, sondern sie sind ebenfalls in der Verkehrsplanung unterrepräsentiert. Beispielsweise waren 2016 nur 22% der Beschäftigten im europäischen Verkehrssektor Frauen. Der Verkehrssektor beinhaltet neben den einzelnen Verkehrsträgern, auch die Forschungen und Planungen im Verkehrsbereich. Die Verantwortlichen im Verkehrssektor haben insbesondere Auswirkungen darauf, wie Verkehrssysteme konzipiert und betrieben werden. Durch den niedrigen Anteil von Frauen in den jeweiligen Entscheidungs- und Planungsgremien, kann davon ausgegangen werden, dass den eigentlichen Ansprüchen von Frauen nicht genügend Bedeutung zugeschrieben wird. (ebd.: 1) Daher untersucht diese Arbeit gezielt, inwiefern Frauen in Wien in ihrer aktiven Mobilität eingeschränkt sind und wie

man die gegebenenfalls benachteiligte Situation für sie verbessern kann, aber auch ob Frauen in der Wiener Radverkehrsplanung unterrepräsentiert sind.

2.2. Gender

Da die Theorie der „gendered mobilities“ die Grundlage der Interpretation der Ergebnisse darstellt, wird in den folgenden zwei Kapiteln beschrieben, welche Konzeptualisierung von Gender und Mobilität für diese Arbeit verwendet wird. Der Begriff Gender hat eine lange und komplexe Genealogie. Gender hängt generell mit den wahrgenommenen Unterschieden zwischen Frauen und Männern zusammen und ist daher mit den ungleichen Machtverhältnissen, die auf diesen wahrgenommenen Unterschieden beruhen, verbunden. (vgl. HANSON 2010: 8) Nach Scott (1986: 1054) ist der Begriff Gender erstmals von amerikanischen Feministinnen definiert worden, die „auf der grundsätzlich sozialen Qualität geschlechtsbezogener Unterscheidungen beharren wollten“. Das Wort Gender bezeichnet eine Ablehnung des biologischen Determinismus implizit in der Verwendung von Begriffen wie „Geschlecht“ oder „sexuelle Differenz“. Gender betont auch den relationalen Aspekt normativer Definitionen von Weiblichkeit. Das heißt, Gender erklärt die soziale Relation zwischen Geschlechtern und lehnt explizit die Unterscheidung der Geschlechter aufgrund von biologischen Merkmalen ab. Gender ist eine soziale Kategorie, die dem biologischen Geschlecht/Körper auferlegt wird. (ebd.: 1056) Andere Autor*innen beschreiben, dass Gender kulturell konstruiert ist und daher nicht das kausale Ergebnis von biologischem Geschlecht ist (vgl. BUTLER 1996: 8f.). Es wird davon ausgegangen, dass, wenn der konstruierte Status von Gender komplett unabhängig vom biologischen Geschlecht theoretisiert wird, Gender selbst zu einem „freischwebenden Kunstwerk“ wird, mit der Folge, dass „Mann“ und „männlich“ ebenso leicht einen weiblichen Körper bezeichnen kann, als auch „Frau“ und „weiblich“ einen männlichen Körper. „Gender bezieht sich also weder auf Frauen noch auf Unterschiede zwischen Männern und Frauen. Gender ist vielmehr der Prozess, durch den Unterschiede, die auf dem vermuteten biologischen Geschlecht beruhen, definiert, imaginiert und in bestimmten Kontexten signifikant werden“ (vgl. NIGHTINGALE 2004:171). Zusammengefasst ist Gender ein soziales Konstrukt und unabhängig vom biologischen Geschlecht. Mit diesem Verständnis werden auch die in weiterer Folge untersuchten Unterschiede zwischen Frauen und Männern im Radverkehr herausgearbeitet. Auch wenn Gender in dieser Arbeit als Kategorie benutzt wird, um Differenzen zwischen Frauen und Männern zu erkennen und herausarbeiten zu können, so wird sich immer nur auf die Differenzen bezogen, die aufgrund des sozialen Geschlechts existieren. In weiterer Folge dieser Arbeit ist daher immer das soziale Geschlecht gemeint, wenn der Begriff Gender benutzt wird. Bei der Analyse und Interpretation der

Ergebnisse ergibt sich daraus aber die Pflicht diese Kategorien ständig zu hinterfragen (vgl. HANSON 2010: 8).

Nach Nightingale (2004:171) ist Gender ein Prozess, durch den Unterschiede, die auf dem vermuteten biologischen Geschlecht beruhen, definiert, imaginiert und in bestimmten Kontexten signifikant werden. Die Prozesse, die Gender definieren sind immer von anderen Dimensionen der wahrgenommenen Differenz beeinflusst, wie zum Beispiel Alter, ethnische Zugehörigkeit, körperliche Leistungsfähigkeit etc. und entwickeln sich durch alltägliche Praktiken wie zum Beispiel alltägliche Mobilität (vgl. PRATT und HANSON 1994 – Zitiert nach HANSON 2010: 8). Gender wird von Subjekten ausgeführt und erst durch diesen Kontext erhält Gender überhaupt eine Bedeutung. Gender kann daher nicht als statisch angesehen werden und wird immer erst durch seinen Kontext definiert. (vgl. NIGHTINGALE 2004:171) Orte können solche Kontexte sein, die Gender konstruieren. Materielle und symbolische Bedeutung von Orten kann unter anderem dadurch begründet für die Gestaltung von Mobilität von Bedeutung sein. (vgl. PRATT und HANSON 1994 – Zitiert nach NIGHTINGALE 2004:171) Gender ist von Raum, Ort und Mobilität beeinflusst. Frauen und Weiblichkeit werden mit dem Zuhause, dem Privaten, mit häuslichen Räumen und eingeschränkter Bewegung gleichgesetzt, während Männer und Männlichkeit mit dem Öffentlichen, mit urbanen Räumen und expansiver Bewegung gleichgesetzt werden. Mobilität ist daher aktiver Akteur in der Konstruktion von Gender. Das heißt Mobilität kann Identität und Subjektivität von Gender transformieren. Mobilität wird als Mittel für den Zugang zu Chancen verstanden, die es den Menschen ermöglicht Orte zu erreichen, an die sie gehen wollen oder müssen. (vgl. HANSON 2010: 9) In dieser Arbeit gilt es herauszufinden, ob Radfahren in Wien eine Art der Mobilität darstellt, die für Frauen und Männer gleich zugänglich ist und daher die Chance mit sich bringt, die Orte zu erreichen, an welche speziell Frauen wollen oder müssen.

2.3. Mobilität

Zu Mobilität gibt es in der Literatur eine Vielzahl von verschiedenen Definitionen. Die Gemeinsamkeit dieser besteht darin, dass Mobilität allgegenwärtig ist, da sie etwas ist, was wir fast die ganze Zeit erleben und tun (vgl. ADEY 2017: 1). Mobilität ist notwendig um das soziale, politische, wirtschaftliche und kulturelle Leben aufrechtzuerhalten, denn ohne Mobilität könnte man nicht zur Arbeit gelangen oder zum nächsten Ort, an dem es Versorgungsstrukturen gibt, noch könnte man sich fit und gesund halten, denn auch jegliche Freizeitaktivität wie Radfahren, Reiten oder Skifahren ist in Mobilität beinhaltet. Aber auch ein Wohnortwechsel oder sogar Migration, wären ohne Mobilität nicht möglich. (ebd.: 1,9) Mobilität ist jedoch nicht für alle Personen gleichermaßen zugänglich. Mobilität kann durch äußere Einflüsse beschränkt werden, wie durch unterschiedliche Technologien in unterschiedlichen

Ländern, mangelnde Zugänge oder auch die Art und Weise in den bestimmten Dienstleistungen angeboten werden. Mobilität kann aber auch eingeschränkt werden durch den eigenen Körper, wie zum Beispiel eine Behinderung, Alter oder auch Gender. (vgl. KELLERMAN 2012: 6; ADEY 2017: 4) Aus den eben aufgezeigten Beispielen lassen sich unterschiedliche Arten von Mobilität ableiten, diese können in vier Kategorien eingeordnet werden; tägliche Mobilität, Reisen, Migration und Wohnortwechsel (vgl. KELLERMAN 2012: 5). Diese Arbeit setzt sich primär mit der alltäglichen Mobilität auseinander. Tägliche Mobilität wird als Zirkulation verstanden, da die Wege der alltäglichen Mobilität immer einen Hin- und einen Rückweg beinhalten und regelmäßig zurückgelegt werden. Im Gegensatz dazu stehen Reisen, Migration und Wohnortwechsel. Während Reisen ebenfalls aus einem Hin- und Rückweg besteht, aber nicht täglich stattfindet, besteht Migration und Wohnortwechsel nur aus einem Hinweg, weswegen diese beiden Arten der Mobilität als irreversible bezeichnet werden. Vor allem Migration, aber auch bei einem Wohnortwechsel, kann es zu einer Veränderung des sozialen Umfeldes kommen und wird somit nicht jeden Tag durchgeführt. Tägliche Mobilität hingegen ist ein Hauptbestandteil unserer täglichen Routine, ist reversibel und findet nahezu jeden Tag statt. (vgl. KELLERMAN 2012: 5f.) Der Mobilitätsbegriff, der für diese Arbeit verwendet wird, bezieht sich immer auf alltägliche Mobilität, für die Einfachheit wird der Begriff aber von nun an als „Mobilität“ und nicht als „alltägliche Mobilität“ bezeichnet.

Hanson (2010: 7) definiert den Begriff Mobilität ähnlich. Sie definiert Mobilität als die Bewegung von einem Ort zum anderen im Laufe des alltäglichen Lebens, dazu gehört das Aufsuchen von täglichen Aktivitäten wie bezahlte und unbezahlte Arbeit (Care-Arbeit), Freizeit, Geselligkeit und Shopping. Das Verständnis der alltäglichen Mobilität ist wichtig, weil sie für die Lebensgrundlage, das Familienleben, das Gemeinschaftsleben und das Geschlechterverständnis von grundlegender Bedeutung ist. Bei Mobilität geht es nicht um die*den Einzelne*n, sondern um die*den Einzelne*n eingebettet in den Haushalt, die Familie, die Gemeinschaft und die Gesellschaft insgesamt. Daraus leitet sich ab, dass es nicht möglich sein sollte, über Mobilität nachzudenken, ohne gleichzeitig den sozialen, kulturellen und geographischen Kontext – die Besonderheiten von Ort, Zeit und Person – zu berücksichtigen. Der geografische, kulturelle und soziale Kontext ist ebenfalls essenziell für das Verständnis der Bedeutungen und Praktiken von Gender. (vgl. HANSON 2010: 8) Ziel dieser Arbeit ist es, zu analysieren, ob der Radverkehr in Wien so gestaltet ist, dass er den sozialen, kulturellen und geographischen Kontext berücksichtigt. Aber auch ob die Radverkehrsmobilität von Frauen unter Berücksichtigung dieser Aspekte stattfindet.

2.3.1. Radverkehr

Wie bei der Konzeptualisierung von Mobilität herausgearbeitet wurde, wird Mobilität durch viele Faktoren determiniert, aber schlussendlich auf differenzierte Formen durchgeführt. Eine Möglichkeit, die täglichen Wege zurückzulegen ist durch das Radfahren. Auf diese Form fokussiert sich diese Forschungsarbeit. In folgenden Unterkapitel werden die wichtigsten wissenschaftlichen Erkenntnisse der letzten Jahre in Bezug auf Radverkehr zusammengefasst.

„Die Geschichte des Fahrrades lässt sich problemlos auch als eine Geschichte der Verbote und Einschränkungen schreiben. Denn wo immer es auftauchte, ließen Reglementierungen nicht lange auf sich warten“ (BECKER et al. 2018: 17). Seit der Erfindung des Fahrrads Anfang des 19. Jahrhunderts in Deutschland, kam es immer wieder zu Verboten, welche das Fahren mit dem Rad auf Straßen erschwerten bzw. gar nicht erlaubten. Laut Bürokraten stellte das Rad eine Störung der öffentlichen Ordnung und die Gefährdung anderer Personen dar. In den 1890er Jahren nahm das Fahrrad allmählich seine jetzige Form an, jedoch waren diese aufgrund der hohen Preise kaum erschwinglich für einen breiten Teil der Bevölkerung. Jenen die fahren wollten, wurden weiterhin viele Verbote auferlegt. Doch nach 1900 wurden die Fahrräder durch Massenproduktion und Importe günstiger, während analog die Löhne stiegen. Dadurch wurde das Fahrrad immer beliebter und verbreitete sich in den breiten Massen, wodurch sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung stark veränderte. Der Trend im Mobilitätsverhalten war nicht mehr aufzuhalten und viele Städte lockerten ihre Verbote und Eindämmungen des Radverkehrs. Durch die Motorisierung nach dem zweiten Weltkrieg erlebte das Fahrrad jedoch einen Imageverlust, es mussten nun auch keine Verbote mehr erteilt werden, denn die Verdrängung des Fahrrads geschah durch ein „autogerechtes“ Leitbild der Stadtplanung in den 1960er und 1970er Jahren. Die Umsetzung dieses Leitbild wurde hauptsächlich von männlichen Stadtplaner durchgeführt. (ebd.: 17-19)

Mittlerweile ist es zur Normalität geworden, dass vor allem Städte auf der ganzen Welt nachhaltige Mobilitätsformen fördern. Oftmals ist die Förderung der nachhaltigen Mobilität auch schon in den vielen Plänen und Zielen der Städte verankert, doch an der Umsetzung scheitert es vielerorts bisher. (vgl. LEVELS 2020: 383) Die Antwort auf die globale Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs, zu Fuß gehen oder dem Radfahren. Ein wichtiger Ansatzpunkt, um den Umweltverbund zu erhöhen, ist das „Zurückerobern der Straßen“. Um den städtischen Straßenraum vom Auto zurückzuerobern, wird in vielen Städten ein Fokus auf den Radverkehr gelegt. Als Vorbilder in Europa werden oft Städte wie Amsterdam und Kopenhagen genannt. Hierbei muss jedoch bedacht werden, dass solche Städte meistens andere Grundvoraussetzungen hatten, weil die

Förderung des Autoverkehrs nicht so stark ausfiel, wie in anderen Städten in Europa. Zusätzlich gab es eine kontinuierliche Tradition des Radfahrens. Die meisten Städte in Europa wurden jedoch mit einer Priorisierung auf den Autoverkehr gebaut und das wiederum nimmt heute den Platz für beispielsweise Fuß- und Radverkehr in diesen Städten weg. (vgl. BECKER et al. 2018:19; LEVELS 2020: 381-383) In anderen Städten Europas ist es schwieriger eine gute Radverkehrsinfrastruktur zu bauen, da hier erst der öffentliche Raum „zurückerobert“ werden muss, da die autogerechte Planung sehr viel öffentlichen Platz in Anspruch genommen hat (vgl. LEVELS 2020: 383). Nichtsdestotrotz können andere Städte einiges von Städten wie Amsterdam und Kopenhagen lernen. Ein wesentlicher Punkt warum Amsterdam und Kopenhagen Vorreiter und Vorbilder für Radverkehr sind, ist die gute Radverkehrsinfrastruktur, bestehend aus Radwegen und anderen Einrichtungen, wie Abstellplätzen. Diese Infrastruktur muss sicher und komfortabel gebaut sein, sodass die Akzeptanz des Radverkehrs in der breiten Bevölkerung gesteigert wird und auch in der Praxis, für den Großteil der Bevölkerung, eine realistische Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Die Argumente dafür liegen bei gut ausgebauter Radverkehrsinfrastruktur auf der Hand. Denn Radfahren ist in diesen Städten oft günstiger und schneller als der motorisierte Individualverkehr und deshalb das effizienteste und komfortabelste Verkehrsmittel. Ein gut ausgebautes Radnetz erleichtert schnellere Routen und Abkürzungen, die mit dem Auto nicht gemacht werden können, außerdem stehen sie selten im Stau und Radabstellplätze neben Stationen des öffentlichen Verkehrs und Shoppingcenters ermöglichen gute Anbindungen. (vgl. LARSEN 2017: 888f.; DEKKER 2022: 340) Radfahren wird als „normal“ porträtiert und ist deshalb Teil des gesamten Verkehrssystems. Es wird nicht als verlangsamte Freizeitaktivität oder anspruchsvoller Sport angesehen. Dadurch wird eine grundsätzliche positive Einstellung der Menschen gegenüber dem Radfahren begünstigt. (vgl. LARSEN 2017: 888) Während es essenziell ist, gute Radverkehrsinfrastruktur zu bauen, ist dies nicht der einzige Faktor, warum der Radverkehrsanteil in Amsterdam und Kopenhagen überdurchschnittlich hoch ist. Radfahren ist dort auch kulturell geprägt, wodurch es schon seit Jahrzehnten eine Priorisierung des Radverkehrs gibt. In den Niederlanden zum Beispiel gab es bereits in den 1970er Jahren große Proteste gegen die urbane Planung für Autos, was darin resultierte, dass mehr Strategien für den Radverkehr geschaffen wurden, um ihn zu verbessern, von denen unter anderem Amsterdam heute profitiert. Der Radverkehr wird auch als inklusiv wahrgenommen, da keine Bevölkerungsgruppe, wie zum Beispiel Kinder oder Rollstuhlfahrer*innen vom Radverkehr ausgeschlossen werden. Das ist ein weiterer Grund warum sich so viele Menschen in Amsterdam und Kopenhagen für das Radfahren begeistern. (vgl. LARSEN 2017: 889; DEKKER 2022: 341) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass hohe Radverkehrsanteile und auch das positive Image des Radverkehrs in Städten mit vielen unterschiedlichen

Faktoren zusammenhängen. Da ein entscheidender Faktor auch die kulturelle Tradition des Radfahrens ist, können die Modelle Amsterdams oder Kopenhagens nicht einfach eins zu eins auf andere Städte adaptiert werden. Dennoch sind solche Städte gute Vorbilder, von denen man insbesondere in Bezug auf die Radverkehrsplanung, bestimmte, in der Praxis bewehrte, Maßnahmen implementieren kann. (vgl. LARSEN 2017: 889) Im Laufe dieser Arbeit gilt es zu analysieren, welche Maßnahmen neben baulichen getroffen werden können, um eine Kultur des Radfahrens in Wien zu fördern.

Fakt ist, dass die Vorteile des Radfahrens vielseitig sind, einerseits für die eigene Gesundheit und andererseits für einen ruhigen und dadurch sicheren CO₂ freien (Stadt)verkehr. Radverkehr entlastet Staus, senkt die Umweltverschmutzung, verringert die Fettleibigkeit, steigert die körperliche Fitness, emittiert kein klimaschädliches Kohlenstoffdioxid und ist für Milliarden von Menschen, die sich kein Auto kaufen können, erschwinglich (vgl. HORTON 2006: 44). Auch Krizek (2012:112) hebt die Vorteile des Radfahrens hervor; Radfahren ist ein sehr effizientes Fortbewegungsmittel, emittiert kaum Schadstoffe, benötigt wesentlich weniger Platz beim Parken und fördert körperliche Bewegung. Des Weiteren spricht McClintok (2002: 1-5) viele positive Aspekte eines hohen Radverkehrsanteil (in Städten) an. Neben den schon erwähnten Vorteilen nennt er auch die Verbesserung des urbanen Lebensraums durch reduzierte Lärmverschmutzung und ansteigende Luftqualität, aber auch die Zunahme der Straßensicherheit durch die Reduktion der durchschnittlichen Geschwindigkeit des Verkehrs. Die Straßensicherheit wird erhöht, je höher der Anteil der Radfahrenden ist. Frühere Ansätze bezeichneten Radfahren als gefährlich, heute wird anerkannt, dass nicht Radfahren selbst gefährlich ist, sondern die gegebene Verkehrssituation das Gefahrenpotenzial erhöht. Je mehr Menschen Radfahren, umso sicherer wird es. Auch die Kollisionsraten verringern sich mit steigender Anzahl von Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen. (vgl. JACOBSEN 2003: 205)

Um jedoch mehr Menschen für den Radverkehr zu begeistern, sind neben Bewusstseinsbildung auch bauliche und stadtplanerische Maßnahmen notwendig. Einige der Gründe, warum Menschen nicht mit dem Fahrrad fahren, sind; zu viel Autoverkehr, keine ausgebauten und/oder durchgängigen Radwege (vgl. HULL und O'HOLLERAN 2014: 370). Es gibt eine Vielzahl an stadtplanerischen und baulichen Möglichkeiten, um die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen und sicherer zu gestalten. Unter anderem sind das breite Fahrradspuren auf der Fahrbahn, abgetrennte Fahrradwege, eine auf den Radverkehr ausgelegte Ampelschaltung, klare Verkehrsregulierung durch Beschilderung, gute Beleuchtung der Fahrradwege, farblich markierte Fahrradwege, und vieles mehr. Studien stellten jedoch fest, dass die meisten Radfahrenden, ungeachtet wie geübt sie sind, eigene Fahrradspuren dem Fahren im Mischverkehr vorziehen. (vgl. PUCHER et al. 2009: 108-111; HULL und O'HOLLERAN 2014: 385) Die Radverkehrsinfrastruktur und das Radnetz sollte so

gut ausgebaut und attraktiv gestaltet sein, dass nicht nur Autofahrer*innen umsteigen, sondern, dass naturgemäß zuerst das Rad als Verkehrsmittel genutzt wird und nicht das Auto (vgl. KRIZEK 2012: 127). Um in weiterer Folge dieser Arbeit zu verstehen, welche Maßnahmen existieren, um Radwege zu gestalten, werden die für diese Arbeit relevanten baulichen Maßnahmen der Radverkehrsplanung vorgestellt.

Der Ein-Richtungs-Radweg ist baulich abgetrennt von der Fahrbahn für den Autoverkehr. Üblicherweise wird er für die Gegenrichtung an der gegenüberliegenden Straßenseite geführt. In den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) werden für diesen eine Mindestbreite von 1,30 Meter festgesetzt. (siehe Abb. 1)



Abbildung 1: Ein-Richtungs-Radweg
(Quelle: Stadt Wien 2023b)



Abbildung 2: Zwei-Richtungs-Radweg (Quelle:
Stadt Wien 2023b)

Auch der Zwei-Richtungs-Radweg ist baulich abgetrennt, aber nur auf einer Straßenseite in beide Richtungen befahrbar. Die Fahrbahnbreite erhöht sich durch den Begegnungsverkehr auf eine Mindestbreite von 2,60 Meter. (siehe Abb. 2) (vgl. Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr 2022: 23; Stadt Wien 2023b)

Eine weitere Art eines Radweges ist ein Radfahrstreifen. Dieser ist nur durch eine Bodenmarkierung von der Fahrbahn abgetrennt (siehe Abb. 3) (vgl. Stadt Wien 2023b). Die RVS sieht dabei eine Mindestbreite von 1,00 Meter vor. Die Markierung stellt dabei eine Begrenzung für alle motorisierten Fahrzeuge auf der danebenliegenden Fahrspur dar und darf nicht überfahren werden. (vgl. Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr 2022: 23)



Abbildung 3: Radfahrstreifen (Quelle: Stadt
Wien 2023b)

Der Mehrzweckstreifen ist ebenfalls Teil der PKW-Fahrbahn und durch eine strichlierte Linie gekennzeichnet. (siehe Abb. 4) Im Gegensatz zum Radfahrstreifen darf der Mehrzweckstreifen von LKW und Bussen mitbenutzt werden. (vgl. Stadt Wien 2023b) Auch der Mehrzweckstreifen muss eine Mindestbreite von 1,00 Meter aufweisen (vgl. Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr 2022: 23).



Abbildung 4: Mehrzweckstreifen (Quelle: Stadt Wien 2023b)



Abbildung 5: Geh- und Radweg (Quelle: Stadt Wien 2023b)



Abbildung 6: Verkehrsschild Fahrradstraße
(Quelle: Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2019: 6)

Darüber hinaus gibt es noch Radwege, die sich die Verkehrsflächen mit dem Fußverkehr teilen, welche eine Mindestbreite von zwei Meter aufweisen müssen. (siehe Abb. 5)

Auf Fahrradstraßen ist das Fahrrad das priorisierte Verkehrsmittel. Sie muss mindestens vier Meter breit sein und der restliche Verkehr darf nur queren oder zufahren. (siehe Abb. 6) (vgl. Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2019: 6; Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr 2022: 23; Stadt Wien 2023b)

Die Radverkehrsplanung findet in Österreich auf der Ebene der Länder statt, die Umsetzung jedoch auf Ebene der Gemeinden und in Wien auf Ebene der Bezirke. Für die Stadt Wien hat

dies die Folge, dass die Aufgabe der Radverkehrsplanung in die Magistratsabteilung 18 fallen und durch die einzelne Bezirksvertretungen umgesetzt werden. Das kann dazu führen, dass die Planungsziele nicht immer mit der Umsetzung übereinstimmen. Auf Abbildung 7 ist die Planungshierarchie bildlich dargestellt.

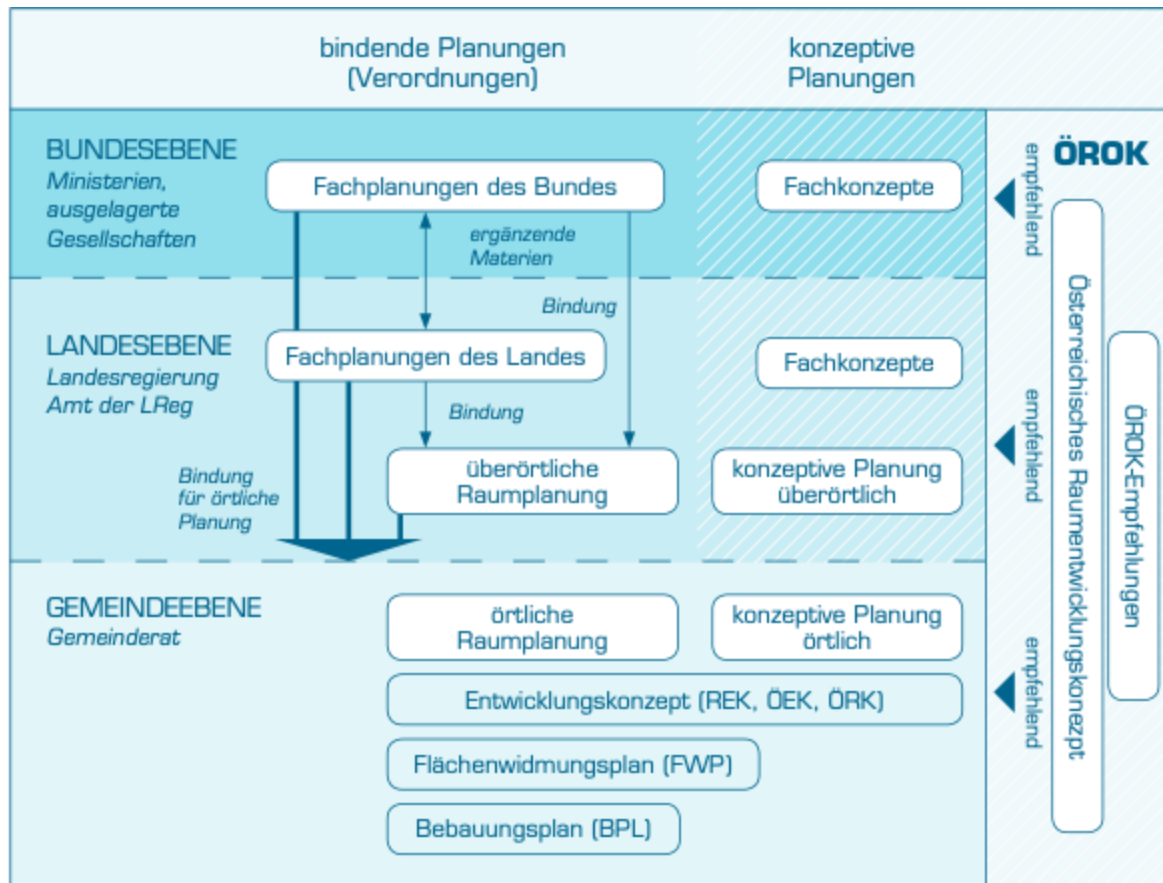


Abbildung 7: Planungshierarchie in Österreich (Quelle: GRUBER et al. 2018: 77)

2.3.2. Frauen im Radverkehr

Radfahrerinnen gehören zu einer der gefährdetsten Gruppe der Verkehrsteilnehmenden. Auch innerhalb der Gruppe an Radfahrenden Personen existieren Ungleichheiten, sowohl aus planerischer und als auch aus sozialer Sicht; räumlich, aufgrund des Stadtviertels, in dem sie wohnen, und sozial, aufgrund der Kategorien, denen sie nach Gender, Alter, ethnischer Zugehörigkeit, Einkommen usw. angehören. (vgl. JACOBSEN 2003: 205; CAGGIANI 2018: 60) Wenn man bedenkt, dass geschlechtsspezifische Unterdrückung im gesellschaftlichen Leben präsent ist, ist es nachvollziehbar, dass sie auch im urbanen Umfeld reproduziert wird. Frauen erleiden oftmals Segregation durch die patriarchale Ideologie, die sich im urbanen Raum durch die Gesellschaftsstruktur widerspiegelt. Da Stadtplanung nicht genderneutral ist, können auch die geschaffenen Plätze diese Neutralität nicht aufweisen. (vgl. HARKOT et al. 2021: 120f.) Doch um möglichst viele Menschen zum Radfahren zu animieren ist es hinderlich, wenn allein durch die Planung schon eine Vielzahl an Personen, in diesem Fall Frauen, exkludiert werden. Das Ziel sollte daher sein, nicht nur Radfahren zu fördern, sondern diese Mobilitätsform auch für alle zugänglich zu gestalten (vgl. ANAYA-BOIG 2021: 32).

Um den Anteil der Radfahrenden Personen und somit auch die Sicherheit zu erhöhen, muss der Radverkehr inklusiver und gendergerechter gestaltet werden. In den letzten Jahren hat sich in der Forschung ein Diskurs über inklusiveren Radverkehr zugespitzt. Primär wird dabei dafür plädiert nicht nur privilegierten Bevölkerungsgruppe, in diesem Fall Männern, den Zugang zum Radverkehr zu ermöglichen bzw. zu erleichtern. (vgl. PSARIKIDOU 2021: 104f.) Die inklusivere Gestaltung des Radverkehrs betrifft oftmals Frauen, denn diese haben häufig andere Erfahrungen und Ansprüche als Männer beim Radfahren, was durch die Theorie der „gendered mobilities“ bestätigt wird. Radverkehr ist oftmals noch von Männern dominiert. (vgl. ABORD DE CHATILLON 2021: 139f.) Da Radverkehr nicht in einem „Vakuum“ stattfindet, werden die strukturellen Ungleichheiten der Gesellschaft in der Radverkehrsplanung reproduziert. Während Frauen und Männer zum Beispiel die gleichen Ressourcen wie Radverkehrsinfrastruktur haben können, können diese dennoch aufgrund von Geschlecht, Alter oder Herkunft diese Ressourcen nicht so nutzen wie Männern. (vgl. LAM 2020: 112) Ein Beispiel hierfür sind Radwege, die im Mischverkehr verlaufen. Frauen bevorzugen Radwege, die getrennt vom motorisierten Individualverkehr sind, im Optimalfall sind diese auch baulich abgetrennt. Frauen haben ein höheres Sicherheitsempfinden, wodurch sie beispielsweise nicht Rad fahren würden, wenn die Route nur durch den Mischverkehr verläuft (vgl. ALDRED et al. 2016: 35). Das höhere Sicherheitsempfinden von Frauen führt dazu, dass Städte in denen der Radverkehr als riskant eingeschätzt wird, im Modal Split einen Radverkehrsanteil von unter 5 % aufweisen. Das Rad als Verkehrsmittel wird in diesem Fall nur durch sehr selbstbewusste und mutige Menschen genutzt. In diesen Städten ist der Radverkehrsanteil der Männer oft viel höher als der der Frauen. Männer sind weniger besorgt oder zurückhaltender als Frauen. Jedoch bringen Männern im Gegensatz zu Frauen seltener oder gar nicht ihre Ängste zum Ausdruck, weil diese nicht die gesellschaftliche Konstruktion einer dominanten Männlichkeit bedienen. (vgl. ALDRED et al. 2016: 29,49) Dies könnte ein Grund für die wahrgenommen Genderungleichheiten im Radverkehr sein, insbesondere, wenn man in Städten mit besserer Radverkehrsinfrastruktur eine Gendergleichheit beobachten kann (ebd.: 29f.). Wie viele Frauen den Radverkehr nutzen, kann ein wichtiger Indikator sein, um zu messen, wie sicher die Radverkehrsverbindungen wahrgenommen werden (vgl. BERNEY R. 2018: 3). Um einen ausgeglichenen Anteil der Wege zu erreichen, muss sich bei der zukünftigen Planung auf die Präferenzen der unterrepräsentierten Gruppen, wie hier den Frauen, fokussiert werden. Die Bedürfnisse der Frauen müssen daher stärker in die Planungen integriert werden, umso auch ein universellen Radverkehr zu gestalten, der für alle, egal ob Frau oder Mann, gleich gut nutzbar ist. (vgl. ALDRED et al. 2016: 29) Inwiefern die Stadt Wien den Radverkehr plant, um die Bedürfnisse der Frauen zu decken, wird im weiteren Verlauf der Arbeit analysiert.

2.4. Nachhaltige Entwicklung

Nachhaltige Entwicklung ist ein Prozess und kann daher weder gemessen, noch erreicht werden. Die Vereinten Nationen haben 17 Ziele definiert, die eben diesen Prozess der nachhaltigen Entwicklung darstellen. (vgl. Vereinte Nationen 2021) Um nachhaltige Entwicklung zu definieren, werden für diese Arbeit, die Sustainable Development Goals (SDGs) herangezogen. Die Vereinte Nationen veröffentlichten 2015 einen globalen Plan mit dem Titel „Transforming our world“, der 17 Ziele und 169 Indikatoren umfasst. Diese 17 Ziele sind ein dringender Aufruf zum gemeinsamen Handeln aller Industrie- aber auch Entwicklungsländer. Sie erkennen an, dass die Beseitigung von Armut, Strategien zur Verbesserung der Gesundheit und Bildung, sowie alle anderen gesetzten Ziele gesamtheitlich bewerkstelligt werden müssen. Dies beinhaltet neben den sozioökonomischen Problemen gleichzeitig die Bekämpfung des Klimawandels und den Einsatz für den Schutz der Ozeane und Wälder. Diese gemeinsame Vision zur Bekämpfung der Armut und Reduzierung von Ungleichheiten wird seit 2016 versucht von allen Mitgliedsstaaten der Vereinte Nationen, in nationale Entwicklungspläne zu überführen. (ebd.)



Abbildung 8: 17 Sustainable Development Goals (Quelle: Vereinte Nationen 2021)

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf den Genderunterschieden in der Mobilität, speziell im Radverkehr und wie diese überwunden werden können, sowie den vielen Vorteilen, die Radfahren (vor allem in Städten) hervorbringt, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Durch die Förderung eines gendergerechten Radverkehrs, wird daher ein Beitrag zur Gender- und Klimagerechtigkeit geleistet. Ziele wie Geschlechtergerechtigkeit (Ziel 5), Nachhaltige Städten und Gemeinden (Ziel 11) und Maßnahmen zum Klimaschutz (Ziel 13) zeigen, dass Themen der Gender- und Klimagerechtigkeit unter dem Rahmen der nachhaltigen Entwicklung stehen

(ebd.). Das Erreichen eines höheren Radverkehrsanteils als auch das Überkommen der Unterschiede von Frauen und Männern im Radverkehr leisten daher einen direkten Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung.

Österreich ist Mitglied der Vereinten Nation, weswegen sich das Land zu der Umsetzung der 17 Ziele verpflichtet hat. Die Stadt Wien hat sich dazu entschieden die Sustainable Development Goals in die Smart City Rahmenstrategie zu implementieren, umso die Umsetzung zu forcieren. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019) Wie genau diese Umsetzung aussieht und welche Bedeutung die SDGs auch in anderen Strategien der Stadt Wien haben, wird Laufe der Arbeit analysiert.

3. Methodik

Um die Forschungsfragen beantworten zu können, wird ein Mix aus drei verschiedenen Forschungsmethoden verwendet. Grundsätzlich werden für diese Arbeit Primär- und Sekundärdaten herangezogen. In einem ersten Schritt erfolgt eine Dokumentenanalyse einiger ausgewählten Strategien und Pläne der Stadt Wien in Bezug auf Mobilität und Gender. Die Analyse der ausgewählten Dokumente ist essenziell, um herauszufinden welche Ziele sich die Stadt Wien in Bezug auf Radverkehr gesetzt hat. Außerdem bilden die Ergebnisse dieser Analyse zusammen mit dem theoretischen Rahmen die Grundlage der Erstellung der Fragen für die qualitativen Interviews, die in einem zweiten Schritt durchgeführt werden. In diesem zweiten Schritt werden Interviews mit Expert*innen für Radverkehr, gendergerechten Radverkehr und Sustainable Development Goals geführt. Diese Interviews sind entscheidend für die Generierung des Wissens, wie die Stadt Wien ihre gesetzten Ziele im Radverkehr erreichen und umsetzen kann, um einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten und inwiefern die Gendergerechtigkeit bei der Radverkehrsplanung Berücksichtigung findet. In einem dritten Schritt, der aber analog mit Schritt zwei stattfinden kann, da die Ergebnisse aller Interviews erst nach Auswertung und Beschreibung dieser zusammengeführt werden, werden problemzentrierte Interviews geführt. Diese Interviews werden mit Frauen geführt, die in Wien Rad fahren, um neben dem Wissen der Expert*innen auch eine Perspektive aus der alltäglichen Praxis einbringen zu können. Zusätzlich kann so geprüft werden, ob die Genderunterschiede, die laut Theorie bestehen, einer wahrnehmbaren Benachteiligung für Frauen im Radverkehr entsprechen.

3.1. Dokumentenanalyse

Als Grundlage der Arbeit werden Sekundärdaten für eine Dokumentenanalyse von fünf Plänen und Strategien der Stadt Wien in Bezug auf Mobilität, Stadtentwicklung und Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung herangezogen. Die Dokumentenanalyse wird durchgeführt, um herauszufinden, welche Ziele sich die Stadt Wien in Bezug auf Radverkehr gesetzt hat, aber auch ob bzw. inwiefern Genderunterschiede im Radverkehr berücksichtigt werden. Zusätzlich soll herausgearbeitet werden, inwiefern die SDGs in die Strategien der Stadt Wien eingebunden wurden.

Dokument der Stadt Wien	Relevanz
Wiener Klimafahrplan	(Rad)verkehr als Teil einer klimagerechten Stadt
Fachkonzept Mobilität	Mobilität als Teil der Stadtentwicklung
Handbuch zu Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung	Genderunterschiede im (Rad)verkehr
Smart City Rahmenstrategie	Overall Strategie für nachhaltige Entwicklung
Masterplan Fahrradstraßen Wien	Plan zur Erstellung von Fahrradstraßen

Tabelle 1: Auswahl der Strategien der Stadt Wien für die Dokumentenanalyse (Quelle: eigene Darstellung der Autorin)

Die Dokumentenanalyse basiert auf den Analysepunkten nach Denz (1989) aus seinem Werk „Einführung in die empirische Sozialforschung“. Folgende Punkte sind bei dieser laut Denz (1989:29ff.- zitiert nach HOFFMANN 2012: 400) zu berücksichtigen:

1. „Analyse der Quelle bzw. ihres Entstehungskontextes z.B. im Hinblick auf Aussagekraft, Authentizität, Objektivität oder Positionsgebundenheit;
2. Bestimmung des zu analysierenden Materials bzw. der Materialstichprobe;
3. Festlegung von Maßeinheiten oder Kategorien – orientiert an der Forschungsfrage;
4. Bestimmung der Untersuchungseinheiten (im Sinne von „ein Bild“ oder eine Bild-erfolge, Texteinheiten, wie Satz, Wort oder Überschrift, Gattung, Eigenschaften etc.);
5. Zuordnung der Eigenschaften des Dokuments zu definierten Ausprägungen oder Merkmalen des Erfassungsdimensionen oder Kategorien (einschließlich der Überlegungen zu entsprechenden Gütekriterien);
6. Auswertung der Daten (im Sinne der Anwendung anderer „üblicher“ – hier v.a. quantitativer – Verfahren)“.

Zu Punkt 1 ist zu erwähnen, dass jedes Dokument, das untersucht wird, von der Stadt Wien veröffentlicht wurde und daher hohe Aussagekraft und auch Authentizität hat, da die verschriftlichten Ziele und Strategien auf Wissen von Expert*innen beruhen und diese von der Stadt Wien auch umgesetzt werden bzw. werden sollen. Da die Stadt Wien auch regelmäßig Monitoringberichte (siehe z.B.: Monitoringbericht der Smart City Rahmenstrategie) veröffentlicht, kann hier angenommen werden, dass die Stadt Wien ihren eigenen Plänen und deren Umsetzung eine hohe Bedeutung beimisst. Die Objektivität dieser Pläne ist schwierig zu bemessen. Der Inhalt beruht auf Wissen von Expert*innen, jedoch sind diese Dokumente oft auch Bewerbungen von Maßnahmen und Umsetzungen, die schon stattgefunden haben. Zusätzlich werden Ziele, die noch nicht erreicht wurden, einfach in den neuen Planungshorizont miteingebunden. In der Gesamtabwägung lassen sich die Ziele, die sich die Stadt Wien setzt, und auch die Beschreibung dieser in den unterschiedlichen Strategien aufgrund der Mitarbeit von Expert*innen sicherlich als objektiv einschätzen. (vgl.

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013; Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014; Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2019; Magistrat der Stadt Wien 2019; Magistrat der Stadt Wien 2022)

Zu Punkt 2; hier wurden fünf Dokumente ausgewählt, die aufgrund ihres thematischen Bezugs Überschneidungen mit der Forschungsthematik aufweisen. Sie behandeln Klimaanpassungsmaßnahmen, vor allem auch in Bezug auf den Verkehr und den Radverkehr. Besonders die Smart City Rahmenstrategie, das Fachkonzept Mobilität und der Klimafahrplan sind Dokumente, die Ziele und Strategien gegen Klimaerwärmung beschreiben, worin der Verkehr beinhaltet ist. Diese werden vor allem auf ihre genauen Ziele zum Radverkehr untersucht. Analog dazu stellt das Handbuch zu Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung ein wichtiges Dokument für den thematischen Rahmen dieser Arbeit dar, da Genderunterschiede in der Mobilität thematisiert werden.

Zu Punkt 3 und 4; aufgrund der verschriftlichten Dokumente werden diese anhand von Wörtern analysiert. Da sich diese Arbeit mit den Genderunterschieden im Radverkehr beschäftigt und gleichzeitig herausfinden soll, ob die gesetzten Ziele in Bezug auf Radverkehr auch einen Beitrag zum Erreichen einer nachhaltigen Entwicklung liefert, wird in den Dokumenten nach folgenden Wörter gesucht: „Radverkehr“, „Radfahren“, „Radwege“, „Radinfrastruktur“, und andere Wörter die mit „Rad-“, beginnen oder vorkommend, „Gender“, „gender-“, „Geschlecht“ und „Frauen“, aber auch „Sustainable Development Goals“ oder „SDGs“. Es wird das gesamte Dokument, bis auf das Literaturverzeichnis auf diese Wörter untersucht.

Zu Punkt 5; die gesuchten Wörter werden gezählt und in Kontext gesetzt, nur wenn die Absätze oder Sätze auch tatsächlich in Verbindung mit Zielen und Strategien für den Radverkehr stehen, fließen sie in die Analyse mit ein.

Zu Punkt 6; In einer Zusammenfassung werden die wichtigsten Erkenntnisse der Dokumentenanalyse zusammengefasst, vereinzelt werden auch Ziele zitiert. Aber auch die Anzahl der vorkommenden Wörter wird vermerkt, um so erkennen zu können, wie viel Platz dem Thema des Radverkehrs bzw. der Frauen im Radverkehr und den SDGs im Verhältnis zueinander gewidmet wird. Diese Erkenntnisse sollen einen Grundstein für diese Arbeit legen, und aufzeigen, welche Ziele sich die Stadt Wien in Bezug auf (gendergerechten) Radverkehr gesetzt hat, um einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten. Die Ergebnisse werden in einer weiteren Folge auch die Grundlage zur Erstellung des Leitfadens für die qualitativen Interviews.

Was genau als Dokument definiert wird, ist ein Streitpunkt in der wissenschaftlichen Literatur. Die lateinische Herkunft des Wortes „Dokument“ kommt von „docere“, und steht, für; wodurch man etwas lehren kann oder woraus man etwas schließen kann. (vgl. HOFFMANN 2012: 396)

Nach Denz (1989: 29) gelten alle Ergebnisse menschlicher Kulturtätigkeit unabhängig davon für welchen Zweck sie geschaffen wurden als Dokumente (zitiert nach HOFFMANN 2012: 397). Konsens hingegen besteht darin, dass es sich bei einer Dokumentenanalyse immer um die Erschließung von Material handelt, dass nicht erst von der*dem Forschenden durch eine Datenerhebung geschaffen werden muss. Daraus folgt, dass Sekundärquellen analysiert werden. (vgl. HOFFMANN 2012: 397) Problematisch bei der Dokumentenanalyse ist die forschungstheoretische Verortung. Sie wird selten als eigenständige Methode beschrieben, sondern oftmals bei anderen Methoden, wie der Inhaltsanalyse, mitbeschrieben. Dabei ist es wichtig, sie als eigenständige methodische Leistung zu verstehen, um die Ergebnisse dieser nicht als komplementär zu anderen Methoden zu beschreiben. (vgl. HOFFMANN 2012: 400,403) Durch diese formale Problematik der Verortung gibt es kaum einen idealtypischen Ablauf einer Dokumentenanalyse (vgl. HOFFMANN 2012: 400). In dieser Arbeit wurde sich daher strikt an dem Ablauf nach Denz (1989) gehalten. In der Abwägung überwiegen die Vorteile einer Dokumentenanalyse die angesprochenen Nachteile der Methode. Es gibt eine große Fülle und breite Vielfalt des potenziell erschließbaren Materials, welches in den meisten Fällen leicht zugänglich ist. Die Analyse kann zudem in relativer Unabhängigkeit von zeitlichen und räumlichen Vorhaben geschehen, da keine Absprache mit Interviewpartner*innen getroffen werden muss oder Beobachtungen durchgeführt werden müssen. (vgl. HOFFMANN 2012: 402)

3.2. Qualitative Expert*innen Interviews

In einem zweiten Schritt werden leitfadengestützte Interviews mit Expert*innen für Radverkehr oder Genderangelegenheiten durchgeführt. „Leitfadeninterviews gehören zu den sogenannten semi-strukturierten Erhebungsformen zur Ermittlung verbaler Daten. Als Leitfadeninterviews bzw. leitfadengestützte Interviews können alle Formen der Erhebung qualitativer Daten bezeichnet werden, die anhand des Einsatzes eines vorab formulierten Leitfadens durchgeführt werden. Die Strukturierung erfolgt beim Leitfadeninterview durch die*den Forschenden mittels Leitfadens (...)“ (MISOCH 2015: 66). Der Leitfaden dient als „roter Faden“ für die Erhebung der Daten und erfüllt folgende Funktionen:

- thematische Rahmung und Fokussierung,
- Auflistung aller relevanten Themenkomplexe,
- Vergleichbarkeit der Daten und Strukturierung des Interviews.

Diese Strukturierung kann unterschiedlich aussehen, von konkret formulierten Fragen mit vorgeschriebener Reihenfolge bis hin zu stichwortartigen Themenlisten, die im Interview in beliebiger Reihenfolge gestellt werden können. Wichtig ist, dass der Leitfaden inhaltlich alle relevanten Themen auflistet und die Fragen möglichst offen formuliert werden, um den

interviewten Personen den notwendigen Raum zu geben frei auf alle Fragen antworten zu können. (ebd.) Außerdem sollten die Fragen in Themenkomplexe unterteilt sein und einer gewissen Argumentationslogik folgen. Insofern ist es sinnvoll, zuerst allgemeine Fragen zu stellen und erst im Verlauf des Interviews auf konkretere bzw. komplexere Aspekte einzugehen, um so auch den Expert*innen die Chance zu geben, sich im Gespräch einzufinden. Zusätzlich sollte vorab die Überlegung angestellt werden, ob unterschiedliche Leitfaden benötigt werden, insbesondere wenn es sich um unterschiedliche Typen von Expert*innen handelt. (vgl. KAISER 2021²: 65) Da zur Bearbeitung der übergeordneten Fragestellung in gewisser Weise drei unterschiedliche Typen von Expert*innen befragt werden (Expert*innen für Genderunterschiede im Radverkehr, für Radverkehr und für SDGs), werden drei leicht abgewandelte Leitfäden für den Erhebungsprozess erstellt. Diese unterscheiden sich nur geringfügig voneinander, sodass diese leicht zusammengefügt werden können, falls es Interviews mit Expert*innen geben wird, die sich mit mehreren der aufgelisteten Themen beschäftigen.

Der Leitfaden ist grundsätzlich in vier Phasen aufgeteilt. Eine Informationsphase, eine Aufwärm- und Einstiegsphase, eine Hauptphase und eine Ausklungs- und Abschlussphase (vgl. MISOCH 2015:68). Bei der Durchführung der Interviews ist es wichtig, die Expert*innen vorerst ins Thema einzuführen und das Forschungsvorhaben zu erläutern. Des Weiteren ist es unerlässlich, dass die*der Forschende einen Überblick über den Status Quo der eigenen Forschung hat und so den Expert*innen im Interview fachlich auf Augenhöhe begegnet, sozusagen als „Co-Expert*in“. In der Informationsphase werden auch die Einverständniserklärungen unterschrieben und gegebenenfalls Anonymisierungen besprochen. (vgl. MISOCH 2015: 68; KAISER 2021²: 66f.)

Die Aufwärm- und Einstiegsphase ist eine sehr wichtige Phase im Interview. Hier sollte eine Einstiegsfrage gestellt werden, die möglichst offen und breit ist, um den Expert*innen die Möglichkeit zu geben, ins Erzählen zu kommen. Zusätzlich muss eine angenehme, offene und vertrauensvolle Gesprächsatmosphäre geschaffen werden. Das Gespräch soll authentisch ablaufen und den Expert*innen nicht das Gefühl suggeriert werden, sozial erwünschte Antworten zu geben zu müssen. (vgl. MISOCH 2015: 68) Die Hauptphase besteht aus den eigentlichen teils konkreten Fragen des Leitfadens. Diese können deduktiv, also aus dem Vorwissen heraus entwickelt sein, aber auch induktiv, also aus neuer Information während des Interviews abgeleitet, sein. (ebd.) In der Ausklungs- und Abschlussphase wird das Interview beendet. Vorab sollte aber das gesamte Interview kurz reflektiert werden und den Expert*innen die Chance gegeben werden, Informationen hinzuzufügen, die noch nicht genannt wurden, für die interviewte Person aber noch wichtig zu erwähnen scheinen. (ebd.)

Die Interviews werden nach Zustimmung der Expert*innen mit einem Audiorekorder aufgenommen und im Anschluss transkribiert. Als Sicherung der Ergebnisse wurde die

Transkription gewählt, dafür ist es wichtig, direkt nach dem Interview die Tonaufnahme zu überprüfen. Bei möglichen technischen Schwierigkeiten kann dann direkt im Anschluss ein Gedächtnisprotokoll erstellt werden, um so den Inhalt des Interviews trotzdem festzuhalten. (KAISER 2021²: 109)

Die Auswertung der Interviews findet mittels Kodierung statt. Durch die Kodierung wird das Textmaterial, das nach der Transkription entstanden ist, „indexiert“, unter Zuhilfenahme konzeptioneller Kategorien. Das Kategoriensystem wird einerseits vor den Interviews festgelegt, durch die Literaturrecherche, die bis dahin stattgefunden hat und durch die Erstellung der Leitfäden, kann aber auch im Laufe der Interviewführungen ergänzt werden. Bei der Festlegung der Kategorien vorab ist darauf zu achten, dass die Kategorien ausreichend konkret formuliert sind, aber noch keine Festlegung von Merkmalsausprägungen beinhaltet sind. (ebd.: 117-123) Auf dieser Basis der kodierten Transkripte werden alle Informationen, Kategorie für Kategorie zusammengeführt. An dieser Stelle wird ersichtlich ob und inwieweit sich die Informationen und Einschätzungen der Expert*innen decken oder widersprechen. Auf Basis dieser kategorialen Zusammenfassung aller Expert*inneninterviews wiederum ist es möglich, die Kernaussagen zu identifizieren und dadurch die Ergebnisse der geführten Gespräche für die spätere Analyse und Interpretation aufzuarbeiten. (ebd.: 123-126)

Name	Relevanz	Datum	Dauer	Ort
Barbara Laa	Verkehrsplanerin (TU Wien), Sprecherin für „Platz für Wien“	9.11.2022	48 min	Online
Johann Schneider	Mitarbeiter bei con.sens mobilitätsdesign, Mitarbeit bei „Platz für Wien“ im Social Media Bereich	9.11.2022	45 min	Arbeitsplatz der Verfasserin der Arbeit
Michael Meschik	Ass. Prof. an der Boku, u. a. mit dem Schwerpunkt auf Fuß- und Radverkehr	10.11.2022	1h19 min	Universität für Bodenkultur Wien
Lina Mosshammer	Policy Officer beim Verkehrsclub Österreich (VCO), Co-Founder bei Punkt vor Strich und Co-Founder bei women in mobility Hub Vienna	30.12.2022	36 min	Online
Matthias Pintner	Radlobby Wien	5.1.2023	1h42 min	Büro der Radlobby im 2ten Bezirk
Thomas Hruschka	Nachhaltigkeitskoordinator der Stadt Wien	19.1.2023	25 min	Wiener Umweltschutzabteilung (MA 22)
Mitarbeiter der Stadt Wien	Mitarbeiter für den Radverkehr in Wien	20.1.2023	29 min	Büro der Stadt Wien

*Tabelle 2: Informationen der Expert*inneninterview (Quelle: Eigene Darstellung der Autorin)*

Im Zeitraum November 2022 bis Jänner 2023, wurden insgesamt sieben Interviews mit Expert*innen durchgeführt. Die genauen Informationen sind in der Tabelle 2 verschriftlich. Der Mitarbeiter der Stadt Wien möchte anonym bleiben, weswegen sein Name nicht genannt wird

Zwar konnten durch die Theorie aufgezeigt werden, welche Maßnahmen zu einem höheren Radverkehrsanteil führen und auch welche Maßnahmen für einen gendergerechten Radverkehr umgesetzt werden müssen, dennoch war es wichtig leitfadengestützte Interviews mit Expert*innen zu führen, um hier detaillierte und insbesondere aufs Raumbeispiel bezogenen Inhalte zu generieren. Durch die Dokumentenanalyse wird geklärt, welche Ziele sich die Stadt Wien in Bezug auf Radverkehr setzt. Welche Maßnahmen es aber speziell in Wien braucht, um dieses Ziel umsetzen zu können und den Radverkehr in Wien gendergerecht zu gestalten, können nur Expert*innen für (gendergerechten) Radverkehr in Wien beantworten. Von hoher Bedeutung hierfür ist es daher, eine passende Auswahl der Expert*innen zu treffen. Dafür braucht es im Vorfeld fundierte Recherchen potenzieller Interviewpartner*innen und auch Kontakt vor dem Interviewtermin. Bei diesem Kontakt kann die Dringlichkeit und die Thematik des Interviews geklärt werden, aber dieser kann möglicherweise auch für die Akquise weiterer Interviewpartner*innen genutzt werden. (vgl. KAISER 2021²: 158f.) Diese fundierte Recherche wurde vor der Auswahl der Expert*innen durchgeführt. Beschränkt wurde sie nur durch Expert*innen, die nicht für ein Interview zur Verfügung standen. Weiters ist es wichtig, die angemessene Zahl an Interviewpartner*innen zu finden. „Vor dem Hintergrund der zeitlichen Ressourcen, die für die Sicherung und Analyse von Interviewdaten benötigt werden, sollte die Zahl der Interviews so bemessen sein, dass sie vor dem Hintergrund der Fragestellung plausibel ist und insofern auch nicht mehr Experten befragt werden als notwendig“ (KAISER 2021²: 162). Für diese Forschung waren um die zehn Interviews geplant, jedoch konnte nach dem siebten Interview eine Sättigung der Informationen festgestellt werden. Um das Fehlen einer theoriegeleiteten Analyse zu vermeiden, fand eine theoretische Einbettung der Forschungsfrage statt, aber auch die Bestimmung von Analysedimensionen für den Leitfaden und die Entwicklung von Analysekatoren für die Inhaltsanalyse (vgl. KAISER 2021²: 170).

3.3. Problemzentrierte Interviews

Als dritte Methode werden problemzentrierte Interviews mit Frauen, die regelmäßig in Wien Rad fahren durchgeführt. Bei problemzentrierten Interviews handelt es sich um eine spezielle Form von Leitfadeninterviews, deren Ziel es ist, subjektive Sichtweisen oder Sinnkonstruktionen von Individuen im Hinblick auf ein bestimmtes gesellschaftlich relevantes Thema zu untersuchen, um abschließend zu einer Theoriegenerierung zu gelangen; zentrales Prinzip ist dabei das Erzählen (Narration). Das forschende Subjekt geht mit theoretischem Vorwissen in die Erhebungssituation und bringt dieses Vorwissen bewusst in konkrete Interviewsituationen ein. Bei der Analyse der Interviews ergibt sich wiederum weiteres (neues) theoretisches Wissen aus der subjektiven Wahrnehmung der befragten Person, welches in weitere Interviews eingebracht werden kann. (vgl. MISOCH 2015: 71f.) Es gibt drei wichtige Grundprinzipien der Problemzentrierten Interviews (PZIs):

- Problemzentrierung: Die Fragestellung der Untersuchung muss ein gesellschaftlich relevantes Problem darstellen. Die Fragestellung kann alleinig durch die Realisierung dieser Masterarbeit als relevant eingestuft werden.
- Gegenstandsorientierung: Es können verschiedene Methoden der Datenerhebung (Gruppeninterviews, Einzelinterviews, standardisierter Fragebogen, etc.) oder auch spezifische Gesprächstechniken (narrativ, dialogisch) flexible angewendet werden. Das PZI wird daher nicht per se als Leitfadeninterview realisiert, sondern gegebenenfalls auch während des begonnen Forschungsprozess als z.B. Gruppeninterview weitergeführt, sollte sich dies entgegen der Vorannahme als der beste Zugang zum Forschungsgegenstand erweisen. Die PZIs in dieser Arbeit werden als Einzelinterviews durchgeführt. Als Gesprächstechnik wird die narrative Form gewählt.
- Prozessorientierung: Der gesamte Forschungsablauf sollte prozesshaft organisiert werden. Der Leitfaden sollte sich prozesshaft entwickeln und nach jedem Interview überarbeitet werden. Zusätzlich bedeutet Prozesshaftigkeit auch, sich einzulassen auf das prozesshafte Geschehen der sozialen Interaktionen. (ebd.: 72)

Der Aufbau eines PZIs beinhaltet vier Elemente. (1) Einen Kurzfragebogen, der noch vor Start der Interviewfragen soziodemographische Daten erheben soll. Zum einen soll dies einen guten Einstieg ins Gespräch ermöglichen und zum anderen kann so der eigentliche Interviewprozess von der Erhebung der Hintergrunddaten vermieden werden und die*der Interviewte kann sich danach auf ihre*seine subjektive Sichtweise zu den Fragen konzentrieren. Auch können im Nachgang bestimmte Erkenntnisse mit den erhobenen soziodemographischen Daten besser miteinander verglichen und Aussagen in den Gesamtkontext der befragten Person

eingeordnet werden. (2) Die Interviews sollen aufgezeichnet werden und danach vollständig transkribiert werden, was auch wichtig für die spätere Auswertung ist. (3) Dem Interview liegt ein Leitfaden zu Grunde, der einerseits den Kommunikationsverlauf, während des Erhebungsprozesses steuern soll, aber andererseits auch eine Vergleichbarkeit der Interviews gewährleistet. (4) Direkt nach dem Interview wird ein Postskript erstellt, in dem kurz die Gesprächssituation, die Stimmung und eventuelle Besonderheiten verschriftlicht werden. Dieses kann in bestimmten Fällen das Interpretieren wichtiger Befunde unterstützen. (vgl. WITZEL 2000: 236-238)

Für den Prozess der Interviewführung gibt es zwei Kommunikationsstrategien. Die erzählgenerierende Kommunikationsstrategie soll die interviewte Person zum Erzählen anregen. Hierzu zählen die Einleitungsfrage, die den thematischen Fokus bringen soll, allgemeine Sondierungsfragen, um zum Beispiel konkrete Erfahrungsberichte zu erlangen, aber auch konkrete Nachfragen und Ad-hoc Frage, die zwar eventuell nicht im Leitfaden stehen, aber relevant sein könnten. Als verständnisgenerierende Kommunikationsstrategie zählen zum Beispiel Sondierungsfragen bei welchen das theoretische Vorwissen des*der Interviewenden in die Frage miteinfließt. Hier können Behauptungen aufgestellt werden, die die interviewte Person widerlegen oder bestätigen kann. Zur verständnisgenerierenden Kommunikationsstrategie zählen aber auch Verständnisfragen, Konfrontationsfragen und die Methode der Zurückspiegelung. Hierbei werden Aussagen der interviewten Person zusammengefasst und zurückgespiegelt, um Missverständnissen vorzubeugen. (vgl. WITZEL 2000: 244-252; MISOCH 2015:73f.) „Die Frage, zu welchem Zeitpunkt des Interviews von den erzählgenerierenden zu den verständnisgenerierenden Frageformen gewechselt werden soll, ist nicht pauschal zu beantworten. So kann entweder so lange erzählgenerierend vorgegangen werden, bis sich in den Antworten klare Muster und Strukturen ablesen lassen, die dann nachfolgend detaillierter anhand verständnisgenerierender Fragen analysiert werden können; es können aber auch verständnisgenerierende Fragen zu einem früheren Zeitpunkt eingesetzt werden, sodass die sich dann abbildenden Muster durch erzählgenerierende Fragen illustriert werden können“ (MISOCH 2015:74f.). Auch die Auswertung der problemzentrierten Interviews wird ebenfalls mittels Kodierung nach Kaiser (2015) stattfinden.

In dieser Masterarbeit wird das problemzentrierte Interview als Methode herangezogen, um ein Gefühl dafür zu entwickeln, wie der Radverkehr in Wien für Frauen in der Praxis wahrgenommen wird und welche Annahmen aus den vorab beschriebenen Theorien übernommen werden können und welche eventuell nicht. Wichtig dabei ist, den Frauen eine freie Erzählung ihrer subjektiv wahrgenommenen Praxis zu gewährleisten.

Für die problemzentrierten Interviews werden insgesamt acht Frauen zu ihren individuellen Erfahrungen im Radverkehr in Wien befragt. Alle Frauen, die ausgewählt wurden, fahren

mindestens zweimal in der Woche in Wien mit dem Fahrrad. Vier dieser Frauen haben keine Kinder, vier haben Kinder, die unter 18 Jahre alt sind. Ziel der Interviews war es herauszufinden, ob das Sicherheitsgefühl auf der Straße ein anderes für Frauen mit Kindern oder für Frauen ohne Kinder ist und ob sich die Erwartungen an den Radverkehr trotz der unterschiedlichen Lebensumstände überschneiden. Aus der Literatur geht hervor, dass Frauen sich tendenziell unsicherer im Radverkehr fühlen als Männer (vgl. PRATI et. al 2019: 1). Hier wurde untersucht, ob sich das Sicherheitsempfinden verstärkt, wenn Frauen mit ihren Kindern im Radverkehr unterwegs sind. Des Weiteren unterscheiden sich oft die Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, da sich meistens Frauen, um die alltägliche Care-Arbeit kümmern, daher öfter mit Kind unterwegs sind und bedingt durch die unterschiedlichen Aufgaben auch andere Wege zurücklegen (vgl. PRATI 2017: 370). Um diese unterschiedlichen Bedürfnisse herausfiltern zu können, werden Frauen mit und ohne Kinder interviewt. Dafür müssen die Kinder aber nicht zwangsweise selbst Fahrrad fahren, um auch Frauen interviewen zu können die möglicherweise Angst haben mit ihren Kindern in Wien Rad zu fahren, da die Frauen selbst aber auf jeden Fall mindestens zweimal die Woche Rad fahren, kennen sie den Radverkehr in Wien gut genug, um beurteilen zu können, was aus ihrer Sicht verbessert werden müsste, damit sie mit ihren Kindern auch Rad fahren bzw. Rad gefahren wären. Die Kinder sollen aber unter 18 Jahren sein, um Erfahrungen von Frauen zu generieren, die noch relativ aktuell sind. Die Auswahl der Frauen hat über Facebookgruppen für Radverkehr in Wien und den einzelnen Bezirken stattgefunden, sowieso über den Schneeballeffekt. Die Interviews wurden alle unter bestehenden Datenschutzgrundverordnung der Universität Wien durchgeführt. Allen interviewten Frauen wurde eine Datenschutzmitteilung überreicht. (siehe Anhang)

Aufgrund der geringen Anzahl der problemzentrierten Interviews können die Ergebnisse der Interviews nicht als repräsentativ angesehen werden. Jedoch wurde versucht mit den Auswahlkriterien eine breite Masse an Frauen anzusprechen und verschiedenste Meinungen von Frauen mit diversem soziodemographischem Hintergrund einzubeziehen. Im Laufe der empirischen Forschung hat sich jedoch gezeigt, dass nur Frauen mit Universitätsabschluss interviewt wurden. Somit kann man die Ergebnisse für diese kleine Gruppe als repräsentativ bewerten. Aufgrund des zentrierten Problems der Befragung konnte davon ausgegangen werden, dass nach fünf bis sechs Interviews eine Sättigung der Ergebnisse erreicht sein wird. Um das zu prüfen, wurden nach dem sechsten Interview noch zwei weitere geführt, um danach bestätigen zu können, dass die Kernaussagen deckungsgleich sind. Es muss jedoch erwähnt werden, dass die Erfahrungen und Meinungen der Frauen zum Radverkehr und der Radverkehrsinfrastruktur sehr individuell und inhomogen sind, was auch vor der Durchführung zu erwarten war, weswegen nie von einer repräsentativen Erhebung ausgegangen wurde. Die

individuellen Erfahrungen der Frauen haben sich in jedem Interview unterschiedlich geäußert, auch diese Sättigung der Ergebnisse konnte nach dem achten Interview bestätigt werden.

Name	Kinder	Häufigste Wege	Datum	Dauer	Ort
Frau 1	nein	Arbeit	6.10.2022	19 min	Arbeitsplatz der Frau
Frau 2	nein	Haltestellen von Öffentlichen Verkehrsmitteln, Freizeit	7.11.2022	32 min	Online
Frau 3	nein	Arbeit	15.12.2022	19 min	Arbeitsplatz der Forscherin
Frau 4	nein	Arbeit	7.12.2022	15 min	Arbeitsplatz der Forscherin
Frau 5	ja	Schule, Freizeit	17.11.2022	23 min	Online
Frau 6	ja	Arbeit	17.11.2022	23 min	Online
Frau 7	ja	Arbeit, Kindergarten, Freizeit, Einkaufen	1.12.2022	33 min	Online
Frau 8	ja	Einkaufen, Freizeit, Schule	14.12.2022	30 min	Online

Tabelle 3: Informationen der Interviews mit Frauen (Quelle: Eigene Darstellung der Autorin)

Es zeigt sich in der Forschungspraxis, dass Erhebungen erst als problemzentrierte Interviews bezeichnet werden, wenn die genannten vier Elemente (Kurzfragebogen, Aufzeichnung, Leitfaden und Postscript) miteinander kombiniert werden und die drei Grundprinzipien (Problem-, Gegenstands- und Prozessorientierung) zur Anwendung kommen (vgl. MISOGH 2015: 76). In der Erhebung wurde daher dezidiert darauf geachtet diesem Forschungsprozess gerecht zu werden, in dem alle Elemente miteinander (siehe Anhang) sowie die Grundprinzipien kombiniert wurden. Das PZI ringt zusätzlich mit der unscharfen Definition eines „gesellschaftlich relevanten Problem“. Zunächst kennzeichnet der Begriff den Ausgangspunkt einer vom forschenden Subjekt wahrgenommen gesellschaftlichen Problemstellung. (vgl. WITZEL 1985: 230; MISOGH 2015:76) „Die Methode des PZI wurde vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Modernisierung und Individualisierung entwickelt und nimmt die daraus resultierende Selbstverantwortlichkeit des Subjekts für das Gelingen oder Scheitern des Lebens vermehrt in den Blick“ (MISOGH 2015:76). Zusätzlich gibt es keine konkreten Vorgaben, wie die Interviewdaten methodisch ausgewertet werden sollen. Beschrieben wird lediglich, dass Markierungen im Transkript vorgenommen werden sollen, die die Stichworte aus dem Leitfaden (theoriegeleitet) und neu genannte Themen (induktiv) umfassen. (ebd.: 76f.) Für diese Arbeit wurde sich auf die Kodierung nach Kaiser (2015) als Auswertungsmethode festgelegt. Nichtsdestotrotz erweist sich die methodische Kombination

aus narrativen und nachfragenden Elementen innerhalb eines Leitfadeninterviews als vielversprechend. Der interviewten Personen wird Raum für die eigene Narration gegeben und analog hat die*der Forschende die Möglichkeit der Fokussierung mittels entsprechender Nachfragetechniken während dem Interview. Durch die methodische Offenheit werden keine starren Systeme der sozialen Realität abgebildet, was sich ebenfalls als positiv erweist. (vgl. MISOCH 2015: 77)

3.4. Positionalität

Besonders hervorzuheben ist die Positionalität der Forschenden. Da es sich bei den Interviews um eine qualitative Forschungsmethode handelt, schafft dies besonders in der Auswertung Raum für Interpretationen. Bei der Zusammenfassung und Einordnung der Ergebnisse ist es daher essenziell, die Positionalität der Forschenden darzustellen. Bei der Forschenden handelt es sich um eine Masterstudentin mit weißer Hautfarbe an der Universität Wien im Masterlehrgang Raumordnung und Raumforschung. Bei den problemzentrierten Interviews lag das Hauptaugenmerk auf der subjektiven Beschreibung der normativ aufgeladenen Lebensrealitäten der Frauen. Durch die Interviewsituation kommt es dabei zwangsläufig zu einem kommunikativen Prozess, der unter den genannten Aspekten reflektiert werden sollte. Bei den Antworten handelt es sich deshalb nicht um allgemeingültige Aussagen, sondern vielmehr um den Ausdruck des persönlichen Empfindens, die sich speziell auf die Frage der Forschenden beziehen. Die Kommunikation zweier Personen ist dadurch immer unter ihren Determinanten zu sehen. Daher wird im Falle dieser Arbeit das bekanntschaftliche Verhältnis der Forschenden und der Frauen als positiv für die Ergebnisse eingeordnet. Neben den bereits beschriebenen Problemen entstehen durch die Bekanntschaft auch positive Effekte. Diese bestehen besonders in der Vertrautheit bei der Kommunikation. Dadurch konnten tiefgehende Einblicke in die Lebensrealitäten der Frauen gewonnen werden, für die es in anderen Kreisen mehr Zeit zum Kennenlernen gebraucht hätte. Die Positionalität spielt bei den Expert*inneninterviews nur eine untergeordnete Rolle, da es sich um ein fachliches Gespräch und nicht um persönliche Lebensrealitäten handelt. Außerdem konnte durch die vorhergehende Literaturrecherche ein Wissen zu der behandelten Thematik aufgebaut werden, sodass die Expert*inneninterviews auf fachlicher Augenhöhe stattfinden konnten. (vgl. GENZ 2020: 18-23)

3.5. Reflexion

Durch die problemzentrierten Interviews wird die Einstellungen der Frauen, die in Wien Rad fahren zum Radverkehr in Wien erhoben. Dadurch kann die Meinung der Betroffenen Personen in die Analyse der Arbeit miteinfließen. Durch die Konzentration auf die Meinungen

der Frauen zum Radverkehr und zu den Genderunterschieden im Radverkehr, hätte es den zeitlichen Rahmen gesprengt auch die Meinungen von Männern zum Radverkehr einzuholen. Dies wäre interessant gewesen, um die womöglich unterschiedlichen Bewertungen auch bearbeiten zu können.

4. Dokumentenanalyse der Strategien der Stadt Wien

Um einen Überblick zu bekommen, welche Ziele sich die Stadt Wien in Bezug auf gendergerechten Radverkehr gesetzt hat, wurde eine Dokumentenanalyse durchgeführt. Die folgenden fünf Dokumente beschreiben Ziele und Strategien der Stadt Wien in Bezug auf die Verbesserung des Radverkehrs und der Gleichstellung von Frau und Mann in der Stadt- und Verkehrsplanung.

Um diese Dokumente analysieren zu können, wurde sich an das Konzept von Denz (1989) angelehnt, wie schon im Kapitel *Methodik* beschrieben. In dem folgenden Kapitel werden die Stellen beschrieben, die bei der Stichwortsuche gefunden wurden und in Kontext gesetzt. Es gibt eine Wortzählung und die wichtigsten Stellen in Bezug zu dieser Arbeit werden genauer beschrieben. Vorab wird eine kurze Zusammenfassung der Dokumente gegeben.

4.1. Wiener Klimafahrplan

Der Wiener Klimafahrplan ist das neueste Dokument der Stadt Wien aus dem Jahr 2022 in Bezug auf Klimaanpassungen und Klimaschutz. Er beschreibt den gemeinsamen Weg zur Erreichung der Wiener Klimaziele bis 2040 im Sinne einer klimagerechten Stadt. Durch das Zusammenspiel von Zielsetzungen für den Klimaschutz, aber auch für die Klimaanpassung soll die Lebensqualität für alle Wiener*innen sichergestellt sowie Klimaneutralität und Klimaresilienz erreicht werden. In Abbildung 9 sind einige dieser Ziele beschrieben. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2022: 30)

Wiener Klimaziele 2040



Abbildung 9: Wiener Klimaziele 2040 (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 2022: 30)

Der Klimafahrplan ist in sieben Überkapitel aufgeteilt und ein Unterkapitel behandelt das Thema „Mobilität“. Zu gendergerechter Stadtentwicklung oder den Sustainable Development Goals gibt es kein eigenes Kapitel. Die SDGs werden ein einziges Mal im Kapitel 2.5 „Wien-Prinzip 5 erwähnt: Alle für eine(n), eine(r) für alle – Gemeinsam die Zukunft gestalten“, in dem darauf hingewiesen wird, wie wichtig Partizipation vor allem bei Fragen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung ist, aber auch bei anderen Nachhaltigkeitszielen wie den SDGs. Es wird jedoch nicht auf die 17 Ziele genauer eingegangen und wie man diese in Wien im Zusammenhang mit Klimaschutz umsetzen könnte. Aber auch Gender und Frauen sind Themen, die nicht sehr häufig im Klimafahrplan vorkommen. Insgesamt kommen Wörter wie „Gender“, „Geschlecht“ oder „Frauen“ 8-mal im Dokument vor. In Bezug auf Frauen werden oft nur Fakten und Zahlen genannt, wie zum Beispiel die Lebenserwartung. Es wird jedoch auch erwähnt, dass Frauen einen anderen Einfluss als Männer auf den Klimawandel haben durch ihr unterschiedliches Verhalten, aber auch, dass die Auswirkungen der Klimakrise auf Frauen und Männer ungleich sind. Diese Fakten werden aber lediglich genannt und nicht genauer spezifiziert. Gendergerechte Planung wird zweimal im Klimafahrplan beschrieben. Einmal in Bezug auf gendersensible Beratung für Gesundheits- und Pflegepersonal in Bezug auf gesundheitsrelevante Aspekte des Klimawandels. Ein zweites Mal in Bezug auf die Umgestaltung von öffentlichen Räumen und die Wichtigkeit der Einbindung der Bevölkerung, um einen partizipativen und gendersensitiven Prozess gestalten zu können.

Während die Themen Gender und SDGs eine geringe Häufigkeit im Wiener Klimafahrplan aufweisen, wird die Thematik des Radverkehrs intensiver behandelt. Wörter die „Rad“ beinhalten wurden im Klimafahrplan 19-mal gefunden. Es wird beschrieben, wie wichtig die Fokussierung auf den Radverkehr ist, um Emissionen zu sparen und auch öffentlich Raum zurückzugewinnen und damit unter anderem den Anteil des Autoverkehrs zu senken (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2022: 40-42). Es werden die folgenden konkreten Maßnahmen für den Radverkehr genannt: „Raus aus fossilen Antrieben im Verkehrsbereich durch die Umstellung auf Elektroantriebe und durch die Änderung des Mobilitätsverhaltens bzw. den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel sowie der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr“ (ebd.: 38). Oder auch: „Weitgehende Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit („Vision Zero“ – null Verkehrstote) sowie Komfort für Fußgehende und Radfahrende durch die vermehrte Einführung von Tempo 30, vor allem in Wohngebieten und durch die Realisierung von Wiener „Supergrätzeln“. Unterstützung durch bauliche Maßnahmen und vermehrte Kontrollen“ (ebd.: 45). Ein weitere Ziel lautet: „Radwegeoffensive für ein komfortables, sicheres und lückenloses Netz: Ausbau der Radinfrastruktur laut strategischem Radwegeausbauprogramm bis 2025 und Ausbau von Radlangstrecken bis 2030 sowie Lückenschluss und Qualitätssteigerung im Bestand. Deutliche Erhöhung des Angebots an sicheren Radabstellplätzen im öffentlichen

Raum. Es wird einfacher, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren“ (ebd.: 46).

Auch im Bereich der Sharing-Angebote wurde ein Ziel festgelegt: „Forcieren der Marke und Ausbau der Mobilitätsstationen „WienMobil“ auch für die integrierten Sharing-Angebote im öffentlichen Raum (WienMobil Rad, WienMobil Auto)“ (ebd.: 46).

Aber es gibt auch einige Maßnahmen, die nicht explizit für den Radverkehr gesetzt werden, ihm dennoch zugutekommen. Hier wird zum Beispiel auf die verbesserte Anbindung an Erholungsräume eingegangen und, dass diese auch gut mit dem Rad erreichbar sein sollten. Auch die Umgestaltung des bestehenden Straßenraums soll nicht nur für Begrünungsmaßnahmen genutzt werden, sondern auch um attraktive Räume zu schaffen für aktive Mobilität wie dem Radfahren. (ebd.: 98, 106)

4.2. Fachkonzept Mobilität

„Das Fachkonzept Mobilität ist eine Teilstrategie des Stadtentwicklungsplans STEP 2025 und konkretisiert die darin formulierten Haltungen und Strategien zur Mobilität. Die Handlungsebene des STEP 2025 wird somit im Fachkonzept Mobilität weiterentwickelt. Planungshorizont, Werte und die benannten Herausforderungen des STEP 2025 gelten auch für das Fachkonzept Mobilität“ (Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 15). Das Fachkonzept stammt aus dem Jahr 2014 und ist in sieben Überkapitel unterteilt, wobei eines davon Handlungsfelder der Mobilität beschreibt. Kein einziges ist ausschließlich dem Radverkehr gewidmet.

Die Sustainable Development Goals werden wörtlich kein einziges Mal im Fachkonzept Mobilität aufgegriffen. Wörter mit „Frauen“ und „Gender“ kommen 23-mal vor. Es wird festgestellt, dass Frauen und Männer unterschiedliches Mobilitätsverhalten aufweisen und darauf in weiteren Planungen des öffentlichen Raums Rücksicht genommen werden muss. Das Fachkonzept Mobilität wurde auch einem „Fairness-Check“ unterzogen, bei dem ein ausgewählten Expert*innen-Team prüft, ob die Maßnahmen für Menschen passend sind, die für die Bewältigung ihres Alltags auf bestimmte Mobilitätsangebote angewiesen sind. Ziel des Fachkonzepts Mobilität ist es Mobilität in Wien fair zu gestalten. (vgl. Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014) Es wird auch ein Projekt „Gender-Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf“ vorgestellt. Hier wurden jedoch „nur“ Maßnahmen für den öffentlich Raum und Fußgänger*innen gesetzt und nicht explizit für den Radverkehr. (ebd.: 50)

Wörter die „Rad“ beinhalten kommen 208-mal vor und neben dem grundsätzlichen Hervorheben der Wichtigkeit des Ausbaues des Radverkehrs für Umwelt, Lebensqualität und

Gesundheit, werden auch einige Ziele genannt. Es gibt sechs konkrete Indikatoren, wie Mobilität in Wien aussehen soll; Fair, Gesund, Ökologisch, Robust, Effizient und Kompakt. Um das zu erreichen, spielt der Radverkehr eine große Rolle, hier werden Ziele genannt wie: „Der Anteil der Versorgungs-, Begleit- und Freizeitwege, die zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden, steigt von 38,8% im Jahr 2013 auf 45% im Jahr 2025“ (ebd.: 21). Oder „Die Fahrradverfügbarkeit steigt: Bis 2025 soll in 80% der Haushalte ein Fahrrad verfügbar sein, und 40% der Bevölkerung sollen eine Leihradstation in maximal 300 Metern Entfernung erreichen können“ (ebd.: 23). In weiterer Folge werden in dem Dokument Handlungsfelder und dazu ausgewählte Maßnahmen vorgestellt. In einigen wird dabei auch der Radverkehr thematisiert (siehe Abb. 10). Beispielhaft werden nun ausgewählte Maßnahmen tiefergehend vorgestellt. Eine Maßnahme ist die „Weiterentwicklung von Leihradsystemen“, hier wird beschrieben, dass Leihräder ein hohes Potenzial, den Anteil des Radverkehr zu erhöhen, aufweisen, vor allem, wenn sie gute Anknüpfungspunkte zum Öffentlichen Verkehr und dessen Haltestellen darstellen. Das Potenzial ist aber für Wien noch lange nicht ausgeschöpft, da andere Städte wie Paris oder Barcelona ein wesentlich dichteres Netz an Leihrädern haben und dadurch auch die Anzahl der Fahrten mit diesen höher als in Wien sind. (ebd.: 65) Bei der Maßnahme „Verbesserung von Angebot und Qualität der Radverkehrsinfrastruktur“ geht es um den kontinuierlichen Ausbau der Radwege und auch den Bau bzw. Ausbau von breiten Radwegen, um die Nutzung auch für Lastenräder oder Rollstuhlfahrer*innen mit Handbikes zu ermöglichen. Weiters sollen Lücken zwischen bestehenden Radwegen geschlossen werden. Um auch den Radverkehr über längere Distanzen zu fördern, wird in der Maßnahme „Ausbau von Rad-Langstrecken“ darübergeschrieben, Radwege von der Innenstadt bis zur Stadtgrenze zu bauen und auszubauen, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte. (ebd.: 88) Neben der Verbesserung und Attraktivierung der Radverkehrsinfrastruktur, werden auch andere Anreize angedacht wie Rabatte für Fahrradfahrer*innen auf unterschiedliche Mobilitätskarten (ebd.: 98) Auf Abbildung 10 sind alle Maßnahmen, die den Radverkehr betreffen aufgelistet. Von insgesamt 50 Maßnahmen sind 34 Maßnahmen unter anderem dem Radverkehr und dessen Verbesserung gewidmet.

MASSNAHMEN AUS DEN 9 HANDLUNGSFELDERN ZUM RADVERKEHR

Maßnahmen	Seite	Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individual- und Güterverkehr
01 Mehr Ressourcen für aktive Mobilität	44				
02 Verbesserung der Kooperation und Angebote des Magistrats an die Bezirke	44				
03 Stadtteilmobilitätskonzepte auf Bezirksebene	44				
05 Koordinierung und Kategorisierung der Straßen- und Wegenetze	46				
06 Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten	46				
07 Herstellung eines Datenverbunds zur Mobilität	47				
08 Fokus auf das Miteinander im Verkehr	50				
09 Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen	52				
10 Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität	52				
12 Umnutzung von Straßenflächen	54				
13 Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen	54				
14 Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand	57				
15 Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben	60				
16 Mobilitätsmanagement für neue Stadtteile	60				
17 Umsetzung eines Online-Wohn- und Mobilitätsrechners	61				
18 Privatrechtliche Vereinbarungen zu Mobilitätsthemen	61				
19 Weiterentwicklung von Leihradsystemen	66				
22 Errichtung von Mobility Points	69				
23 Erstellung eines Wiener Kreuzungskatasters	72				
24 Kürzere Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen	72				
25 Mehr Kreuzungen mit einfacheren Regelungen	72				
27 Kurze Wege für Radfahrende	86				
33 Gute Bedingungen für Lastenräder	81				
36 Multimodale Haltestelle – mehr als nur eine Haltestelle	86				
37 Ausbau von Fahrradabstellanlagen auf privatem und öffentlichem Grund	87				
40 Verbesserung von Angebot und Qualität der Radfahrinfrastruktur	89				
41 Ausbau von Rad-Langstrecken	89				
46 Bedarfsrecherche für Innovation im Rahmen des Monitoring	89				
47 Aktive Steuerung von Innovationsprojekten	89				
48 Gezielter Einsatz der Förderung von Forschung und Innovation	89				
49 Enge Zusammenarbeit mit Forschenden und Lehrenden	99				
50 Ausbau bestehender Innovationen	99				
Kooperation Region					
Grenzüberschreitendes intermodales Verkehrsinformationssystem	103				
Informationsaustausch und Abstimmungen in der Region	105				
Kooperationsprozesse in der Region	105				
Gemeinsame Projekte in der Region (Verkehrsdienstevertrag, Reg. Verkehrsachsen, ÖV-Netz und -Knoten, Radverkehr)	106				

Abbildung 10: Maßnahmen im Fachkonzept Mobilität, die den Radverkehr betreffen (Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 118)

4.3. Handbuch zu Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung

Das Handbuch zu Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung ist ein Werkstattbericht (Nummer 130) der Stadt Wien und beinhaltet Erfahrungen verschiedener Magistratsabteilungen zu gendersensibler Planung. Es soll als praktische Arbeitshilfe für die planende Verwaltung aber auch für die beauftragten Planer*innen dienen. Zusätzlich soll es zur Bewusstseinsbildung beitragen und Gender Mainstreaming in den Planungsalltag

integrieren. Gender Mainstreaming wird in Wien seit über 20 Jahren praktiziert und ist heute durch viele unterschiedliche Pilotprojekt und Pilotprozesse gut in der Wiener Stadtplanung etabliert. (vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013: 13) Das Handbuch ist in neun Kapitel aufgeteilt, diese beziehen sich auf unterschiedliche Planungsebenen wie Masterpläne, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne bis hin zu Einzelprojekte. Zu Radverkehr explizit gibt es kein Kapitel, jedoch eines zu „Gestaltung von Straßenräumen und öffentlichen Plätzen“, in dem auch der Verkehr thematisiert wird. (ebd.: 5).

Wörter die „Frauen“ und „Gender“ beinhalten, kommen sehr häufig vor. 28-mal kommt das Wort „Frauen“ und 205-mal Wörter die „gender“ oder „geschlecht“ beinhalten in relevanten Kontexten vor. Zu Beginn des Dokuments wird das Verständnis von Gender, dass für die folgenden Erläuterungen gilt, definiert. „Grundlage für die Umsetzung ist die europäische Verankerung der Gleichstellung und Chancengleichheit von Frauen und Männern in allen Arbeits- und Lebensbereichen. „Gender“ bezeichnet das soziale Geschlecht und schließt damit mehr als die rein biologische Unterscheidung zwischen Mann und Frau ein. Dabei bezieht sich „gender“ auf das anerzogene Geschlecht und gesellschaftliche Erwartungen an Frauen und Männer, Mädchen und Buben sowie (Verhaltens-)Normen. Diese sind veränderbar und unterscheiden sich sowohl innerhalb als auch zwischen den Kulturen. Mainstreaming bedeutet, dass die Strategie darauf abzielt, selbstverständlicher Teil aller politischen und planerischen Entscheidungen zu sein“ (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013:17). Es wird hier also dasselbe Verständnis von Gender genutzt, wie im Kapitel *Theoretischer Rahmen* als Grundauffassung dieser Arbeit beschrieben.

Weiter wird klargestellt, dass trotz zunehmender Gleichstellung von Frau und Mann, Frauen noch immer den Großteil von Care-Arbeit leisten. Care-Arbeit bezeichnet die Arbeit, die neben Erwerbsarbeit getätigt wird, wie zum Beispiel Kinderbetreuung, Pflege von Angehörigen, ect. Um den Alltag von, vor allem Frauen, die Familien- und Hausarbeit leisten zu unterstützen, richtet sich der Blick des Gender

Verkehrsmittelwahl der WienerInnen (alle Tage)

Frauen (li.) legen im Vergleich zu Männern (re.) mehr Wege zu Fuß und mit dem öffentlichen Verkehr zurück.

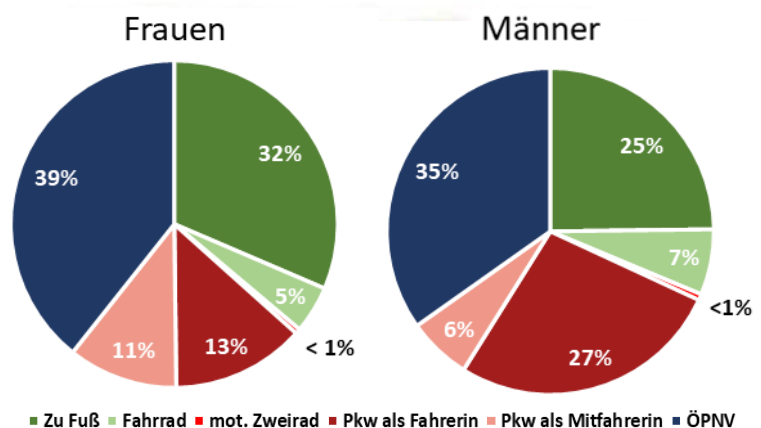


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der Wiener*innen (eigene Darstellung nach Stadtentwicklung Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013: 21)

Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung aus dieser Arbeitsplatzperspektive besonders auf die Wohnungen und das Wohnumfeld. (ebd.: 18) Auch die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl wird thematisiert. Frauen legen viel mehr Wege zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück als Männer. (siehe Abbildung 11) Aber auch die Wegezwecke der Wiener*innen unterscheiden sich stark je nach Geschlecht. (siehe Abbildung 12)

Auch der Sicherheitsaspekt von Frauen in öffentlichen Räumen wird thematisiert. „Obwohl Männer statistisch gesehen häufiger Opfer von Gewaltverbrechen sind, werden Frauen im Alltagsleben häufiger Situationen ausgesetzt, die bei ihnen Unsicherheiten hervorrufen. Ein subjektives Unsicherheitsgefühl im öffentlichen Raum führt in der stärksten Ausprägung zu einem Nutzungs- oder Mobilitätsverzicht, allemal aber zu einem Hemmnis. Eine Verminderung von

Angsträumen kann durch eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raums (und der angrenzenden Bebauung) erreicht werden“ (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013: 27). Beispiele für die Verminderung von Angsträumen sind: ausreichende Beleuchtung, Verbesserung der Einsehbarkeit in zum Beispiel engen Straßen, aber auch die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes für Menschen mit Behinderungen und älteren Personen, sowie für Menschen mit Kinderwägen (ebd.: 27).

In Kapitel 4 wird beschrieben, dass Gender Mainstreaming als „Längsschnittmaterie“ zu verstehen ist und dadurch eine durchgängige Berücksichtigung geschlechtersensibler Aspekte in allen Schritten des Planungsprozesses unterstützt. Jeder einzelne Planungsschritt beeinflusst den Alltag tatsächlicher und potenzieller Nutzer*innen beträchtlich. Daher ist es wichtig, gendersensible Planung in allen Planungsschritten zu implementieren. Gender Mainstreaming wurde daher in Masterplänen, städtebaulichen Konzepten und Leitbildern, in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen und bei Projektierung im öffentlichen Raum, Wohnbau und öffentlichen Nutzbau etabliert, umso schon in der Planung auf Genderunterschiede eingehen zu können. (ebd.: 51f.)

Wegezwecke der WienerInnen

Frauen (li.) legen im Vergleich zu Männern (re.) mehr Wege für den Einkauf, private Erledigungen und für Begleitung zurück (Daten von 2001).

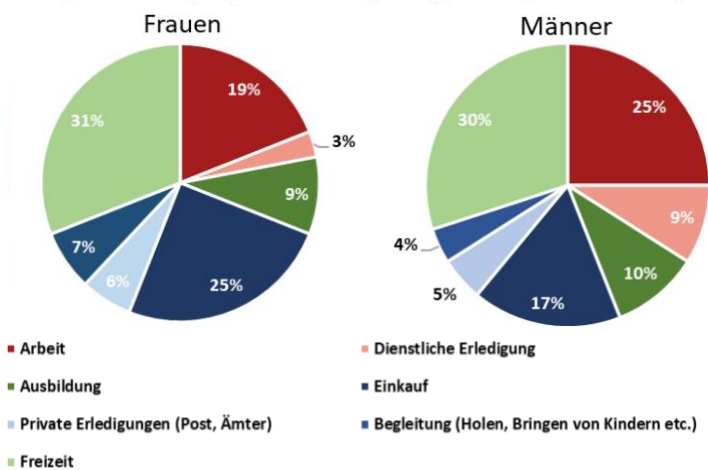


Abbildung 12: Wegzwecke der Wiener*innen (eigene Darstellung nach Stadtentwicklung Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013: 21)

Im Handbuch zu Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung gibt es auch einen Themenschwerpunkt zu Mobilität, hier werden sich Ziele wie Förderung des Fuß-, Rad-, und öffentlichen Verkehrs und Benutzer*innenfreundliches Wegenetz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gesetzt. Denn neben Personen mit Betreuungspflichten, Kindern, älteren Menschen und Einkommensschwachen Personen sind vor allem Frauen oft auf den öffentlichen Verkehr und Fuß- und Radfahrwege angewiesen. (ebd.: 45) Konkrete genderrelevante Ziele hierbei sind: „Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs durch eine faire Aufteilung des Straßenraums“, „Der öffentliche Verkehr ist nutzerInnenfreundlich und streckenoptimiert“ und „BenutzerInnenfreundliches Wegenetz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen“ (ebd.: 45). Zum Erreichen dieser Ziele soll eine bessere Sicherheit im Straßenverkehr für Frauen forciert werden. Es soll mehr öffentlicher Platz und mehr Platz für nicht-motorisierten Verkehr, durch das Abstellen von Kfz-Fahrzeugen in Garagen und die Sicherstellung von genügend Abstellplätzen für Räder, geschaffen werden. Aber auch genügend Platz zum „Pause machen“ entlang der Verkehrsstrecken für ältere Personen oder Eltern mit Kindern sind darin einbezogen. Außerdem gilt es Hauptradwege zu verbinden und das Sicherstellen einer guten Erreichbarkeit von sozialer Infrastruktur und Nahversorgungseinrichtungen. (ebd.: 46-49) Insgesamt kommen Wörter die „Rad„ beinhalten 26-mal vor. Abgesehen von dem Kapitel, welches der Mobilität gewidmet ist, werden keine konkreten Ziele zum Gendermainstreaming im Radverkehr genannt.

Die Sustainable Development Goals werden im Handbuch zu Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung gar nicht erwähnt. Dazu bestand aber gar nicht die Möglichkeit, denn das Handbuch stammt aus dem Jahr 2013, die SDGs sind aber erst 2015 verabschiedet worden.

4.4. Smart City Rahmenstrategie

Die Smart City Rahmenstrategie wurde vor dem Hintergrund globaler Herausforderungen, allen voran der weltweiten Klimakrise entwickelt und beschlossen. Sie ist aus dem Jahr 2014, wurde allerdings 2019 aktualisiert, da in diesen fünf Jahren errechnet wurde, dass die gesetzten Maßnahmen nicht ausreichen werden, um die Zunahme der globalen Durchschnittstemperatur auf 1,5 °C zu begrenzen. Demnach mussten auch die Maßnahmen und Ziele der Stadt Wien angepasst werden. Internationale und nationale Abkommen bilden den Rahmen der Smart City Ziele, darunter auch die Sustainable Development Goals, das Pariser Klimaabkommen, das EU-Kreislaufwirtschaftspaket und einige mehr. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 8,19) Die Rahmenstrategie ist in fünf Kapitel unterteilt, Kapitel vier

beschäftigt sich mit Zielbereichen wie zum Beispiel Energieversorgung, Bildung aber auch Mobilität und Verkehr.

Die Smart City Rahmenstrategie ist das einzige Dokument, welches sich intensiv mit den SDGs auseinandersetzt. „Sustainable Development Goals“ oder „SDGs“ kommen insgesamt 17-mal vor und gleich am Anfang des Dokuments wird klargestellt, dass die Smart City Rahmenstrategie den SDGs zu Grunde liegt. (siehe Abb. 13)

Der Smart City Wien Rahmenstrategie liegen alle nachhaltigen Entwicklungsziele (Sustainable Development Goals – SDGs) der UN Agenda 2030 zu Grunde.



Abbildung 13: Die 17 Sustainable Development Goals (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 2019: 1)

2016 unterschrieb Wien die Agenda 2030 der Vereinten Nationen und hat sich somit verpflichtet die 17 Sustainable Developments Goals umzusetzen. Auf Seite 23 der Smart City Rahmenstrategie findet man dazu noch eine genauere Erklärung. Hier wird darauf hingewiesen, dass viele Ziele der Agenda 2030 bereit in bestehenden Strategien und Arbeitsfeldern der Stadt Wien abgedeckt wurden. In der Smart City Rahmenstrategie werden diese 17 Ziele aber nun in allen Zielbereichen verankert. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 23) In der Smart City Rahmenstrategie werden daher 13 Zielbereiche ausgewiesen, worunter sich auch ein Zielbereich mit Mobilität, und einer, mit sozialer Inklusion beschäftigt. All diese Zielbereiche werden verschiedenen SDGs zugewiesen. Auf Seite 136 und 137 findet man dazu eine Übersicht, die auch in Abbildung 14 und 15 zu sehen ist. Man kann also anmerken, dass sich die Smart City Rahmenstrategie ausführlich mit den Zielen der SDGs auseinandergesetzt hat und diese mit den Zielen der Stadt Wien verankert wurden.



Abbildung 14: Verankerung der Zielbereiche zu den SDGs (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 2019: 136)



Abbildung 15: Verankerung der Zielbereiche zu den SDGs (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 2019: 137)

Die Wörter „Gender“, „Frauen“ und „Geschlecht“ kommen insgesamt 54-mal im Dokument vor. Vor allem Gender Budgeting, Gender Pay Gap, Gender Mainstreaming und Geschlechtergerechtigkeit sind Themen, die in der Smart City Rahmenstrategie behandelt werden. Vor allem im Bereich der Partizipation wird Wert auf Gender- und Diversitätsaspekte gelegt. „Die Smart City Wien legt ein wesentliches Augenmerk auf die Qualität des Zusammenlebens in Stadt und Stadtteil. Der Stadtteil als sozialer Lebensmittelpunkt, als Ort des nachbarschaftlichen Zusammenlebens und der Teilhabe gewinnt zunehmend an Bedeutung, und die Bereitschaft zur Mitgestaltung steigt. Wien nutzt die Potenziale und die Kreativität der Bewohnerinnen und Bewohner für die Stärkung des sozialen Zusammenhalts und für eine nachhaltige Entwicklung, insbesondere auch unter Gender- und Diversitätsaspekten“ (Magistrat der Stadt Wien 2019: 111). Alle in Wien lebenden Menschen, unabhängig von Einkommen und Bildung, Alter, Geschlecht, sexueller Orientierung oder Herkunft sollen von einer nachhaltigen Stadtentwicklung profitieren können, sich aber auch aktiv beteiligen können (ebd.: 110). Der Fokus liegt daher klar auf der Gleichberechtigung von Frauen und Männern. Auf Seite 30 und 31 befindet sich die Wiener Vision für 2050, worunter ein Punkt eine faire Stadt visiert. „Eine faire Stadt – die Gleichberechtigung von Frauen und Männern ist in allen Bereichen umgesetzt, bezahlte und unbezahlte Arbeit gerecht aufgeteilt und eine Vielfalt an sozialen Rollen kann unabhängig von Geschlecht oder kulturellen Hintergründen gelebt werden“ (ebd.: 31). Zudem wird auch auf die unterschiedlichen Auswirkungen der Klimaerwärmung für Frauen und Männer eingegangen. Es wird ausgeführt,

dass Frauen stärker von den negativen Auswirkungen höherer Temperaturen betroffen sind als Männer (ebd.: 108). Auf Genderunterschiede im Verkehr bzw. im Radverkehr wird nicht eingegangen.

Die Verbesserung des Radverkehrs wird jedoch sehr ausführlich beschreiben. Wörter in Verbindung mit „Rad“ kommen 18-mal vor, jedoch werden auch einige konkrete Ziele beschrieben. Im Kapitel „Mobilität“ wird zum Beispiel beschrieben, dass bis 2050 eine Verkehrsverlagerung weg vom Pkw, hin zu Zufußgehen, Radfahren und dem öffentlichen Verkehr forciert wird. „Ziel ist eine faire Aufteilung und Nutzung der Verkehrsflächen und des öffentlichen Raums. Der bisher vorwiegend Auto-orientierte Straßenraum, insbesondere der Parkraum für Fahrzeuge, muss an die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung angepasst und auch für vielfältige Verwendungszwecke verfügbar werden“ (Magistrat der Stadt Wien 2019: 65). Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors sollen pro Kopf um 50% bis 2030 und um 100% bis 2050 sinken. Auch der Energieverbrauch des Verkehrssektors soll bis 2030 um 40% und bis 2050 um 70% sinken. Das soll unter anderem durch eine Förderung des Radverkehrs passieren, vor allem die Infrastruktur für den Radverkehr wird hierfür ausgebaut. (ebd.: 67f.) Neben dem Ziel vom Ausbau des Radverkehrs wird auch der gesundheitliche Aspekt immer wieder genannt. Ziel der Smart City Rahmenstrategie ist es, dass Wiener*innen bis 2030 zwei gesunde Lebensjahre mehr haben. Dies soll unter anderem durch aktive Mobilität, wie zum Beispiel dem Radfahren gefördert werden. Damit geht auch die Umgestaltung des öffentlichen Raums zu Gunsten dieser aktiven Mobilität einher. (ebd.: 106)

4.5. Masterplan Fahrradstraßen Wien

„Anlässlich der im November 2017 beim Gemeinderatsausschuss eingebrachten Petition „Fahrradstraßen für jeden Wiener Bezirk“ wurde die Magistratsabteilung 18 mit der Erstellung eines Masterplans für Fahrradstraßen beauftragt. Im Masterplan sollen Straßenzüge, die für Fahrradstraßen geeignet sind, eruiert sowie Instrumentarien definiert werden, wie Fahrradstraßen in Wien schneller umgesetzt werden können. Der Masterplan Fahrradstraßen soll dazu beitragen, die Fahrradstraße als vollwertige Lösung für Radverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen für ein attraktives Wiener Radverkehrsnetz, insbesondere im dicht verbauten Stadtgebiet, zu etablieren“ (Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2019: 4). In diesem Dokument kommen Wörter die „Rad,“ beinhalten 149-mal vor, es wird in sieben Kapiteln erläutert was



Abbildung 16: Beschilderung einer Fahrradstraße (Quelle: Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2019: 6)

Fahrradstraßen sind und wie man sie am besten umsetzen sollte. Eine Fahrradstraße ist eine Straße die vorrangig dem Radverkehr gewidmet ist. Diese ist vor allem sinnvoll, wenn mit wenig motorisierten Individualverkehr (MIV) zu rechnen ist. Der MIV darf auf Fahrradstraße nur Zu- und Abfahren oder diese queren. Radfahrer*innen haben auf Fahrradstraßen Vorrang und sie dürfen nebeneinander fahren. Tempolimit ist auf Fahrradstraßen 30 km/h und sie müssen mindestens vier Meter breit sein, wie schon im Kapitel *Theoretischer Rahmen* beschrieben. Gekennzeichnet sind Fahrradstraßen mit einem blauen, runden Schild, auf dem eine weißes Fahrrad abgebildet ist. (siehe Abb. 16) Fahrradstraßen werden dort eingesetzt wo bereits ein hoher Radverkehrsanteil besteht oder ein künftiges Potenzial gesehen wird. Sie können außerdem wichtige Ziele verbinden und stellen eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz dar. (ebd.: 4-8)

Weder die SDGs noch Gender oder Frauen werden in diesem Dokument behandelt. Es wird lediglich erwähnt, dass Radfahrer*innen keine homogene Nutzergruppe darstellen und daher mit einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur den unterschiedlichen Anforderungen entsprochen werden sollte. Zu dieser hochwertigen Fahrradinfrastruktur gehört unter anderem auch die Fahrradstraße. (vgl. Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2019)

4.6. Zusammenfassung Dokumentenanalyse

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Sustainable Development Goals allein in der Smart City Rahmenstrategie implementiert wurden. In den anderen Dokumenten werden diese, wenn überhaupt, nur beiläufig erwähnt. Die Strategie der Stadt Wien scheint, die SDGs in einem übergeordneten Dokument zu verankern und somit deren Umsetzung voranzutreiben. „Viele der Zielsetzungen aus der Agenda 2030 waren bereits in der Vergangenheit durch Strategien und Arbeitsfelder der Stadt Wien abgedeckt. Im Zuge der Aktualisierung der Smart City Rahmenstrategie wurden die SDGs strategisch in allen Zielbereichen verankert“ (Stadt Wien 2023c). Nachhaltige Entwicklung wurde demnach auch schon früher, unabhängig von den SDGs, von der Stadt Wien forciert. Denn auch wenn die SDGs nicht in jedem Dokument erwähnt oder verankert wurden, beschreiben die Dokumente selbst Maßnahmen der nachhaltigen Entwicklung.

Genderunterschiede in der Stadtplanung, und vor allem im Bereich der Mobilität und dem Radverkehr, werden in den Dokumenten unterschiedlich häufig thematisiert. Während sich mit dem Thema im Handbuch für Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung intensiv auseinandergesetzt wird, ist das Thema in anderen Dokumenten nicht sehr präsent. Trotzdem werden auch im Fachkonzept Mobilität wichtige Punkte für eine

Gendergleichstellung in der Mobilität und im Radverkehr angesprochen. In der Smart City Rahmenstrategie hingegen wird zwar die Ungleichstellung von Frauen und Männern erwähnt und auch auf die Auswirkungen eingegangen, die diese in der Stadtplanung hat, für den Bereich der Mobilität werden diese Unterschiede jedoch nicht explizit diskutiert. Im Klimafahrplan wird erwähnt, dass die Auswirkung der Klimakrise Frauen und Männer mit unterschiedlicher Ausprägung treffen, aber formulieren keine konkreten Beispiele oder Forderungen für die Zukunft gestellt. Im Masterplan Fahrradstraßen Wien wird nicht speziell auf Frauen im Radverkehr eingegangen. Abschließenden ist zu sagen, dass zwar die Genderunterschiede im Radverkehr bzw. in der Mobilität thematisiert werden, jedoch kaum Maßnahmen beschrieben werden, wie diese überwunden werden können. Nur im Handbuch für Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung und im Fachkonzept Mobilität finden sich solche Maßnahmen.

Die Mobilitätsform Radverkehr wird in allen analysierten Dokumenten ausführlich thematisiert. Es werden ebenfalls in allen Dokumenten Maßnahmen und Ziele in Bezug auf Erhöhung des Radverkehrs und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur genannt. Im Fachkonzept Mobilität gibt es 34 Maßnahmen, die der Verbesserung des Radverkehrs gewidmet sind. Auch in der Smart City Rahmenstrategie und im Klimafahrplan werden Ziele genannt, wie der Modal Split zu Gunsten des Radverkehrs verändert werden kann. Beispielsweise durch Maßnahmen wie ein sicheres und lückenloses Netz der Radwege. Der Masterplan Fahrradstraßen widmet sich nur dem Ausbau des Radverkehrs in Wien. Aber auch im Handbuch für Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung werden im Kapitel Mobilität einige Maßnahmen genannt um, eine höhere Sicherheit im Straßenverkehr für Frauen umzusetzen. Zusammenfassend wird der Fokus des Ausbaus des Radverkehrs klar benannt und priorisiert. Vor allem das Fachkonzept Mobilität setzt unter anderem einen klaren Fokus auf die Erhöhung des Radverkehrs in Wien. Die Genderunterschiede im Mobilitätsverhalten werden auch in einigen Dokumenten thematisiert. Konkrete Maßnahmen, wie diese Genderunterschiede überwunden werden, sind im Verhältnis zu anderen Maßnahmen bis dato unterrepräsentiert. Wie die Umsetzung tatsächlich stattfindet, wird im Laufe dieser Arbeit analysiert.

vorhanden ist. Es werden zumindest 9% aller Wege der Wiener*innen mit dem Fahrrad zurückgelegt. 2010 lag der Anteil der zurückgelegten Wege noch bei ca. 5%, aber vor allem in den letzten zwei Jahren gab es aufgrund der Covid-19 Pandemie einen Sprung von 7% auf 9% (vgl. Mitarbeiter der Stadt Wien 2023; Wiener Linien 2023a). Die Anteile der Wege sind jedoch sehr unterschiedlich verteilt in den Bezirken. Der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) merkte an, dass der Anteil in manchen Bezirken mittlerweile zwischen 10-15% liegt. Das wiederum bestätigt die Aussage von Schneider (2022), dass in einigen Bezirken schon sehr viel Radverkehrsinfrastruktur besteht, wohin gegen es in manchen Anderen noch sehr wenig gibt. Diese unterschiedlich hohen Radverkehrsanteile sind auch darauf zurückzuführen, dass es in Wien noch kein einheitliches Netz an Radverkehrsinfrastruktur gibt. Laut Laa (2022) könnte die Infrastruktur viel besser sein, aber gleichzeitig ist sie im momentanen Zustand auch nicht die Schlechteste. Auch Meschik (2022) betont, dass es zwar ein Basisnetz an Radwegen in Wien gibt, aber bei den Verantwortlichen sei noch nicht angekommen, dass Radverkehr eine Form der Mobilität ist, die man fördern sollte, denn viele Radverkehrsanlagen, die es jetzt gibt, seien nicht radverkehrsfördernd. Als Beispiel wird hier die unzureichende Breite einiger Radwege genannt.

Zusammengefasst gibt es vorhandene Radverkehrsinfrastruktur und auch einige Menschen, die diese nutzen, jedoch noch zu wenig, um die Ziele der Stadt Wien zu erreichen. „Es ist nicht gar nichts da, aber es ist auch nicht ausreichend, um zu sagen jeder kann überall mit dem Fahrrad herumfahren“ (SCHNEIDER 2022). Nichtsdestotrotz hat Wien gute Voraussetzungen, bezogen auf Bebauung, Topografie und dem großen Basisnetz des öffentlichen Verkehrs, sodass Wien eine Fahrradstadt werden kann (vgl. PINTNER 2023). Die Maßnahmen, welche den Expert*innen nach dafür notwendig sind, werden in weiterer Folge beschrieben.

Um also die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern und auszubauen gibt es verschiedene Maßnahmen. Diese Radverkehrsinfrastruktur kann unterschiedlich gestaltet sein, je nach Bedürfnissen der Radfahrenden, aber auch je nach Beschaffenheit der Straßen. Das größte subjektive Sicherheitsgefühl haben Radfahrende, wenn es einen baulich abgetrennten Radweg gibt, das heißt zwischen fließenden oder auch stehenden Autoverkehr gibt es eine bauliche Abtrennung. Diese Art der Infrastruktur sorgt bei den meisten zumindest subjektiv von Radfahrenden gesehen für das höchste Sicherheitsgefühl und sollte vor allem an stark befahrenen Straßen mit schnellem Tempo umgesetzt werden. Auf wenig befahrenen Straßen mit geringen Geschwindigkeiten ist es auch möglich im Mischverkehr zu



Abbildung 20: Mehrzweckstreifen
(Quelle: Google Bilder)

eine bauliche Abtrennung. Diese Art der Infrastruktur sorgt bei den meisten zumindest subjektiv von Radfahrenden gesehen für das höchste Sicherheitsgefühl und sollte vor allem an stark befahrenen Straßen mit schnellem Tempo umgesetzt werden. Auf wenig befahrenen Straßen mit geringen Geschwindigkeiten ist es auch möglich im Mischverkehr zu

fahren was auch als angenehm von Radfahrenden empfunden wird. (vgl. LAA 2022) Hier wird sich die Fahrbahn mit dem Autoverkehr geteilt. Teilweise gibt es auch auf der Seite der Fahrbahn einen gekennzeichneten Bereich (meist durch eine gestrichelte Linie, siehe Abb. 20) für Radfahrende.

Für bauliche Abtrennungen wird zusätzlich Platz auf den Straßen benötigt, der nicht immer verfügbar ist. Einerseits sind manchen Straßen in Wien, historisch bedingt, zu schmal, um Autoverkehr und abgetrennte Radverkehrsinfrastruktur unterzubringen, andererseits sind zum Beispiel manche Straßen mit Schienenverkehr schwieriger für den Radverkehr zu planen, da die Straßenbreite dadurch begrenzt ist. (vgl. MESCHIK 2022; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023) Für eine getrennte Anlage braucht es in eine Richtung 1,5 Meter Platz. Die meisten Ortsdurchfahrten (ehemalige Bundesstraßenquerschnitte) haben eine Straßenbreite von 6,5 Meter, wenn man die 1,5 Meter abzieht, sind nur mehr 5 Meter für den Autoverkehr übrig, was beispielsweise zu wenig für den Begegnungsverkehr von Schwerfahrzeugen ist. Das heißt baulich getrennte Anlagen kann man auf solchen Straßen nicht errichten, was dazu verleitet gar nichts für den Radverkehr auf diesen Straßen zu machen. (vgl. MESCHIK 2022) Laut den Angaben der RVS ist die Mindestbreite für eine getrennte Anlage 1,3 Meter (vgl. Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr 2022: 23). Nichtsdestotrotz scheinen einige Straße zu schmal für den Begegnungsverkehr von Schwerfahrzeugen in der Stadt, wenn getrennte Anlage gebaut werden.

Die Situation in Wien ist derzeit so, dass es teilweise gute Radverkehrsinfrastruktur gibt, aber meist ist diese nicht durchgängig. Zwischen den verschiedenen Radwegen gibt es Lücken, die ein Grund dafür sind, dass Menschen nicht mit dem Fahrrad fahren. Hier sind sich alle interviewten Expert*innen einig. Wichtig für einen guten Radverkehr ist ein durchgängiges Radnetz. (LAA 2022; MISCHKE 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023) Dieses gibt es in Wien noch nicht, auch wenn die Stadt Wien behauptet, 1.000 Kilometer an Radwegen zu haben, sind davon nur 160 Kilometer baulich abgetrennt. Unabhängig von der Kilometeranzahl der Radwege, weist das Radnetz noch sehr viele Lücken zwischen den Radwegen auf. (vgl. PINTNER 2023) Eines der größten Hindernisse, warum Menschen nicht mit dem Fahrrad fahren, sind Lücken im Radnetz und wenn man sich den Stadtplan inklusive der Radwege ansieht, sind diese Lücken klar erkennbar, jedoch fallen diese Lücken je nach Bezirk unterschiedlich groß aus. Während im siebten Wiener Gemeindebezirk so gut wie keine Lücken bestehen, sieht das im zehnten Wiener Gemeindebezirk ganz anderes aus. (siehe

Abb. 21 und 22) Was jedoch in beiden Bezirken auffällt, sind die fehlenden baulich getrennten Radwege (hier in rot).

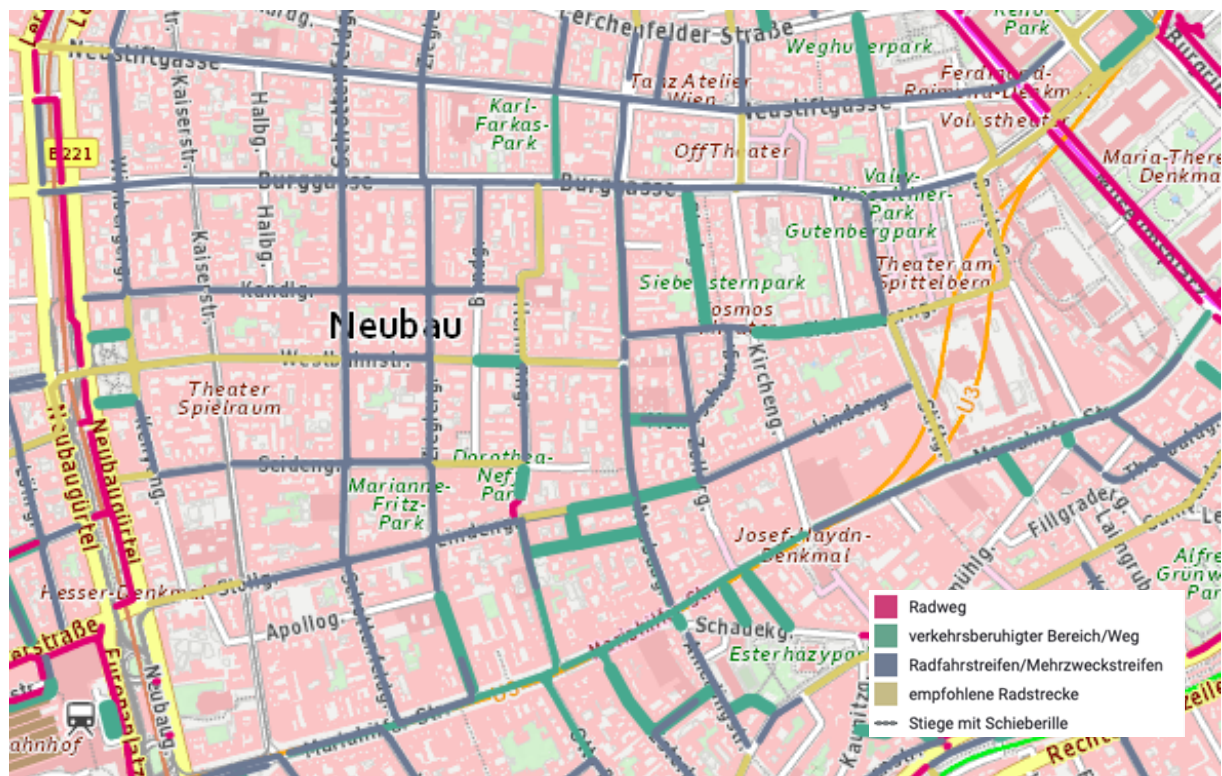


Abbildung 21: Ausschnitt des siebten Bezirks im Routenplaner (Mobilitätsagentur Wien GmbH 2023b)

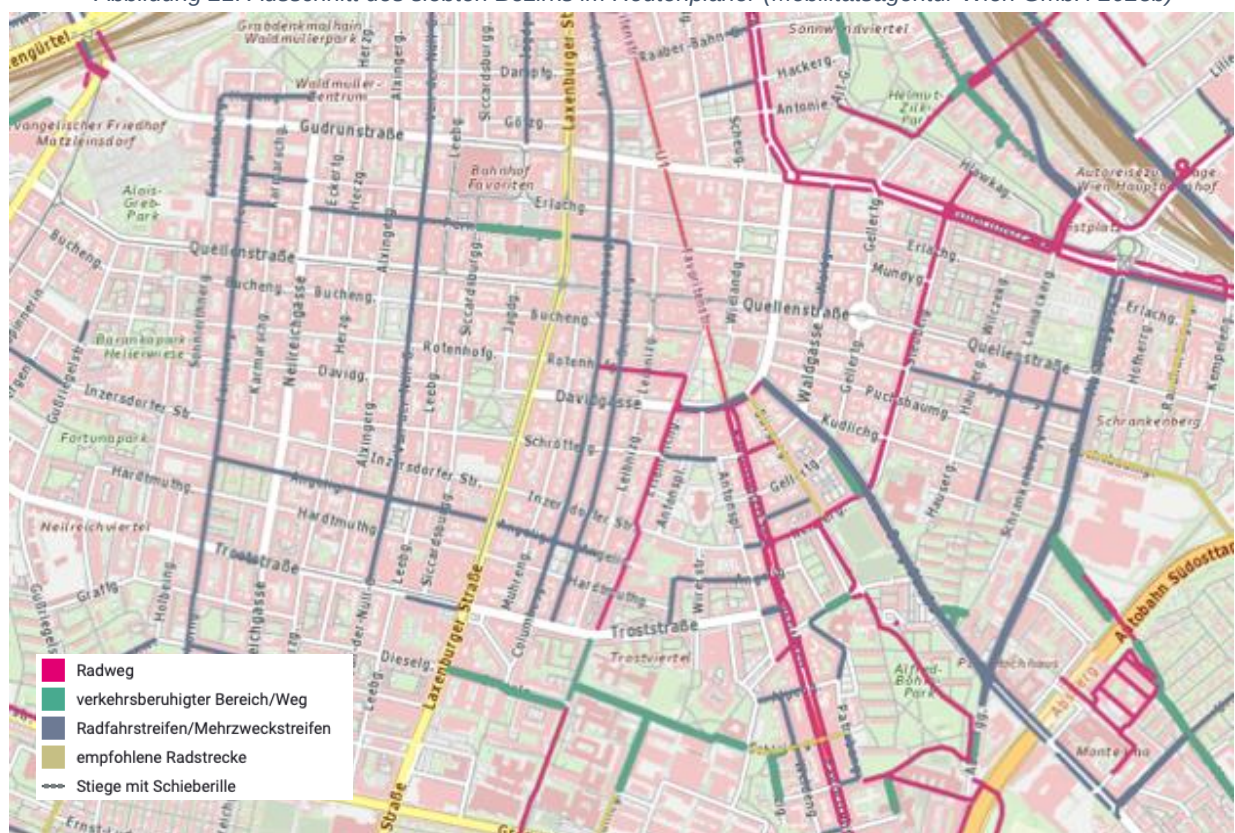


Abbildung 22: Ausschnitt des zehnten Bezirks im Routenplaner (Mobilitätsagentur Wien GmbH 2023b)

Wichtig ist daher, dass Lückenschlüsse vorangetrieben werden, um ein gutes und attraktives Radnetz anbieten zu können. Schöne Radwege sind wichtig, aber wenn diese nur Teile der gefahrenen Strecke abdecken und nicht bis zum Ziel führen, überlegen sich viele Menschen überhaupt mit dem Rad zu fahren. (vgl. LAA 2022; PINTNER 2023) Laut Pintner (2023) von der Rad Lobby braucht es alle 500 bis 1.000 Meter Hauptrouten und alle 250 Meter Sammelrouten. Hauptrouten „dienen der möglichst direkten Verbindung wichtiger Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs, erstrecken sich über mehrere Stadtbezirke bzw. Gemeinden (Raster- oder Radialsystem) und werden hauptsächlich nach dem Trennprinzip (d.h. Radweg oder Radfahrstreifen) gestaltet bzw. im untergeordneten Straßennetz, in 30 km/h-Zonen und in Fahrradstraßen geführt. Hauptradrouten stellen leistungsfähige Verbindungen dar, sollen zügig befahrbar sein und kurze Wartezeiten an Knoten aufweisen. Eine umwegfreie Führung, Bevorrangung an Kreuzungen mit untergeordneten Straßen sowie Überholmöglichkeiten sind vorzusehen. Die Dimensionierung der Netzelemente von Hauptradrouten hat auf Lastenräder zu erfolgen“ (vgl. Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr 2022: 8). Sammelrouten „verbinden Hauptradrouten untereinander bzw. Quell- und Zielpunkte mit Hauptradrouten. Sie haben gleichzeitig eine Sammelfunktion für die kleinräumige Erschließung. Diese Routen dürfen sowohl auf getrennten Anlagen als auch im Mischverkehr mit dem Kfz- Verkehr oder mit Fußgängern geführt werden“ (ebd.). Auch in den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) werden Hauptrouten alle 500 bis 1.000 Meter, je nach Dichte der gebauten Gebiete und Sammelrouten alle 250 Meter gefordert (ebd.).



Abbildung 23: Radabstellplätze einer Wien Mobil Station (Quelle: Google Bilder)

Eine gute Radverkehrsinfrastruktur beinhaltet auch ausreichend Abstellplätze für Fahrräder. Die Radabstellplätze „sind in Wien nicht so schlecht, da gibt es anders wo viel schlimmere“ (MESCHIK 2022). Das Angebot der Radabstellplätze hat sich aber in den letzten Jahren verbessert, da die Bezirke nun sehr viel Budget für diese bekommen haben (vgl. SCHNEIDER 2022). Auch Pintner (2023) meint, dass es immer mehr Abstellplätze gibt

und diese auch immer öfter in entsprechenden Dimensionen errichtet werden, um zum Beispiel auch Lastenräder anhängen zu können. Was in Wien noch stärker forciert werden muss, sind Abstellplätze mit Witterungsschutz, aber auch Fahrradboxen, in denen man sein Fahrrad diebstahlsicher absperren kann, für Lastenräder oder E-Fahrräder beispielsweise. In diesen Fahrradboxen sollte es dann auch idealerweise Equipment geben und Lademöglichkeiten für ein E-Fahrrad. Solche Fahrradboxen sollten vermehrt an Bahnhöfen,

bei Stationen des öffentlichen Verkehrs, aber auch größeren Unternehmen angeboten werden. (vgl. PINTNER 2023) Auf Abbildung 23 ist eine Fahrradbox zu sehen, die von Wien Mobil bereitgestellt wird. Wien Mobil wird von den Wiener Linien betrieben und bietet unter anderem ein Leihsystem für Fahrräder an (vgl. Wiener Linien 2023b). Pintner (2023) deutete im Interview auch darauf hin, dass momentan die Radabstellplätze auf Zuruf errichtet werden, was bedeutet, man fragt beim jeweiligen Bezirk an, dieser evaluiert die Anfrage und errichtet dann Radabstellplatz an der gewünschten Stelle, wenn es eine Genehmigung gibt. Was es jedoch bräuchte, ist eine systematische Errichtung dieser Abstellplätze, vor jeder Schule, jedem Supermarkt, etc.

Ein gut ausgebautes Radnetz und Radverkehrsinfrastruktur sind vor allem wichtig, um Menschen zu erreichen, die noch nicht Fahrrad fahren. In Wien liegt der Radverkehrsanteil bei 9%, hier gibt es daher noch großes Potenzial nach oben. In der Studie „four types of cyclists“ beschreibt Geller (2006) vier unterschiedliche Typen von Radfahrer*innen die es in Portland, USA gibt. Diese Studie wird repräsentativ für die Gesamtbevölkerung gesehen (vgl. PINTNER 2023).

Der erste Typ ist der „Unerschütterte“, diese Menschen fahren, egal bei welchen Bedingungen, sie brauchen keine gut ausgebaute Infrastruktur und machen ca. 1% der Gesellschaft aus. Der zweite Typ ist selbstsicher, diese Menschen trauen sich zu fahren, auch wenn sie nicht immer glücklich sind mit den vorherrschenden Bedingungen. Diese Gruppe macht 7% aus und ist wahrscheinlich auch die Gruppe, die momentan in Wien fährt. (vgl. GELLER 2006; LAA 2022) Dann gibt es eine große Gruppe von 60%, die interessiert, aber besorgt ist. Das heißt, diese Gruppe würde fahren, wenn es genügend Radverkehrsinfrastruktur gibt und der Radverkehr ausreichend sicher ist. Laa (2022) nimmt an, dass Menschen aus dieser Gruppe in Zeiten der Covid 19- Pandemie begonnen haben, in Wien Rad zu fahren. Dem letzten Typ ist es entweder nicht möglich zu fahren oder möchte unter gar keinen Umständen fahren. Diese Gruppe macht 33 % aus. (vgl. GELLER 2006; LAA 2022; MESCHIK 2022) Es zeigt sich daher großes Potenzial den Radverkehr in Wien zu erhöhen, wenn die richtigen Bedingungen geschaffen

Four Types of Transportation Cyclists in Portland By Proportion of Population

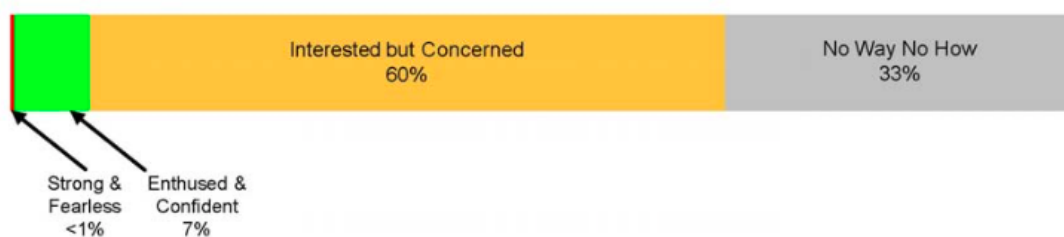


Abbildung 24: Vier Typen von Radfahrenden (Quelle: GELLER 2006: 3)

werden. Wichtig zu erwähnen ist jedoch, dass vor allem die große Gruppe an Menschen, die interessiert, aber besorgt sind, keine homogene Gruppe ist. Da sind zum Beispiel Kinder vertreten, deren Eltern, aufgrund von Sicherheitsbedenken, dem Kind nicht erlauben Rad zu fahren oder Frauen, die andere Bedürfnisse als Männer im Radverkehr haben. Diese unterschiedlichen Bedürfnisse werden im Laufe der Arbeit noch thematisiert, festzustellen ist jedoch, dass unterschiedlichen Maßnahmen getroffen werden müssen, dass sich auch die unterschiedlichsten Gruppen sicher genug fühlen Rad zu fahren. (vgl. LAA 2022)

Neben der Verbesserung und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur gibt es auch andere Möglichkeiten den Radverkehr zu erhöhen. Eine Maßnahme, die alle Expert*innen fordern ist ein flächendeckendes Tempolimit 30 in der Stadt (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023; PINTNER 2023). Ein Tempolimit von 30 km/h in der Stadt würde zu mehr Sicherheit der Radfahrenden führen, aber auch der Autofahrenden selbst, meinen die interviewten Expert*innen. In Brüssel wurde Tempo 30 umgesetzt und die Anzahl der Verkehrstoten sankt innerhalb eines Jahres um 55 % und die Anzahl der Schwerverletzten um 22 %, wie auch auf Abbildung 25 zu sehen ist (vgl. MOSSHAMMER 2022). Neben der erhöhten Verkehrssicherheit profitiert aber auch die Gesundheit der Menschen, da die Lärmverschmutzung weniger wird. (siehe Abb. 26)

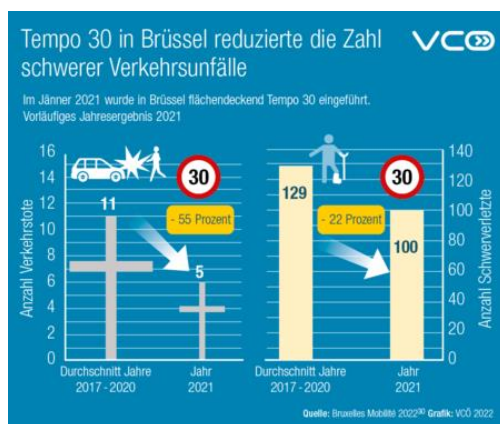


Abbildung 25: Reduktion der Unfälle in Brüssel durch Tempo 30 (Quelle: VCÖ 2023)



Abbildung 26: Halbierung des Verkehrslärms durch Tempo 30 (Quelle: VCÖ 2023)

Am jetzigen Tempo 50 wird unter anderem bemängelt, dass der Autoverkehr dadurch priorisiert wird. Außerdem gibt es eine zu schwache Überwachung der Geschwindigkeiten in Österreich, hier zu Lande kann man bei Tempo 50 bis zu 65 km/h fahren, bevor man gestraft wird. Zusätzlich sind die Strafen im Gegensatz zu anderen Ländern, wie zum Beispiel der Schweiz, zu gering. In Österreich muss man mit 35 bis 70 Euro Strafen rechnen, wohin gegen man in der Schweiz bis zu 140 Euro also das Doppelte zahlen muss. Dazu kommt, dass man bei einem Tempolimit von 50 km/h in der Schweiz schon ab 55 km/h gestraft wird. Im Vergleich gibt es in der Schweiz pro gefahrenen Kilometer nur halb so viele Verkehrstote wie in

Österreich. Diese Priorisierung des Autoverkehrs führt auch dazu, dass sich Radfahrende nicht geschätzt fühlen. (vgl. MESCHIK 2022) Um den Radverkehr zu fördern und um die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen, wird ein Tempolimit von 30 km/h in der Stadt einheitlich von allen Expert*innen gefordert. Dadurch wird die Sicherheit so erhöht, dass Radfahren im Mischverkehr als angenehm empfunden wird. Wie schon zuvor ausgeführt, erlebt man das höchste subjektive Sicherheitsempfinden auf abgetrennten Radwegen, jedoch geht dies immer mit einer baulichen Umgestaltung einher, was Ressourcen wie Fläche, Zeit und Geld beansprucht. Durch eine Einführung des Tempo 30 könnte man auf Straßen, die keine hohe Verkehrsdichte aufweisen, den Radverkehr zusammen mit dem Autoverkehr auf einem Fahrstreifen fahren lassen. Wichtig hierbei ist nicht nur auf die Geschwindigkeit, sondern auch auf die Verkehrsmenge zu achten, wenn hunderte bis tausende Autos pro Stunde auf einer Straße fahren, wird das Radfahren auch bei Tempo 30 in dieser Straße nicht als angenehm empfunden. Gleichzeitig müsste die verordnete höchstzulässige Geschwindigkeit auch so strikt kontrolliert werden, damit diese eingehalten wird. Selbst auf Straßen mit baulich abgetrennten Radwegen kann das Sicherheitsempfinden erhöht werden, wenn der Autoverkehr fast im selben Tempo wie der Radverkehr fährt. Die Reduktion der Geschwindigkeit in der Stadt wäre eine günstige und schnell umsetzbare Maßnahme, um den Radverkehr zu fördern. Sofern die Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden, sind sich alle Expert*innen einig, würde der Radverkehr stark profitieren. (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; MOSSHAMMER 2022) Eine Möglichkeit der Einhaltung des Tempolimit wäre Straßen baulich so zu gestalten, dass es gar nicht möglich ist, schneller als 30 km/h zu fahren. Durch Fahrbahnverengungen oder Schwellen könnte das Tempolimit sogar umgesetzt werden, ohne es offiziell zu verordnen. (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022)

Auch wenn sich alle Expert*innen einig sind, es sei sinnvoll, Tempo 30 in Wien einzuführen, betont der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023), dass es in Wien schon jetzt einen hohen Anteil an Tempo 30 Straßen gibt. Außerdem seien Vorrangstraßen, meist von dieser Regelung ausgenommen. „Das generelle Tempo 30 gibt es kaum“ (Mitarbeiter der Stadt Wien 2023). Pintner (2023) argumentiert hingegen, dass man bei Einführung Tempo 30 zumindest begründen müsste, warum eine Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h braucht und nicht andersrum, was wiederum die Priorisierung des Autoverkehrs minimiert. In seinen Augen wird die Straße als Rennstrecke wahrgenommen und nicht als Lebensraum, was mit einer Einführung des Tempo 30 verbessert werden könnte.

Neben dem Ausbau des Radnetzes und der Abstellplätze und der Einführung eines Tempolimits in der Stadt, spielen auch Marketing und Bewusstseinsbildung eine Rolle in der Verbesserung des Radverkehrs. Marketing ist wichtig, um ein positives Image zu schaffen. Es wird gezeigt, dass Radfahren etwas Gutes ist und durch vorteilhaften bzw. freundlichen Bilder

wird Radfahren mit positiven Emotionen aufgeladen. (vgl. MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023) Wie groß der Effekt des Marketings wirklich ist, sind sich die Expert*innen uneinig, jedoch bestätigen alle, dass der Radverkehr dadurch Raum und Aufmerksamkeit bekommt und dass dadurch vermittelt werden kann, dass Radfahren etwas Positives ist, das einem selbst guttut und Freude bereiten kann, während man gleichzeitig auch die Stadt erlebt. (vgl. SCHNEIDER 2022; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023) Marketingmaßnahmen sind auch wichtig, um „Role Models“, also Vorbilder zu schaffen. Hierbei ist es wichtig auf Vielfalt zu achten, um Bilder zu erzeugen, auf denen zum Beispiel Väter mit dem Rad ihre Kinder in den Kindergarten bringen. Auf die vielfältige Darstellung in Marketingkampagnen wird bei der Stadt schon geachtet. (vgl. PINTNER 2023) Während sich Mosshammer (2022), der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) und Pintner (2023) einig sind, dass die Marketingmaßnahmen der Stadt Wien hilfreich sind und dem Radverkehr mehr Präsenz verleihen, zweifelt Schneider (2022) das an. Er schätzt die Effekte des Marketings auf das Zusammenleben und die Rücksicht aufeinander im Straßenverkehr als gering ein. Die Lösung für mehr Akzeptanz im Straßenverkehr sieht er in der Vereinheitlichung der Gestaltung der Straßenräume, diese seien viel zu kompliziert geplant. In anderen Ländern sind Straßenräume standardisiert, was das Verhalten einfacher und vorhersehbarer macht.

Das Wichtigste bei Marketingmaßnahmen ist aber, dass sie mit dem Ausbau des Radverkehrsnetzes verbunden sind. So kann auch gleichzeitig gezeigt werden, was die Stadt Wien schon alles gemacht hat, aber auch was noch getan wird. So soll den Menschen Lust gemacht werden, dass was die Stadt errichtet, auch zu nutzen. (vgl. Mitarbeiter der Stadt Wien 2023)

Inkludiert in Marketingmaßnahmen ist auch die Bewusstseinsbildung. Für die Kommunikation im Bereich Radverkehr in Wien ist die Mobilitätsagentur zuständig, die von der Stadt gegründet worden ist. Hier gibt es einen Radverkehrsbeauftragten, der auch zum Thema Bewusstseinsbildung viel gemacht hat, was Laa (2022) als positiv bewertet. (vgl. Mobilitätsagentur Wien GmbH 2023c) Auch Mosshammer (2022) bewertet die Maßnahmen der Stadt Wien zur Bewusstseinsbildung als gut. Eine davon sind Bürger*innenbeteiligungen, bei denen Menschen befragt werden, was ihnen im Radverkehr in Wien fehlt. So werden sie abgeholt und mitgenommen im Prozess der Gestaltung des Radverkehrs, was Akzeptanz schafft. In vielen Fällen funktioniert das sehr gut, so können auch gezielt bestimmte Gruppen erreicht werden, wie zum Beispiel Familien oder Jugendliche, um dann Maßnahmen, die diese einzelnen Gruppen brauchen noch stärker umzusetzen. (vgl. MOSSHAMMER 2022)

Eine Theorie, wodurch zusätzlich Bewusstsein und Toleranz geschaffen werden kann ist, wenn mehr Menschen mit dem Rad fahren (vgl. JACOBSEN 2003). Diese Theorie wurde auch von Meschik (2022) aufgegriffen. Zu diesem zusätzlichen Bewusstsein und mehr Toleranz kommt es, da man als Autofahrer*in nicht mehr schnell fahren kann, weil sonst die Gefahr

eines Unfalles besteht. Außerdem wird mehr Rücksicht auf Radfahrende genommen, da die Menschen, die mit dem Auto fahren auch teilweise mit dem Rad fahren, wodurch gefährliche Situationen besser eingeschätzt werden können.

Welche Rolle Leihräder in der Radverkehrsförderung spielen wird von den Expert*innen auch unterschiedlich bewertet. Während Meschik (2022) von einem Mosaikstein in der Radverkehrsförderung spricht und Schneider (2022) Leihräder zwar als gute Ergänzung sieht, wobei er diese Ergänzung eher für den öffentlichen Verkehr betrachtet, zweifelt auch er an, dass Leihräder zu einer Förderung des



Abbildung 27: Ehemalige City Bike Station in Wien
(Quelle: Google Bilder)

Radverkehrs führen. Für Laa (2022) können Leihradssysteme einen großen Beitrag leisten, da diese Sichtbarkeit im öffentlichen Raum schaffen können. Wien hat aber noch kein gutes und dichtes Netz an Leihrädern, sodass diese momentan noch keine Ergänzung darstellen können. Dabei war Wien eine der ersten Städte in Europa, die mit dem damaligen „City Bike“ (siehe Abb. 27) es geschafft hat ein funktionierendes Leihradssystem zu errichten. Viele Versuche davor sind aufgrund von Vandalismus gescheitert. Durch die gestaffelte Preisgestaltung der „City Bikes“ war die erste halbe Stunde gratis und je länger man sich eines dieser Räder ausborgt hat, desto teurer wurde es. Dadurch wurde Vandalismus verhindert, und die Verfügbarkeit der Räder sichergestellt. (vgl. LAA 2022) Das Leihradssystem „City Bike“ wurde 2022 von „Wien Mobil“ abgelöst. Insgesamt gibt es 235 Stationen mit ca. 3000 Leihrädern, die 0,60 Euro pro Minute kosten. An den meisten dieser Stationen gibt es auch ein Angebot von Radservicestationen mit bereitgestellten Werkzeugen wie Luftpumpe oder Reifenheber. An manchen dieser Stationen ist es auch möglich Autos auszuleihen. Lastenräder und E-Bikes werden jedoch nur an einer einzigen Station zur Verfügung gestellt. Auch Radabstellboxen für private Fahrräder gibt es nur an drei Stationen. (vgl. Wiener Linien 2023b) Laut Laa (2022) ist dies zu wenig, um eine entscheidende Rolle in der Radverkehrsförderung zu spielen. Weitere Hemmnisse sind die Zugänglichkeit und das Wissen über die Leihradssysteme (vgl. MOSSHAMMER 2022). Meschik (2022) sieht Leihradssysteme als großen Aufwand an, wenn diese nicht als Free-Floating-System, was bedeutet man kann das Fahrrad überall abstellen, wo man möchte, und muss es nicht zurück zu einer Station bringen, geplant wurden. Weiters sieht er vor allem Tourist*innen und Pendler*innen als Zielgruppe dieser Leihräder. Auch wenn sich die Expert*innen über die Wichtigkeit der Leihräder in der Radverkehrsförderung uneinig sind, so können

Leihradssysteme aber eine wichtige Rolle in der Förderung der Lastenräder und E-Fahrräder spielen. Lastenräder oder E-Fahrräder können sehr teuer sein und werden auch nicht von allen Besitzer*innen täglich genutzt. Durch ein Leihsystem dieser Räder können diese zugänglicher gemacht werden und auch effizienter genutzt werden. In Wien werden Lastenräder und E-Fahrräder über das „Grätzlrad“ verliehen. (vgl. MOSSHAMMER 2022) Die „Grätzlräder“ werden von der Mobilitätsagentur Wien zur Verfügung gestellt und es gibt sie an 29 Orte in Wien zum Ausleihen. Dafür stellen sich in einigen Bezirken verschiedene Cafés, Restaurants oder andere Läden zur Verfügung, an denen diese Räder abzuholen sind und über diese auch die Verleihung geregelt wird. (vgl. Mobilitätsagentur Wien GmbH 2023a) Wichtig in der Förderung der Leihradssysteme ist es, alle Benutzer*innengruppen mitzudenken, die Zugänglichkeit leicht zu gestalten und die Sichtbarkeit zu erhöhen, sodass das Wissen über diese Leihradssysteme größer wird. Auf einigen Wien Mobil Leihrädern sind beispielsweise Kindersitze zu finden, was den Zugang für Familien mit Kleinkindern erleichtert. (siehe Abb. 28) (vgl. MOSSHAMMER 2022) Generell plädiert Mosshammer (2022) dafür Leihsysteme nicht nur als Zusatzangebot zu etablieren, sondern als Teil des öffentlich zugänglichen Verkehrs zu planen, sodass Menschen weniger auf das eigene Auto angewiesen sind. Sie schließt hier neben Leihrädern auch Car-Sharing-Angebote mit ein.



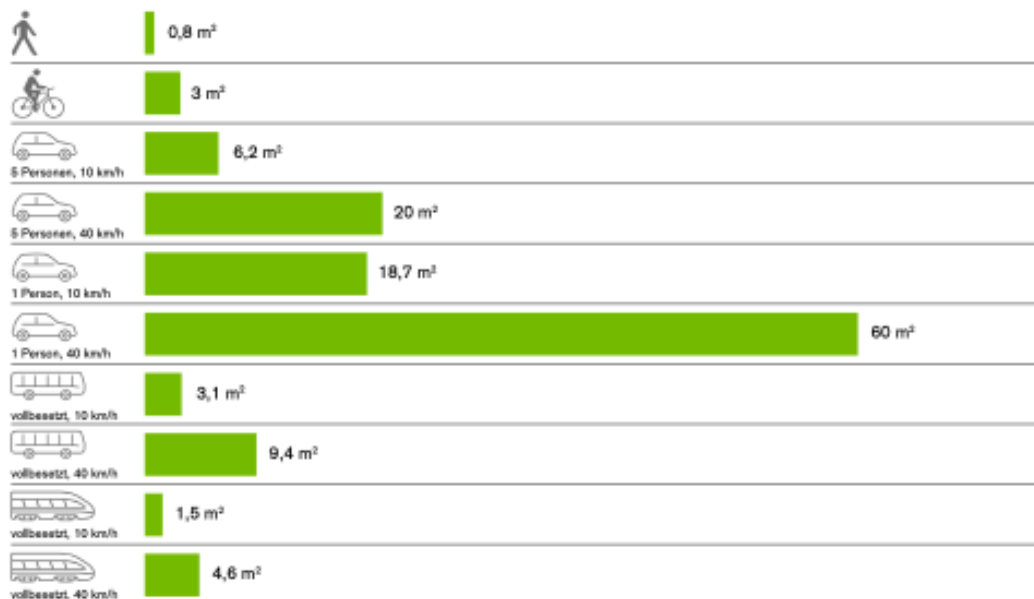
Abbildung 28: Wien Mobil Lehrad mit Kindersitz (Quelle: Eigene Aufnahme vom 14.3.2023)

Um die Verkehrsmittelwahl der Menschen zu beeinflussen, gibt es neben Leihsystem aber auch andere Maßnahmen, die sogenannte Pull- und Push-Maßnahmen. Pull-Maßnahmen, sind Maßnahmen, um das Angebot (in dem Fall Radverkehr) attraktiver zu gestalten. Wie in diesem Kapitel schon ausgeführt, sind das zum Beispiel der Ausbau des Radnetzes oder die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Wichtig ist es aber auch, Push-Maßnahmen zu integrieren, dies sind Maßnahmen, um andere Verkehrsmittel (hier das Auto) unattraktiver zu gestalten. Um also mehr Menschen aufs Rad zu bringen, muss unter anderem der Autoverkehr unattraktiv gemacht werden. (vgl. LAA 2022) Dazu gehören, ein Tempolimit, damit man nicht schneller unterwegs sein kann als mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Rad, aber auch das Entfernen von Parkplätzen für Autofahrer*innen. Auch der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) spricht sich für Push-Maßnahmen aus, da sonst der Radverkehr nicht so erhöht werden kann, wie die Ziele der Stadt Wien dies vorsehen. Die Stadt Wien hat in der Vergangenheit auch schon einige Maßnahmen getroffen, um den Autoverkehr unattraktiver zu gestalten, wie zum Beispiel die Einführung des flächendeckende Parkpickerls 2022. Dennoch passiert noch viel

zu wenig und die Stadt ist sehr zögerlich bei Push-Maßnahmen. (vgl. LAA 2022) Dabei wird vor allem im Wiener Klimafahrplan und in der Smart City Rahmenstrategie darauf hingewiesen, wie wichtig es ist den Autoverkehr zu senken, um Emissionen einzusparen, aber auch für die Zurückgewinnung des öffentlichen Raums, um eine faire Aufteilung und Nutzung der Verkehrsflächen gewährleisten zu können. Der auto-orientierte Straßenraum muss an die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung angepasst werden, was auch insbesondere den Parkraum für Autos betrifft, der momentan noch sehr viel öffentlichen Platz einnimmt. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 65; Magistrat der Stadt Wien 2022:40-42) Und obwohl das selbst ernannte Ziele der Stadt sind, ist die Stadt noch sehr zögerlich Flächen für den Autoverkehr umzuwidmen. Vereinzelt gibt es Projekte bei denen Parkplätze zu Gunsten des Radverkehrs wegfallen, jedoch nicht im großen Stil. Was momentan eher passiert ist, dass statt dem Entfernen von Fahrspuren oder Parkplätzen, Grünflächen weggenommen oder Gehsteige verschmälert werden, um Radwege zu bauen. Um den Autoverkehr aber unattraktiver und den Radverkehr attraktiver zu gestalten, könnte man eine Fahrspur oder Parkplatzstreifen zu einem Radweg umwandeln und hätte damit Pull- und Push-Maßnahmen durchgesetzt, wie auch von der Stadt eigentlich festgesetzt. (vgl. LAA 2022) Auch Meschik (2022) sieht in Wien noch einen klaren Fokus auf den Autoverkehr. Er ist der Meinung, dass die Verantwortlichen nicht sehen, wie groß das Problem des motorisierten Verkehrs innerörtlich oder selbst global ist. Um Menschen auf das Rad zu bringen, reicht es nicht aus, den Radverkehr attraktiv zu gestalten, sondern das Rad muss als praktisches, bequemes und sicheres Verkehrsmittel verstanden werden, was nur passieren wird, wenn der Autoverkehr zurückgedrängt wird und auch entsprechend langsam unterwegs ist. Dennoch ist dafür zu sorgen, dass es immer noch Möglichkeiten gibt mit dem Auto zu fahren, sei es für Zu- und Abfahrten, Krankenwägen, gehbehinderte Menschen, Kinder und ältere Menschen. Nichtsdestotrotz muss anerkannt werden, dass das Auto kein ideales innerstädtisches Verkehrsmittel ist, auch wenn der Fokus in den letzten 50-70 Jahren auf dem Auto lag und Städte für dieses Verkehrsmittel geplant und gebaut wurden, muss man heute sehen, dass der motorisierte Verkehr 80-85% der Verkehrsflächen in Anspruch nimmt. Um einen Menschen zu transportieren, braucht man mit einem Auto zehnmal so viel Fläche wie mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Rad, öffentlichen Verkehr oder zu Fuß. „Das heißt, ich kann in dicht bebauten Innenstädten das Auto fördern, solange ich will, ich werde trotzdem pro Fahrstreifen nur um die 2.000 Pkws pro Stunde transportieren. Und mit einem mittleren Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Pkw kann man mit diesen 2.000 Pkws 2.400 Leute transportieren. Mit dem Radverkehr kann ich 15.000 Menschen und mit dem Fußgängerverkehr 25.000 Menschen transportieren auf dieser Fläche“ (MESCHIK 2022). Bei den Parkflächen ist das Verhältnis auch 1:10 im Vergleich Rad zu Auto. Das heißt nicht nur der fließende Verkehr nimmt sehr viel Verkehrsfläche ein, sondern auch der ruhende. (ebd.) Im Fachkonzept Mobilität (siehe Abb. 29) gibt es dazu eine Darstellung

des Platzverbrauchs in Quadratmetern (vgl. Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 48).

Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel



Die Infrastruktur der wachsenden Stadt ist tendenziell überlastet, daher muss der vorhandene Raum bestmöglich ausgenutzt werden. Die Grafik zeigt wie viel Raum das jeweilige Verkehrsmittel verbraucht.

Abbildung 29: Platzverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel (Quelle: Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 48)

Bei der Reduzierung der Parkplätze für den Autoverkehr ist die Stadt noch sehr zögerlich, dabei wissen die Wiener Bezirke laut Pintner (2023) gar nicht, wie viele Parkplätze es an der Oberfläche gibt und wie viel Bedarf tatsächlich besteht. Beim Umbau der Neubaugasse im siebten Bezirk zur Begegnungszone wurde das erste Mal eine Erhebung gemacht wie viele Parkplätze es gibt und wie viel Bedarf besteht. Das Ergebnis zeigte, dass alle Autos von der Oberfläche in Garagen Platz hätten. Was wiederum zeigte, dass das auf der Oberfläche parkende Auto nicht mehr die Priorität haben darf.

Um den Radverkehr zu fördern ist es daher wichtig nicht nur Radwege zu bauen, sondern das Gesamtsystem zu bedenken. Auf der einen Seite den Autoverkehr unattraktiver zu machen und auf der anderen Seite öffentlichen Raum umgestalten, sodass er attraktiver wird für den Radverkehr. (vgl. MOSSHAMMER 2022) Die Förderung des Radverkehrs hängt viel mit der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Platzverteilung bzw. der Flächenverteilung der unterschiedlichen Verkehrsmittel zusammen. In einem schön gestalteten öffentlichen Raum, mit Grünraum, Platz für Radfahrende und Zufußgehende, in dem es Verkehrsberuhigen gibt, hält man sich lieber auf und fährt lieber mit dem Rad als in einem öffentlichen Raum, der aus viel Asphalt, parkenden Autos und schnellen fließenden Verkehr, besteht. (vgl. MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022) Diese Umgestaltung des öffentlichen Raums passiert aber bis dato zu langsam und die Priorität liegt immer noch auf dem Autoverkehr. Es

werden zwar neue Radwege gebaut, diese werden vereinzelt auch in sehr guter Qualität errichtet, auch Parkplätze fallen hin und wieder weg. Dies sind meist aber nur ein bis zwei Leuchtturmprojekte im Jahr, während der Großteil der neuen Radwege dorthin gebaut wird, wo noch Platz ist, ohne den Straßenraum für den Autoverkehr zu reduzieren. (vgl. LAA 2022; PINTNER 2023) Es gibt auch noch viele Radverkehrsanlagen, auf denen sich Fußgänger*innen und Radfahrer*innen den Platz teilen müssen, was zu Konflikten zwischen diesen beiden Gruppen führt. Das heißt der Platz muss neu verteilt werden, auch wenn dafür Parkplätze entfernt werden müssen, was im ersten Moment so scheint als würde man den Autofahrer*innen etwas „wegnehmen“, aber in der Vergangenheit wurde der Straßenraum eben Radfahrer*innen und Fußgänger*innen weggenommen zu Gunsten des Autoverkehrs und diesen gilt es jetzt wieder „zurückzuerobern“, um die Sicherheit und den Komfort für den nicht motorisierten Verkehr zu erhöhen und bessere Lebensqualität für alle zu schaffen. (vgl. LAA 2022)

Was in der ganzen Debatte um die Erhöhung des Radverkehrs jedoch immer mitberücksichtigt werden muss, ist, dass es Wien geschafft hat, in Europa Vorreiter im öffentlichen Verkehr zu sein. Wien ist bekannt als Stadt der Multimodalität und des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr ist ein Stück weit Teil der Wiener Identität und weist deswegen auch einen Anteil von ca. 30% im Jahr 2022 im Modal Split auf. (vgl. MOSSHAMMER 2022; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023; Wiener Linien 2021) Wie auf Abbildung 30 zu sehen ist, lag der Anteil der Wege, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, 2019 schon bei 38%. Durch die Covid 19-Pandemie hat sich der Anteil 2020 jedoch um 11% verringert auf 27% und liegt 2022 wieder bei 30%. (vgl. Wiener Linien 2021; Wiener Linien 2023a; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023) Auch auf den Anteil der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad hatte die Covid 19-Pandemie einen Einfluss, jedoch einen positiven. Die Erhöhung der zurück gelegten Wege mit dem Rad um 2% im Jahr 2020 ist ebenfalls auf die Covid 19 -Pandemie zurückzuführen. Insgesamt wurden 9% der Wege mit dem Rad zurückgelegt, was sich auch für das Jahr 2022

Modal Split 2019 vs. 2020

So sind die WienerInnen unterwegs

Stand: 2019/2020

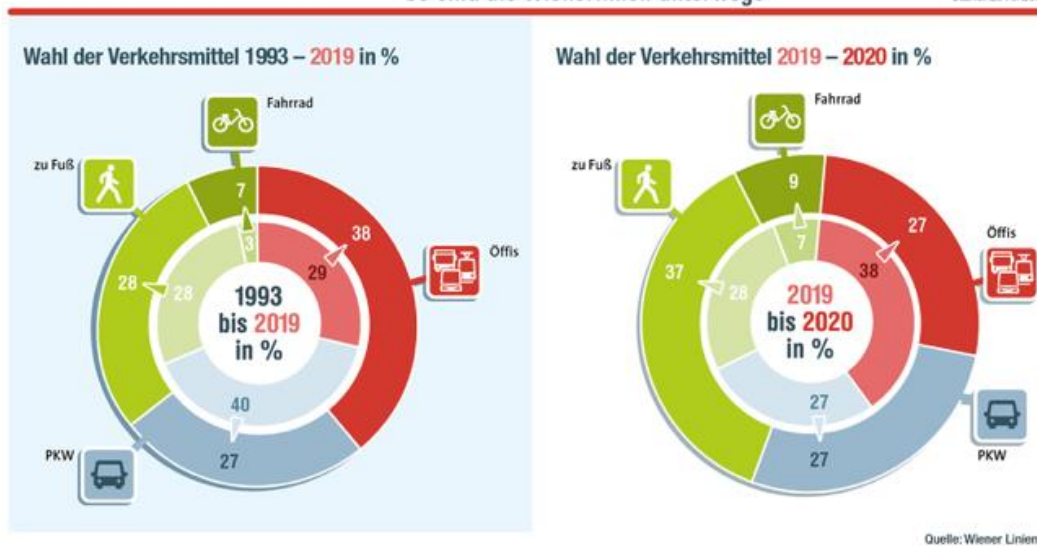


Abbildung 30: Modal Split 2019/2020 (Quelle: Wiener Linien 2021)

zeigt. (vgl. Wiener Linien 2021; Wiener Linien 2023a; LAA 2022) Im Vergleich zum Jahr 2021 gab es daher keine Erhöhung der Radverkehrsanteil (siehe Abb. 31).

Durch den hohen Anteil der zurückgelegten Wege mit dem öffentlichen Verkehr, aber auch dem Fußgänger*innenverkehr (35% im Jahr 2022) steht der Radverkehr in Wien in „Konkurrenz“ zu diesen Verkehrsmitteln. Gleichzeitig gibt es innerstädtisch ein sehr dichtes Straßenbahnnetz, was nochmals zusätzlich „Konkurrenz“ zum Radverkehr schafft und es auch



Abbildung 31: Modal Split 2021/2021 (Quelle: Wiener Linien 2023a)

schwierig macht diesen zu Planen auf Schienenstraßen. (vgl. LAA 2022; Mitarbeiter der Stadt 2023; Wiener Linien 2023a) Um den Radverkehr in Wien zu fördern, ist es daher wichtig, nicht den öffentlichen Verkehr unattraktiv zu machen, sondern den Autoverkehr zu reduzieren. So kann auch zusätzlich der öffentliche Verkehr entlastet werden. (vgl. LAA 2022)

Radverkehr gilt es aber nicht nur aufgrund einer Entlastung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, sondern Radfahren hat noch eine Vielzahl anderer positiver Aspekte. „Also das Rad ist wirklich so eine Wundermaschine, wenn man es regelmäßig benutzt, fördert man die Gesundheit, es hat praktisch keine CO₂-Emissionen, keinen Schadstoffausstoß, es verbraucht

weniger Platz als das Auto, also es ist eine Zukunftsmaschine“ (Mitarbeiter der Stadt Wien 2023). Radfahren ist nicht nur für die eigene Gesundheit gut, sondern man nimmt die Stadt anders wahr, wenn man mit dem Rad unterwegs ist. Man ist mehr mit der Stadt verbunden und nimmt damit schöne Aspekte wahr, aber gleichzeitig auch Probleme und kann sich dadurch besser engagieren in der eigenen Stadt. Das ist anders, wenn man mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Auto durch die Stadt fährt. (vgl. Mitarbeiter der Stadt Wien 2023)

Neben den gesundheitlichen Aspekten hat Radfahren auch wirtschaftliche Aspekte. Erstens werden durch die gesundheitlichen Aspekte, Kosten im medizinischen Bereich eingespart. Wenn man jeden Tag zur Arbeit radelt, hat man wahrscheinlich einen gesünderen Lebensstil, als wenn man mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr zu Arbeit fährt. Durch die sportliche Betätigung der Menschen wird das Budget im Gesundheitsbereich entlastet. (vgl. PINTNER 2023) Zweitens ist es für viele Menschen leistbar sich ein Rad als Verkehrsmittel zuzulegen und drittens hat es auch für die öffentliche Hand Vorteile, denn Infrastruktur für den Radverkehr ist viel günstiger als Infrastruktur für den Autoverkehr oder den öffentlichen Verkehr (vgl. LAA 2022). Radverkehr hat einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen, denn eine Volkswirtschaft, die auf aktive Mobilität setzt, ist effizienter als eine, die auf Autoverkehr setzt. Bei jedem Verkehrsmittel gibt es interne und externe Kosten. Interne Kosten, sind Kosten, die der Mensch selbst zahlen muss, zum Beispiel ein Fahrschein für den Bus. Externe Kosten, sind Kosten, die die Allgemeinheit tragen muss, zum Beispiel den Bus selbst. Die externen Kosten für den Autoverkehr liegen bei 10-12 Cent pro gefahrenen Kilometer, die der Staat zahlen muss. Die externen Kosten für den Radverkehr liegen bei plus 3-5 Cent, die der Allgemeinheit zugutekommen. Das heißt der Radverkehr bedeutet ein Plus für den Staat, während für jeden gefahrenen Kilometer mit dem Auto ein Minus von 10-12 Cent entsteht. Wer also auf aktive Mobilität setzt, fördert nicht nur die Gesundheit und reduziert die Luft- und Umweltverschmutzung, sondern fördert auch die Volkswirtschaft. (vgl. MESCHIK 2022)

Wie bereits ausgeführt wurde, gibt es verschiedene Gründe, die für eine Radverkehrsförderung sprechen, aber auch verschiedene Maßnahmen, wie der Radverkehr gefördert werden kann. Auch wenn sich die Expert*innen nicht bei allen Punkten einig sind, so erkennen trotzdem alle an, dass es wichtig ist, den Radverkehr zu fördern, um CO₂-Emissionen zu sparen, die Luft- und Umweltverschmutzung zu reduzieren, die öffentlichen Straßenräume zu verbessern und die körperliche Gesundheit zu fördern. Auch die Stadt Wien anerkennt die Problematik des Autoverkehrs und möchte den Radverkehr fördern. Um dies zu tun hat sie unterschiedlichsten Maßnahmen in verschiedenen Strategiepapieren niedergeschrieben, wie schon im Kapitel *Dokumentenanalyse* ausgeführt wurde. Dass diese Strategien und Konzepte der Stadt Wien schöngeschrieben sind und anschaulich wirken,

zweifeln die Expert*innen nicht an, jedoch an der Umsetzung scheitert es noch vielerorts. (vgl. MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022). Aber nicht nur die Umsetzung passiert zu zögerlich oder gar nicht, auch die Ziele in den Strategien der Stadt Wien sind zu unkonkret formuliert, laut den Expert*innen (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; SCHNEIDER 2022). Zusätzlich gibt es kaum definierte Maßnahmen, wie diese Ziele erreicht werden sollen. Man müsste Maßnahmen definieren, wie man zu der Erreichung dieser Ziele kommt, doch das fehlt in Wien noch. Die Ziele, die sich gesetzt wurden, sind somit nicht quantifizierbar und man kann nicht messen, ob sie erreicht werden. (vgl. LAA 2022; SCHNEIDER 2022) Als Beispiel wurde der Modal Split genannt. In diesem ist nur festgelegt, dass der Umweltverbund bis 2025 80% erreichen soll, für den Radverkehr explizit gibt es kein Ziel, dass sich gesetzt wurde. (vgl. MESCHIK 2022; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023) Ein konkretes Ziel wäre zum Beispiel bis im Jahr 2030 15% Radverkehrsanteil zu erreichen. Dann könnte man für jedes Jahr bis 2030 ein Ziel setzen, um wie viel Prozent sich der Radverkehrsanteil pro Jahr erhöhen müsste. Dafür müsste dann jedes Jahr evaluiert werden, ob das Ziel erreicht wurde und wenn nicht, könnte man zusätzliche Maßnahmen treffen. Das bedeutet, konkrete Ziele beinhalten auch konkrete Zielerreichungspfade mit entsprechenden Sanktionen oder Maßnahmen, die bei Nicht-Einhaltung, damit verknüpft sind. (vgl. MESCHIK 2022) Das ist wichtig, um Maßnahmen nachverfolgen zu können, nicht nur für die Verantwortlichen selbst, sondern auch für die Zivilgesellschaft. Man gibt den Menschen damit ein Mittel in Hand, um an Verantwortliche zu appellieren, wenn die Ziele nicht erreicht werden. Wenn Ziele schwammig formuliert sind und keine konkreten Maßnahmen definiert werden, hat man dieses Mittel nicht. (vgl. LAA 2022) Was noch dazu kommt ist, dass oft dieselben Ziele, die nicht erreicht wurden, einfach in das überarbeitete Dokument geschrieben werden. Es gibt daher keine Konsequenzen, wenn ein bestimmtes Ziel nicht erreicht wird, der Zeitraum zur Erreichung wird ganz einfach verlängert. Zusätzlich verändert sich die politische Situation alle paar Jahre, was wiederum zu unterschiedlichen Zielen führen kann, je nach politischer Intention. (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022) Auch wenn sich die politische Situation in Wien über die letzten Jahre nicht maßgeblich verändert hat, gibt es andere Punkte, die die Umsetzung der Strategien erschwert. Die Strategiedokumente der Stadt Wien werden auf Stadtebene im Gemeinderat beschlossen, die Umsetzung, zumindest in Bezug auf Verkehr, findet hauptsächlich in den Bezirken statt. Das heißt die Entscheidungsträger*innen, was umgesetzt wird, sind die Bezirksvorsteher*innen und diese treffen oft Entscheidungen, die nicht im Einklang mit den Strategien auf Stadtebene sind. (vgl. LAA 2022; SCHNEIDER 2022) Entscheidend ist auch, dass nicht alle der Strategien der Stadt Wien bindend sind, das heißt politisch abgesegnet und gesetzlich verpflichtend. Die meisten Dokumente sind nur strategisch, und werden deswegen kaum umgesetzt. Erst wenn Strategien und Dokumente politisch abgesegnet sind, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit der Umsetzung. Wenn jedoch auch in diesen Dokumenten die konkreten Zielsetzungen fehlen,

gibt es wiederum keine Konsequenzen bei Nicht-Umsetzung. (vgl. MOSSHAMMER 2022) Bei den untersuchten Dokumenten dieser Arbeit sind alle binden, bis auf den Masterplan Fahrradstraße und das Handbuch Gendermainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung.

Was laut Schneider (2022) zusätzlich momentan zu Problemen bei der Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehr führt, ist der Personalmangel in einigen Magistraten. Das Budget für den Radverkehr wurde 2022 erhöht, wie auch schon zu Beginn der Arbeit ausgeführt, jedoch fehlt das Personal für die Umsetzung. Zusammenfassend sind die Strategien und die Konzepte anschaulich geschrieben, aber die Zielsetzungen zu unkonkret. Nichtsdestotrotz wäre es ein erster Schritt, die sich selbst gesetzten Ziele auch umzusetzen. (vgl. MOSSHAMMER 2022) Erwähnt werden muss an dieser Stelle, dass der Mitarbeiter der Stadt (2023) wesentlich unkritischer gegenüber der Umsetzung der Ziele der Stadt Wien war. Für ihn ist es wichtig, dass der Radverkehr ein wesentlicher und integraler Bestandteil des zukünftigen Verkehrs ist. Ziel muss es sein, ihn zu erhöhen, vor allem auch bei kurzen Distanzen. Weiters sieht er es als essenziell an, dass dieses Ziel in der Smart City Rahmenstrategie so niedergeschrieben ist. Inwiefern jedoch konkrete Zielsetzungen, wie es andere Expert*innen fordern, hilfreich sind, bezeichnet er als unsicher. Er zieht einen Vergleich mit den Klimazielen, die vorhanden sind, aber auch nicht erreicht werden. Trotzdem stellt er fest, dass das gesetzte Ziel den Umweltverbund bis 2025 auf 80% zu erhöhen, voraussichtlich nicht erreicht werden wird.

Auch wenn sich die Stadt Wien mit ihren Strategien klar für mehr Radverkehr und auch die Förderung dessen ausspricht ist sie noch sehr zögerlich in der Umsetzung, was unter anderem auf die politische Lage in Wien zurückzuführen ist. Für eine Verlagerung des Modal Split auf dem Umweltverbund und damit einhergehend die Förderung des Radverkehrs braucht es Veränderung. In Wien gibt es seit vielen Jahren dieselbe Regierung (die sozialdemokratische Partei Österreichs, kurz SPÖ), wodurch Veränderung erschwert wird. Gleichzeitig ist die SPÖ, die auch seit vielen Jahren den Bürgermeister stellt, als Partei der Arbeiter*innen bekannt. Als Partei der Arbeiter*innen war das Auto ein Versprechen von Aufstieg und Moderne. (vgl. LAA 2022) Jede Partei setzt Maßnahmen, die ihre vermuteten Wähler*innen gut finden, was ein Grund sein könnte warum die SPÖ sich nicht traut, Maßnahmen gegen den Autoverkehr zu setzen, da die Angst Wähler*innen zu verlieren zu groß ist (vgl. PINTNER 2023). Diese Argumente sind nur Vermutungen der beiden Expert*innen. Fakt ist jedoch, dass Politik maßgeblichen Einfluss auf die Förderung oder die Reduktion einzelner Verkehrsmittel hat, da die Stadtentwicklungspläne von den jeweilig regierenden Parteien verabschiedet werden.

Neben Strategien und Konzepten der Stadt Wien zur Verkehrsplanung, gibt es auch andere Maßnahmen wie die Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (kurz: StVO) oder der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (kurz: RVS), wie schon im Kapitel *Radverkehr als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung* beschrieben. Die RVS sind Richtlinien und Vorschriften, wie Straßen in Österreich zu bauen sind und werden vom zuständigen Bundesministerium veröffentlicht, die neueste Version ist vom 1. April 2022 (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023a). Die RVS umschließt auch Richtlinien im Radverkehr und hier konnten in der neusten Version die Breiten der Radwege vergrößert werden (vgl. MESCHIK 2022). Durch die Mindestbreiten für Radwege, verhindert man das „Reinzwängen“ von Mehrzweck- oder Radfahrstreifen auf Hauptstraßen, die dort gar kein Platz hätten (vgl. SCHNEIDER 2022). Zusätzlich wurde wieder eine Hierarchie der unterschiedlichen Routen bzw. Radwegen eingeführt, so wie beim Autoverkehr, wo die höchste Hierarchiestufen die Autobahn ist bis hin zur niedrigsten Stufe der Erschließungs- und Wohnstraßen. Für den Radverkehr bedeutet das, dass Hauptradverkehrsrouten eine hohe Wertigkeit haben, weil sie hoch in der Hierarchie stehen und auch dementsprechend gestaltet werden müssen mit Radwegen von vier bis sechs Meter Breite. (vgl. MESCHIK 2022) Auch Mosshammer (2022) erwähnt eine Neuerung der RVS, und zwar, dass von nun an Nebeneinander fahren, auch mit Kindern, erlaubt ist. Sie betont aber, dass es wichtig sei auch hier die eigenen Richtlinien einzuhalten. (vgl. MOSSHAMMER 2022)

Die Straßenverkehrsordnung ist ein Bundesgesetz und gilt für alle Straßen, die von jeder Person unter den gleichen Voraussetzungen genutzt werden können. Das Gesetz besteht seit 1960 und am 1. Oktober 2022 wurde die 33. Novelle veröffentlicht. (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023b, 2023c) In der 33. Novelle der StVO gab es einige Verbesserungen für den Radverkehr, was ein Schritt in die richtige Richtung ist, trotzdem ändert es nicht den Grundtenor der StVO, dass diese ein Relikt aus den 1960er Jahren und grundsätzlich eine Autoverkehrsordnung ist (vgl. MESCHIK 2022; SCHNEIDER 2022). Der Radverkehr war lange Zeit benachteiligt in der StVO, das hat sich aber in den letzten Jahren verändert (vgl. MESCHIK 2022). Die größten Verbesserungen für den Radverkehr in der 33. Novelle sind: Der Mindestabstand beim Überholen eines Radfahrenden, die Möglichkeit rechts abzubiegen bei einer roten Ampel und die Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens von Radfahrenden, was speziell für Eltern mit Kindern, eine Verbesserung darstellt. Der Mindestabstand beim Überholen eines Radfahrenden, wie auf Abbildung 32 zu sehen ist, beträgt innerorts 1,5 Meter und außerhalb des Ortsgebiets 2 Meter. Der Mindestabstand

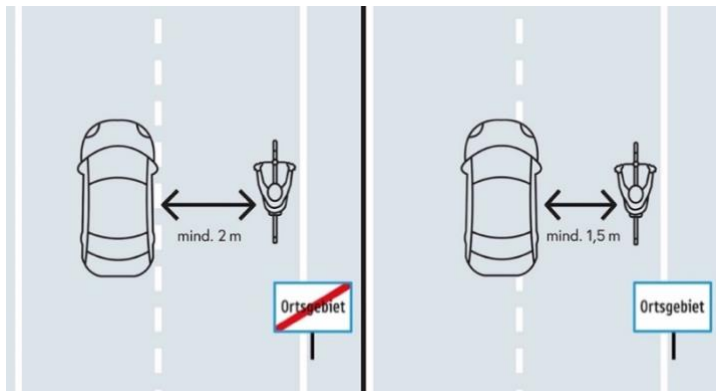


Abbildung 32: Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden
(Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023c)

beim Überholen wird auch von den Expert*innen gelobt, jedoch gibt es immer noch zu viele Schlupflöcher, denn bei Mehrzweck- oder Fahrradstreifen, gilt dieser Überholabstand nicht, genauso wie bei Tempo 30. Außerdem bezweifeln die Expert*innen, dass der Überholabstand kontrolliert wird. In der Theorie ist er sehr

wichtig, aber in der Realität wird er nichts ändern. (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023)

Die Möglichkeit bei einer roten Ampel rechts abzubiegen, bezeichnen die Expert*innen auch als sehr gut Maßnahme. Jedoch wurde bis jetzt nur die Möglichkeit geschaffen, aber es obliegt den Städten und Gemeinden selbst, an welchen Ampeln sie diese Maßnahme umsetzen. (vgl. LAA 2022; PINTNER 2023) Außerdem wird an den Kreuzungen, an denen dies möglich ist bzw. sein wird, ein Schild mit „Halt“ angebracht, wie auf Abbildung 33 zu sehen ist, das heißt als Radfahrer*in muss man an der Ampel trotzdem noch anhalten, und wird im Fluss des Fahrens unterbrochen, bevor man abbiegen kann. Die Radlobby fordert dieses „Halt“ in der nächsten Novelle rauszunehmen. Im Moment kann man an zehn Kreuzungen in Wien das Schild zum rechts abbiegen bei Rot finden. Zehn weitere Kreuzungen sind in Planung, was noch zu wenig ist. Wichtig ist es einen Kriterienkatalog zu erstellen an welchen Kreuzungen, rechts abbiegen bei Rot möglich sein wird, damit nicht jede Bezirkshauptmannschaft selbst bestimmen kann, wo sie diese Maßnahme umsetzen. (vgl. PINTNER 2023)



Abbildung 33: Möglichkeit des Rechts abbiegen bei Rot
(Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023c)

Die Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens von Radfahrenden sehen die Expert*innen ebenfalls positiv. Vor allem für Eltern mit Kindern erübrigt sich die Frage, ob das Kind lieber vorne fährt oder hinten nach, was eine Erleichterung darstellt, und mehr Sicherheit bietet. Diese Maßnahme ist gut und wichtig, wird jedoch allein nicht das Radfahren revolutionieren. (vgl. LAA 2022; PINTNER 2023)

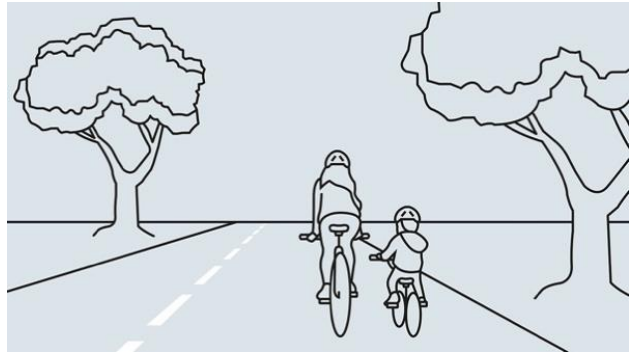


Abbildung 34: Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens
(Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023c)

Die 33. Novelle der StVO wird von den Expert*innen als positiv bewertet, jedoch sei diese noch nicht weitreichend genug. Es gibt zu viele Ausnahmen und einige Forderungen sind zum Schluss doch noch rausgefallen. (vgl. LAA 2022) Wofür es noch zu wenig Stimmen gab, war die generelle Öffnung der Einbahnen für den Radverkehr. Momentan wird per Verordnung geprüft, ob eine Einbahn für den Radverkehr geöffnet wird oder nicht. Laut Radlobby sind 90% der Einbahnen geeignet für eine solche Öffnung. Wenn man durch die StVO alle Einbahnen öffnen würde, bis auf die 10% bei denen es tatsächlich nicht geht, hätte man mit einem Schlag 90% der Einbahnen für den Radverkehr geöffnet. (vgl. PINTNER 2023) Auch die Maßnahme die Geschwindigkeit auf den Straßen zu reduzieren hat keine Mehrheit gefunden. Vor allem Meschik (2022), Schneider (2022) und Pintner (2023) fordern, ein Tempolimit 30 in der Stadt und ein Tempolimit 80 auf Freilandstraßen in der Straßenverkehrsordnung zu verankern. Dies würde die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen und die Planung vereinfachen. Ausnahmen für schnellere Geschwindigkeiten könnten immer noch verordnet werden. Zusammenfassend gibt es ein paar Verbesserungen für den Radverkehr, jedoch hat man sich an den restriktivsten Beispielen aus Europa orientiert, wodurch gesagt werden kann, dass die 33. Novelle nicht die Errungenschaft ist, die sie vielleicht dargestellt wird (vgl. MESCHIK 2022; SCHNEIDER 2022).

Bei all den Möglichkeiten den Radverkehr zu verbessern, beziehen sich die Expert*innen immer wieder auf Städte, die in Bezug auf Radverkehr eine Vorreiterrolle in Europa übernommen haben. Laa (2022) lobt zum Beispiel Städte in den Niederlanden, dafür, dass sie vor allem an Hauptstraßen signifikant viel Platz bereitgestellt haben, um breite und vom Autoverkehr baulich getrennte Radwege zu bauen. Diesen Punkt spricht auch Meschik (2022) an, denn in Kopenhagen wird zum Beispiel jedes Jahr ein gewisser Prozentsatz an Parklätze gestrichen, um unter anderem Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Mosshammer (2022) stellt klar, dass der Radverkehrsanteil in Amsterdam und Kopenhagen unter anderem so hoch

ist, da es baulich abgetrennte Radfahranlagen gibt und das Radnetz zusammenhängen ist, was Sicherheit schafft, sodass viele Menschen sicher und komfortabel mit dem Rad fahren können. Dieses Engagement, den Radverkehr zu fördern, wie in Amsterdam oder Kopenhagen, sehen die Expert*innen in Wien nicht. In Amsterdam zum Beispiel wurden und werden immer noch ungefähr 30 Euro pro Jahr pro Einwohner*in in den Radverkehr investiert, in Utrecht sind es sogar 100 Euro pro Jahr pro Einwohner*in. In Wien waren es die letzten Jahre 5-6 Euro pro Jahr pro Einwohner*in. (vgl. PINTNER 2023) Meschik (2022) stellte zusätzlich fest, dass das Fahrrad in Kopenhagen als Verkehrsmittel angesehen wird, was in Wien nicht immer so ist. Dort hat man sein Fahrrad immer dabei und setzt sich einfach drauf und fährt los, in Wien wird es oft noch als Sport- oder Freizeitaktivität angesehen, wozu man sich erst richtig kleiden muss, um loszufahren. Das heißt in Kopenhagen hat das Fahrrad einen anderen Stellenwert als in Wien. Das bedeutet der Radverkehr hängt nicht nur von der Physis der Straße ab, sondern auch von der Einstellung der Menschen.

Der Radverkehr hat in Kopenhagen eine andere Priorisierung als in Wien. Durch die hohe Priorisierung werden einerseits, gute Radfahranlagen gebaut, und diese auch so breit, dass Eltern mit ihren Kindern oder Rollstuhlfahrer*innen gemütlich drauf fahren können, aber andererseits auch im Winter der Schnee mindestens so schnell geräumt wird wie auf den Spuren für den Autoverkehr. Solch eine Priorisierung findet in Wien noch gar nicht statt. (vgl. MOSSHAMMER 2022) Durch die gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur und die Tradition des Radfahrens, ist das Radfahren in den Niederlanden intuitiv. Das bedeutet, der Radverkehr ist standardisiert, die Straßentypen sehen im ganzen Land gleich aus, sodass man intuitiv weiß wie oder wo man zu fahren hat. Das macht das Verhalten der Radfahrenden einfacher und auch sicherer. (vgl. SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023)

Aber die Expert*innen nennen auch andere Städte, die sich Wien als Vorbild nehmen kann, da diese alle eine klare Priorisierung auf den Radverkehr legen. Eine dieser Städte ist Paris, hier hat die jetzige Bürgermeisterin, Anne Hidalgo, im Wahlkampf damit geworben, dass sie ca. 70.000 Parkplätze umwandeln möchte, in Radwege, Grünräume und andere Flächen. Parkspuren in Wien aufzulassen ist ein sehr großes Hemmnis, wenn nicht das Größte. Da die Stadt aber eine Reduktion des Autoverkehrs möchte, muss sie sich trauen diese Parkspuren zu reduzieren, denn für gute Radverkehrsinfrastruktur braucht die Stadt Platz. (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022) Auch eine weitere Stadt in Frankreich, Lyon, priorisiert den Radverkehr seit ein paar Jahren. Während der Covid 19-Pandemie wurden Pop-Up Radwege aufgestellt, die nun zu permanenten Radwegen umgebaut werden. (vgl. LAA 2022) Die Stadt Groningen in den Niederlanden hat beispielsweise am Hauptplatz zwei Fahrradgaragen, in der man mit einer Rolltreppe auf mehrere Ebenen fahren kann. Diese hat Platz für bis zu 10.000 Abstellplätze für Fahrräder, ist videoüberwacht und bietet auch Werkzeuge und

Reparaturservice an. (vgl. PINTNER 2023) Als letztes Beispiel der Priorisierung des Radverkehrs in anderen Städten wurde Gent genannt. In dieser Stadt gibt es keine*n Radverkehrsbeauftragte*n, sondern das gesamte Planungsteam im Bereich Verkehr, ist darauf geschult, bei allen Projekten den Radverkehr zu berücksichtigen. Das heißt der Radverkehr wird automatisch, egal ob es ein Projekt in der Straßengestaltung oder im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist, mitgedacht und berücksichtigt. (vgl. MESCHIK 2022)

Laut fast allen Expert*innen liegt die Priorisierung der Stadt Wien, obwohl in ihren Strategien und Konzepten anderes dargestellt, noch auf dem Autoverkehr und nicht dem Radverkehr. Durch die Priorisierung des Autoverkehrs, bekommt eine kleine Gruppe der Bevölkerung den größten Platz. Auch wenn die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und für den Fußverkehr gut sind in Wien, merkt man zum Beispiel bei den Ampelschaltungen die Priorisierung des Autoverkehrs oder bei der Planung der Fahrspuren, die grundsätzlich auf „den Mann, der mit dem Auto zur Arbeit fährt“ ausgelegt sind. Die Verkehrsplanung scheint hier noch nicht zukunftsorientiert zu sein. Es wird in Frage gestellt, ob es noch dem Zeitgeist entspricht, Ampelschaltungen nach dem Autoverkehr auszurichten oder auch neue Straßen für den Autoverkehr zu realisieren, nicht nur aus Klimaschutzperspektiven, sondern auch aus Gründen der Gleichberechtigung und gesellschaftspolitischer Themen. (vgl. PINTNER 2023) Einzig der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) sieht die Entwicklungen in der (Rad)verkehrsplanung als vermehrt positiv. In einzelnen Bezirken sieht man im Gegensatz zu vor zehn Jahren vermehrt Kinder Rad fahren. Vor allem junge Eltern sind heutzutage nicht mehr so auf ein Auto angewiesen. Durch die Förderung von Lastenrädern, braucht man nicht mehr unbedingt ein Auto für den Wocheneinkauf, die Abholung der Kinder oder für Ausflüge ins Grüne.

Zusammenfassend braucht es unterschiedliche Maßnahmen, um den Radverkehr zu fördern und dadurch auch die Ziele der Stadt Wien zu erreichen. Der Verkehr ist ein sehr komplexes System, sodass man nicht genau das gewünschte Ziel erreichen wird, wenn nur eine Maßnahme umgesetzt wird. Der Radverkehr wird sich nicht erhöhen, wenn man nur Radwege baut, hier spielen viele unterschiedliche Faktoren hinein. (vgl. LAA 2022) Entscheidend ist es sichere, durchgängige und gute Radverkehrsinfrastruktur zu bauen und den Radverkehr so komfortabel zu gestalten, durch Pull- und Push-Maßnahmen, sodass Radfahren auch eine Alternative für Autofahrer*innen wird (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022). Wichtig hierbei ist aber nicht nur die Planung dieser Radverkehrsinfrastruktur, sondern auch die Umsetzung. Diese muss ambitioniert sein und darf keine halben Lösungen enthalten. Hierfür muss der Radverkehr priorisiert werden, was eine Reduktion der Parkplätze beinhaltet, Ampelschaltungen, die zu Gunsten des Radverkehrs geschaltet werden, Tempo reduziert

werden und öffentlicher Raum neu verteilt und gestalten werden. Das größte Hemmnis, warum Menschen nicht mit dem Rad fahren, ist die Sicherheit und der Komfort. Wenn es also keine sicheren Radwege gibt und das Radnetz Lücken hat, selbst wenn es nur ein oder zwei gefährliche Stellen auf einer Route gibt, wird das Menschen daran hindern mit dem Rad zu fahren. Wenn diese Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel aber nicht konsequent umgesetzt werden, so wird sich der Radverkehrsanteil auch nicht erhöhen. (vgl. MOSSHAMMER 2022) Um all das Umsetzen zu können, braucht es genügend Budget und Finanzierungsmöglichkeiten. Das Budget für den Radverkehr in Österreich wurde 2022 um 20 Millionen Euro erhöht, auf insgesamt 60 Millionen Euro (vgl. KRUTZLER 2022a; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023). Seitdem das Budget aufgestockt wurde, verbessert sich die Situation im Radverkehr auch stetig, jedoch noch zu langsam (vgl. SCHNEIDER 2022). Eine Studie, die im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz erstellt wurde, stellte fest, dass es 7 Milliarden Euro bis 2030 an Investitionen in Österreich im Radverkehr braucht, um die Ziele der Bundesregierung einhalten zu können. (vgl. Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH und Verracon GmbH 2022; PINTNER 2023) In diesem Budget inbegriffen sind neben baulichen Maßnahmen, auch Besetzungen von Planungsstellen und -büros, Kampagnen, Kinderfahrradkurse und vieles mehr. Für Wien wurde ein Budget von 788.388.000 Euro bis 2030 ermittelt, um die Ziele erreichen zu können. Das wären ca. 50 Euro pro Kopf pro Jahr. Die Investitionen in den letzten Jahren lagen in Wien bei 5-6 Euro pro Kopf. (ebd.) Festzustellen ist daher, dass es mehr Investitionen in den Radverkehr braucht, um die Ziele der Stadt Wien erreichen zu können. Schneider (2022) sieht hier die Lösung, indem zuerst mit einfachen Maßnahmen ein Mindestmaß an Radverkehrsinfrastruktur gebaut wird, um den Anteil der Radfahrenden ein wenig zu erhöhen. Es braucht nicht von heute auf morgen an jeder Hauptstraße einen Radweg, aber es braucht zuerst ein grundlegendes zusammenhängendes Netz, wenn es dieses einmal gibt, erreicht man einen höheren Anteil an Personen, die Rad fahren und hat gleichzeitig auch den Rückhalt dieser Menschen. Dann sehen auch alle Verantwortlichen, dass es Bedarf an mehr Radverkehrsinfrastruktur gibt. Der Grundstein dafür muss aber schnell gelegt werden und zusätzlich das Budget so aufgestockt werden, dass die eigenen Ziele erreicht werden können.

5.1.1. Ergebnisse zu nachhaltiger Entwicklung

Ziel dieser Arbeit ist unter anderem zu analysieren, welche Maßnahmen in der Radverkehrsplanung notwendig sind, um die Ziele der Stadt Wien in Bezug auf die Erhöhung des Radverkehrs und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen und dadurch einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten zu können. Wie in dem Kapitel *Theoretischen Rahmen* beschrieben wurde, werden die SDGs als Definition der nachhaltigen Entwicklung herangezogen. Aus der Dokumentenanalyse geht hervor, dass die SDGs in fast

allen Dokumenten nur nebenbei erwähnt werden, allein in der Smart City Rahmenstrategie wurden die SDGs implementiert. Dafür wurden verschiedene Themenbereiche wie zum Beispiel Mobilität oder soziale Inklusion den jeweilig passenden SDGs zugeordnet, wie bereits im Kapitel *Dokumentenanalyse* beschrieben.

Um aber genauere Informationen über die Bedeutung und Umsetzung der SDGs in Wien zu bekommen, wurde ein Interview mit Thomas Hruschka, einem Experten für SDGs in Wien, geführt. Auch bei einigen Interview mit den Expert*innen für den Radverkehr wurden die SDGs thematisiert. Grundsätzliche werden die SDGs positiv bewerten, auch wenn sie als unvollkommen bezeichnet werden. Es wurde jedoch geschafft, gemeinsame Ziele zu definieren, zu denen sich auch alle teilnehmenden Länder bekennen. Außerdem wurde definiert was „nachhaltig“ bedeutet, welche Themenbereiche dafür bedeutend sind. (vgl. MOSSHAMMER 2022; HRUSCHKA 2023) Meschik (2022) merkte an, dass die Mobilität als Themenbereich vergessen wurde bei der Gründung der SDGs und Wissenschaftler*innen nun analysieren, in welchen Zielen sich Mobilität versteckt. Auch die European Cycling Federation hat in einer Studie analysiert, in welche Ziele der Radverkehr fällt (vgl. Mitarbeiter der Stadt Wien 2023) Laut dieser Studie trägt Radverkehr zu 11 von insgesamt 17 Zielen bei. (vgl. European Cycling Federation 2016).

Mosshammer (2022) und Hruschka (2023) sehen die Unvollständigkeit der SDGs als etwas notwendiges an. Die SDGs sollen die Rahmenbedingungen für nachhaltige Entwicklung stellen und keine konkreten Details vorgeben. Hruschka (2023) vergleicht die Ziele der SDGs mit einer Wanderkarte auf einer Wanderung. Das Ziel der SDGs, eine nachhaltige Entwicklung, ist hinreichend genau beschrieben, aber der Weg dorthin kann nicht vollständig beschrieben werden. Der Weg kann auch mal Umwege beinhalten, aber das Ziel ist so klar definiert, dass man weiß, wo man hinhin muss. Die SDGs sollen auch zu einem „out of the box“ Denken anregen. Die thematischen Einteilungen der Ziele überschneiden sich teilweise, weswegen nicht einfach ein Themenblock nach dem anderen „abgearbeitet“ werden kann, sondern immer auch die Verknüpfungen zwischen ihnen bedacht werden muss. Die SDGs sollen einen Richtungsweiser darstellen für nachhaltige Entwicklung. Zusätzlich wird die Kommunikation über nachhaltige Entwicklung unterstützt, vor allem durch die graphische Aufbereitung der Ziele. (vgl. HRUSCHKA 2023)

2016 unterschrieb Wien die Agenda 2030 der Vereinten Nationen und hat sich somit verpflichtet, die 17 Sustainable Development Goals umzusetzen. Wien hat sich dazu entschieden, die SDGs in der Smart City Rahmenstrategie zu verankern. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 23) Die Idee dazu kam von Thomas Hruschka selbst, da er realisierte, dass jede Stadt, jede Region, jedes Land oder auch die EU verschiedene Strategien (u.a. Umweltstrategie, Nachhaltigkeitsstrategie, Circular Economy Strategie, SDG-Strategie) zu

verschiedensten Themen haben. 70-90% der Inhalte dieser Strategien sind sehr ähnlich oder sogar deckungsgleich. Dadurch wird es schwierig, gewisse Punkte einzuordnen, deswegen kam er auf die Idee, die SDGs in der Smart City Rahmenstrategie zu verankern, da diese auch die einzige Sektorübergreifende Strategie in Wien ist, um die Ziele so in einer Strategie übersichtlich und nachvollziehbar einzuordnen. Alle Ziele der Smart City Rahmenstrategie wurden nicht nur mit den 17 SDGs, aber auch mit 169 Unterzielen der SDGs, verankert und zugeordnet. Es wurde analysiert welche Ziele schon erfüllt sind, teilweise erfüllt sind oder gar nicht erfüllt sind und an welchen Stellen noch etwas zu tun ist, um diese erreichen zu können. (vgl. HRUSCHKA 2023) Die Umsetzung der SDGs soll daher in Wien über die Smart City Rahmenstrategie erfolgen. Doch die strategische Verankerung der SDGs in die Smart City Rahmenstrategie bedeutet nicht gleichzeitig, dass diese auch umgesetzt werden. Der Grundgedanke ist, dass die Smart City Strategie eine „Overall Strategie“ darstellen soll und durch die Strukturen und Vorgaben der Stadt Wien sollen die beinhalteten Ziele im jeweilig vorgegeben Zeitrahmen erreicht werden. Es braucht jedoch mehr als nur die Verankerung der SDGs in einer Strategie. Einerseits braucht es ein Bewusstsein der handelnden Personen über die Smart City Rahmenstrategie und über die SDGs und andererseits müssen die alten hierarchischen Strukturen aufgebrochen werden, um ein fluides Netzwerk zu errichten, in dem thematische Zusammenarbeit möglich ist. (ebd.) Hruschka (2023) sieht die Ziele der SDGs als thematische Blöcke, die zusammengedacht werden müssen, da es Verknüpfungen zwischen ihnen gibt. In Wien ist die vorherrschende Situation jedoch so, dass sehr stark in Themenblöcken gedacht wird, zwischen ihnen aber keinerlei Verknüpfungen besteht. Wien hat eine lange Historie nachhaltig zu agieren, dabei sind großartige Dinge entstanden für nachhaltige Entwicklungen, jedoch innerhalb diesen Themenblöcken und dies teilweise schon vor 20 Jahren, sodass die wenigsten Menschen, die in diesen Bereichen agieren, den Zusammenhang zu den SDGs sehen. Aufgrund dessen sieht Hrschuka (2023) es auch nicht als problematisch an, wenn nicht alle Menschen, die bei der Stadt Wien arbeiten, wissen was die SDGs sind, weil sie trotzdem inhaltlich Beiträge zur Erreichung dieser leisten, aufgrund der lange Historie der Stadt Wien nachhaltig zu agieren.

Wichtig für die Umsetzung der SDGs in Wien ist es daher die Strukturen der Stadt Wien, die es für die Umsetzung braucht, die aber noch sehr streng und thematisch eingeteilt sind, ein wenig aufzulockern. Es ist wichtig, ein Netzwerk zu schaffen, dass agil agieren kann und diese thematischen Verknüpfungen der SDGs aufgreifen kann. Gleichzeitig drängt die Zeit bei der Umsetzung der SDGs, sodass es nicht sinnvoll scheint, neuen Strukturen zu erfinden. Weiters für die Umsetzung der SDGs wichtig ist auch eine Evaluierung, diese findet im Rahmen der Evaluierung der Smart City Rahmenstrategie statt. Dies war ein zusätzlicher Grund die SDGs in der Smart City Rahmenstrategie zu verankern, um auch die Evaluierung nicht doppelt machen zu müssen. In dieser Evaluierung sind jedoch keine Sanktionierungen oder

Konsequenzen angedacht, wenn die Ziele nicht erreicht werden. Zwar ist die Smart City Rahmenstrategie verbindlich, was bedeutet die Ziele sind politisch abgesegnet und müssen eingehalten werden, jedoch gibt es lediglich Korrekturen der Maßnahmen, wenn die Ziele nicht erreicht werden. (ebd.)

Wichtig zu erwähnen ist aber auch, dass die SDGs nie zu erreichen sind. Nachhaltige Entwicklung kann nie erreicht sein, es ist immer ein Weg. Bei ein paar Parametern ist eine Messung möglich, wie zum Beispiel CO₂-Neutralität, aber auch hierfür gibt es unterschiedliche Methoden. Was man nicht messen kann, ist beispielsweise soziale Nachhaltigkeit, denn ab wann handelt man sozial? Daher sind die SDGs ein Pfad zur nachhaltigen Entwicklung, der aber auch nicht 2030 (bis zu diesem Jahr ist der Rahmen der SDGs gesetzt) erreicht sein wird. Auch wenn es wichtig ist im Kampf gegen die Klimakrise so früh wie möglich nachhaltig zu agieren und die 17 Ziele zu verfolgen, so bleibt nachhaltige Entwicklung ein Prozess, der nie komplett erfüllt sein wird. (ebd.)

Laut der Smart City Rahmenstrategie werden der Mobilität, die den Radverkehr inkludiert, zwei Zielen der SDGs zugeordnet. Die European Cycling Federation ordnet dem Radverkehr 11 Zielen der SDGs zu. Darüber kann man sich streiten, jedoch wird klargestellt, dass Radverkehr einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung stellen kann. Und daher ist es wichtig ihn zu fördern.

5.1.2. Ergebnisse zu Maßnahmen für Frauen im Radverkehr

Neben der Fragestellung wie die Erhöhung des Radverkehrs und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Wien zu erreichen ist, um einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten, wurde sich in dieser Arbeit auch die Frage gestellt, wie der Radverkehr in Wien auf stadtplanerischer Ebene gendergerecht gestaltet werden kann. Auch dazu wurden dieselben Expert*innen befragt. Zusätzlich hätte ein Interview mit einer Person geführt werden sollen, die für gendergerechte Planung in Wien zu ständig ist, jedoch wurden die Anfragen hierfür abgelehnt. Aufgrund dessen gibt es keine Stellungnahme der Stadt Wien in Bezug auf gendergerechte Radverkehrsplanung in Wien, nichtsdestotrotz muss angemerkt werden, dass gendergerechte Planung in Wien eine lange Historie hat. Gender Mainstreaming wird in Wien seit über 20 Jahren praktiziert und ist heute durch viele unterschiedliche Pilotprojekt und Pilotprozesse gut in der Wiener Stadtplanung etabliert (vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013: 13). Eine entscheidende Person, die Gender Mainstreaming in Wien vorangetrieben hat ist Eva Kail. Sie ist bei der Stadt Wien im Geschäftsbereich Bauten und Technik für gendergerechte Planung zu ständig. (vgl. Stadt Wien 2023a) Eva Kail gibt Interviews, hält Vorträge und tritt in Podcasts auf, um die Wichtigkeit des Themas der gendergerechten Planung darzustellen. In diesen Interviews

nennt sie Beispiele der Stadt Wien, bei denen gendergerecht geplant wurde. Ein Beispiel, das sie nennt, ist die Seestadt Aspern, einem Stadtentwicklungsgebiet in Wien, bei dem auf gute Beleuchtung, kurze Wege und kindergerechte Gestaltung geachtet wurde. Zusätzlich wurden die Straßen nach bekannten weiblichen Personen benannt, was symbolische Charakter aufweist. Dies wurde jedoch nicht nur in der Seestadt Aspern gemacht, sondern wird versucht, bei jeder neuen Straßen- oder Platzzeröffnung durchzusetzen. (vgl. KAIL 2022) Eva Kail spricht sich für eine gendergerechte Planung aus, da bis vor kurzem Stadt- und Verkehrsplaner ausschließlich Männer waren. Dadurch fließen vor allem Erfahrungen des männlichen, erwerbstätigen Alltags in die Planung ein, wohingegen familienbezogenen Tätigkeiten kaum Relevanz hatten in der Planung einer Stadt. (vgl. ZEUG 2022) „Planende sind autofahrende, weiße Männer der Mittelschicht und so sehen unsere Städte auch aus“ (vgl. KAIL 2022). Um inklusiver zu planen, ist es wichtig, einen Blick für die Bedürfnisse der Frauen in der Stadt zu bekommen (vgl. ZEUG 2022). Kail (2022) betont, dass es bei gendergerechter Planung nicht um eine Planung für das biologische Geschlecht geht, sondern um eine Planung für sozialen Geschlechterrollen, was bedeutet, dass es egal ist, ob sich ein Mann oder eine Frau um das Kind kümmert, sie werden sich beide über abgesenkte Gehsteige oder priorisierte Sitzgelegenheiten in den öffentlichen Verkehrsmitteln freuen. Dasselbe Verständnis von Gender wird in dieser Arbeit verwendet und wurde im Kapitel *Theoretischer Rahmen* genauer erläutert. Gender Mainstreaming kommt daher allen Geschlechtern zugute.

Das Thema des Gender Mainstreaming ist ein sehr aktuelles. Es gibt Zeitungsberichte, Talks und auch Podcasts-Episoden, wie zuletzt im Zeit Online Podcasts „Eine Stadt, von Frauen gebaut“ in der auch Eva Kail zu Wort kommt. Laut eigenen Angaben hat die Stadt Wien Gender Mainstreaming seit über 20 Jahren in die Stadtplanung integriert. Wie die Stadt Wien Gender Mainstreaming im Radverkehr verankert hat, kann aufgrund des fehlenden Interviews nicht zur Gänze festgestellt werden. Die interviewten Expert*innen sehen noch keinen gendergerechten Radverkehr in Wien. Eine Stellungnahme der Stadt Wien fehlt zu dieser Kritik.

Laut eigenen Angaben der Stadt Wien wird Gender Mainstreaming in Wien seit über 20 Jahren praktiziert und ist heute durch viele unterschiedliche Pilotprojekte und Pilotprozesse gut in der Wiener Stadtplanung etabliert (vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013: 13). Der Mitarbeiter der Stadt Wien merkt an, dass Gender Mainstreaming auch in der Radverkehrsplanung angekommen ist, denn die höheren subjektiven Sicherheitsanforderungen, die Frauen an den Radverkehr haben, werden mitbedacht in der Planung (vgl. Mitarbeiter der Stadt Wien 2023). Einige Expert*innen sehen das anders, unter anderem Laa (2022) stellt fest, dass Gender Mainstreaming ein Nischenthema geblieben ist und auch die Radverkehrsplanung in Wien noch nicht

gendergerecht stattfindet. Zwar werden die Genderunterschiede in der Mobilität in den Strategien der Stadt thematisiert, jedoch unterschiedlich oft bzw. intensiv. Maßnahmen, welche versuchen diese Genderunterschiede in der Mobilität zu überkommen, gibt es nur sehr vereinzelt. Dabei wäre es ein erster Schritt, konkrete Ziele und Maßnahmen in den Strategien zu verankern (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022). Auch wenn es durch die Thematisierung des Gender Mainstreamings in diversen Strategien der Stadt Wien, so scheint als würde die Stadt Wien die Genderunterschiede im Radverkehr berücksichtigen, passiert dies dennoch nur oberflächlich und auf strategischer Ebene, jedoch nicht bei Planungsentscheidungen und der Umsetzung dieser. (vgl. MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022) Weshalb Mobilität noch nicht gendergerecht geplant wird in Wien, liegt vor allem an der Priorisierung des Autoverkehrs. Automobilität ist nicht unbedingt weibliche Mobilität, Frauen haben viel mehr Anforderungen an Mobilität als Männern, was unter anderem an den Aufgaben der Care-Arbeit, die zum Großteil noch Frauen übernehmen, liegt. (vgl. MOSSHAMMER 2022) Auch wenn es schon kleine Verbesserungen im Radverkehr gab, vor allem bei neuen Planungen, bestätigen die Expert*innen trotzdem, dass der Radverkehr in Wien noch nicht gendergerecht gestaltet ist (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023). Das Wissen, dass der Ist-Zustand nicht weiter verwaltet werden kann, ist zwar da, sonst gäbe es zum Beispiel das Handbuch zu Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung nicht, doch an der Umsetzung scheitert es noch (vgl. LAA 2022; SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023). Laa (2022) und Schneider (2022) stellen beide fest, dass der Anteil der Frauen im Radverkehr aussagt, wie attraktiv die Radverkehrsinfrastruktur ist. In Ländern, in denen es eine gute Radverkehrsinfrastruktur gibt und der Radverkehrsanteil hoch ist, fahren mindestens genauso viele Frauen mit dem Rad wie Männern, wenn nicht mehr. Das kann für Wien nicht bestätigt werden. (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER; SCHNEIDER 2022) Die Zahlen, die dazu gefunden werden konnten, stammen aus 2010 und 2015. Diese bestätigen jedoch beide einen geringen Anteil von Frauen im Radverkehr. Ca. 40% der Wege im Radverkehr werden von Frauen zurückgelegt, während 60% der Wege von Männern zurückgelegt werden. (vgl. Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2011: 18; Stadt Wien 2015) Diese Zahlen bestätigt auch der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023).

Die größten Unterschiede im Radverkehr zwischen Frauen und Männern sind einerseits das Sicherheitsempfinden und andererseits die unterschiedlichen Wege, die zurückgelegt werden. Frauen haben ein höheres Sicherheitsempfinden als Männer. Diese sind tendenziell eher bereit, im Mischverkehr Rad zu fahren als Frauen. Gibt es keine baulichen Abtrennungen, hält dies Männer nicht auf Rad zu fahren. Die Synchronisation auf die hohe Geschwindigkeit des Autoverkehrs scheint Männer nicht so sehr zu stören wie Frauen. (vgl. MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023) Frauen bevorzugen baulich abgetrennte Radwege, da das subjektive

Sicherheitsempfinden hier höher ist (MESCHIK 2022; SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023). Meschik (2022) erklärt das höhere Sicherheitsempfinden der Frauen auch so, dass Männer „stark sein müssen“ und keine Angst haben bzw. diese Angst nicht äußern dürfen. Das heißt, dass Frauen und Männern vielleicht gar kein unterschiedliches Sicherheitsempfinden haben, sondern dieses nur unterschiedlich kommunizieren. Ein weiterer Punkt der Genderunterschiede im Radverkehr sind die unterschiedlichen Wege, die zurückgelegt werden. Ein Großteil der Care-Arbeit wird heute immer noch von Frauen übernommen, was diversere und komplexere Wege mit sich bringt (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022). Wenn man ein klassisches Familienbild zeichnet, hat man den Vater der in der Früh (mit dem Auto) in die Arbeit fährt und abends wieder nach Hause. Die Frau hingegen übernimmt die Betreuungspflichten von Kindern und teilweise auch von älteren Verwandten, was bedeutet, die Frau hat verschiedene Wege, wie zum Beispiel in den Kindergarten, zur Schule, Einkaufen, Behördenwege und den Besuch bei älteren Verwandten. Die Wege sind daher anderes als die der Männer, sie sind kürzer, zu anderen Orten, mehrere am Tag und verstreuter. (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022) Durch diese komplexeren Wege haben Frauen auch andere Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur als Männer. Für die Erledigung der Care-Arbeiten mit dem Rad ist ein zusammenhängendes Radnetz essenziell. Durch die vielen verschiedenen Wege, die zurückgelegt werden, findet der Radverkehr meist nicht nur auf Hauptrouten statt, sondern auch auf Nebenrouten, diese Wege müssen im Radnetz auch abgedeckt werden, sodass Frauen diese Erledigungen auch auf dem Rad machen können. (vgl. LAA 2022) Dabei ist das Rad eigentlich das ideale Verkehrsmittel, wenn man mehrere, kurze und vielfältige Wege zurücklegen muss, weil es Flexibilität ermöglicht (vgl. SCHNEIDER 2022; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023). Was als weiterer Punkt der unterschiedlich wahrgenommen Mobilität genannt wurde, sind sexistische Äußerungen von Männern gegenüber Frauen auf dem Fahrrad. Wenn man in der Stadt mit dem Rad fährt, ist man häufig Konflikten ausgesetzt, die wenn sie Frauen betreffen, oft auch sexistisch werden können. Als Mann im Radverkehr wird man auch Konflikten ausgesetzt, diese werden aber selten sexistisch. (vgl. SCHNEIDER 2022)

Um diese Genderunterschiede im Radverkehr zu überkommen, gibt es einige Maßnahmen, die angewandt werden können. Es braucht vor allem sichere Radverkehrsinfrastruktur, da Frauen ein höheres Sicherheitsempfinden haben, welches sich verstärkt, wenn sie mit Kind unterwegs sind. Das heißt wichtig sind baulich getrennte Radwege, die breit genug sind, um auch mit Lastenrädern, mit denen zum Beispiel Kinder zur Schule oder zum Kindergarten gebracht werden, fahren zu können. (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; PINTNER 2023) Vor allem auf Hauptstraßen braucht es getrennte Radverkehrsinfrastruktur, aber es ist genauso wichtig Radverkehrsinfrastruktur auf Nebenstraßen zu errichten. Wenn es eine

Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gibt, braucht es nicht unbedingt getrennte Radwege, aber das Radnetz muss so ausgebaut sein, dass man sicher in den Nebenstraßen fahren kann. Durch das Übernehmen der Care-Arbeit legen vor allem Frauen mehrere, aber am Stück kürzere Wege zurück als Männer, die meist in den Nebenstraßen liegen, dadurch ist es speziell für Frauen wichtig ein gut ausgebautes Radnetz zu haben. (vgl. LAA 2022; SCHNEIDER 2022) Dadurch, dass Frauen oft die Care-Arbeit übernehmen, sind sie auch oft mit Kindern unterwegs. Vor allem für Kinder im Radverkehr ist es wichtig, getrennte Radwege von Autoverkehr zu haben, egal ob sie allein oder mit Begleitung unterwegs sind. (vgl. MESCHIK 2022; SCHNEIDER 2022) Momentan sieht man kaum Kinder im Radverkehr in Wien. Der Hauptgrund, warum Kinder nicht allein Rad fahren, ist, dass es als zu gefährlich empfunden wird. Viele Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto in die Schule oder den Kindergarten, weil es so gefährlich sei sie mit dem Rad fahren zu lassen, weil so viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto in die Schule oder den Kindergarten bringen. Es ist also ein Teufelskreis, der nur durch Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur und der Reduktion des Autoverkehrs durchbrochen werden kann. (vgl. MESCHIK 2022) Ein weiterer Punkt, der bedacht werden muss, ist es Leihräder mit Kindersitzen anzubieten, so dass auch Frauen oder Familien mit Kindern sich diese ausborgen können (vgl. MOSSHAMMER 2022). Zusätzlich ist es wichtig, die Radabstellplätze so auszubauen, dass es genügend Platz für Lastenräder gibt und diese auch sicher sind. Das Angebot der Abstellplätze muss so ausgeweitet werden, dass Einkäufe und andere Erledigungen leicht mit dem (Lasten)rad zu machen sind. (vgl. LAA 2022) Ein weiterer Punkt ist gute Beleuchtung, die vor allem für Frauen wichtig ist, damit keine Angsträume in der Nacht entstehen. Durch das höhere Sicherheitsempfinden der Frauen, kann es sein, dass sie sich nachts nicht trauen Rad zu fahren, wenn es keine gute Beleuchtung an den Radwegen gibt. (vgl. MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023) Vor allem Maßnahmen wie gute Beleuchtungen werden oftmals aus Kostengründen im letzten Planungsschritt gestrichen, dabei ist das eine wichtige Maßnahmen, um den Radverkehrsanteil von Frauen zu erhöhen (vgl. MOSSHAMMER 2022). Durch ein gut ausgebautes Radnetz kann diese Maßnahme aber auch in gewissem Maß umgangen werden, denn wenn das Netz so gut ausgebaut ist es, dass es zum Beispiel alle 250 Meter einen Radweg gibt, so wie es auch die Radlobby fordert, können sich Frauen nachts aussuchen, ob sie auf den gut beleuchteten Hauptwegen fahren oder auf den Nebenstraßen. Wichtig hierbei ist aber die unbedingt notwendige gute Beleuchtung auf Hauptstraßen. (vgl. PINTNER 2023) Des Weiteren ist es essenziell, Nutzer*innen wie Frauen und Familien in Planungsprozesse einzubinden. Bürger*innenbefragungen sollten daher speziell mit diesen Gruppen durchgeführt werden, um analysieren zu können, was ihre Bedürfnisse im Radverkehr sind und diese dann auch umzusetzen. (vgl. MOSSHAMMER) Genauso wichtig ist die Repräsentation von Frauen und Familien in Marketingkampagnen (vgl. PINTNER 2023).

Unter den Expert*innen gibt es auch Ansätze diese Maßnahmen nicht nur speziell für Frauen umzusetzen, sondern die Planungen im Radverkehr auf die „Schwächsten“ auszulegen, wie für Kindern, ältere Personen oder Personen mit Behinderungen. Diese Personengruppen sind körperlich und kognitiv am schwächsten, wenn man daher die Radverkehrsplanung so gestaltet, dass auch die „Schwächsten“ in unsere Gesellschaft sicher Rad fahren können, dann können es auch die Frauen. Denn wenn sich ein Kind allein traut in der Stadt Rad zu fahren, dann ist der Radverkehr auch für Frauen sicher genug. Die Radverkehrsplanung für die „Schwächsten“ ist daher automatisch auch gendergerecht. (vgl. MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023) Auch der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) spricht sich für ein „8 to 80“-Prinzip aus, eine Radverkehrsplanung für 8- jährigen bis 80- jährige, in der gendersensible Planung beinhaltet ist.

Egal ob man nun den Radverkehr für die „Schwächsten“ oder für Frauen plant, es braucht Vertreter*innen dieser Gruppen in der Radverkehrsplanung. Frauen sind jedoch laut den meisten Expert*innen noch zu wenig in der (Rad)verkehrsplanung vertreten. Das kann dazu führen, dass Anforderungen die Frauen an den Radverkehr haben, nicht mitgedacht werden. (vgl. LAA 2022; SCHNEIDER 2022; MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023) Man plant für das, was man kennt, wenn die Planungsteams rein männlich sind, werden die Bedürfnisse der Frauen oft nicht berücksichtigt (vgl. MOSSHAMMER 2022). Auch wenn mittlerweile unter den Studierenden der Anteil der Frauen und Männer recht ausgeglichen ist, sind die Entscheidungspositionen noch recht männlich dominiert (vgl. PINTNER 2023). Ein Beispiel hierfür sind die Verkehrskommissionen, die es in jedem Wiener Bezirk gibt. Jede Verkehrskommission hat eine*n Vorsitzende*n und von insgesamt 23 Bezirken gibt es in nur einem Bezirk eine weibliche Vorsitzende. (vgl. LAA 2022; SCHNEIDER 2022) Auch bei den Mitarbeitenden dieser Verkehrskommission sind sehr viele Männer vertreten. Insgesamt gibt es nur drei Bezirke, mit einem Anteil von über 50 % Frauen in diesen Verkehrskommissionen. In den restlichen sind höchstens ein Drittel der Mitarbeitenden Frauen. (vgl. SCHNEIDER 2022) Ein weiteres Beispiel ist das Gremium der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Die neueste Richtlinie erschien im April 2022 und das Gremium bestand aus nur ca. 10 % Frauen, der Rest war von Männern besetzt. (vgl. PINTNER 2023) Dabei ist es wichtig, dass bei Planungen auch die Bedürfnisse der Frauen berücksichtigt werden, um einen höheren Anteil der Frauen im Radverkehr zu erreichen. Die Repräsentation von Frauen muss aber auf politischer als auch auf fachlicher Ebene stattfinden (vgl. PINTNER 2023). Auf strategischer, politischer Ebene sind immer mehr Frauen vertreten, doch auf der fachlichen Ebene, in Verkehrsplanungsbüro sind immer noch eher Männer vertreten (vgl. SCHNEIDER 2022).

Doch es gibt auch Gegenstimmen vor allem von Meschik (2022) und dem Mitarbeiter der Stadt Wien (2023). Der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) bestätigt zwar auch, dass die Verkehrsplanung männlich dominiert seien, sieht jedoch in Wien keinen Handlungsbedarf, denn Wien sei schon gut aufgestellt. Es gibt bereits eine Verkehrsplanungschefin, eine Verkehrsstadträtin und auch das Referat für Mobilitätsstrategien in der Magistratsabteilung 18 wird von einer Frau geleitet. Meschik (2022) hat diesbezüglich nochmals eine andere Meinung. Er sieht generell ein Fehlen von Menschen in der Radverkehrsplanung, die selbst Rad fahren. Dadurch werden die Bedürfnisse der Radfahrer*innen an sich nicht berücksichtigt. Weiters sieht er es zwar als förderlich an, wenn mehr Frauen in der Verkehrsplanung vertreten sind, da Männer tendenziell eher den motorisierten Verkehr fördern, gleichzeitig gibt es auch Männer, die umweltfreundliche Mobilität fördern. Er sieht das physische Geschlecht hier als irrelevant an, denn ob man als Verkehrsplaner*in umweltfreundliche Mobilität fördert oder nicht hängt nicht davon ab, ob man eine Frau oder ein Mann ist. Er sieht es eher als verwunderlich an, dass Frauen anderes planen würden als Männer. Meschik (2022) versucht daher den Radverkehr immer für Menschen zu planen und die Radverkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass sie funktional und sicher für alle ist. Eine Bordsteinabsenkung beispielsweise plant er nicht nur für die Frau mit dem Kinderwagen, sondern auch für eine*n Rollstuhlfahrer*in oder einen Menschen mit Rollkoffer oder Rollator.

Auch wenn sich alle Expert*innen einig sind, dass es Genderunterschiede im Radverkehr gibt und diese auch beachtet werden müssen, kritisieren sie dennoch teilweise die Unterscheidung zwischen Frauen und Männern im Radverkehr. Es wird nicht bestritten, dass die Care-Arbeit zum Großteil noch von Frauen übernommen wird, weswegen sie oftmals eine andere Mobilität haben als Männern und daher im Radverkehr andere Wege fahren. Wenn man dieses Szenario jedoch genauer betrachtet, geht es um die unterschiedlichen Wege und Bedürfnisse von Menschen, die diese Care-Arbeit übernehmen und diese Betreuungspflichten haben, das müssen aber nicht immer Frauen sein, denn auch in Zukunft können sich die Aufgaben der Care-Arbeit immer mehr unter Frauen und Männern aufteilen. Von daher kann es auch skeptisch gesehen werden, zu sagen Frauen haben besondere Anforderungen an den Radverkehr, wenn es eigentlich um die Bedürfnisse der Menschen mit Betreuungspflichten geht. (vgl. LAA 2022) Man muss daher den Radverkehr so gestalten, dass Menschen, die Care-Arbeit übernehmen sicher Rad fahren können, egal ob das eine Mutter mit Kind oder ein Vater mit Kind ist, jedoch kann man gleichzeitig kritisieren, dass es zum Großteil noch Frauen betrifft (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022). Ein weiterer Kritikpunkt für die Unterscheidung zwischen Frauen und Männern ist, dass alleinstehende Männer und Frauen sehr wahrscheinlich ähnliche Wege fahren und daher ähnliche Bedürfnisse haben und die Unterscheidung zwischen den beiden Gruppen nicht notwendig wäre (vgl. MESCHIK 2022).

Zusätzlich betont Meschik (2022) nochmals, dass es auch andere Gruppen, wie ältere Menschen oder Kinder gibt, die wiederum andere Bedürfnisse haben als Frauen. Die Radverkehrsinfrastruktur muss daher ausreichend dimensioniert sein und sicher für alle Menschen gestaltet werden, egal ob Frau oder Mann.

Im ersten Teil der Ergebnisse wurde zusammengefasst welche Schritte gesetzt werden müssen, um den Radverkehrsanteil in Wien zu erhöhen. In diesem Teil der Ergebnisse wurde beleuchtet welche Maßnahmen es braucht, um den Radverkehr in Wien auch gendergerecht zu gestalten. Neben all den Maßnahmen, die schon im ersten Teil aufgezählt wurden, braucht es vor allem eine sichere Radverkehrsinfrastruktur, mit baulich abgetrennten Radwegen auf Hauptstraßen und ein durchgängiges Radnetz, um den Radverkehr auch gendergerecht zu gestalten. Durch das höhere Sicherheitsempfinden der Frauen und durch das Übernehmen der Care-Arbeit stellen Frauen andere Anforderungen an den Radverkehr als Männern, auch wenn die Unterscheidung teilweise zu kritisieren ist. Durch das höhere Sicherheitsempfinden der Frauen ist auch eine gute Beleuchtung an den Radwegen notwendig, sowie breitere Radwege, wenn Frauen mit Kind unterwegs sind oder große Abstellplätze, für Lastenräder, die vor allem Familien nutzen. Wichtig ist auch die Repräsentation von Frauen in der Radverkehrsplanung, da so die Bedürfnisse der Frauen schon in der Planung mitgedacht werden.

5.2. Ergebnisse der problemzentrierten Interviews

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Interviews mit den Frauen, die selbst in Wien Rad fahren zusammengefasst. Wie schon im Kapitel *Methodik* beschrieben, sind die Ergebnisse nicht repräsentativ, dafür ist die Anzahl der befragten Frauen zu gering. Nichtsdestotrotz können aus den Ergebnissen wichtige Punkte abgeleitet werden, die die Stimmung unter den Frauen in Bezug auf Genderunterschiede im Radverkehr beschreiben. Auch die Auswertung der problemzentrierten Interviews fand mittels Kodierung nach Kaiser (2015) statt. Auf Abbildung 35 sind die am häufigsten verwendeten Codes zu sehen.

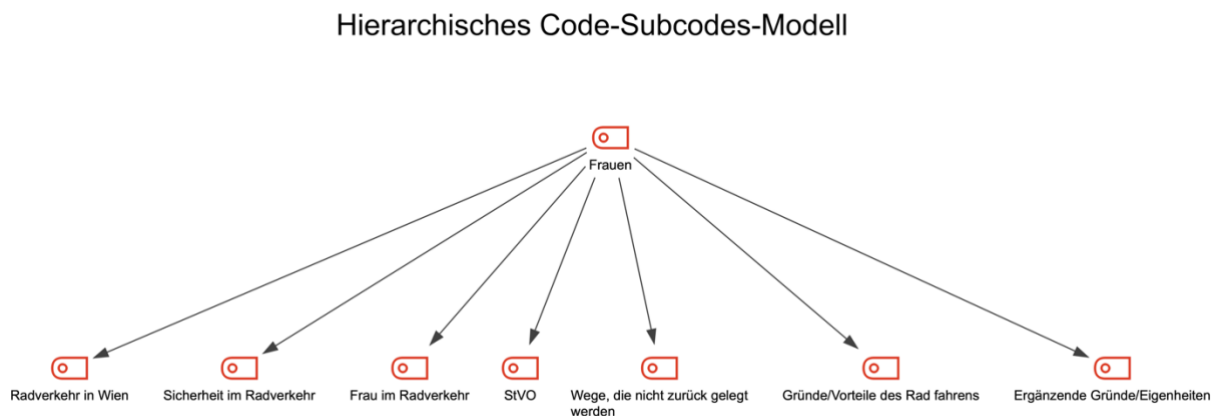


Abbildung 35: Code-Hierarchie (Quelle: eigene Darstellung der Autorin)

Die Frauen wurden zu ihren Radfahrverhalten befragt. Das beinhaltete Gründe, warum sie mit dem Rad fahren, aber auch ob sie sich sicher fühlen und ob sie schon mal benachteiligt, gefühlt haben im Radverkehr aufgrund ihres Genders. Auch zu der neusten Novelle der StVO wurden sie befragt, sowie zu Abstellplätzen und Leihrädern. Die Frauen, die Kinder haben wurden noch zusätzlich befragt, wie sie die Situation im Radverkehr in Wien bewerten, wenn man mit Kind fährt. Ziel war es herauszufinden, ob die Ergebnisse der Interviews mit den Expert*innen, sowieso die Ergebnisse der wissenschaftlichen Literaturanalyse mit den Meinungen der Frauen übereinstimmen und falls nicht, an welchen Punkten sie abweichen. Was erwähnt werden muss ist, dass die Einschätzungen der Frauen zum Radverkehr oft sehr individuell sind, jedoch stimmen sie im Großen und Ganzen überein, dass sie alle gerne Rad fahren, aber die Situation in Wien nicht ideal ist und jede ihre eigenen Wege und Arten gefunden hat, damit sie sich selbst trotzdem sicher fühlen.

Die Gründe, die genannt wurden, warum die Frauen mit dem Rad fahren, waren vielfältig. Einerseits wurde Bewegung, sportliche Bestätigung und gesundheitliche Aspekte genannt, aber auch die Flexibilität und die Unabhängigkeit vom öffentlichen Verkehr und die Schnelligkeit des Fahrrads wurde erwähnt. Der Transport von Sachen sei einfacher und es sei günstig, sowieso klimafreundlich und nachhaltig, es macht einfach Spaß, erzeugt ein

Freiheitsgefühl und man steht nicht im Stau. (vgl. Frau 1 – 8 2022) Als Nachteile wurden neben den Wetterverhältnissen nur der Sicherheitsaspekt und die Radverkehrsinfrastruktur genannt (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022; Frau 8 2022). Vor allem Frau 8 (2022) erwähnt gleich zu Anfang des Interviews, dass sie sich durch die unzureichende Infrastruktur manchmal gefährdet fühlt, vor allem, wenn sie mit ihren Kindern am Rad unterwegs ist. Die Nachteile der Wetterverhältnisse wie Hitze, Schnee oder Regen werden zwar von einigen Frauen genannt, keine von ihnen lässt sich dadurch aber vom Radfahren abhalten. Einzig Glatteis oder nicht geräumten Radwegen, die mit Schnee bedeckt sind, hält die Frauen vom Radfahren ab. (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022; Frau 6 2022) Auch bei den Wegen, die die Frauen mit dem Fahrrad zurücklegen, gibt es kaum Einschränkungen. Wege, die nicht zurückgelegt werden, sind zum Beispiel Wege, die mit dem öffentlichen Verkehr schneller als mit dem Rad sind (vgl. Frau 3 2022; Frau 6 2022) oder Wege, die mit dem Rad zu lange oder zu kurz dauern würden (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 5 2022; Frau 6 2022). Unsichere, stressige und von Autos viel befahrene Straßen werden so gut es geht vermieden. Hier wird aber trotzdem das Fahrrad als Verkehrsmittel gewählt, solange die Umwege, um diese eben genannten Straßen, nicht zu lange werden. Wenn also die Route (teilweise) Straßen entlang geht, die keine gute Radverkehrsinfrastruktur aufweisen, werden diese zwar schon gemieden, vom Radfahren hält es die Frauen aber nicht ab, da Nebenstraßen gesucht werden, auf denen sich die Frauen sicher genug fühlen, um zu fahren. (vgl. Frau 2 2022; Frau 4 2022; Frau 6 2022) Frau 7 (2022) erwähnt aber, dass vor allem Hauptstraßen mit viel Verkehr oder Straßen mit Straßenbahnen sehr gefährlich sind, wenn man mit Kindern fahren möchte. Diese versucht sie mit ihren Kindern komplett zu meiden. Auch neue Strecken, die die Frauen noch nicht kennen fahren sie meistens mit dem Rad, auch wenn die Strecken manchmal davor gegoogelt werden, um große, viel befahrene Straßen zu vermeiden (vgl. Frau 4 2022). Frau 7 (2022) stellt hier aber fest, dass neue Strecken mit Kindern nochmal belastender sind, da man die gefährlichen Stellen noch nicht kennt und ihnen nicht ausweichen kann. Auf Strecken, die auch die Kinder kennen, wissen sie, wo sie stehenbleiben müssen etc., das ist auf Strecken, die noch nicht bekannt sind, eine zusätzliche Gefahr.

Ähnlich verhält sich die Situation, als die Frauen zur Sicherheit beim Radfahren befragt wurden. Keine von ihnen fühlt sich zu 100% sicher und erlebt immer wieder gefährliche Situationen. Vor allem wenn die Frauen auf Hauptstraßen mit viel Autoverkehr, ohne eigenen Radweg fahren müssen, sehen sie sich großer Gefahr ausgesetzt. Dies hält die befragten Frauen dennoch nicht vom Radfahren ab. Sie können aber fast alle verstehen, dass das ein Grund sein kann, warum andere Menschen nicht mit dem Rad in Wien fahren wollen. (vgl. Frau 1-8 2022) Denn auch sie selbst suchen sich die Wege, die nicht gefährlich für sie

erscheinen oder haben sich überwunden diese Strecken trotzdem zu fahren (vgl. Frau 1 2022; Frau 4 2022; Frau 6 2022). Als Grund warum sie sich teilweise unsicher beim Radfahren fühlen nennen die Frauen unterschiedliche Gründe. Der meistgenannte Grund ist, wenn es keinen dezidierten Radweg auf einer Straße gibt oder wenn sie sich die Fahrbahn mit dem Autoverkehr teilen müssen. Hauptsächlich wird hier die Geschwindigkeit des Autoverkehrs kritisiert. Durch den Geschwindigkeitsunterschied fühlen sich die Frauen unsicher mit dem Autoverkehr auf einer Fahrbahn zu fahren. (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022) Speziell die Angst vor LKWs wurde von Frau 2 (2022) und Frau 5 (2022) hervorgehoben. Aufgrund dessen sprechen sich alle Frauen für ein Tempo 30 in der Stadt aus (vgl. Frau 1-8 2022). Frau 4 (2022) merkt an, dass durch die angepasste Geschwindigkeit von Rad- und Autoverkehr, was auch zu angepassten Ampelphasen führen würde, die Konflikte zwischen diesen beiden Gruppen weniger wären. Frau 3 (2022) macht jedoch drauf aufmerksam, dass Tempo 30 teilweise jetzt schon umgesetzt wurde, jedoch wird es nicht immer eingehalten. Neben einer Geschwindigkeitsbegrenzung wünschen sich auch einige der Frauen bauliche vom Autoverkehr abgetrennte Radwege für ein höheres Sicherheitsgefühl (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022; Frau 7 2022). Frau 2 (2022) betont, dass es unterschiedliche Straßensituationen gibt und auch unterschiedliche Lösungen dafür, welchen Radweg man bauen kann, sie selbst fühlt sich aber wie die vier anderen Frauen, am sichersten, wenn der Radweg getrennt vom restlichen Verkehr ist. Sie wünscht sie auch getrennte Radwege vom Fußverkehr, denn wenn der Radweg nur für Radfahrer*innen ist kommt man am zügigsten voran und ist kaum einer Gefahr ausgesetzt. Frau 6 (2022) merkt an, dass sie als erwachsene Frau keinen getrennten Radwege braucht, ergänzt aber gleich, dass sie sehr offensiv und nicht ängstlich fährt. Baulich getrennte Radwege sieht sie aber vor allem für Kinder als Notwendigkeit an. Auch Frau 8 (2022) ist hier derselben Meinung, dass es für Kinder unbedingt baulich getrennte Radwege geben muss. Die Maßnahmen, die die Frauen nennen, die speziell Kinder im Radverkehr brauchen, werden im späteren Verlauf des Kapitels noch genauer beschrieben.

Frau 3 (2022) und Frau 4 (2022) bemängeln aber beispielsweise auch die bestehenden Radwege. Die Radwege, die es gibt, sind teilweise schon so alt, sodass sie renoviert werden müssten, denn sie sind oft nicht eben oder es gibt Schlaglöcher. Außerdem sind die schon existierenden Radwege oft sehr schmal und sollten breiter ausgebaut werden. Auch Frau 2 (2022) findet die Infrastruktur hinkt dem Aufkommen der Radfahrenden hinterher. Sie kritisiert die zu schmalen Radwegen, aber auch das Radnetz, welches noch nicht flächendeckend sei. Lückenschlüsse fordern auch andere Frauen. Das Radnetz ist noch nicht durchgängig und die Frauen stehen oft vor Situationen, an denen der Radweg plötzlich aufhört und sie nicht wissen, wo man weiterfahren kann. Jedoch haben sich alle Frauen auch ihre Wege gefunden, wie sie am besten fahren, deswegen kommen solche Situationen eher nur bei neuen Routen vor. In

diesen Fällen suchen sich die Frauen dann teilweise auch nicht legale Wege, um weiter fahren zu können und fahren beispielsweise ein kleines Stück am Gehsteig. (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022; Frau 8 2022)

Zwei Frauen nennen auch „Dooring“ als Stressfaktor und Gefahrensituation im Radverkehr (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022). Als „Dooring“ wird bezeichnet, wenn der*die Radfahrer*in von einer aufgehenden Autotür erwischt wird. Solche Situationen entstehen meistens, wenn es zwischen Parkstreifen und Radweg keinen Abstand gibt, wie zum Beispiel bei einem Mehrzweckstreifen, siehe Abbildung 36. (vgl. Verein Radlobby Österreich 2023) „Dooring“ – Situationen stellen die Radfahrer*innen vor gefährliche Situationen, vor denen sie sich nur selbst schützen können, in dem sie nicht so nah an den parkenden Autos vorbeifahren, was wiederum den Fließverkehr behindern kann und es dadurch wieder zu heiklen Situationen kommen kann. Hierfür wäre eine bauliche Abtrennung der Radwege vom Autoverkehr auch eine Lösung. (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022)



Abbildung 36: Gefahr des Doorings
(Quelle: Verein Radlobby Österreich 2023)



Abbildung 37: Gefahrenzone des Doorings
(Quelle: Verein Radlobby Österreich 2023)

Auch das Thema der Bewusstseinsbildung wurde von den Frauen angesprochen, jedoch sieht zum Beispiel Frau 2 (2022) hier noch großen Handlungsbedarf, während Frau 6 (2022) findet, dass in Wien schon jede*r Verkehrsteilnehmer*in auf jede*n Verkehrsteilnehmer*in Rücksicht nimmt. Frau 2 (2022) erzählte, dass man in Wien oft geschnitten wird, nicht nur von Autos, sondern auch von anderen Radfahrer*innen oder Elektroscootern und die Menschen generell eher unachtsam sind und das Bewusstsein für andere Radfahrer*innen fehlt. Frau 6 (2022) hingegen findet, dass Autofahrer*innen Rücksicht auf Radfahrer*innen und Fußgänger*innen nehmen.

Auch bei der Beleuchtung gibt es eine abweichende Meinung. Während sieben Frauen die Beleuchtung auf den Radwegen als ausreichend bezeichnen, sieht Frau 3 (2022) hier noch Verbesserungsbedarf und kritisiert die unzureichende Beleuchtung. Es gäbe zwar genügend Laternen und Lampen, diese sind jedoch zu dunkel, so dass die Radwege nicht ausreichend beleuchtet werden. Die Beleuchtung bei Abstellplätzen wurde jedoch von drei Frauen kritisiert. Die Abstellplätze sind oftmals nicht gut beleuchtet, sodass es zu Situationen kommen kann, in

denen man sich nicht sicher fühlt. (vgl. Frau 1 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022) Frau 1 (2022) berichtet von einer Situation, bei der neue Abstellplätze unter einer Brücke ohne Beleuchtung errichtet wurden, und fragt sich ob Frauen in diese Planung integriert wurden.

Die Bewertung der Abstellplätze fällt ebenfalls unterschiedlich aus. Zwar ist die Situation in den letzten Jahren besser geworden, aber es gibt trotzdem noch zu wenig Abstellplätze und die die es gibt sind oft überfüllt, vor allem zu den Stoßzeiten (vgl. Frau 1-8 2022). Frau 5 (2022) und Frau 8 (2022) bewerten die Situation der Abstellplätze aber trotzdem als positiv, auch wenn sie teilweise überfüllt sind, hat sich in den letzten Jahren die Situation verbessert. Frau 4



Abbildung 38: Radbügel in Wien (Quelle: Verein Radlobby Österreich 2023)



Abbildung 39: Radabstellplätze vor dem Büro von Frau 1 (Quelle: eigene Aufnahme vom 6.10.2022)

(2022) bemängelt, dass es zu wenige Abstellplätze gibt und diese auch fälschlicherweise von Elektroscootern oder Leihrädern genutzt werden, die den Platz wegnehmen. Frau 1 (2022) findet die Abstellplätze nicht platzsparend, an die Bügel, die es in Wien häufig gibt (siehe Abb. 38) kann man zwei Fahrräder anhängen, während es schon andere Systeme gibt (siehe Abb. 39), wie zum Beispiel an ihrem Arbeitsplatz, wo man wesentlich mehr Räder auf dem gleichen Platz unterbringen kann. Frau 2 (2022) und Frau 3 (2022) bemängeln zusätzlich, dass es noch keine flächendeckenden Abstellplätze für Fahrräder gibt. Sie müssen ihre Räder oft an Straßenschildern anhängen. Vor allem für Lastenräder gibt es noch nicht ausreichend Abstellplätze (vgl. Frau 7 2022).

Leihräder sehen die Frauen für ihre eigene Mobilität als irrelevant an, da alle Frauen ihr eigenes Fahrrad haben. Auch wenn es einige von ihnen früher hin und wieder mal genutzt haben, nutzt es heute noch kaum eine von ihnen. (vgl. Frau 1-8 2022) Frau 1 (2022) nutzt es heute noch, wenn das eigene Fahrrad beim Service ist, Frau 7 (2022) nutzt es nur im Urlaub

und Frau 8 (2002) nutzt es für Gäste. Frau 8 (2022) erzählte, dass sie bei dem Leihradsystem Wien Mobil auch Leihräder mit Kindersitzen gesehen hat, was sie positiv überraschte.

Einen weiteren Punkt, den die Frauen nennen, den sie als Verbesserung des Radverkehrs sehen würden ist die Öffnung der Einbahnen (vgl. Frau 2 2022; Frau 3 2022; Frau 7 2022; Frau 8 2022). Die Öffnung der Einbahnen würde für diese Frauen eine Erleichterung darstellen, auch wenn Frau 8 (2022) anmerkte, dass es mit Kindern schwierig ist in Einbahnen zu fahren und Frau 3 (2022) sagte, dass die Einbahnen teilweise zu schmal sind für den normalen Autoverkehr und den Gegenverkehr der Radfahrenden. Wichtig scheint hier also die passende Gestaltung der Einbahnen, wenn sie geöffnet werden, sodass man auch sicher fahren kann.

Einige Frauen würde sich auch eine Reduzierung des Autoverkehrs und der Parkspuren und mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr wünschen (vgl. Frau 3 2022; Frau 6 2022; Frau 7 2022; Frau 8 2022). Frau 8 (2022) würde den Autoverkehr radikal einschränken, denn für sie ist es schwierig zu verstehen, warum es Straßen mit sechs Fahrspuren für Autos gibt, aber keinen ordentlichen Radweg auf diesen Straßen. Sie würde auch Parkspuren reduzieren, vor allem in Einbahnstraßen, damit genügend Platz für Auto- und Radverkehr ist. Frau 6 (2022) sieht es auch positiv, wenn der Platz, der für den Autoverkehr da ist, umgewidmet wird für den Rad- und Fußverkehr, dadurch würde sich auch das Tempo reduzieren und die Sicherheit erhöhen. Autofahren und der Besitz eines Pkws sollen laut Frau 7 (2022) schwieriger, teurer und unattraktiver werden und die Priorisierung des Autoverkehrs soll aufhören. Es soll stattdessen sichergestellt werden, dass jede Person, die Rad fahren möchte, dies auch kann und die Infrastruktur dafür zur Verfügung gestellt wird. Die Reduktion der Parkstreifen ist Frau 3 (2022) sehr wichtig, sie wünscht sich, dass auf jeder Straße, auf der es zwei Parkspuren gibt, eine wegfällt, um Radwege zu bauen. Frau 8 (2022) sieht vor allem gute Radverkehrsinfrastruktur als sehr wichtig an. Sie wünscht sich ein Mindestmaß an Radwege, die breit genug gestaltet sind, sodass sie attraktiv sind. Sie findet es unverständlich wie Radfahrer*innen in Wien behandelt werden und fühlt sich oft als Verkehrsteilnehmerin der „dritten Klassen“. Sie hat sich daran gewöhnt, wenig Platz zu haben, auf sich selbst aufpassen zu müssen und die Schwächste im Verkehrsgeschehen zu sein, dennoch würde sie sich wünschen, dass man als Radfahrer*in auch wertgeschätzt wird.

Die Frauen heben auch die bessere Radverkehrsinfrastruktur in anderen Ländern und Städten hervor. Frau 1 (2022) hat für eine Zeit lang in den Niederlanden gelebt und findet Radfahren ist dort wie „in einem anderen Universum“ zu fahren. Fast die komplette Radverkehrsinfrastruktur ist bauliche getrennt vom Autoverkehr, wodurch sie sich viel sicherer fühlte. Auch die Abstellplätze seien praktischer und platzsparender als in Wien. Kopenhagen,

Den Haag und Amsterdam werden als positive Beispiele genannt, in denen es sicherer und komfortabler ist, Rad zu fahren als in Wien (vgl. Frau 7 2022), aber auch Berlin und Paris werden als Städte genannt, in denen der Radverkehr mehr gefördert wird als in Wien (vgl. Frau 2 2022; Frau 7 2022). Für die beiden Frauen ist es schön zu sehen, dass wenn die Politik möchte, der Radverkehr in kurzer Zeit sehr gefördert werden kann. Diese Förderung fehlt ihnen in Wien aber noch. (ebd.) Frau 5 (2022) hingegen nennt Wien als positives Beispiel für guten Radverkehr. Sie vergleicht den Radverkehr in Wien mit Split in Kroatien und ihrer Heimatstadt in Bosnien. In den beiden Städten gibt es so gut wie keine Radverkehrsinfrastruktur, wodurch sie den Radverkehr dort als viel unsicherer als in Wien einschätzt.

Die neuesten Errungenschaften für den Radverkehr in der 33. Novelle der StVO bewerten die Frauen grundsätzlich alle als positiv (vgl. Frau 1-8 2022), jedoch wird von einigen Frauen bemängelt, dass der Mindestabstand nicht eingehalten wird (vgl. Frau 2 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022) und das rechts abbiegen bei Rot an zu wenigen Kreuzungen umgesetzt wurde (vgl. Frau 2 2022; Frau 3 2022; Frau 7 2022; Frau 8 2022). In der Theorie finden die Frauen die neuen Regelungen in der StVO gut, jedoch wird angezweifelt, ob es in der Realität Auswirkungen haben wird (vgl. Frau 1-8 2022). Frau 7 (2022) bezeichnet die neuen Regelungen für den Radverkehr als PR-Gag. Sie findet zwar gut, dass diese Maßnahmen umgesetzt werden, jedoch ist es für sie nur ein Schritt in die richtige Richtung und sollte nicht so als großartige Verbesserung dargestellt werden.

Um herauszufinden, ob die Frauen, die Kinder haben, andere Bedürfnisse haben als die Frauen ohne Kinder, wurden vier Frauen interviewt, die selbst Kinder haben. Den Frauen ist es wichtig, dass ihre Kinder selbst mit dem Rad fahren und versuchen es ihnen deswegen auch zu ermöglichen, jedoch fühlen sie sich oft gefährlichen Situationen ausgesetzt (vgl. Frau 7 2022; Frau 8 2022). Frau 5 (2022) und Frau 6 (2022) beurteilen die Situation im Radverkehr nicht so schlecht wie Frau 7 (2022) und Frau 8 (2022), jedoch bestätigen alle, dass baulich abgetrennte Radwege ein großer Vorteil sind, wenn sie mit den Kindern unterwegs sind oder diese allein fahren lassen. Frau 6 (2022) ist früher mit ihrem Kind immer auf für sie sicher empfunden Radwegen gefahren und hat ihr Kind vor sich fahren lassen, sodass sie es im Blick hatte. Ihr Kind hat mit 14 Jahren angefangen mit dem Rad in die Schule zu fahren, da war es aber schon groß genug, weswegen sich Frau 6 keine Sorge gemacht hat. Frau 5 (2022) vermeidet große Straßen mit viel Autoverkehr, wenn sie mit ihrem Kind unterwegs ist, und würde es bevorzugen, wenn es überall gut ausgebaute Radwege gibt, die auch baulich abgetrennt sind, sodass ihr Kind, wenn es alt genug ist auch sicher allein fahren kann. Frau 7 (2022) hat ein Kind, dass mit ihr im Lastenrad mitfährt und ein Kind, dass allein fährt, was für sie stressig und anstrengend ist, weil sie es als risikofreudig empfinden, ihr Kind allein fahren

zu lassen. Große und vielbefahrene Straßen vermeidet sie vollkommen, selbst wenn ihr Kind am Gehsteig fahren kann, sieht sie sich selbst noch so in Gefahr, dass sie Angst hat ihr passiert ein Unfall vor den Augen ihres Kindes. Wenn sie zusammen unterwegs sind, fahren sie daher immer nur auf Straßen mit Tempo 30 und dort, wo es baulich abgetrennte Radwege gibt. Sie selbst fährt auch manchmal auf den Gehsteigen ein Stück mit ihrem Kind mit, wenn es sonst zu gefährlich ist, auch wenn sie weiß, dass es illegal ist. Dabei riskiert sie die Strafe, weil anderes zu fahren für sie in manchen Situationen sonst zu gefährlich ist. Für sie ist es belastend mit Kind zu fahren, weil sie weiß, dass ihr Kind noch nicht vorausschauend fahren kann und jederzeit auch auf die Fahrbahn der Autos fahren kann. Deswegen wünscht sie sich neben baulich getrennten Radwegen auch getrennte Ampeln, aber auch ein höheres Bewusstsein der Autofahrer*innen, sodass diese bremsbereit fahren und auch langsam überholen, wenn sie Kinder im Radverkehr sehen. Frau 8 (2022) nimmt ihre Kinder oft im Lastenrad mit, aber ihre Kinder fahren auch schon selbstständig mit dem Rad, was sie freut, weil das Radfahren die Familienmobilität ist. Gleichzeitig ist es aber auch sehr belastend für sie, weil sie das Gefühl hat ihre Kinder sind teilweise in Lebensgefahr, wenn sie selbst fahren. Wenn Frau 8 (2022) allein fährt, fühlt sie sich nicht gefährdet, aber wenn sie mit ihren Kindern unterwegs ist, sieht sie die Kinder als gefährdet an. Zu dieser Einschätzung kommt sie vor allem wegen der unzureichenden Radverkehrsinfrastruktur. Die Radwege, die es gibt, sind zu schmal, vor allem für Kindern. Sie wünscht sich bauliche abgetrennte und breite Radwege, aber auch Zweirichtungsradwege. In Situationen, wo ihre Kinder von Autos überholt werden, sieht sie die Kinder besonders in Gefahr. Auch die geöffneten Einbahnen findet sie zu schmal, sodass Kinder ungefährdet fahren könnten. Zusätzlich hat sie das Gefühl, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer*innen oft beschweren, wenn man mit Kindern im Radverkehr unterwegs ist. All das führt dazu, dass es in Wien schwierig ist Kinder im jungen Alter allein Rad fahren zu lassen. In ihrer Familie steht es außer Frage, dass mit dem Rad gefahren wird, aber durch die unzureichende Infrastruktur kann sie verstehen, dass viele Eltern es als lebensgefährlich ansehen Kinder in Wien Rad fahren zu lassen.

Auch wenn die Ergebnisse nicht repräsentativ sind, so spiegeln sich dennoch viele Punkte der Einschätzungen des Radverkehrs in Wien und der Forderungen für eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur mit den Ergebnissen der Expert*innen als auch der wissenschaftlichen Literatur. Auch die Genderunterschiede, die genannt wurden, vor allem das höhere Sicherheitsempfinden kann aufgrund der Aussagen der Frauen bestätigt werden. Auch wenn es keine Vergleichsgruppe von Männern gibt, geben alle Frauen an sich sicherer zu fühlen, wenn sie auf baulich abgetrennten Wegen fahren. Jedoch fühlt sich keine Frau im Radverkehr aktiv benachteiligt aufgrund ihres Genders (vgl. Frau 1-8 2022). Es wurde von ein paar Situationen beim Radfahren berichtet die einige Frauen erlebt haben, wie zum Beispiel

sexistische Kommentare von Männern. Die Frauen stellen aber auch klar, dass man als Frau diese Kommentare jederzeit bekommen kann, egal ob auf dem Fahrrad oder nicht. (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 4 2022) Frau 1 (2022) und Frau 2 (2022) sehen sich aber im Vorteil, wenn solche Situationen entstehen, wenn sie gerade Rad fahren, da sie schneller aus der Situation fluchten können, als wenn sie zu Fuß unterwegs wären. Frau 7 (2022) erzählte davon, dass sie ihr Rad immer selbst repariert, wenn das Männer sehen, wird sie oft gefragt, ob sie Hilfe benötigt. Frau 1 (2022) und Frau 3 (2022) beschrieben unangenehme Situationen beim Abstellen bzw. Absperren des Rads an öffentlichen Radabstellplätzen, da diese nicht genug beleuchtet waren, und sie sich dadurch nicht sicher fühlten.

Da die Frauen auch zu ihren häufigsten Wegen befragt wurden, kann davon abgeleitet werden, dass die Frauen mit Kindern diversere Wege fahren als die Frauen ohne Kinder. Generell ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel der Frauen, jedoch ist der am häufigsten zurückgelegte Weg der Frauen ohne Kinder der Arbeitsweg (vgl. Frau 1 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022). Für Frau 2 (2022), die ebenfalls keine Kinder hat ist der am häufigsten zurückgelegte Weg der zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder zum Sport. Ganz im Gegensatz dazu nennen die Frauen mit Kindern neben dem Arbeitsweg auch den Weg zur Schule oder Kindergarten, zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten mit den Kindern, wie zum Beispiel zum Fußballplatz (vgl. Frau 4-8 2022). Lediglich Frau 6 (2022) nennt nur ihren Arbeitsweg als am häufigsten zurückgelegten Weg. Hier muss aber angemerkt werden, dass ihr Kind schon 18 Jahre alt ist und sie erzählte, dass sie früher oft auch zusammen am Rad unterwegs waren. Die Kinder der anderen Frauen sind alle unter 10 Jahre alt. Es kann daher angenommen werden, dass die Frauen, die Kinder haben, diversere Wege zurücklegen, weil sie sich um Kinderbetreuung kümmern müssen, während die Frauen ohne Kinder weniger diverse Wege zurücklegen. Benannt hat diesen Genderunterschied im Radverkehr aber nur Frau 8 (2022). Sie erwähnte, dass Frauen oft die Care-Arbeit übernehmen und dadurch andere Wege fahren als Männern und dass das vor allem ein Problem darstellt, wenn die Radverkehrsinfrastruktur nicht gut ist. Sie bezieht dieses Problem jedoch nicht auf sich selbst, sondern stellte es nur fest.

Zusammenfassend waren die Einschätzungen des Radverkehrs der Frauen in Wien sehr vielseitig und unterschiedlich. Während Frau 7 (2022) Todesangst um ihr Kind hat, wenn es in Wien Rad fährt, lässt Frau 5 (2022) ihr Kind ohne Helm fahren. Einige Frauen setzen sich intensiv mit dem Radverkehr in Wien auseinander, sind Mitglieder bei der Radlobby oder informieren sich regelmäßig über die Neuigkeiten im Radverkehr, oder sehen es als wichtiges Zeichen für den Umweltschutz an, wenn sie mit dem Rad fahren, während andere einfach gerne Rad fahren (vgl. Frau 2 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022; Frau 7 2022; Frau 8 2022). Was jedoch alle vereint ist, dass sie sich mehr und gute Radverkehrsinfrastruktur wünschen.

Vor allem baulich abgetrennte Wege sind für sie wichtig, am wichtigsten, aber wenn sie mit ihren Kindern unterwegs sind. Über eine Temporeduzierung und weniger Autoverkehr würden sich ebenfalls alle freuen. Alle Frauen sind nicht zu 100% zufrieden mit der jetzigen Situation im Radverkehr in Wien, was sie, aber nicht abhält selbst Rad zu fahren. Sie suchen sich alle ihre Wege, auf denen sie sich sicher fühlen, auch wenn diese teilweise nicht ganz legal sind. Sie schaffen sich ihre Sicherheit am Rad selbst.

6. Ergebnisdiskussion

Die Ergebnisse der Expert*inneninterviews zeigen, dass die Stadt Wien noch zu wenige Maßnahmen umsetzt, um die selbst gesetzten Ziele in Bezug auf die Erhöhung des Radverkehrsanteils erreichen zu können. Durch die Erstellung der einzelnen Strategien und Pläne für eine nachhaltige Entwicklung und das Festsetzen bestimmter Ziele für den Radverkehr stellt die Stadt Wien klar, dass sie eine nachhaltige Entwicklung forciert, jedoch scheitert es laut den Expert*innen an der Umsetzung, sodass diese Ziele nicht erreicht werden. Dieses Problem wurde auch in der wissenschaftlichen Literatur aufgegriffen. Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist zwar schon in vielen Plänen und Zielen der Städte verankert, doch an der Umsetzung scheitert es noch vielerorts (vgl. LEVELS 2020: 383). Die Stadt Wien führt in ihren Strategien und Plänen viele Punkte für eine Radverkehrsförderung an, die auch die Expert*innen fordern. Im Klimafahrplan wird für eine Verkehrsberuhigung, mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrende durch die vermehrte Einführung von Tempo 30 geworben. Unterstützt soll die Einführung von einer Geschwindigkeitsbegrenzung durch bauliche Maßnahmen und Kontrollen werden (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2022: 45). Auch die Expert*innen sprechen sich für ein flächendeckendes Tempo 30 in der Stadt aus (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023; PINTNER 2023). Ein Tempolimit von 30 km/h in der Stadt würde zu mehr Sicherheit der Radfahrenden führen. Durch eine Einführung des Tempo 30 könnte man auf Straßen, die keine hohe Verkehrsdichte aufweisen, den Radverkehr zusammen mit dem Autoverkehr auf einer Fahrbahn fahren lassen. Die Reduktion der Geschwindigkeit in der Stadt wäre damit eine günstige und schnell umsetzbare Maßnahme, um den Radverkehr zu fördern. Wichtig ist aber die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbegrenzung, durch Kontrollen oder bauliche Maßnahmen, wie auch im Klimafahrplan beschrieben. (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; MOSSHAMMER 2022) Auch die befragten Frauen wünschen sich eine geringere Geschwindigkeit des Autoverkehrs in der Stadt, da sie sich so sicherer beim Radfahren fühlen würden (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Stadt, um den Radverkehr zu fördern, wird in der Theorie nicht thematisiert. Auch wenn beschrieben wird, dass Radfahren eine nachhaltige Alternative zum Autofahren darstellt und dadurch die Reduktion des Autoverkehrs forciert werden sollte (vgl. LEVELS 2020: 383).

Weiters wird der Ausbau des Radnetzes, vor allem auch der Ausbau von breiten Radwegen, unter anderem für die Nutzung von Lastenrädern, aber auch die Schließung der Lücken im Radnetz beschrieben (vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 88; Magistrat der Stadt Wien 2022: 46). Den Ausbau des Radnetzes

und das Schließen von Lücken in dem bestehenden Netz bewerten die Expert*innen als essenziellen Punkt in der Radverkehrsförderungen, da Lücken im Radnetz Menschen hindert Rad zu fahren (LAA 2022; MISCHKE 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023). Die interviewten Frauen beschreiben Situationen beim Radfahren, bei denen der Radweg plötzlich endet. Auch wenn sie sich ihre Routen gesucht haben, um das zu vermeiden, so kann doch bestätigt werden, dass es noch Lücken im Radnetz gibt. (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022; Frau 8 2022) Dieser Punkt kann auch aus der Theorie abgeleitet werden, denn laut Krizek (2012: 127) und Berney (2018: 1) ist es wichtig, dass das Radnetz gut ausgebaut und attraktiv gestaltet ist, sodass naturgemäß der Radverkehr dem Autoverkehr bevorzugt wird. Auch breite Radwege für die Nutzung von Lastenrädern sehen die Expert*innen als wichtigen Punkt an (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; PINTNER 2023). Breite Radwege sind vor allem für die Frauen mit Kindern wichtig, da sie sich so sicherer fühlen mit ihren Kindern zu fahren (vgl. Frau 8). Die explizite Forderung nach baulich abgetrennten Radwegen kommt in den Strategien der Stadt Wien aber nicht vor, dabei werden vor allem an Haupttrouten baulich abgetrennte Radwege von den Expert*innen gefordert, weil dadurch ein hohes Sicherheitsempfinden beim Radfahren entsteht. Vor allem für Frauen und Menschen, die mit Kindern unterwegs sind, sind getrennte Radwege wichtig. (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; PINTNER 2023) Auch in der wissenschaftlichen Literatur wird bestätigt, dass Frauen getrennte Radwege bevorzugen, da sie ein höheres Sicherheitsempfinden haben (vgl. ALDRED et al. 2016: 35). Die Forderung von baulich getrennten Radwegen lässt sich auch in den Interviews mit den Frauen finden. Fast alle Frauen fühlen sich sicherer, wenn es baulich getrennte Radwege gibt. (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022; Frau 7 2022)

Was hingegen forciert wird in den Strategien der Stadt Wien ist der Ausbau der Leihradsysteme, da laut Angaben der Stadt Wien, diese ein hohes Potenzial in der Radverkehrsförderung aufweisen, in Wien aber noch nicht so gut ausgebaut sind wie in anderen Städten, was geändert werden soll (vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 23,65; Magistrat der Stadt Wien 2022: 46). Die Expert*innen beurteilen die Rolle der Leihräder in der Radverkehrsförderung unterschiedlich. Während Meschik (2022) von einem Mosaikstein in der Radverkehrsförderung spricht und Schneider (2022) Leihräder zwar als gute Ergänzung sieht, aber anzweifelt, ob sie eine große Rolle spielen können, findet Laa (2022) Leihradsysteme können einen großen Beitrag leisten, da diese Sichtbarkeit im öffentlichen Raum schaffen können. Aber auch sie sieht hier noch Potenzial für Wien. Noch werden die Leihräder nicht in dem Ausmaß angeboten, in dem sie eine entschiedene Rolle in der Radverkehrsförderung übernehmen könnten. Für die Frauen

spielen Leihräder nur eine untergeordnete Rolle, da sie alle ihr eigenes Rad haben und somit nicht auf die Leihradssysteme der Stadt Wien angewiesen sind (vgl. Frau 1-8 2022).

Was sowohl Expert*innen als wichtig für einen höheren Radverkehrsanteil ansehen als auch die Stadt Wien, ist die Erhöhung des Angebots für sichere Radabstellplätze im öffentlichen Raum und die faire Aufteilung des Straßenraums, was die Reduzierung des Autoverkehrs beinhaltet (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 65; LAA 2022; Magistrat der Stadt Wien 2022: 46; MESCHIK 2022; SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023). Auf die Bedeutung der Radabstellplätze wird auch in der Theorie verwiesen. Attraktive und gut ausgebaute Radabstellplätze neben Stationen des öffentlichen Verkehrs ermöglichen gute Anbindungen (vgl. DEKKER 2022: 340). Die Bewertung der Abstellplätze fällt bei den Frauen unterschiedlich aus. Zwar sei die Situation in den letzten Jahren besser geworden, aber es gibt trotzdem noch zu wenig Abstellplätze und die die es gibt sind oft überfüllt, vor allem zu den Stoßzeiten (vgl. Frau 1-8 2022). Schneider (2022) bestätigt, dass sich das Angebot der Radabstellplätze in den letzten Jahren verbessert hat, da die Bezirke nun mehr Budget für Radabstellplätze bekommen. Was hingegen noch fehlt ist der systematische Ausbau der Abstellplätze für Fahrräder (vgl. PINTNER 2023). Der Ansatzpunkt den Autoverkehr zu reduzieren umso den Radverkehr attraktiver zu gestalten findet sich auch in der Theorie wieder. Um den Umweltverbund zu erhöhen, sollen Straßen "zurückerobert" werden. Um den städtischen Straßenraum vom Auto zurückzuerobert wird in vielen Städten ein Fokus auf den Radverkehr gelegt. Radfahren gilt als nachhaltige Alternative zum Auto, daher sollten Radfahrende mit gut vernetzten Wegen und Räumen ausgestattet werden, das heißt der Straßenraum soll vom Autoverkehr zurückerobert werden und den Radfahrenden zugeschrieben werden. (vgl. LEVELS 2020: 383) Auch einige Frauen würden sich eine Reduzierung des Autoverkehrs und der Parkspuren sowie mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr wünschen (vgl. Frau 3 2022; Frau 6 2022; Frau 7 2022; Frau 8 2022).

Es werden fast alle Punkte, die die Expert*innen für eine Radverkehrsförderung nennen, auch in den Strategien der Stadt Wien aufgegriffen, auch wenn diese teilweise nur erwähnt werden, ohne konkrete Maßnahmen oder Zielsetzungen. Was nicht thematisiert wird, sind Marketing- und Bewusstseinsbildungsmaßnahmen zumindest in Bezug auf Radverkehr. Die Mehrzahl der Expert*innen sehen diese als ein Teil der Radverkehrsförderung an, wobei sie die Marketingkampagnen und Bewusstseinsbildungsmaßnahmen der Stadt Wien als positiv bewerten, da sie auch inklusiv gestaltet worden sind (vgl. LAA 2022; PINTNER 2023). Das Thema der Bewusstseinsbildung wurde auch von den Frauen thematisiert, jedoch gibt es hierzu konträre Meinungen, Frau 2 (2022) sieht hier noch großen Handlungsbedarf, während Frau 6 (2022) findet, dass in Wien schon jede*r Verkehrsteilnehmer*in auf jede*n Verkehrsteilnehmer*in Rücksicht nimmt. Bewusstseinsbildung und Marketing scheinen

wichtig, um ein positives Image des Radverkehrs zu schaffen (vgl. Mitarbeiter der Stadt Wien 2023). Vor allem Städte wie Amsterdam und Kopenhagen, die als Vorbilder in Europa im Radverkehr gelten, haben eine Kultur des Radfahrens erschaffen (vgl. LARSEN 2017: 889). Neben der gut ausgebauten Infrastruktur in diesen Städten ist die Einstellung der Menschen zum Radfahren eine andere. Radfahren wird dort als normales Verkehrsmittel betrachtet, was für Wien noch nicht behauptet werden kann. (vgl. MESCHIK 2022) Wichtig ist es daher, neben dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auch ein positives Image zu schaffen, um so den Radverkehr in Wien als Teil des gesamten Verkehrssystems zu sehen und die Einstellung der Einwohner*innen zum Radfahren positiv zu beeinflussen, damit Radfahren in Wien eine Selbstverständlichkeit werden kann.

Was die Expert*innen am meisten an den Strategien der Stadt Wien kritisieren ist, dass sie nicht umgesetzt werden bzw. nur sehr zögerlich, aber auch das konkrete Maßnahmen und Zielsetzungen fehlen (vgl. LAA 2022; MESCHICK 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022). Es lassen sich zwar Ziele finden wie „Radwegeoffensive für ein komfortables, sicheres und lückenloses Netz: Ausbau der Radinfrastruktur laut strategischem Radwegeausbauprogramm bis 2025 und Ausbau von Radlangstrecken bis 2030 sowie Lückenschluss und Qualitätssteigerung im Bestand. Deutliche Erhöhung des Angebots an sicheren Radabstellplätzen im öffentlichen Raum. Es wird einfacher, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren“ (Magistrat der Stadt Wien 2022: 46), jedoch sieht man an diesem Beispiel, dass keine konkreten Ziele genannt werden. Die deutliche Erhöhung des Angebots an sicheren Radabstellplätze ist nicht quantifizierbar, da es kein konkretes Ziel beinhaltet. Konkrete Ziele würden auch Zielerreichungspfade und Maßnahmen beinhalten, an denen gemessen werden kann, wie und wann ein Ziel erreicht wird. Durch das Fehlen dieser Zielerreichungspfade kann nicht gemessen werden, ob ein Ziel erreicht wird. Zusätzlich gibt es keine Konsequenzen bei Nicht-Einhaltung dieser Ziele, was die Expert*innen als negativ beurteilen. (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022)

Die Priorisierung der Stadt Wien liegt, laut den Expert*innen, obwohl in ihren Strategien und Konzepten anderes dargestellt, noch auf dem Autoverkehr und nicht auf dem Radverkehr. Durch diese Priorisierung des Autoverkehrs, kann die Stadt Mobilität auch nicht so gestalten, dass Besonderheiten von Person, Ort und Zeit berücksichtigt werden. In der Konzeptualisierung von Mobilität, die in dieser Arbeit verwendet wird, geht es bei Mobilität nicht um die*den Einzelne*n, sondern um die*den Einzelne*n eingebettet in den Haushalt, die Familie, die Gemeinschaft und die Gesellschaft insgesamt. Das heißt, es sollte nicht möglich sein, über Mobilität nachzudenken, ohne gleichzeitig den sozialen, kulturellen und geographischen Kontext – die Besonderheiten von Ort, Zeit und Person – zu berücksichtigen.

(vgl. HANSON 2010: 8) Durch die Priorisierung des Autoverkehrs, bekommt eine kleine Gruppe der Bevölkerung den größten Platz. Auch wenn die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und für den Fußverkehr gut sind in Wien, merkt man zum Beispiel bei der Fläche, die immer noch nur dem Autoverkehr zur Verfügung steht, die Priorisierung des Autoverkehrs. Ein weiteres Beispiel ist die Planung der Fahrspuren, die grundsätzlich auf „den Mann, der mit dem Auto zur Arbeit fährt“ ausgelegt ist. (vgl. PINTNER 2023) Da Autoverkehr nicht unbedingt weibliche Mobilität ist, dieser aber priorisiert wird, wird Gender Mainstreaming in diesem Bereich gar nicht angewandt und dadurch werden auch die Besonderheiten von Person, Ort und Zeit von jede*n Einzelne*n in Wien nicht berücksichtigt. (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022) Einzig der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) sieht die Entwicklung bei der Berücksichtigung des sozialen, kulturellen und geographischen Kontexts bei Mobilität als positiv, denn in einzelnen Bezirken sieht man im Gegensatz zu vor zehn Jahren vermehrt Kinder Rad fahren. Auch einige Frauen kritisieren die Priorisierung des Autoverkehrs in Wien. Frau 8 (2022) spricht im Interview an, dass sie es unverständlich findet, wie Radfahrer*innen in Wien behandelt werden und wünscht sie ein Mindestmaß an Radverkehrsinfrastruktur. Für sie ist es schwierig zu verstehen, warum es Straßen mit sechs Fahrspuren für Autos gibt, aber keinen ordentlichen Radweg auf diesen Straßen. Auch alle anderen Frauen wünschen sich mehr und bessere Infrastruktur für den Radverkehr (vgl. Frau 1-8). Diese könnte es laut den Expert*innen auch geben, wenn die Priorisierung nicht mehr auf dem Autoverkehr liegt, sondern auf dem Radverkehr (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023).

Um also die Ziele der Stadt Wien in Bezug auf die Erhöhung des Radverkehrs und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen und somit einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten zu können, sehen die Expert*innen vor allem die Stadt Wien in der Verantwortung ihre eigenen Ziele umzusetzen. Aber auch diese Ziele konkreter zu formulieren, inklusive Zielerreichungspfade, sodass sie quantifizierbar werden. Die Maßnahmen die die Expert*innen nennen für eine Radverkehrsförderung wie, Ausbau des Radnetzes, Einführung eines Tempo 30 in der Stadt, Ausbau der Radabstellplätze und Leihradssysteme, Reduzierung des Autoverkehrs und Marketingkampagnen, werden so gut wie alle in den Strategien der Stadt Wien aufgegriffen. Doch ohne konkrete Ziele für diese Maßnahmen und ohne Umsetzung dieser kann der Radverkehrsanteil nicht erhöht werden. Vor allem aber die Priorisierung des Autoverkehrs muss aufhören, um die selbstgesetzten Ziele erreichen zu können. Zusätzlich sind die Strategien der Stadt Wien oft nicht verbindlich und werden deswegen kaum umgesetzt. Erst wenn Strategien und Dokumente politisch abgesegnet sind, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit der Umsetzung. (vgl. MOSSHAMMER 2022) Die Strategien, die in dieser Arbeit untersucht wurden, sind jedoch alle verbindlich bis auf den

Masterplan Fahrradstraße und das Handbuch Gendermainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung.

Was die Umsetzung der Strategien zusätzlich erschwert ist, dass sie im Gemeinderat auf Stadtebene beschlossen werden, die Verantwortung der Umsetzung jedoch auf Bezirksebene liegt. Die Entscheidung der Umsetzung der Verantwortlichen der jeweiligen Planungs- und Entscheidungsebene liegen jedoch oft nicht im Einklang miteinander. (vgl. LAA 2022; SCHNEIDER 2022)

Durch die Förderung eines gendergerechten Radverkehrs würde Wien einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten. Auch wenn keines der 17 Ziele der SDGs der Mobilität gewidmet sind, so stellt sowohl die Smart City Rahmenstrategie als auch die European Cycling Federation fest, dass der Radverkehr einen Beitrag zu den Zielen leisten kann (vgl. European Cycling Federation 2016; Magistrat der Stadt Wien 2019). Die Gleichstellung der Geschlechter wird jedoch als eigenes Ziel ausgewiesen. Wodurch nochmals festgestellt werden kann, dass gendergerechter Radverkehr gefördert werden muss, da er klar zur nachhaltigen Entwicklung beiträgt. 2016 unterschrieb Wien die Agenda 2030 der Vereinten Nationen und hat sich somit verpflichtet die 17 Sustainable Developments Goals umzusetzen. Wien hat sich dazu entschieden, die SDGs in der Smart City Rahmenstrategie zu verankern. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 23) Die Idee dazu hatte der interviewte Experte Thomas Hruschka selbst. Die Umsetzung, sowie die Evaluierung der SDGs erfolgt daher über die Smart City Rahmenstrategie. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass Genderunterschiede im (Rad)verkehr in der Smart City Rahmenstrategie nicht behandelt oder erwähnt werden. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019)

Zu betonen ist nochmals, dass die SDGs nie zu erreichen sind. Nachhaltige Entwicklung kann nie erreicht sein, es ist immer ein Weg. (vgl. HRUSCHKA 2023)

Um also einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten, muss der Radverkehrsanteil erhöht werden und gleichzeitig muss der Radverkehr gendergerecht gestaltet werden. Warum ein gendergerechter Radverkehr wichtig ist, zeigt die Theorie der „gendered mobilities“ auf und wurde in dieser Arbeit umfassend dargelegt. Geschlechtsdifferenzierte Rollen im Zusammenhang mit Familienunterhaltstätigkeiten belasten Frauen stärker als Männer, was zu erheblichen Unterschieden beim Reisezweck, Reiseentfernung, Transportmittel und anderen Aspekten des Reiseverhaltens führt, einschließlich unterschiedlicher Zeiten, Orte und Entfernungen. (vgl. CRESSWELL und UTENG 2008: 2) Diesen Unterschied stellen auch die Expert*innen fest. Ein Großteil der Care-Arbeit wird heute immer noch von Frauen übernommen, was zu diverseren und komplexeren Wegen führt (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022). Dass die Wege der Frauen, die Care-Arbeit

übernehmen, diverser und komplexer sind, kann aufgrund des Vergleichs der Wege der Frauen mit Kindern und der Frauen ohne Kinder in dieser Analyse angenommen werden. Drei der vier Frauen ohne Kinder gaben an, dass der Arbeitsweg, der am häufigsten zurückgelegte Weg für sie ist (vgl. Frau 1 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022). Für Frau 2 (2022) ist es der Weg zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder zum Sport. Ganz im Gegensatz dazu nennen die Frauen mit Kindern neben dem Arbeitsweg auch den Weg zur Schule oder Kindergarten, zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten mit den Kindern, wie zum Beispiel zum Fußballplatz (vgl. Frau 4-8 2022). Lediglich Frau 6 (2022) nennt nur ihren Arbeitsweg als am häufigsten zurückgelegten Weg. Hier muss aber angemerkt werden, dass ihr Kind schon 18 Jahre alt ist und sie erzählte, dass sie früher oft auch zusammen am Rad unterwegs waren. Die Kinder der anderen Frauen sind alle unter 10 Jahre alt. Es kann daher angenommen werden, dass die Frauen die Kinder haben diversere und komplexere Wege zurücklegen, aufgrund der Care-Arbeit, die sie übernehmen, während die Frauen ohne Kinder weniger diverse Wege zurücklegen.

Ein weiteres Beispiel für Genderunterschiede im Radverkehr ist das höhere Sicherheitsempfinden der Frauen gegenüber den Männern. Frauen bevorzugen daher baulich abgetrennte Radwege. Gibt es diese nicht, kann dies Frauen vom Radfahren abhalten. (vgl. MOSSHAMMER 2022; MESCHIK 2022; SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023) Auch in der wissenschaftlichen Literatur wird bestätigt, dass Frauen Radwege bevorzugen, die getrennt vom motorisierten Individualverkehr sind, am besten baulich abgetrennt (vgl. ALDRED et al. 2016: 35). Dieser Fakt wird auch von den interviewten Frauen bestätigt. Fast alle wünschen sich baulich abgetrennte Radwege, da sie sich sicherer fühlen würden, jedoch lässt sich keine von den Frauen durch das Fehlen dieser vom Radfahren abhalten (vgl. Frau 1 2022; Frau 2 2022; Frau 3 2022; Frau 4 2022; Frau 5 2022). Meschik (2022) erklärt das höhere Sicherheitsempfinden der Frauen so, dass Männer „stark sein müssen“ und keine Angst haben dürfen bzw. diese Angst nicht äußern dürfen. Das heißt, dass Frauen und Männern vielleicht gar kein unterschiedliches Sicherheitsempfinden haben, sondern dieses nur unterschiedlich kommunizieren. Diese Wahrnehmung wird auch von der Theorie unterstützt. Männer sind weniger besorgt oder zurückhaltender als Frauen, ihre Ängste zum Ausdruck zu bringen, weil diese nicht zur Konstruktion einer dominanten Männlichkeit passen. (vgl. ALDRED et al. 2016: 49) Das höhere Sicherheitsempfinden äußert sich jedoch stärker bei den Frauen mit Kindern. Nicht weil sie sich selbst unsicherer fühlen, sondern weil sie Sorge um ihre Kinder im Radverkehr haben, wenn es nicht die entsprechende Radverkehrsinfrastruktur gibt. Das, was sich alle Mütter wünschen, sind vor allem baulich getrennte breite Radwege, sodass ihre Kinder sicher in Wien Rad fahren können. Auch die Expert*innen sehen dies als einen der wichtigsten Punkte für Kinder an (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; PINTNER 2023). Auch wenn

sich die Frauen ohne Kinder auch baulich abtrennte Radwege wünschen, so sehen sie sich selbst nicht so in Gefahr, wie die Mütter ihre Kinder.

Einen weiteren Punkt den die Expert*innen nennen, der vor allem wichtig für Frauen im Radverkehr ist, ist eine gute Beleuchtung, damit keine Angsträume für sie entstehen. Denn durch das höhere Sicherheitsempfinden kann es sein, dass sich Frauen nachts nicht trauen Rad zu fahren, wenn es keine gute Beleuchtung an den Radwegen gibt. (vgl. MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023) Auch Gauvin et al. (2020:2) nennen unzureichende Beleuchtung als Grund, warum die Bewegung von Frauen limitiert sein kann. Sieben der acht Frauen finden die Beleuchtung an Radwegen in Wien jedoch ausreichend, lediglich Frau 3 (2022) sieht dies anderes. Die Beleuchtung an den öffentlichen Abstellplätzen wird jedoch auch von zwei weiteren bemängelt (vgl. Frau 1 2022; Frau 4 2022). Womit jedoch einige Frauen zu kämpfen haben sind sexistische Kommentare. Die Frauen stellen zwar klar, dass sie diese Kommentare auch bekommen, wenn sie nicht Rad fahren, aber auch Schneider (2022) spricht das Problem der sexistischen Kommentare an. Wenn man in der Stadt mit dem Rad fährt, ist man häufig Konflikten ausgesetzt, die, wenn sie Frauen betreffen, oft auch sexistisch werden können. Als Mann im Radverkehr wird man auch Konflikten ausgesetzt, diese werden aber selten sexistisch. (vgl. SCHNEIDER 2022)

Um die genannten Genderunterschiede zu erkennen und zu überkommen ist es wichtig den Radverkehr so zu planen, dass er den Anforderungen der Frauen gerecht wird. Hierfür braucht es unter anderem Menschen, die diese Anforderungen erkennen und umsetzen. Die Planungsteams sind heutzutage oft noch sehr männlich dominiert und da man für das plant, was man kennt, werden die Bedürfnisse der Frauen oft nicht berücksichtigt (vgl. MOSSHAMMER 2022). Frauen sind laut den meisten Expert*innen noch zu wenig in der (Rad)verkehrsplanung vertreten (vgl. LAA 2022; SCHNEIDER 2022; MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023). Der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) sieht hier jedoch keinen Handlungsbedarf, da es in Wien auf strategischer Ebene auch schon einige Frauen in Positionen mit Entscheidungshoheit gibt.

Wie wichtig die Vertretung der Frauen in der Verkehrsplanung ist, bestätigt jedoch neben den Expert*innen auch die Theorie, denn durch den niedrigen Anteil von Frauen in den jeweiligen Entscheidungs- und Planungsgremien, kann davon ausgegangen werden, dass den eigentlichen Ansprüchen von Frauen nicht genügend Bedeutung zugeschrieben wird (vgl. HORTELANO et al. 2021: 1-3). Wie wichtig es ist, die Bedürfnisse von allen Menschen in der Radverkehrsplanung zu beachten, zeigt auch das Beispiel der Kindersitze an Leihräder, welche Frau 8 (2022) angesprochen hatte. Auch wenn Leihräder keine Rolle für die Frauen spielen, so merkte Frau 8 es positiv an, dass es dieses Angebot gibt. Auch Mosshammer

(2022) bestätigt, wie wichtig es ist, inklusiv zu planen. Wenn Leihräder mit Kindersitzen angeboten werden, können diese auch von Frauen und Familien mit Kindern in Anspruch genommen werden. Die Bedürfnisse der Frauen müssen daher verstärkt in die Strategien und Pläne der Stadt Wien verankert werden. Wichtig dabei ist auch die Maßnahmen für einen gendergerechten Radverkehr mit Zielerreichungspfade in die Strategien und Pläne zu integrieren und diese dann gleichzeitig auch umzusetzen und zu evaluieren.

Unter den Expert*innen gibt es aber auch Kritik dazu, den Radverkehr nach den Bedürfnissen der Frauen zu planen. Sie plädieren dafür die Radverkehrsplanung auf die „Schwächsten“ auszulegen, wie für Kindern, ältere Personen oder Personen mit Behinderungen. Denn wenn die Radverkehrsplanung so gestaltet ist, dass auch die „Schwächsten“ in unsere Gesellschaft sicher Rad fahren können, dann können es auch die Frauen. Die Radverkehrsplanung für die „Schwächsten“ ist daher automatisch auch gendergerecht. (vgl. MOSSHAMMER 2022; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023; PINTNER 2023) Meschik (2023) sieht generell ein Fehlen von Menschen in der Radverkehrsplanung, die selbst Rad fahren und so die Bedürfnisse der Radfahrer*innen an sich nicht berücksichtigt werden. Auch wenn er anerkennt, dass es förderlich sein kann mehr Frauen in die Radverkehrsplanung zu integrieren, so wünscht er sich ein allgemeines Verständnis der Planer*innen für den Radverkehr, egal ob Frau oder Mann.

Bestätigt werden kann, dass der Radverkehr in seiner jetzigen Form noch nicht gendergerecht gestaltet ist (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022; PINTNER 2023). Die Theorie der „gendered mobilities“ beschreibt, dass jede Art von Bewegung, also Mobilität, geschlechtsspezifisch konstruiert ist und ihrerseits zur Produktion, Reproduktion und Anfechtung von Geschlecht selbst beiträgt. Wie Menschen sich bewegen (wo, wie schnell, wie oft etc.), ist nachweislich geschlechtsspezifisch und reproduziert weiterhin geschlechtsspezifische Machthierarchien. (vgl. CRESSWELL und UTENG 2008: 2) Auch wenn es durch die Thematisierung des Gender Mainstreamings in diversen Strategien der Stadt Wien, so scheint als würde die Stadt Wien auch anerkennen, dass Mobilität geschlechtsspezifisch konstruiert ist, passiert dies aktuell nur oberflächlich und auf strategischer Ebene, jedoch nicht bei Planungsentscheidungen und der Umsetzung dieser. (vgl. MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022) Dass der Radverkehr in Wien noch nicht gendergerecht gestaltet ist, erkennt man auch an dem Anteil der Frauen, die Rad fahren. In Ländern, in denen es eine gute Radverkehrsinfrastruktur gibt und der Radverkehrsanteil hoch ist, fahren mindestens genauso viele Frauen mit dem Rad wie Männern, wenn nicht mehr und das kann für Wien nicht bestätigt werden. (vgl. ALDRED et al. 2016: 29f.; LAA 2022; MOSSHAMMER; SCHNEIDER 2022) Der Anteil der Frauen, die in Wien Rad fahren liegt bei

40%. Im Vergleich dazu liegt der Anteil der Männer bei 60%. (vgl. Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2011: 18; Stadt Wien 2015; Mitarbeiter der Stadt Wien 2023) Weshalb Mobilität noch nicht gendergerecht geplant wird, liegt vor allem an der Priorisierung des Autoverkehrs. Automobilität ist nicht unbedingt weibliche Mobilität, Frauen haben diversere Anforderungen an Mobilität als Männern, was unter anderem an den Aufgaben der Care-Arbeit, die zum Großteil noch Frauen übernehmen, liegt. (vgl. MOSSHAMMER 2022)

Auch in Bezug auf Genderunterschiede im Radverkehr fehlen laut den Expert*innen konkrete Maßnahmen und Ziele in den Strategien der Stadt Wien (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022). Die Genderunterschiede in der Mobilität werden in den Strategien zwar thematisiert und Gendermainstreaming ist laut eigenen Angaben der Stadt Wien schon seit 20 Jahren in der Stadtplanung verankert, wodurch es so scheint als würde die Stadt Wien die Genderunterschiede im Radverkehr berücksichtigen. Dies passiert dennoch nur oberflächlich und auf strategischer Ebene, jedoch nicht bei Planungsentscheidungen und der Umsetzung dieser. (vgl. MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022) Im Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung wird die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern beschrieben und dass Frauen oft auf den öffentlichen Verkehr und Fuß- und Radverkehr angewiesen sind, weshalb eine Förderung des Umweltverbundes forciert wird. Wie diese Förderung aussehen soll, wird jedoch nicht aufgezeigt. Auch dass Frauen zum Großteil noch die Care-Arbeit übernehmen, wird ausgeführt, jedoch nicht in Kontext mit der Verkehrsmittelwahl gesetzt. (vgl. Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013: 18, 21,45) Auch in den anderen Strategien finden sich keine Ziele zur Überwindung der Genderunterschiede im Radverkehr, auch wenn teilweise beschrieben wird, dass es sie gibt. Ebenso im Masterplan Fahrradstraßen wird lediglich erwähnt, dass Radfahrer*innen keine homogene Nutzer*innengruppe darstellen und daher mit einer qualitativ hochwertigen Fahrradinfrastruktur den unterschiedlichen Anforderungen entsprochen werden sollte. (vgl. Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung 2019) Das heißt es gibt keine konkreten Maßnahmen, die genannt werden, um Fahrradstraßen so zu planen, dass auch den Anforderungen von Frauen gerecht wird. Auch wenn sich fast alle Expert*innen einig sind, dass es konkrete Maßnahmen in Bezug auf die Erhöhung des Radverkehrsanteils und die gendergerechte Gestaltung des Radverkehr benötigt (vgl. LAA 2022; MESCHIK 2022; MOSSHAMMER 2022; SCHNEIDER 2022; PINTNER 2023), so zweifelt der Mitarbeiter der Stadt Wien (2023) das an. Er sieht keine Notwendigkeit konkreter Maßnahmen und Zielsetzungen in den Strategien der Stadt Wien, um die eigenen gesetzten Ziele zu erreichen.

Gleichzeitig merkt er an, dass das Ziel den Umweltverbund auf 80% zu erhöhen bis 2025 voraussichtlich scheitern wird.

Abschließend muss festgehalten werden, dass obwohl sich alle Expert*innen einig sind, dass es Genderunterschiede im Radverkehr gibt und diese auch beachtet werden müssen, gibt es dennoch Kritik an der Unterscheidung zwischen Frauen und Männer im Radverkehr. Auch wenn nicht bestritten wird, dass die Care-Arbeit zum Großteil noch von Frauen übernommen wird, so können dies gleichzeitig auch Männer übernehmen oder die Aufteilung der Care-Arbeit kann sich in Zukunft ändern. Es geht also um Menschen, die Care-Arbeit erledigen und daher andere Wege fahren als Menschen, die keine Care-Arbeit übernehmen. Man sollte daher den Radverkehr so gestalten, dass Menschen, die Care-Arbeit übernehmen, sicher Rad fahren können, egal ob das eine Mutter mit Kind oder ein Vater mit Kind ist, jedoch kann man gleichzeitig kritisieren, dass es zum Großteil noch Frauen betrifft (vgl. LAA 2022; MOSSHAMMER 2022). Ein weiterer Kritikpunkt für die Unterscheidung zwischen Frauen und Männern ist, dass alleinstehende Männer und Frauen sehr wahrscheinlich ähnliche Wege fahren und daher ähnliche Bedürfnisse haben und die Unterscheidung zwischen den beiden Gruppen nicht notwendig wäre (vgl. MESCHIK 2022). Dazu kommt, dass Männer auch einfach zurückhaltender als Frauen sein können, ihre Ängste zum Ausdruck zu bringen, weil diese nicht zur Konstruktion einer dominanten Männlichkeit passen (vgl. ALDRED et al. 2016: 49). Um die Unterschiede zwischen Frauen und Männer im Radverkehr heraus arbeiten zu können, wurde Gender als Kategorie benutzt. Das Beispiel, dass es sein kann, dass Männer ihre Ängste im Radverkehr einfach nicht so äußern können wie Frauen in unserer heutigen Gesellschaft, zeigt, wie wichtig es ist diese gesellschaftlich normativen Kategorien trotzdem ständig zu hinterfragen (vgl. HANSON 2010: 8). Abschließend kann gesagt werden, dass ein gendergerechter Radverkehr daher jedem Menschen zugutekommen würde, egal ob Frau oder Mann.

6.1. Reflexion des Forschungsprozess

Ziel war es, ausgehend von dem Stand der Forschung, den Diskurs zum Thema (gendergerechter) Radverkehr durch Expert*inneninterviews und problemzentrierten Interviews zu ergänzen. Der Wissenstand konnte durch die Expert*inneninterviews definitiv erweitert werden und brachte eine auf das Untersuchungsgebiet fokussierte Tiefe. Vor allem durch die problemzentrierten Interviews konnten auch gänzlich neue Informationen erlangt werden. Zu Limitationen kam es, da es keine Vergleichsgruppe von Männern gab. Interessant wäre gewesen, inwiefern sich die Erfahrungen im Radverkehr von Frauen und Männern unterscheiden. Dies war jedoch aufgrund von zeitlichen Ressourcen nicht umzusetzen. Zu

einer weiteren Beschränkung der Informationen kam es aufgrund des fehlenden Interviews mit einer Expert*in für Gender Mainstreaming bei der Stadt Wien. Die Anfrage für ein Interview wurde verneint. Hier konnte jedoch keine zusätzliche Methode zur Erhebung dieser Informationen angewandt werden, da es dezidiert die Expertise einer Person benötigt hätte, die bei der Stadt Wien im Bereich Gender Mainstreaming arbeitet.

Des Weiteren hat sich diese Arbeit auf die Möglichkeiten der Radverkehrsförderung durch stadtplanerische Möglichkeiten beschränkt. Sowohl in der Literatur als auch unter den Expert*innen wurde oft der Vergleich zu Städten wie Amsterdam oder Kopenhagen gezogen. Diese Städte werden jedoch oft als Vorbilder für einen guten Radverkehr genannt, ohne die Tradition des Radfahrens vor Ort zu berücksichtigen. Wie Wien es schaffen kann auch eine Kultur des Radfahrens zu fördern, konnte nicht genauer untersucht werden, da hierfür andere Prozesse als städtebauliche Maßnahmen notwendig sind.

7. Handlungsempfehlungen

Sowohl durch wissenschaftliche Literatur als auch durch die empirische Forschung zusammen mit der durchgeführten Dokumentenanalyse konnten einige Punkte abgeleitet werden, die essenziell sind, um die selbstgesteckten Ziele der Stadt Wien in Bezug auf Radverkehr zu erreichen. Neben der Erhöhung des Radverkehrsanteils in Wien und der Verbesserung der Infrastruktur des Radverkehrs, ist es auch Ziel der Stadt, allen hier lebenden Menschen einen gendergerechten Verkehr zu bieten, denn wie aus den Strategien der Stadt Wien hervorgeht, ist der Genderunterschied im Verkehr adressiert und es gilt ihn zu überkommen. Auch hierfür wurden die wichtigsten Punkte herausgefiltert und werden in Kombination nochmals in komprimierten Empfehlungen im Folgenden aufgeführt. Die Überpunkte stellen die Ziele, die die Stadt Wien sich setzt und bzw. oder die Expert*innen nannten, da. Die Unterpunkte stellen die Maßnahmen dar, die getroffen werden müssen, um die Ziele zu erreichen.

❖ Gendergerechte Attraktivierung des Radverkehrs:

- Sicheren und abgetrennten Radwegen (zumindest an Haupttrouten und Straßen mit viel Verkehr)
- Gute Beleuchtung an Radwegen und Abstellplätzen, um keine Angsträume zu kreieren
- Repräsentation von Frauen in der Radverkehrsplanung, sowohl auf der strategischen Ebene als auch auf der Umsetzungsebene, um Bedürfnisse von Frauen in der Planung und Umsetzung besser zu berücksichtigen
- Breite Radwege für Lastenrädern oder für Frauen mit Kind
- Gut ausgebautes Radnetz, um alle Wege abzudecken, die vor allem Menschen, die die Care-Arbeit übernehmen zurücklegen
- Leihräder mit Kindersitz
- Breite Abstellplätze für Lastenräder

❖ Generelle Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur:

- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur: baulich getrennte Infrastruktur an Haupttrouten und viel befahrenen Straßen, Sammelrouten im Mischverkehr möglich, aber nur bei Tempo 30 oder weniger
- Durchgängiges Radnetz planen und bauen, um alle Wege abdecken zu können
- Ausbau des Leihradsystems, sodass ein flächendeckendes, dichtes Netz entsteht

- Systematischer Ausbau der Radabstellplätze für private Räder, vor allem an Bahnhöfen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schule, Universitäten, Supermärkten, ect. um eine bessere Einbindung des Verkehrsmittels zu erreichen
- Öffnungen aller Einbahnen für den Radverkehr
- Förderung von Leihsystemen, die Lastenräder und E-Fahrräder anbieten

❖ Priorisierung des Radverkehrs:

- Erhöhung des Budgets für den Radverkehrsausbau auf ca. 50 Euro pro Kopf im Jahr
- Reduktion der Abstellflächen für den Autoverkehr, um Platz für nachhaltige Mobilität zu schaffen, insbesondere für den Radverkehr
- Einhaltung und Kontrolle der StVO und RVS
- Überarbeitung der StVO, um Radverkehr zu priorisieren
- Förderungen von Lastenrädern und E-Bikes, vor allem für Familien, als Alternative zum Auto
- Radverkehr als Entlastung des öffentlichen Verkehrs oder Zusatzangebot und Radverkehr als Alternative für den Autoverkehr
- Marketingmaßnahmen treffen, um Radverkehr genügend Raum zu geben
- Reduktion des Autoverkehrs, durch Push-Maßnahmen und Priorisierung des Radverkehrs durch Pull-Maßnahmen

❖ Steigerung der Verkehrssicherheit:

- Ampelschaltungen auf Tempo 30 Verkehr auslegen
- Flächendeckendes Tempo 30 in der Stadt, Ausnahmen auf Hauptrouten möglich, dort ist dann aber baulich abgetrennte Infrastruktur notwendig
- Kontrolle der Einhaltung des Tempo 30 und bauliche Maßnahmen, die zu Tempo 30 verpflichten

❖ Umsetzung der Strategien der Stadt Wien:

- Konkrete Ziele und Maßnahmen in den Strategien der Stadt Wien definieren, um Ziele zu quantifizieren und messbar zu machen
- Einhaltung der eigenen Zielsetzungen der Stadt Wien, im gesetzten Zeitraum, sowie Sanktionierung bei Nicht-Einhaltung
- Berücksichtigung unterschiedlicher Lebensrealitäten und Ermöglichung der Mobilität für alle diese unterschiedlichen Lebensrealitäten
- Einbindung der Bevölkerung in der Gestaltung des Radverkehrs, um unterschiedliche Lebensrealitäten zu berücksichtigen

8. Conclusio

In dieser Arbeit wurde versucht, zwei Fragestellungen zu beantworten. Einerseits, welche Maßnahmen in der Radverkehrsplanung notwendig sind, um die Ziele der Stadt Wien in Bezug auf die Erhöhung des Radverkehrs und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen und somit einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten zu können und andererseits, wie der Radverkehr in Wien auf stadtplanerischer Ebene gendergerecht gestaltet werden kann. Um beides zu erreichen, braucht es vor allem konkrete Ziele und Maßnahmen der Stadt Wien, die in den Strategiedokumente verankert werden. Aber auch Evaluierungen dieser und Konsequenzen bei Nicht-Einhaltung. Fast alle Maßnahmen, die es braucht, um den Radverkehr in Wien zu erhöhen sind schon in den Strategiedokumenten verschriftlicht worden, doch an einer konsequenten Umsetzung scheitert es noch oft. Vor allem die Priorisierung des Autoverkehrs muss aufhören, nicht nur um mehr Raum für den Radverkehr zu schaffen, sondern auch um die selbst gesetzten Ziele und die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung einhalten zu können. Ganz im Gegensatz dazu fehlen zum Großteil noch Ziele und Maßnahmen für eine gendergerechte Gestaltung des Radverkehrs in den Strategiedokumenten. Die Stadt Wien anerkennt zwar, dass es Genderunterschiede im (Rad)verkehr gibt, jedoch gibt es kaum Ideen wie dieser überwunden werden kann. Vor allem in Dokumenten wie „Masterplan Fahrradstraßen“ wäre es wichtig die Genderunterschiede im Radverkehr zu adressieren, um diese Straßen so zu gestalten, dass die Bedürfnisse der Frauen berücksichtigt werden. Aber auch in den anderen Strategien und Plänen, wie zum Beispiel der Smart City Rahmenstrategie ist es notwendig Genderunterschiede zu behandeln. In Anbetracht, dass die Smart City Rahmenstrategie das Dokument ist, welches sich intensiv mit einer nachhaltigen Entwicklung auseinandersetzt und die SDGs samt Unterzielen in dieser verankert wurden, um als Overall-Strategie zu gelten, scheint es wichtig auch hier die Genderunterschiede im (Rad)verkehr zu thematisieren. Um zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen ist es essenziell den Radverkehr zu erhöhen und gleichzeitig gendergerecht zu gestalten, umso zu Klima- und Gendergerechtigkeit beizutragen zu können, wie die SDGs dies auch vorsehen. Auch wenn der Ansatzpunkt verstanden wird, die SDGs nur in der Smart City Rahmenstrategie zu verankern, da sie als Overall-Strategie gelten soll, so wird doch in Frage gestellt, ob es nicht sinnvoll wäre, diese auch in anderen Dokumenten zu adressieren. Wenn ein „Masterplan Fahrradstraßen“ ohne die Berücksichtigung von Gendergerechtigkeit geschrieben wird, so wäre es hilfreich diesen an Anlehnung an die SDGs zu erstellen, um so ein wichtiges Thema nicht zu vergessen.

Für einen gendergerechte Radverkehr und eine Erhöhung dessen wurden in dieser Arbeit sehr viele Maßnahmen genannt, die es umzusetzen gilt. Im Hinblick auf das immer große werdende

Problem der Klimakrise und deren Auswirkungen, sollten diese Maßnahmen möglichst schnell realisiert werden. Aufgrund dessen sticht vor allem die Reduktion des Autoverkehrs und die Einführung eines Tempolimits von 30 km/h in der Stadt hervor. Durch eine einfache und günstige Maßnahme könnte man den Radverkehr sicherer gestalten, gleichzeitig Emissionen einsparen und den öffentlichen Raum zu Gunsten anderer Verkehrsteilnehmer*innen gestalten. Von hoher Bedeutung für einen attraktiven Radverkehr in der Stadt ist es diesen auch zu priorisieren in Planungen und den Umsetzungen dieser. Die Priorisierung des Autoverkehrs scheint angesichts der Klimakrise nicht mehr zeitgemäß. Die Stadt Wien handelt hier aber noch sehr zögerlich, was verhindert, dass die selbst gesetzten Ziele, den Umweltverbund weiterhin zu erhöhen, erreicht werden können. Ziel sollte es sein den Radverkehr so zu fördern, dass er eine echte Alternative zum Autoverkehr darstellt. Dafür braucht es einige stadtplanerischen Ziele und Maßnahmen, diese allein reichen aber nicht aus, um den Anteil an Radfahrenden zu erhöhen. Es braucht auch eine Etablierung des Radverkehrs als etwas positives, es muss also analog eine Kultur des Radfahrens geschaffen werden. Hierfür braucht es Bewusstseinsbildung und Marketing, um ein positives Image des Radverkehrs zu schaffen. Welche weiteren Maßnahmen notwendig sind, gilt es in weiteren Forschungen herauszufinden.

Fakt ist, dass der Radverkehrsanteil noch zu niedrig ist, um die Ziele der Stadt zu erreichen, aber auch, dass der Radverkehr noch nicht sicher genug ist und auch nicht gendergerecht. Auch wenn sich die interviewten Frauen nicht aktiv benachteiligt fühlen im Radverkehr in Wien, so geben sie alle an, dass sie sich ihre eigenen Wege gesucht haben, um sich sicher zu fühlen. Sie wünschen sich alle ein ausgebautes Radnetz, baulich abgetrennte Wege und weniger Autoverkehr in der Stadt. Auch wenn die momentane Situation sie nicht vom Radfahren abhält, so mussten sie sich alle ihre eigene Sicherheit schaffen, um trotzdem Rad fahren zu können. Das bedeutet, es braucht dringend eine Radverkehrsförderung, die auch die Bedürfnisse der Frauen berücksichtigt. Auch wenn von den Expert*innen teilweise die Unterscheidung der Kategorie Frau und Mann im Radverkehr in Frage gestellt wurde, so scheint es doch sinnvoll die bestehenden Genderunterschiede adressieren zu können. Es gilt zu hoffen, dass es diese Unterscheidung irgendwann vielleicht nicht mehr benötigen wird. Wenn sich Frauen sicher auf Straßen aufhalten können, ohne Angst vor Belästigung haben zu müssen oder die Care-Arbeit nicht mehr nur Großteils die Frauen übernehmen, sondern fair zwischen Frauen und Männern aufgeteilt wird. Bis dahin ist es Notwendig diese Genderunterschiede zu thematisieren, sodass Frauen und ihre Bedürfnisse im Radverkehr sichtbar werden und ein Radverkehr geschaffen wird, in dem sie sich wohlfühlen und ihre Sicherheit nicht mehr selbst schaffen müssen. Nicht außer Acht gelassen werden darf, dass auch wenn Männer diese Bedürfnisse, wie ein höheres

Sicherheitsempfinden nicht haben bzw. nicht äußern, sie trotzdem von einer gendergerechten Radverkehrsplanung profitieren.

Es kann jedoch darüber diskutiert werden, Frauen oder Menschen, die besondere Anforderungen an den Radverkehr haben noch mehr miteinzubeziehen. Auch wenn die Genderunterschiede bestätigt werden konnte, so sieht sich dennoch keine der Frauen aktiv benachteiligt. Wichtig ist es daher diese Unterschiede in Kontext zu setzen, was das für die Frauen, die in Wien Rad fahren wirklich bedeutet. In Frage gestellt werden kann auch, ob der Radverkehr generell inklusiv gestaltet werden sollte. Das heißt die Planung auf Kinder, Senior*innen und Menschen mit Behinderung auszuweiten.

Literaturverzeichnis

ABORD DE CHATILLON M. (2021): Feminine Velonomy. Women's experiences of bicycle repair and maintenance in France and Australia. In: ZUEV D. et al. (Hrsg.): Cycling Societies. – London, 137-155.

ADEY P. (2017): Mobility. – London.

ANAYA-BOIG E. (2021). Integrated cycling policy. - In: ZUEV D. et al. (Hrsg.): Cycling Societies. – London, 19-37.

ALDRED R. et al. (2016): Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age. – In: Transport reviews 37 (1), 29-55.

BECKER A. et al. (2018): Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt. – Basel.

BERNEY R. (2018): Advancing Bicycle Urbanism. – In: BERNEY R. (Hrsg.): Bicycle Urbanism. Reimagining bicycle friendly cities. – Oxon und New York, 1-13.

BUTLER J. (1956): Gender trouble: feminism and the subversion of identity. – New York.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (Hrsg.) (2023a): Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau. – online unter: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/planung/rvs.html> (23.2.2023).

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (Hrsg.) (2023b): Straßenverkehrsordnung (StVO). – online unter: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/recht/stvo.html> (23.2.2023).

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (Hrsg.) (2023c): StVO-Novelle in Kraft: Neue Verkehrsregeln stärken aktive Mobilität. – online unter: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html> (23.2.2023).

CAGGIANI L. et al. (2018): An urban bikeway network design model for inclusive and equitable transport policies. – In: Transportation Research Procedia 37 (2019), 59–66.

ÇAGLAR et al. (Hrsg.) (2012): Geschlecht – Macht – Klima: Feministische Perspektiven auf Klima, gesellschaftliche Naturverhältnisse und Gerechtigkeit. - Berlin & Toronto.

CRESSWELL T. und UTENG T. P. (2008): Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. -In: CRESSWELL T. und UTENG T. P (Hrsg.): Gendered Mobilities. – London, 1-12.

DEKKER H. J. (2022): Cycling Pathways. The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020. – Amsterdam.

DENZ H. (1989): Einführung in die empirische Sozialforschung. - Wien/New York. – Zitiert nach: HOFFMANN N. (2012): Dokumentenanalyse. – In: SCHÄFFER B. und DÖRNER O. (Hrsg.): Handbuch Qualitative Erwachsenen- und Weiterbildungsforschung. – Opladen u.a., 395-406.

European Cycling Federation (2016) (Hrsg.): Cycling delivers on the global Goals. Shifting towards a better economy, society and planet für all. – online unter: <https://ecf.com/groups/cycling-delivers-global-goals> (27.2.2023).

GAUVIN L. et al. (2020): Gender gaps in urban mobility. – In: Humanities and Social Sciences Communications 7 (11), 1-13.

GELLER R. (2006): Four types of cyclists. – Portland.

GENZ C. (2020): Stadt ethnografisch erforschen Potenziale reflexiver Positionalität. – In: Suburban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung 8 (3), 11-30.

GRUBER et al. (2018): Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik. – In: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Hrsg.): Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik. – Wien. (= ÖROK-Schriftreihe 202)

HANSON S. (2010): Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. – In: Gender, Place & Culture, 17 (1), 5-23.

HARKOT M.K. et al. (2021): Can a safe cycling city be an inclusive cycling city? Findings on gendered cycling from São Paulo, Brazil. – In: ZUEV D. et al. (Hrsg.): Cycling Societies. – London, 119-136.

HOFFMANN N. (2012): Dokumentenanalyse. – In: SCHÄFFER B. und DÖRNER O. (Hrsg.): Handbuch Qualitative Erwachsenen- und Weiterbildungsforschung. – Opladen u.a., 395-406.

HORTELANO et al. (2021): Women in Transport Research and Innovation: A European Perspective. -In: Sustainability 2021 (13): 1-18.

HORTON D. (2006): Environmentalism and the bicycle. – In: Environmental Politics 15 (1), 41-58.

HRUSCHKA T. (2023): mündliches Interview am 19.1.2023.

HULL A. und O'HOLLERAN C. (2014): Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling? – In: Urban, Planning and Transport Research 2 (1), 369-406.

JACOBSEN P.L. (2003): Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. – In: Injury Prevention 2003 (9), 205-209.

KAIL E. (2022): Stadt fair teilen – Gender Planning als Strategischer Ansatz. – Vortrag gehalten am 8.6. 2022 in Berlin.

KAISER R. (2021²): Qualitative Experteninterviews. Konzeptionelle Grundlage und praktische Durchführung. – Siegen, Deutschland. (= Elemente der Politik).

KELLERMAN A. (2012): Daily spatial mobilities. Physical and Virtual. – New York.

KRIZEK J. K. (2012): Cycling, urban form and cities: what do we know and how should we respond? – In: Transport and Sustainability 2012-05-29 (1), 111-130.

KRUTZLER D. (2022a): Geld für Ausbau der Radinfrastruktur auf 60 Millionen Euro erhöht. – In: Der Standard am 4.4.2022, o.S. – online unter:

<https://www.derstandard.at/story/2000134671341/gelder-fuer-ausbau-der-radinfrastruktur-auf-60-millionen-euro-erhoeht> (6.3.2023).

KRUTZLER D. (2022b): Radwegausbau in Wien schreitet voran, Autofahrspuren fallen weg. – In: Der Standard am 4.2.2022, o.S. – online unter: <https://www.derstandard.at/story/2000133104342/radweg-ausbau-kostet-eine-autospur-auf-prater-und-lassallestrasse> (8.3.2023).

LAA B. (2022): mündliches Interview am 9.11.2022.

LAM F. T. (2020): Cycling London. An intersectional feminist perspective. – In: UTEN P. T. et al. (Hrsg.): Gendered Smart Mobilities. – London, 109-126.

LARSEN J. (2017): The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. – In: Environment and Planning A 49 (4), 876-892.

LAW R. (1999): Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. – In: Progress in Human Geography 23 (4), 567–588.

LEVELS A. (2020): (Re-) claiming urban streets/ The conflicting (auto)mobilities of cycling and driving in Berlin and New York. – In: The Journal of Transport History 41(3), 381–401.

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2019): Smart City Wien Rahmenstrategie. 2019 – 2050. Die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. – Wien.

Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2011): Radverkehrserhebung Wien Entwicklungen, Merkmale und Potenziale Stand 2010. – Wien.

Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2019): Masterplan Fahrradstraßen Wien. Fahrradstraßen und Fahrradfreundliche Straßen. – Wien.

McCLINTOK H. (2002): The mainstreaming of cycling policy. – In: McCLINTOK H. (Hrsg.): Planning for cycling. Principles, practice and solutions for urban planners. – USA, 1-16.

MESCHIK M. (2022): mündliches Interview am 10.11.2022.

MISOCH S. (2015): Qualitative Interviews. – Berlin, München, Boston.

Mitarbeiter der Stadt Wien (2023): mündliches Interview am 20.1.2023.

Mobilitätsagentur Wien GmbH (Hrsg.) (2023a): Grätzlrad Wien. – online unter: <https://www.graetzlrاد.wien> (21.2.2023).

Mobilitätsagentur Wien GmbH (Hrsg.) (2023b): Routenplaner Wien. – online unter: <https://www.fahrradwien.at/routenplaner/> (20.3.2023).

Mobilitätsagentur Wien GmbH (Hrsg.) (2023c): Über uns. – online unter: <https://www.mobilitaetsagentur.at/ueber-uns/> (4.3.2023).

MOSSHAMMER L. (2022): mündliches Interview am 30.12.2022.

NIGHTINGALE A. (2004): The nature of gender: work, gender, and environment. – In: Environment and Planning D: Society and Space 2006 (24), 165 -185.

Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr (Hrsg.) (2022): Radverkehr. – Wien.

PINTNER M. (2023): mündliches Interview am 5.1.2023.

Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH und Verracon GmbH (2022): Investitionsbedarf Radverkehr. Grundlagenstudie. – Seefeld, Wien.

PSARIKIDOU K. (2021): Researching cycling inequalities. Moving towards more sustainable cycling societies - In: ZUEV D. et al. (Hrsg.): Cycling Societies. – London, 103-118.

PRATI G. (2017): Gender equality and women's participation in transport cycling. – In: Journal of Transport Geography 2018 (66), 369–375.

PRATI G: et al. (2019): Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists. – In: Journal of Transport Geography 2019 (78), 1–7.

PRATT G. und HANSON S. (1994): Geography and the construction of difference. - In: Gender Place and Culture 1994 (1), 5-29. – Zitiert nach: NIGHTINGALE A. (2004): The nature of gender: work, gender, and environment. – In: Environment and Planning D: Society and Space 2006 (24), 165 -185. Und zitiert nach: HANSON S. (2010): Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. – In: Gender, Place & Culture, 17 (1), 5-23.

PUCHER J. et al. (2009): Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. – In: Preventive Medicine 50 (2010), 106-125.

ROGELJ J. et al. (2018): Mitigation Pathways Compatible with 1.5°C in the Context of Sustainable Development. - In: Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty – o.O., 95-174.

SCHNEIDER J. (2022): mündliches Interview am 9.11.2022.

SCOTT W. J. (1986): Gender: A Useful Category of Historical Analysis. – In: The American Historical Review, 91 (5), 1053- 1075.

SHELLER M. (2008): Gendered Mobilities: Epilogue -In: CRESSWELL T. und UTENG T. P (Hrsg.): Gendered Mobilities. – London, 257-265.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2013): Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung. – Wien.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2014): STEP 2025. Fachkonzept. Mobilität. – Wien.

Stadt Wien (Hrsg.) (2015): Geschlechts- und altersspezifische Unterschiede - Studie "Zu Fuß gehen in Wien". – online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/studie-2015/geschlecht-alter.html> (3.3.2023).

Stadt Wien (Hrsg.) (2023a): Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen. – online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/> (6.3.2023).

Stadt Wien (Hrsg.) (2023b): Anlagearten im Radverkehr. – online unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/index.html> (9.3.2023).

Stadt Wien (Hrsg.) (2023c): Smart City Wien und die UN-Agenda 2030. – online unter: <https://www.wien.gv.at/politik/international/sdgs.html> (28.3.2023).

TRUE J. und MINTROM M. (2001): Transnational Networks and Policy Diffusion: The Case of Gender Mainstreaming. – In: International Studies Quarterly, 45 (1), 27-57.

Urban Innovation Vienna (Hrsg.) (2019): Wiens Klima- & Energieziele für 2030 & 2050 Dokumentation von Berechnungen im Rahmen der Aktualisierung der Smart City Wien Rahmenstrategie 2018/2019. – Wien.

United nation framework convention on climate change (Hrsg.) (2022): The Paris Agreement. – online unter: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement> (25.3.2023).

VCÖ (Hrsg.) (2019): Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen. – In: Mobilität mit Zukunft 2019 (3), 1-41.

Verein Radlobby Österreich (Hrsg.) (2023): Alarmierende Studie zur Dooring-Gefahr. – online unter: <https://www.radlobby.at/alarmierende-studie-zur-dooring-gefahr> (2.3.2023).

Vereinte Nationen (Hrsg.) (2021): Agenda 2030. SGD's. – online unter: <https://unric.org/de/17ziele/> (1.2.2023).

Wiener Linien (Hrsg.) (2021): Umweltfreundliche Öffis als Top-Arbeitgeberin. – online unter: <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do/pageTypeId/66526/programId/74579/contentTypeId/1001/channelId/-48278/contentId/5002526> (22.2.2023).

Wiener Linien (Hrsg.) (2023a): Rückblick & Ausblick: mehr Stammkund*innen als je zuvor, Wiener Linien als sichere und nachhaltige Arbeitgeberin, Öffi-Ausbau geht weiter. – online unter: <https://www.wienerlinien.at/news/rueckblick-2022-ausblick-2023#12703177:~:text=Modal,-strong> (29.3.2023).

Wiener Linien (Hrsg.) (2023b): WienMobil Stationen. – online unter: <https://www.wienerlinien.at/wienmobil/stationen#tabs-0-1--bikesharing-> (21.2.2023).

WINKLER-HERMADEN R. (2021): Fahrradstadt Wien: Wo ein Wille, da ein Radweg. – In: Der Standard am 17.8.2021, o.S. – online unter: <https://www.derstandard.at/story/2000128684188/fahrradstadt-wien-wo-ein-wille-da-ein-radweg> (8.3.2023).

WITZEL A. (1985): Das problemzentrierte Interview. – In: JÜTTEMANN G. (Hrsg.): Qualitative Forschung in der Psychologie: Grundfragen, Verfahrensweisen, Anwendungsfelder. – Weinheim, 227-255.

ZEUG K. (2022): Wie wollen wir leben? – In: Zeit Online am 9.7.2022, o.S. – online unter: <https://www.zeit.de/zeit-wissen/2022/04/stadtplanung-menschen-frauen-maenner> (6.3.2023).

Eidesstattliche 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, am 4.4.2023

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: EIN-RICHTUNGS-RADWEG (QUELLE: STADT WIEN 2023B).....	14
ABBILDUNG 2: ZWEI-RICHTUNGS-RADWEG (QUELLE: STADT WIEN 2023B)	14
ABBILDUNG 3: RADFAHRSTREIFEN (QUELLE: STADT WIEN 2023B).....	14
ABBILDUNG 4: MEHRZWECKSTREIFEN (QUELLE: STADT WIEN 2023B).....	15
ABBILDUNG 5: GEH- UND RADWEG (QUELLE: STADT WIEN 2023B)	15
ABBILDUNG 6: VERKEHRSSCHILD FAHRRADSTRAÙE (QUELLE: MAGISTRATSABTEILUNG 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG 2019: 6).....	15
ABBILDUNG 7: PLANUNGSHIERARCHIE IN ÖSTERREICH (QUELLE: GRUBER ET AL. 2018: 77)	16
ABBILDUNG 8: 17 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (QUELLE: VEREINTE NATIONEN 2021)	18
ABBILDUNG 9: WIENER KLIMAZIELE 2040 (QUELLE: MAGISTRAT DER STADT WIEN 2022: 30)	33
ABBILDUNG 10: MAÙNAHMEN IM FACHKONZEPT MOBILITÄT, DIE DEN RADVERKEHR BETREFFEN (QUELLE: STADTENTWICKLUNG WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG 2014: 118)	37
ABBILDUNG 11: VERKEHRSMITTELWAHL DER WIENER*INNEN (EIGENE DARSTELLUNG NACH STADTENTWICKLUNG WIEN MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG 2013:21).....	38
ABBILDUNG 12: WEGEZWECKE DER WIENER*INNEN (EIGENE DARSTELLUNG NACH STADTENTWICKLUNG WIEN MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG 2013:21)	39
ABBILDUNG 13: DIE 17 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (QUELLE: MAGISTRAT DER STADT WIEN 2019: 1)	41
ABBILDUNG 14: VERANKERUNG DER ZIELBEREICHE ZU DEN SDGS (QUELLE: MAGISTRAT DER STADT WIEN 2019: 136)	42
ABBILDUNG 15: VERANKERUNG DER ZIELBEREICHE ZU DEN SDGS (QUELLE: MAGISTRAT DER STADT WIEN 2019: 137)	42
ABBILDUNG 16: BESCHILDERUNG EINER FAHRRADSTRAÙE (QUELLE: MAGISTRATSABTEILUNG 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG 2019: 6).....	43
ABBILDUNG 17: CODEWOLKE RADVERKEHR IN WIEN (QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG DER AUTORIN)	46
ABBILDUNG 18: CODEWOLKE SDGS (QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG DER AUTORIN).....	46
ABBILDUNG 19: CODEWOLKE FRAUEN IM RADVERKEHR (QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG DER AUTORIN)	46
ABBILDUNG 20: MEHRZWECKSTREIFEN (QUELLE: GOOGLE BILDER).....	47
ABBILDUNG 21: AUSSCHNITT DES SIEBTEN BEZIRKS IM ROUTENPLANER (MOBILITÄTSAGENTUR WIEN GMBH 2023B)	49
ABBILDUNG 22: AUSSCHNITT DES ZEHNTEN BEZIRKS IM ROUTENPLANER (MOBILITÄTSAGENTUR WIEN GMBH 2023B)	49
ABBILDUNG 23: RADABSTELLPLÄTZE EINER WIEN MOBIL STATION (QUELLE: GOOGLE BILDER)	50
ABBILDUNG 24: VIER TYPEN VON RADFAHRENDEN (QUELLE: GELLER 2006: 3)	51
ABBILDUNG 25: REDUKTION DER UNFÄLLE IN BRÜSSEL DURCH TEMPO 30 (QUELLE: VCÖ 2023).....	52
ABBILDUNG 26: HALBIERUNG DES VERKEHRSLÄRMS DURCH TEMPO 30 (QUELLE: VCÖ 2023).....	52
ABBILDUNG 27: EHEMALIGE CITY BIKE STATION IN WIEN (QUELLE: GOOGLE BILDER).....	55
ABBILDUNG 28: WIEN MOBIL LEIHRAD MIT KINDERSITZ (QUELLE: EIGENE AUFNAHME VOM 14.3.2023)	56
ABBILDUNG 29: PLATZVERBRAUCH PRO PERSON NACH VERKEHRSMITTEL (QUELLE: STADTENTWICKLUNG WIEN MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG 2014: 48)	58
ABBILDUNG 30: MODAL SPLIT 2019/2020 (QUELLE: WIENER LINIEN 2021).....	60
ABBILDUNG 31: MODAL SPLIT 2021/2022 (QUELLE: WIENER LINIEN 2023A).....	60
ABBILDUNG 32: MINDESTABSTAND BEIM ÜBERHOLEN VON RADFAHRENDEN (QUELLE: BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMK) 2023c) ..	65
ABBILDUNG 33: MÖGLICHKEIT DES RECHTS ABBIEGEN BEI ROT (QUELLE: BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMK) 2023c)	65
ABBILDUNG 34: MÖGLICHKEIT DES NEBENEINANDERFAHRENS (QUELLE: BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMK) 2023c)	66
ABBILDUNG 35: CODE-HIERARCHIE (QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG DER AUTORIN).....	80
ABBILDUNG 36: GEFAHR DES DOORINGS (QUELLE: VEREIN RADLOBBY ÖSTERREICH 2023)	83
ABBILDUNG 37: GEFAHRENZONE DES DOORINGS (QUELLE: VEREIN RADLOBBY ÖSTERREICH 2023)	83
ABBILDUNG 38: RADBÜGEL IN WIEN (QUELLE: VEREIN RADLOBBY ÖSTERREICH 2023).....	84
ABBILDUNG 39: RADABSTELLPLÄTZE VOR DEM BÜRO VON FRAU 1 (QUELLE: EIGENE AUFNAHME VOM 6.10.2022).....	84

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: AUSWAHL DER STRATEGIEN DER STADT WIEN FÜR DIE DOKUMENTENANALYSE (QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG DER AUTORIN).....	21
TABELLE 2: INFORMATIONEN DER EXPERT*INNENINTERVIEW (QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG DER AUTORIN)	25
TABELLE 3: INFORMATIONEN DER INTERVIEWS MIT FRAUEN (QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG DER AUTORIN)	30

Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

Anhang

Leitfaden der Interviews

Leitfaden Sustainable Development Goals

Einstiegsfrage:

Wie bewerten Sie die SDGs? Wie wichtig sind sie?

Interviewfragen:

- Ihre Einschätzung zu den SDGs?
- Wie wichtig sind die SDGs, um Wien nachhaltiger zu gestalten?
- Sind die SDGs ausreichend in den Plänen der Stadt Wien verankert?
- Momentan sind die 17 Ziele nur in der Smart City Rahmenstrategie verankert. Sollten die SDGs in alle Pläne der Stadt Wien integrierter werden? Oder reicht das aus, weil die Smart City Rahmenstrategie verbindlich ist?
- Sind die SDGs auch in die Arbeit der Magistrate integriert? Inwiefern werden die SDGs umgesetzt?
- Finden Sie werden die SDGs in Wien gut umgesetzt? Was könnte man besser machen?
- Sind wir auf einem guten Weg die Ziele bis 2030 zu erreichen?
- Wie wird evaluiert, ob die Ziele erreicht werden? Gibt es negative Konsequenzen, wenn sie nicht erreicht werden?
- Es gibt die Kritik, dass sich die Ziele innerhalb widersprechen, wie wurde damit in Wien umgegangen?
- Werden alle wichtigen Punkte für eine nachhaltigere und gerechtere Welt in den SDGs angesprochen? Fehlt ihnen etwas?
- Finden Sie ist der Mobilität/Radverkehr ausreichend in den SDGs vertreten?
- Brauchen wir die SDGs, um den Radverkehr zu erhöhen?

Abschlussfrage:

Gibt es noch etwas, was sie hinzufügen möchten?

Leitfaden Radverkehr

Einstiegsfrage:

Wie bewerten Sie/schätzen Sie den Radverkehr momentan in Wien (ein)?

Interviewfragen:

- Momentan sind wir bei 9% Radverkehr in Wien (Stand 2020), Ziel ist es bis 2030 bei 13% zu sein, wie gelingt uns das? (vor allem in Betracht, dass das Ziel eigentlich schon 2025 erreicht werden sollte)
- Wie finden Sie die 33. Novelle der StVO? Reicht das? Was finden Sie gut? Was schlecht? Was wünschen Sie sich für die Zukunft?
- Momentan gibt es recht viele Berichte und Artikel über den Ausbau des Radverkehrs in Wien (Budget von 60 Millionen Euro für Radverkehr 2022, Ausbau Radweg Parterstraße und Lassallestraße / Parkstreifen fallen, Argentinierstraße Umbau) ist das ausreichend? Guter Anfang?
- Sind solche konkreten Zielsetzungen in den verschiedenen Strategien der Stadt Wien gut?
- Welche Maßnahmen braucht es, Ihrer Meinung nach, in Wien, um den Radverkehr zu erhöhen?
- Wie wichtig ist die Schließung der Lückenschlüsse für die Erhöhung des Radverkehrs?
- Welche Maßnahmen, abseits der baulichen, muss Wien setzen, um den Radverkehr zu erhöhen? Leihfahräder, Abstellplätze?
- In den Zielen der Stadt Wien wird die Wichtigkeit der Leihstationen erwähnt. Was für eine Rolle spielen diese bei der Erhöhung des Radverkehrs?
- Sowohl in der Literatur als auch in den Plänen der Stadt Wien wird erwähnt, wie kostengünstig Radfahren ist, dennoch ist der Radverkehr sehr gering, woran kann das liegen? Ist es wirklich leistbar für jede*n? Muss man mehr Leihgeräte anbieten?
- Wieso ist der Anteil der Rad fahrenden Personen in Wien im Vergleich zu anderen Städte noch so niedrig?
- Welche Anreize muss man in Wien schaffen, dass mehr Menschen aufs Rad steigen?
- Ist es notwendig einen Plan/Strategie alleine für den Radverkehr zu erstellen?
- Welche baulichen Strukturen wünschen sie sich für den Radverkehr in Wien?
- Sollen diese baulichen Strukturen in den Plänen festgelegt werden?
- Gibt es andere Anreize außer Verbesserung der Infrastruktur für höheren Radverkehr?
- Was macht die Stadt Wien richtig in Bezug auf Radverkehr?

- Was halten Sie von einem einheitlichen Tempo 30 in der Stadt? Macht das ihrer Meinung nach Sinn?
- Für meine Masterarbeit verwende ich ein Framework, dass sich darauf bezieht, dass es bei Mobilität nicht um den Einzelnen geht, sondern um den Einzelnen eingebettet in den Haushalt, die Familie, die Gemeinschaft und die Gesellschaft insgesamt. Das heißt, es sollte nicht möglich sein, über Mobilität nachzudenken, ohne gleichzeitig den sozialen, kulturellen und geographischen Kontext – die Besonderheiten von Ort, Zeit und Person – zu berücksichtigen. Schafft die Stadt Wien es Mobilität so zu gestalten und bedenkt unterschiedliche Lebensrealitäten mit?

Abschlussfrage:

Gibt es noch etwas, was sie hinzufügen möchten?

Leitfaden Genderunterschiede im Radverkehr

Einstiegsfrage:

Sind sie der Meinung, dass Frauen im Radverkehr in ihrer aktiven Mobilität eingeschränkt sind?

Interviewfragen Gender:

- Mainstreaming bedeutet, dass die Strategie darauf abzielt, selbstverständlicher Teil aller politischen und planerischen Entscheidungen zu sein.“– Sind wir hier schon angekommen?
- Welche Punkte fallen Ihnen ein, warum Frauen im Radverkehr benachteiligt sein könnten?
- Laut dem Gender Mainstreaming Handbuch ist Gender Mainstreaming schon seit über 20 Jahre in Wiens Städteplanung involviert – wie erklären sie sich das Fehlen von Frauen im Radverkehr?
- Gibt es ihrer Meinung nach genügend Frauen in der Verkehrsplanung/Radverkehrsplanung?
- Welche konkreten Maßnahmen fallen ihnen ein, um Frauen mehr Sicherheit im Radverkehr zu bieten?
- Wird bei den neuen Bauprojekten von Radwegen auf Genderaspekte geachtet?
- Ich habe 5 Dokumente analysiert (Smart City Rahmenstrategie, Fachkonzept Mobilität, Masterplan Fahrradstraßen, Klimafahrplan, Handbuch Gendermainstreaming in der Stadtplanung) – hier gibt es ein Bewusstsein für Genderunterschiede im Radverkehr, aber kaum konkrete Maßnahmen - Werden Frauen zu wenig berücksichtigt in den Plänen der Stadt Wien? Sollte man das explizit in die Pläne schreiben?
- In meiner Masterarbeit verwende ich ein Framework, dass sich darauf bezieht, dass Gender und Mobilität nicht voneinander zu trennen sind, denn wie sich Menschen sich bewegen (wo, wie schnell, wie oft etc.), ist nachweislich geschlechtsspezifisch und reproduziert weiterhin geschlechtsspezifische Machthierarchien. – Bedenkt die Stadt Wien diese Machthierarchien?
- Ist es widersprüchlich den Radverkehr für Frauen zu verbessern, da man den vorherrschenden Ungleichheiten Raum gibt, aber nichts an der Ungleichstellung von Mann und Frau ändert?
- Kann Mobilität ein Platz sein, wo Gleichstellung zwischen Männern und Frauen passiert?

Abschlussfrage:

Gibt es noch etwas, was sie hinzufügen möchten?

Leitfaden problemzentrierte Interviews

Einstiegsfragen:

Name

Alter

Ausbildung

Kinder

Seit wann wird Radgefahren

Wege, die am öftesten zurückgelegt werden

Interviewfragen:

- Wieso fährst du Rad? Welche Vor- oder Nachteile ergeben sich durch das Radfahren für dich?
- Fährst du auch bei Schnee/Hitze Rad?
- Welche Wege fährst du mit dem Rad und welche nicht (Gibt es Wege, die ihr nicht mit dem Rad fahrt?)
- Fühlst du dich sicher im Radverkehr in Wien? Wenn nein, wie könnte man den Radverkehr sicherer gestalten?
- Hast du dich schon mal unsicher oder unwohl beim Radfahren in Wien gefühlt?
- Hast du das Gefühl gehabt schon mal benachteiligt zu werden als Frau im Radverkehr? Hast du schon ungute Momente erlebt aufgrund deines Geschlechts?
- Wenn ihr Kinder habt, ist es euch wichtig, dass sie Radfahren? Warum?
- Ist der Radverkehr in Wien sicher genug, dass deine Kinder fahren dürfen?
- Gibt es Momente/Orte wo du dich nicht traust Radzufahren?
- Wie fühlt ihr euch am sichersten auf der Straße?
- Fährt ihr nachts?
- Was fehlt euch im Radverkehr in Wien?
- Findest du gibt es zu wenig Lückenschlüsse? Hänge die Radwege auf deinen Wegen gut zusammen?
- Findest du braucht Wien mehr Leihräder?
- Gibt es genügend Abstellplätze?
- Kennst du die neue StVO? Abbiegen bei Grün + Mindestabstand – gute Ideen?
- Tempo 30 – gute Idee?

Abschlussfrage:

Möchtest du noch etwas ergänzen?

Transkripte Interviews mit Expert*innen

Barbara Laa

Sophie: Meine erste Frage wäre mal, wie du den Radverkehr in Wien momentan einschätzt bzw bewerten würdest, so ganz generell.

Barbara Laa: Es gibt einerseits die Infrastruktur, das ist eher das, womit ich mich beschäftige als Verkehrsplanerin und dann natürlich das "Wie verhält es sich?" und wenn wir sagen derzeit, glaube ich, gab es eine große Änderung aufgrund der Covid- Krise, dass mehr Menschen Fahrrad fahren, was man auch bei den Zählstellen sieht zum Beispiel und leicht auch in der Modal Split Erhebung der Stadt. In puncto Infrastruktur ist es so, ich vergleiche das immer mit anderen Städten und da haben wir in Wien eigentlich einen sehr geringen Anteil an Radfahrenden. Unsere Infrastruktur könnte viel besser sein, sie ist aber auch nicht die allerschlechteste. Wir haben aber einen sehr guten öffentlichen Verkehr und das ist eine starke Konkurrenz gegen das Fahrradfahren, wenn man das jetzt mit anderen Städten vergleicht. Ja, es ist, glaube ich, auch in der Vergangenheit schrittweise ein bisschen was gemacht worden, beim Thema Infrastruktur. Was viel gemacht worden ist, ist das Thema Bewusstseinsbildung oder Kommunikation zum Thema Radfahren und zu Fuß gehen. Die Stadt Wien hat diese Mobilitätsagentur gegründet, wo es Fahrrad Wien und Wien Fuß heißt es, glaube ich, die Teilung gibt mit einer Fußgängerbeauftragten und einem Fahrradbeauftragten, die sich aber vor allem um die Kommunikation kümmern. Und die Infrastrukturplanung hinkt ein bisschen den Ambitionen der Stadt hinterher. Das wäre mal meine Zusammenfassung.

Sophie: Inwiefern könnte man die Infrastruktur noch verbessern?

Barbara Laa: Das, was Radfahrende brauchen, ist vor allem ein zusammenhängendes Netz an Infrastruktur, auf der sie sich sicher fühlen, subjektiv gesehen. Und wir haben jetzt in Wien zwar Radwege, Fahrradstraßen usw, es ist aber kein durchgängiges Netz. Wenn man sich das auf dem Stadtplan anschaut, sind da Lücken drinnen. Und es gibt mittlerweile sehr viele Forschung zu dem Thema, dass vor allem diese Netz-Wirkung eigentlich wichtig ist. Denn es nutzt nichts, wenn man irgendwo 500 Meter langen Radweg hat, wenn man eigentlich noch einen Kilometer weiterfahren muss, um zu seinem Ziel zu kommen. Und da ist es so, dass je nach Straßentyp eine andere Infrastruktur vielleicht gut wäre. Also, wenn es eine stark befahrene Straße ist, braucht es eigentlich baulich getrennte Radwege, also vom KFZ-Verkehr getrennte, damit dieses subjektive Sicherheitsgefühl für einen Großteil der Menschen da ist. In Nebenstraßen kann es aber auch sein, dass es eine Begegnungszone ist oder wie auch

immer. Wenn wenig Verkehr ist, wenn wenige Autos fahren und die langsam fahren in geringen Geschwindigkeiten, dann ist durchaus auch dieser Mischverkehr möglich und wird auch als angenehm empfunden. Also, ja, wir haben ein paar Radwege, als baulich getrennte Radwege, die sind nicht ganz zusammenhängend. Wir haben auch vielfach noch Infrastrukturen, wo sich zu Fuß Gehende und Radfahrende einen Weg teilen müssen die Geh- und Radwege, die zusammen sind, was natürlich zu vielen Konflikten führt zwischen diesen beiden Gruppen. Und man merkt deutlich, dass in der Vergangenheit dort Radinfrastruktur geschaffen wurde, wo es leicht möglich war, das heißt auf Restflächen, das heißt zusammen mit Fußgeherinfrastruktur. Ein bezeichnendes Beispiel ist vielleicht die zweier Linie, wo der Radweg recht schmal ist und so um diese Straßenlaterne im Slalom quasi herumgeführt wird. Also dort, wo halt noch ein bisschen Platz übrig war, hat man gesagt "na gut, das geben wir den Radfahrenden". Aber was wir nicht sehen, ist das, was Städte in den Niederlanden oder in Kopenhagen gemacht haben, das wirklich an Hauptstraßen signifikant viel Platz genommen wird, um breite Radwege, die baulich getrennt vom Autoverkehr sind, zu bauen.

Sophie: Wenn du jetzt sagst, dass wenn der Autoverkehr recht langsam unterwegs ist, dass es auch quasi okay ist, im Mischverkehr zu fahren, wäre es dann eine Möglichkeit, einfach Tempo 30 einzuführen, weil man dann im Mischverkehr unterwegs sein könnte, ohne jetzt groß baulich Radwege zu bauen?

Barbara Laa: Na ja, erstens gibt es zwei Dimensionen, also nicht nur die Geschwindigkeit, sondern auch die Verkehrsdichte. Also wenn trotzdem hunderte bis tausende Autos pro Stunde in dieser Straße fahren, ist es trotzdem nicht angenehm, im Mischverkehr zu fahren. Also Geschwindigkeit ist die eine Dimension, aber die Verkehrsstärke ist eine zweite, die berücksichtigt werden muss, das ist auch in den Planungsrichtlinien. Zum Beispiel gibt es ein Diagramm mit Verkehrsstärke und -geschwindigkeit und dann mischen und trennen, was empfohlen wird. Das zweite Problem mit der Geschwindigkeit ist, dass nur weil ich das verordne, heißt das noch lange nicht, dass sich die Menschen daranhalten. Das heißt es müsste auch entweder kontrolliert werden oder am besten in der baulichen Gestaltung so umgesetzt werden, dass man gar nicht schneller fahren kann. Das heißt, dass man Fahrbahnverengungen macht, Schwellen, Verschränkungen und so weiter. Und die könnte man auch umsetzen, ohne dass offiziell 30 kmh verordnet werden. Und man sieht in einigen wenigen Wohnstraßen wurde das schon gemacht, dass man einfach durch die bauliche Gestaltung von der Straße ein gewisses Fahrverhalten erzeugt, das vor allem auch geringere Geschwindigkeiten bedeutet.

Sophie: Okay, jetzt hast du vorhin schon angesprochen, dass sich der Radverkehr ein bisschen erhöht hat, vor allem auch durch Corona, die letzte Zahl, die ich gefunden habe, sind 9 % in Wien. Jetzt ist es das Ziel, bis 2030 13 % zu erreichen. Wie kann das am besten gelingen?

Barbara Laa: Ein Satz zu diesen Zielen vorab. Vielleicht schaust du mal, was waren in der Vergangenheit die Ziele, also diese Strategie-Dokumente wird gerne etwas reingeschrieben und dann im Dokument zehn Jahre später ist dasselbe Ziel, aber für zehn Jahre später quasi. Wie kann das erreicht werden? Im Verkehr ist es so, es ist ein komplexes System und es ist nicht so, dass es einen kausalen Zusammenhang gibt, wenn ich eine Sache verändere, dass ich dann genau ein Ziel erreiche. Das heißt, es reicht auch nicht zu sagen, ich baue Radwege, zack, wir haben unser Ziel erreicht, sondern es sind halt sehr viele Faktoren, die mit reinspielen. Und es gibt auch unterschiedliche Typen von Menschen, die Radfahrende sein könnten oder nicht. Es gibt dazu eine Studie, da wurden diese vier Typen von Radfahrenden beschrieben und jene, die also strong and fearless bezeichnet werden, die fahren, egal was für eine Infrastruktur da ist. Das ist das überzeichnete Bild von mittelalten Männern, die mit ihrem Sportgewand auf Rennrädern herumfahren. Dann gibt es die zweite Gruppe, die sind confident und irgendwas, also die trauen sich fahren, auch wenn jetzt nicht überall eine supertolle Infrastruktur vorhanden ist. Und die zusammen, das sind ungefähr diese 9 %, die wir jetzt in Wien sehen. Dann gibt es noch einen Anteil von denen, die können nicht Radfahren, die wollen nicht Rad fahren, die interessiert das einfach nicht, die werde ich auch nie erreichen, egal, was für Maßnahmen ich setze. Aber dann gibt es einen großen Anteil und das sind glaube ich, so circa 60 % die sind interested but concerned. Also die sind daran interessiert, mit dem Fahrrad zu fahren, aber sie trauen sich derzeit nicht unter den Bedingungen. Und das müsste dann die Gruppe sein, die während Covid mehr angefangen hat, Rad zu fahren. Die haben mal ein Anstupsen gebracht, dass sie das Ausprobieren, dass sie ihr Verhalten im Alltag irgendwie verändern können. Und das ist aber jetzt auch keine homogene Gruppe. Also das sind zum Beispiel dann auch Kinder, denen die Eltern das nicht erlauben oder es sind Frauen, die andere Bedürfnisse haben im Radverkehr also das ist jetzt eh das Thema von deiner Arbeit, aber man sieht zum Beispiel auch, dass in Ländern, wo es einen sehr hohen Anteil an Radfahrenden gibt, sind 50 oder mehr Prozent Frauen. Und in Wien sehen wir das nicht. Dort ist der Anteil von Frauen, die Radfahren, geringer und es gibt jetzt keine vollständige Erklärung dafür. Aber es gibt so Theorien und Thesen, die aufgestellt wurden. Und das eine ist halt, dass Frauen ein größeres Bedürfnis haben an subjektiver Sicherheit, dass sie sich wohler fühlen auf getrennten Radwegen. Was wir derzeit in Wien nicht überall sehen, aber auch, was ein bisschen mit diesem gesellschaftlichen Bild zu tun hat, ob man sich jetzt traut, Rad zu fahren, ob man, weiß ich nicht, einen Helm aufsetzen will für seine Frisur, das sind jetzt vielleicht nicht

so starke Auswirkungen wie die vorhandene Infrastruktur, aber es gibt sehr viele unterschiedliche Faktoren und das betrifft alles nur das Radfahren. Aber im Verkehr ist es so, dass es immer eine Konkurrenz gibt zwischen allen Verkehrsmitteln. Das heißt, die Wahl des Verkehrsmittels wird getroffen in der Abwägung, was sind meine anderen Optionen? Und wie vorher schon angesprochen, haben wir einen sehr starken öffentlichen Verkehr. Natürlich will ich den jetzt nicht weniger attraktiv machen, damit ich mehr Radfahrende habe. Das Ziel ist ja eigentlich, den Autoverkehr zu reduzieren, weil er sehr viele negative Effekte hat. Und dann muss ich mir auch anschauen, was gibt es? Also man spricht immer von Push und Pull Maßnahmen, um das Verkehrsverhalten zu beeinflussen. Das heißt Pull; bessere Angebote schaffen für das, was ich möchte, dass die Leute wählen und Push ist, aber restriktive Maßnahmen gegen das, was ich nicht haben möchte. Das heißt, ich muss eigentlich den Autoverkehr unattraktiver machen, wenn ich möchte, dass Menschen vom Autoverkehr aufs Rad fahren umsteigen. Also ich kann zum Beispiel, was die Stadt derzeit macht Grünflächen wegnehmen, Gehsteige schmaler machen und so Radwege bauen. Aber da mache ich dann eigentlich wieder das zu Fuß gehen unattraktiver und verändern im Autoverkehr gar nichts. Und ich kann mir aber auch zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen, wenn ich sage, ich nehme eine Parkspur oder eine Fahrspur weg und baue dort einen Radweg, weil dann habe ich gleichzeitig den Radverkehr attraktiver gemacht und den Autoverkehr unattraktiver. Also ja, es ist in diesem Gefüge von; Wie wähle ich meine Verkehrsmittel aus? Ist es immer ein Vergleich. Und nur weil ich jetzt eine Sache am Radverkehr ändere, heißt es nicht, dass jetzt plötzlich alle vom Autoverkehr umsteigen, sondern während Covid hat man ja gesehen; Das waren hauptsächlich Leute, die normalerweise mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, weil sie dort Angst hatten, sich anzustecken.

Sophie: Hast du das Gefühl, dass die Stadt Wien solche Push Faktoren in Bezug auf Autoverkehr auch durchsetzt? Also, dass sie auch Parkstreifen wegnimmt? Oder eher, dass sie dann zum Beispiel den Fußgängerinnenverkehr weniger attraktiv gestaltet, so wie du das gerade gesagt hast.

Barbara Laa: Sie ist sehr zögerlich damit, Flächen vom Autoverkehr umzuwidmen, obwohl das in den Strategie-Dokumenten eigentlich eindeutig so festgehalten ist, dass sie das machen wollen. Das eine ist, dass diese Strategie-Dokumente auf Stadtebene im Gemeinderat quasi beschlossen werden und die Umsetzung, was den Verkehr betrifft, hauptsächlich in den Bezirken stattfindet. Das heißt, da entscheiden die Bezirksvorsteherinnen. Und die treffen dann eben manchmal Entscheidungen, die eigentlich nicht im Einklang sind mit diesen Strategie-Dokumenten. Und in puncto restriktiven Maßnahmen, hat Wien in der Vergangenheit schon sehr viel gemacht, um den Autoverkehr unattraktiver zu machen. Und was letztes Jahr

passiert ist, war die Einführung von flächendeckenden Parkpickerl in ganz Wien. Das ist schon eine sehr restriktive Maßnahme und der nächste Schritt wäre dann eigentlich die Parkflächen zu reduzieren, weil die ohnehin leer waren oder sehr viele leer gestanden sind mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung. In der Praxis, ich meine, ich habe jetzt nicht alle Projekte analysiert, aber bei einigen wenigen ist schon eine Parkspur weggekommen. Es gab jetzt eine Offensive in der Donaustadt und ich glaube, Wagramerstraße oder so was. Da wurden, obwohl es drei oder vier Fahrspuren gibt, alle erhalten und es wurde ein Grünstreifen verschmälert, um einen baulich getrennten Radweg machen zu können. Also, ich sehe es in der Praxis noch nicht wirklich. Auch, wenn sie es in Strategie-Dokumenten so formuliert haben, da es aber eine Sache von den Bezirken ist, kommt es auch darauf an, wer entscheidet in den Bezirken. Und es gab ja auch im Jahr 2020, nach der Wahl gab es dann ein Ressort Wechsel. Also vorher war die Birgit Hebein Verkehrsstadträtin von den Grünen und jetzt ist Ulli Sima von der SPÖ. Und zuvor haben wir gesehen, dass es von der Stadtebene schon sehr gewollt war und mit jenen Bezirken, die bereit waren zu kooperieren. Da wurde was umgesetzt. Und es gab da schon ein paar sehr große Projekte wie die Mariahilfer Straße, dass das eine Fußgänger und Begegnungszone wurde. Es gab den Lückenschluss beim Naschmarktradweg zum Beispiel. Also es gab schon einzelne Projekte, wo das umgesetzt wurde. Und jetzt, sehe ich ja, ich glaube, vereinzelt gibt es Projekte, wo ein paar Parkplätze wegfallen, aber ich sehe nicht den großen Wurf, den ich aber zurzeit in anderen Städten schon sehe. Also ich bin jetzt zum Beispiel gerade in Frankreich, in Lyon und die haben wirklich diese Covid-Krise als Anlass genommen, massiv umzuverteilen und mit Pop-Up Radwegen angefangen, die sie jetzt aber zu permanenten Radwegen umbauen. Ein Beispiel; da geht es am Fluss entlang, das ist ähnlich wie bei uns vielleicht am Donaukanal, wo Radfahrerinnen und Fußgängerinnen zusammen waren, und dann gab es Parkplätze und drei Fahrspuren. Und das ist etwas, was man in Wien nicht angreifen würde, weil da ist ja eh ein Radweg mit den Fußgängern zusammen. Und hier, in Lyon, hat man gesagt okay, diese alte Radwegsfläche, das ist nur noch für Fußgänger, die Parkplätze, das sind jetzt Grünflächen, wir nehmen eine Fahrspur und es wird ein sehr breiter Radweg und dann bleibt nur noch der Rest über. Also das sehe ich in Wien nicht.

Sophie: Kannst du dir erklären, warum das in Wien nicht so ist wie in anderen Städten? Gibt es da irgendwelche Argumente?

Barbara Laa: Ja, das ist die große Frage. Ich glaube, es hat schon was damit zu tun, dass in Wien seit sehr langer Zeit die SPÖ regiert und der Bürgermeister kommt von der SPÖ und das schon seit sehr langer Zeit. Und als Partei der Arbeiter war das Auto ein Versprechen von Aufstieg und Moderne. Und natürlich kann man nicht, die Situation für die Autos so belassen

und gleichzeitig die Situation für die anderen Verkehrsmittel verbessern. Man muss da ein Gleichgewicht herstellen. Natürlich wird dann quasi den Autofahrenden etwas weggenommen, also so wird es empfunden, weil es wurde ja davor halt in der Vergangenheit der Straßenraum den anderen weggenommen, um Platz fürs Auto zu machen. Und das ist nicht nur bei der SPÖ so, sondern bei vielen anderen, das ist natürlich Veränderung, das tut immer irgendwo weh. Und warum jetzt genau Wien nicht so Veränderungsbereit ist wie in anderen Städten, man müsste halt vielleicht sagen "Wir haben in der Vergangenheit Fehler gemacht", und wenn ich seit 100 Jahren dieselbe Regierung habe, ist das vielleicht nicht so gut möglich wie woanders, wo es mehr Veränderung gegeben hat. Aber es kommen immer mehrere Faktoren zusammen.

Sophie: Weil du jetzt auch die Strategien und Ziele der Stadt Wien angesprochen hast, die sie sich setzen und dann meistens nicht erreichen. Findest du es trotzdem gut, dass sich so konkrete Ziele und Maßnahmen gesetzt werden oder würdest du das irgendwie anders handhaben? Sollten dann andere Strategien her oder ist es eh so die beste Möglichkeit, die wir haben?

Barbara Laa: Ich glaube, es ist wichtig, sich Ziele zu setzen. Die Ziele, die sich die Stadt setzt, sind aber meiner Meinung nach immer noch recht unkonkret. Also zu sagen, man möchte den Modal Split Anteil erhöhen, ist schön und gut, aber man muss halt auch Maßnahmen definieren, wie man dahin kommt. Und die sind in Wien überhaupt nicht quantifiziert. Es steht zum Beispiel drinnen, wir wollen das und das erreichen und dafür werden wir Flächen vom Autoverkehr für die anderen Verkehrsmittel umverteilen. Es steht aber nicht drinnen; Mit Start 2020 werden wir 10 % der Parkplatzflächen jedes Jahr umwandeln. Also in Paris hat die Bürgermeisterin damit Wahlkampf gemacht, dass sie, ca. 70.000 Parkplätze umwandeln möchte in Radwege und andere Flächen. Also in den Maßnahmen, die sind nicht quantifiziert, und dann kann man sie auch nicht tracken, ob wir da auf dem richtigen Weg sind, weil ob wir im Jahr 2030 irgendeine Prozentzahl erreichen, das ist wie bei den Klimazielen, das ist sehr weit weg. Und da können wir heuer nicht sagen, ob wir tatsächlich am richtigen Weg sind oder nicht. Aber wenn ich sage, ihr wollt jetzt 30.000 Parkplätze umwidmen und habt nur 1000 gemacht, wird es sich nicht ausgehen. Und auch, wie viele Kilometer Radwege sie bauen wollen, zum Beispiel. In Berlin steht das im Mobilitätsgesetz drinnen, wie viel Kilometer sie jährlich bauen. Sie schaffen das zwar auch nicht, aber man hat zumindest eine gewisse Handhabe. Also auch für die Zivilgesellschaft, die sich dann darauf berufen kann; ihr wolltet das machen und warum seid ihr nicht so weit gekommen? Also damit gibt man auch anderen ein Mittel in die Hand, an die Verantwortung von der Regierung zu appellieren. Denn wenn die Ziele weit weg sind und die Maßnahmen schwammig formuliert, dann hat man dieses Mittel nicht.

Sophie: In der Literatur und auch in den Plänen und Strategien der Stadt Wien wird eigentlich ziemlich oft erwähnt, wie kostengünstig Fahrradfahren ist. Und jetzt ist es aber so, dass in Wien halt trotzdem nicht so viel gefahren wird. Liegt es jetzt nur an der Infrastruktur oder ist es eigentlich nicht so leistbar für viele Menschen, wie eigentlich gesagt wird?

Barbara Laa: Radfahren ist schon sehr leistbar. Also auf der einen Seite für Menschen, die es als Verkehrsmittel nutzen, aber andererseits eigentlich auch für die öffentliche Hand, um Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Also viel billiger als Infrastruktur fürs Autofahren oder für den öffentlichen Verkehr. Jetzt komme ich wieder zu einer anderen Stadt, aber in Kopenhagen, als sie angefangen haben, umzubauen, war die Stadt pleite und konnte sich nicht leisten, ein Öffi Netz aufzubauen, deswegen haben sie Radwege gebaut, als kostengünstige Alternative quasi. Und auch für die Leute selbst, also ein Fahrrad gibt es sehr günstig. Es ist halt nicht für alle machbar unter den derzeitigen Bedingungen. Und der Öffi-Verkehr in Wien ist halt mit diesem Jahresticket für 365 € auch sehr günstig im Vergleich zu anderen. Ich glaube, dass es weniger eine Preisfrage ist, sondern eher eine Frage von "in was für Kreisen bin ich und ist dort Radfahren irgendwie was Alltägliches oder nicht?" und traue ich mir das selbst zu unter den gegebenen Bedingungen? Kosten fürs Radfahren sind glaube ich nicht ausschlaggebend, weil sie eben sehr günstig sind eigentlich.

Sophie: Okay, meine Frage hat auch ein bisschen darauf abgezielt, da jetzt eben nicht so viele Leute in Wien Radfahren, ob das eventuell auch daran liegen könnte, dass man so Leih - Fahrräder, diese Systeme mehr ausbauen könnte oder sollte, um den Radverkehr auch zu erhöhen oder ob das eigentlich eh nicht so attraktiv ist, um jetzt regelmäßig in der Stadt Rad zu fahren?

Barbara Laa: Ich muss leider wieder mit einem Beispiel beginnen von der Stadt, wo ich gerade bin. Also wir haben dieses City Bike System in Wien und da habe ich mal eine Studie zum Thema geschrieben. Also es gab mehrere Versuche, Leihradssysteme in den unterschiedlichsten Städten in Europa zu etablieren. Das ist teilweise gescheitert, vor allem am Vandalismus. Und in Wien hat man dann geschafft, mit dem City Bike System zum ersten Mal eins zu schaffen, das wirklich funktioniert hat. Weil die relativ sicher vor Vandalismus waren, hat man es geschafft hat mit einem guten System, das gestaffelt ist, einen Anreiz für kurze Fahrten zu machen, weil eine halbe Stunde glaube ich war gratis, dann billig und je länger, desto teurer. Und das verhindert auch, dass man es zu lange nimmt und die dann nicht da sind. Und das war von der Gewista damals und die wurde dann von JC Decaux gekauft, das ist ein internationaler Werkkonzern und die haben dann das City Bike System genommen

und in andere Städte expandiert. Und in Wien hatten wir glaub ich 120 Stationen, was sehr wenig ist und kein besonders dichtes Netz. Und als nächstes waren sie dann eben in Frankreich, in Lyon, haben das selbe System genommen, haben aber ein viel dichteres Netz mit viel mehr Stationen in der ganzen Stadt gemacht. Und das hat wirklich funktioniert. Also ich sehe jeden Tag 20-30 % der Menschen, die mit dem Fahrrad fahren, fahren mit diesen Leihrädern. Im Alltag einfach. Und es funktioniert, wenn ich weiß, ich habe mit Sicherheit ein Fahrrad, das funktioniert und eine Station mit Platz, wo ich das dann auch wieder hingehen kann. Und dafür brauche ich aber ein sehr dichtes Netz. Und in Wien haben wir jetzt das System geändert. Also es gab eine neue Ausschreibung. Es ist jetzt ein anderer Betreiber und es gibt jetzt zwar mehr Stationen in allen Bezirken von der Stadt, ich habe selber noch nicht probiert, aber soweit ich gesehen habe, ist das Stationsnetz nicht wirklich viel dichter geworden und es sind auch nicht im entsprechenden Rahmen Fahrräder zur Verfügung, dass es wirklich eine Alternative wäre für Leute im Alltag, wo auch immer sie hinmüssen. Also ich glaube, ein Leihradsystem kann einen großen Beitrag dazu leisten, vor allem auch, weil es dann Sichtbarkeit im öffentlichen Raum schafft, diese ganzen Stationen. Aber ich glaube, dass es in Wien noch nicht so ein gutes, dichtes Netz von diesen Leihrädern gibt, dass das funktionieren würde.

Sophie: Okay, alles klar. Dann kommen wir zur neuen Straßenverkehrsordnung. Die zwei wichtigsten Punkte, die ich mir rausgeschrieben habe, sind, dass man jetzt bei einer roten Ampel rechts abbiegen darf als Radfahrerin und dass es ein Mindestabstand gibt. Findest du die Maßnahme schon mal gut? Reicht das? Wünschst dir mehr? Was würdest du dir mehr wünschen, dass man wirklich im Gesetz verankert?

Barbara Laa: Es sind kleine Schritte in die richtige Richtung. Es ist eine positive Entwicklung in der neuen StVO. Das Rechtsabbiegen bei Rot ist gut. Da ist die Frage, wo es tatsächlich umgesetzt werden wird, denn es wurde zwar jetzt Möglichkeit geschaffen, aber es obliegt natürlich immer noch den Städten oder Gemeinden selbst, an welchen Ampeln sie das umsetzen. Aber das funktioniert in anderen Ländern schon sehr gut. Also in Frankreich gibt es das, in der Schweiz, in den Niederlanden, glaube ich und so weiter. Und das ist kein Problem. Also das ist einfach eine Kleinigkeit, die das Radfahren ein bisschen erleichtert. Den Überhol-Abstand, finde ich in der Theorie sehr wichtig. In der Praxis scheitert das wahrscheinlich ein bisschen an der Kontrolle. Also was man aus Medienberichten bisher weiß, soll es eher nicht kontrolliert werden. Da gibt es aber auch Beispiele aus anderen Ländern, wo die Polizei selbst fährt, mit Abstand messen und schaut, ob der Abstand eingehalten wird. Und zusätzlich ist es in der StVO so verankert, dass wenn ich einen Mehrzweckstreifen habe und daneben eine Fahrbahn, dann ist es kein Überholen, sondern ein „Aneinander vorbeifahren“ oder so. Also

das gilt dann nicht für diesen Überhol-Abstand, was ein bisschen an der Intention vorbeigeht. Also, der Abstand ist theoretisch wichtig, wäre vielleicht auch umsetzbar, aber ich habe meine Zweifel, so in der jetzigen Form. Eine weitere Änderung in der StVO ist auch das Nebeneinanderfahren, dass das jetzt öfters möglich ist. Das ist auch so eine Kleinigkeit, die ich gut und wichtig finde. Aber diese Sachen allein werden jetzt auch nicht das Rad fahren revolutionieren.

Sophie: Was wäre denn zum Beispiel eine Sache, die du dir wünschen würdest, die dann noch verankert werden würde, die ausschlaggebender wäre, um den Radverkehr zu verbessern bzw. auch zu erhöhen?

Barbara Laa: Ein großer Schritt wäre zum Beispiel, dass Tempo 30 flächendeckend in der ganzen Stadt. Es ist immer die Frage, was man in die STVO mit reinnehmen kann und was nicht. Ich würde mir eher wünschen, dass es sowas wie in Berlin gibt, so ein Mobilitätsgesetz, wo dann verankert wird; wenn eine Straße saniert wird, muss sie gleichzeitig umgestaltet werden und die Bedürfnisse von Radfahrenden berücksichtigt werden. Weil es müssen ständig Straßen saniert werden, wenn man dann Sanierungen im Bestand macht, dann ist es wirklich irgendwie verlorene Mühe, wenn man schon alles aufreißt, das dann wieder so zu asphaltieren, wie es vorher war, ohne eine positive Veränderung zu schaffen. Oder zum Beispiel, dass geregelt wäre, wie Wohnstraßen auszugestalten sind, dass es dort keine Parkplätze geben sollte, weil sie sonst ausschauen, wie alle anderen Straßen und dann verhalten sich Leute auch so wie auf allen anderen Straßen. Solche Dinge wären meiner Meinung nach wichtiger. Also eigentlich Regelungen, die dann im Endeffekt die bauliche Gestaltung beeinflussen.

Sophie: Okay dann muss ich kurz vorlesen; Ich verwende nämlich in meiner Masterarbeit ein Framework, das sich darauf bezieht, dass es bei Mobilität nicht nur um den Einzelnen geht, sondern immer um den Einzelnen, eingebettet in Gesellschaft, Gemeinschaft, Haushalt, Familie. Das heißt, es sollte nicht möglich sein, über Mobilität nachzudenken, ohne gleichzeitig sozialen, kulturellen und geografischen Kontext zu berücksichtigen, also die Besonderheiten von Ort, Zeit und Person. Hast du das Gefühl, dass die Stadt Wien Mobilität auch so gestaltet? Bzw. diese unterschiedlichen Lebensrealitäten, die es in Wien auch gibt, mitbedenkt und einbezieht in ihrer Planung und Gestaltung vom Radverkehr?

Barbara Laa: Noch nicht wirklich. Ich habe jetzt nicht die detaillierten Einblicke wie es in der Planungsabteilung aussieht. Ich kann mich größtenteils nur auf die öffentliche Kommunikation berufen und da sehe ich eher das, die Kommunikation angewandt wird, um

den Status Quo zu verteidigen. Wenn die Verkehrsstadträtin auf Facebook schreibt, „nicht jeder kann mit dem öffentlichen Verkehr fahren und deswegen müssen wir es unterstützen, dass Leute den Führerschein machen“. Also eher in die Richtung. Ich sehe es noch nicht, um den Radverkehr zu fördern. Die Stadt Wien hat zwar auch einen Ruf, dass sie schon recht früh damit begonnen hat, mit diesem Gender Mainstreaming in der Planung im öffentlichen Raum. Das hat sich meiner Meinung nach aber vor allem auf Fußverkehr und Öffi-Verkehr bezogen und ist auch immer nur so ein Nischenthema geblieben. Es gab dann ein Projekt im sechsten Bezirk und dann gab es halt eine Person in der Stadt, die sich damit beschäftigt, aber es wurde nicht bei allen Umgestaltungen irgendwie mitbedacht. Oder in der Seestadt, glaube ich, bemühen sie sich auch damit, dass sie so geplant wurde, aber nicht überall großflächig, und dass das mitgedacht wird und vor allem nicht beim Radverkehr bisher.

Sophie: Du hast es auch schon angesprochen, dass es in Wien so ist, dass weniger Frauen mit dem Rad fahren, vor allem auch im Gegensatz zu anderen Städten. Und du hast auch schon die Punkte angesprochen, dass Frauen noch oft ein anderes Sicherheitsgefühl haben, vielleicht eher baulich abgetrennte Radwege haben wollen. Gibt es noch irgendwelche anderen Gründe in Wien, warum Frauen in der aktiven Mobilität, also im Radverkehr, deiner Meinung nach eingeschränkt sind?

Barbara Laa: Ja ein weiterer Punkt, der findet sich auch schon in der Literatur, und zwar ist es die Art der Wege und die Ziele, die Frauen eher anvisieren. Also das ist immer überzeichnet, aber das klassische Familienbild, quasi der Familienvater fährt in der Früh mit dem Auto in die Arbeit und zum Abend wieder heim und Frauen haben immer noch mehr Betreuungspflichten oder übernehmen das noch eher. Das heißt sie haben einfach andere Wege, mehr, kürzer, an Orte, die vielleicht mehr verstreut sind, also wenn ich das Kind in den Kindergarten bringen, das andere in die Schule, dann einkaufen gehen und einen Behördenweg mache und so weiter. Das heißt, es müssten bei diesem Netz an Radwegen auch diese Wege abgedeckt sein. Also auch nicht, dass man dann irgendwie zu großen Betrieben irgendwie in die Arbeit fährt, sondern dass genau das möglich ist, dass man Radwege hat zum Beispiel, die breit genug sind, dass du mit einem Lastenrad, wo die Kinder drin sitzen, die dort in den Kindergarten und zur Schule bringen kannst und so weiter. Also das muss auch noch berücksichtigt werden, weil eben diese Muster von den Alltags-Verkehrswegen bei Frauen oftmals anders sind. Und wenn man jetzt sagt, so der erste Schritt ist ein Netz an Radwegen, dann sollte man das natürlich auch auf Hauptstraßen machen, aber wenn dann in den Nebenstraßen bei diesen kleinen Wegen auch keine Infrastruktur ist, dann ist es halt auch nicht für die Wege, die Frauen eher zurücklegen. Das heißt, das muss man dann auch bedenken.

Sophie: Okay, also das heißt einfach flächendeckende Radwege und breitere Radwege?

Barbara Laa: Ja und nicht nur die Radwege, sondern auch Abstellanlagen zum Beispiel. Und wenn es jetzt darum geht, Kinder oder Einkäufe oder was auch immer zu transportieren, dann muss das halt auch für Lastenräder breit genug sein, groß genug sei, sicher sein und Überdachungen geben und solche Sachen.

Sophie: Hast du das Gefühl, dass es genügend Frauen gibt in der Verkehrsplanung bzw. in der Radverkehrsplanung, weil das ja anscheinend in anderen Städten besser funktioniert als in Wien? Könnte es daran liegen oder gibt es andere Gründe, warum das bei uns noch nicht so gut funktioniert?

Barbara Laa: Also es funktioniert nicht in vielen anderen Ländern gut, es gibt halt da diese positiven einzelnen Beispiele, die herangezogen werden. Also ich kann jetzt nicht eindeutig einen kausalen Zusammenhang herstellen, aber man sieht schon, dass nicht besonders viele Frauen in der Verkehrsplanung tätig sind und auch in den Entscheidungspositionen oftmals nicht besonders viel repräsentiert sind. Ich habe mir das mal angeschaut für die Stadt Wien. In den Bezirken gibt es diese Verkehrskommissionen, da gibt es immer einen Vorsitzenden und das braucht man fast nicht gendern, weil in 23 Bezirken gab es genau eine Frau, die Vorsitzende war von so einer Kommission. Ich weiß nicht, ob sie es mittlerweile verändert hat, aber das ist mir damals schon sehr aufgefallen.

Sophie: Ich habe diese 4 bis 5 Dokumente analysiert von der Stadt Wien und es ist der Stadt Wien schon sehr bewusst, dass es einen Genderunterschied gibt im Verkehr und im Radverkehr, aber es gibt da auch kaum konkrete Maßnahmen, das zu ändern. Glaubst du, wäre das sinnvoll, wenn man in diese Pläne auch wirklich konkrete Maßnahmen reinschreibt, um den Radverkehr auch für Frauen zu verbessern?

Barbara Laa: Ja, ich glaube, das kann nicht schaden.

Sophie: Okay.

Barbara Laa: Aber vielleicht als Nachsatz nur. Ich sehe es auch immer ein bisschen skeptisch zu sagen die Frauen brauchen das und das. Aber was ich gesagt habe mit den unterschiedlichen Wegen, warum sind die anders? Es geht eigentlich nicht nur um Frauen, sondern es geht um Menschen, die halt eher Betreuungspflichten übernehmen und mehr

Erledigungen tätigen, was in unsere derzeitige Gesellschaft, vor allem Frauen sind. Das heißt aber nicht, dass es nur Frauen sind, das heißt nicht, dass es immer so bleiben muss, aber dass es halt deswegen derzeit so ist und ja auch Männer, die viele Betreuungspflichten haben, würden dann eher davon profitieren.

Sophie: Ja, das habe ich mich auch gefragt in der Recherche. Wenn man jetzt den Radverkehr so gestaltet, dass er gendergerecht ist, dann ist man ja trotzdem die ganze Zeit innerhalb dieser Machthierarchien und diesen Genderunterschieden. Also natürlich ist es einerseits sehr positiv, wenn man jetzt das Netz erweitert und breitere Fahrradwege macht, generell für alle Personen, aber ich frage mich halt, wie sinnvoll es ist, das jetzt unter dem Aspekt zu machen, wir müssen für Frauen das und das jetzt machen, weil sie übernehmen die Care-Arbeit und das wird für immer so sein.

Barbara Laa: Ja, ich sehe das auch so, also dass man das eigentlich gleichzeitig kritisieren muss, warum das überhaupt so ist und dass es nicht so sein sollte; Jetzt kümmern wir uns auch um die Frauen, sondern wir wollen auch Menschen mit Betreuungspflichten irgendwie das ermöglichen. Und ja, wir können ansprechen, das sind derzeit vor allem Frauen. Das heißt aber nicht, dass das so bleiben muss.

Sophie: Hast du das Gefühl, dass Mobilität bzw. Radverkehr auch ein Ort sein könnte, wo Gleichstellung zwischen Männern und Frauen passieren könnte?

Barbara Laa: Also ich glaube, dass immer alles in beide Richtungen geht. Also nicht, dass zuerst Gleichstellung passiert und dann fahren gleich viele Frauen mit dem Fahrrad oder so was. Sondern wenn es da irgendwie mehr Gleichberechtigung gibt, dass es insgesamt mehr Gleichberechtigung geben könnte. Ja, wieso nicht?

Sophie: Meine letzte Frage ist nochmal auf mein Framework bezogen von der Masterarbeit. Da heißt es nämlich, dass Gender und Mobilität nicht voneinander zu trennen sind. Weil, wie sich Menschen bewegen, wo, wie schnell und wie oft ist nachweislich geschlechtsspezifisch und reproduziert weiterhin geschlechtsspezifische Machthierarchien. Hast du das Gefühl, dass die Stadt Wien diese Punkte mitbedenkt, dass das so ist, dass Mobilität und Gender nicht zu trennen sind oder in ihrer Planung halt irgendwie darauf achtet?

Barbara Laa: Ich habe nicht das Gefühl, nicht im großen Stil. Also ich weiß nicht, mit wem du von der Stadt schon geredet hast oder ein Interview führen wirst und was die dazu sagen. Was ich mitbekommen habe, gab es vor allem eine Person, die Eva Kail, die damals begonnen hat,

mit dieser gendergerechten Fußgängerinnen Planung. Ich glaube, das war in den 80er oder 90er, eben im sechsten Bezirk das erste Projekt und das ist international viel beachtet und wie gesagt beim neuen Stadtteil, in der Seestadt Aspern hat man das von Anfang an so geplant. Aber man hat Expertise aufgebaut, soweit ich das mitbekommen habe. Ich habe jetzt nicht 100% Einblick, aber ich habe nicht das Gefühl, dass das wirklich bei allen Planungsentscheidungen mitbedacht wird, also dass das halt eher einfach ein Nischenthema geblieben ist.

Sophie: Ich weiß noch nicht genau, mit wem ich Interviews von der Stadt führen werde, aber geplant ist mit dem Radverkehrsbeauftragten und auch mit einer Person vom Gender Dezernat und so, und ich werde das mal herausfinden. Okay, das waren meine Fragen an dich. Hast du vielleicht noch irgendetwas, was du ergänzen möchtest, was ich nicht gefragt habe, was wir noch nicht besprochen haben? Was dir noch spontan einfallen würde.

Barbara Laa: Vielleicht ergänzend zu dem, was wir vorhin gerade besprochen haben. Das Thema Gender, ich glaube, es ist schon ein wichtiges Thema, vor allem, weil wir unsere Umwelt so gebaut haben, dass vieles nur oder besser mit dem Auto erreichbar ist und das auch ein Thema ist, ob es nicht zu mehr Gleichberechtigung führt, wenn jetzt mehr Frauen auch ein Auto haben, Führerschein haben, mehr mit dem Auto fahren und diese Möglichkeit nutzen können. Und es gibt Diskussionen, zum Beispiel wenn man sagt, man verbietet die Zweit-Autos oder man arbeitet halt daran, dass Haushalte möglichst keins oder nur ein Auto haben. Da gibt es dann Befürchtungen, dass es dann halt vor allem die Frauen trifft, die dann nicht mehr ein Auto zur Verfügung haben. Aber ich glaube, das ist halt ein Falschtrick, dass man nicht sagt, die Frauen müssen jetzt auch Auto fahren, um gleichberechtigter zu sein, sondern andersrum. Wie können wir eine Welt gestalten, in der es dann einfach nicht mehr der Vorteil ist, sich umweltfeindlich fortzubewegen und die trotzdem gleichberechtigter sein kann?

Sophie: Dankeschön, schönen Tag noch.

Barbara Laa: Danke dir. Viel Erfolg mit der Masterarbeit.

Sophie: Dankeschön

Johann Schneider

Sophie: Die erste Frage wäre mal wie du den Radverkehr in Wien momentan bewerten würdest bzw. einschätzen würdest?

Johann Schneider: Also wie attraktiv es ist, Rad zu fahren oder generell?

Sophie: Generell, was dir als allererstes mal einfallen würde, zur momentanen Situation.

Johann Schneider: Also was mir in Wien als allererstes einfallen würde, ist, Radfahren geht teilweise sehr gut, teilweise sehr schlecht. Die ganze Radverkehrsinfrastruktur, die wir in Wien haben, ist ein totales Flickwerk. Es gibt, wenn man an der Straße ist, gibt es Abschnitte, wo man super toll fahren kann, da hat man einen supertollen Radweg und dann hört er plötzlich auf und dann muss man mit total viel Autoverkehr mitfahren oder so. Oder dann gibt es in einem Bezirk total viel Radinfrastruktur, in anderen gibt es gar nichts und so. Ich denke da auch immer dran, in manchen Bezirken würde ich nie wohnen wollen, weil man einfach nicht Radfahren kann. Ich denke da an den 19. Bezirk zum Beispiel, wohingegen andere Bezirke total attraktiv sind, im zweiten zum Beispiel, wo man einfach merkt, dass in einer bestimmten Zeitperiode, ich glaube in den 80er und 90er Jahre wurde einfach total viel gebaut und das ist halt jetzt da und das hilft halt total, dass viele Leute Rad fahren und in anderen Bezirken wurde in der Zeit halt nichts gebaut. Ich glaube, so kann man dann den Radverkehr in Wien beschreiben. Es ist nicht gar nichts da, aber es ist auch nicht ausreichend, um zu sagen jeder kann überall mit dem Fahrrad herumfahren.

Sophie: Laut meiner Recherche sind wir momentan bei so circa 9 % Radverkehr beim Modal Split in Wien. Jetzt ist das Ziel von der jetzigen Regierung bis 2030 13 % zu erreichen. Wie gelingt uns das? Was braucht es dafür? Was fehlt noch?

Johann Schneider: Also, wenn man den Radverkehr wirklich fördern möchte, dann geht es eigentlich vor allem darum, dass ein gutes, zusammenhängendes Netz vorhanden ist. Es braucht einfach dieses Grundnetz, das einfach die wichtigsten Wege von einem Ort zum anderen attraktiv mit dem Rad gefahren werden können. Und dann steigert sich das total stark und irgendwann ist der Druck einfach da, dass dann weiter ausgebaut werden muss. Und ich merke das auch. Also das ist jetzt nur ein gefühlter Zusammenhang, aber ich wohne im 16. und 16. gibt es die Hasnerstraße. Die Hasnerstraße ist halt eine ganz gute, attraktive Radroute, um von draußen, von überall vom 16. praktisch zum Gürtel fahren zu können und dann weiter in die Stadt. Und das Nutzen extrem viele Leute und dadurch ist der

Radverkehrsanteil glaube ich in Ottakring halt relativ hoch. Gleichzeitig in Hernals gleich daneben ist der Radverkehrsanteil niedriger als in Ottakring. Und ich glaube, das liegt auch sehr stark daran, dass es in Hernals diese Route nicht gibt, da gibt es keine attraktive Route vom Gürtel bis raus an den Stadtrand, da gibt es einfach gar nichts. Ich habe das Gefühl, das macht einfach viel aus. Und in der Radverkehrsplanung gab es ja eine Untersuchung, gemacht von der TU im Forschungsbereich von Verkehrsplanung von Bauingenieuren, welche Radrouten in Wien als erstes ausgebaut werden müssen, um den größten Impact zu haben. Das sind halt vor allem die Routen an den großen Hauptstraßen, an den großen Einfallstraßen, wo es derzeit noch gar nichts gibt.

Sophie: Okay, und abgesehen von jetzt einfach das Netz zu erweitern, fallen dir noch anderen Maßnahmen ein, die man noch brauchen würde, um generell das Ziel zu erreichen oder generell den Radverkehr in Wien attraktiver zu gestalten?

Johann Schneider: Also abgesehen von der jetzt wirklich Radfahrinfrastruktur ist ja ein wichtiger Faktor das Marketing. Da ist die Stadt Wien glaube ich schon sehr gut dabei. Es wird ja auch oft gesagt, die Stadt macht nur Marketing und sonst nichts anderes. Und das andere sind sicher diese Nebensachen, wie Fahrradparken und so, also auch zum Beispiel wenn man sein Fahrrad am Bahnhof abstellen will wie am Bahnhof in Meidling dann, sind diese Abstellmöglichkeiten einfach so unattraktiv, dass man es nicht will. Und ich glaube, da muss eigentlich noch viel gemacht werden. Eben Abstellmöglichkeiten in den Bezirken, auf den Straßen, auch in den Wohnhäusern. Also ich wohne in einem Gründerzeithaus und ich kann halt mein Fahrrad im Innenhof vom Regen ungeschützt abstellen und habe auch nichts, wo ich es ansperren kann oder so. Also auch in meinem Umfeld werden oft Fahrräder gestohlen, vor allem neue Fahrräder. Und ich glaube, das ist schon ein Problem.

Sophie: In der Literatur bzw. auch in den Plänen von der Stadt Wien wird auch oft erwähnt, dass Radfahren so kostengünstig ist. Trotzdem ist der Anteil relativ gering. Glaubst du würde es helfen, auch mehr so Leihfahrräder anzubieten?

Johann Schneider: Meinst du, dass das Radfahren für die Nutzerinnen kostengünstig ist, oder?

Sophie: Es wird immer speziell davon geredet, dass für die Nutzerinnen kostengünstig ist, ja.

Johann Schneider: Ich glaube, dass so Sachen wie Bikesharing, dass das eine sehr gute Ergänzung ist, aber da auch eigentlich mehr zum öffentlichen Verkehr. Ich glaube das

Bikesharing nicht so sehr dazu beitragen kann, denn den Radverkehr generell zu fördern. Es macht schon, dass das Rad sichtbarer ist im öffentlichen Raum, aber ich glaube, das ist mehr eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr, was ja auch nicht schlecht ist. Radverkehr und öffentlicher Verkehr sollen ja auf jeden Fall eine Einheit sein, also sich ergänzen.

Sophie: Jetzt ist es so, dass die Stadt Wien sich einige konkrete Ziele setzt, also Emissionen senken, Modal Split erhöhen und so in ihren verschiedenen Strategien. Hast du das Gefühl, dass solche konkreten Maßnahmen wichtig sind? Werden diese Ziele erreicht? Wie stehst du dazu?

Johann Schneider: Ich habe mich da schon sehr, sehr viel damit beschäftigt. Wir haben auch bei Platz für Wien haben wir das alles analysiert. Wir hatten auch im Team einen Politikwissenschaftler, der die Aussagen der Politikerinnen analysiert hat.

Sophie: Sehr spannend.

Johann Schneider: Und die Stadt Wien ist sehr gut im Konzepte erstellen, die sind auch wirklich gut. Also die MA 18, vor allem die da diese Konzepte macht, die haben wirklich gute Leute und die erstellen auch wirklich gute Konzepte. Nur, sie werden nicht umgesetzt. Also sie werden zu einem Teil umgesetzt, aber sie dienen auch der MA 18 selbst. Also sie dienen praktisch als Grundlage für weitere Planungen. Manchmal wird ein bisschen darauf verwiesen, aber im Alltagsgeschäft, wenn es wirklich um konkrete Planungen geht, ist das meistens nicht relevant. Gerade auf Stadtebene, Stadtpolitikebene sind dann oft die Koalitionsverträge viel wichtiger. Die Bezirksvorsteherinnen und auch die Bezirksrätinnen wissen teilweise gar nicht, was es da alles gibt und dass es das gibt. Also ein Arbeitskollege von mir, der hatte das sogar einen Termin in einem Bezirk, wo dann von einer Magistratsabteilung jemand da war und der ist dann wirklich gefragt worden, ob er sich gebunden fühlt an die Klimastrategie der Stadt und solche Sachen. Also da ging es konkret um ein Verkehrsplanungsthema und er hat gesagt nein, das interessiert mich nicht. Und dann merkt man halt, dass die Konzepte sind super, aber in der Ausführung wird das einfach nicht umgesetzt.

Sophie: Und es scheitert quasi an der Politik, dass diese Ziele und Maßnahmen nicht umgesetzt werden, denn in manchen anderen Städten funktioniert es ja schon wesentlich besser. Hast du das Gefühl, es liegt nur an den Politikerinnen oder gibt es andere Gründe auch?

Johann Schneider: Es liegt an vielen Sachen. Man könnte eine ganze Diplomarbeit darüberschreiben. Also ich glaube, es liegt an ganz vielen Sachen. Einerseits, dass diese Konzepte, die auf ganz strategischer Ebene sind, nicht nach unten weitergetragen werden, dass es da keine Zielvorgaben gibt. Die Strategien selbst sind zu allgemein formuliert. Also die Zielvorgaben kann man gar nicht bzw. teilweise gar nicht messen. Und es liegt dann an der Stadtpolitik, an den Politikerinnen, die das nicht weiterführen wollen. An den Bediensteten der Verwaltung, die dann teilweise ganz eigene Interessen verfolgen, die vielleicht dem Ganzen entgegenstehen oder so, teilweise auch Bedienstete der Verwaltung, die auch schon politisch agieren. Und auch die Bezirksebene, wo dann eben ganz eigene Interessen auch vorhanden sind und wo natürlich nur auf den eigenen Bezirk geschaut wird. Aber es liegt auch an anderen Themen, das ist auch die Finanzierung, wo die Bezirke ja teilweise eigentlich ein sehr geringes Budget haben, das zwar auch von der Stadt teilweise aufgestockt wird, aber sie können teilweise einfach die Sachen nicht finanzieren, die sie gerne machen möchten. Und es gibt zwar für den Radverkehr eh das Budget für die Hauptradverkehrsrouen, aber trotzdem ist es oft schwierig für die Bezirke, da die Sachen zu finanzieren und einfach generell die Kompetenzen aufteilen zwischen Stadt und Bezirk. Also ich würde mir in der Hinsicht oft wünschen, dass die Bezirke weniger zu sagen haben. Also die Bezirke entscheiden, nämlich auch tatsächlich politisch mehr, als sie laut Stadtverfassungen notwendig ist. Also da gibt es dann auch von Seiten der Stadtregierung gibt es dann eben immer das Commitment, wenn der Bezirk dagegen ist, dann machen wir das auch nicht, weil man will keine Probleme haben.

Sophie: Jetzt gibt es, also zumindest für mein Empfinden, in letzter Zeit doch hin und wieder in den Nachrichten so News, zum Beispiel, dass das Budget 60 Millionen € für dieses Jahr beträgt und dass ein Radweg ausgebaut wird, und da fallen Parkstreifen usw. und auch Umbau von Straßen. Ist es da von deinem Gefühl her auch wirklich so, dass sich da echt was tut, mittlerweile? Oder ist es eher so, da gibt es halt die coolen Projekte und die präsentieren wir den Medien und es wirkt so, als würden wir viel machen, aber es passiert eigentlich nicht viel?

Johann Schneider: Es verbessert sich schon was. Also seitdem das Budget deutlich aufgestockt wurde, passiert schon einiges. Das muss man schon sagen auch, es passiert weiterhin aber viel zu langsam. Also die Ziele, die die Stadt hat, werden damit auch nicht erreicht werden und es passiert zu wenig gezielt. Es werden teilweise schon Projekte angegangen, wenn ich an die Wagramer Straße denke, die wirklich großen Einfluss haben werden. Aber oft werden nicht die Projekte angegangen, die wirklich viel für den Radverkehr bringen würden. Und es ist auch immer wieder so ein Flickwerk. Es bringt schon sehr viel, also wenn man mit Leuten von den Bezirken redet, die sagen schon zum Beispiel für Radständer

haben sie jetzt irrsinnig viel Budget und sie können irrsinnig viel Geld ausgeben dafür. Und das macht alles schon deutlich leichter. Und das Riesenproblem ist nämlich, dass das Budget für den Radverkehr jetzt zwar da ist für den Bau neuer Radverkehrsanlagen, aber das Personal nicht. Und in den Magistratsdienststellen also vor allem MA28, die für den Straßenbau zuständig sind, da ist das Personal total überlastet und sie kommen mit den Planungen einfach nicht nach. Und das ist eigentlich ein Riesenproblem, dass eben das Budget aufgestockt wurde, aber es wurde kein Personal nachbesetzt.

Sophie: Das ist eigentlich schade, weil wenn sie schon das Geld hergeben würden, dann wäre es ja cool, wenn da was passiert. Jetzt ist auch die neue Straßenverkehrsordnung raus, wo es ja ein paar Verbesserungen gibt für Fahrradfahrerinnen. Die zwei wichtigsten, so wie sie es auch ankündigen, ist ja, dass man jetzt rechts abbiegen darf bei der roten Ampel und der Mindestabstand beim Überholen. Wie siehst du das? Sind es gute Punkte? Ist das ausreichend? Was würdest du dir wünschen, was vielleicht noch in einem Gesetz verankert werden würde?

Johann Schneider: Ja, also die Verbesserungen der StVO ist ein Schritt in die richtige Richtung. Es ändert auf keinen Fall dieses Grundtenor der StVO eben auch, dass es ein Relikt aus den 60er Jahren eigentlich ist. Ein paar Sachen verbessern sich schon, das ist schon gut. Auch beispielsweise, dass man als Fußgängerin nicht mehr nur am Zebrastreifen queren kann, sondern auch abseits davon. Das wurde in den Niederlanden schon vor 30 Jahren abgeschafft. Rechts abbiegen bei Rot ist super. Die Ausführung hätte ein bisschen attraktiver sein können, also dass man nicht immer stehen bleiben muss. Sie haben sich an den restriktivsten Beispielen aus Europa orientiert. Das hätte man besser umsetzen können. Das mit dem Überholabstand zum Beispiel, da wird sich in Realität nichts ändern. Also so ehrlich muss man sein. Und was sehr schade ist, was sich nicht geändert hat, ist, dass die Regelgeschwindigkeiten auf Straßen auf Tempo 30, Tempo 80 Tempo 100 gesenkt werden, statt wie es jetzt sind 50, 100, 130 weil das vor allem in der Planung, in der Straßenplanung deutlich Erleichterungen bringen würde. Denn jetzt gibt es schon viele Gemeinden zum Beispiel, die gerne Tempo 30 auf Straßen machen würden, auch auf Hauptstraßen, aber sie dürfen nicht. Sie würden es gerne, aber sie können es gar nicht, weil die StVO das sagt, das darf es nur in Ausnahmefällen geben und das macht die Planungen oft sehr schwierig und das wäre super, wenn das umgesetzt geworden wäre, aber es war noch nicht genug Zustimmung da. Eine Neuerung ist auch, diese Regelung mit 10 kmH vor Radfahrüberfahrten, dass die jetzt praktisch draußen ist, was auch gut ist. Das hat aber in der Realität nur Einfluss, wenn die Polizei halt dasteht.

Sophie: Jetzt haben wir vorher schon ein bisschen über diese Pläne und Strategien geredet, die jetzt nicht immer oder sehr wenig auch umgesetzt werden. Also ich habe mir zum Beispiel die Smart City Rahmenstrategie angeschaut und Fachkonzept Mobilität und ich habe das Gefühl, es gibt gefühlt endlos viele Strategien, wo auch viel vereint wird, was ja auch gut ist, wenn viel zusammengedacht wird. Ich habe mir nur überlegt, ob es vielleicht auch sinnvoll wäre, einfach mal eine Strategie allein für den Radverkehr in Wien zu schreiben, zu entwickeln. Ich meine es ist die Frage, wie es dann noch umgesetzt wird, aber würdest du das als sinnvoll sehen, wenn man das machen würde? Einfach, dass der Radverkehr Priorität hat oder ist es eh besser man vernetzt den Radverkehr mit anderen Mobilitäten?

Johann Schneider: Also an sich hätte hat das Fachkonzept Mobilität von STEP25 ja eigentlich diese Rolle. Aber das ist echt eine gute Idee, also ein guter Einfall, weil daran habe ich eigentlich noch gar nicht gedacht. Stimmt, es gibt keine Radverkehrskonzepte. Also ich kann mir schon vorstellen, dass es auf jeden Fall sinnvoll wäre, ein eigenes Radverkehrskonzept zu machen, gerade weil das Fachkonzept Mobilität sehr allgemein ist und sehr kurz ist für das, was es alles beinhaltet. Und ein Radverkehrskonzept könnte da wirklich sehr gut die Schwerpunkte setzen und auch bei diesen anderen Sachen wie Fahrradparken und alles. Ich glaube, da könnte man noch viel mehr ins Detail gehen, wenn es ein eigenes Konzept dafür gäbe. Was in anderen Gemeinden oft gemacht wird ist, dass man Radverkehr und Fußverkehr zusammennimmt in einem Konzept, so als Art Masterplan aktiver Mobilität. Das würde in Wien wahrscheinlich in der Form nicht geben, weil diese die Masterpläne fürs zu Fuß gehen, die sind ja auf Bezirksebene und ein Radverkehrskonzept wäre eher auf Stadtebene. Was man auch nachdenken könnte, ist, ob man Radverkehrskonzept auf Bezirksebene auch macht. Ich glaube so was ähnliches hat der siebte oder achte Bezirk.

Sophie: Okay, aber das ist halt dann die Frage, wie es eingebettet wird.

Johann Schneider: Eben genau.

Sophie: Noch kurz zurück zu dem, weil du auch gemeint hast, dass die Stadt Wien auch gutes Marketing macht. Ich hatte nämlich auch schon Interviews mit ein paar Frauen, weil das mache ich dann im zweiten Schritt, dass ich dann auch die Erfahrungsberichte habe von Frauen, die wirklich fahren und nicht nur die Theorie von Expertinnen. Und da war mein Feedback bis jetzt oft, dass die Frauen das Gefühl haben, dass noch fast gar keine Awareness gibt, so von Autofahrerinnen und Radfahrerinnen, dass da irgendwie noch keiner wirklich weiß, wer jetzt

welche Rechte hat und so. Hilft dann dieses Marketing überhaupt von der Stadt Wien? Oder hast du auch diesen Eindruck, dass es noch wenig Awareness gibt?

Johann Schneider: Ja, doch. Ich meine, ob das Marketing wirklich was hilft, das weiß ich nicht. Es macht auf jeden Fall ein gutes Gefühl. Es gibt schon dem Radverkehr auch Raum und es zeigt eben, dass Radfahren gut ist. Ob es wirklich einen Einfluss hat auch auf das Zusammenleben, wie man auf der Straße Sicherheit zusammenlebt, das weiß ich nicht, kann schon sein. Aber ich würde eher sagen, dass der Effekt eher sehr gering ist. Ich würde nämlich diese Probleme eher darauf zurückführen, dass der öffentliche Raum, also vor allem die Straßen teilweise, einfach viel zu kompliziert geplant sind. Und dass es einfach eine Vereinheitlichung braucht, wie Straßenräume ausschauen. Also in den Niederlanden zum Beispiel ist das sehr stark. Da kannst du in jeder Stadt in den Niederlanden sein und du weißt, dieser Straßentyp wird genauso ausschauen, weil es einfach standardisiert ist und das macht das Verhalten viel einfacher und vorhersehbarer, finde ich.

Sophie: Gibt es noch irgendwelche anderen Punkte oder Anreize, um den Radverkehr zu erhöhen für Fahrradfahrerinnen, außer einem zusammenhängenden Netz, baulich abgetrennte Radwege und vielleicht ein bisschen Awareness, würde dir sonst noch irgendein Punkt einfallen, wie man das Ganze attraktiver gestalten könnte?

Johann Schneider: Also was mir im ersten Moment jetzt noch eingefallen ist, aber das gibt es jetzt eh schon, sind eben diese Förderungen zum Kauf von E-Bikes und von Lastenrädern, die jetzt auch wieder neu eingeführt wurden von der Stadt Wien. Das gab es eine Zeit lang für Private, dann nicht, aber das wurde jetzt wieder eingeführt, was da auf jeden Fall hilft, grad für den Einstieg bei Lastenrädern. Ja und ich denke halt einfach, dass die Förderung des Radverkehrs und die Förderung des Zu Fuß Gehens auch sehr viel mit der generellen Gestaltung des öffentlichen Raums zusammenhängt und mit der Platzverteilung, aber vor allem die Gestaltung. In einem schön gestalteten öffentlichen Raum hält man sich viel lieber auf und fährt lieber Fahrrad als irgendwo, wo überall nur Autos stehen, wo es nur unattraktiv ist und wo nur Asphalt ist. Ich glaube, das ist einfach eine der Hauptfaktoren, die da Einfluss haben. Und ich sage nicht, dass man jede Straße umbauen muss, weil so viel Geld ist in so kurzer Zeit gar nicht da, wie wir es bräuchten. Weil eigentlich müsste das ja so schnell es geht passieren und das wird einfach nichts. Sondern es kann auch mit temporären Maßnahmen einfach erfolgen. Ich glaube, es ist einfach wichtig, dass es möglichst schnell geht, mit möglichst einfachen Maßnahmen, damit man mal ein bestimmtes Radverkehrslevel erreicht. Wenn man nämlich dieses Level an Radfahren dann erreicht hat, dann wird es ganz leicht und dann hat man auch den Rückhalt von den Leuten, die Rad fahren. Dann sehen auch alle, es

gibt den Bedarf an Radverkehrsinfrastruktur und dann geht das auch. Und es muss auch nicht gleich überall in jeder Straße ein Radweg gebaut werden. Es muss nicht in jeder Hauptstraße einen Radweg geben, aber es braucht dieses grundlegende Netz, damit man sich mal überall halbwegs in der Stadt bewegen kann und dann passiert das von alleine, eigentlich.

Sophie: Okay, dann kommen wir noch ein bisschen zu den Genderthema. Hast du das Gefühl, dass Frauen im Radverkehr in Wien in irgendeiner Weise benachteiligt werden?

Johann Schneider: Ja, auf jeden Fall.

Sophie: Inwiefern?

Johann Schneider: Also man muss sich ja nur mal hinstellen in der Früh an irgendeiner Straße, auch wo es Radwege gibt, und es werden Großteils nur Männer da sein. Der Anteil an Frauen am Radverkehr sagt aus, wie attraktiv die Radverkehrsinfrastruktur ist. Frauen sind halt generell beim Radfahren Sicherheitsbedürftiger. Haben den Drang dazu, eher sicheren Raum zu haben und der ist auf den meisten Straßen nicht da. Man muss da dazu sagen, von den Autofahrenden in der Stadt ist auch ein Großteil Männer und da ist man dann auch, wenn man Rad fährt, ist man dann auch oft Konflikten ausgesetzt. Und diese Konflikte, die werden dann, gerade wenn Frauen davon betroffen sind, oft sehr schnell, sehr sexistisch. Und das hat man, wenn man als Mann Fahrrad fährt, hat man das nicht so, dass alles gleich auf Äußerlichkeiten bezogen wird, es wird gleich alles auf den Körper bezogen und das hat man als Mann einfach nicht. Man hat die Konflikte zwar schon auch, aber die sind anders. Und ich denke, gerade deswegen wäre es aus der Genderperspektive umso wichtiger, dass man es schafft, sichere Radinfrastruktur zu haben. Es ist ja auch immer noch so, dass Frauen den Großteil der Kinderbetreuung übernehmen und wenn man ein Kind hat, dann ist es grundsätzlich einmal sehr attraktiv, mit dem Fahrrad zu fahren, mit dem Kind mit dem Rad unterwegs zu sein, denn mit Kinderwagen und öffentlichen Verkehrsmitteln dauert alles deutlich länger, auch wenn man zu Fuß unterwegs ist, mit Kindern dauert alles extrem lang. Wenn es aber diesen sicheren Raum für den Radverkehr nicht gibt, dass man mit einem Kind am Fahrradsitz fahren möchte oder auch, dass das Kind allein fahren kann, dann macht man das auch nicht. Und da sind natürlich Sicherheitsbedenken das Allererste. Und das ist auch einer der Hauptgründe, warum man dann, wenn man Kinder hat, oft Auto fährt, stattdessen. Also ich muss nur an meine Schwester denken, die hat auch mehrere Kinder. Und ich habe mir schon öfter gedacht, ihr Leben wäre so viel einfacher, wenn sie die Wege mit dem Fahrrad machen könnte oder würde. Aber sie fährt halt meistens mit dem Auto. Einfach weil Öffis fahren, allein mit drei Kindern ist ihr zu mühsam und Autofahren ist halt superbequem und

damit gefährdet man dann halt auch noch andere. Also es sind halt alles so Themen, die ineinander spielen. Gerade wenn man mehrere Ziele hat, mit Kindern zum Beispiel, dann ist das mit dem Rad viel einfacher.

Sophie: Wenn du jetzt sagst, dass man für Frauen eine sicherere Radverkehrsinfrastruktur bauen muss, inwiefern muss die dann aussehen? Oder was braucht die dann speziell im Gegensatz zu dem, was wir jetzt haben?

Johann Schneider: Ich glaube, es ist einfach ganz wichtig, einerseits sehr viel getrennte Radverkehrsinfrastruktur auf Hauptstraßen, also dort, wo man den Autoverkehr nicht vermeiden kann und auf Nebenstraßen, also überall was unter Tempo 30 ist, soll es ja ausgleichen, dass man Mischverkehr fährt, dass es keine getrennte Radinfrastruktur gibt. Und hier ist es einfach ganz wichtig, dass der Durchzugsverkehr, dass der Autoverkehr, dass dem gezeigt wird, er ist nicht allein da, dass der Durchzugsverkehr unterbunden wird, dass der Verkehr gezielt auf die Hauptstraßen verlagert wird, dort wo es getrennte Radinfrastruktur gibt und so die Konflikte verringert werden. Gerade auch für den Verkehr mit Kindern ist halt getrennte Radinfrastruktur wichtig.

Sophie: Hast du das Gefühl, dass wenn jetzt neue Projekte geplant werden oder jetzt in letzter Zeit auch entstanden sind, dass da auch der Fokus drauf liegt, dass man bei Hauptstraßen getrennt baut, bei Tempo 30 Mischverkehr reicht? Wird das mittlerweile beachtet?

Johann Schneider: Es hat sich schon verbessert. Also einerseits jetzt mit der neuen RVS, die ja dieses Jahr rausgekommen sind, kann man so Sachen wie irgendwelche Mehrzweckstreifen und Radfahrstreifen auf Hauptstraßen, die man halt irgendwo versucht noch reinzuzwängen, das funktioniert nicht mehr so leicht, weil die Breiten für solche Mehrzweckstreifen und Radfahrstreifen einfach von den Richtlinien her verbreitert wurden. Dadurch braucht man da fast so viel Platz für einen eigenen Radweg, das hat schon Einfluss gehabt jetzt. Und andererseits ist auch die Awareness dafür, habe ich das Gefühl, bei den Magistratsdienststellen größer geworden. Es gibt inzwischen auch eigene Radverkehrsbeauftragte in den einzelnen Dienststellen, die für die Planungen zuständig sind. Also die MA46 hat einen, die MA 18 hat welche, die nur für den Radverkehr zuständig sind, die Mobilitätsagentur ist vor allem bei größeren Projekten auch immer dabei und mahnt da auch immer die Qualität ein. Und da hat sich schon sehr viel getan. Also wenn ich dran denke, der Mehrzweckstreifen der in der Wattgasse gemacht wurde, vor ca. 7 Jahren, der nachweislich nicht Richtlinienkonform war, als er gemacht wurde. Und die Stadt hat ein eigens

Gutachten in Auftrag geben lassen, damit sie das bauen können. Ich glaube, das würden sie jetzt nicht mehr bauen.

Sophie: Okay, das ist ja schon mal gut zu wissen, dass sich da irgendwas positiv verändert hat. Ich frage mich trotzdem, also ich weiß nicht, ob du das weißt, aber, ob es auch genügend Frauen überhaupt in den Radverkehrsplanungsstellen oder Verkehrsplanungsstellen gibt? Ob das vielleicht auch noch zusätzlich ein Problem sein könnte, warum das oft noch nicht mitbedacht wird?

Johann Schneider: Es gibt definitiv nicht genug Frauen in den Planungsstellen. Ich arbeite im Verkehrsplanungsbüro und in den meisten Besprechungen sitzen nur Männer. Bei weitem in den meisten Besprechungen sitzen nur Männer, es sind einfach überall nur Männer. Auch bei den Bezirken zum Beispiel, ich habe jetzt heute für meine Diplomarbeit eine Zusammenstellung gemacht. Wie sind die Mobilitätskommissionen der Bezirke zusammengesetzt? Und da gibt es drei Bezirke, wo es mehr als 50 % Frauen gibt, sonst ist es überall höchstens 1/3. Die Vorsitzenden der Mobilitätskommission in den Bezirken sind bis auf einen Bezirk alles Männer, und man hat nur mit Männern zu tun. Es gibt ganz wenig Ausnahmen, auch bei der Stadt Wien und Frauen, trifft man dann eher, also wenn es um die Stadt Wien Ebene zum Beispiel geht, vor allem dann eher bei der strategischen Planung an, aber wenn es um wirklich ausführende Planung geht und auf konkreter Ebene, sind es fast nur Männer. Was aber auch ein Problem ist, wenn man bei der Verkehrsplanung ist, dass es auch bisher einfach zu wenig Frauen gibt, die das auch machen wollen. Da hängt wahrscheinlich sehr viel damit zusammen, dass gerade in Berufen, wo sehr viele Männer sind, dass es für Frauen halt oft sehr viel schwieriger ist. Ich war auch letztes im Büro und wir haben drüber geredet, dass es für Frauen in Besprechungen oft sehr schwierig ist, sich da auch durchzusetzen und ernst genommen zu werden, gerade für junge Frauen. Es gehen schon viel mehr Frauen in die Verkehrsplanung und ich merke das auch bei mir im Studium. Es gibt viele Leute, die jetzt in die Verkehrsplanung gehen wollen. Aber bisher sind wirklich Leute, die schon ausgebildet sind und Verkehrsplanung machen wollen, meistens Männer. Es ist teilweise auch schwierig, wenn man Stellenausschreibungen hat, da auch eine Frau zu finden, die sich überhaupt bewirbt.

Sophie: Ich verwende in meiner Masterarbeit ein Framework, dass bezieht sich darauf, dass Gender und Mobilität eigentlich nicht voneinander zu trennen sind und das halt nachweislich geschlechtsspezifisch ist. Hast du das Gefühl, dass die Stadt Wien, das auch weiß bzw. mitbedenkt, dass das zwei Komponenten sind, die man miteinander vereinen sollte in Ihrer Planung?

Johann Schneider: Teilweise ja, teilweise nein. Also ich denke, dass gerade vor allem diese technischen Bereiche der Verkehrsplanung, die Bedenken es gar nicht. Bedacht wird das vor allem auf Stadtgestalterische Ebene und strategischer Ebene. Aber sonst kommt das Thema nicht auf und ich glaube das Thema ist einfach auch nicht da.

Sophie: In diesen Plänen, die ich mir angeschaut habe, wird erwähnt, dass es Genderunterschiede gibt in der Mobilität, aber es werden keine konkreten Maßnahmen gesetzt, wie man das jetzt ändern könnte. Würde das was helfen, wenn man das in diese Pläne reinschreibt, einfach nur damit größeres Bewusstsein da ist? Auch wenn es halt die Frage dann wieder gibt, inwiefern es umgesetzt wird? Oder müsste man an irgendeiner anderen Stelle etwas ändern?

Johann Schneider: Ich denke schon, dass es auf jeden Fall Sinn macht, das reinzuschreiben. Ich denke aber vor allem, dass es, da wirklich konkrete Maßnahmen braucht und Ziele und es braucht Leute, die sich drum kümmern, also es braucht dann auch in den ausführenden Stellen Leute, die gezielt darauf geschult sind und gezielt darauf schauen. Das hilft dann schon, also wenn es wen gibt, der wirklich drauf schaut, dann hilft es. Ich hatte mal eine Planungsbesprechung, da haben wir einen Radweg geplant und da sollte eine Unterführung gebaut werden und da war dann jemand von der MA21 da, die für Flächenwidmung und Stadtplanung zuständig sind, der dann auch wirklich gezielt darauf geschaut hat und dann auch eingemahnt hat; „Nein, wir können da nicht einfach eine Unterführung machen, weil das wird dann ein Angstraum usw. und eine lange Unterführung“. Darauf muss man einfach schauen und das hilft dann auch. Es braucht Leute, die wirklich gezielt darauf schauen. Und so kann man das nämlich auch in den bestehenden Strukturen unterbringen. Genauso wie es auch eben jetzt eigene Zuständige für den Radverkehr gibt, die dann gezielt darauf schauen, bräuchte es auch noch Zuständige dafür, die auch darauf geschult sind. Also es wird wahrscheinlich schwierig sein, gerade die Alteingesessenen alle darauf zu schulen und dass das auch wirklich ernst genommen wird.

Sophie: Das wäre mal meine Frage. Hast du vielleicht noch irgendwas, was ich dich nicht gefragt habe, was du vielleicht noch ergänzen möchtest? Was dir noch eingefallen wäre?

Johann Schneider: Mir ist noch was gekommen zur Ergänzung, nämlich wir haben ein Projekt, wo wir mit der Stadt Wien zusammenarbeiten und mit der ÖBB, weil das hängt sehr stark im Zusammenhang mit einer ÖBB Planung und da ist es so, dass die Stadt Wien, also die Strukturen der Stadt Wien, die arbeiten extrem langsam und es dauert oft Monate, bis ein

Termin ausgemacht wird und bis einmal was in die Gänge kommt. Gleichzeitig arbeitet die ÖBB sehr schnell. Und da haben wir dann diskutiert, ob es nicht sinnvoll wäre, auch so wie es in der Seestadt gemacht wurde, da wurde ja auch eine eigene Gesellschaft für die Seestadt aufgemacht. Auch wie es bei den Planungen für die U-Bahnen zum Beispiel ist, da machen es die Wiener Linien, die ja theoretisch ausgelagert sind von der Stadt Wien. Und bei den Eisenbahnplanungen machen das die ÖBB, die auch eine eigene Gesellschaft sind, die zwar ein Eigentum des Bundes sind, aber sie sind eine eigene Firma. Und ob es da nicht sinnvoll wäre, gerade für so große Radverkehrsprojekte, also gerade um das Grundnetz herzustellen, ob es da nicht sinnvoll wäre, eine eigene Entwicklungsgesellschaft dafür praktisch aus den bestehenden Strukturen der Stadt Wien auszulagern und die sich nur darum kümmern? Es war nur ein Gedanke, aber es wäre mal spannend, den weiterzuspinnen, ob sich da vielleicht mehr tun würde, weil dann die Wege vielleicht andere wären und die Konflikte vielleicht weniger zum Vorschein kommen.

Sophie: Ja, finde ich einen interessanten Gedanken. Danke dir.

Sophie: Dann starte ich die Aufnahme. Also die erste Frage wäre mal grundsätzlich, Ihre Einschätzung zum Radverkehr momentan in Wien, wie Sie ihn bewerten würden? Was Ihnen so als erstes einfallen würde?

Michael Meschik: Es ist ein Basis Netz da, es gibt den Radverkehr, aber aus meiner Sicht ist das noch nicht so bei den Verantwortlichen angekommen, dass das eine Mobilitätsform ist, die man fördern sollte, weil viele Radfahranlagen jetzt nicht unbedingt radverkehrsfördernd sind. Ein Beispiel dazu; Es gibt zwar in den österreichischen Richtlinien, ich bin selbst im Richtlinien Ausschuss drinnen für den Radverkehr, da ist jetzt im 1. April eine neue Richtlinie rauskommen, die aus meiner Sicht die beste ist, die wir je gehabt haben, weil wir die Breiten ein bisschen vergrößern konnten. In den Richtlinien sind einige Anlagen drin, unter anderem wird in Österreich der Geh- und Radweg nicht hinterfragt, den kann man fast überall machen, das ist aber aus meiner Sicht keine besondere Anlage zur Radverkehrsförderung. Auch die Radwege sind nicht besonders toll, weil sie haben bei nicht Lichtsignale geregelten Kreuzungen die Radfahrüberfahrten eine Annäherungsgeschwindigkeit von 10 kmh, währenddem die Kraftfahrzeuge mit 60 Kilometer auf der Straße fahren. Es wird also nicht so wirklich daran gedacht, was der Radverkehr braucht. Das heißt, die Leute, die das fördern, setzen sich nicht selber aufs Rad und überlegen sich, wie sie das machen können, das ist mein Eindruck. Das ist in Österreich und interessanterweise in Wien wirklich nicht sonderlich gut. Es geht da nichts weiter. Wir haben jetzt zwar von drei, vier, fünf % Radverkehrsanteil an den Wegen, also Modal Split, haben wir jetzt so um die 7 %. Aber wenn wir Wien mit einer Stadt wie Berlin vergleichen, die sind innerhalb von zehn Jahren auf fast 20 % kommen und sie wissen, dass Graz und Salzburg deutlich höhere Anteile haben, so um die 20 %, also 1/5 der Wege. Aber wir haben auch eine vergleichbare Stadt Linz, da geht auch nichts weiter. Also da werden zwar solche Maßnahmen gemacht für den Radverkehr, irgendwelche Wege, die dann aber so an und für sich nicht wirklich praktisch sind und, wenn sie herumschauen, was die Radfahrer inzwischen nicht mehr wollen sind die Mehrzweckstreifen und neben parkenden Autos fahren, da war in der Richtlinie bis jetzt drin 1,50 Meter Abstand. Wenn ich weiß, dass jemand, der Rad fährt, einen Meterstreifen braucht zum Fahren, dann noch Schutz zu anderen Nutzungen, ich habe 1 Meter 50 und dann geht die Autotür 1 Meter auf, dann habe ich nicht einmal mehr diesen einen Meter und keinen Schutz zum Fließverkehr. Also die Situation ist irgendwo so im unteren Mittelfeld, auch wenn man es international vergleicht, würde ich sagen.

Sophie: Und woran glauben Sie, liegt es, dass es jetzt in Graz, Salzburg und anderen Städten in Europa besser funktioniert als in Wien?

Michael Meschik: Ich muss es wieder darauf zurückführen, dass noch immer der Kfz-Verkehr die größte Priorität hat, weil die Verantwortlichen, die sich um die Mobilität kümmern, offensichtlich gerne Auto fahren. So leid es mir tut, es wird nicht gesehen, dass wir eigentlich große Probleme mit motorisiertem Verkehr innerörtlich haben oder überhaupt global. Ich sage nur immer, wenn ich so was gefragt werde; es gibt verschiedene Zahlen, wie viel Platz man braucht, um ein um das Transportgut Mensch zu transportieren und pro transportierter Person braucht man mit dem PKW zehnmal so viel Fläche wie alle anderen Verkehrsarten benötigen. Beim Abstellen ist es ähnlich, da haben wir auch den Faktor eins zu zehn mindestens im Vergleich Rad zu PKW. Das heißt es wäre innerorts wirklich gescheiter, statt motorisierten Verkehr das Radl zu fördern. Andere Städte haben das erkannt. Es gibt eine Stadt wie Kopenhagen, die pro Jahr glaube ich 1 % der örtlichen Parkplätze streicht. Das sind dann immer hin ein bisschen weniger als 10 % innerhalb von 10 Jahren. Und das sehe ich in Wien gar nicht. Und aus meiner Sicht ist es anachronistisch, dass wir auch in Österreich derzeit noch 50 Kilometer innerörtlich haben. Und selbst wenn wir auf ein Tempo 30 Regime in den untergeordneten Straßen kommen, so betont die Straßenverwaltung trotzdem noch immer, dass die Hauptstraßen trotzdem noch mit 50 zu befahren sind. In Kombination mit der laxen Überwachung in Österreich, heißt Höchstgeschwindigkeit Tempo 50, dass man 65 Kilometer schnell fahren kann, bevor man gestraft wird. Wenn wir in die Schweiz schauen, die pro gefahrene Kilometer halb so viel Verkehrstote aufweist wie Österreich, wird dort gestraft ab 54 oder 55 kmh und man zahlt im Gegensatz zu Österreich nicht 35 oder 70 €, sondern 140 Franken. Also das führt dann unter anderem dazu, dass sich die Radfahrer auch nicht geschätzt fühlen und der KFZ-Verkehr supertolle Bedingungen hat, deswegen fahren auch so viele Menschen mit dem Auto. Also ich weiß nicht, ob ich das jetzt beantworten kann. Ich kann stundenlang reden, wie das zusammenhängt. Es ist einfach schwierig. Das Problem ist, dass die Radfahrenden, wenn man sie befragt, was sie gerne hätten oder die, die gerne Rad fahren aber es eher nicht tun, dann sagen die immer, wir hätten gern baulich getrennt Anlagen vom KFZ-Verkehr und wenn man sie fragt, wofür sie sich fürchten, dann sind es immer große Verkehrsmengen, schneller und rücksichtsloser KFZ-Verkehr. Und wir haben aber die Situationen, dass das damalige Verkehrsministerium ca. 15-20 Jahre lang einen innerorts Querschnitt auf Bundesstraßen empfohlen hat von 6,5 Meter Bordstein zu Bordstein, denn haben wir auch in vielen Ortschaften, also muss jetzt nicht Wien sein. Wien ist ein bisschen anders, da legen die historische Bausubstanz die Straßenbreiten automatisch fest. Und jetzt haben wir in vielen Ortschaften 6 Meter 50 breite Straße und wenn Sie sich ein bisschen beschäftigen mit Radverkehr, brauche ich für getrennte Anlagen in eine Richtung mindestens 1,50 Meter. Wenn sie von 6,50 Meter 1,50 Meter wegnehmen, dann bleiben nur mehr 5 Meter über, auf denen kann ich keinen KFZ-Verkehr mit Schwerfahrzeugen in zwei Richtungen mehr

unterbringen. Das heißt das geht baulich nicht, das heißt es passiert dann meistens nix. Und die Alternative, wo ich den Mischverkehr habe, also Radfahrer und KFZ, bedingt aber, dass wir verträgliche Geschwindigkeiten haben und da sind wir irgendwo bei 30 kmh und zwar real 30 nicht zulässig 30, das dann 45-50 heißt, sondern real um die 30-35 und solange wir das nicht haben, ist es schwierig.

Sophie: Okay, dann komm ich zu meiner nächsten Frage, weil, wie Sie auch vorhin gesagt haben, wir haben jetzt Radverkehrsanteil von circa 7 % in Wien. Ziel ist es ja, zumindest von der jetzigen Bundesregierung, bis 2030 13 % zu erreichen. Was müsste innerhalb der nächsten acht Jahre passieren, dass dieses Ziel erreicht werden kann?

Michael Meschik: Ein Generalrezept kann ich nicht geben, weil es gibt mehrere Untersuchungen, da hat man geglaubt, mit Big Data kann man rausfinden, wie die Situation für den Radverkehr ist, und je besser sie ist, desto mehr Radverkehr. Es hängt nicht nur von der Physis der Straßen ab, wie viel Radverkehr sie irgendwo finden, sondern auch ein bisschen von der Einstellung der Menschen. Mein erster Chef hat gesagt, in Wien beginnt der Balkan, das heißt, wir haben teilweise sehr ruppige Verkehrsverhältnisse. Und man muss jetzt dazu sagen, die Ziele der Bundesregierung, da muss man a bisserl aufpassen. Ziele der Bundesregierung ist für mich ein bisschen so abgehoben, weil irgendwo werden einmal Ziele formuliert und die politische Situation ändert sich ja dauernd, schauen wir mal was als nächstes kommt. Die Stadt Wien selbst hat eine Stadtentwicklungsplan, aktuell ist der STEP 25 und der ist jetzt gerade wieder in Überarbeitung, da stehen auch so Ziele und jetzt muss man aufpassen, es gibt bei der Erfassung der Mobilität, wenn Sie einen Modal Split erfassen, im Idealfall durch aktuelles wirklich stattgefunden ist Mobilitätsverhalten an Stichtagen, da gibt es in Wien immer wieder sehr stolze Präsentationen, dass in Wien der Modal Split schon fast Drittelparität. 1/3 öffentlicher Verkehr, 1/3 PKW-Verkehr, sogar schon ein bisschen weniger unter 30 %, und 1/3 nicht-motorisierter Verkehr und der Radverkehr hat da 7 %, also bleiben über 20 % für Fußgängerverkehr. Die Stadt Wien dabei immer verschweigt, ist das ist der Modal Split der Wienerinnen und Wiener. Das heißt, das ist nach dem Inländerprinzip erhoben. Es gibt zwei Prinzipien, das ist noch ein Inländerprinzip, also die Mobilität der Wohnenden, der Leute, die hier wohnen und gemeldet sind. Und das ist jetzt nicht das, was sie auf der Straße sehen. Die Wiener sind immer ganz stolz, dass der KFZ-Verkehr schon unter 30 % ist, glaube bei 27% oder 23 %. Und wenn Sie aber auf die Straße gehen, können Sie das nicht nachvollziehen, weil wir pro Tag 600.000 - 700.000 PKW haben, die die Stadtgrenze Wien überfahren als Ziel- und Quellverkehr. So, und jetzt war aber die ursprüngliche Frage, wie kommen wir zu 13 %? Indem wir es fördern. Meiner Meinung nach ist es längst fällig in der Straßenverkehrsordnung, aus Sicherheitsgründen, dass wir auf Freilandstraßen auf 80 kmh

heruntergehen. Das betrifft Wien jetzt nur in der Peripherie. Wien hat aber so Straßen, wo man schneller fahren kam, weil dort fast die Hälfte der Verkehrstoten im Kfz-Verkehr überhaupt zu beklagen sind, auf diesen Landesstraßen. Aber das, was bei uns relevant ist, finde ich, Tempo 30 innerörtlich und auch auf Hauptstraßen, wo viele Menschen nicht motorisiert unterwegs sind, weil ganz einfach die Wertigkeit, dass ich mit dem Auto mit dem KFZ schnell fahren kann, aus meiner Sicht historisch ist und heutzutage nicht mehr haltbar ist. Das heißt ich wäre dafür, dass wir die Ortsgebiete grundsätzlich mit Tempo 30 belegen würden. Auch die Hauptstraßen, wo es Menschen gibt auf der Straße. Ich rede jetzt nicht von Gewerbegebieten oder irgendwelchen Gegenden, wo niemand wohnt, aber wo viel unterwegs ist. Zu Fuß und mit dem Rad braucht man die geringen Geschwindigkeiten, weil wir einige Untersuchungen gemacht haben am Institut, auch mit Schulkindern, im Nebenzimmer sitzt eine Kollegin, die sich mit Kindermobilität intensiv auseinandersetzt, ich nur so bisschen und die Hauptgründe, warum die Eltern ihre Kinder nicht radfahren oder zu Fuß allein zur Schule gehen oder radeln lassen, ist, weil sie das machst du nicht, das ist zu gefährlich. Sie kennen den Circulus Vitiosus; Eltern, die ihre Kinder mit dem PKW zur Schule bringen, weil es so gefährlich ist, weil alle Eltern ihre Kinder mit dem PKW zur Schule bringen. Und das können sie nur durchbrechen, wenn sie einen Mix machen aus einer würde ich sagen, ortsverträglichen Mobilität und das ist Geschwindigkeit. Im KFZ-Verkehr ist das immer wieder die Geschwindigkeit. In Österreich haben wir bei einer Höchstgeschwindigkeit etwa 50 kmh eine 85 % Geschwindigkeiten. Das ist, wenn Sie Geschwindigkeiten messen und die der Größe nach sortieren, ist das von den 100 % der Geschwindigkeiten der Größe nach aufgetragen genau die, die 85 % der Geschwindigkeit abziehen. Da haben wir laufend über 60 Kmh, das heißt, es fahren 15 % schneller als 60 kmh und es fahren 85 % langsamer oder gerade so schnell. Und wir haben da immer im Ortsgebiet haben wir 60-65 kmh auf 85 % und das ist einfach zu viel, um den Menschen im Mischverkehr diese Angst zu nehmen. Und geringe Geschwindigkeit wären, wenn wir es wirklich auch kontrollieren eine sehr billige, blitzartig umsetzbare Maßnahme, um den Radverkehr zu fördern. Weil, wenn die Autos auch nur 30 kmh fahren und ich als Radler mit 20-30 daneben fahre, dann kann auch nicht viel passieren. Gut, an Kreuzungen kann es immer wieder Schwierigkeiten geben. Aber das würde die Stimmung ganz enorm verändern. Ich bin der Letzte, der sagt, man soll mit dem Auto nirgends hinfahren dürfen. Ich kann natürlich nicht verbieten, dass zu jeder Wohneinheit auch innerstädtisch die Leute mit ihren PKWs hinfahren und wir brauchen Lieferverkehr, Blaulichtorganisationen, Müllabfuhr, alles das bedingt, dass wir gewisse Straßenbreiten haben und die Straßen breite bestimmt, wenn ich sonst keine Maßnahmen setze, die Geschwindigkeit, je breiter, desto schneller kann man fahren. Deswegen sind ja Fahrstreifen auf Autobahnen bis zu 3,75 Meter. Man kommt für den PKW-Verkehr mit 2,50 Meter aus, aber für die Müllabfuhr und für die Rettung usw. da brauche ich 6-7 Meter breite Fahrbahnen und da kann ein PKW auf diesen Fahrbahnen so schnell

fahren wie auf der Autobahn, wenn man ihn nicht daran hindert. Das heißt, auf Ihre Frage zurückzukommen, was muss man tun? Also einerseits nicht nur sagen fährt doch mit dem Rad, das ist so super umweltfreundlich, sondern wir müssen was machen, dass die Leute das Rad als praktisch, bequem und sicher finden und sicher finden sie es dann, wenn die Autofahrer entsprechend langsam sind. Es kommt dann sofort das Argument von denen, die gern Auto fahren; ja dann geht in der Stadt nichts mehr weiter mit dem Auto. Und dann sag ich "eben, weil das Auto an und für sich kein innerstädtisches Verkehrsmittel ist." Die Autos haben sich nur in den letzten 50-70 Jahren die städtischen Verkehrsflächen gekrallt, sage ich provokativ, und es gibt auch Bewegungen, die Flächengerechtigkeit fordern. Das ist auch ein weiterer Punkt, den man ansprechen sollte. Der motorisierte Verkehr hat 80-85% der Verkehrsflächen. Und wie ich vorhin aber gesagt habe, nachdem wir zehnmal so viel Fläche brauchen, um das Transportgut, das sind Menschen, Güter und Nachrichten, das ist unser Transportgut, um das transportieren zu können, brauche ich zehnmal so viel Fläche, wenn ich die mit dem PKW transportiere wie mit Öffis, zu Fuß oder mit dem Rad. Das heißt, ich kann in dicht bebauten Innenstädten das Auto fördern, solange ich will, ich werde trotzdem pro Fahrstreifen nur um die 2000 Pkws pro Stunde transportieren. Und mit einem mittleren Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Pkw kann man mit diesen 2000 Pkws 2400 Leute transportieren. Mit dem Radverkehr kann ich 15.000 Menschen und mit dem Fußgängerverkehr 25.000 Menschen transportieren auf dieser Fläche. Das heißt, das muss in die Köpfe der Politik rein. Und wie gesagt, Zu- und abfahren für die Autos muss überall möglich sein, weil es kommen ja sofort die Argumente; ich bin gehbehindert, ich muss so viel transportieren, meine Oma muss ich transportieren, meine Kinder, ja, kann ich alles machen, aber nicht schnell und nicht gefährdend. Die Fußgänger und Radfahrer wissen intuitiv, dass es diese Zusammenhänge gibt zwischen Kollisionsgeschwindigkeit und Überlebenswahrscheinlichkeit. Und wenn Sie ein Fußgänger mit 30 kmh Kollisionsgeschwindigkeit erwischen, dann überleben das zwar 8/10, wenn Sie aber 50 kmh Kollisionsgeschwindigkeit haben, dreht sich das, dann überleben nur 2/10, also 8 sind tot. Und, und das ist 50 kmh Kollisionsgeschwindigkeit. Wenn irgendjemand etwa 70-80 kmh innerörtlich fährt und dann kann man auch nicht mehr bremsen. Und da gibt es diese Kollisionsgeschwindigkeit und diese schweren Unfälle.

Sophie: Und wenn Sie jetzt Tempo 30 fordern und sagen, dass das dann generell gerechter wäre, weil alle circa gleich schnell unterwegs sind, würde es dann generell mehr Awareness geben? Also jetzt fahren ja viele Leute nicht mit dem Rad, weil sie Angst haben und weil sie auch das Gefühl haben, es kennt niemand so genau seine Rechte und Pflichten. Wenn ich jetzt mit dem Auto fahre und der Fahrradfahrer fährt vor mir, regt sich der Autofahrer auf zum Beispiel. Haben sie das Gefühl, dass wenn einfach alle schon mal gleich schnell sind, dass

sich dieses Problem dann automatisch lösen wird? Oder muss dann noch mehr Awareness geschaffen werden, wo die Rechte und Pflichten sind?

Michael Meschik: Erhöhung der Awareness ist immer gut, aber das, was Sie angesprochen haben, dass das die Radfahrer als Fleischbremse wirken, ja, das kann schon sein, vor allem Leute, die schon ein bisserl älter sind und mit einem normalen Rad unterwegs sind, die kriegen halt nicht so hohe Geschwindigkeiten zusammen und da wird dann mal der potenzielle Unterschied zwischen 60 kmh oder 18 kmh, 18 kmh ist die mittlere Geschwindigkeit im Radverkehr aus einigen Messungen, wenn ich eine Steigung dazu kriege habe ich nur 15 kmh und mit dem Auto kann ich 60 kmh fahren, dann ist das ein Hindernis. Die Toleranz ist überhaupt eine gute Sache. Es gibt, ein inzwischen umstrittenes Prinzip, der safety in numbers, das ist Jacobson 1993, glaube ich, der hat so was aufgestellt und hat versucht zu beweisen, dass je mehr Radfahrende unterwegs sind, desto sicherer wird es. Aus zwei Gründen, weil wenn immer viel Radfahrer unterwegs sind, kann man auch nicht schnell fahren, weil dann, überfährt man einen, was ich ja voraussetze, dass die meisten KFZ-Lenker nicht wollen. Und das zweite ist, wo viel Rad gefahren wird, da fahren auch teilweise die Rad, die hinterm Lenkrad sitzen, und wissen dann, worauf es ankommt, wo die gefährlichen Situationen sind und nehmen Rücksicht darauf. Gibt es jetzt aber Studien, die das in Frage stellen, ist noch nicht wissenschaftlich erwiesen, ob das jetzt stimmt oder nicht stimmt. Aber die Deutschen haben zum Beispiel versucht nachzuweisen, dass in Holland, dass die Situation nicht so viel besser ist als in Deutschland, weil die nur die Unfälle bisschen anders behandeln, das ist schwierig. So, also ich weiß jetzt nicht, ob ich die Frage beantwortet habe, aber Toleranz ist auch etwas, was uns irgendwie im Verkehrsgeschehen abhandenkommt. Ich habe mit einigen Leuten geredet, es wird auf den Straßen, die Fahrweise und das Verhalten, aus meiner Sicht, aggressiver. Also ich habe so den Eindruck, dass die immer stärkere Motorisierung, das Vermögen von Fahrzeugen über 200 kmh Spitzengeschwindigkeit zu fahren, die verleitet dazu, das auch auszureizen, weil sonst versteh ich nämlich nicht, ich bin jetzt aber kein Psychologe, warum sich die Leute dann unbedingt Autos kaufen müssen, die 200-400 PS haben? Der einzige Unterschied ist, wenn man sich an die Regeln hält, die Höchstgeschwindigkeiten, die wir haben, was aber nicht immer der Fall ist, dann kann ich halt in vier Sekunden auf 100 kmh beschleunigen statt in acht Sekunden. Okay und dafür zahle ich doppelt so viel Steuer und Versicherung, bei einem höheren Treibstoffverbrauch. Das ist nicht rational. Also wobei Mobilität ist, grundsätzliche nicht rational in vielen Bereichen.

Sophie: Wir haben ja vorher auch schon die Pläne, Ziele, Strategien der Stadt Wien angesprochen, dass sie sich immer große Ziele setzen, aber oftmals nicht so viel draus gemacht wird. Finden Sie es trotzdem gut, dass es diese Pläne gibt, dass sich konkrete

Maßnahmen Ziele gesetzt werden? Oder gibt es Ihrer Meinung nach eine bessere Lösung oder noch konkretere Zielsetzung? Oder wie könnten wir das diese Situation verbessern?

Michael Meschik: Naja, da müssen wir definieren, was ist konkret? Ich glaube konkreter als konkret brauchen wir nicht. Wenn ich ein konkretes Ziel habe, wie bis im Jahr 2030 15 % Radverkehrsanteil im Modal Split ist das ja ein konkretes Ziel, was bei vielen Plänen extrem fehlend ist, aus meiner Sicht. Typischen Beispiel sind die Klimaziele, die sogar vertraglich fixiert sind, Pariser Klimaziele, Kyoto usw. Kyoto hat Österreich ignoriert, nach wie vor, wir haben es weit verfehlt. Wir werden auch die Pariser Klimaziele verfehlen, was mit der eineinhalb Grad Klimaerwärmung zusammenhängt. Das einzige Land, das solche Dinge ernsthaft betreibt, aus meiner Sicht, ist die Schweiz. Die Schweiz hat Luftreinhalteverordnungen, da wurde beschlossen, so und so eine Emissionskonzentration ist zulässig. Und wenn wir konkrete Ziele in Programmen drinnen haben, dann muss auch dieses konkrete Ziel rechtlich einklagbar bzw. fixiert werden. Soll heißen, wenn wir 15 % Radverkehrsanteil haben wollen in 2030, und wir jetzt 7 % haben, dann heißt das, wir müssen 8 % zulegen, dann haben wir noch acht Jahre. 8% in 8 Jahren ist aber ganz einfach, wenn ich jedes Jahr evaluiere, muss ich jedes Jahr ein Prozent dazulegen. Und wenn ich das nicht mache und die Ziele ernst nehme, wenn sie wirklich konkret sind, dann muss ich sagen okay, ich bin jetzt 1 % unter dem Sollwert und jetzt muss ich entsprechende Maßnahmen setzen. Davon gibt es einige, haben wir schon darüber geredet, um dieses Ziel zu erreichen. Was mir beim Stadtentwicklungsplan 2025 sowieso ein bisserl auffällt, die haben, glaub ich 140 Ziele. Das ist wie bei den bei den Sustainable Development Goals. Die SDGs sind sehr nette Ziele bei denen, die UNO seinerzeit die Mobilität überhaupt vergessen hat, wo jetzt die Forscher, auch meine Kollegen, jahrelang forschen, wo jetzt die Mobilität sich in welchen Zielen versteckt, ist super interessant. Ich halte das für eine Blendgranate, wo man jetzt mit 137 Indikatoren jetzt schaut, ob man das alles erreicht. Für mich ist das der gesunde Menschenverstand, der eh sagt, in welche Richtung es geht. Ich brauche das nämlich nicht in solchen Zielen, die dann wieder nicht konkret umgesetzt werden, festhalten. Also konkrete Ziele beinhalten für mich auch einen konkreten Zielerreichungspfad, der entsprechend mit Sanktionen oder Maßnahmen verknüpft ist, damit man da hinkommt.

Sophie: Jetzt gibt es ja Stadtentwicklungsplan, Fachkonzept Mobilität, usw. Es gibt jetzt aber keinen expliziten Plan oder Strategie allein für Radverkehr. Ich frage mich manchmal, ob es sinnvoll wäre, einen eigenen Plan für Radverkehr in Wien zu erstellen oder sehen Sie es eher als sinnvoll, dass der Radverkehr in den Plänen verstrickt ist mit allen anderen Mobilitätsarten in Wien?

Michael Meschik: Ist sehr es als sinnvoller, dass die Mobilität als Ganzes betrachtet wird. Warum? Ich sage Ihnen ein Beispiel; Ich habe auf Radkonferenz usw. immer wieder einen Bekannten getroffen, der inzwischen in der Stadt Gent in Belgien in der Mobilitätsplanung ist. Und ich habe ihn gefragt; Wie ist denn das bei euch? Wen habt ihr als Verantwortlichen für den Radverkehr? Hat er gesagt; Niemand. Und das hat mich gewundert, weil die Stadt Wien hat jetzt einen neuen Radwege-Koordinator. Der frühere war da, der Kollege Blaha, mit dem ich ab und zu Projekte gemacht habe. Erst einmal hat die Stadt Wien darauf bestanden, dass der Radwege-Koordinator heißt, weil der Radweg ist für mich eine bestimmte Infrastrukturform, baulich getrennt. Und der Kollege von der Stadt Gent hat mir auf meinen erstaunten Blick dann gesagt; Ich habe niemanden, der speziell jetzt für den Radverkehr zuständig ist, sondern wir haben ein Planungsteam von 25 Leuten und jeder von denen schaut drauf, dass der Radverkehr berücksichtigt wird, während allen Maßnahmen, die wir machen, ob im öffentlichen Verkehr etwas gemacht wird, eine Straßengestaltung gemacht wird, eine Straße neu gebaut wird oder rückgebaut wird etc., dass der Radverkehr grundsätzlich zu berücksichtigen ist. Das heißt, es gehört ein allgemeines Verständnis für den Radverkehr in alle Planer, die sich mit der Mobilität überhaupt beschäftigen. Die Deutschen haben inzwischen ein Gesetz, dass bei hochrangigen Straßen, Infrastrukturprojekten, sprich Brücken über Flüsse, Täler etc. grundsätzlich der Radverkehr mitzunehmen ist. In Linz haben sie jetzt zwei, drei Donaubrücken neu gemacht, da haben sie zwar den Radverkehr nicht ganz vergessen, aber da haben die Radfahrer 2,5 Meter bekommen, das ist eine Anlage, die im Erschließungssystem reicht, aber nicht als Hauptroute ausreichend ist. Das ist, wie wenn es sie auf der Westautobahn einen Abschnitt machen mit 4 Meter Breite pro Richtung, das geht nicht. Also integriert, würde ich sagen, und mit entsprechenden Fachverstand und mit dem Wissen, was das für verkehrspolitische Auswirkungen hat. Wenn ich den Radverkehr nicht fördere, wie auch Wien im Großen und Ganzen, also ich sehe jetzt nicht wirklich, dass das forciert wird in Wien, die sind an und für sich aus meiner Sicht nicht ganz schlau. Denn es gibt genug Unterlagen und Publikationen, dass der Radverkehr einen sehr großen Volkswirtschaftlichen Nutzen hat. Es gibt von der Europäischen Kommission von 2019 glaube ich, das Handbook auf External costs. Wenn wir irgendwo Kosten betrachten, dann haben wir interne Kosten, die im System auch von den Nutzerinnen und Nutzern getragen werden. Wenn Sie jetzt mit dem Bus gekommen sind, dann haben Sie einen Fahrschein gezahlt. Das sind ihre internen Kosten. Aber es entstehen durch Mobilität, auch durch den ÖV und den Radverkehr entstehen externe Kosten, die Gesellschaft tragen muss, weil das der Verursacher nicht zahlt. Und die externen Kosten für PKW-Verkehr liegen etwa bei 10-12 Cent pro gefahrenen Kilometer, also ein Minus für die Volkswirtschaft. Und da beim Radverkehr und beim Fußverkehr sind es 3-5 Cent plus pro gegangen oder geradelt Kilometer. Das heißt, wir haben eine Differenz von etwa 15-20 Cent pro gefahrenen Kilometer. Das heißt, wenn in Wien

viele Milliarden PKW Kilometer zustande kommen, dann heißt das pro Kilometer 12 Cent Verlust für die Volkswirtschaft. Was wir in die Krankenhäuser, in die Luftbelastung, in die Industrie, was in alle möglichen Schäden reinvestieren und aus Steuergeldern volkswirtschaftlich finanzieren müssen und im Gesundheitssystem vor allem, das Sitzen macht die Autofahrer auch nicht jünger. Es gibt da viele Untersuchungen. Das müssen die Verantwortlichen irgendwo mitkriegen, dass eine Volkswirtschaft, die auf die aktive Mobilität setzt, auch billiger zu managen ist. Und das ist so ähnlich wie mit der Zersiedelung. Da wissen wir, dass ein kompakter Ort, viel, viel billiger im Management ist, so schön das auch ist, für die Leute ein Haus im Grünen zuhaben. Ich verstehe das schon, aber es ist einfach nicht finanzierbar auf Dauer. Da zahlen alle anderen mit. Das sind so Sachen, was man alles machen muss, um das zu fördern, das muss man einfach verstehen. Das verstehen viele Leute nicht und diese blöden Sprüche der Autofahrer; wir sind die Melkkuh der Nation, wir zahlen so viel, kennen sie eh. Jeder PKW wird in Österreich mit etwa 2.000 € pro Jahr subventioniert, da rede ich noch gar nicht von erhöhtem Kilometergeld oder den Zuzahlungen zum Treibstoffpreis, den alle wieder haben wollen, sondern es ist einfach so, dass die Leute, die Auto fahren, 2.000 € pro PKW im Jahr eigentlich mehr zahlen müssen. Und die Fußgänger eigentlich jedes Jahr ein Fahrrad geschenkt kriegen müssten, weil sie der Volkswirtschaft im Wesentlichen so viel Geld ersparen.

Sophie: Ich habe noch aufgeschrieben, das für einen guten Radverkehr auch der Lückenschluss sehr wichtig ist.

Michael Meschik: Ja klar.

Sophie: Wie sehen Sie das in Wien?

Michael Meschik: Es gibt Programme, wo sie die Lücken schließen. Es gibt Routen verschiedener Hierarchien, die Hauptrouten versuchen sie zu schließen. Da muss man halt sehr vorsichtig sein und man muss das auch in einer entsprechenden Qualität machen. Das BMK hat jetzt die klimarelevanten Richtlinien öffentlich gratis verfügbar gemacht. Also es gibt die RVS, Vorschriften für das Straßenwesen, die 03.02.13 ist das glaube ich für den Radverkehr. In dieser Richtlinie haben wir eine, erstmal wieder seit vielen Jahren, eine Routenhierarchie drinnen, es gibt eine Hierarchie von Hauptrouten, so wie Autobahnen bis hin zu Erschließungsstraße und Wohnstraße, und das haben wir jetzt im Radverkehr auch gemacht. Und das heißt dann aber, dass Hauptradverbindungen auch entsprechende Wertigkeit haben und aber auch entsprechend gestaltet werden müssen. Also da reden wir dann von Radwegen, die vier oder 6 Meter breit sind für eine Hauptroute. Das war unter

anderem ein Grund, warum die Mariahilfer Straße, die wegen der Verkehrsberuhigung für die Fußgänger sehr schöne Anlage ist, in Wien nie die goldene Speiche gewonnen hat, also die Auszeichnung als gute Radfahranlage, weil als Hauptachse eine Fußgängerzone einfach keine gute Radverkehrsanlage ist. Eine Fußgängerzone ist im Erschließungssystem gut, da kann man mit dem Rad irgendwie durchkommen, aber Sie können nicht mit 30 kmh durchfahren. Das wäre ja genauso, wie wenn sie zum Beispiel auf der Westautobahn irgendwo in irgendeiner Ortschaft mit Tempo 30 belegen täten, dann wäre das auch keine Autobahn. Das Netz muss aus Haupttruten und aus Nebenrouten entstehen. Wenn Sie andere Städte anschauen, dann ist es teilweise viel besser gelöst. Kopenhagen fällt mir ein, die Berliner geben sich auch Mühe. Fahren Sie rad in Wien?

Sophie: In Wien selten.

Michael Meschik: Ich fahre auch sehr selten in Wien, weil ich inzwischen in Korneuburg wohne. Ich bin letztens mal wieder den Ring rumgefahren, das ist an und für sich eine der Haupttruten. Es ist eine Katastrophe. Sie können dort wirklich nicht schnell fahren. Da haben Sie dann im Bereich der Oper so viele Touristen und Fußgänger, dass das als Radroute mit diesen Wegen, die irgendwo da laufen, einfach nicht geht. Und daneben haben sie vier Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, wo die 60 kmh fahren können, das ist kein ausgewogenes Verhältnis. Das heißt, da ist für den Radverkehr wirklich nichts Gescheites. Da können Sie in Wien am Ring längst die neben Fahrbahnen für den Radverkehr öffnen, da müssten sie aber viele parkende Fahrzeuge rausschmeißen. Also Lückenschluss; Ja. Wenn ich jetzt von da nach Kornneuburg fahren möchte mit dem Rad, dann habe ich einige Abschnitte, wo es nichts gibt, das heißt, ich habe kein Netz. Das ist halt suboptimal. Klar, durchgehendes Netz ist eine wichtige Sache.

Sophie: Okay, jetzt gibt es die neue Straßenverkehrsordnung, wo Sie zumindest versucht haben, ein paar gute Sachen für Radfahrerinnen rauszukriegen. Das Wichtigste, was ich mir rausgeschrieben habe, ist der Mindestabstand und das rechts abbiegen bei der roten Ampel. Sehen Sie das als positiv? Ist diese Entwicklung ausreichend oder fehlt noch was?

Michael Meschik: Grundsätzlich kann man dazu sagen, die Straßenverkehrsordnung ist entstanden 1960. Wir haben jetzt, glaube ich, die drei 33. Novelle. Jetzt gibt es alle Jahre eine neue Novelle. Die Straßenverkehrsordnung ist grundsätzlich eine Autoverkehrsordnung. Der Radverkehr hat lauter Extrawürste. In den letzten zwei Novellen hat man versucht, diese Ungleichheit mit den Vorrangregeln ein bisserl zu beseitigen. Es gab dunkle Zeiten vor 15 Jahren, da war der Radverkehr von allen Radfahranlagen, die Sie sich vorstellen können,

grundsätzlich benachteiligt, weil sie mit dem ruhenden Verkehr gleichgesetzt hatten. Immer wenn irgendeine Radanlage in die Straße kommt, heißt das Nachrang für die Radfahrer. Inzwischen ist es so, dass Radfahrstreifen, teilweise auch parallel geführte Radwege, schon quasi gleichrangig von der Vorrangregelung her sind. Wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen parallel mit dem Kfz-Fahrstreifen endet, dann gilt an und für sich Gleichheit. Wer Fahrstreifen wechselt, hat Nachrang usw. und das wird jetzt besser. Und die Sachen, die sie rausgepickt haben, rechts abbiegen bei Rot, bei Kreuzungen vom Radverkehr, das haben viele Radfahrer, auch ich, wenn sie sich vergewissert haben, dass dort nichts Gefährliches kommt, immer schon praktiziert. Jetzt darf man es bei Halt. Wobei, da ist schon die große Befürchtung, dass die Sichtverhältnisse nicht ausreichen und dass es zu gefährlichen Situationen kommen kann. Und dass den Radfahrer, die ja angeblich so unzivilisiert sind, dass die halt nicht stehenbleiben. Weil es steht ja drinnen rechts abbiegen bei Rot nach Halt. Also zuerst stehenbleiben, schauen wenn es geht. Das mache ich auch regelmäßig, jetzt schon. Und dann kann man ja fahren, wenn's geht. Ja, das ist jetzt nicht so die Errungenschaft. Das ist genauso, wie vor Jahren eingeführt wurde, dass es Benutzungspflichtige und nicht Benutzungspflicht Radfahranlagen gibt. Weil aus Deutschland gibt es eine Studie, dass selbst auf den nicht Benutzungspflichtigen dann auch 95 % der Radfahrer diese auch nutzen, weil sie sich so freuen, dass sie etwas haben, dass aber auf der anderen Seite die Kommunen jetzt irgendeinen Schmarrn hinbauen, was nicht benutzungspflichtig ist, weil dann muss man auch die Breite nicht einhalten, dann sind das schlechte Anlagen. Die Überholabstände, das war eher ein juristisches Problem, die entsprechen jetzt annähernd dem gesunden Menschenverstand. Verantwortungsvolle Verkehrsteilnehmer haben immer schon solche Abstände eingehalten. Aber man konnte denen, die idiotischer Weise, mit 20 Zentimeter Abstand und 50 kmh beim Radfahrer vorbeizischen, bis jetzt nichts tun, weil es in keiner Richtlinie drinsteht. Es gibt aber noch immer paar Schlupflöcher, dass wenn ich jetzt eine Radfahranlage markiere, ein Mehrzweckstreifen und Radfahrstreifen, da kann ich trotzdem bis an die Markierung ranfahren beim Vorbeifahren, weil dann ist es nämlich kein Überholen, sondern nur ein Vorbeifahren. Dann macht die STVO wieder so was. Also das sind Dinge, die dann nicht passen.

Sophie: In der Literatur als auch in den ganzen Plänen von der Stadt Wien steht, dass Radfahren extrem kostengünstig ist, vor allem für die Nutzerinnen. Jetzt funktioniert es in Wien aber trotzdem nicht. Woran liegt es bzw. wäre es eine Möglichkeit oder eine Lösung, mehr Leihgeräte anzubieten?

Michael Meschik: Wenn sie ein Rad haben und das Rad nicht dauernd selber warten, was manche Autofahrer ja machen, dass sie ihr Auto dauernd warten, dann wird man sehen, dass

ein Jahresservice bei einem modernen Auto nur um die 300-400 € kostet. Wenn ich mein Fahrrad zum Service bringe, dann habe ich festgestellt, dass dort auch alle 2000-3000 Kilometer die Zahnräder vorn und hinten zu tauschen sind oder die Kette oder schon etwas zu tauschen ist und weil da viel Arbeit drinsteckt, zahle ich auch immer um die 200 €. Also dass das Radfahren so billig ist für Nutzer vom Service her glaube ich mal nicht. Von den Betriebsmitteln natürlich schon, weil wir haben da an der BOKU zum Beispiel die Bokubikes und nach drei Jahren Studium kann man das Bokubike verbilligt beziehen. Da zahlt man so 275 € und kriegt ein Rad um 550 €. Da haben wir schon 1200 Räder, inzwischen unter die Leute gebracht, das heißt, wir versuchen, das zu fördern. Im Betrieb kostet es natürlich weniger, ich glaube, vom ÖAMTC gibt es eine Berechnung, ein Auto kostet um die 500 € im Monat mit Kaufpreis, Abschreibung, Steuer, Versicherung, Betriebskosten usw. Und da spielt es auch kaum eine Rolle, dass jetzt der Treibstoff auf einmal, nachdem er drei Jahre unnatürlich billig war, weil jetzt kostet er um die 2, aber wäre der Treibstoff ganz normal wie Brot und Milch auch inflationsbedingt immer teurer geworden die letzten Jahre, dann wären wir jetzt sowieso bei 2 € oder noch mehr. Also da brauchen sich die Leute nicht aufregen. Was war nochmal die zweite Frage?

Sophie: Ob es eine Möglichkeit wäre den Radverkehr zu erhöhen, wenn man mehr Leihräder anbietet?

Michael Meschik: Genau, das ist was anderes. Das eine sind die Kosten, die, was ich weiß, aus Literaturen und mehreren Quellen nicht so eine große Rolle spielen, vielleicht schon im studentischen Milieu oder bei Leuten, die halt nicht viel Geld haben, also wenn man wenig oder kein Einkommen hat, dann ist das Rad immer eine gute Sache. Aber warum die Leute, wo viel Rad gefahren wird, die Räder nutzen, egal ob sie jetzt viel Geld haben oder nicht, ist, weil's so convenient ist, weil es einfach so praktisch ist. Sie brauchen keinen Parkplatz suchen, Sie müssen, wenn Sie in Wien heutzutage auf der Straße ein Auto stehen haben, müssen Sie 20 € zahlen pro Tag. Das heißt, das kostet einfach viel und das Fahrrad stellen sie einfach ab. Mit dem Fahrrad müssen sie nie Parkplätze suchen, sie stellen es einfach irgendwohin ab, auch an einem Baum oder am Geländer. Das mit den Leihrädern ist so eine Sachen, wir haben ein paar Studien schon gehabt, was Leihräder anlangt und gerade jetzt in Korneuburg, wo ich wohne, gibts von den ÖBB ein Projekt, wo ich mir ein Leihrad von Nextbikes ausborgen könnte. Ich bin Mitglied bei Nextbike, wenn ich irgendwo was zu tun habe und ein Rad brauche, dann borge ich mir auch eins aus. Ich könnte mir dort auch ein E-Scooter, E-Bikes und sogar kleine E-Autos ausborgen. Das Problem ist, wenn die Leihgeräte nicht Free Floating Leihgeräte sind, ist das ein großer Aufwand, vor allem, wenn man eines oder mehrere dieser Geräte eh zuhause hat. Was anderes ist für einen Pendler. Wenn man zum Beispiel nach Tulln fährt, dort

gibt es die Nextbikes, da kann ich die erste halbe Stunde gratis nutzen, da ist es super. Es gibt aber verschiedene Zielgruppen von Leihräder-Nutzern, für Touristen ist es gut, vielleicht für Berufspendler eventuell gut oder wo wir es auch verwenden, ist bei Radexkursion. Da gibt es Studierende aus ganz Österreich, die vielleicht kein Rad in Wien haben und die borgen sich dann ein Nextbike aus und da zahlt man dann so zehn Euro pro Tag, das ist nicht so schlimm. Also es gibt bestimmte Zielgruppen und in Gegenden, wo das Rad eh viel genutzt wird, haben die Leute eh selber eins. Leihräder sind ein Mosaikstein in der Radverkehrsförderung, aber die wichtigen Förderungen, wie schon gesagt, ist aus meiner Sicht einfach ein gemütlicher Verkehrsablauf, ein nicht aggressiver Verkehrsablauf. Und wenn Sie in Europa bisserl herumkommen, dann sehen Sie, dass in Österreich, in Westösterreich und bei uns am Land wird schon auch anderes Auto gefahren als in Wien. In Wien sind sie teilweise sehr aggressiv. Und sobald sie irgendwo ins Weinviertel oder Waldviertel kommen oder in Lienz in Osttirol, habe ich festgestellt, dass die KFZ-Lenker den Radfahrern viel mehr durchgehen lassen und die Autofahrer sind vorsichtiger. Das heißt, das ist fast wichtiger als Infrastruktur. Und das Problem in Wien ist die glauben halt nicht, dass sie mit einer geringen Geschwindigkeit den Radverkehr fördern, sondern die müssen immer wirklich protzige Radanlagen bauen. Da gibt es Bordsteine, die sind aus Granit geschnitten, das kostet viel Geld, wenn die einmal dort irgendwo eingebaut sind, bleiben dann, weil es so teuer ist das umzubauen. Und man könnte mit geringer Geschwindigkeit, wenn man das flächendeckend macht, am Wochenende den Hebel umlegen und sagen; ab jetzt ist Tempo 30 und das wird dann auch noch kontrolliert, dass wirklich nur 30 kmh gefahren wird, da können sie viel schneller, viel mehr bewirken.

Sophie: Dann kommen wir noch zu den Frauen im Radverkehr. Sind Sie der Meinung oder haben Sie das Gefühl, dass Frauen im Radverkehr in ihrer Mobilität in irgendeiner Weise eingeschränkt sind, im Gegensatz zu Männern in Wien?

Michael Meschik: Die Formulierung ist a bisschen schwierig. Also was ich weiß, haben Frauen ein bisschen andere Mobilität als Männer. Da gibt wird ewig diskutiert, ob das jetzt, wir bleiben beim physischen Geschlecht, am Geschlecht liegt. Also Männer und Frauen haben ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten. Meine Meinung dazu ist; Es gibt dabei grundsätzlich zwei Ströme. Menschen sind wie sie sind und bleiben so das ganze Leben oder es wird ihnen anerzogen. Diese zwei Ströme gibt es, die gibt es auch in der Mobilität. Das heißt, ich bin der Meinung, dass im Wesentlichen die Mobilität der Menschen ein bisschen mit ihren Aufgaben zusammenhängt. Das sind Arbeitswege und Hol- und Bringwege und so weiter. Das klassische System am Land, mit Beginn der Motorisierung, der Mann fährt in der Früh mit dem Auto in die Arbeit und die Frau muss schauen, wo sie bleibt und inzwischen mischt sich das. Also, ich kann Ihnen jetzt nicht sagen, Frauen sind so und so, ich weiß nur, dass Frauen im

Schnitt jetzt einmal, würde ich sagen, nach langer Erfahrung a bisserl ängstlicher sind in der Mobilität. Das heißt, wenn sie Gefährdungsempfinden haben, dass sie sich dem nicht wie manche Männer so quasi mit der Kampfausrüstung reinschmeißen, sondern sagen Ja, das will ich jetzt eher nicht. Das ist mal meine persönliche Meinung, kann man bissi belegen, weil wir schon wissend, dass beim Modelsplit im Radverkehr die Frauen eher unterrepräsentiert sind und mehr Männer fahren. Und in Wien werden sie auch kaum im Stadtzentrum Kinder fahren sehen, obwohl die ab zehn, mit der Radfahrprüfung sogar schon ab neun selbstständig Rad fahren dürften. Sie sehen also relativ wenig Kinder, sondern erst Menschen ab dem Studienalter, also so ab 18 und ältere Leute, die fahren mit dem Rad und da sind halt mehr Männer unterwegs als Frauen. Das dürfte mit dem Gefährdungsempfinden zu tun haben. Wir wissen aus vielen Untersuchungen, dass wir relativ konstant über lange Zeiträume, im Schnitt eine Mobilitätszeit von 85-90 Minuten am Tag haben. Das heißt, jeder von uns, ist im Schnitt eineinhalb Stunden pro Tag mobil egal auf welche Art. Und wenn Sie jetzt ein Mobilitätsverhalten haben, das Auto orientiert ist, dann fahren Sie mit dem Auto, dann können Sie in der Zeit 120 Kilometer fahren. Und wenn Sie zu Fuß gehen, weil Sie sich das nicht leisten können oder nicht wollen, dann können Sie halt der Zeit sieben Kilometer zurücklegen. Und da haben wir diese Spannungen drin, wo manche Leute sage, ich muss ja mit dem Auto fahren, ja, aber wir wählen uns auch die Ziele, je nachdem, was wir zur Verfügung haben und was wir präferieren. Sobald ich die Geschwindigkeit rausnehme, würde, würde ich erwarten, dass die Wege kürzer werden oder dass die Leute halt eher mit öffentlichem Verkehr fahren. Das heißt, ich bin ein Verfechter der Mobilitätswende. Wir sollte Energie einsparen, bis 2030 40 % der fossilen Mobilität einsparen. Das können wir nur machen, wenn wir auf die Verbrennungsautos verzichten, wobei auch die Elektroautos haben auch nur so halb so hohe CO₂-Emissionen pro Kilometer 100 Grad im Vergleich zu 200 Gramm von einem Verbrenner. Das heißt, wir kommen nicht auf null. Auch der Bus braucht 80 Gramm pro Person, die er transportiert. Auch das Fahrrad muss man herstellen. So, und jetzt wieder zurück zu den Frauen. Es ist so, dass die Frauen mit der zunehmenden Gleichstellung der Geschlechter mit selben Aufgaben auch eine ähnliche Mobilität haben und man weiß, dass dort, wo die Verhältnisse gut sind, in Wien haben glaube ich 40 % der Haushalte kein Auto, auf dem Land haben 50 % der Haushalte nur ein Auto. Das heißt, wenn eine Person und es ist halt leider traditionell oder am Land immer noch der Mann mit dem Auto weg ist, und die Familiengröße in Österreich im Schnitt 2,2 Personen beträgt, dann haben die 1,2 Personen kein Auto. Das heißt auf dem Land fahren die Frauen deutlich häufiger mit dem Rad und gehen auch zu Fuß und nutzen den ÖV stärker als die Männer, weil die sind mit dem Auto in die Arbeit gefahren. Großes Big Picture, aber das stimmt natürlich nicht für das Individuum. Und ansonsten Frauen, die gleiche Tätigkeiten machen wie Männer, die in der Früh die Arbeit fahren, haben eine ähnliche Mobilität. Ich weiß aber von meiner Frau, die hat einen Führerschein, aber sie will in

Österreich eher nicht mehr Auto fahren, das ist ihr zu blöd und zu gefährlich. Ich habe auch Kolleginnen, die einen Führerschein haben, aber auch sagen, in Wien brauche ich kein Auto und ich fahre auch nicht. Das sind dann eher die Frauen, die Männer, die geben das nicht zu. Als Mann musst du irgendwie noch so stark sein und du hast keine Angst vor nichts, du fährst auch auf der Südosttangente es macht Spaß. Das heißt wir haben diese Unterschiede, glaube ich, und um Frauen auf das Rad zu bringen, muss ich relativ gute Verhältnisse schaffen. Ich betreue eine Masterarbeit, in der wir dran arbeiten ein Bewertungstool für Radverkehrsanlagen zu erstellen, wo wir verschiedene Kriterien messen, hauptsächlich die Breite. Also ich halte die Breite für sehr wichtig, weil wenn der Radweg zu schmal ist, kann die Beleuchtung oder die Markierung noch so schön sein, man nicht gut fahren. Im Wesentlichen machen wir das Tool für Alltagsradverkehr, aber auch touristischen Radverkehr. Ich bin der Meinung, dass wir im touristischen Radverkehr jetzt eher weniger trainierte Leute haben, die haben eine geringere Frustrationstoleranz, die wollen schön Radfahren, die wollen in angenehmer Umgebung, fernab von Autos und sicher und ruhig und gemütlich fahren. Das heißt, da muss ich die Kriterien schärfer fassen, die brauchen breitere Anlagen, schöner, eher getrennt vom KFZ-Verkehr. Und das ist ein bissi auch Frauenmobilität am Rad. Das heißt, ich kann von einer Frau nicht verlangen, dass sie sich, wenn sie jetzt Kinder hat, und in Sorge ist um ihre Familie usw., auf ihr Rad schwingt auf der Gürtel Fahrbahn, nicht am Radweg, fährt, nur so damit ich den Konnex herstelle. Also da muss ich besonders gut arbeiten. Genauso haben wir irgendwann auch ein Forschungsprojekt gemacht, da haben sich mich gefragt, wie muss ich die Infrastruktur machen, damit Kinder sicher unterwegs sind. Das muss ich es auch gut machen. Aber im Wesentlichen behaupte ich das, was wir in der Richtlinie formulieren, die Breiten sollten so sein, die Sichtfelder sollten so sein und das sollte man absenken und hin und her, wenn ich das mache, habe ich auch eine gute Voraussetzung. Also ich kann fast Männer und Frauen nicht trennen, weil wir haben auch andere Gruppen, Senioren zum Beispiel, wenn die Sinne nicht mehr so funktionieren, die körperliche Leistungsfähigkeit nicht mehr so ist bzw. alte Leute fürchten sich enorm vor dem Stürzen, muss ich die Anlagen ja grundsätzlich gut machen. Ich muss breite und direkte Führungen an Kreuzungen machen, dass auch ein rechtsabbiegendes Auto weiß, wo der Radfahrer jetzt dann irgendwo mit mir in Konflikt kommen kann. Wenn sie die Radfahranlage noch verschwenken vor der Kreuzung, dann weiß keiner, wo was kommt. Und das Problem von Radfahranlage an der Seite ist grundsätzlich, dass die immer in zwei Richtungen befahren werden. Wenn sie mit dem Auto rechts abbiegen wissen Sie, dass da rechts neben Ihnen, wenn dort eine Radfahranlage ist ein Radfahrer genauso wie die Fußgänger kommt, dann schauen Sie vielleicht den rechten Außenspiegel. Wenn jetzt diese Anlage jemand in der anderen Richtung befährt, dann haben Sie ein Problem. Sie können nicht gleichzeitig rechts und geradeaus schauen. Und noch schlimmer ist es, wenn Sie links abbiegen und links von Ihnen eine Radfahranlage ist, die in

zwei Richtungen befahren wird, das ist in Wien teilweise auch legal. Da müssen Sie auf den Gegenverkehr achten, weil der Vorrang hat, und dann schauen Sie, wenn es geht, dass Sie möglichst schnell wegkommen. Und dann sehen Sie noch den Radfahrer, der auf Sie zukommt, aber mit dem, der links von hinten kommt, rechnen sie nicht. Deswegen bin ich innerörtlich eher nicht der Fan von so getrennten Anlagen. Da würde ich die Radfahrerinnen lieber auf der Straße führen, auf entsprechenden Streifen oder im Mischverkehr bei geringer Geschwindigkeit. Und wenn das verinnerlicht ist im Verkehrssystem und die Motorisierten besonders aufpassen auf die Radfahrer, dann ist das ein Verkehrsklima mit einer entsprechenden Infrastruktur, wo alle gut können. Dann können die Frauen auch. Waren sie schon mal in Kopenhagen?

Sophie: Ja ich war vor ca. einem Monat dort und finde das Rad fahren dort super.

Michael Meschik: Es ist deswegen trotzdem nicht ungefährlich, wenn irgendein betrunkenen Autofahrer abbiegt und sie erwischt, kann trotzdem was passieren. Aber mir ist aufgefallen in Kopenhagen, dass die Leute, so wie wir da jetzt sitzen, sich aufs Rad schwingen und Rad fahren. Und in Österreich haben wir eher die MAMILs, also die Middle Age Man in Lycra, also man zieht sich was an, dass man jetzt Rad fährt und dort ist es ein Verkehrsmittel. Wir brauchen ein gutes Verkehrsklima und das werden wir nur kriegen, wenn die Geschwindigkeiten einigermaßen homogen niedrig sind, dort wo Rad gefahren wird. Selbst wenn Sie auf einem Radweg fahren und die Autos daneben fahren um die 70 kmh, Sie wissen ja, Sie kommen irgendwann an die nächste Kreuzung, an der die Autos mit 40-50 kmh um die Kurve fahren, da fühlt man sich nicht gut. Also ich fühle mich in Österreich jetzt nicht so wirklich sicher. Ich versuche selbstbewusst zu fahren. Das ist auch eine Sache, was meiner Frau zum Beispiel, die halt eher vorsichtig ist, dann eher nicht guttut. Das heißt, wenn sie als Fußgängerin auf einen Schutz, wo sie Vorrang haben, zaghaft zugehen, weil die Autos schnell fahren und sie eher zurückweichen, dann werden Sie die Autofahrer nie drüber lassen. Das heißt, sie müssen forsch draufzugehen, immer schauen, was sie tun. Sie müssen sprungbereit sein, würde ich Ihnen empfehlen, aber sonst warten sie immer. Und so ist es mit den Radverkehr auch, man muss sich sein Recht einfordern. Immer mit der Konsequenz, dass man noch ausweichen kann.

Sophie: Okay, noch mal noch kurz zu den Frauen zurück. Haben Sie das Gefühl, dass es genügend Frauen in der Verkehrsplanung bzw. in der Radverkehrsplanung gibt und wenn nicht, ob das helfen würde, dass mehr Frauen fahren, aber auch dass der Radverkehr sicherer wird?

Michael Meschik: Ich weiß es nicht, es ist jetzt politically correct, dass ich ihnen sag ja natürlich. Ich bin relativ kritisch. Wir haben an der BOKU in der Landschaftsplanung die Frau Gerda Schneider, die gendergerechte Planung unterrichtet seit Jahren und die können mir noch immer nicht ganz erklären, was das ist. Wobei, ich bin schon ein bisschen provokant, weil ich habe Ihnen vorhin gesagt, wir versuchen in den Richtlinien von den Grunderfordernissen anzugehen, wie Radfahranlagen oder Fußgängeranlagen ausschauen müssen. Und bei Fußgängeranlagen ist es so wie beim Radverkehr auch, dass man für die Bewegung eines Rades etwa einen Meter Streifen braucht. Und dann brauche ich noch Schutz zu anderen Nutzungen, zu aufgehende Autotüren ca. einen 3/4 Meter und zu fließender Verkehr mit 50 kmh ca. einen halben Meter. Das würde heißen, dass ein Mehrzweckstreifen insgesamt 2,25 Meter Platz braucht. Bis jetzt war in der Richtlinie dafür 1,5 Meter vorgesehen, das geht sich nicht aus. Das heißt, ich bin persönlich immer bestrebt gewesen, Verkehrsanlagen für den Fuß und Radverkehr so zu planen, dass sie funktional sind. Und in der gendergerechten Planung haben sie mir dann irgendwie so erklärt, wir wissen doch, dass die Männer am Land am Wochenende eher zum Fußballplatz fahren mit dem Auto und die Frauen aber mit dem Kinderwagen zur Konditorei gehen. Und ich habe gesagt, das ist jetzt nicht meine Planungseinstellung, sondern ich mache einen Gehsteig so mit Absenkung, dass man mit dem Rollstuhl, mit den Rollkoffer, mit dem Kinderwagen, wurscht, wer das ist, mit dem Rollator dort fahren kann, in zwei Richtungen. Und das gilt für den Radverkehr auch, ob Frau, ob Kind, ob Mann, ob Senior usw., für diese verschiedenen Gruppen, versuche ich das so zu machen, dass das gut und sicher geht. Das ist meine Planungsphilosophie. Ich war immer Fuß- und Radverkehrsplaner und deswegen ist es für mir bisschen verwunderlich, dass Frauen anders planen würden. Meiner Philosophie nach sehe ich das so. Aber die Frage von ihnen war jetzt ob mehr Frauen in der Radverkehrsplanung den Radverkehr nutzen würden und ihn sicherer machen würden?

Sophie: Ja genau.

Michael Meschik: Ja, wahrscheinlich schon, wenn wir voraussetzen, dass die Männer irgendwie eher den motorisierten Verkehr fördern und nicht den Aktivverkehr fördern, dann ist es gescheiter, wenn mehr Frauen drin sind, die dann teilweise auch meine Meinung vertreten. Ich habe letztens vorgeschlagen, in einer Ortschaft im Kerngebiet Tempo 30 zu machen, weil ich keine physischen Anlagen für Radverkehr dort unterbringe. Und da hat der Mensch gesagt, die Landesstraße habe eine andere Funktion, damit die armen Pendler, es sind immer die armen Pendler, schnell durchfahren können. Dann habe ich gesagt das muss man abwägen mit der Sicherheit der dort ansässigen Bevölkerung, wie Kinder und Leute, die queren etc. und dann ist die Geschwindigkeit eben auf den Kilometern nicht das Maßgebende, sondern ist die

Sicherheit und der Komfort, die Lebensqualität, da muss man langsamer werden, das vertrete ich. Ich würde erwarten, dass Frauen das auch mehr fordern würden. Brüsseler hat von 2021 auf 2022 fast flächendeckend auf Tempo 30 umgestellt, von 10 Verkehrstote im Jahr, hatten sie jetzt nur mehr zwei im letzten Jahr. Das ist in Österreich noch immer nicht so weit. Also Frauen als Planerinnen ja, auf der anderen Seiten.... Vielleicht historisch, ich habe 1978 angefangen Kultur- und Wasserwirtschaft an der Boku zu studieren. Das ist ein Bauingenieur, der sich mit Verkehrsinfrastruktur, unter anderem aber auch mit Wasser, Abwasser usw. beschäftigt. Da haben 135 Leute angefangen und da waren darunter drei Frauen. Und ich behaupte jetzt immer provokant, ich habe nie einer Frau jetzt irgendwas in den Weg gelegt, so ein Studium zu beginnen. Heutzutage ist es ein bisserl ausgewogener an der BOKU. In diesen technischen, planerischen Fächern haben wir jetzt ausreichend viele Frauen oder fast Parität und dann spielt sich das von allein ein. Was ich versuche, ist, dass ich immer für die Menschen plane und eben schaue, dass aus meiner Männerideologie der nicht motorisierte Verkehr, weil er wenig Umwelt und Ressourcenbelastung hat und eine sehr verträgliche Mobilität ist, dass man den fördert, wenn ich das jetzt vertrete, muss ich jetzt nicht eine Frau sein. Aber es ist wahrscheinlich so aus meiner persönlichen Erfahrung, dass Frauen vielleicht andere Schwerpunkte setzen, als meine männlichen Kollegen. Also wahrscheinlich sind Frauen in der Planung förderlich, aber ich zeige den Leuten in der Ausbildung wie die Zusammenhänge sind auf was man schauen sollte, und dann ist es wahrscheinlich irrelevant das physische Geschlecht.

Sophie: Dann komme ich jetzt mal zu meiner letzten Frage. Ich verwende nämlich in meiner Arbeit ein Framework, das sich darauf bezieht, dass Gender und Mobilität nicht voneinander zu trennen sind. Haben Sie das Gefühl, dass die Stadt Wien in Ihren Planungen, vor allem bezogen auf den Radverkehr, auf sowas auch achtet?

Michael Meschik: Das müssen wir, müssen Sie mir jetzt erklären. Sie haben ja gesagt, Sie gehen davon aus, dass Gender und Mobilität nicht zu trennen sind, was heißt das jetzt genau? Gender ist ja für mich jetzt nicht nur das physische Geschlecht?

Sophie: Also im Grunde genommen bezieht sich auf das soziale Geschlecht also Gender und Mobilität. Also quasi das das soziale Geschlecht und Mobilität nicht voneinander zu trennen sind, dass es halt geschlechtsspezifisch ist, wie man sich bewegt, wohin man sich bewegt, wie oft man sich bewegt und ob die Stadt Wien auf so was achtet?

Michael Meschik: Schwierige Frage. Erstens einmal haben wir bei der Stadt Wien viele Akteure. Die offizielle Meinung, in den Papers, im STEP und solche Dinge, da kommen

Genderbelange vor. Wobei ich a bisserl so immer der Meinung bin, da schwurbelt man sich ein bisserl rum, wir behandeln das, dann haben wir das und können sagen wir sind super. Bei der Stadt Wien als solches, kommt es vor, aber ich sehe es jetzt nicht, wenn sie eine Straße bauen. Ich habe eh gesagt, ich glaube nicht, dass es in Verkehrsanlagen jetzt wirklich irgendwelche Gender Maßstäbe gibt. Wenn eine Verkehrsanlage ausreichend dimensioniert ist, also nach allen Regeln der Kunst und ich mir wirklich Mühe gebe, dass zu überlegen, wie das funktioniert, dann ist das für alle gut. Ich sage auch, die Barrierefreiheit nutzt uns allen. Jeder hat einmal irgendein Bein oder die Hand gebrochen oder einen schweren Koffer oder was zum Schleppen oder später einen Rollator oder einen Rollstuhl und dann ist das jetzt nicht nur frauen- oder männerspezifisch. Viele denken dann an die Frau mit dem Kinderwagen, ja, das ist häufig, es gibt aber auch schon viele Männer mit Kinderwagen. Also ob das die Stadt Wien macht? Ich kann es Ihnen nicht sagen. Ich glaube nach wie vor, wenn wir es gut machen, dann hilft das allen. Weil Radverkehr ist der Teil der aktiven Mobilität. Das Geschlecht ist oft das Einzige, was wir haben, wenn wir statistisch auswerten. Es gibt eine Studie in Österreich von Ramelow 2015, da geht es um das Mobilitätsverhalten von Schulkindern. Und in dieser Studie, haben sie über 5000 Schulkinder analysiert, wie viel Aktivität sie in ihrem Leben noch haben. Und da gibt es deutliche Unterschiede zwischen Buben und Mädchen. Die Mädchen bewegen sich leider in Österreich statistisch signifikant weniger als die Buben. Was ich weiß von der Entwicklung von beiden Geschlechtern, dass bis zum Volksschuleintritt sind Mädchen und Buben relativ gleichauf. Und diese Studie ergibt das, glaube ich, nur mehr 30 % der Kinder beim Schuleintrittsalter, die Empfehlung der WHO von einer Stunde Aktivität pro Tag erfüllen. Mit 17 sind es bei den jungen Damen nur mehr 5 %. Und das kann jetzt nicht nur zusammenhängen mit der Umgebung, sondern das dürfte irgendwo schon im Geschlecht, aber auch mit der Rolle, also mit dem Gender auch zusammenhängen.

Sophie: Okay, also zusammenfassend heißt es, Sie sehen schon, dass Frauen teilweise andere Wege haben als Männer, aber...

Michael Meschik: Ja, über die Wege haben wir gar nicht geredet. Die Wege hängen damit zusammen, was sie für Aufgabe haben in Ihrem Haushalt, ob Sie jetzt mit jemandem zusammenleben oder nicht. Das heißt, alleinstehende Frauen, alleinstehende Männer haben wahrscheinlich ähnliche Situation, die ganze Versorgung müssen Sie alles gleich machen. Aber sobald wir klassische Haushalte haben, ist es so Frauen machen, die die Kindererziehung und den Haushalt und Männer gehen arbeiten, nicht wertend. Also da haben Sie schon recht, das hängt aber mit den Aufgaben zusammen. Ich kenne aber genug Leute, da sehe ich gar keinen Unterschied zwischen Männern und Frauen. Es kommt auch immer auf den Hintergrund an, was machen die Eltern, die Bekannten und so.

Sophie: Man kann das natürlich jetzt nicht verallgemeinern, aber grundsätzlich gibt es das noch, dass Frauen teilweise andere Wege haben und auch teilweise anders unterwegs sind als Männer und das sehen sie auch so? Aber in der Planung würden sie trotzdem nichts anders machen, denn wenn man die richtige Planung hat mit breite Wege, Tempo 30 und so, dann reicht das?

Michael Meschik: Dann glaube ich, dass das funktioniert. Zwischen Alltags- und Freizeitverkehr habe ich glaube ich ähnlich große Unterschiede oder größere als zwischen Männer und Frauen. Und ich kann mir es aber gar nicht leisten, aufgrund des geringen verfügbaren Platzes jetzt Radwege für Männer, Radwege für Frauen, Radwege für Freizeit und Radwege für Alltagsverkehr zu machen. Ich habe meistens großes Glück, wenn ich überhaupt eine gute Anlage habe, und das ist dann eher situationsbedingt, wo ich dann welche Verkehrsarten treffe. Also je nach Uhrzeit sehe ich eher Alltagsverkehr, der hat in der Früh und am Abend seine Stoßzeiten und der Freizeitverkehr eher untertags. Und das Geschlecht, die Lebensart und die Aufgaben und die individuelle Prägung, das sind Dinge, die zusammenspielen. Und da würde ich aber sagen, in Summe sind wahrscheinlich Frauen, im Mittelmaß mit großen Schwankungen, etwas vorsichtiger, sicherheitsbewusster kann man auch sagen.

Sophie: Das waren meine Fragen. Gibt es noch irgendwas, was ich nicht gefragt habe, was du noch unbedingt ergänzen möchte?

Michael Meschik: Wir haben die Radabstellplätze nicht gesprochen, die sind in Wien nicht so schlecht, da gibt es anderes wo viel Schlimmere. Aber sonst habe ich nichts mehr zu ergänzen.

Sophie: Perfekt, dann danke schön.

Sophie: Die erste Frage wäre, was so Ihre Einschätzung, Ihre Meinung zum Radverkehr so ganz generell momentan in Wien ist?

Lina Mosshammer: Schwierige Frage. Also grundsätzlich ist Wien bekannt als Stadt der Multimodalität und des öffentlichen Verkehrs. Da sind wir auch im Vergleich zu anderen vergleichbar großen Städten in Europa Vorreiter. Wenn es ums Radfahren geht, haben wir sicher noch einiges aufzuholen, es liegt insbesondere daran, dass wir zwar teilweise gute Radwege haben, die oftmals aber nicht verbunden sind, dass es zwischen den Bezirken noch sehr unterschiedlich ist und das noch in vielen Fällen keine wirklich abgetrennte Infrastruktur gebaut wird, sondern nur Radstreifen oder ähnliches umgesetzt wird. Und dass das nicht unbedingt die Sicherheit gibt, die viele Menschen brauchen und die auch einfach notwendig ist, um sicher Radfahren zu können, dementsprechend hätten wir sicher einen viel höheren Radanteil. Das sieht man auch an anderen Städten, wie Amsterdam, wie Kopenhagen, dass da noch viel Potenzial nach oben ist.

Sophie: Die momentane Regierung hat sich ja zum Ziel gesetzt, dass der Radverkehr bis 2030 auf 13 % erhöht wird. Momentan sind es so circa bei 9 %, wie könnte man das erreichen?

Lina Mosshammer: Also wichtig ist es da wirklich sichere gute Radinfrastruktur zu bauen, weil wenn man sich beispielsweise Amsterdam anschaut, dann gibt es zwar einen hohen Radanteil, aber der Autoanteil ist relativ ähnlich. Das heißt, dort ist eigentlich im Vergleich zu uns, sozusagen ÖV und Rad einfach umgedreht. Und natürlich müssen wir auch den öffentlichen Verkehr entlasten, das ist auch ein wichtiger Punkt. Aber das auch so komfortabel zu machen, dass wirklich der Autoverkehr reduziert wird, ist dann noch der schwierigere und wichtigere Schritt. In Wien hat es schon, ich glaube 2014, diese Pläne gegeben für diese Rad-Highways beispielsweise, also wirklich für diese Verbindungen, die viel gefahren werden, ein durchgehendes gutes Radwegnetz zu bauen. Da werden jetzt, wenn es so weit ist, die ersten umgesetzt, beispielsweise jetzt über die Praterstraße usw. Also solche durchgehenden Verbindungen wird es auf jeden Fall noch mehr brauchen und auch wirklich die Umsetzung. Da ist aber auch, wie immer in Österreich die Frage, wie wird es umgesetzt? Wird es ganz umgesetzt, also wirklich ambitioniert, oder werden dann wieder halbe Lösungen geschaffen, weil ein Parkplatz nicht weggang oder bei einer Ampel die Priorisierung nicht funktioniert? Also da scheitert es oft. Wenn ich beispielsweise mit einem Kind unterwegs bin und ich habe nur eine einzige gefährliche Stelle auf der Strecke, dann überlege ich mir, ob ich da fahre oder nicht. Das gleiche gilt aber auch für jede Einzelperson, wenn ich ein oder zwei Stellen habe,

wo ich mich einfach nicht sicher fühle, ist das ein Grund dafür, nicht aufs Rad zu steigen und dementsprechend diese durchgehenden Wege, dieses wirklich flächendeckend sichere, abgetrennte Netz ist sehr wichtig. Wenn das nicht konsequent umgesetzt wird, dann wird es sehr schwierig auf diesen Prozentsatz zu kommen. Das ist auch das, was man sieht bei den meisten Menschen, was das Hemmnis ist. Ein großer Teil ist auf jeden Fall die Sicherheit. Selbst wenn man dann andere Punkte anschaut, wie eben nicht durchgehendes Radwegenetz oder ähnliches, es führt alles zurück zu Komfort und Sicherheit, zu den zwei Themen.

Sophie: Fallen Ihnen da noch andere Punkte ein, außer die bauliche Abtrennung und den Lückenschluss? Gibt es irgendwelche andere Punkte auch noch, die man bedenken könnte?

Lina Mosshammer: Da gibt es sehr viel. Ich denke beim KVF gibt es eine wunderschöne Liste, wo man sich auch noch die einzelnen Sachen anschauen kann. Wichtig ist das durchgehende Netz, abgetrennte Radwege, dass es keine Hindernisse am Weg gibt, beispielsweise Schilder und Co., die oft in direkter Fahrlinie, aber auch Blickbereich Richtung der Ampeln stehen. Es ist die Breite, die oft nicht eingehalten wird, es gibt ja von daher RVS-Vorgaben, die aber nicht immer eingehalten werden. Da gab jetzt auch wieder ein Update mit einigen Verbesserungen, beispielsweise, das Nebeneinander fahren auch mit Kindern ist jetzt erlaubt. Also da diese RVS einzuhalten, wäre wichtig. Es wird auch gerade ein weiteren Masterplan ausgearbeitet für Kinder- und Jugendfreundliche Mobilität, wo auch viele Dinge zum Thema Radverkehr drinnen stehen. Also allein diese sich selbst gesetzten Vorgaben umzusetzen, das wäre schon mal ein großer Schritt. Was auch ein sehr großes Thema ist, insbesondere in Wien oder in Städten ganz prinzipiell ist, so wie es jetzt gebaut ist, ist es für Autos gebaut. Wichtig ist, nicht nur Radwege zu bauen, sondern das Gesamtsystem muss man bedenken. Ein großes Thema ist Verkehrsberuhigung, die Straße grundsätzlich umzugestalten, mehr Grünraum, mehr Platz für zu Fuß gehen und Radfahren und Tempo rausnehmen. Also von uns ist ja eine große Forderung Tempo 30 in Städten und das ist ja auch nachgewiesen, wenn man jetzt auch bei uns sich die letzten Publikationen anschaut, wir haben ja auch Grafiken gemacht und Daten beispielsweise aus Brüssel oder aus anderen Städten, die Tempo 30 umgesetzt haben. Das reduziert drastisch die Unfälle und auch die Schwere, wie stark jemand verletzt wird. Und das ist auch eine einfach eine Basis, wenn man wirklich flächendeckend Tempo 30 einführt und das eingehalten wird, dann braucht es auch vielleicht nicht immer das getrennte Netz, weil dann hat man auch auf der Straße die Sicherheit, um fahren zu können.

Sophie: Jetzt haben Sie ja auch schon die Ziele der Stadt Wien angesprochen, weil ich habe mir für die Masterarbeit im Vorhinein fünf verschiedene Dokumente angeschaut und es gibt

schon einige konkrete Maßnahmen, aber nicht sehr viele. Bräuchte es mehr konkrete Maßnahmen? Ich habe auch das Gefühl, dass diese Ziele und Maßnahmen nicht immer so umgesetzt werden, macht es überhaupt Sinn konkrete Maßnahmen in diese Pläne reinzuschreiben?

Lina Mosshammer: Das macht Sinn, auf jeden Fall. Sie sind sehr gut im Strategieschreiben. Der nächste Schritt ist dann, Maßnahmen zu formulieren und der schwierigste Schritt ist, dass dann diese Maßnahmen umgesetzt werden. Was oft das Problem ist bei den Dokumenten, manche davon sind bindend, die meisten davon sind nur strategisch und die wenigsten sind wirklich politisch abgesegnet. Und sobald sie politisch beschlossen sind, haben sie natürlich den stärksten Push, dass da auch was umgesetzt wird. Es ist natürlich wichtig, dass es mal wo steht. Es ist dann aber auch dieser Schritt wichtig, dass es wirklich diskutiert und umgesetzt wird. Das heißt, alles, was in irgendeiner Weise schon politische Bestätigung hat, ist natürlich einfacher umzusetzen. Ich habe jetzt nicht den ganzen Überblick, welche Maßnahmen schon alle in Wien konkret in den verschiedensten Papieren drinnen stehen. Meistens ist es so, dass viele der Maßnahmen schon drinnen stehen, aber eben nicht umgesetzt werden. Es ist natürlich dann schon so, wenn man jetzt vor allem spezifisch auf die unterschiedlichen Zielgruppen geht und die unterschiedlichen Bedürfnisse, sei es Barrierefreiheit, sei es eben Radfahren mit Kindern und ähnliches, dass da schon noch mal Sinn macht, spezifisch drauf zu schauen.

Sophie: Okay, da habe ich auch eine gute Frage dazu, weil ich für meine Masterarbeit zum Framework verwende, das bezieht sich darauf, dass, Mobilität nie um den Einzelnen geht, sondern immer um den Einzelnen, eingebettet in Haushalt, Familie, Gemeinschaft und Gesellschaft. Haben Sie das Gefühl, dass die Stadt Wien, das mitbedenkt?

Lina Mosshammer: In vielen Punkten, ja. Ich meine, wir sind ja bekannt dafür, dass die Stadt Wien sich mit Genderthemen auseinandersetzt. An vielen Punkten sieht man aber auch, dass es eben nicht passiert, weil die Priorisierung immer noch beim Auto ist und Automobilität nicht unbedingt weibliche Mobilität ist. Wenn man sich die Mobilität der Frauen anschaut, ist natürlich auch geschuldet mit dem, was hat man für Care-Arbeit Aufgaben, arbeitet man Teilzeit oder Vollzeit, da sind die Zahlen noch sehr eindeutig, aber dadurch entstehen einfach viel mehr Anforderungen an die Mobilität. Und solange wir jetzt in Wien so stark Automobilität priorisiert wird, ist es in dem Sinn auch nicht gendergerecht.

Sophie: Jetzt steht zum Beispiel in den Plänen von der Stadt Wien, die ich mir angeschaut habe, aber auch in der Literatur, dass Rad fahren kostengünstig ist, sowohl für mich persönlich

als auch für die Stadt zum Planen. Wieso ist es jetzt so, dass in Wien trotzdem so wenig Leute mit dem Fahrrad fahren im Vergleich zu anderen Städten? Also spielt es eine Rolle, dass es vielleicht doch nicht so kostengünstig ist, wie man denkt? Oder sind es einfach nur die anderen Punkte, die sie auch schon angesprochen haben?

Lina Mosshammer: Die Zahlen sind sehr eindeutig, das Radfahren und das Fördern von Radfahren sich für die Stadt auf jeden Fall auszahlt und kostengünstiger ist als nur den Autoverkehr zu pushen. Das geht von den Kosten der Infrastruktur, zu der Erhaltung bis hin zu dem, was es bringt. Also beispielsweise in Innsbruck wurde gerade erst eine Umfrage gemacht, wer in der Innenstadt einkauft und wer halt sozusagen die Wirtschaft vorantreibt. Und da sind auch wieder eindeutige Zahlen, dass die Radfahrenden den Wirtschaftstreibenden mehr bringen als Autofahrende. Und wenn es jetzt um die einzelnen Personen geht, natürlich ist es ist kostengünstiger mit dem Fahrrad. Aber solange Barrieren nicht abgebaut sind, wird es sicher Menschen geben, die nie Rad fahren. Aber es gibt viele Menschen, die es nicht tun, weil die Rahmenbedingungen nicht passen, aber ich habe noch nie gehört, dass die Koste ein Grund dafür wären. Das Einzige, was natürlich eine Barriere ist, wenn man jetzt beispielsweise ein Lastenrad sich anschaffen möchte oder ein E-Fahrrad, die sind dann natürlich schon mit höheren Kosten verbunden. Allerdings ist es da auch so, dass es sehr viele Förderungen gibt, damit das eben auch vereinfacht wird, plus auch Sharing-Systeme werden angeboten, also für Lastenräder beispielsweise in Aspern oder auch gratis zum Ausborgen mit den Grätzlrädern in Wien, um es erstens mal ausprobieren zu können und wenn man es jetzt nicht auf täglicher Basis braucht, auch so kostengünstig nutzen zu können. Aber es ist natürlich eine erste Anschaffung, wenn man es sich aber über den Lebenszyklus durchrechnet, ist es natürlich immer noch die kostengünstigste Form neben zu Fuß gehen.

Sophie: Würde es dann aber Sinn machen, auch mehr von diesen Leihrädern anzubieten oder Lastenräder oder E-Räder, die man sich einfach nur ausborgen kann. Dass man eben nicht unbedingt diese Anschaffung braucht?

Lina Mosshammer: Das auf jeden Fall. Sharing Mobility ist sowieso ein großes Thema, nicht nur in Wien, und nicht nur beim Radverkehr. Es ist einfach ein großer Faktor, um Fahrzeuge effizienter zu nutzen. Und beispielsweise für Menschen, die jetzt nicht tagtäglich mit dem Rad fahren, sondern zwischendurch und das doch mal nutzen wollen oder zum Beispiel ein Lastenrad oder E-Rad hin und wieder brauchen, ist das eine sehr gute Form, da man das Fahrzeug viel effizienter nutzt und auch weniger Fahrzeuge bereitgestellt werden müssen. Und in Wien ist es natürlich prädestiniert dafür, weil mit der hohen Dichte an Menschen, die hier wohnen, ist es sehr einfach, so ein Angebot zu schaffen. Die Angebote sind aber sehr

unterschiedlich. Was sehr positiv ist, ist dass das neue Radverleihsystem in Wien auch Kindersitze hinten draufhat, bei manchen Rädern. Also auch darauf zu achten, was brauchen die Leute eigentlich. Was ähnliches hat auch TIM-Carsharing in Graz erfahren. Als sie es möglich gemacht haben, dass hinten Kindersitze im Auto sind, haben es plötzlich viel mehr Familien genutzt. Es gibt manche Städte auch Verleihe für E-Räder oder Lastenräder. In Wien kann ich es jetzt eher übers Grätzelrad, also über diese einzelnen Fahrräder, die dann bei Restaurants oder Cafés stehen oder eben in Aspern gibt es ein System. Was da schwierig ist, ist die Sichtbarkeit und das Wissen. Also da gibt es noch eine Barriere, dass nicht jedem bekannt ist, was ist Sharing, wie funktioniert das? Also da gibt es noch diese Hemmnisse. Grundsätzlich ist es ein sehr gutes Zusatzangebot bzw. eigentlich kein Zusatzangebot, sondern wir propagieren immer, dass es eigentlich als Teil des öffentlichen Verkehrs geplant sein soll. Das Sharing Angebote also Teil des öffentlich zugänglichen Verkehrs werden und man weniger auf das eigene Auto angewiesen ist.

Sophie: Jetzt haben sie auch schon andere Städte angesprochen wie Amsterdam oder Kopenhagen. Was ist in den Städten so anders als bei uns, dass es dort so gut funktioniert oder halt wesentlich besser funktioniert?

Lina Mosshammer: Also die Stadt, die so sich am meisten entwickelt hat, ist beispielsweise Rotterdam, die ja wirklich jetzt nicht so radfreundlich war, immer aber sich sehr stark entwickelt hat in den letzten Jahren. Die haben ja auch das Ziel, beispielsweise Oberflächenparkplätze so weit als möglich zu reduzieren und die beispielsweise die Parkhäuser, die oft leer stehen oder teilweise leer stehen, effizienter zu nutzen. Das ermöglicht dann einfach die Oberfläche für zu Fuß gehen, zum Radfahren für Grünraum und Co. zur Verfügung zu stellen. Und das ist oft die größte Hemmschwelle, weil in den Städten, in dem man mal wirklich einen großen Radverkehrsanteil sieht, wie auch zuletzt Paris zum Beispiel, da sind teils auch Parkspuren aufgelassen worden für sichere, breite Wege für Radfahrende, die getrennt sind, vom zumindest schnellen Verkehr. Parkspuren aufzulassen ist ein sehr großes Hemmnis bei uns oder vielleicht sogar das Größte. Wir wollen ja eine Reduktion, wir wollen weniger PKWs in der Stadt und wenn man die Ziele erreichen will, muss man sich auch trauen, Parkspuren zu reduzieren und das aber eben auch dann sinnvoll umzusetzen. Wir werden nicht darum herumkommen, wenn man dafür auch andere Infrastruktur, breite Gehwege, aber auch Radwege schaffen möchte. Und das ist in den Städten auch gemacht worden. Also wirklich dieses Umdenken und Priorisieren. In Kopenhagen haben sie teilweise Abbiegespuren geschlossen, um dort Radwege bauen zu können. Das heißt, die Autos haben gewisse Hauptwege und dieses ganze in den kleinen Gassen herumfahren wurde so weit wie möglich reduziert und eben auch diese Abbiegespuren reduziert, damit Radwege gebaut werden

können. Und man sieht es dann auch, sei es jetzt von Kindern bis Jugendliche, die selbstständig fahren bis hin Menschen im Rollstuhl, die dann sicher und gemütlich fahren können, weil die Radwege wirklich so breit sind. Das eine ist eben diese Platzverteilung, also mehr Platz und das auch wirklich durchzuziehen und das andere ist auch das Priorisieren, also beispielsweise, wenn es schneit, dass der Radweg mindestens so schnell wie auch der Autostreifen geräumt wird und der Schnee auch dorthin geräumt wird, dass er zum Beispiel dann nicht den zu Fuß gehen im Weg liegt. Also diese Priorisierung in verschiedenen Facetten spielt auch noch eine große Rolle.

Sophie: Gibt es irgendwelche Maßnahmen, die die Stadt Wien auch noch treffen könnte, abseits von den baulichen und dem zusammenhängendes Radnetz und all die Sachen, die sie gerade jetzt angesprochen habe? Gibt es irgendwelche anderen Sachen auch noch?

Lina Mosshammer: Ich meine, das, was die Stadt Wien in vielen Fällen gut macht, ist Bürgerinnenbeteiligung. Das heißt da auch die Menschen wirklich mitzunehmen und abzuholen, herauszufinden wo die Knackpunkte sind, wo muss man was berücksichtigen, weil das Akzeptanz schafft und dann auch ein Miteinander. Man sieht in vielen Fällen, dass das Großteils gut funktioniert und da viel gemacht wird, dass man auch die einzelnen Gruppen, die man erreichen möchte, auch mit einbezieht, sei es eben speziell Befragung von Jugendlichen in Familien und ähnliches, um auch zu sehen, was braucht es da und das halt auch wirklich noch stärker umzusetzen. Sonst auf jeden Fall wichtig sind diese ganzen flankierenden Maßnahmen, also nicht nur auf den Radverkehr denken, sondern allgemein Verkehrsberuhigung und das Miteinander zu beachten. Ja, und das dritte, was natürlich immer eine Rolle spielt, ist die Information. Also das auch wirklich so zu zeigen, dass Rad fahren eine gute Sache ist und ein positives Image schaffen.

Sophie: Finden Sie, dass der Radverkehr ausreichend in den SDGs vertreten ist?

Lina Mosshammer: Also ich finde die SDGs grundsätzlich genial, weil es einfach mal geschafft worden ist, alles zusammenzubringen und mal diese Ziele gemeinsam zu formulieren, zu denen sich auch sehr viele bekennen. Und ich habe das Gefühl, bei vielen von diesen SDGs ist es natürlich Auslegungssache, was aufbauend auf welche Maßnahmen passieren soll. Ich sehe da viele Dinge, die nicht konkret genug angesprochen worden sind, aber andererseits ist es auch nicht unbedingt, finde ich, die Aufgabe von den SDGs schon so genau ins Detail zu gehen, weil es eben diese großen Rahmenbedingungen sind, die großen Ziele. Und ich glaube auch nicht, dass man so auf eine Einigung gekommen wäre, wenn man

überall schon so auf die Details eingeht. Also ich finde es eine sehr, sehr gute Basis, aber natürlich noch wichtiger, wie man es dann auslegt und die Maßnahmen umsetzt.

Sophie: Sind Sie der Meinung, dass Frauen im Radverkehr in irgendeiner Weise in ihrer aktiven Mobilität eingeschränkt sind?

Lina Mosshammer: Grundsätzlich ja. Es gibt da verschiedene Aspekte, das geht vom Thema Sicherheit, wo sicher noch einige Dinge berücksichtigt werden könnten, bis hin zum großen Thema „Mobility of Care“. Wenn man sich die Statistik anschaut, sind 75 % der Frauen in Teilzeit mit Kindern unter 15, bei Männern viel weniger. Frauen übernehmen einfach noch zum Großteil Care-Aufgaben. Es gibt auch eine Befragung, warum man in Teilzeit arbeitet, bei Frauen sind es meistens die Betreuungsaufgaben, bei Männern eher Fortbildung, teilweise Betreuung. Und das beeinflusst einfach die Mobilität. Wenn man mit Kindern unterwegs ist oder wenn man auch einfach diese komplexen Wege hat, also beispielsweise ich muss auf einkaufen, in den Kindergarten, dann noch Freizeit und nicht dieser typische Weg von A nach B in die Arbeit und wieder zurück, dann führt das einfach zu anderen Anforderungen. Und das erschwert einfach den Weg.

Sophie: Was müsste sich denn verändern, damit Frauen, vor allem die, die auch die Care-Arbeit übernehmen, sich sicherer fühlen würden und dass der Radverkehr und die Infrastruktur besser wäre für diese Personen?

Lina Mosshammer: Die Stadt Wien hat grundsätzlich in der Raumplanung viel gemacht mit der Eva Kail, also da sind viele Dinge schon passiert. Aber wenn man jetzt ins Konkrete geht ich möchte viele Frauen aufs Rad bringen beispielsweise, dann sehe ich da schon noch Verbesserungsmöglichkeiten, weil eben oft diese Kompromisse eingegangen werden erstens und zweitens oft nicht mit bedacht wird, was braucht es dann eigentlich für diese einzelnen Nutzerinnen-Gruppen? Und bei Frauen gibt es einfach gewisse Anforderungen, die oft nicht mitgedacht werden, insbesondere früher, mittlerweile ist es, glaube ich, bei der Stadt Wien nicht mehr so stark, waren die Planungsteams sehr oft rein männlich, was das planen für Frauen natürlich erschwert, weil ich planen für das, was ich kenne. Und was oft passiert ist, dass es zwar in der Planung berücksichtigt wird, aber in der Umsetzung nicht, weil dann wieder was weggestrichen wird oder weil etwas realpolitisch nicht möglich ist. Aber auf jeden Fall das, was ich vorher gesagt habe, mit Einbindung von Nutzerinnen, Einbindung speziell von Frauen, von Familien, um zu sehen, was braucht es da eigentlich und das aber dann auch wirklich umzusetzen. Da braucht es mehr, weil man sieht es einfach, man sieht bei den Erhebungen, man sieht es bei der Anzahl der Radfahrenden. Ein Blick in jede Stadt, die wirklich

Radfahrerinnen freundlich ist, sieht man viele Familien, sieht man viele Jugendliche, die in die Schule fahren und das sieht man in Wien noch nicht so.

Sophie: Das Bewusstsein ist für diese Genderunterschiede im Radverkehr ist schon da in der Stadt Wien, aber es gibt kaum konkrete Maßnahmen. Und jetzt haben Sie gesagt, konkrete Maßnahmen wären schon auch wichtig. Wieder die Frage; sollte man das in diesen Plänen (Smart City Rahmenstrategie, Fachkonzept Mobilität, ect.) auch noch viel konkreter reinschreiben?

Lina Mosshammer: Konkrete Maßnahmen reinschreiben, auf jeden Fall, die Schwierigkeit ist da natürlich immer möglichst alle Zielgruppen mitzunehmen. Es hilft auch, wenn man sagt, man plant für unter "die Schwächsten", man plant für Kinder, man plant für Menschen mit Behinderung, dann haben eigentlich alle was davon und dementsprechend dieses Planen nach Maß des Kindes, Planen nach Maß der älteren Menschen beispielsweise oder jemanden, der einfach mehr braucht, hat noch nie geschadet. Und da würde ich auch ganz konkret Maßnahmen mit reinnehmen. Es ist aber auch so, dass viele Maßnahmen indirekt darauf einspielen, also beispielsweise die Einhaltung einer Mindestbreite für den Radweg ist jetzt nicht speziell als Maßnahme titulierte, jetzt für Familien oder für eine bestimmte Zielgruppe. Das ist aber etwas, was oft nicht berücksichtigt wird, weil es dann eben, wenn man es umsetzt, irgendwo was im Weg steht, ein Parkplatz dann wegmüsste oder ähnliches und dann der Radweg schmaler gebaut wird. Und das ist jetzt nicht eine Maßnahme, die speziell den Stempel oben hat, aber die ganz maßgebend ist, damit man nebeneinander fahren kann, damit man sich sicher fühlt, damit man überhaupt Platz hat mit einem Lastenrad beispielsweise oder mit einem Anhänger. Genau das gleiche beispielsweise mit Beleuchtung oder mit gewissen Maßnahmen zum Thema Sicherheit, die stehen oft drinnen, sind jetzt nicht speziell titulierte, aber wichtige. Das sind aber dann so Maßnahmen, die aufgrund von Kosten dann vielleicht weggestrichen werden oder die dann doch erst im Nachgang umgesetzt werden und ähnliches.

Sophie: Haben Sie das Gefühl, dass bei diesen neuen Bauprojekten dann schon ein bisschen mehr auf diese Aspekte geachtet wird, dass es breit genug ist, genügend Beleuchtung und so weiter?

Lina Mosshammer: Also jetzt speziell in Wien habe ich schon das Gefühl, dass bei Neubauten schon stärker darauf geachtet wird. Das, was eben oft fehlt, ist dieser Übergang, also das sind oft kurze Strecken oder kurze Abschnitte, die dann doch wieder in den Fließverkehr führen, die dann gut sind, aber trotzdem vielleicht nicht in dem Ausmaß genützt

werden, weil sie eben an der Bezirksgrenze enden oder weil sie an der einen Straße wieder in den Fließverkehr übergehen. Das andere was, was ja auch eine Rolle spielt, ist in die Richtung 15 Minuten Stadt zu gehen, also auch diese Stadt der kurzen Wege und der kurzen Verbindungen und dementsprechend halt auch zu bauen und zu planen. Das passiert immer mehr, wenn man sich die Neubauviertel anschaut, da ist schon mehr Platz, da ist das schon mehr mitgedacht, um kurze Wege zu ermöglichen. Das heißt, man ist dann schnell mit dem Rad und kann am Weg zu einem Punkt noch drei andere Punkte abhaken und das auf einem sicheren Radweg. Wenn das nicht gegeben ist und die Radwege, die Fußwege und die Infrastruktur nicht danach geplant wird, dann ist vielleicht das finale Ziel gut mit dem Rad erreichbar, aber die Zwischenziele nicht.

Sophie: Ist es nicht vielleicht auch ein bisschen widersprüchlich, dass man jetzt speziell, weil sie auch sagen, dass Frauen oft noch die Care-Arbeit übernehmen, dass der Radverkehr so gestaltet, dass diese Frauen ihn gut nutzen können, ohne eigentlich die Ungleichheiten von Beginn auf zuverändern?

Lina Mosshammer: Wenn es um Mobilität und Radverkehr geht, schließt sich das eine nicht das andere aus, wenn ich den Radweg und die Radinfrastruktur sicher gestalte, ob das jetzt eine Mutter mit Kind ist oder ein Vater mit Kind es ist für alle wichtig, dass sich das verbessert. Von daher würde ich da nicht sagen, dass das in irgendeiner Weise das verfestigt wird, sozusagen, dieses Rollenbild oder wie es derzeit halt ist. Von dem her auf jeden Fall gut in sichere Radinfrastruktur zu investieren und in ein Radinfrastruktur, die halt auch speziell den einzelnen Bedürfnissen entspricht.

Sophie: Das war's von meiner Seite. Ich weiß nicht, ob es noch irgendwas gibt, was ich vielleicht nicht angesprochen haben und nicht gefragt habe, was ihnen noch wichtig ist zu erwähnen?

Lina Mosshammer: Vielleicht zwei Dinge, das eine ist, wir haben beim VCÖ in diesem Jahr eine Publikation herausgebracht "Vielfalt in der Mobilität", da ist auch ein Kapitel zum Thema Gender und auch eine Grafik, in der wir versucht haben darzustellen was alles beeinflusst Mobilität. Eine andere Grafik ist beispielsweise auch zu „Mobility of Care“. Von Women in Mobility, gibt es auf der Webseite auch schon eine Übersicht, was Mobilität der Frauen beeinflusst, das sind auch ein paar Links noch und auch Stimmen von verschiedensten Frauen, wenn du reinschauen magst.

Sophie: Perfekt. Dann vielen Dank für das Interview.

Lina Mosshammer: Gerne, viel Erfolg.

Sophie: Dankeschön, ciao.

Lina Mosshammer: Ciao.

Sophie: Meine erste Frage wäre mal, wie du den Radverkehr in Wien momentan bewerten würdest bzw. Einschätzen würdest?

Matthias Pintner: Die Bevölkerung ist schon viel weiter als die Politik oder die Infrastruktur. Also mein Eindruck war einfach, dass in den letzten zwei, drei Jahren eine Änderung stattgefunden hat, das war sowohl das Bewusstsein für die Klimakrise, dann ist noch Covid dazugekommen und das hat einfach dazu geführt, dass viele Neulinge auch auf der Straße sind. Also ich kann mich selber erinnern, wie ich damals noch vor zweieinhalb Jahren im 22. Bezirk gearbeitet habe, bin ich über die Reichsbrücke und dann die Wagramerstraße den Radweg gefahren und da hat mich dann eine Frau angesprochen und mich gefragt hat "geht es da in die Richtung Stadt hinein?", und da habe ich gewusst super, die Fahrt jetzt wahrscheinlich zum ersten Mal. Also solche Begegnungen habe ich einige gehabt und das ist superschön. Wenn man jetzt halt zu den Fakten und Daten kommt ist es, dass der Radverkehrsanteil hinter den Zielen der Stadt selber zurück hinkt. Jetzt werden ca. 9 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt und ich weiß jetzt nicht genau, was das Ziel war, aber sie wollten glaube ich schon 15 % haben und das schon vor fünf oder zehn Jahren. Es klafft einfach eine massive Lücke zwischen den eigenen Vorgaben und dem, was erreicht wurde. Was mir noch auffällt, dort wo was errichtet wird, ist es meistens mittlerweile in ganz guter Qualität. Also die baulichen Radwege wie Linke Wienzeile oder Getreidemarkt, diverse Lückenschlüsse, die wirklich wichtig sind, die sind grundsätzlich in guter Qualität errichtet, das heißt baulich getrennt, entsprechende Weiten, da und dort kann man schon Kritikpunkte üben, aber im Großen und Ganzen passt es. Das ist halt nur ein Leuchtturmprojekt oder zwei im Jahr. 2022 wurden fünf Kilometer Radwege mit baulichen Maßnahmen geschaffen und insgesamt im Radnetz, zumindest laut dem Bauprogramm der Stadt Wien, waren das 17 Kilometer, die die Stadt halt als Radwege verkauft, obwohl da eigentlich auch Einbahnöffnungen dabei. Und das ist etwas, was eigentlich so nebenher passieren sollte und nicht groß gefeiert werden müsste. Das heißt, es ist zu wenig und das größte Hindernis, warum die Leute nicht fahren, ist einfach, weil es diese Lücken gibt. Also was es nicht gibt, ist ein durchgängiges Netz. Und auch wenn es nur wirklich ein Basisnetz wäre mit sehr großer Maschenweite, aber nicht einmal das gibt es durchgängig. Und ich bin viel mit dem Rad unterwegs gewesen in den letzten Jahren in den Niederlanden, in Dänemark, Kopenhagen, Städten in Amsterdam und Umland. Letztes Jahr im Juni war ich unterwegs in Groningen und auch in Ostfriesland und in Städten wie Osnabrück. Ich schätze mal, der Radverkehrsanteil wird höher sein als in Wien. Gut, die Stadt ist kleiner, aber grundsätzlich gibt es dort im Radnetz entlang aller Hauptstraßen Radwege, auch wenn sie grottenschlecht sind und aus

den 80er Jahren stammen und einfach nicht dem Stand der Technik entsprechen, ist es das, was die Leute anscheinend zum Radfahren bringt. Das heißt, es braucht diese Durchgängigkeit, wenn man es jetzt neu errichtet, soll es auch in guter Qualität sein und nicht auf Kosten des Fußverkehrs, also nicht grundsätzlich, das kann man irgendwo außerhalb machen, wo man Fuß- und Radweg mischen kann, aber nicht im dichteren, verbauten Gebiet. Und grundsätzlich finde ich es positiv, dass die Stadt Wien es positiv bewirbt, positive Bilder liefert, mit der Mobilitätsagentur eigentlich eine gute Marketingkampagne macht. Das ist auch essenziell, dass es irgendwie aufgeladen wird mit positiven Emotionen. Was leider für ganz Österreich gilt. Es ist nach wie vor sehr viel Hickhack und parteipolitische Profilierung. Also es ziehen nicht alle an einem Strang, wie es bei dem Thema eigentlich sein sollte. Ich meine, sichere Straßen, sichere Kreuzungen brauchen alle, weil ob das Kind jetzt vom LKW überrollt wird, FPÖ wählende Eltern hat oder Grüne, das ist völlig egal und das spielt hier noch sehr stark hinein, finde ich. Deswegen ist es sehr wichtig, dass es uns als Radlobby, als überparteiliche Interessensvertretung gibt, und auch immer mehr Initiativen von AnrainerInnen und Bürgerinnen. Das hilft enorm und das braucht es zusätzlich noch, dass die Leute sagen "in meiner Straße will ich was anders haben, als es jetzt ist". Da müssen die Leute schon aufstehen dafür.

Sophie: Da habe ich jetzt eh schon einige Fragen dazu. Ich fange jetzt aber trotzdem mit dem an, was du auch angesprochen hast, dass wir jetzt circa 9 % Radverkehr haben und das jetzige Ziel der Bundesregierung ist es 13 % zu erreichen bis 2030, was müsste man machen, um diese 13 % wirklich zu erreichen oder sogar noch mehr?

Matthias Pintner: Es hat eine Studie gegeben im Auftrag des BMK-Klimaschutzministerium von zwei Verkehrsplanungsbüros durchgeführt. Da ist ziemlich genau ausgerechnet worden, wie viele Radwegkilometer und wie viel Geld konkret erforderlich ist. Und die Radlobby hat auch bis vor kürzerer Zeit die Forderung, 30 € pro Kopf, pro Jahr zu investieren in Radinfrastruktur. Bis vor kurzem waren die Investitionen in Wien bei 5-6 € pro Kopf und landesweit ungefähr 2 -3 Euro pro Kopf. Und diese Studie sagt jetzt, dass diese Forderung viel zu wenig war, um das Ziel zu erreichen. Es müssten bis 2030 7 Milliarden in Radverkehrsmaßnahmen investiert werden, also nicht nur baulich, sondern auch die Besetzung von Planstellen, also Planungsbüros, Kampagnen, Kinderfahrradkurse, ect. Das würde bedeuten, wir brauchen 77 € pro Kopf und Jahr an Investitionen. Das ist auch die neue Forderung. Vielleicht ein paar Vergleichswerte, Amsterdam hat zum Beispiel diese 30 € oder ein bisschen drüber, also in dieser Größenordnung gehabt, aber investiert das ja schon seit vier Jahrzehnten vielleicht. Ja, und Utrecht ist da wirklich am fleißigsten. Die haben deutlich über 100 € pro Kopf pro Jahr. Das ist für eine Einwohnerzahl von, ich glaube, 300.000 Leute,

ziemlich beeindruckend. Das ist das, was investiert werden muss. Dann muss es aber politisch natürlich auf den Boden gebracht werden. Das heißt, der Platz muss geschaffen werden, das heißt, irgendwo muss einfach der Platz neu verteilt werden auf der Straße. Ich glaube, das Schwierigste ist immer noch zu sagen, da werden jetzt 120 Parkplätze nicht mehr auf der Straße sein, aber Platz für den fließenden Verkehr sein. Und Wien allein hat ja einen Bürgermeister und 23 Bezirkskaiserinnen und das ist die Herausforderung. Ja und dann, wenn man noch dazu berechnet, diese parteipolitischen Konstellationen, jeder möchte ja für seine vermutete Klientel arbeiten und niemandem wehtun. Aber wenn man nichts tut, dann tut es allen irgendwann weh. Also das sind so die Herausforderungen. Die Radlobby Wien war einer der Trägervereine der Initiative Platz für Wien, die 2020 gestartet ist. Und da wurden sehr genau die Forderungen ausgearbeitet und wirklich ganz genau berechnet. Und wir haben in Wien an Hauptstraßennetz 560 Kilometern und bauliche Radwege sind aktuell 160 Kilometer und eben nicht diese behaupteten 1000 Radwegkilometer. Das ist halt teilweise nur Route oder irgendwas im Boden markiert. Das heißt, die Forderung ist eigentlich 30 Kilometer pro Jahr zu bauen, dass man in zehn Jahren dann die 300 Kilometer hat, dass die Lücken geschlossen sind. Und weil ich vorhin gesagt habe, fünf Kilometer wurden in dem Jahr gebaut, das ist 1/6 von dem, was man bräuchte. Ja, und dazu kommen natürlich, abseits der Hauptstraßen, die Fahrradstraßen durch die Wohngebiete. Und da wäre auch das Ziel in Wien zehn Kilometer pro Jahr bis zum Jahr 2025, das heißt zwischen 2020 und 2025, müssten 50 Kilometer Fahrradstraßen gebaut werden. Also das wäre wichtig für diese lokale Erschließung, also dieses Versorgungsthema, ich bringe mein Kind in den Kindergarten, Schule etc. Viele Einbahnen sind ja noch immer verschlossen. Wir haben jetzt seit 1985 in Wien 40 % aller Straßen, die dafür infrage kommen geöffnet und 60 % sind aber immer noch nicht in beide Richtungen befahrbar und die Zielgröße ist halt 90 %. Also glaube 90 % ist realistisch machbar und würde wirklich diese lokale Erschließung einfach verbessern. Das heißt, wenn ich einfach nur einen Weg von einem Kilometer hätte und ich müsste aber 500 Meter Umweg fahren, dann ist das zu viel. Und was es noch braucht, natürlich, dass wenn man Rad fährt, muss man das dann ja auch irgendwo hinstellen, wo es diebstahlsicher und gesichert ist vor dem Umfallen, also das heißt Radbügel. Und da gibt es die ARNIKA Studie, das ist auch ein Kartentool und das sieht man dann so in Ringen wie weit die nächsten Radbügel in jedem Grätzl sind, das ist natürlich wichtig. Und was halt fehlt, ist auch, dass diese Radbügelerrichtung systematisch erfolgt. Das funktioniert im Moment auf Zuruf, also das heißt, im Bezirk geht man zum Bezirksvorsteher und sagt, wo man gerne Radbügel hätte, und dann geht es halt in einem langen Prozess, aber es wird nicht von der Stadt Wien quasi gesagt okay, wir wollen das systematisch vor jeder Schule, jedem Supermarkt, etc. Und das bräuchte es aber.

Sophie: Und diese Bügel alleine zum Abstellen reichen die oder braucht man etwas was vielleicht überdacht ist oder noch diebstahlsicherer? Gibt es da irgendwelche Vorstellungen, was ideal wäre?

Matthias Pintner: Ja, das ist ganz sicher so. An Bahnhöfe oder Öffis Stationen oder auch durchaus bei Unternehmen, sollte man auf jeden Fall auch Witterungsschutz anbieten. Also das sieht man hier schon bei Bahnhöfen ganz gut. Das andere ist vielleicht auch solche Bikeboxen. Ich meine, das ist halt dann ein Thema, in welcher Größenordnung das dann errichtet werden kann. Aber es ist sicher super, wenn man das Fahrrad diebstahlsicheres verstauen kann und eventuell noch sonstiges Equipment auch dazu anbietet oder vielleicht sogar noch eine Ladestation.

Sophie: Das ist sicher auch für Lastenräder oder E-Bikes nochmal besser, oder?

Matthias Pintner: Also da ist auf jeden Fall mal wichtig, dass die Radbügel in entsprechenden Dimensionen errichtet werden. Das beobachte ich immer mehr, dass einfach die in einem 45 Grad Winkel errichtet werden, so dass man halt mit einem Lastenrad, also mit einem, standardmäßig einfach hineinpasst. Und dass der Abstand zwischen den Bügel normgerecht ist und dass sich das ausgeht, was halt hier wirklich noch bisserl fehlt... Es gibt zwar beim Hauptbahnhof die Radgarage. Aber ich meine, wir waren in Groningen jetzt und da hast du halt am Hauptplatz zwei Fahrradgaragen und da kannst du mit der Rolltreppe auf mehrere Ebenen fahren, alles ohne Stufen. Es ist videoüberwacht und du hast da drinnen auch irgendwelche Reparaturoinrichtungen, also Werkzeug, dass du dir selber nehmen kannst oder auch Leute, die das für dich machen können, und dort ist Platz für 5000 oder 10.000 Abstellplätze für Fahrräder. Und was macht Wien am Neuen Markt in Wien? Eine riesige Autogarage. Und die nächste bei der Hofburg, habe ich gehört, ist auch schon wieder im Gespräch. Ja, und gerade im Stadtzentrum bei uns gibt es einen wirklichen Mangel an Radbügeln. Das hindert wirklich die Leute, das Rad zu nehmen. Und das ist wirklich ganz wichtig.

Sophie: Jetzt hast du ja gesagt, wir brauchen 30 Kilometer neue Radwege im Jahr und du hast auch schon angesprochen, dass es am besten wäre natürlich baulich abgetrennte Anlagen zu bauen. Jetzt haben wir aber einfach zu wenig Platz. Ist es jetzt sinnvoll, wirklich ganz viele Parkplätze wegzugeben? Gibt es eine andere Möglichkeit?

Matthias Pintner: Also man sollte mal mit Fakten arbeiten und manche Bezirke machen das schon ganz gut. Die Wiener Bezirke wissen eigentlich gar nicht, wie viele Parkplätze es gibt,

nämlich an der Oberfläche und eben in den privaten Häusern und Sammelgaragen. Es gibt keine Daten dafür. Bei der Einführung des Parkpickerl habe ich das ganz stark gemerkt im 17. Bezirk. Zuerst einmal sind die Straßen wie durch ein Wunder leer gewesen, keine Autos. Und das hat sich aber dann immer mehr geändert. Vielen Menschen hatten einen Garagenplatz, aber haben dann wieder an der Oberfläche Parkplätze gefunden und haben den Garagenplatz dann aufgegeben, weil das Pickerl viel billiger ist als die Garage. Der siebte Bezirk war der erste in Wien, der einfach eine volle Erhebung gemacht hat, und zwar jetzt im Vorfeld des Umbaus der Neubaugasse zur Begegnungszone, weil da viele Parkplätze an der Oberfläche weggekommen sind. Das ist einmal super, weil man hier dann faktenorientiert reden kann. Sonst ist es immer nur eine Behauptung. Und das Ergebnis war man könnte von der Oberfläche sehr viele oder fast alle Autos in die Garagen reintun, wenn man sie auffüllen würde. Also man sollte immer so faktenorientiert arbeiten, dass man sich das vorher anschaut. Natürlich gibt es dann so was wie Lieferzonen. Das kann dann sein, dass man das halt irgendwie neu arrangieren muss. Also es muss die Infrastruktur dafür da sein, aber das parkende Auto darf nicht die Priorität sein. Aber es kann schon sein, dass es da und dort eine andere Lösung geben kann, wenn man den Radweg nicht baulich machen kann. Was halt sehr schnell umsetzbar ist, sind so geschützte Radstreifen. Wir haben auch als Radlobby die goldene Speiche vergeben für die beste Maßnahme, ich glaube 2021, für den geschützte Radstreifen in der Ebendorferstraße. Also das ist eigentlich sofort umsetzbar, also protected bikeline heißt ja auf Fahrbahnniveau, aber getrennt durch Verkehrsleitelemente, Poller, Hütchen, Blumentöpfe, was auch immer. Und so was kann man eigentlich über Nacht umsetzen. Und das andere ist natürlich dann, wenn man baulich dann nicht trennen kann, dann muss man eben schauen, ob man verkehrsberuhigen kann, also dass man zumindest das Tempo runterbringt. Und halt Maßnahmen setzt, die zum Einhalten des Tempos führen. Was zum Beispiel nicht leicht ist, wenn das eine Straße mit Schienen ist. Als Beispiel die Josefstädter Straße, die ist teilweise so schmal, die glaube ich, gar keine Parkplätze mehr auf beiden Seiten, aber immer noch eine Tempo 50 Straße. Das ist dann nicht die ideale Hauptradroute, aber zumindest zur Erschließung und für die Anrainerinnen und die Leute, die dort einkaufen, sollte die Straße zumindest so sicher sein, dass man dort Rad fahren kann und da muss man halt mit dem Tempo arbeiten oder runtergehen. Und das Netz sollte ja sowieso so dicht sein, dass man sagt, so Basisrouten 500 bis 1000 Meter in der Maschenweite und so Sammelrouten alle 250 Meter. Das heißt im Einzelfall kann es halt sein, dass die Route dann besser ist und dieser Umweg akzeptabel ist. Also gibt es ja auch so Umwegfaktoren, bis wohin das noch akzeptabel ist. Der Unterschied in der Radverkehrsplanung für den Freizeitradverkehr heißt "Der Weg ist das Ziel", und die Radverkehrsplanung für den Alltagsradverkehr heißt das "Ziel ist das Ziel".

Sophie: Ich habe mir da im Vorfeld auch paar Pläne angeschaut, um ein Gefühl zu bekommen, was die Stadt Wien so plant. Und ich finde in den Plänen hört sich das alles ziemlich gut und ziemlich schön an, aber es passiert jetzt nicht wirklich. Woran könnte das liegen? Ich habe das Gefühl, es gibt auch sehr wenig konkrete Maßnahmen in den Plänen. Ist das vielleicht ein Punkt?

Matthias Pintner: Es gibt den Masterplan Radverkehr 2006, der dann 2015 glaube ich nochmal überarbeitet wurde, ich meine, das war so eine Strategie, die landesweit gilt, das ist jetzt kein konkreter Planungsauftrag, also das gibt eher so den Rahmen vor. Es gibt ja das Fachkonzept Mobilität und im Grunde hält sich die Stadt ja nicht einmal daran. Das sind ja so allgemeine Dinge wie, wenn eine Straße umgebaut wird, soll der Platz neu verteilt werden. Dann sollen zum Beispiel Abbiegespuren wegkommen. Aber es werden Straßen im Bestand saniert, die haben vier oder fünf Fahrspuren und dann irgendwie so einen Radstreifen oder so einen schmalen daneben. Und die Verkehrszahlen geben das ja nicht einmal mehr her. Also dass der Autoverkehr so viel braucht, weil es eine komplette Überkapazität für den Autoverkehr gibt. Und ich glaube, dass hier sehr alte Zahlen und Modellierungen verwendet werden von den Magistraten und das eben auch nicht übereinstimmt mit dem, was im Stadtentwicklungsplan drinsteht. Also da kann man locker mal hier und da ein Fahrstreifen wegnehmen. Ich meine am Donaukanal hat man teilweise bis zu sechs Fahrstreifen auf beiden Seiten also das braucht ja kein Mensch bitte. Also es wird ja nicht einmal das, was eh schon recht schwammig ist, wirklich konsequent umgesetzt. Also jetzt gibt ja ganz viele von diesen Masterplänen, auch auf EU-Ebene zum Beispiel und das ist eh gut, aber man kann leicht was reden, aber man muss es im Bezirk, in der Straße, vor Ort dann am Boden bringen. Und die Leute interessiert nicht ob auf EU-Ebene irgendwer gesagt hat das brauchen wir für unsere Klimaziele, das ist wurscht. Und auch die Stimmen von den Leuten, die mehr Parkplätze und mehr Platz für Autos fordern sind weniger geworden. Also im 7. Bezirk ist man dann auf die Leute zugegangen und hat verbilligt Garagenplätze angeboten, weil es eben auf der Oberfläche weniger gibt und das ist gar nicht in so einem großen Maße beansprucht worden. Also man traut sich meiner Ansicht nach einfach noch zu wenig. Und ich glaube, wenn die Stadt Wien mehr baut, wenn die wirklich nicht nur ein oder zwei so Leuchtturmprojekte macht im Jahr, sondern halt diese 5 bis 10, dann ist auch der Boulevard überfordert mit Protest dagegen oder so. Ich glaube, das ist dann einfach so die klare Botschaft, dass man das jetzt braucht. Also ja, ich finde, die Stadt Wien sollte sich mehr trauen.

Sophie: Und was ist deine Einschätzung dazu, warum sich die Stadt Wien, das jetzt noch nicht traut?

Matthias Pintner: Ich glaube schon, dass sie wollen und sich im Hintergrund was tut. Aber was ich jetzt vermute, ist, was ich vorhin gesagt habe, es geht so in die Richtung immer dieses parteipolitische Geplänkel. Also das war auch so das Narrativ ein bisschen nach diesem Wechsel von der grünen Bezirksverkehrsstadträtin zur Roten, wir wollten das ja eh schon immer, aber die Grünen haben das nicht hinbekommen. Und ganz ehrlich, wenn sie es machen, dann freue ich mich darüber, aber jetzt soll es aufhören mit diesem Kasperltheater.

Sophie: Jetzt gibt es ja zum Beispiel Städte wie Amsterdam, Kopenhagen, Utrecht, wo das ja doch sehr gut funktioniert und schon sehr lange und da gibt es ja auch unterschiedliche Parteien und die haben ja auch unterschiedliche Interessen. Wieso hat es dann dort funktioniert und bei uns nicht?

Matthias Pintner: Also auch bei uns hat es ja Radinfrastruktur gegeben, schon 1890 oder 1900, das heißt, dass eigentlich Radinfrastruktur eben auch baulich schon existiert hat, schon vor dem Zweiten Weltkrieg. Und nach dem zweiten Weltkrieg war einfach das Fahrrad nicht mehr interessant, also verkehrspolitisch. Also Auto ist gleich Wohlstand und Fahrrad ist was für die Freizeit und wer mit dem Fahrrad fährt, der kann sich kein Auto leisten. Und das sind eigentlich viele existierende Infrastrukturen nicht erhalten worden. Und in den Niederlanden waren es schon mehr Menschen, also hat es auch Radinfrastruktur gegeben. Die Kurve des Modal Split ist ungefähr parallel, nur in den Niederlanden viel höher, aber es ist auch eingesunken nach dem Zweiten Weltkrieg und sehr viel autoorientiert gebaut worden. Und in den 70er Jahren, das war wirklich das Jahrzehnt mit den meisten Verkehrstoten auf der Welt, da hatten die Niederlande 4000 Verkehrstote und Österreich auch knapp 1200. Im letzten Jahr hatten wir knapp unter 400 in Österreich und in den Niederlanden bei doppelter Einwohnerzahl auch in der Größenordnung 400. Da kann man eigentlich sagen, doppelt so gut. Also Vision Zero ist noch nicht ganz erreicht. Aber in den 70er Jahren hat in den Niederlanden ein ganz starker Bürgerprotest begonnen. "Stopp den Kindesmord" Da hat es einmal Klick gemacht. Und dann haben Sie an einem Ort halt einmal alles probiert und gesagt, das funktioniert gut und haben es eigentlich aufs Land übertragen. Und das, was in den Niederlanden besonders ist, egal wo du im Land unterwegs bist, es ist so intuitiv. Du weißt, wenn du dich einer Kreuzung nähert, wo du fahren musst, wo du dich aufstellen musst. Bei uns fehlt das alles. Es hört irgendwo auf und jede Gemeinde glaubt, irgendwie ein neues Tool zu entwickeln. Ja schwierig zu sagen, ich habe das nie erforscht, aber das muss natürlich dann von der Politik und von den Medien und alles Mögliche getragen werden. Und bei uns muss ich halt schon sagen, das ist eine besondere Medienlandschaft, die ist ganz stark anscheinend auch vom Automobil-Werbung usw. abhängig. Österreich und Deutschland sind zusammen sehr stark in der Autoindustrie, vielleicht hat das halt schon hineingespielt. Dann kommen

natürlich sehr schnell die Ausrede naja, bei uns gibt es ja Berge. Ja, aber Wiener Neustadt ist genauso wie Houten in der Geografie und in der Topografie und in der Bevölkerungsdichte und in der Entfernung zur nächsten Stadt, also da ist alles vergleichbar und die anderen haben 9 % und die anderen 50 % Radverkehrsanteil, weil die anderen haben die Infrastruktur gebaut und die anderen heben am Donnerstag das Parkpickerl auf, dass die Leute aus dem Umland alle mit Auto reinfahren können. Es ist schwierig. Aber es ist ein Bewusstseinswandel da und nicht jeder, der sich in ein Auto setzt, ist ein super überzeugte Autofahrer. Das überlegt man sich gut. Ich glaube, dass es einfach viel mehr Bereitschaft gibt und dass das Angebot einfach nicht noch nicht da ist für viele. Es gibt die Portland Studie, die Stadt Portland hat, hat quasi Typen von Radfahrern ausgemacht, four types of cyclists haben die das genannt. Und die haben eigentlich so die Gesamtbevölkerung, also repräsentativ befragt und rausgefunden, dass so 1 bis 2 % nichts erschüttern kann, die brauchen kein Radweg, die fahren auf der Straße, vielleicht eher der männlich dominierte Teil. Dann hast du 7-9 % die confident sind, also die trauen sich, sind nicht superglücklich mit der Infrastruktur, aber die tun's einfach. Und ich glaube, dass das genau diese Gruppen sind, die jetzt bei uns fahren. Die größte Gruppe, aber das sind 60 % ungefähr die haben sie genannt interested but concerns. Das heißt, die würden fahren, wenn es Radwege gäbe, wenn es sicherer wäre. Und es waren nur 30 % ungefähr, die gesagt haben, not able or not willing to. Das heißt, man hat eigentlich ein Potenzial von zwei Dritteln der Gesamtbevölkerung. Aber solche Daten haben wir leider nicht für Wien und das wäre schon sehr interessant mal herauszufinden, wie die Leute hier so ticken. Aber ein gewissen Potenzial ist ja bei uns auch sicher da.

Sophie: Dann kommen wir vielleicht mal zur neuen Novelle der Straßenverkehrsordnung. Also, die zwei wichtigsten Punkte, die ich mir rausgeschrieben habe, war, dass man jetzt rechts abbiegen kann bei einer roten Ampel und dass es ein Mindestabstand gibt. Was hältst du von diesen Maßnahmen?

Matthias Pintner: Also definitiv ist diese STVO-Novelle die beste bisher. Also sicher ein Meilenstein. Aber es ist zu wenig, weil es viele Ausnahmen gibt und einige Dinge ganz rausgefallen sind am Schluss. Also das recht abbiegen bei rot ist auf jeden Fall eine sehr gute Maßnahme, die hat sich ja in Europa schon bewährt. Aber Österreich hat sich da eben stark an Deutschland orientiert und hat dann gesagt man muss das Fahrrad voll anhalten, also stehenbleiben und dann darf man nur weiterfahren. Also es ist nicht im Sinne eines Vorrangs geben, sondern im Sinne, wie wenn dort eine Stopptafel wäre. Das ist sicher nicht optimal, aber jetzt ist wichtig und ich glaube, da wird daran gearbeitet, auch verbindlich einen Kriterienkatalog zu stellen, an welcher Kreuzung rechts abbiegen bei Rot dann möglich ist und das muss schnell gehen, sonst kann wieder jede Bezirkshauptmannschaft selbst bestimmen

wo sowas möglich ist und wo nicht. Also das heißt, es ist wichtig, dass dieser Katalog da draußen ist und dass das dann aber wirklich systematisch umgesetzt wird. Also die Radlobby hat schon so eine Liste und da sind schon wirklich nicht hunderte Vorschläge drinnen, wo man es machen könnte. Aber jetzt umgesetzt in Wien sind zehn Kreuzungen und weitere zehn in Prüfung, das ist zu wenig. Also ja, gute Maßnahme, aber jetzt systematisch ausrollen und in der nächsten Novelle dieses Halt wegnehmen. der Überholabstand ist super, innerorts gilt ja 1,5 Meter und außerorts 2 Meter, aber es hat halt den einen Wermutstropfen, dass wenn die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit kleiner gleich 30 kmh ist, dann gilt wie bisher nur ein der Verkehrssicherheit angemessener Abstand und nicht diese anderthalb Meter. Also da stellen wir uns vor, dass diese Ausnahme irgendwann noch rauskommt. Und was halt noch ein Problem ist, dieser Abstand gilt halt beim Überholen, das heißt aber bei Fahrradstreifen oder Mehrzweckstreifen ist es eigentlich ein Vorbeifahren und kein Überholen. Und für die Situation ist es dann überhaupt keine Verbesserung im Grunde. Was super ist, ist die Erlaubnis für das Nebeneinanderfahren. Erstens einmal darfst du jetzt mit einem Kind bis zwölf Jahre eigentlich überall nebeneinander fahren und deswegen erübrigt sich die Frage, wer vorne und wer hinten fährt. Das ist sehr gut. Da gibt es halt dann auch wieder die Ausnahmen, grundsätzlich ist es erlaubt in Tempo 30 Straßen, aber nicht geöffneten Eisenbahn entgegen der Einbahnrichtung und weiter solche Ausnahmen. Also es braucht generell in der Straßenverkehrsordnung eine Entrümpelung auch zum Thema Lastenfahrräder, weil da gibt es ganz viele Ausnahmen und Unterpunkte und das kann man sich nicht merken, also auch für die Exekutive, die das überprüfen soll. Das sind einfach viel zu viele Ausnahmen und vieles noch so schwammig. Dann gibt es den Passus drinnen, die Annäherungsgeschwindigkeit an den Radfahrer überfährt, die darf ja nur 10 Kmh nicht überschreiten und das ist jetzt angepasst worden, das gilt dann aber nicht, wenn keine KFZ in der Nähe sind. Die Forderung der Radlobby ist eigentlich angepasste Geschwindigkeit zu fordern, weil man hat ja keinen Tachometer mit. Was rausgefallen ist, ist die generelle Eröffnung von Einbahnen, wenn sie den entsprechenden Querschnitt aufweisen. Man müsste das Ganze umdrehen, jetzt öffnet man ja Einbahnen mit Einzelprüfung und per Verordnung und eigentlich müsste man alle Einbahnen öffnen, bis auf die 10 %, wo es sich vielleicht wirklich nicht ausgeht. Da hat man dann auf einen Schlag diese 90 % und kürzt es wirklich ab und geht über den Weg der Straßenverkehrsordnung. Da war ja leider Wien der Stakeholder, der das blockiert hat. Obwohl die Formulierung wäre gewesen automatische Öffnungen aller Eisenbahnen mit Fahrbahnbreite 4 Meter. Und die RVS sagt, das ist möglich ab 3 Meter. Also da wäre sehr viel Spielraum gewesen und trotzdem hat die Stadt Wien gesagt, warum auch immer, wir lehnen das ab. Aber das ist auf jeden Fall wichtig, wenn es noch kommt. Und das letzte, was auf jeden Fall gefordert ist auf Überlandstraße Tempo 80 und im Ortsgebiet Tempo 30 als Regel Geschwindigkeit. Da kann man ja Ausnahme verordnen, eben auch im Stadtgebiet. Als wir

damals die Initiative Platz für Wien gestartet haben, haben wir uns das angeschaut. Und es gibt wirklich sehr viele Kilometer an Straßen, die keine Hauptstraßen A und B sind, die aber immer noch Tempo 50 haben. Meistens, weil dort Öffis fahren, obwohl wir ungefähr 120 Straßen in Wien kennen, wo Busse Tempo 30 fahren, Aber die Wiener Linien sagen, sie wollen es trotzdem nicht. Aber das wäre dann eben mit einem Schlag Tempo 30 und müsste man in die andere Richtung wirklich begründen, warum dort nicht Tempo 30 gilt. Und das würde die Verkehrssicherheit auf einen Schlag erhöhen, nicht nur für den Radverkehr, für alle also, die zu Fuß gehen, auch in einem Auto sitzen. Und natürlich auch die Geräuschkulisse verbessern. Also generell ist in Österreich das Geschwindigkeitsniveau immer noch zu hoch und manchmal habe ich das Gefühl, die Straße wird einfach immer noch als Rennstrecke wahrgenommen und nicht als Lebensraum.

Sophie: Ich habe für meine Masterarbeit ein Framework verwendet, das sich darauf bezieht, dass es bei Mobilität nicht um den Einzelnen geht, sondern immer um den Einzelnen, eingebettet in Haushalt, Familie, Gemeinschaft und Gesellschaft. Hast du das Gefühl, dass die Stadt Wien Mobilität auch so gestaltet und unterschiedliche Lebensrealitäten auch mitbedenkt in ihrer Planung?

Matthias Pintner: Ich meine, es ist mir ganz ehrlich immer noch zu autoorientiert und das ist eigentlich eine Minderheit, die den größten Platz bekommt. Also die Bedingungen für den Fußverkehr sind im Vergleich zu anderen Städten nicht schlecht, aber nach oben ist da viel Platz. Auch mit den Öffis, Öffis sind super in Wien, im Schnitt kommt man viel besser zurecht als sonst irgendwo in anderen Städten oder am Land. Aber ja, generell ist es halt schon sehr stark orientiert auf Wege, die man überhaupt mal überprüfen müsste, ob die noch sozusagen relevant sind. Also dieses radiale Denken zum Beispiel, da ist der Mann, der dem Beruf nachgeht, und der fährt mit seinem Auto in den ersten Bezirk rein und dann gibt es die Frau, die bringt die Kinder in den Kindergarten und so. Ich glaube, dass die Verkehrsplanung nicht in der Gegenwart ist, irgendwie. Also die Stadt Wien hat ein Radnetz definiert und die Radlobby hat jetzt in Zusammenarbeit mit den Bezirksgruppen, mit Anrainerinnen und Anrainern ein Basisnetz entworfen, das als Forderung gedacht oder zu verstehen ist für die nächsten fünf Jahre und der Stadt auch so präsentiert wird. Da sind einige Routen, die sind deckungsgleich zwischen Stadt und Radlobby, andere aber nicht. Und insgesamt ist es viel dichter. Und der Hauptfokus liegt immer diese, radialen Netz, von der Stadt hinaus und in die Stadt hinein. Das Netz, was wir eigentlich fordern, ist eigentlich auch ein tangenciales, das heißt, du hast eigentlich wirklich ein Raster über die Stadt, wo du alle Arten von Wege abdeckt. Und ich denke mal, in der Planung oder in der Umsetzung wird das noch nicht so stark berücksichtigt, wie es eigentlich sollte. Und ich merke das an mir selber, dass ich Wege habe, die ich mit dem

Rad sehr ungern zurücklege, weil das eben noch fehlt. Und ich denke mir mal, das könnte aber für viele eine Barriere sein, gar nicht Rad zu fahren. Also, ich denke, die Stadt versteht es vielleicht, aber setzt es noch nicht so um. Es manifestiert sich auch bei anderen Themen natürlich, diese Vorherrschaft des Automobils, wie zum Beispiel bei der Ampelschaltungen. Über den inneren und äußeren Gürtel kommt man während einer Grünphase nicht drüber, auch nicht mit dem Rad. Das ist auf 50 kmh Autoverkehr ausgelegt. Da hat auch teilweise der ÖV Nachrang. Also es wird eigentlich irgendwas zementiert, was vielleicht eh schon nicht mehr dem Zeitgeist entspricht, nicht mehr den gesellschaftlichen Realitäten oder halt auch gar nicht dem, was wir brauchen für die Zukunft, und zwar aus mehreren Perspektiven, aus Klimaschutzperspektive, aber auch eben aus Zielen der Gleichberechtigung und gesellschaftspolitischen Themen. Also da muss man sich noch ordentlich bewegen.

Sophie: Meine Forschungsfrage bezieht sich ja auch ein bisschen darauf, wie man die Ziele der Stadt Wien einhält und dann im Endeffekt auch die Sustainable Development Goals. Hast du das Gefühl, dass der Radverkehr in diesen SDGs ausreichend vertreten ist oder ob es überhaupt notwendig ist?

Matthias Pintner: Ich habe mir mal diese 17 Ziele angeschaut im Groben und ich finde grundsätzlich würde der Radverkehr ja in mehrere Zeilen reinfallen. Also aus meiner Sicht würde er zum Goal 3 passen, zu Health. Es ist halt immer wichtig, dass man seine Forderungen einbettet in dieses „Big Picture“ und das beim Radverkehr früher, bevor es auch so ein Klimathema geworden ist, die Verkehrssicherheit und die Gesundheit. Ich habe jetzt die Zahlen nicht parat, aber wie sehr es das Budget entlasten würde, wenn einfach der Lebensstil gesünder wäre, wenn man einfach nur jeden Tag in die Arbeit radeln, anstatt sich fünf Kilometer ins Auto zu setzen. Also das war ein ganz wichtiges Thema und das wird meiner Ansicht nach ganz stark in das Goal 3 reinfallen. Dann Gender Equality natürlich, weil ich meine, nichts war so wichtig wie das Fahrrad zur Emanzipation der Frauen, so zwischen 1890 und 1920, also diese selbstständige Mobilität einfach, dass man sich nämlich viel schneller wohin begibt als zu Fuß, unabhängig von irgendeinem, der einem bringt oder von irgendwelchen Öffis. Da fällt es für mich auch hinein, natürlich auch in das Thema Sustainable Cities und in Climate Action, also das sind mal die vier Ziele, wo ich auf den ersten Blick gesagt habe, die würden alle irgendwie mit Radverkehr passen. Also wenn man das Ziel hat, das zu erfüllen, muss man auch an den Radverkehr denken. Radverkehr allein wirds aber natürlich auch nicht machen. Ich habe jetzt den Namen nicht, aber ich weiß, dass jemand aus der EU-Kommission irgendwie gesagt, nachdem er gefragt wurde wie wichtig der Radverkehr ist, „cycling alone won't do it, but without cycling it won't work.“ In Kopenhagen zum Beispiel

werden an die 110.000 Tonnen CO₂ gespart durchs Rad fahren. Also ich meine, uns ist klar, dass das ein Teil ist und nicht das Ganze, aber es ist ein so wichtiger, dass es ohne nicht geht.

Sophie: Okay, gut, dann kommen wir noch zu den Genderfragen. Bist du der Meinung oder hast du das Gefühl, dass Frauen im Radverkehr in irgendeiner Weise in ihrer Mobilität eingeschränkt sind?

Matthias Pintner: Also ich würde es halt einfach noch weitersehen, also wir haben ja nicht umsonst die Initiative Platz für Wien gerahmt als Kindergerecht, Klimagerecht und Flächengerecht. Also eine kindergerechte Stadt wird auch gendergerecht sein, hätte ich vermutet, einfach weil Kinder körperlich und kognitiv einfach am schwächsten sind, auch von Wahrnehmung, von Geschwindigkeiten, von wie hoch kann ich über Hindernis drüber schauen und usw. Aber auch wie muss der Raum gestaltet sein, dass sich ein Kind allein auf die Straße traut. Und das ist dann natürlich gut für alle, wenn es kindergerecht ist. Und wenn man es frauenspezifisch sieht, ja, ganz klar. Also ich habe mir angeschaut zum Beispiel das Hauptradrountennetz im Süden von Wien. Ich bin dann mal gefahren, den Liesingbach entlang. Und das ist untertags supernett, hat Freizeitqualität und dann bin ich in der Nacht gefahren und hab mich fast gefürchtet. Also es war stockdunkel, rundherum überall Büsche und die Schilder wo es lang geht hat man nicht einmal mehr gesehen, weil die nicht beleuchtet waren. Und genau das würde ich dann verstehen, wenn man sich da nicht traut zu fahren oder bestimmte Gruppen da nicht gerne unterwegs sind, allein. Und der Vorschlag für das Radlobby Basisnetz ist ja dann eben die Führung entlang der Hauptstraßen nördlich und südlich davon. Und ich meine, es sind ja immer mehrere Themen, die man erschlägt. Also wenn ich sage, so ein dichtes Netz, dass man sagt alle 250 Meter einen Radweg hat, das heißt ja auch, ich kann mir aussuchen, dann in der Nacht zum Beispiel fahre ich an der belebten Straße und trotzdem aber verkehrssicher, wo mehr Leute unterwegs sind, wo es besser beleuchtet, ist als vielleicht in der drittletzten Nebengasse. Also es ist wichtig sowas mitzudenken und nicht nur immer nur aus der eigenen Perspektive zu denke. Aber ich weiß schon, dass das gar nicht so leicht ist, weil man sich so in den sozialen Medien umhört oder auch ältere Radaktivisten, die sagen ich will da kein Licht haben, das ist so romantisch, das ist ja schön da, dann ist das gut für den Menschen, aber es kann sein, dass es für andere nicht super ist.

Sophie: Jetzt hast du vorher auch schon angesprochen, dass es auch unterschiedliche Wege gibt, die Frauen fahren mit dem Rad, magst du da nochmal kurz ein bisserl drüber reden?

Matthias Pintner: Ich meine, ich habe jetzt keine Daten. Ich meine, ich kann jetzt aus meinem Freundeskreis halt sagen, dass sich das schon ziemlich gewandelt hat. Also da kenne ich

einfach viele Männer, jetzt die, wo die Frau ins Büro fährt und der Mann von zu Hause arbeitet und der dann zu Hause bleibt, aber dann das Kind erst im Kindergarten bringt, teilweise zu Fuß, teilweise mit dem Rad. Aber das ist ja nur ein Milieu vielleicht oder eine Bubble. Also ich habe jetzt echt keine Zahlen dafür, aber eine Stadt setzt sich ja aus vielen soziodemographischen Konstellationen zusammen. Es gibt natürlich die, wo das nach wie vor sehr konservativ sind und wo diese Muster weiterhin so bestehen, dass die Mama dann das Kind bringt.

Sophie: Ist es jetzt widersprüchlich eigentlich den Radverkehr so anzupassen an die Frau mit dem Kind, weil man dann quasi diese Ungleichstellung irgendwie unterstützt, aber andererseits, es muss ja dann nicht immer die Frau sein, es kann ja dann auch der Mann mit dem Kind fahren. Wie siehst du das?

Matthias Pintner: Eben, so kenne ich es ja auch von meinem Bekannten. Ja, also da steht dann der Mann an der Kreuzung mit dem Kind und versucht über die Straße zu kommen, als das macht es dann auch nicht besser.

Sophie: Okay, also im Endeffekt, wenn man das dann so verbessert, dass die Person mit Kind unterschiedliche Wege fährt, dann verbessert sich ja sowieso für alle, egal ob das jetzt Mann oder Frau ist?

Matthias Pintner: Ja, ich meine das sowieso. Wie ich in Dänemark war, in Kopenhagen, merkt man zum Beispiel, dass die Rushhour viel früher ist, weil möglichst lange arbeiten und nicht vor 19:00 aus dem Büro kommen, dort kein Statussymbol mehr ist und diese Rushhour hat sich natürlich dann hauptsächlich am Fahrrad abgespielt, wo dann eben halt auch viele Männer die Kinder in den Christiania Rädern drinnen haben. Aber das ist natürlich wieder so ein gesamtgesellschaftliches Ding, das betrifft die Arbeitgeber und das betrifft halt wieder diese Rahmenbedingungen. Also das sind halt viel mehr Themen, die viel umfassender sind, als nur den Boden der Stadt gerechter zu verteilen.

Sophie: Und wenn wir nochmal kurz zurückkommen zu den Fragen, die momentan noch vielleicht andere Bedürfnisse haben als Männer im Radverkehr. Welche Maßnahmen könnte man denn treffen in Wien, um diesen Personen dann mehr Sicherheit zu bieten?

Matthias Pintner: Ja, ich glaube, es geht halt einfach nicht, ohne diese getrennte Radinfrastruktur zu errichten. Also ich glaube, dass Männer schon noch, tendenziell, eher noch bereit sind, sich so quasi in dieses Getümmel hineinzustoßen, also diese Synchronisation auf

hohe Geschwindigkeiten und auf motorisiertem Verkehr. Das sind einfach meine Beobachtungen, ohne die Zahlen dazu zu haben, dass die Frauen sich das eher nicht antuen, und dadurch werden sie eigentlich ausgeschlossen durch das.

Sophie: Wäre es vielleicht auch eine gute Maßnahme, dass man mehr bzw. noch mehr Frauen in die Verkehrsplanung bzw. Radverkehrsplanung setzt?

Matthias Pintner: Also was mich schon ein bissi erschüttert hat, im April 2022 ist die RVS überarbeitet worden, also die Richtlinien und Vorschriften fürs Straßenwesen. Und in diesem Gremium, glaube ich, waren zwei Frauen drinnen, nebst weiß ich nicht wie viele Männern, 20 oder so. Das fällt halt wirklich auf, wenn man sagt, die Straße wird von beiden in irgendwelcher Weise benutzt und dann sitzt da drinnen halt nur unter 10 % Frauen oder so drinnen. Das ist halt einfach wirklich wenig. Mein Eindruck ist halt jetzt, ich bin aber halt in einer gewissen Bubble, aber ich kenne viele Verkehrsplanerinnen und Raumplanerinnen und bei den Studierenden ist es, glaube ich mittlerweile schon recht gemischt. Das müsste sich halt dann irgendwann mal auch in die oberen Ebenen und so in den Planungsbüros usw. mal fortsetzen. Und du hast einerseits die politische Ebene und dann hast du wirklich diese fachliche Ebene und du brauchst das halt in beiden. Da denke dann halt zum Beispiel an die Pariser Bürgermeisterin, Madame Hidalgo, auch Sozialdemokratin und die macht viel klarere Ansagen, in Paris soll es keine Straße mehr geben, die nicht radfreundlich ist. Es müssen 60.000 Autos an der Oberfläche weg. So was habe ich von einem Ludwig noch nie gehört, aber auch nicht von der Sima. Also da gibt es schon einige Frauen, die das in sehr hohe Positionen eigentlich vertreten und gut machen. Da denke ich manchmal, das wäre vielleicht nicht schlecht für Wien.

Sophie: Okay. Ja, weil ich aber auch in den Dokumenten, die ich analysierte, gibt es schon auch ein Bewusstsein für diese Genderunterschiede generell in der Mobilität, aber auch im Radverkehr, aber auch wieder kaum konkrete Maßnahmen. Hilft es hier konkrete Maßnahmen zu setzen oder gibt es irgendeinen Punkt, der dir noch einfallen würde, wie man das verbessern könnte?

Matthias Pintner: Ja, was wichtig ist natürlich auch in den Kampagnen die Abbildung der Vielfalt. Also ich glaube, das macht aber Fahrrad Wien schon sehr gut, aber das ist sicher wichtig, weil du brauchst, halt schon irgendwelche Role Models. Also irgendwie so, dass man die Menschen abbildet, die das Kind in den Kindergarten bringen und da halt auch verstärkt modernere Konstellationen. Das ist sicher wichtig. Verkehrsplanerinnen? Ja, auf jeden Fall. Aber manchmal ist es auch ein Teufelskreis. Du hast die Männer, die diese RVS machen,

dann kommt da nix gescheites raus und man hat keine gescheite Infrastruktur, es ist sehr schwierig, das zu durchbrechen. Und im Hintergrund ist halt auch immer, wenn man irgendwelche politisch zu gewagten Maßnahmen setzt, das man dann Angst hat nicht mehr gewählt zu werden.

Sophie: Ich finde es auch traurig, wenn man weiß, dass es angekommen ist und dass sie wissen, was eigentlich verändert werden könnte und sollte und dann aber aus solchen Gründen einfach nichts passiert.

Matthias Pintner: Ich bin trotzdem optimistisch. Es ist ja so, dass das Radverkehrsbauprogramm immer so im März veröffentlicht wird auf der Seite von der Stadt Wien. Und wir als Radlobby analysieren das immer ganz genau. Im letzten Jahr waren das eben diese fünf Kilometer baulich und 17 Kilometer insgesamt. Und ich bin gespannt, was dieses Jahr kommt. Also Wien hat glaube ich schon gute Voraussetzungen, von der Bebauung her, von der Topografie, manchmal schon ein bisschen terrassiert, aber es hat ein sehr großes Basisnetz an Öffis. Also Wien kann schon eine Fahrradstadt werden.

Sophie: Aber nochmal zu meinem Framework, was ich verwende, weil das bezieht sich auch darauf, dass Gender und Mobilität nicht voneinander zu trennen sind, also wie sich Menschen bewegen, wie schnell, wie oft ist nachweislich geschlechtsspezifisch. Hast du das Gefühl, dass das in der Stadt Wien ein bisschen angekommen ist und mitbedacht wird?

Matthias Pintner: Ja, das ist eigentlich das, was ich vorher schon gesagt habe, dass mit wie schnell und so was sich bewegt. Da sieht man halt, dass vieles synchronisiert ist auf eben diese schnelle und weite Bewegung, also von der grünen Wiese ins Stadtzentrum oder weiß ich nicht von einem Bezirk Ende zum anderen und vielleicht nicht diese nahe Bewegungen, also diese Versorgungswege und so. Ich will das jetzt gar nicht so genau einordnen, oder ich kenne zu wenige Daten dazu, aber die, die ich kenne oder das, was mir halt einfach auffällt im Alltag, also eben diese Benachteiligung bei Ampelschaltungen und die ungerechte Platzverteilung usw., also in diesem Sinne, ist es schon in den Köpfen angekommen, aber es ist nicht umgesetzt. Ich glaube, da ist eine ganz große Diskrepanz. Ich glaube, die Stadt Wien versteht es schon, sonst hätten die auch nicht ihren Masterplan mit dem Gender Mainstreaming und alles. Die wissen das schon, die hätten auch nicht das Fachkonzept Mobilität, wenn die nicht wissen würde, dass man den Ist-Zustand nicht weiter verwalten kann. Also ich glaube, das Bewusstsein ist schon da, aber es ist halt schwierig den ersten Schritt zu setzen. Aber ich war da auch involviert in die Initiative Dornbach radelt, da wurde ein Radweg gefordert entlang der Alszeile von Anrainerinnen und da hat sich die Bezirksvorstehung so

dagegen gewährt, aber nach 7-8 Jahren, haben wir das geschafft umzusetzen. Also in diesem Sinne glaube ich auch an alles, was wir da geredet haben, dass es irgendwann einmal kommt. Vielleicht nicht genau zu den Zeitpunkten, die sie sich vornehmen, aber vielleicht zehn Jahre später.

Sophie: Das war dann mal meine Fragen. Ich weiß nicht, ob du noch irgendetwas hast, was dir noch eingefallen ist, was du noch dringend loswerden willst?

Matthias Pintner: Ich glaube das war schon sehr ausführlich.

Sophie: Danke, dass du dir so lange Zeit genommen hast. Das war sehr informativ.

Sophie: Also die erste Frage ist mal so, wie Sie die SDGs bewerten würden? So Ihre Einschätzung dazu, was sie für einen positiven Effekt haben oder nicht?

Thomas Hruschka: Ich bin ja der Nachhaltigkeitskoordinator der Stadt Wien und insofern auch der direkte Ansprechpartner des Bundeslandes für die SDGs. Und so ganz grundsätzlich und persönlich finde ich die SDGs bei aller Unvollkommenheit großartig, weil erstens ist der Prozess interessant, finde ich, wie sie entstanden sind in einem Bottom-up Prozess und so, und die Entwicklung von den Millennium Goals davor zu den SDGs, bei denen nicht nur die Länder des geographischen Südens, sondern quasi auch wir in die Pflicht genommen werde, zumindest ist das der Ansatz, finde ich großartig. Und dann finde ich noch zwei weitere wichtige Punkte, wie gesagt, bei aller Unvollkommenheit, es definiert einmal, was nachhaltig ist und man erspart sich endlich bei jedem Diskurs über das Thema mal eine lange Diskussion; was gehört da alles dazu? Sondern man kann sich darauf beziehen und kann sagen, das ist definiert, das ist Nachhaltigkeit. Und das andere ist, ich finde auch, dass diese, so banal es ist, diese Icons schön sind und das hilft auch in der Kommunikation. Also es ist eine große Unterstützung in der Kommunikation und es ist inhaltlich natürlich auch interessant.

Sophie: Und wie wichtig sehen Sie jetzt die SDGs, um auch Wien nachhaltiger gestalten zu können?

Thomas Hruschka: Da wird es dann schon komplexer. Der Punkt ist, ohne jetzt in eine zu große Lobhudelei auszubrechen, weil es in Wien mehr als genug zu tun gibt zum Thema Nachhaltigkeit, dass ganz viele Dinge in Wien schon seit 20-25 Jahren State of the Art sind, die da drinnen abgebildet werden. Und das hat Vor- und Nachteile. Was ich vielleicht zuerst bei den positiven Dingen der SDGs noch vergessen habe, ist, dass man endlich dazu angeleitet wird, out of the box zu denken und quasi diese Silos (Silos sind hier thematische Einteilungen/ Sektoren/ Säulen) zu verlassen und quasi zu beachten, wenn ich dem einen Thema folge, was löse ich bei dem anderen Thema aus. Zumindest verstehe ich das so und da gibt es auch genug Arbeiten dazu. Und das ist jetzt der Nachteil dieser langen Historie in Wien nachhaltig zu agieren, weil da teilweise wirklich tolle Dinge in den Silos entstanden sind und die erfolgreich sind, obwohl die Leute, die damit agieren, würden das nie in Zusammenhang mit den SDGs bringen, weil das ja schon 20 Jahre davor begonnen hat. Daher war auch diese Wirkung, wir müssen jetzt über die Silogrenzen hinaus interagieren, nicht da sind. Und das ist für mich ein Nachteil in Wien, dass es eine lange, gute Historie an Dingen gibt, die vielleicht eine Stadt, die erst mit den SDGs angefangen hat, viel schlauer organisieren kann und für die Zukunft, nur eine Hypothese von mir, leichter innovativ sein kann, weil die

Sachen ja schon so gedacht sind, wie es da drinnen steht. Es gibt zum Beispiel eine Stadtverwaltung in Finnland, ich weiß nicht, wie es ausgegangen ist, weil das war knapp vor den Corona Maßnahme war, da haben sich drei Gemeinden zu einer neuen Stadt fusioniert und da war zu mindestens der Plan, die ganze Staatsverwaltung auf Basis der SDGs aufzubauen, und nicht klassisch, es gibt eine Finanzabteilung, es gibt eine Wirtschaftsabteilung, es gibt eine Umwelta Abteilung und so weiter. Auch eine Universität in Kopenhagen die keine Fakultäten klassisch strukturiert hat und das meine ich, alles, was klassisch ist, hat die Mühe das erstens begreiflich zu machen, warum muss ich jetzt anders denken, das rennt eh schon seit 25 Jahren gut und hat die Schwierigkeiten in den bestehenden Strukturen der Path-Dependency, jetzt was zu verändern. Wenn ich neu darauf reagiere, wie die Uni in Kopenhagen oder die neue Stadtverwaltung in Finnland da ist es einfacher, dann kann man in der Zukunft gut damit agieren. Deswegen Vor- und Nachteil.

Sophie: Also in Wien wurde es jetzt so geregelt, mein Verständnis nach, dass die SDGs in der Smart City Rahmenstrategie verankert sind. Reicht das?

Thomas Hruschka: Das ist letzten Endes auf meinem Mist gewachsen, und zwar aus einer Erfahrung heraus. Ich weiß nicht, ob sie Eurocities kennen, das ist eine Großstädte Lobbyvereinigung im Rahmen der Europäischen Union. Der Hintergrund ist institutionell sind auch Regionen, die sich in Österreich mit den Bundesländern quasi decken, im Wesentlichen abgebildet in der Struktur der Europäischen Union. Aber große Städte haben jetzt andere Herangehensweisen, andere Herausforderungen, andere Wünsche als quasi das flache Land und sind institutionell nicht vertreten. Und da hat sich eben eine Organisation gebildet, die Interessen der großen Städte, ich glaube ab 250.000 Einwohner, vertritt. Das ist freiwillig und da kann man Mitglied sein und Wien ist Mitglied, und ich bin im Umweltforum der Stadt Wien Vertreter und da ist mir dann aufgefallen, was passiert eigentlich mit all diesen Strategien. Da gibt es ja nicht nur die Agenda 2030 der Vereinten Nationen, da haben dann Städte eine Umweltstrategie, eine Nachhaltigkeitsstrategie, eine Circular Economy Strategie, eine SDG-Strategie und das steht alles nebeneinander und hat in Wirklichkeit 70-90% Überdeckung. Heißt quasi nur anders und hat vielleicht ein bisschen einen anderen Zugang und es wird immer schwieriger, Dinge auf den Boden zu bringen, weil wo ordne ich was unter? Und da haben wir nur gedacht, man muss das irgendwie verankern, aber nicht alles parallel. Ja, und eigentlich hat der Vertreter der Stadt Nürnberg mir diese Idee gegeben, weil er gesagt hat; Nürnberg ist nachhaltige Stadt und Punkt. Wir machen nicht die SDGs, wir machen nicht Kreislaufwirtschaft. Da habe ich mir gedacht, eigentlich gut. Und die Smart City Rahmenstrategie ist ja die einzigen Sektoren übergreifende Strategie, die es in Wien gibt, weil sonst ist wieder alles im Sektor. Und dann wurde die Smart City Rahmenstrategie überarbeitet

und wir haben gesagt, da würden eigentlich die SDGs rein gehören. Verantwortlich für die Überarbeitung war Thomas Madreiter, der Planungsdirektor der Stadt Wien. Ich habe ihn damals einfach angerufen und habe ihm von meiner Idee erzählt und er war offen dafür. Und es gibt halt die, die einfach zu irgendwelchen Strategien, die SDGs zugeben und sagen wir haben das jetzt erledigt, wir in Wien, auch wenn das jetzt nicht so erkennbar ist am Ende, haben das wirklich ernst genommen und die Strategie ernsthaft überarbeitet. Wir haben alle Ziele der Smart City Rahmenstrategie, die ja 2014 geschrieben worden ist, mit, nicht nur den 17 Zielen, sondern allen 169 Unterzielen hinterlegt. Wir haben geschaut was relevant ist, was ist schon erfüllt, teilweise erfüllt oder noch gar nicht und was ist wo zu tun. Und so ist es in der Überarbeitung wirklich auf dieser Ebene der Unterzeile eingearbeitet worden. Jetzt reicht das natürlich nicht, um die SDGs umzusetzen, aber zu einer strategischen Verankerung war es meiner Meinung nach halt der bessere Weg. Was eben noch nicht heißt, dass wenn es in der Strategie steht, dass es dann auch umgesetzt wird, aber immerhin steht schon mal was.

Sophie: Wenn Sie jetzt sagen, das reicht noch nicht um die SDGs umzusetzen, was bräuchte es dann noch zusätzlich? Oder was braucht es überhaupt, um die SDGs umzusetzen?

Thomas Hruschka: Grundsätzlich ist es ja so, dass die Smart City Strategie die Overall Strategie sein soll und dass sich alle sektoralen Strategien dort quasi andocken müssen mit den Zielen. Also von der Struktur her und von den Vorgaben der Stadt her ist es jetzt so gebaut, dass wenn man jetzt gutgläubig ist und sagt, da gibt es eine Struktur, dann müsste es eigentlich automatisch funktionieren. Das ist natürlich überall auf der Welt und Wien keine Ausnahme, ein Idealzustand. Letzten Endes braucht es aus meiner Sicht das Bewusstsein der handelnden Personen, die dann verstehen, was in der Smart City Rahmenstrategie und oder vielleicht in den SDGs drinsteht, denn in Wirklichkeit ist es ja jetzt quasi in einem verwoben, und bewusst agieren. Aber gleichzeitig bin ich dann immer zwiegespalten und sage es ist mir eigentlich wurscht, ob die Leute das machen, weil es in den SDGs steht, solange es inhaltlich übereinstimmt, weil da gibt es so viel in Wien, das inhaltlich eh dorthin adressiert ist, wo wahrscheinlich niemand der agierenden Personen überhaupt nur eine Ahnung hat, dass es so was wie die Agenda 2030 gibt. Also mir ist das Inhaltliche wichtiger. Was wir hier im Haus machen, ist, und das ist quasi der Kernprozess, wenn man ein Projekt macht, muss man quasi intern ums Geld gehen und da gibt es in jeder Abteilung einen von der Abteilung selbst, der dafür zuständig ist. Und im Rahmen dieser Argumentation muss man hier in der Umwelta Abteilung quasi die SDGs adressieren und sagen; mein Projekt, das ich da jetzt machen will, adressiert, in den und den Punkten die Goals xx, und so muss sich jeder damit auseinandersetzen, weil er im Rahmen dieses Prozesses eben sagen muss, worum es da geht. Also das ist jetzt nicht erschöpfend, aber immerhin ein Schritt zum Bewusstsein.

Sophie: Wer sind denn handelnden Personen?

Thomas Hruschka: Das ist jetzt auf völlig unterschiedlichen Ebenen. Also wenn man jetzt auf die Struktur schaut, dann gibt es bei uns eben Michael Kienesberger als Leiter der Abteilung, dem soll es bewusst sein, aber auch einer Sachbearbeiterin, die halt inhaltlich damit zu tun hat. Also ich glaube, dass müsste die ganzen Ebenen durchdringen. Ich bin aber immer der Meinung, dass das persönliche Interesse und Engagement die Qualität von einer Arbeit bestimmt. Und wenn ich dann selber weiß, wofür ich das mach und nicht einfach tu, weil ich es halt machen muss, dann wird es besser und steigert die Qualität, egal auf welcher Ebene.

Sophie: Aber das heißt, es ist jetzt nicht in jedem Magistrat, in der ganzen Verwaltung der Stadt Wien jedem bewusst, was die SDGs sind?

Thomas Hruschka: Nein, das traue ich mir mit Sicherheit sagen. Es gibt 60.000 Menschen, die für die Stadt Wien arbeiten, also das wäre vermessen zu sagen. Aber wie bringe ich das zustande, dass quasi alle von oben nach unten und von links und nach rechts was wissen? Dann brauche ich enorm viel Ressourcen, also Men and Woman Power, aber auch Geld, um das zu machen und da ist es mir ehrlich gesagt lieber, Men and Woman Power und Geld fließt quasi in die Inhalte und nicht so sehr in das Wissen um die SDGs. Das hat schon bis zu einer gewissen Ebene einen Sinn, dass alle das wissen, aber letzten Endes, reichen die Inhalte.

Sophie: Und sind wir jetzt trotzdem, auch wenn jetzt nicht jedem bewusst ist, was die SDGs sind, auf einem guten Weg die Ziele auch wirklich bis 2030 zu erreichen?

Thomas Hruschka: Ich glaube, die kann man nie erreichen. Ich kann nie sagen, ich agiere jetzt nachhaltig, weder als Personen noch als Stadt, sondern das ist immer ein Weg, glaube ich. Bei hard facts, und selbst da ist es schwer, kann ich sagen, jetzt bin ich CO₂-neutral, aber wir wissen alle, dass es da unterschiedliche Ansätze gibt und man das unterschiedlich rechnen kann. Aber von mir aus, wenn es hard facts sind, kann ich das sagen, Aber wann bin ich sozial? Wann ist die Gendergerechtigkeit erfüllt? Da habe ich vielleicht immer ein paar Parameter, aber wirklich erreichen kann ich es nie. Daher ist es für mich ein Prozess und ich kann nicht sagen, wir sind auf dem Weg das bis 2030 zu erreichen und der Pfad hört ja nicht 2030 auf, also das muss ja weitergehen. Und es gibt ein nettes Zitat, das mir irgendwo mal zufällig begegnet ist und so sehe ich das auf für Wien, das sagt; es gibt oft Elends lange Diskussionen, um den direktesten Pfad zum Ziel festzulegen und das ist viel langsamer als

ein ambitionierter und handlungsorientierter Zickzack, wo man sicher immer wieder korrigieren aber wo ungefähr die Richtung stimmt.

Sophie: Wissen Sie was nach 2030 mit den SDGs passieren wird?

Thomas Hruschka: Ich weiß jetzt nicht, aber ich frage mich auch. Es ist auf jeden Fall ein Weg und der endet nie.

Sophie: Gibt es irgendwelche Evaluierungsmaßnahmen der SDGs bei der Stadt Wien?

Thomas Hruschka: Das war mit ein Gedanke, das in die Smart City Rahmenverträge einzubauen um dieses Monitoring und Evaluierung halt nicht doppelt und dreifach machen zu müssen. Und es gibt, da bin ich aber jetzt nicht mehr involviert, daher kann ich es jetzt nicht im Detail sagen, aber es gibt, noch nicht ganz fertig, aber das aktuelle Monitoring. Aber das Ganze wird im Rahmen des Smart City Monitorings evaluiert.

Sophie: Die Smart City Rahmen Strategie ist ja verbindlich, wurde irgendwie mal beschlossen, ob es irgendwelche negativen Konsequenzen gibt, wenn irgendwelche Ziele nicht erreicht werden?

Thomas Hruschka: Das weiß ich nicht, aber das gibt es eigentlich so nie. Verbindlichkeit heißt dann einfach man muss sich daranhalten. Wenn etwas ganz grob zuwiderlaufen würde, wird man wahrscheinlich in irgendeiner Weise einen Ordnungsruf kriegen, aber sonst gibt es halt die Korrekturen am Weg.

Sophie: Jetzt gibt es ja auch Kritik, dass sich die SDGs innerhalb schon teilweise widersprechen. Wie ist man damit bei der Stadt Wien umgegangen?

Thomas Hruschka: Ich finde das ist großartig, dass sie sich inhaltlich widersprechen, weil das eben genau zu dieser Betrachtung über die Grenzen hinaus einfach anregen muss, wenn man sich damit auseinandersetzt. Es hat mal jemand, kann ich jetzt auch nicht auswendig zitieren, ausgerechnet, wenn man sich auf das Energie SDG fokussiert und sagt, das ist die leistbare Energie und nur das betrachtet, dann verdoppele ich den Hunger in der Welt. Insofern muss es widersprüchlich sein, weil es Nonsense ist, ein einzelnes Ziel zu verfolgen. Und der Widerspruch entsteht aus meiner Sicht, weil auch die betrachten das ja grundsätzlich mal sektorale. Aber durch diesen Widerspruch muss ich es eben quasi in einer Zusammenschau anschauen, wenn ich es erreichen will. Der ehemalige österreichische EU-Kommissar Franz

Fischler sagte, dass diese thematischen Silos, die können in die Luft gesprengt werden. Und ein anderer meinte, das war ein Deutscher, glaube ich, das hat schon seine Richtigkeit, dass es auch Spezialisten gibt für einzelne Felder, aber man muss kurzzeitig zumindest diese Silos dazu bringen, miteinander zu tanzen. Und ich finde das ein sehr wienerisches und ein sehr schönes Bild, wenn man sagt, okay, das sind halt Paare, die halt für die Zeit interagieren mit einem bestimmten Zweck oder auch nur weil es Freude macht und gehen auseinander und finden vielleicht wieder andere Paare, das finde ich passt gut.

Sophie: Jetzt sprechen die SDGs ja gefühlt eh schon fast alles an, was man irgendwie verbessern könnte in der Welt. Gibt es trotzdem irgendwelche Punkte, die Ihnen da fehlen?

Thomas Hruschka: Nun also das könnte man glaube ich nur beantworten, wenn man den SDGs die Zuschreibung eines strengen Regulativs gibt. Für mich beschreibt das eben einen Weg und eine Richtung hinreichend genau, vor allem, wenn man die Unterziele betrachtet, hinreichend genau, um die Orientierung dorthin zu haben. Also ich würde das mit einer Wanderung, einer Wanderkarte und einen Kompass vergleichen, also da weiß ich zwar hinreichend genau, wo ich dann hinwill, aber der Weg selber, der kann nicht vollständig beschrieben sein und der führt natürlich einmal um Felsen herum und dann kommt man drauf, hinter dem Felsen ist vielleicht was, was man vorher nicht bedacht hat, aber es ist hinreichend genau, um den Weg zu definieren, meiner Meinung nach.

Sophie: Gut, das waren meine Fragen. Gibt es vielleicht irgendetwas, was noch wichtig ist zu erwähnen, was ich vielleicht nicht gefragt habe?

Thomas Hruschka: Das Allerwichtigste ist für mich wirklich die Notwendigkeit und gleichzeitig die Schwierigkeit in Strukturen, die halt so angelegt sind, wie sie sind, diese angesprochenen Silos in einer vernünftigen Art und Weise zum Tanzen zu bringen, zu überwinden, zu interagieren. Jetzt bin ich quasi der Ansprechpartner, zu mindestens für die SDGs in Wien und sitze quasi in der zweiten Hierarchieebene in der Umweltabteilung. Ich hätte überhaupt keine Möglichkeit, aus dieser Strukturposition einer hierarchischen Organisation heraus quasi mit anderen zu interagieren, ihnen schon gar nicht Aufträge zu ergeben. Auch wenn ich jetzt nicht dafür zuständig bin, die SDGs umzusetzen, es wäre gar nicht möglich, denn ich könnte niemandem was anschaffen. Ich kann nur versuchen, willige Mitstreiterinnen zu finden und das war das beim Thomas Madreiter so, das kann aber natürlich auch schief gehen und nicht klappen. Und diese Struktur, die gibt es ja nicht nur in Wien, die gibt es ja überall auf der Welt. Und ich glaube, das ist ein wesentlicher Punkt, an dem man arbeiten muss, zu sagen, wie kann das wirklich funktionieren. Aber das haben wir ja beim Klimaschutz ja auch, das geht es

auch nicht nur um Verkehr, sondern auch soziales usw. Also ich glaube, das muss man in irgendeiner Art und Weise lösen. Und in der Revolution, dass jetzt alles aufzulösen und neu zu strukturieren, wird es auch nicht liegen, weil da verwenden wir so viel Aufwand, eine neue Struktur zu finden, da muss eine andere Art einer Zusammenarbeit geben. Und die kann, glaube ich, nur entstehen und die kann man nicht verordnen. Und die entsteht manchmal und dann kann sie sich ausweiten. Das finde ich, ist ein wichtiges Thema; Wie macht man aus einer hierarchischen Struktur, so was wie ein fluides Netzwerk, das halt thematisch zusammenarbeitet und wieder auseinandergeht? Und das soll auch das Beispiel Tanzen beschreiben.

Sophie: Wäre es dann ein Schritt in die richtige Richtung, wenn sie vielleicht noch mal höher wären in der Hierarchie?

Thomas Hruschka: Nein das glaube ich gar nicht. Vielleicht wäre es auch falsch, weil dann wäre es ja wieder hierarchisch und dann schafft wieder irgendjemand irgendjemandem was an und der oder die macht es dann nur, weil er/sie muss. Vielleicht macht es temporär etwas leichter aber die Endlösung kann es nicht sein. Ich glaube, dass so Netzwerke ja auch viel agiler sind als irgendwelche hierarchischen Dinge, die rauf und runter laufen. Und die Zeit bei den SDGs und bei der Klimathematik, die da ja drinsteckt, die drängt ja mehr als je und da kann man sich nicht lange damit beschäftigen, unsere Struktur jetzt nochmal zu erfinden. Also das halte ich für wichtig.

Sophie: Dann vielen Dank.

Mitarbeiter der Stadt Wien

Sophie: Die erste Frage wäre mal, wie Sie generell den Radverkehr in Wien momentan einschätzen bzw. bewerten würden?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Ja, der Radverkehr hat mittlerweile ein gutes Niveau erreicht in Wien. Wir hatten im Jahr 2010 einen Radverkehrsanteil von 5 bis 6 % und jetzt sind wir bei 9 %, wobei es in der Corona-Pandemie noch einmal einen Sprung nach oben gegeben hat, von 7 auf 9 %, was sehr positiv ist. Und man merkt es vor allem auch in den Innenbezirken, wo ja der Radverkehrsanteil deutlich höher ist. Da haben wir ja um die 10 bis 15 % Radverkehrsanteil je nach Jahreszeit auch. Das heißt, da gibt es auch große Unterschiede, weil Wien eine Stadt ist, die sehr unterschiedlich in der Raumstruktur ist, auch unterschiedlicher als manch andere Städte, wie etwa Paris, wo die Innen- und Außenbezirke anderes aufgeteilt sind als bei uns. Ja, also so gesehen ist es positiv. Es geht auch weiterhin nach oben und wir arbeiten daran mit dem Ausbau der Radinfrastruktur und der Radwege, dass dieser Trend weiter geht.

Sophie: Okay, jetzt haben Sie schon angesprochen, dass wir momentan bei ca. 9 % sind. Das Ziel ist es von der jetzigen Bundesregierung bis 2030 13 % zu erreichen. Wie kann uns das gelingen?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Also dieses Ziel wird uns nur gelingen, wenn es einerseits verstärkte Maßnahmen bei dem Angebot gibt, das heißt es braucht eine Radwegoffensive auch im ländlichen Bereich. Und das Ziel kann nur gelingen, mit Push-Maßnahmen, das heißt wo man auch Alternativen zum Fahrrad unattraktiver macht. Ansonsten wird dieses Ziel verfehlt werden. Derzeit zeichnet sich nicht ab, dass das die ausreichenden Maßnahmen dafür getroffen werden.

Sophie: Und wenn man das jetzt nur für Wien betrachtet, was für Maßnahmen bräuchte es da?

Mitarbeiter der Stadt Wien: In Wien haben wir ja so gesehen kein explizites Ziel in den Strategien der Stadt Wien für den Radverkehr. Es ist so, dass der Modal Split des Umweltverbundes, also Radfahren, zu Fuß gehen und öffentlicher Verkehr zusammen 80 % betragen soll. Ich glaube wir sind derzeit bei 73 %, auch durch die Corona Pandemie bedingt. Und dieses Ziel zu erreichen ist sehr herausfordernd. Und ja, also ich gehe davon aus, dass

das Ziel in Wien steht, ja im Fachkonzept Mobilität und soll bis zum Jahr 2025 erreicht werden. Das heißt, dieses Ziel, und das kann man schon jetzt absehen, wird verfehlt werden.

Sophie: Okay, und abgesehen von diesen Push-Maßnahmen, gibt es sonst irgendwelche konkreten Maßnahmen, die Sie jetzt auch fordern?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Letztlich hat Wien eine sehr spezielle Situation als Stadt. Städte sind sehr unterschiedlich, wenn man sie vergleicht. Wenn man jetzt Wien mit anderen Metropolen vergleicht also auch größeren Städten, dann fällt ein Spezifikum der Stadt Wien auf. Das ist einerseits wirklich der sehr gute und kulturell eingeprägte öffentliche Verkehr, das ist quasi auch ein Stück weit Teil von Wiener Identität. Auch hohe Öffi-Anteile, wirklich auch im Vergleich zu anderen Städten, die jetzt durch die Pandemie zwar ein bisschen herunterfahren, aber wir waren ja schon bei 38 % vor der Pandemie. Das ist wirklich ein hoher Wert und einem vergleichsweise hohen Fußgehteil auch mit anderen Städten. Wir merken auch in Wien, dass die Nahversorgung, also auch die Supermarktdichte ist eine sehr hohe, das heißt, da werden viele Versorgungswege zu Fuß zurückgelegt. Und dann ist der Radverkehr quasi der natürlich jetzt diese "Konkurrenzsituation" mit dem öffentlichen Verkehr ein bisschen spürt, stärker als in anderen Städten. Wir merken, dass zwar der Autoverkehr in Wien vergleichbar mit anderen Städten ist, aber die umweltverträglichen Verkehrsmittel etwas anders gelagert sind. Kopenhagen zum Beispiel hat einen ähnlichen Modal Split beim Autofahren, aber hat halt das anders aufgeteilt, quasi weniger zu Fuß gehen, weniger öffentlicher Verkehr, dafür mehr Radverkehr. Da sieht man natürlich auch herausragend mit den Intervallen, auch wenn es jetzt grad Probleme gibt, aber grundsätzlich die Straßenbahnintervalle zwischen drei und sechs Minuten zur Stoßzeit sind grandios, aber die Straßenbahn deckt natürlich stark auch Fahrraddistanzen ab und gleichzeitig hat Wien im inneren Bereich ein dichtes Straßenbahnnetz hat, was sehr gut ist, aber Schienenstraßen sind eine Herausforderung für den Radverkehr, sie sind oft auch Einkaufsstraßen. Und dort, wo andere Städte sich leichter tun, weil sie keine Schieneninfrastruktur haben, noch einen Radweg unterbringen, ist das in Wien, durch die Gleistrasse, dann schwieriger, weil die Straßenbreiten natürlich begrenzt sind und da bräuchte es dann auf einmal einen viel größeren Schritt, quasi in dem Sinne in folgender Strategie das Auto zurückzudrängen, als es in anderen Städten der Fall ist. Daran arbeiten wir, dass man da quasi Schritt für Schritt auch der Lösungen finden für diese Straßen.

Sophie: Okay, und jetzt haben Sie auch schon angesprochen, dass eigentlich in den Plänen jetzt keine konkreten Ziele festgelegt werden für den Radverkehr. Sollte man das ändern?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Wichtig ist, dass festgehalten ist, dass der Radverkehr ein wesentlicher und integraler Bestandteil des zukünftigen Verkehrs ist und dass das Ziel ist, ihn zu erhöhen, vor allem auch bei kurzen Distanzen und es steht auch so drin, in der Smart City Rahmenstrategie und das ist wichtig. Inwiefern jetzt konkrete Zielsetzungen hilfreich sind, da bin ich mir jetzt nicht hundertprozentig sicher, wie stark das wirkt. Es werden auch Klimaziele nicht erreicht, obwohl es sie gibt, natürlich kann man sagen, die Klimaziele tragen dazu bei, dass sie vielleicht teilweise erreicht werden. Aber so wie es aussieht, wird das nicht erreicht, weil der Zielpfad bereits ein zu steiler ist, zumindest beim Business as usual und bei der aktuellen Geschwindigkeit. Also es ist schwierig, es kommt ein bisschen auf die Situation an. Also wir haben aktuell eine Situation, dass im Regierungsprogramm konkret festgeschrieben ist, dass die Investitionen in den Radverkehr um 20 Millionen € höher sind als in den vergangenen Jahren. Das ist ein wichtiger Punkt, weil Budgets wichtig sind, dafür, dass da was passiert. Wir merken jetzt, dass quasi das Schritt für Schritt verbessert wird und weitergeht. Also wir haben in den nächsten Jahren einige größere Projekte und ich bin zuversichtlich, dass da einiges gelingt. Gleichzeitig haben wir in Wien die Situation, dass wir im Grunde, von der Bestandsaufnahme, ein Radverkehrsnetz haben, das in den 80er Jahren entstanden ist, dass jetzt für die aktuellen Anforderungen, für die heutigen Anforderungen nicht mehr ausreichend ist. Das heißt, wir haben einerseits die Situation, dass wir dort den Bestand verbessern müssen, also breitere Anlagen oder zeitgemäße Anlagen und andererseits neue Radwege schaffen müssen, dort, wo es noch keine gibt.

Sophie: Wie wichtig sind denn auch abseits von diesen baulichen Maßnahmen Marketingmaßnahmen?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Marketingmaßnahmen sind wichtig. Wichtig ist, dass sie auch verbunden sind mit Ausbau des Radverkehrsnetzes, also dass man das auch gut präsentiert und darstellt, was es gibt, und was getan wird, damit man den Leuten auch Lust macht, um dann auch das, was die Stadt errichtet, draußen auch zu nutzen. Die Gesellschaft hat viele Bilder wie man unterwegs ist. Das ist auch ein geprägtes Verhalten, das mal von Kind auf lernt. Und das ist schon wichtig, dass man das auch so begleitet, dass das mit dem Rad fahren etwas Positives ist, was einem persönlich guttut, was eigentlich Freude bereitet, wenn man die Stadt erlebt. Das ist schon wichtig, das auch zu vermitteln, so wie es halt in anderen Verkehrsträgern auch gemacht wird. Also das ist schon wichtig, dass das auch gemacht wird, damit es auch vorkommt, ganz einfach. Und wir arbeiten auch speziell an der Mobilitätsbildung in Schulen. Also haben wir jetzt auch Mobilitätsbildungsprogramme herausgebracht, weil die bisherige Verkehrserziehung sehr sicherheitsgetrieben ist und auch viel mit Gefahr oder Angst arbeitet. Und wir meinen, es ist auch wichtig, zusätzlich dazu oder vor allem hauptsächlich mit

dem positiven Aspekt, mit aktivem Mobilitäten, Zufußgehen oder Radfahren zu arbeiten. Sicherheit hat einen gewissen Platz dabei, aber es soll nicht dominiert sein von Gefahren, weil das macht nicht gerade die große Lust, draußen unterwegs zu sein.

Sophie: Es wird ja oft auch einfach generelles Tempo 30 für die Stadt gefordert. Wie stehen Sie dazu?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Grundsätzlich hat Wien schon einen hohen Anteil an Tempo 30 Straßen. Also es ist ja nicht so, dass das jetzt gar nicht gibt. Es ist ja so, dass generelles Tempo 30 in den Straßen, wo es eingeführt ist, in den meisten Städten auch quasi die Vorrangstraßen ausgenommen sind. Das generelle Tempo 30 gibt es ja kaum. Ich bin selbst in Graz aufgewachsen, auch dort ist Tempo 30 halt ausgenommen der Vorrangstraßen. Ja, das wäre ein möglicher nächster Schritt. Entscheidend ist allerdings auch, dass es auch eingehalten wird, dass es geahndet wird und überprüft wird, damit es tatsächlich auch wirksam ist.

Sophie: Ich habe bei meiner Masterarbeit ein Framework verwendet, was sich darauf bezieht, dass es bei Mobilität nie um den Einzelnen geht, sondern immer den Einzelnen, eingebettet in Haushalt, Familie, Gesellschaft. Also, dass man immer die Besonderheiten berücksichtigt von Ort, Zeit und Personen, schafft die Stadt Wien, dass Mobilität so zu gestalten und diese unterschiedlichen Lebensrealitäten mitzudenken in Bezug auf Radverkehr?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Ich denke schon zunehmend. Also vor zehn Jahren hat man noch kaum Kinder draußen radeln gesehen. Es ist jetzt sehr unterschiedlich in den verschiedenen Bezirken Wiens, aber zum Beispiel hier im zweiten Bezirk, fahren jetzt viele Rad und viele Eltern mit ihren Kindern zur Schule. Das passiert zunehmend. Wir haben auch die Transportfahrradförderung jetzt wieder aufgesetzt, um quasi auch das Fahrrad als Verkehrsmittel, das eigentlich grundsätzlich für alle Lebenslagen da ist, auch, wenn man mal was zu transportieren hat. Früher haben Familien gesagt, jetzt habe ich ein Kind, jetzt brauche ich ein Auto auch in der Stadt. Und jetzt gibt es eine Förderung für Lastenräder, und man braucht nicht mehr unbedingt ein Auto. Also Transportwege, der Wocheneinkauf, Kinder abholen oder Ausflüge ins Grüne, kann man künftig auch mit einem Transportfahrrad machen. Die, die das hauptsächlich in Anspruch nehmen, sind auch tatsächlich junge Familien. Das ist auch schön zu sehen. Also das funktioniert zunehmend. Man sieht es eh bei den Modal Split Erhebungen wird im werktäglichen Verkehr das Fahrrad genutzt, das heißt Arbeitsweg, Besorgungswege, also die Begleitwege nehmen zu. Bei den Schulwegen ist das Fahrrad eher in Wien untergeordnet, weil die meisten Schulen zum Glück sehr fußläufig sind. Die

Seniorinnen und Senioren sind eine schwierige Zielgruppe, weil die, die jetzt quasi in diesem Alter sind, sind die Generation Babyboomer, teilweise werden sie auch „Autoboomer“ genannt. Sie sind groß geworden mit dem Wohlstandsversprechen des Autos, mit dem Freiheitsversprechen des Autos und das hat sich halt sehr stark eingeprägt. Früher, also vor 10-15 Jahren, hat es zum Beispiel in der Donaustadt oder in Floridsdorf noch in diesen alten dörflichen Strukturen noch ältere Leute gegeben, die dort geradelt sind. Das waren oft Frauen, weil früher fast nur die Männer Führerschein gemacht haben und die Frauen eher weniger. Früher hatte die Donaustadt einen höheren Radverkehrsanteil als die inneren Bezirke, es ist ja prädestiniert, Donaustadt ist sehr flach. Und jetzt sind wir in dieser Transformation, dass quasi dort jetzt diese Leute, die früher quasi durchaus Rad gefahren sind, weil das halt ihr Verkehrsmittel war, weil sie auch kein Auto gehabt haben, weil sie die wirtschaftlichen oder finanziellen Möglichkeiten nicht gehabt haben, dass sie sich ein Auto kaufen, die sind jetzt so alt, dass sie nicht mehr Auto fahren oder sind bereits verstorben. Und jetzt kommt die Generation an Seniorinnen und Senioren, wo die Frauen heute auch so wie die Männer einen Führerschein haben, die halt zwei Autos im Haushalt haben und die halt zum Supermarkt fahren, Erledigungswege machen, wo das normal ist. Die Seniorinnen und Senioren sind auch schwieriger zu erreichen, weil in dem Alter, ändert man das Mobilitätsverhalten nur mehr sehr schwierig. Aber es kommt eine jüngere, radaffine Generation nach.

Sophie: Sind Frauen Ihrer Meinung nach in irgendeiner Weise im Radverkehr, in ihrer aktiven Mobilität eingeschränkt oder benachteiligt?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Nein, grundsätzlich nicht. Also es hat einmal eine Diplomarbeit oder so an der TU Wien am Institut für Verkehrsplanung geben, für die sich die Studierenden an Zählstelle gesessen, am Praterstern und am Karlsplatz, und da hat man gesehen, dass ungefähr 60% Männer unterwegs waren und 40% Frauen. Da geht noch mehr, wobei es in den letzten Jahren zugenommen hat, zumindest wenn man im Straßenraum schaut, sieht man, dass der Anteil der Frauen in den letzten Jahren tendenziell zugenommen hat im Radverkehr. Das Thema Sicherheit spielt eine stärkere Rolle bei Frauen. Wir planen, so dass man quasi hochwertiger baut, das heißt überwiegend Radwege bei neuen Anlagen, sodass dieses 8 to 80 Prinzip, also 8 bis 80 Jahre und diese gendersensible Geschichte, berücksichtigt wird, so dass sich die Leute auch subjektiv sicher fühlen. Es ist noch immer so, dass Frauen eher Sorgearbeit leisten, das heißt auch eher Teilzeit arbeiten, auch in der Stadt und dann Kinder mitbetreuen und dem kommt eigentlich das Fahrrad entgegen. Wenn es viele kurze und vielfältige Wege gibt, ist man eigentlich mit dem Fahrrad schneller als mit anderen Verkehrsmitteln, weil es mehr Flexibilität ermöglicht. Das heißt, eigentlich kommt dieser Art von Tagesablauf dem Fahrrad auch entgegen.

Sophie: Die Stadt Wien ist ja bekannt für Gender Mainstreaming in der Stadtplanung. Kann man sagen, dass Gender Mainstream auch in der Radverkehrsplanung schon angekommen ist oder gibt es da noch Potenzial nach oben?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Ja, natürlich ist es angekommen, weil wir berücksichtigen genau diese Gesichtspunkte mit. Natürlich sagen wir, wir müssen jene die höhere subjektive Sicherheitsanforderungen an den Radverkehr haben mit bedenken und da wissen wir, dass das stärker Frauen als Männer sind. Die Männer sind ja, was den Straßenverkehr insgesamt betrifft, risikobereiter, sieht man auch an den Verkehrsunfallzahlen, das sind überwiegend Männer, die im Straßenverkehr sterben. Und Frauen sind da eben weniger risikoaffin.

Sophie: Gibt es Ihrer Meinung nach schon genügend Frauen in der Radverkehrsplanung in Wien oder generell in der Verkehrsplanung?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Das ist ein Punkt, dass die Verkehrsplanung und das Verkehrswesen generell männlich dominiert sind. Das ist nach wie vor so, aber es wird besser. Gerade in Wien haben wir in der MA28 eine Verkehrsplanungsschefin, die auch maßgeblich für die Radwegplanung verantwortlich ist. Die Verkehrsstadträtin bei uns ist eine Frau, das heißt, ich sage mal, da sind wir sicherlich gut aufgestellt. Auch das Referat für Mobilitätsstrategien in der MA 18 wird von einer Frau geleitet. Aber es ist natürlich so, dass die Verkehrsplanung insgesamt überwiegend mehrheitlich Männer ist, aber in Wien sind wir da schon gut aufgestellt.

Sophie: Finden Sie, dass die Mobilität grundsätzlich oder der Radverkehr dann spezifisch, ausreichend in den Sustainable Development Goals vertreten ist?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Puh, das ist eine gute Frage. Ich habe die schon länger nicht mehr angeschaut. Sehr viele davon betreffen indirekt oder direkt den Radverkehr, aber es spielt wirklich in sehr viele hinein. Der ECF, European Cyclists Federation, hat da mal eine Aufstellung gemacht, welche Ziele den Radverkehr betreffen, ich habe mir darüber keine Gedanken zerbrochen. Das Fahrrad insgesamt ist eigentlich faszinierend ist, es wird als letzte humane Technik bezeichnet und es ist faszinierend, weil es hat einen minimalen Ressourceneinsatz und hat aber einen super Output, was quasi Mobilität betrifft, es ist das effizienteste Fortbewegungsmittel des Menschen, also vom Energieeinsatz pro Kilometer. Also es ist wirklich so eine Wundermaschine, wenn man es regelmäßig benutzt, fördert man die Gesundheit, es hat praktisch keine CO₂-Emissionen, keinen Schadstoffausstoß, es

verbraucht weniger Platz als das Auto, also es ist eine Zukunftsmaschine. Und was ich als wesentlich finde, aus urbaner Perspektive, wenn man das Fahrrad nutzt in der Stadt, ist man in der Stadt, man nimmt die Stadt wahr. Man ist mit der Stadt verbunden und nimmt damit auch schöne Dinge, aber auch Probleme anders wahr und engagiert sich dann vielleicht anders. Das ist anders, wenn man mit dem Auto oder der U-Bahn unterwegs ist. Und das fördert finde ich auch die Entwicklung unserer Stadt.

Sophie: Also das heißt, ihrer Meinung nach, brauchen wir jetzt die SDGs nicht unbedingt, um den Radverkehr in Wien zu erhöhen?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Naja, vielleicht hätten man es noch ein bisschen expliziter formulieren können. Es wäre sicher schön, wenn es explizit erwähnt wäre, sicherlich. Auf UNO-Ebene ist so gesehen etwas weiter weitergegangen in den letzten Jahren. Denn die UNO definiert so Themen Tage und das Fahrrad hat vor einigen Jahren quasi den Tag des Fahrrads bekommen von der UNO, das war auch so ein sichtbares Zeichen dafür, dass der Wert des Fahrrads auch von der UNO anerkannt wird. Das hat es vorher nicht gegeben.

Sophie: Okay, ich würde dann noch ein Ziel des SDGs 11 kurz vorlesen, und um Ihre Einschätzung, ob die Stadt Wien, das schon erreicht hat oder nicht. Es besteht bis 2030 Gewährleistung des Zugangs zu sicheren, erschwinglichen, zugänglich und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle. Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von gefährdeten Personen, Frauen, Kinder, Menschen mit Behinderung und älteren Menschen.

Mitarbeiter der Stadt Wien: Da hätte man sicher den Radverkehr reinbringen können, wenn der öffentliche Verkehr so explizit drinsteht, wäre es sicher geboten gewesen, dass der Radverkehr drinnen steht.

Sophie: Aber diese Gewährleistung für diesen sicheren Zugang und so, das macht die Stadt Wien schon? Auch für Frauen und Kinder und so?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Grundsätzlich schon, das ist unser Anliegen. Also natürlich haben wir einen Altbestand und es geht nicht von heute auf morgen aber unsere Neuplanungen schauen so aus.

Sophie: Das waren meinen Fragen, ich weiß nicht, ob es noch irgendwas gibt, was ich vielleicht nicht gefragt und was noch wichtig ist?

Mitarbeiter der Stadt Wien: Nein, ich glaube es ist alles gesagt. Mir wäre es lieber, wenn das Interview anonymisiert wird.

Sophie: Mach ich. Danke schön.

Transkripte Interviews mit Frauen

Frau 1

Postskript:

Die Gesprächssituation in diesem Interview war eine sehr angenehme, auch wenn es mein erstes Interview war, war auch ich relativ entspannt, da wir auch vor Beginn der Aufzeichnung noch wenig geredet haben. Das Interview war persönlich in ihrem Büro, was zusätzlich für eine entspannte Stimmung gesorgt hat. Auch nach der Aufzeichnung haben wir noch ein wenig geredet und da hat sie mir noch gesagt, dass auch Straßenbahnschienen für sie sehr gefährlich sind. Was mir noch in Erinnerung geblieben ist, ist dass sie beim Abstellen vom Rad manchmal Angst hat, wenn diese Plätze nicht gut ausgeleuchtet werden.

Die Stimmung war sehr angenehm, da sie selbst viel mit dem Rad fährt, ist es ihr auch nicht schwer gefallen darüber zu reden.

Sophie: Also ich habe zuerst kleine Einstiegsfragen. Wie alt bist du?

Frau 1: 25.

Sophie: Was ist deine höchste Ausbildung?

Frau 1: Bachelorabschluss.

Sophie: Hast du Kinder?

Frau 1: Nein.

Sophie: Seit wann fährst du Fahrrad?

Frau 1: Insgesamt? Ich glaube, seit ich drei war.

Sophie: Und was würdest du sagen, sind so die Wege, die du am häufigsten zurücklegst mit dem Fahrrad?

Frau 1: Auf jeden Fall der Arbeitsweg. Und sonst mache sehr viele Wege mit dem Fahrrad. Aber das ist jedenfalls der regelmäßigste.

Sophie: Wieso fährst du Fahrrad? Welche Vorteile ergeben sich dadurch für dich?

Frau 1: Also einerseits ist gerade der Arbeitsweg extrem schnell, für mich ist es sogar schneller als die öffentliche Verbindung. Es ist billig, es ist gut für die Gesundheit. Es ist gut fürs Klima. Das sind so die Hauptgründe, würde ich sagen.

Sophie: Ergeben sich für dich auch irgendwelche Nachteile durchs Fahrradfahren?

Frau 1: Wenn es regnet, ist es nicht so wahnsinnig schön. Ich meine, im Sommer, wenn man schwitzt oder so ist es nicht ideal, aber eigentlich in der Früh und am Nachmittag bzw. Abend ist das nicht wirklich ein Thema. Sonst Nachteile? Ja, vielleicht Sicherheit. Also wahrscheinlich ist es sicherer mit der U-Bahn zu fahren, als mit dem Rad zu fahren in der Stadt glaube ich.

Sophie: Fühlst du dich manchmal unsicher, wenn du mit dem Fahrrad fährst?

Frau 1: Ja, auf jeden Fall. Ich mein, vor allem bei den Teilen, wo es keine Fahrradwege gibt. Also ich habe früher im siebten Bezirk gewohnt. Und wenn ich dann in die Stadt wollte, musste ich die Burggasse runterfahren. Es ist halt kein Fahrradweg und du fährst dann halt einfach zwischen den Autos. Teilweise darfst du auf der Busspur fahren, aber halt auch nicht immer. Also das finde ich schon immer sehr unangenehm. Da bin ich immer froh, wenn ich wieder auf den Fahrradweg komme. Und, ich meine, das ist ja oft auch so, dass du auf einem Fahrradweg bist und plötzlich steht Ende und dann bist du halt in der freien Wildbahn und denkst okay, danke für nichts. Teilweise finde ich auch andere Fahrradfahrer ein bisschen gefährlich, wenn du am Fahrradweg fährst und du wirst links und rechts von allen geschnitten und die fahren teilweise ein Tempo, wo ich mir denke, ich habe nicht unbedingt das Gefühl, dass sie das komplett unter Kontrolle haben. Das sehe ich als die zwei "Haupt Gefährdung Punkte".

Sophie: Okay, das heißt, du fühlst dich eigentlich am sichersten, wenn es einen Fahrradweg gibt, wo man klar weiß, wo du fahren kannst und wo die Autos fahren können?

Frau 1: Ja.

Sophie: Ist dir das wichtig, dass der dann auch baulich abgetrennt ist, also dass der quasi eine kleine Erhöhung hast oder irgendwas anderes oder reicht dir persönlich einfach ein Fahrradweg?

Frau 1: Ja, ich finde das schon wichtig, dass das baulich abgetrennt ist. Ich merke das total, dass das einen riesigen Unterschied macht, weil ich habe zweieinhalb Jahre in den

Niederlanden gelebt und dort ist es komplett getrennt. Das ist quasi ein bisschen ein anderes Universum. Und ich finde, das macht einen gigantischen Unterschied, weil für die Autofahrer teilweise ist so ein Mini Streifen, wo dann auf der Seite ein Fahrrad drauf gemalt ist, existiert teilweise gar nicht als Fahrradweg. Und insofern und ich meine ich habe keine Kinder, aber ich stell mir vor mit Kindern würde ich auf so einem Fahrradweg auch nicht fahren wollen. Das ist schon wichtig, dass das dann extra ist.

Sophie: Okay, und davon gibt es noch zu wenig in Wien, würdest du sagen?

Frau 1: Auf jeden Fall.

Sophie: Und weil du es vorher angesprochen hast, dass der Fahrradweg dann plötzlich irgendwo aufhört. Ist das auf deinen regelmäßigen Wegen öfter so? Fällt dir das negativ auf oder passiert es nur hin und wieder quasi?

Frau 1: Ich meine, bei meinem persönlichen Arbeitsweg ist es nicht so. Also ich wohne jetzt in Kaisermühlen. Sprich, ich fahre über die Reichsbrücke, Lassallestraße, Praterstraße und dann bin ich quasi da und da ist überall ein durchgängiger Fahrradweg. Aber gerade, wenn man so ein bisschen mehr in der Stadt fährt, auf jeden Fall. Das ist andauernd das du dir denkst "hey cool ein Fahrradweg" und dann plötzlich ist er aus und du bist halt irgendwo.

Sophie: Gut, dann kommen wir noch mal ganz kurz zurück zu wie oft du eigentlich Rad fährst. Also, wenn du sagst, du fährst in die Arbeit, nehme ich mal an, mindestens fünfmal in der Woche?

Frau 1: Ja, auf jeden Fall. Am Wochenende fahre ich dann oft halt zu irgendeinem Bahnhof, wenn ich wandern gehe oder so, zum Beispiel, also ich verwenden es auf jeden Fall auch für Freizeitaktivitäten. Aber mindestens fünf Mal die Woche.

Sophie: Und bist du jemand, die bei jedem Wetter fährt? Weil du vorher gemeint hast es ist blöd, wenn es regnet?

Frau 1: Ja. Also grundsätzlich fahre ich schon bei jedem Wetter. Wenn es spezielle Gründe gibt, wenn ich irgendwas Bestimmtes an habe, weil es ein besonderer Anlass ist und dann passt das Wetter nicht oder so, dann, vielleicht eher nicht, aber grundsätzlich schon. Also ich fahre mit Regenhose und Regenjacke und Regenhandschuhen.

Sophie: Also bist du voll ausgestattet.

Frau 1: Ich bin ausgestattet und seit letztem Jahr habe ich auch Handschuhe, das ist wichtig, weil sonst hat man ja so grausig nasse Hände, so kalt und nass. Aber bei Gewitter fahre ich nicht oder versuche es zu vermeiden.

Sophie: Okay, aber das heißt im Winter fährst du auch?

Frau 1: Ja schon. Ja, also ich meine, wenn es grad geschneit hat und es ist dann total gatschig, schau ich es mir genauer an, wie es ist. Aber grundsätzlich, also Kälte und ein bisschen Regen und so, das schreckt mich nicht ab.

Sophie: Wenn du jetzt meinst, du fährst zum Bahnhof und generell Wege in der Freizeit, gibt es irgendwelche Wege, die du auf gar keinen Fall mit dem Rad zurücklegen würdest? Nicht, weil es irgendein besonderer Anlass ist und du etwas Schönes anhast, sondern einfach, weil du denkst, das ist vielleicht zu weit oder du weißt, da gibt es keinen Radweg, oder ähnliches?

Frau 1: So von vornherein würde ich das nicht sagen. Na ja, ich fahr schon teilweise ziemlich quer durch, innerhalb von der Stadt. Also wenn irgendwas länger als 1 1/2 Stunden brauchen wird, würde ich es nicht machen. Aber ich komme von dort, wo ich wohne, in Wien, circa überall in einer Dreiviertelstunde hin.

Sophie: Gibt es sonst noch irgendwelche Situationen, wo du dich unwohl fühlst beim Radfahren, außer wenn es keinen abgetrennten Radweg gibt?

Frau 1: Ja in der Nacht teilweise finde ich es nicht wahnsinnig super.

Sophie: Wieso?

Frau 1: Teilweise gibt es halt Situationen, wo man das Fahrrad dann abstellt und ich mich dann unwohl fühle. Also beispielsweise die Stadt Wien hat jetzt ganz viele neue Fahrrad Abstellplätze gebaut. Wo haben Sie es gebaut? Beim Praterstern unter der Brücke. Toll, echt da will ich echt nicht am Abend übergehen und mich da unter diese Brücke begeben und dort mein Fahrrad holen.

Sophie: Das heißt, dort gibt es auch keine Beleuchtung?

Frau 1: Nein gibt es nicht. Was macht man mit Fahrradabstellplätzen dort, vor allem wenn sie nicht beleuchtet sind, also es ist echt ein Scherz. Und sonst, ich meine natürlich, man wird halt manchmal vom Auto aus irgendwie halt angesprochen und so und da denkt man sich, dann will ich jetzt lieber ein bisschen flotter fahren. Aber das ist, glaube ich, grundsätzlich ein Thema. Das passiert auch in der U-Bahn und das passiert auch, wenn du zu Fuß unterwegs bist. Ich glaube das ist jetzt nicht "Fahrrad spezifisch", aber bei den Fahrradabstellplätze fragt man sich manchmal, ob da auch eine Frau mitgedacht hat bei der Planung.

Sophie: Hast du das Gefühl, außer die Sachen, die du schon erwähnt hast, dass du speziell als Frau benachteiligt bist im Radverkehr, würden dir da sonst noch irgendwelche Situationen einfallen?

Frau 1: Na, ich glaube, das wäre es eigentlich.

Sophie: Okay, es geht im Grunde genommen für dich jetzt um die Abstellplätze und generell vielleicht, wenn es zu wenig Beleuchtung ist?

Frau 1: Genau und eben die allgemeinen Sicherheitsthemen, wo ich mir vorstellen, dass das jetzt nicht ganz geschlechtsspezifisch ist, aber ja.

Sophie: Und nochmal zu den Abstellplätzen. Hast du das Gefühl, dass es grundsätzlich genügend in Wien gibt, also dort wo du fährst?

Frau 1: Absolut nicht. Viel zu wenig und die die es gibt sind auch absolut nicht platzsparend und das finde ich total schrecklich. Ich muss wieder ein Beispiel aus den Niederlanden bringen. Da hast du diese Fahrrad Abstellplätze, wie du sie vielleicht auch unten gesehen hast. Das ist so geschichtet. Also du hast ganz unten eins oben und so und du kannst so total viele nebeneinander aufstellen. Und in Österreich hast du einfach immer diese blöden Rahmen wo du einfach zwei hinstellen kannst und dann haben sie 2 Meter Abstand und dann stellen sie das nächste hin. Dann können da vier Fahrräder stehen, wo du bei einem guten System zehn unterbringen würdest.

Sophie: Okay, also es gibt grundsätzlich zu wenig und die, die es gibt, sind eigentlich nicht ideal?

Frau 1: Ja die sind schlecht, weil sie nicht platzsparend sind. Ja, und die Fahrräder fallen halt dauernd um. Also du kannst halt mit dem Schloss kannst du das natürlich dran machen, aber

es ist dann halt nicht stabil. Also du brauchst dann irgendetwas, wo du das Fahrrad wirklich so halt reinstellen kannst, damit es nicht umfällt, weil wenn da ein bisschen Wind geht und das passiert in Wien schon hin und wieder mal.

Sophie: Hast du ein eigenes Fahrrad?

Frau 1: Ja.

Sophie: Und du fährst dann immer mit deinem eigenen. Also es kommt nicht vor, dass du eins ausleihst?

Frau 1: Oh ja, doch. Ich verwende manchmal die City Bikes, wenn mein Fahrrad zum Beispiel beim Service ist. Oder wenn ich einen Platten habe. Ja, doch verwende ich schon.

Sophie: Und wie findest du die Leihräder, die es in Wien gibt?

Frau 1: Find ich gut ja.

Sophie: Hast du das Gefühl, dass es da genügend gibt? Auch mit den Abstellen-Stationen?

Frau 1: Also für mich persönlich, ja, weil direkt bei meiner U-Bahn-Station gibt es so einen Stand. Und das heißt also, für meine Bedürfnisse ist das abgedeckt. Und ich habe auch jetzt gesehen, sie haben ein paar Stationen, bei der Vorgartenstraße, glaube ich, haben sie ein neues gemacht und auch beim Praterstern haben sie es noch vergrößert. Also ich habe schon das Gefühl, dass es viele gibt. Wenn ich nur auf diese Fahrräder angewiesen wäre, weiß ich nicht, ob es mir reichen wird, auch ob es dann flexibel genug ist, aber grundsätzlich habe ich schon das Gefühl, dass es doch recht gut ist.

Sophie: Okay, wie fühlst du dich am sichersten am Rad? Würdest du es zum Beispiel gut finden, wenn jetzt generell in der Stadt Tempo 30 wäre, würdest du dich dann noch sicherer fühlen?

Frau 1: Voll fände ich gut.

Sophie: Und würden dir irgendwelche anderen Beispiele auch noch einfallen, wo du jetzt denkst, deine persönliche Sicherheit würde sich erhöhen, wenn die Stadt Wien das und das machen würde in Bezug auf Radverkehr?

Frau 1: Was ich oft gefährlich finde, sind Fahrradübergänge, also wenn du einen Fahrradweg hast und der führt aus einer Gasse raus, dann hast du so diese gestrichelten Linien, wo die Autos ja nicht drüberfahren dürfen, glaube ich eigentlich, wenn quasi dann ein Fahrrad kommt. Ich finde, das wird überhaupt nicht überprüft und dann ist es den Leuten scheißegal, also den Autofahrern, ob ein Fahrrad kommt oder nicht. Ich hatte da schon einige gefährliche Situationen. Ich finde es auch gut, zum Beispiel, dass auch manchmal Fahrradfahrer geblitzt werden. Aber ich fände es auch zum Beispiel nett, wenn man für die Fahrradfahrer irgendwo Polizisten stehen, die schauen, ob zum Beispiel solche Regeln eingehalten werden. Ich meine, es gibt ja jetzt eh die StVO mit dem Abbiegen, dass Lastwagen, nur noch im Schritttempo abbiegen dürfen. Das finde ich gut. Ich persönlich habe noch nie so eine richtig gefährliche Situation mit einem Lastwagen gehabt, aber hat man schon gehört und gelesen davon würde ich sagen. Ansonsten ja, bauliche Abtrennung und gute Beleuchtung, wäre mir schon am wichtigsten.

Sophie: Bei der neuen StVO gibt es ja auch die den Mindestabstand jetzt zum Überholen...

Frau 1: Ja die Autotüren. Die sind echt ein Scheiß. Was das soll, das man neben stehenden Autos dann immer vorbeifährt und jedes Mal beten muss im Grunde das jetzt keine Tür aufgeht, aber das passt eh zum Thema bauliche Abtrennung, das du dann einfach nicht auf der Straße zwischen stehenden und fahrenden Autos vorbeifahren musst.

Sophie: Okay, würden dir irgendwelche Anreize einfallen, die die Stadt Wien schaffen müsste, damit mehr Leute Fahrradfahren wollen?

Frau 1: Also die meisten Leute, die ich kenne, die nicht mit dem Fahrrad fahren, sagen das machen sie nicht, weil es ist ihnen zu gefährlich ist in der Stadt. Und da fürchten sie sich und bei dem Verkehr, das geht ja nicht. Also mit einer Kollegin habe ich unlängst darüber gesprochen. Die hat gesagt, dass es eh super ist Fahrrad zu fahren und sie geht auch manchmal auf die Donauinsel oder so, aber in der Stadt ist es ihr zu gefährlich. Versteh ich auch irgendwo. Also es hat mich auch ein bisschen Überwindung gekostet, die Burggasse runterzufahren.

Sophie: Also zusammenfassend kann man sagen, du fährst sehr gerne Rad. Es hat dich Überwindung gekostet. Du hast auch hin und wieder gefährliche Situationen. Aber du fährst einfach, weil du es gern machst?

Frau 1: Ja, weil ich es gernhabe und weil ich es wichtig finde.

Sophie: Das war es dann so von meiner Seite mit den Fragen. Hast du noch irgendwas, was du noch ergänzen möchtest? Was dir noch einfallen würde?

Frau 1: Nein, mir fällt nichts mehr ein.

Sophie: Dann danke ich dir!

Frau 2

Postskript:

Das Interview wurde online durchgeführt und es gab keinerlei Problem mit der Verbindung oder ähnlichem. Die Stimmung und Gesprächssituation war sehr gut, die Frau war auch sehr gesprächsfreudig und man hat gemerkt, dass sie gerne und viel mit dem Fahrrad fährt. Was mir in Erinnerung geblieben ist, ist, dass sie ein Freiheitsgefühl hat, wenn sie mit dem Rad fährt und keinerlei Unwohlsein, speziell als Frau, hat beim Fahren, sondern eher das Gegenteil, da sie mit dem Rad, falls etwas passieren sollte, schneller wegkommt. Außerdem war sie eine von zwei, die Dooring als Problem angesprochen hat und auch selbst Angst davor hat.

Sophie: Was ist deine höchste Ausbildung?

Frau 2: Diplom Studienabschluss, also Uniabschluss.

Sophie: Seit wann fährst du mit dem Fahrrad?

Frau 2: Ich schätze mal seit sechs Jahren regelmäßig. Aber wirklich, dass ich auf der Straße selbstständig fahr. Ich glaube, mit 21, also das ist 20 Jahre her. Seit 20 Jahren.

Sophie: Und was sind so die Wege, die du am häufigsten zurücklegst?

Frau 2: Ich bin vor vier Monaten nach Floridsdorf umgezogen und das hat sich da doch schon irgendwie sehr stark geändert. Ich glaube im Moment wahrscheinlich am häufigsten um eine öffentliche Verkehrsanbindung zu erwischen. Und zum Sport ist auch ein regelmäßiger Weg.

Sophie: Warum fährst du überhaupt Rad? Also was für Vorteile ergeben sich dadurch für dich?

Frau 2: Ich bin zeitlich unabhängig. Es ist für mich zusätzliche Bewegung. Radfahren ist ein totales Freiheitsgefühl. Es ist ein ökologisches Verkehrsmittel, es ist schnell und ich kann nach Lust und Laune meine Wege gestalten. Also wenn mir mal danach ist da lang zu fahren dann fahre ich da lang.

Sophie: Weil du auch vorher gesagt hast, dass du relativ viele Wege mit dem Fahrrad zurücklegen und auch unabhängig bist, gibt es irgendwelche Wege, die du nicht zurücklegen

würdest mit dem Fahrrad? Zum Beispiel, wenn du irgendwelche Wege noch nicht kennst, dass du lieber anderes Transportmittel nimmst?

Frau 2: Im Moment geht es mir körperlich nicht so gut und deswegen ist meine Reichweite eingeschränkt. Also zum Beispiel ich brauche lange, bis ich irgendwie am Vormittag richtig wach werde, obwohl ich sehr früh aufstehe und dann fahre ich quasi nicht...ich fahre eher selten, wenn ich ins Büro fahre, eine Stunde zur Arbeit oder so. Was ich bis vor kurzem eigentlich schon gemacht habe. Also jetzt ist quasi so ein bisschen die Weite eingeschränkt. Bei besonders kurzen Wegen, die gehe ich dann irgendwie auch lieber. Aber sonst gibt es eigentlich überhaupt keine Einschränkungen. Natürlich fahr ich lieber Wege, wenn die Möglichkeiten mit dem Rad angenehmer sind, also die großen, viel befahrenen Straßen, wenn ich da keinen Radweg hab, wenn ich keine gute Radinfrastruktur habe, dann macht es nicht sehr viel Spaß und dann ist es nicht unbedingt eine Motivation, Rad zu fahren. Ja, aber dann suche ich mir meistens halt einfach eine Nebenstrecke raus, also das umgehe ich dann meistens.

Sophie: Okay, alles klar. Und weil wir vorher bei den Vorteilen waren vom Rad fahren, gibt es für dich irgendwelche Nachteile, die sich dadurch ergeben?

Frau 2: Es ist im Winter kalt, da versuch ich natürlich mit der Ausrüstung gegenzusteuern. Ich mag den starken Wiener Wind nicht. Also gerade so Gegenwind ist sehr stark und die Nässe im Winter. Also bei Sommerregen fahre ich viel lieber als so im Herbst bis Frühling, wenn es richtig nasses und grausiges Wetter ist, da wechsle ich dann manchmal irgendwie nur zu Öffis und manchmal fahr ich dann trotzdem. Also ich habe natürlich Ausrüstung, aber ich möchte nicht dann nass und erkältet, dann irgendwo ein paar Stunden verbringen Also ja, nasses Wetter.

Sophie: Okay, aber grundsätzlich im Winter, wenn du sagst, es ist nur kalt, nicht nass, fährst du trotzdem? Das hält dich nicht ab?

Frau 2: Ja, ich fahre schon. Also eigentlich durchgehend seit 20 Jahren fahre ich eigentlich auch immer im Winter. Also nur wenn Schnee liegt und wenn es so wirklich eisig ist. Und wenn da noch nicht geräumt ist oder so, dann manchmal nicht. Aber es ist eigentlich auch total schön, bei Schnee zu fahren.

Sophie: Okay, sehr gut. Und wie oft die Woche fährst du?

Frau 2: Eigentlich fast täglich. Es gibt irgendwie immer einen Grund.

Sophie: Fühlst du dich sicher, wenn du Fahrrad fährst?

Frau 2: Schon, aber Wien ist eine ziemlich arge Stadt zum Fahrradfahren. Ich fahre an so vielen Orten lieber Fahrrad. In anderen Städten, in anderen Ländern. Also hier ist schon echt heftig zum Fahrradfahren.

Sophie: Warum?

Frau 2: Also in keiner anderen Stadt und in keinem anderen Ort werde ich so oft geschnitten durch Unachtsamkeit, viele Menschen am Handy, die dann einfach nicht checken, dass wer kommt, also die Aufmerksamkeit und Konzentration und das Bewusstsein sind nicht so da in Wien. Man muss echt kämpfen für seinen Platz. Und es gibt wirklich haufenweise gefährliche Situationen, teilweise auch durch andere. Also jetzt nicht nur Autos. Wovon ich voll Angst habe, sind LKWs, generell, aber ich hatte auch schon knappe Geschichten mit irgendwie Elektroscootern oder anderen Radfahrerinnen. Also wenn echt zu viele sind, wenn der Platz nicht reicht, wenn wer am Rad zu arg fährt und dann reinschneiden oder eben halt kein Zeichen geben, das ist auch gefährlich. Also alle Verkehrsteilnehmerinnen, die nicht Zeichen geben, die schneiden, diese Sachen. Also es gibt echt viele gefährliche Situationen in Wien, leider.

Sophie: Okay, gut, das betrifft ja jetzt viel, auch die Awareness, wer welchen Vorrang hat, wie die Regeln sind und so, abgesehen von dem Awareness-Teil hast du das Gefühl, es gibt genügend Radwege, wo du dich sicher fühlst? Oder liegt es vielleicht auch daran, dass es vielleicht nicht gut gekennzeichnet ist oder zu wenig Platz ist für Radfahrerinnen?

Frau 2: Es gibt öfter mal zu wenig Platz. Ich finde die Infrastruktur hinkt dem Aufkommen von den Radlerinnen mittlerweile nach. Also das merkt man einfach in den warmen Jahreszeiten. Also klassisches auf Beispiel Prater Straße staut es sich einfach immer, also selbst in den kalten Jahreszeiten. Da ist einfach diese kleine schmale Spur mit 100.000 Ampeln das wird dem Aufkommen nicht wirklich gerecht. Andererseits sind die Radwege bei weitem noch nicht flächendeckend. Ich bin jetzt in einen Randbezirk gezogen. Also Floridsdorf und Donaustadt ist, da ist noch einiges zu machen. Es gibt ein paar Pläne, aber es geht sehr langsam voran. Also ich finde es gibt unzureichende Infrastruktur und unzureichend Platz.

Sophie: Würdest du dir da irgendwas Spezielles wünschen, wie das aussehen sollte, so ein Radweg oder einfach nur mehr Radwege?

Frau 2: Ich denke also, es gibt so unterschiedliche Straßensituationen und unterschiedliche Lösungen, wie man Radwege machen kann. Also ich fühle mich am aller sichersten, wenn Radwege wirklich getrennt vom restlichen Verkehr sind. Ein gemischter Weg mit Fußgängerinnen, geht natürlich auch, aber wird manchmal auch stressig für alle. Das heißt also auf getrennten Anlagen ist es am aller angenehmsten zu fahren. Man kommt einfach am zügigsten voran und ist einfach nicht so viel Gefahr ausgesetzt.

Sophie: Hast du das Gefühl, es gibt genügend Abstellplätze in Wien für die Fahrräder?

Frau 2: Da ist schon sehr viel dazugekommen in Wien. Ich bekomme auch vom Umfeld mit, dass diese Meldung hier bei meinem Haus braucht es noch einen, aber es gibt noch keinen, das wird wirklich verhältnismäßig unbürokratisch und schnell umgesetzt. Bei meiner alten Wohnung gab es eigentlich schon genug. Aber ich habe auch bemerkt, okay, da werden irgendwie neue gemacht. Ich hoffe der Trend geht weiter, weil genug gibt's noch nicht. Meistens hänge ich mich irgendwie auch einfach nur an Straßenschilder an, also die, wo es halt geht. Also diese Bügel Lösungen gibt es noch nicht flächendeckend, zumindest dort wo ich hinfahre, aber natürlich, wenn es Bügel Lösungen gibt, dann hänge ich mich dorthin. Aber eben zum Beispiel jetzt am Bahnhof Floridsdorf ist einfach knacke voll. Jeden Tag. Da merke ich wieder, dass sehr viele pendeln. Also zusammengefasst es gibt noch nicht genug. Es gibt schon sehr viel, aber es gibt noch nicht genug.

Sophie: Und die, die es gibt, findest du die gut? Also reichen dir zum Beispiel diese Bügel, die überall stehen, weil in anderen Ländern gibt es ja auch unterschiedliche Lösungen dafür. Und wenn du meinst, du warst auch in anderen Ländern, kennst du vielleicht auch andere Möglichkeiten?

Frau 2: Ich fände gerade an Knotenpunkten so wie Bahnhöfen und so sollte irgendwie einfach ganz verstärkt Fahrradparkplätze und nicht nur diese zahlungspflichtigen Boxen und so geben. Es sollte an sicheren Orten Stellplätze gratis geben. Natürlich, wenn ich das ganze Jahr fahre, bin ich immer Fan davon, wenn ich mein Rad unterstellen kann. Also ich bin zum Glück jetzt auch in der Autofreien Mustersiedlung, da gibt es sechs verschiedene Arten, wie man sein Rad unterstellen kann und das ist schon irgendwie echt Luxus und da kann ich einfach draußen, aber doch geschützt irgendwie das Rad unterstellen und das ganze Jahr und das

leidet dann einfach nicht darunter. Und ich kann mich dann auf einen nicht nassen, gefrorenen Sattel setzen.

Sophie: Zur autofreien Siedlung; Wenn du jetzt quasi von dort losfährst, du fährst ja dann auch raus aus der Siedlung, nehme ich an? Gibt es da einen großen Unterschied, wenn du Fahrrad fährst in der Siedlung und wenn du dann rauskommst? Verändert sich da dann Sicherheitsgefühl? Gibt es eine andere Infrastruktur?

Frau 2: Ich liebe die Siedlung total, dass es so nett hier durchzufahren. Also ich fahr auf jeden Fall langsamer. Also ich weiß, dass es okay ist, für allen, dass man durch die Siedlung fährt, aber ich fahr auf jeden Fall langsamer und erst wenn ich draußen auf der Straße bin, nehme ich doch ein bisschen Fahrt auf. Ja.

Sophie: Okay.

Frau 2: Aber es fühlt sich ein bisschen so ein erweitertes Zuhause an. Es fühlt sich schon sehr sicher an in der Siedlung selbst.

Sophie: Weil es keine Autos gibt, oder? Also jetzt nur bezogen aufs Fahrradfahren. Oder gibt es irgendeinen anderen Vorteil, den du jetzt hast, den du sonst in Wien auf der Straße nicht hast?

Frau 2: Ich weiß nicht, so Straßen, wo keine Autos fahren dürfen, das merke ich irgendwie auch bei den Feldwegen da im Donaufeld, wo ich oft fahre, da wo halt keine Autos fahren dürfen, das ist immer so ein Freiheitsgefühl. Das habe ich auch bei so, wenn ich Radreisen mache und es irgendwelche extra Trassen oder sowas gibt. Das ist Freiheit. Aber natürlich irgendwie auch durch die Sicherheit.

Sophie: Hast du dich schon mal unsicher gefühlt oder unwohl beim Radfahren, weil du eine Frau bist? Also, hast du schon mal irgendwelche Situationen gehabt, wo du gedacht hättest, du fühlst dich jetzt speziell unsicher aufgrund von deinem Geschlecht?

Frau 2: Am Rad?

Sophie: Oder beim Abstellen oder beim ganzen Prozess des Fahrradfahrens?

Frau 2: Nein, eigentlich nicht. Also eigentlich gibt mir das Fahrrad eher ein Sicherheitsgefühl, weil ich einfach mobil bin. Vielleicht, weil es auch ein schweres Teil ist. Ich glaub, man wird als Mensch einfach auch als autonom wahrgenommen, auf dem Fahrrad oder mit dem Fahrrad. Und ich glaube, diese Autonomie, die strahlt auch Selbstsicherheit aus. Also natürlich, wenn ich irgendwie mit kurzem Kleid im Sommer Fahrrad gefahren bin und mir pfeift irgendwer hinterher, ist auch nicht angenehm, aber im Endeffekt, das tangiert mich irgendwie mehr, wenn ich zu Fuß unterwegs bin oder was auch immer.

Sophie: Okay, das heißt, du fährst auch allein in der Nacht und hast damit kein Problem?

Frau 2: Ja.

Sophie: Hast du das Gefühl, dass alles genügend beleuchtet ist? Dass es hell genug ist für dein Sicherheitsgefühl?

Frau 2: Ich fahre jetzt auch durch dunkle Felder am Abend oder nachmittags ist es ja jetzt schon dunkel. Da merk ich schon immer den Unterschied zu den voll beleuchteten Straßen. Das ist echt witzig, da gibt es ein Loch im Boden, da muss ich immer rundherum fahren oder da ist eine Schwelle. Ich kenne den Weg jetzt schon in und auswendig und weiß, worauf ich aufpassen muss. Aber eher wegen quasi Untergrund oder Gegenverkehr oder so weiter. Ich kann mich erinnern, dass ich im Park in Wien ein sehr schwaches Licht gehabt habe und da bin ich fast gegen einen Beton - Tischtennistisch gefahren, ganz knapp davor noch abgebremst. Das ist schon viele Jahre her, aber ich kann mich noch sehr gut an den Schrecken erinnern. Also solche Geschichten. Gutes Licht ist super und je weniger Straßenbeleuchtung es gibt umso mehr muss man einfach noch aufpassen.

Sophie: Ich nehme mal an, du hast dein eigenes Fahrrad?

Frau 2: Ja.

Sophie: Nutzt du hin und wieder trotzdem Leihräder?

Frau 2: Nur für sehr spezielle Anlässe. Also hab mir in letzter Zeit mal das Klapprad von meinem Freund ausgeborgt, aber...

Sophie: Okay, aber diese Leihräder, die es von der Stadt Wien gibt, so dieses ehemalige City Bike...

Frau 2: Das benutze ich schon sehr lang nicht mehr. Ich habe es spontan früher ab und zu genutzt, also ich dürfte noch einen Account haben. Aber jetzt würde ich es nicht mehr benutzen.

Sophie: Also es ist nicht relevant für dich?

Frau 2: Nein, im Moment nicht.

Sophie: Okay, wenn du, Fahrrad fährst, hast du das Gefühl, dass die Radwege zusammenhängend sind und dass du am Stück durchfahren kannst? Oder stehst du oft vor Situationen, wo du plötzlich nicht weißt, wo soll ich jetzt hin? Wo muss ich? Wie komme ich weiter?

Frau 2: Also, wenn ich jetzt in 21ten und 22ten Bezirk neue Adresse hätte, dann müsste ich mich noch orientieren. Aber generell kenne ich mich schon recht gut aus und kann schnell kombinieren, wie ich fahre oder am liebsten. Das ist schon relativ routiniert.

Sophie: Ja okay, aber so, dass es zusammenhängende Fahrradwege gibt? Oder meinst du jetzt nur weil du halt einfach weißt, wie du schnell weiterkommst? Also es geht nur darum, dass es oft heißt, dass der Lückenschluss in Wien einfach noch fehlt, weil du hast einen Fahrradweg, der hört auf und dann irgendwie 15 Meter weiter beginnt der neue. Standest du schonmal vor solchen Situationen?

Frau 2: Ich glaube Lückenschluss gibt es noch viele. Ich habe schon eine Verbesserung wahrgenommen. Wie gesagt, in den Randbezirken ist es noch sehr schlecht, aber ich habe irgendwie einfach so meine Wege, wo ich das auch nicht mehr groß hinterfrage oder wahrnehmen. Es ist schon so automatisiert, dass ich dann halt weiß, da dann rüber und dann dort durch. Also mir würden jetzt aber schon noch Stellen einfallen, wo es noch offen ist.

Sophie: Wenn du dir jetzt was wünschen könntest, was die Stadt Wien jetzt noch verbessern könnte im Radverkehr oder in der Radinfrastruktur. Was würdest du dir jetzt wünschen, damit du noch lieber Fahrrad fährst oder noch öfter? Oder dass du dich noch sicherer fühlen würdest?

Frau 2: Für mich ist schon ein Thema, dass sich viele Menschen, die mit einem stärkeren Verkehrsmittel fahren, oft nicht bewusst sind, wie schnell sie andere gefährden. Ich habe das

Gefühl, wenn es wirklich brenzlige Situationen waren, wo ich irgendwie fast geschnitten worden bin, erst dieser Schock von den Menschen löst vielleicht ein bisschen was aus, von wegen, das war jetzt echt knapp. Ich hätte jetzt wirklich was machen können und ich würde mir wünschen, dass anstatt dieser Feindseligkeit, die ja schon ein bisschen Tradition hat in Wien, das vielleicht irgendwie schon bei Führerscheinkursen einfach noch eine größere Sensibilität da ist, dass einfach wirklich Autos, LKWs einfach am längeren Ast sitzen und dass die wissen müssen, dass man einfach sehr schnell ja Menschen töten kann. Irgendeinen Dialog, um diese Stimmung zu verbessern, glaube ich. Also ich versuch meins beizutragen und wenn mich irgendwer vorlässt, also sei es Fußgängerinnen oder Autofahrerinnen oder so, dass ich danke sage, aber so Unachtsamkeit mir gegenüber macht irgendwie auch echt wütend und echt unsicher. Ja, also da die Stimmung ändern und irgendwie Bewusstsein und Bildung irgendwie schaffen. Könnte ich mir vorstellen. Und die Infrastruktur auch betreffend?

Sophie: Ja, generell alles, was dir einfallen würde.

Frau 2: Fördern, dass das Rad wirklich eine attraktive Alternative wird zu anderen Verkehrsmitteln. Das heißt auch, es sollte gewährleistet werden, dass man als Radfahlerin wirklich auch wie Autos schnell unterwegs sein kann und möglichst wenig Ampeln und so weiter hat. Ich finde es braucht noch mehr Einbahnöffnungen und auch das Bewusstsein natürlich irgendwie auch für diese Einbahnöffnungen bei den Autofahrerinnen. Dazu kommen konkrete Probleme wie das Dooring. Das ist wirklich ein Thema und das macht mir auch Angst, denn ich fahr nicht gern in der Straßenmitte, aber ich versuch natürlich irgendwie auch da auf alle zu schauen. Es ist schon ein bisschen ein Stressfaktor, auf so viel schauen zu müssen und sich die Sicherheit selber schaffen zu müssen. Und das könnte durch eine bessere Infrastruktur, durch mehr getrennte Anlagen, durch durchgehender Anlagen, durch verbreitete Anlagen, könnte das verbessert werden.

Sophie: Es gibt ja die neue Straßenverkehrsordnung. Ich weiß nicht, ob du die kennst. Die zwei Hauptpunkte sind, dass man jetzt bei Rot abbiegen darf und dass es ein Mindestabstand geben muss zwischen Auto und Fahrrad. Findest du diese Maßnahme gut?

Frau 2: Das Abbiegen ist ja noch nicht überall. Das ist ja noch so ein Zwischenschritt, oder?

Sophie: An den Ampeln, an denen es gekennzeichnet wurde, darf man abbiegen. Ich weiß aber jetzt nicht, ob das an alle Ampeln kommen wird.

Frau 2: Ja genau, dort wo es gekennzeichnet wird. Ich bin noch nicht dort gefahren, wo es gekennzeichnet ist und insofern Schade. Und der Mindestabstand, mir ist nicht aufgefallen, dass da irgendwie sich was geändert hat. Es gibt noch immer die, die wahnsinnig knapp fahren und die, die fast Angst davor haben, dass irgendwie ein Radfahrer bei ihnen vorbeifährt. Es gibt noch immer diese zwei Gruppen.

Sophie: Ja, okay, das heißt du findest die Maßnahme grundsätzlich gut, aber es ist halt wieder diese Awareness Thema, dass das mehr ankommen muss und dass sich da auch wirklich drangehalten wird?

Frau 2: In einer österreichischen Stadt, ich glaube Innsbruck oder so wurde es einfach für alle schon durchgesetzt auf allen Kreuzungen und ich meine im internationalen Vergleich sieht man was Verkehrspolitik, wenn der Raum gegeben wird, so dass genug Lobby da ist, was das ausrichten kann. Und ich habe zum Beispiel in Paris gelebt, das ist jetzt schon länger her, 2005 bis 2008 und da war Fahrradfahren noch wirklich ein großes Abenteuer. Und was in kürzester Zeit in den letzten Jahren durch den Bürgermeisterinnen Wechsel gemacht wurde, das sieht man irgendwie echt; Wo ein Wille, da auch ein Weg und das könnte man richtig forcieren. Und ich denk mir schon allein irgendwie Klimatechnisch ist es irgendwie höchstens an der Zeit, die schnelle Lösungen zu finden.

Sophie: Okay, die letzte Idee noch wäre, dass man generell Tempo 30 einführen würde in der ganzen Stadt. Ich nehme mal an, das würdest du auch unterstützen, oder?

Frau 2: Ja, obwohl mein Freund manchmal gern schneller unterwegs wär auf seinem Rad, aber ja ich würde es auf jeden Fall unterstützen.

Sophie: Also, dies waren meine Fragen. Hast du noch irgendwas, was du ergänzen möchtest, was ich vielleicht nicht gefragt habe oder was dir noch einfallen würde, was du noch ergänzen möchtest?

Frau 2: Ich glaube, im Moment fällt mir nichts ein. Ich finde super, dass es so Arbeiten gibt wie deine eben erforschen was müsste wo gedreht werden, damit der Radverkehr relevanter wird.

Sophie: Dankeschön und danke, dass du dir die Zeit genommen hast.

Frau 2: Gerne.

Frau 3

Postskript:

Die Stimmung und Gesprächssituation waren gut, auch wenn Frau 3 anfänglich noch ein wenig nervös schien. Das Interview wurde persönlich, in dem Büro, in dem ich arbeite, durchgeführt. Auch Frau 3 fährt sehr oft mit dem Rad, was man gemerkt hat. Besonderheit war auf jeden Fall, dass sie die Beleuchtung noch verbessern wurde, was bis zu dem Zeitpunkt noch niemand gesagt hatte.

Frau 3 hat mir nach Beendigung der Aufnahme auch noch erzählt, dass sie findet die Abstellplätze sollten überdacht sein. Auch das Ausborgen von Lastenräder scheint mir in diesem Interview ein wichtiger Punkt gewesen zu sein.

Sophie: Wie alt bist du?

Frau 3: 35.

Sophie: Was ist deine höchste Ausbildung?

Frau 3: Magister bzw. Bachelor.

Sophie: Also Uniabschluss?

Frau 3: Ja genau.

Sophie: Du hast keine Kinder?

Frau 3: Nein.

Sophie: Seit wann fährst du mit dem Fahrrad?

Frau 3: Ich glaube so ab 3 oder 4 ca.

Sophie: Also seit der Kindheit?

Frau 3: Ja genau.

Sophie: Was sind so die Wege, die du am häufigsten zurücklegst?

Frau 3: Zu Hause und Arbeit.

Sophie: Also, Arbeitsweg ist der häufigste Weg?

Frau 3: Ja, genau.

Sophie: Wie oft fährst du mit dem Fahrrad in der Woche?

Frau 3: Zählen die Wege pro Tage oder meinst du die Tage?

Sophie: Die Tage.

Frau 3: 4 bis 5 Mal.

Sophie: Wieso fährst du mit dem Fahrrad? Was für Vorteile ergeben sich dadurch für dich?

Frau 3: Hauptsächlich, weil es schneller ist. Also die Schnelligkeit. Und die Unabhängigkeit. Also ich muss nicht warten auf irgendwelche Öffis. Und auch in der Nacht, wenn nichts mehr fährt.

Sophie: Ergeben sich auch irgendwelche Nachteile für dich?

Frau 3: Durchs Fahrradfahren? Ich komme verschwitzt in der Arbeit an. Aber nein, die Vorteile überwiegen. Also Nachteile jetzt nur vom Weg her nicht, sonst würde ich nicht fahren.

Sophie: Wenn du mit dem Fahrrad unterwegs bist, fühlst du dich sicher?

Frau 3: Das kommt drauf an, Großteils schon, aber es kommt darauf an, zu welcher Tageszeit man fährt. Also in den Stoßzeiten merkt man halt schon, dass einfach viel los ist, verkehrstechnisch. Und da muss man halt einfach schauen auf einerseits andere Radfahrerinnen, die auch fahren, dann muss man aufpassen auf die Autos, die Öffis, die Straßenbahnen. Dann kommt es drauf an, ob es regnet, weil ich finde die Schiene einerseits, aber auch die Bodenmarkierungen, die werden rutschig, also Zebrastreifen und so was. Und es kommt drauf an, ob es Tag oder Nacht ist. Nachts fühle ich mich prinzipiell schon unsicherer, weil man selbst nicht so gut gesehen wird. Ich selber bin Autofahrerin und ich weiß

selber, dass man das schlecht sieht, auch wenn man mit Licht fährt. Aber wenn man einfach nur eine Jacke oder einen Helm aufhat, dann finde ich, ist es schwierig gesehen zu werden. Und deswegen passe ich nachts noch einmal mehr auf, wenn ich rad fahre. Aber ich fahre eigentlich nicht so gerne in der Nacht. Am unsichersten fühle ich mich eigentlich, gegen die Einbahn zu fahren, in denen man darf, aber eigentlich die Spuren nicht groß genug dafür sind. Du hast, wenn dann ein LKW oder ein großes Auto fährt, in Wirklichkeit nur wenige Zentimeter Abstand zu den parkenden Autos, so dass du denkst okay, wenn ich jetzt ein bisschen ausweichen muss, dann picke ich eh schon im Auto drin.

Sophie: Und was würdest du dir wünschen, was die Stadt machen könnte, dass du dich sicherer fühlen würdest?

Frau 3: Also die Radwege besser ausbauen, also breitere Radwege, weil dort, wo es Radwege gibt, sind sie meistens sehr schmal und es gehört auch geregelt, wer auf den Radwegen fahren darf, weil es fahren diese Mjam-Fahrer mit ihren Rollern auch auf diesen Radwegen. Und ich finde zwar gut, dass man in die Einbahnen reinfahren darf, weil sonst muss man 1000 Umwege fahren, aber es ist einfach zu wenig Platz, also sie es sollten besser ausbauen. Ich wäre dafür, dass man in der Stadt eine Parkspur weggibt und statt diese Parkspur, wenn es eh noch eine Parkspur gibt, einen zweispurigen Radweg macht.

Sophie: Also auf jeder Straße, wo es zwei Parkspuren gibt, würdest du eine weggeben und stattdessen einen Radweg machen?

Frau 3: Ja, das wäre cool. Und in der Nacht, die Straßen sind eh beleuchtet durch die Laternen, aber es ist trotzdem dunkel.

Sophie: Ja? Findest du es dunkel?

Frau 3: Ja.

Sophie: Okay, interessant, das hat bis jetzt noch nie wer gesagt. Wenn du so deine typischen Wege fährst, hast du das Gefühl, es gibt ein zusammenhängendes Radnetz? Oder stehst du oft vor so Situationen, wo du nicht mehr weiterweißt, wo der Fahrradweg weitergeht?

Frau 3: Ja ich stehe oft vor Situationen, wo der Fahrradweg nicht mehr weiterführt. Und das ist meistens an Bezirksgrenzen, weil zum Beispiel, wenn man die Hütteldorfer Straße entlangfährt, stadtauswärts ist ein Radweg und irgendwann kommt man zu einer Stelle, da

steht dann Ende und dann hast du aber keine Alternative angeboten. Dann denkt man sich "okay, darf ich da jetzt weiterfahren?" Ich fahre dann in der normalen Autospur weiter. Und dann ist dort eine Kreuzung, da fahren die Autos rechts und links und du musst sie halt einreihen fürs geradeaus fahren und dann muss man halt extrem aufpassen und schauen, aber es gibt keine Alternative. Und ich fahr diesen Radweg am Anfang für ca. einen Kilometer und dann ist er halt einfach aus. Das hat aber nichts mit Bezirksgrenzen zu tun, keine Ahnung, wahrscheinlich weil die nächste Fahrspur nicht groß genug ist für einen Radweg, aber was soll man als Radfahrer machen? Umdrehen? Oder woanders hinfahren? Ich meine, gut ausgebaut ist der Gürtel Radweg. Es ist auch gut, dass sie den Weg markieren mit Farbe, damit die Fußgänger es auch checken. Gut ausgebaut ist auch die Zweierlinie. Ich meine, da ist es sehr eng, also dort wo Volkstheater ist und runter zur Magaretenstraße und der Ring natürlich auch. Aber in den Bezirken innerhalb ist es dann oft, oder eben auch auf der Hütteldorfer Straße, nicht so gut. Aber okay als Alternative zur Hütteldorferstraße gibt es die Goldschlagstraße, die könnte man auch fahren, das ist eine Radautobahn, da werden so großen Räder angezeigt und das ist eine sehr verkehrsberuhigte Gegend. Und das haben sie auch so umgebaut, dass die Autos nicht mehr durchfahren, sie haben so Eisenstangen aufgestellt und dann hast du eine Temposchwelle für Radfahrer. Also das haben sie gut konzipiert, das ist eine gute Radautobahn.

Sophie: Okay, gibt es irgendwelche Wege, die du aufgrund von solchen Situationen dann nicht fahren würdest? Oder steigst du einfach aufs Rad und schaust dann noch, wie du halt weiterkommst? Oder gibt es von vornherein irgendwelche Wege, wo du denkst, die fahr ich aus Prinzip nicht mehr Fahrrad?

Frau 3: Nein, ich fahre meistens trotzdem, wenn der Vorteil da ist, dass ich öffentlich nicht gut hinkomme oder halt doppelt so lang brauche. Ich fahr nur nicht, wenn ich weiß, ich komme genauso schnell öffentlich hin oder es geht zu stark bergauf. Aber aufgrund der Radwege nicht, weil meistens kann man dann eh irgendwie fahren.

Sophie: Okay und zu den Orten, wo du dann hinfährst, gibt's dort genügend Abstellplätze?

Frau 3: Kommt ganz drauf an, in welchem Bezirk man fährt, im siebten ja, obwohl die sind auch oft überfüllt, vor allem im Sommer am Abend. Die Zollergasse ist da immer richtig voll. Aber sonst? Nein, es gibt zu wenige. Ja, ich habe schon oft Schwierigkeiten, eine zu finden und dann hängt man das Rad halt auf irgendeiner Stange an.

Sophie: Kennst du die neue Straßenverkehrsordnung? Da gibt es ein paar Verbesserungen für die Radfahrerinnen. Und die zwei wichtigsten sind, dass man jetzt bei Rot abbiegen rechts kann und dass es einen Mindestabstand gibt beim Überholen. Hast du das schonmal irgendwo gesehen? Findest du diese Punkte grundsätzlich gut?

Frau 3: Also erstens ja, ich find die Punkte sehr gut. Rechts abbiegen bei Rot ist überhaupt genial, das sollten sie auch die Autofahrer machen lassen das ist in Amerika so, aber ich habe es auf meinem Weg noch nie erlebt, dass ich irgendwo rechts abbiegen kann. Ich habe dann recherchiert, wie es ist und habe rausgefunden, dass man es bei vier Kreuzungen in Wien machen kann, in ganz Wien bei vier Kreuzungen und das ist einfach nur ein Scherz. Also ja, ich habe nichts davon gemerkt. Und mit dem Mindestabstand, ich weiß jetzt gar nicht, wie das in der Stadt geregelt ist, aber den kannst du ja nicht einhalten in der Stadt. Also ich weiß nicht, ob das jetzt nur für Landstraßen gilt, dieser eineinhalb Meter oder 2 Meter Mindestabstand.

Sophie: Ab 50 kmh brauchst du 1,5 Meter Abstand.

Frau 3: Okay, das ist dann ein Grenzwert in der Stadt.

Sophie: Also in nicht dreißiger Zonen in der Stadt bräuchtest du es eigentlich, aber es wird halt nicht überprüft.

Frau 3: Genau. Nein.

Sophie: Aber jetzt, abgesehen davon, dass man es vielleicht nicht überprüfen könnte, findest du die Idee gut, dass es ein Mindestabstand geben müsste?

Frau 3: Ja, aber es ist unrealistisch, also in der Stadt ist es unrealistisch, außer die Autofahrer überholen nicht, aber sie überholen halt schon.

Sophie: Ist okay, wenn dir nichts einfällt, aber wenn du irgendeine Sache da reinschreiben könntest, in das Gesetz oder grundsätzlich verändern könntest, was wäre das?

Frau 3: Das Autofahrer, wenn es eine einspurige Spur ist und es keinen dezidierten Radweg gibt auf dieser Straße nicht überholen dürfen. Und dass bei geöffneten Einbahnen für Radfahrende, diese Spur bzw. diese Straße breit genug sein muss, dass sich das ausgeht. Da muss dann ein Radweg sein, wenn es keinen Radweg gibt, sollte es verboten sein oder sie müssen einen Radweg machen.

Sophie: Es sollte dann verboten sein, als Radfahlerin dort reinzufahren?

Frau 3: Genau. Eigentlich sollte ein Radweg dort sein für die Gegenfahrbahn. Also die Straße muss breiter werden, das heißt da müssen die parkenden Autos weg.

Sophie: Ich nehme mal an, du hast dein eigenes Fahrrad?

Frau 3: Ja.

Sophie: Nutzt du trotzdem diese Leihräder hin und wieder, die es von der Stadt gibt?

Frau 3: Nein, ich habe es einmal bei einem Friday Night Skate ausgeborgt, vor zehn Jahren. Die sind mega schwer. Das heißt, bergauf fahren ist eine Katastrophe und es war kompliziert zum Ausleihen. Ich habe kein Konto gehabt, ich habe es dann mit einer Freundin gemacht, aber nein ich verwende das nicht.

Sophie: Okay, also für dich nicht relevant?

Frau 3: Nein, weil ich mein eigenes hab. Aber sonst find ich es gut, dass es das gibt. Die Lastenräder gibt's jetzt neu zum Ausborgen.

Sophie: Echt? Auch von der Stadt?

Frau 3: Ja, also, bei mir im siebten ist jetzt so ein Wien Mobil aufgepoppt und gegenüber war ein Lastenrad, das man sich auch ausborgen kann, glaube ich. Und das ist, glaube ich, eine gute Marktlücke, weil viele brauchen Lastenräder vielleicht nur einmalig. Weil die sind sehr teuer und man weiß auch nicht wo man sie abstellen kann. Also ich glaube Lastenrad ist noch mal ein eigenes Thema, was aufschlagen ist, mit Abstellplätzen und Sicherheit, also wegen dem Stehlen von Lastenrädern. Also für Leute, die schon ein Rad besitzen, glaube ich, wäre es attraktiv Lastenfahrräder auszuborgen.

Sophie: Okay, ich habe mir noch aufgeschrieben, dass auch viele ein generelles Tempo 30 in der Stadt fordern, weil es auch sicherer für den Radverkehr wäre. Würdest du das auch unterstützen?

Frau 3: Ja. Haben sie eh schon umgesetzt, bei der Burggasse ist theoretisch Tempo 30 und dann die Neustiftgasse rauf auch, aber wird wenig eingehalten.

Sophie: Hast du das Gefühl, dass du schon mal benachteiligt wurdest im Radverkehr, weil du eine Frau bist?

Frau 3: Das ist schwer zu sagen. Nein, glaube ich nicht. Ich glaube, beim Rad fahren selbst ist es glaub ich egal, ob man eine Frau oder Mann ist. Ich glaube es ist nur generell so, egal ob beim Rad fahren oder Autofahren, haben Männer andere Fahrweisen oder -stil, einfach einen anderen Umgang mit Verkehr. Männer fahren einfach aggressiver und überholen dann vielleicht mal in Situationen, wo ich nicht überholen würde. Aber das ist beim Autofahren finde ich genauso. Und wenn man jetzt geschnitten wird oder irgendwer nicht aufpasst, das ist glaube ich nicht so, weil ich eine Frau bin, weil ich weiß ja auch gar nicht immer, ob man das dann immer so schnell, so stark überhaupt erkennt, dass ich eine Frau bin. Ich meine, man sieht den Radfahrer oft von hinten. Aber das ist einfach nur, wenn man vielleicht als Frau ein bisschen sicherer fährt.

Sophie: Du hast aber vorhergesagt, du fährst auch in der Nacht, auch jetzt wo es so schnell dunkel wird?

Frau 3: Ja.

Sophie: Und die Beleuchtung ist für dich aber trotzdem zu wenig?

Frau 3: Ja, aber das ist keine Benachteiligung beim Rad fahren, wenn man sich unsicher fühlt, weil ich würde mich auch unsicher fühlen, wenn ich zu Fuß gehe vielleicht und mich da wer verfolgt. Und beim Radfahren glaubt man es verfolgt dich eh keiner, aber ich hatte mal eine Situation, wo ziemlich lange jemand hinter mir hergefahren ist, auch in Gassen rein und ich habe mir schon überlegt, wie ich das machen, wenn ich jetzt absteigen, dass er nicht sieht, wo ich reingehe. Ich bin da nach Hause gefahren, deswegen musste ich das Rad nicht absperren außerhalb, auf der Straße. Aber wenn ich es absperren müsste, außerhalb, wäre mir das auch unangenehm, weil das ist eine Situation, wo du dich nicht konzentrierst darauf, ob da wer in der Nähe bei dir ist. Manchmal sind diese Abstellplätze auch eben nicht gut ausgeleuchtet und da könnte schon schnell was passieren.

Sophie: Das ist dann eher der Abstellplatz und nicht die Fahrt mit dem Fahrrad?

Frau 3: Genau, es ist der Abstellplatz. Am Fahrrad fühlt man sich noch sicherer, weil du mehr die Kontrolle hast. Aber beim Abstellen musst du halt absperren und da schaust du auf das Schloss ziemlich lang, vor allem in der Nacht, weil es eben nicht gut beleuchtet ist, dass es nicht so schnell geht das Absperren, weil man es nicht gut sieht das Schloss. Das ist, finde ich, eine verwundbare Situation als Frau, das Absperren auf der Straße.

Sophie: Gut. Also von meiner Seite aus wars das mit den Fragen. Möchtest du noch irgendwas ergänzen, was ich noch nicht gefragt habe?

Frau 3: Mir ist noch etwas eingefallen, was ich in das Gesetz schreiben würde. Es sollte beim Rad fahren verboten sein, dass man mit Kopfhörern Musik hört. Und ich finde, das sollte die Polizei auch bestrafen dürfen, genauso wie ohne Licht zu fahren, weil ich finde es ganz wichtig, dass man zum Beispiel ein Fahrradklingeln hört, den Verkehr hört oder wenn ein Fußgänger irgendwas schreit, wie eine "Achtung", weil das ist echt manchmal verrückt. Nummerntafeln für Radfahrer, weil das wollten sie mal einführen, finde ich aber trotzdem nicht gut, auch wenn einige wirklich verrückt fahren. Will ich sonst noch was ergänzen? Also, ich bin dafür, dass man die zweite Parkspur wegnimmt, weil dann wäre der Platz eh schon da und das wäre am effektivsten. Dann kann man am Rand auch Bäume pflanzen.

Sophie: Also auch gleichzeitig begrünen.

Frau 3: Ja genau.

Sophie: Dann danke dir.

Frau 3: Bitte.

Frau 4

Postskript:

Die Gesprächssituation war sehr angenehm. Das Interview wurde persönlich durchgeführt und die Stimmung war dadurch auch gar nicht angespannt und ich hatte das Gefühl sie kann sehr offen reden. Am meisten herausgestochen hat, dass sie die Ampelschaltungen für Radfahrerinnen angesprochen hat, da für sie dadurch manchmal gefährliche Situationen entstehen.

Sophie: Wie alt bist du?

Frau 4: 26.

Sophie: Was ist deine höchste Ausbildung?

Frau 4: Bachelor.

Sophie: Seit wann fährst du regelmäßig mit dem Fahrrad?

Frau 4: So mit Unterbrechungen, seitdem ich 15 bin.

Sophie: Und was sind die Wege, die du am häufigsten zurücklegst?

Frau 4: Zur Arbeit hin und zurück.

Sophie: Wie oft die Woche fährst du circa mit dem Fahrrad?

Frau 4: Wetterbedingt, aber so drei bis fünfmal die Woche.

Sophie: Dann kommen wir zur ersten Frage. Wieso fährst du mit dem Fahrrad? Was für Vorteile ergeben sich dadurch für dich?

Frau 4: Weil es die unabhängigste Art und Weise ist, sich fortzubewegen, man nicht auf die Öffis oder Auto angewiesen ist. Weil wir umweltfreundlich sind und mit dem Fahrrad natürlich am wenigsten CO₂-Ausstoß haben. Und weil man halt nicht warten muss. Man kann immer losfahren. Man kommt genau dahin, wo man hinwill, muss nicht irgendwas noch zu Fuß zurücklegen. Und meiner Meinung nach ist man auch am schnellsten.

Sophie: Und gibt es auch irgendwelche Nachteile, die du dadurch hast?

Frau 4: Ja, wenn das Wetter blöd ist, ist es halt wirklich zack, vor allem wenn man nicht perfekt ausgerüstet ist, was das angeht, aber sonst habe ich keine Nachteile.

Sophie: Also das heißt, du bist Schönwetterfahrerin oder fährst du auch, wenn's kalt ist?

Frau 4: Ich fahr auch, wenn's kalt ist. Nur wenn es richtig schüttet, fahre ich nicht, weil ich keine Regenhose habe.

Sophie: Und wenn du so deine Wege fährst, fühlst du dich sicher?

Frau 4: Kommt drauf an, wo ich fahre. Ich fahr halt gewisse Strecken dann nicht und fahr die, die sicherer sind, auch wenn es ein Umweg ist. Aber ich versuche, mich sicher zu fühlen. Es gibt halt immer so Sachen wie bei den Kreuzungen oder teilweise beim Ring, der Fahrradweg könnte meiner Meinung nach einfach ein bisschen ebener sein, dass man da nicht einfach so durch ein Schlagloch oder einen Stein da ein bisschen wegrutscht. Aber im Prinzip, wenn man sich die sicheren Wege aussucht, kann man sich sicher fühlen.

Sophie: Okay, und was sind es dann für Wege, die du nicht fährst, weil die zu unsicher sind?

Frau 4: Zum Beispiel beim Rennweg runter, ist die schnellste Strecke und auch die direkte Strecke zu meiner Arbeit, aber es ist viel zu viel befahren von Autos, es sind die ganze Zeit die Schienen auf dem Weg und du hast halt keinen Fahrradweg. Auf der Straße fahren ist teilweise in Ordnung, aber wenn ich mich mal entscheide, weil es wirklich schnell gehen muss, da zu fahren, habe ich jedes Mal Angst vor dem Auto überfahren werde oder dass ich mit dem Reifen in den Schienen lande. Vor allem wenn es dann Richtung Straßenbahnstation geht, ist der Abstand zwischen Bürgersteig und der Schiene einfach so gering, dass du dann halt wirklich darum balancieren musst oder halt wirklich drüberfahren musst und ich mich dann zwischen die Autos eingliedern muss.

Sophie: Das heißt, du fährst am liebsten Wege, wo es einen Fahrradweg gibt?

Frau 4: Ja.

Sophie: Reicht dir da ja auch so ein Mehrzweckstreifen oder sollte es ein baulich abgetrennter Radweg sein?

Frau 4: Reicht mir auch. Also ich glaub die meiste Zeit fahre ich eh am Rind den Fahrradweg, der ja dann für Fußgängerinnen und für Fahrradfahrerinnen ist und damit komme ich gut klar. Ich bin aber auch keine Raserin, das heißt, ich kann den Fußgängerinnen auch so schön aus dem Weg fahren. Aber ideal wäre natürlich ein baulich abgetrennter Fahrradweg. Aber ich habe das Gefühl, dass es ganz viele Fahrradwege gibt, die wirklich nur Fahrradweg sind, die dann aber seit so vielen Jahren nicht renoviert worden sind, dass man da teilweise auch auf der Straße fahren muss, weil da ist der Fahrradweg dann teilweise schwierig zum Befahren.

Sophie: Gibt es denn irgendwelche Strecken, wenn du schon weißt, da gibt es keinen Fahrradweg, die du nicht fahren würdest? Oder wenn du zu Orten fährst, wo du die Strecke nicht kennst, was machst du dann?

Frau 4: Da schaue ich mir meistens auf Google Maps in Streetview an, wie die Fahrradwegebedingungen sind. Aber meistens schaue ich mir dann an, ob ich da dauerhaft Fahrradwege habe, weil ich teilweise auch Strecken gefahren bin, wo ich dann dastand und es wirklich nur Hauptverkehrsstraßen sind, ohne Fahrradweg und ohne alles. Und da will ich halt nicht fahren. Das heißt, ich versuche das vorher abzuchecken und wenn es kleinere Umwege gibt mit Fahrradweg, dann nehme ich die, außer der Weg ist zu lange ohne Fahrradweg, dann fahre ich nicht mit dem Fahrrad.

Sophie: Und hast du das Gefühl, dass diese Wege, die du dann fährst oder die du kennst, dass die zusammenhängend sind? Also stehst du manchmal vor Situationen, dass der Radweg aufhört und du nicht weißt, wo der nächste Radweg weitergeht?

Frau 4: Ja, teilweise. Das sind dann aber eher so Strecken, die ich nicht so oft fahre. Also ich bewege mich halt meistens im ersten Bezirk mit der Arbeit und am Ring sind die Fahrradwege halt doch vorhanden. Aber es gibt auch welche wo ich nicht weiß wie ich weiterfahren soll, im Stadtpark teilweise, wo du dann mit dem Fahrrad teilweise dann doch auf die Straße musst, um überhaupt weiterzukommen oder halt schiebst. Und dann schiebe ich mein Fahrrad immer über die Fußgängerampel, um irgendwie auf die andere Seite zu kommen.

Sophie: Und zu den Orten, zu denen du hinfährst, gibt es da genügend Abstellplätze?

Frau 4: Nein. Nie. Also es gibt welche, aber nicht genügend, weil es sind immer Fahrräder drin, oder jetzt seit neuestem immer diese E Roller oder die Citybikes, die man jetzt aber nicht mehr in die Station schieben muss. Die stellen sich sehr gerne in die Fahrraddinger, was halt blöd ist, weil die halt nicht abgeschlossen werden müssen. Und das ist dann halt auch so ein Sicherheitsthema. Ich würde mein Fahrrad halt gerne lange behalten und dementsprechend auch abschließen können.

Sophie: Aber diese Art von Stellplätzen, die es gibt, diese Bügel, findest du das ausreichend?

Frau 4: Von der Menge her?

Sophie: Von Sicherheit und Wetterschutz.

Frau 4: Also Wetterschutz? Nein, den gibt's nicht. Und von der Sicherheit... Also wenn Platz ist und du es wirklich abschließen kannst, würde mir das von der Sicherheit erreichen, weil die sind ja doch recht fest montiert und ich gehe davon aus, dass wenn ich mein Fahrrad mit dieser Stange verbinden kann, das viel mehr halt nicht geht. Aber ich schließe mein Fahrrad auch sehr ungern bis gar nicht an irgendwas an.

Sophie: Ich nehme mal an du hast dein eigenes Fahrrad?

Frau 4: Ja.

Sophie: Benutzt du trotzdem manchmal diese Leihfahrräder von der Stadt Wien?

Frau 4: Gar nicht. Also habe ich früher, aber mittlerweile nicht mehr. Früher halt hauptsächlich, wenn ich keine Lust hatte auf U-Bahn oder ähnliches zu warten und mir gedacht okay, dann fahre ich die Strecke jetzt mit dem Rad, da bin ich schneller. Aber das ist seitdem ich mein neues Fahrrad habe, gar nicht mehr.

Sophie: Also es war früher hin und wieder praktisch, aber jetzt brauchst du es nicht mehr?

Frau 4: Genau.

Sophie: Es gab im Oktober eine neue Straßenverkehrsordnung. Da gab es zwei wichtige Sachen für Radfahrerinnen. Und zwar einmal, dass man bei einer roten Ampel rechts abbiegen darf, wenn sie markiert sind und es ein Mindestabstand gibt beim Überholen. Ist dir das schon

aufgefallen? Hast du so eine Ampel vielleicht schonmal gesehen? Findest du die Punkte grundsätzlich gut?

Frau 4: Die Punkte grundsätzlich finde ich sehr gut, mir ist es nur nicht aufgefallen. Also das habe ich noch nicht gesehen.

Sophie: Okay, es gibt auch nur ganz wenige in Wien, aber nur grundsätzlich, die Idee, dass man bei der roten Ampel als Radfahrerin rechts abbiegen darf. Macht Sinn für dich?

Frau 4: Ja das macht schon Sinn. Und bei dem Abstand, was für ein Abstand ist da gemeint?

Sophie: Also, wenn das Auto dich überholen will, muss jetzt ein Mindestabstand von 1,5 Meter eingehalten werden.

Frau 4: Das ist mir noch gar nicht aufgefallen. Wie gesagt, ich werde regelmäßig fast von den Autos vom Fahrrad geschossen.

Sophie: Dann gibt es noch ganz oft so Forderungen, dass man generell in der Stadt Tempo 30 einführen sollte, weil sich dann Autos und Fahrradfahrerinnen von der Geschwindigkeit relativ gleich fortbewegen. Würdest du dich dann sicherer fühlen? Fändest du es eine gute Idee?

Frau 4: Ja, weil man wird halt weniger oft überholt, glaube ich schon alleine dadurch, wenn du halt näher bei der Geschwindigkeit dran bist, da zahlt es sich dann wahrscheinlich fürs Auto nicht ganz so aus zu Überholen. Generell ist das sowieso eine gute Idee, auf Tempo 30 runterzugehen. Und vielleicht gäbe es auch weniger Konflikte zwischen Autofahrerinnen und Fahrradfahrerinnen, weil sich ja doch immer alle beschweren, dass die Stadt zu wenig aufs Fahrrad oder aufs Auto ausgerichtet ist. Und ich glaube, wenn die Geschwindigkeit ähnlicher ist, die Ampelphasen dann auch ähnlicher sind und vielleicht man weniger zu meckern übereinander hat.

Sophie: Okay, die Ampelphasen sind jetzt aber gut für dich, oder nicht?

Frau 4: Nein die sind glaube ich eher auf Autos ausgelegt als auf Fahrräder und das wird sich dann halt annähern.

Sophie: Hast du dich schon mal unsicher gefühlt oder unwohl gefühlt aufgrund davon, dass du eine Frau bist im Radverkehr?

Frau 4: Hm, ja, also unsicher schon, weil du halt gerade im Sommer doch auch ganz gerne mal Kommentare oder Blicke abbekommst. Aber jetzt vom Auto Fahrrad Verhältnis nicht zwangsweise, weil ich eine Frau bin.

Sophie: Okay, also es sind die Kommentare, die man leider sowieso kriegen würde?

Frau 4: Ja, wobei ich glaube, dass man die auf dem Fahrrad ganz gern noch mal eher bekommt.

Sophie: Okay, wieso?

Frau 4: Weil, wenn man im Sommer vielleicht eine kurze Hose anhat und dann auf dem Fahrrad sitzt, ist das irgendwie für die meisten Männer ein gefundenes Fressen, da irgendwie was dazu zu sagen.

Sophie: Wenn du dann in der Nacht fährst, fühlst du dich dann unsicherer als untertags?

Frau 4: Ja generell nachts unsicherer als untertags, aber auf dem Fahrrad jetzt nicht unsicherer als zu Fuß.

Sophie: Okay, das heißt, es ist genügend beleuchtet für dich, die Wege, die du fährst?

Frau 4: Ja die Wege, die ich fahre, sind genügend beleuchtet. Aber ich würde jetzt zum Beispiel auch nicht durch den Prater fahren, wenn ich jetzt in den 22. Bezirk will oder halt irgendwie über die Donau, wo ich sonst durch den Prater fahren würde, würde ich nachts nicht machen. Also das ist mir dann doch auch zu dunkel.

Sophie: Und wenn du dann dein Fahrrad zum Beispiel abschließt, wenn es dunkel ist, hast du da das Gefühl, dass es manchmal unsicherer sein könnte?

Frau 4: Ja, ich glaub, da bist du halt sehr auf dich konzentriert und hast halt dann wirklich auch nicht mehr die Umwelt so im Auge. Und vor allem, wenn du dann halt immer an so Ecken stehst, wo dann die Fahrradständer stehen, also die sind ja nicht immer super beleuchtet, also das kann schon gut sein, dass es beim Abschließen ein bisschen unsicher ist.

Sophie: Wenn du dir jetzt was wünschen könntest, was die Stadt Wien jetzt umsetzen würde, dass der Radverkehr besser werden würde für dich, was wäre das zum Beispiel?

Frau 4: Generell mal die ganzen älteren Fahrradwege neu machen und begradigen, dass man nicht irgendwelche Wurzeln, die durch den Asphalt hochschlagen, dass du da nicht irgendwelche Hügel hast oder Schlaglöcher oder sonst was, weil das halt doch sehr auf die Sicherheit geht. Also teilweise musst du auch einfach vom Fahrradweg runterfahren, weil der Fahrradweg nicht befahrbar genug ist. Also Begradigungen der Fahrradwege und mehr Fahrradwege, vor allem bei den Hauptverkehrsstraßen wie beim Rennweg zum Beispiel, der echt lang ist und der führt wirklich weit hoch. Da gibt es bei so wenigen Stellen einen ordentlichen Fahrradweg oder überhaupt einen.

Sophie: Das waren meine Fragen an dich. Gibt es noch irgendwas, was ich vielleicht nicht erwähnt habe? Was du noch sagen möchtest, das dir noch einfallen würde?

Frau 4: Ja, gerade bei den Fußgänger- und Ampelüberwegen, haben die Fußgängerinnen und Radfahrerinnen ähnliche Ampelphasen, gerade am Ring. Die Ampelphase für die Radfahrerinnen dauert aber meistens so ein kleines bisschen länger. Das ist für die Autofahrerinnen absolut nicht einsehbar und die überfahren ganz gerne die Fahrradfahrer oder fahren sie fast an, die noch über Grün fahren und sind auch nicht unbedingt nett. Also ich werde oft angeschrien, ob ich nicht zu blöd bin, um die Ampel richtig zu lesen, obwohl meine Ampel grün ist, nur weil sie es nicht sehen können. Und ich glaube, das ist ein bisschen gefährlich, wenn die sehen, okay, die Fußgänger haben rot, rechnen sie nicht mehr damit, dass ein Fahrrad kommt. Das könnte man vielleicht angleichen.

Sophie: Okay, perfekt, danke dir.

Frau 4: Gerne.

Frau 5

Postskript:

Das Interview wurde online durchgeführt und die Gesprächssituation war sehr nett, jedoch waren die Antworten sehr kurz, es hat fast so gewirkt, als wäre Frau 5 im Stress gewesen, kann aber natürlich auch ihre Persönlichkeit gewesen sein. Die Stimmung war jedoch trotzdem sehr gut. Was mir in Erinnerung geblieben ist, ist, dass sie und ihr Sohn sich teilweise so sicher fühlen beim Radfahren, dass die beide ohne Helm fahren. Außerdem hat sie die Radverkehrsinfrastruktur und den Radverkehr insgesamt Großteiles gelobt. Sie meinte sie vergleicht das gerne mit ihrem Heimatland Bosnien und da sei der Radverkehr katastrophal und da würde sie sich auch immer sofort einen Helm ausborgen.

Sophie: Ich habe zuerst noch ein paar kurze Einstiegsfragen. Was ist dein Alter?

Frau 5: 39.

Sophie: Was ist deine höchste Ausbildung?

Frau 5: Universität.

Sophie: Du hast einen Sohn, hast du gesagt?

Frau 5: Ja.

Sophie: Seit wann fährst du selbst mit dem Rad?

Frau 5: Seit fünf Jahren.

Sophie: Und was sind so die Wege, die du am häufigsten zurück legst mit dem Rad?

Frau 5: Ein Kilometerangabe oder bestimmte Ziele?

Sophie: Bestimmte Ziele, genau.

Frau 5: Bestimmte Ziele. Okay, das wäre einmal die Schule meines Sohnes und dort die Alte Donau.

Sophie: Dann kommen wir zur ersten Frage. Wieso fährst du mit dem Rad? Was für Vorteile ergeben sich dadurch für dich?

Frau 5: Also erst mal die Fitness und dann eben das gute Gefühl danach. Ich verwende mein Auto, seitdem ich meinen Führerschein gemacht habe, nicht mehr. Ich habe es gleich verkauft und abgegeben. Ich habe dann die Öffis verwendet und dann bin ich gleich aufs Fahrrad umgestiegen. Also nichts dazwischen gehabt. Und der Grund ist eben auch noch Klimaschutz.

Sophie: Hast du auch irgendwelche Nachteile, die sich dadurch ergeben, dass du Fahrrad fährst?

Frau 5: Nachteile, überhaupt keine, außer halt die Straßen, die noch nicht bebaut worden sind. Von unserem Gebiet hier die Gerasdorferstraße weiter bis zur Alten Donau, die ist nicht so gut ausgebaut. Aber ich habe hier meine besten Wege schon gefunden. Es ist aber immer noch nicht perfekt.

Sophie: Gut, dazu kommen wir dann auch noch. Wenn du mit dem Fahrrad fährst, fühlst du dich in Wien sicher?

Frau 5: Ja, schon.

Sophie: Okay.

Frau 5: Gibt es da eine Skala?

Sophie: Nein, nein. Einfach nur, was dein Gefühl dazu ist?

Frau 5: Ja, ich fühl mich sicher, aber nicht vollkommen an einigen Stellen. Ich bin schon viel befahren.

Sophie: Okay, und was wären das denn so für Stellen, wo du dich nicht sicher fühlst?

Frau 5: Wo ich mich nicht sicher fühle, das ist die Brünnerstraße und wenn wir im 21. Bezirk viel fahren, dann ist es dann dort Richtung City Gate, Richtung Gewerbepark.

Sophie: Und warum? Was ist dort?

Frau 5: Da sind zu viele Autos, die einfach an einem vorbeisaußen, ohne Rücksicht zu nehmen. Und die LKWs. Das ist mein größtes Problem, die LKWs.

Sophie: Aber sonst hast du grundsätzlich, wenn du fährst, das Gefühl, dass Autofahrerinnen und Radfahrerinnen Rücksicht aufeinander nehmen? Und ist es nur an der speziellen Straße? Oder hast du das Gefühl, auch sonst irgendwo?

Frau 5: Es ist okay, ich nehme schon Rücksicht. Ich habe eher nur mit dem LKWs Probleme gehabt. Die PKWs gingen noch.

Sophie: Und hast du das Gefühl, wenn du durch Wien fährst, dass es genügend Radwege gibt, dass du schnell voran kommst oder fehlt da irgendwas?

Frau 5: Ja. Na ja, man kommt immer dann an bestimmten Stellen und fragt sich 'wohin jetzt'? Also Radwege sind schon ganz gut ausgebaut, aber es besteht noch die Möglichkeit, sicher noch mehr auszubauen. Sonst bin ich allgemein zufrieden. Also von 10 Punkten würde ich 8 geben.

Sophie: Okay. Wow.

Frau 5: Ja, ich schaue mir das alles immer vorher an, wo ich hinfahre, wenn ich in den Ersten fahre oder so.

Sophie: Okay, das heißt, Wege, die du nicht kennst, schaust du dir vorher an?

Frau 5: Genauso ist es.

Sophie: Also, du würdest nicht einfach losfahren und schauen, wie du dann wo hinkommst?

Frau 5: Das habe ich vorher gemacht. Jetzt schaue ich mir das an. Es gibt mittlerweile neue Radwege, die ich entdeckt habe und somit fahre ich jetzt mal diese neuen Wege. Und da kommen immer wieder neue dazu, die muss ich ja befahren, zum Ausprobieren.

Sophie: Okay und wie oft die Woche fährst du mit dem Fahrrad?

Frau 5: Jeden Tag, 3- bis 4-mal täglich.

Sophie: Auch im Winter?

Frau 5: Auch im Winter, jeden Tag. Wie gesagt jeden Tag, auch wenn Schnee liegt.

Sophie: Sehr gut. Und hast du schon mal das Gefühl gehabt, dass du als Frau irgendwie benachteiligt wurdest im Radverkehr in Wien?

Frau 5: Benachteiligt, ich weiß nicht. Würde ich jetzt nicht so sagen. Viele kurze Streitereien und kleine Diskrepanzen hatte ich schon mit so dem einen oder anderen Fahrer. Ja, genau wo ich, von einem Radweg, der nicht mehr weiterging, dann auf einen Fußgängerweg weiterfahren musste, da war so ein Hundebesitzer, der hat sich schon beschwert. Aber ob das jetzt daran liegt, dass ich eine Frau bin, das weiß ich jetzt nicht. Aber das waren dann halt Beschwerden allgemein über das Fahren, falsche Richtung, Einbahnstraße oder wie auch immer. Ja, aber ob das daran liegt, dass ich eine Frau bin, glaube ich war jetzt nicht der Fall. Kann ich jetzt nicht so bestätigen.

Sophie: Fährst du dann abends auch, wenn es schon dunkel ist?

Frau 5: Ja. Zum Fußballplatz mit meinem Sohn jeden zweiten Abend.

Sophie: Und ist es dann genug beleuchtet für dich oder hast du das Gefühl, dass es irgendwie besser gehen würde, dass du dich da teilweise unsicher fühlst oder nicht ganz so wohl?

Frau 5: Den Weg, den wir nehmen, das sind jetzt zwei Kilometer hin, zwei Kilometer zurück, das ist genug beleuchtet. Wir haben auch eine ganze Ausrüstung. Beide.

Sophie: Und sonst im Rest von Wien, hast du auch das Gefühl, dass das ausreichend ist, wenn du abends fährst?

Frau 5: Weiter bin ich jetzt nicht abends gefahren. Außer diese zwei Kilometer jeden zweiten Abend. Aber weiter bin ich jetzt nicht gefahren. Da kann ich nichts dazu sagen.

Sophie: Okay, kein Problem. Das heißt, dein Kind fährt auch mit dem Fahrrad?

Frau 5: Ja.

Sophie: Seit wann fährt er mit dem Fahrrad?

Frau 5: Auch seit fünf Jahren, wir fahren gemeinsam.

Sophie: Und hast du das Gefühl, dass die Fahrradwege, die ihr fährst, auch sicher genug sind, dass er auch fahren kann? Weil er ist, glaube ich, acht hast du gesagt?

Frau 5: Nein, also die Wege in unsere Nähe wie die Geradorferstraße oder Brünnerstraße die sind nicht sicher.

Sophie: Okay und das heißt die fährst ihr dann auch gar nicht?

Frau 5: Die fahren wir auch nicht. Die fahre ich nur allein, mit ihm zusammen nicht, nein. Wir fahren dann kleine andere Wege zwischen den Wohngebieten.

Sophie: Das heißt, dass du das Gefühl hast, dass er auch sicher unterwegs sein könnte, bräuchte es dann überall in ganz Wien richtig ausgebaute Radwege?

Frau 5: Ja, ganz genau.

Sophie: Darf er schon allein mit dem Fahrrad fahren? Oder fahrt ihr immer zusammen?

Frau 5: Immer zusammen.

Sophie: Liegt es daran, dass er einfach noch zu jung ist? Oder weil es teilweise noch zu unsicher ist?

Frau 5: Eher noch zu jung. Vielleicht dann nächstes Jahr, wenn er in der vierten Klasse ist.

Sophie: Und der Radweg zur Schule ist dann auch so ausgebaut und sicher genug, dass du sagst nächstes Jahr oder wenn er alt genug ist, ist das kein Problem?

Frau 5: Genau so ist das. Der ist sehr sicher. Das ist ganz okay, das ist auch erprobt.

Sophie: Und wenn ihr dann zu zweit unterwegs seid, fahrt ihr dann nebeneinander oder hintereinander?

Frau 5: Hintereinander.

Sophie: Weil die Radwege sind, nehme ich mal an, nicht breit genug, dass man gemütlich nebeneinander fahren könnte.

Frau 5: Genau. Immer hintereinander.

Sophie: Ist das ein Problem für dich? Hättest du das lieber, wenn ihr auch nebeneinander fahren könntet?

Frau 5: Ja, natürlich, aber wir sind meistens immer flott unterwegs, wir wissen unser Ziel, wir kennen unser Ziel. Somit ist das eigentliche egal, wir tratschen dann nicht, dann fahren wir richtig zielstrebig. Aber sonst, manchmal, wenn wir einen Ausflug machen, dann hätte man das wirklich gerne, dass die Radwege breiter wären. Ja, es wäre ganz gut, dann könnte man ein bisschen langsamer, ohne Hektik radeln.

Sophie: Ja, das glaube ich. Zu den Orten, zu denen ihr dann fahrt oder du fährst, gibt es da ausreichend Abstellplätze für die Fahrräder?

Frau 5: Ja, das ist okay. Das ist gut ausgebaut.

Sophie: Okay, das heißt zur Schule fahren dann noch mehrere Kinder mit dem Fahrrad und nicht nur er?

Frau 5: Ganz genau da fahren schon mehrere Kinder.

Sophie: Und die Schule ist wie weit weg von dort, wo ihr jetzt wohnt? Zwei Kilometer?

Frau 5: Die wäre ein Kilometer entfernt, Fußballplatz ist zwei Kilometer weit.

Sophie: Hast du das Gefühl, wenn du sonst in Wien unterwegs bist, dass es ausreichend Abstellplätze gibt? Oder nur an den Orten, zu denen du regelmäßig fährst? Also wenn du spontan irgendwohin fährst, findest du dann immer einen Abstellplatz oder gibt es da auch teilweise Probleme?

Frau 5: Also das war vor ein paar Jahren, dass da wenige waren. Aber mittlerweile habe ich jetzt entdeckt, dort wo ich öfters hin radle, ist genug. Ich finde immer einen, aber sie sind oft überfüllt. Vor U-Bahn-Stationen ist es oft überfüllt oder bei bestimmten Geschäften, da kann

man nicht direkt davor das Rad abstellen, wenn man irgendwo mal kurz rein möchte. Das gibt es nicht, da muss man das Rad schon ein bisschen weiter weg abstellen. Aber es ist okay. Früher war es weniger, jetzt ist es schon viel mehr.

Sophie: Da hat sich was getan in den letzten Jahren?

Frau 5: Ja, ein wenig.

Sophie: Ich nehme mal an, du hast dein eigenes Fahrrad?

Frau 5: Ja.

Sophie: Nutzt du auch trotzdem manchmal die Möglichkeit, weil in Wien kann man sich ja diese Fahrräder von Wien Mobil ausleihen. Nutzt du diese Möglichkeit manchmal?

Frau 5: Das tat ich am Anfang. Jetzt nicht mehr. Nur wenn mein Fahrrad defekt gewesen ist, dann habe ich das genutzt, sonst nicht. Diese App nutze ich, wenn ich im Ausland bin.

Sophie: Und wie du es genutzt hast, hattest du das Gefühl, dass das gut funktioniert hat, dass da ausreichend Räder waren?

Frau 5: Ja, das ging ganz einfach. Ich habe zwar keine Internetverbindung im Ausland gehabt, aber das ist dann gegangen irgendwie noch. Das ging dann auch noch irgendwie ein Fahrrad auszuborgen.

Sophie: Und wenn du sagst, dass du im Ausland auch gefahren bist, darf ich fragen, in welchen Ländern oder Städten?

Frau 5: Das war einmal Kroatien in Split und sonst fahre ich in Bosnien in meiner Heimatstadt.

Sophie: Wenn du jetzt den Radverkehr oder die Radinfrastruktur vergleichst mit den zwei Ländern, wo du jetzt auch öfters fährst, würdest du sagen, dass das in Wien besser oder schlechter ist?

Frau 5: Bombastisch, ja, das kann man nicht vergleichen. Also deswegen kann ich mich nicht beschweren. Und kann ich wirklich davon reden, dass wir super dran sind. Also Radfahren in den anderen Ländern war sehr mühsam.

Sophie: Weil es dort auch noch nicht so die Infrastruktur gibt? Oder fahren generell weniger Menschen mit dem Rad?

Frau 5: So ist das ja. Ich bin mehr da über Bürgersteige gefahren als auf den Radwegen. Das war mal Hälfte das, Hälfte das. Dann bin ich wieder auf der Straße gelandet, da wusste ich nicht, wohin. Es ist super hier. Also, ich kann mich wirklich nicht beschweren. Und ich kennen mich jetzt mittlerweile aus und weiß ich, wo ich fahren kann und wo nicht. Das ist ein Unterschied.

Sophie: Ich weiß nicht, ob du es mitbekommen hast, aber es gab ja im Oktober eine neue Straßenverkehrsordnung und es gibt jetzt ein paar mehr Rechte für die Fahrradfahrerinnen. Unter anderem, dass man, wenn es eine rote Ampel gibt, trotzdem abbiegen darf nach rechts und dass der Mindestabstand eingehalten werden muss, wenn ein Auto einen Radfahrer überholt. Findest du diese Sachen positiv? Ist dir das schon aufgefallen, dass das umgesetzt wird?

Frau 5: Ja, das habe ich selbst mal umgesetzt vor paar Wochen. Ich bin gleich nach rechts gefahren, ja.

Sophie: Und das war auch gut?

Frau 5: Super für mich. Sehr gut, ja. Also für mich ist es schneller, ohne zu warten und überhaupt nicht gefährlich gewesen, so wie ich die Situation eingeschätzt habe.

Sophie: Und wenn du dir jetzt zum Beispiel noch irgendwas wünschen könntest, was da noch drinsteht, oder was die Stadt Wien noch verändern könnte im Radverkehr, dass du noch schneller vorankommst oder dass du dich noch sicherer fühlst. Gibt es da irgendwas, was dir einfallen würde?

Frau 5: Das letzte ist dieses neue Projekt, das entstanden ist. Ich weiß nicht, ob du davon was weißt. Diese neue Straße, die bebaut werden sollte, als 'Durchfahr Autobahn'. Und jetzt wird es doch eine Bus- und Fahrradstraße. Die wird jetzt aber erst gebaut. Und ob das jetzt noch aktuell ist, ob das auch wirklich so stattfindet, bin ich mir jetzt nicht sicher. Aber ich war begeistert von dieser Idee, dass die dann wirklich nur für Busse und für Fahrräder genutzt wird. Das war diese neue Straße B100 irgendwas. Gerasdorferstraße Richtung Donau, Alte Donau. Also das war wirklich super. Es bedarf noch einige Ideen. Vielleicht noch was dazu,

dass man da noch flexibler ist. Aber ja gut, die Idee fand ich ganz gut. Also da würde ich zustimmen, dass es mehrere solche Sachen gibt, wo wirklich nur entweder Fahrräder oder Fahrrad und Busse fahren dürfen, als Kompromiss, aber keine Autos.

Sophie: Also das fändest du auch gut, wenn das öfter getrennt wäre, voneinander, der Radverkehr und der Autoverkehr.

Frau 5: Genauso ist es.

Sophie: Okay, auch durch eine richtige bauliche Abtrennung?

Frau 5: Genauso ist es ja.

Sophie: Was ich auch noch gefunden habe, ist, dass auch oft gefordert wird, dass Tempo 30 generell eingeführt wird, zumindest auf den Straßen, wo Autos und Fahrradfahrer unterwegs sind. Okay, du nickts schon, das heißt, das wäre auch für dich eine gute Idee?

Frau 5: Das wäre super.

Sophie: Nehme ich mal an, wäre dann wahrscheinlich auch angenehmer für dein Kind, dass du auch irgendwie weißt, dass es vielleicht ein bisschen angenehmer ist, im Verkehr unterwegs zu sein.

Frau 5: Ja, genau.

Sophie: Ich bin durch mit meinen Fragen. Hast du noch irgendwas, was du vielleicht ergänzen möchtest? Was ich noch nicht gefragt habe, was du dir noch wünschen würdest, was dir noch einfallen würde zum Radverkehr?

Frau 5: Ich weiß nicht, denn das ist alles so individuell, wie man das so selber gestaltet. Ich persönlich fahre nicht mit dem Helm. Find ich auch gut, weil das ziemlich umständlich ist mit dem Helm muss ich sagen. Und deswegen finde ich das gut, dass das so nicht mehr sein muss. Ja, wir haben das am Anfang gemacht mit dem Helm, aber jetzt fahren wir einfach nicht mit dem Helm. Irgendwie fühlen wir uns sicher, das muss ich gleich dazu sagen. Das mache ich aber im Ausland nicht, da borge ich mir gleich einen Helm aus. Aber hier in Wien fahre ich wirklich ohne Helm und das finde ich ganz gut. Nur halt helle Kleidung, das vielleicht sollte unbedingt sein, finde ich. Auffällige Kleidung, sollte man als Fahrradfahrer tragen. Viele

machen das mittlerweile, viele aber auch nicht und man übersieht sie wirklich. Und, dass sie keine Lichterausrüstung haben, das finde ich nicht in Ordnung. Da finde ich, das sollte geregelt sein, dass man das alles hat, schon komplett.

Sophie: Das heißt, dein Kind fährt auch ohne Helm?

Frau 5: Ja, mittlerweile.

Sophie: Wow, aber schön, wenn ihr euch so sicher fühlt, dass das dann geht.

Frau 5: Das ist es ja eben. Das war am Anfang nicht so, aber mittlerweile ist es so und ja, wenn wir weitere Strecken fahren bis hin zur Mariahilfer Straße oder so, dann machen wir das schon mit Helm natürlich. Aber das hier, diese kurzen Strecken, wo wir die Wege wirklich kennen und machen wir alles ohne.

Sophie: Das heißt, wenn ihr auch zu zweit unterwegs seid, eigentlich auch immer mit dem Fahrrad unterwegs?

Frau 5: Ja.

Sophie: Ihr nehmt nie die Öffis oder Auto?

Frau 5: Ab und zu, wenn es eine ganz andere Destination ist, wo wir ein bisschen weiter in die Innenstadt fahren müssen, dann nehmen wir aber unsere Fahrräder mit in die U-Bahn. Dann haben wir das Problem, dass wir sie zu bestimmten Zeiten wieder nicht zurücknehmen können in der U-Bahn und deswegen lassen wir sie dann irgendwo an der U-Bahn stehen. Das heißt wir fahren bis zur U-Bahn und fahren dann dort weiter und wieder mit dem Fahrrad zurück.

Sophie: Cool, dass ihr so viel mit dem Fahrrad unterwegs seid. Also, das wäre es von meiner Seite.

Frau 5: Wenn du was brauchst, kannst du dich gerne melden, wenn was nicht klar ist oder Fragen hast dann einfach schreiben. Kann dir auch meine Telefonnummer geben, wenn es einfacher für dich ist, weil ich checke die Mails nicht immer. Und ja, wenn ich unterwegs bin, habe ich kein Internet. Ich habe nur Internet, wenn ich zu Hause bin und in der Arbeit und wenn ich unterwegs bin im Straßenverkehr, habe ich kein Internet. Also ich bin draußen ohne

Internet und möchte nicht gestört werden und deswegen checke ich nicht sofort die Emails. Erst am Abend vielleicht manchmal.

Sophie: Das ist überhaupt kein Problem. Aber finde ich cool. Das heißt, du musst dir quasi vorher, wenn du die Wege nicht kennst, anschauen, weil du kannst dann nicht spontan nachschauen?!

Frau 5: Genau, ich habe kein GPS unterwegs, muss ich ehrlich sagen. Viele haben das. Ich habe es noch nicht. Ich denke ich schaff das auch so und somit habe ich das irgendwie bisher nicht gebraucht.

Sophie: Ja, wenn es bis jetzt so gut gegangen ist, ist ja auch angenehm, wenn man nicht die ganze Zeit gestört wird, wenn man unterwegs ist.

Frau 5: Genauso ist es.

Sophie: Dann danke ich dir. Ciao.

Frau 6

Postskript:

Auch dieses Interview wurde online durchgeführt. Die Gesprächssituation war sehr entspannt und die Stimmung gut. Dieses Interview hat sich durch nicht spezielles abgehoben von den anderen.

Sophie: Wie alt bist du?

Frau 6: 47.

Sophie: Was ist deine höchste Ausbildung?

Frau 6: Die Pädagogische Akademie.

Sophie: Ist das eine Fachhochschule?

Frau 6: Das gilt jetzt eigentlich als Fachhochschule oder Uni. War nur damals noch keine.

Sophie: Okay, passt. Du hast eine Tochter, hast du gesagt?

Frau 6: Genau. Sie ist schon größer, also 18 ist sie. Also aktuell fahr ich wenig mit Kind, aber wir haben das alles hinter uns.

Sophie: Perfekt. Dazu kommen dann noch ein paar Fragen.

Frau 6: Ja.

Sophie: Seit wann fährst du mit dem Fahrrad?

Frau 6: Ja, seit ich ein Kind bin.

Sophie: Also seit Kindheit.

Frau 6: Ja.

Sophie: Du fährst fünf Mal die Woche hast du gemeint?

Frau 6: Ich fahre fünfmal die Woche, weil ich immer ein Stück in die Arbeit mit dem Fahrrad fahre. Also war ich mindestens fünfmal die Woche, weil manchmal fahre ich auch am Wochenende.

Sophie: Okay, ist dann auch der Weg zur Arbeit der Weg, den du am öftesten zurücklegt mit dem Fahrrad? Oder gibt es irgendwelche anderen?

Frau 6: Ja, schon.

Sophie: Dann die erste Frage ist, warum fährst du überhaupt mit dem Fahrrad? Was für Vorteile ergeben sich dadurch für dich?

Frau 6: Also erstens fahre ich gerne Fahrrad von der Bewegung her. Das tut mir einfach von der Bewegung her gut. Das merke ich auch, wenn ich nicht Fahrradfahren zum Beispiel, weil ich auf Urlaub bin oder so, dass mir das eigentlich abgeht, die Bewegung. Und dann fahre ich auch, weil ich zeitlich unabhängiger bin von der Straßenbahn. Bei uns wäre es die Straßenbahn, die uns zur U-Bahn bringt oder zur Schnellbahn und so bin ich einfach flexibler und schneller.

Sophie: Ergeben sich für dich auch irgendwelche Nachteile dadurch?

Frau 6: Nein, die Woche bin ich mal mit einem kurzen schwarzen Kleid gefahren. Das war eigentlich unangenehm bis zu kalt, aber sonst ergeben sich eigentlich keine Nachteile. Eher auch Vorteile, weil, wenn ich Sachen transportiere, ist es einfacher, wenn ich die hinten aufs Fahrrad gebe, also nicht alles tragen muss zum Beispiel. Nein, es ergeben sich keine Nachteile durch das Fahrradfahren. Ich glaube sogar, dass es eher gesund hält, auch wenn man im Winter fährt, mit der kalten Luft und so. Das ist sicher für den Kreislauf und für den Körper einfach gut.

Sophie: Das heißt, du fährst auch Sommer, Winter, egal wann?

Frau 6: Ich fahr im Sommer und Winter, außer wenn es wirklich Schnee und Matsch hat oder Glatteis hat, dann fahre ich nicht. Also bei Glatteis fürchte ich mich einfach. Und ja, manchmal gibt es so Tage, wo es einfach so Schneematsch gibt, dass es schwierig ist durchzukommen. Aber das sind zwei oder drei Tage im Jahr. Das ist jetzt nicht so viel.

Sophie: Und im Sommer mit der Hitze fährst du aber auch?

Frau 6: Fahre ich auch.

Sophie: Fühlst du dich sicher, wenn du Fahrrad fährst in Wien?

Frau 6: Ich fühle mich jetzt schon sicher, weil ich, aber das liegt jetzt an unserer speziellen Wohnortgeschichte, weil ich in Floridsdorf wohne, in der autofreien Siedlung. Und ich fahre jeden Tag die Strecke von der Siedlung bis nach Floridsdorf oder bis zum Handelskai, um eben in die U-Bahn oder in die S-Bahn einzusteigen. Und hier ist alles rund um unsere Siedlung, also auf dieser Strecke ist alles auf dreißiger Zone beschränkt und das finde ich wirklich genial, weil ich habe vorher woanders gewohnt, im 19. bei Heiligenstadt, da war das nicht so. Und ich finde das eine totale Qualität, dass es hier einfach Tempo 30 ist. Weil da fühle ich mich schon sicher vom Fahren her und da kann ich mir auch vorstellen, dass das auch für Kinder einfacher ist mit dem Fahren lernen auf der Straße. Also das war in den anderen Gegenden in Wien, wo ich sonst gewohnt habe, nicht so. Also ich finde es durch diese Temporeduzierung fühle ich mich schon sicher. Am Gürtel fahre ich selten oder am Ring, das finde ich eher stressig, weil dort so viel los ist und weil dort so viele schnelle Radfahrerinnen auch unterwegs sein.

Sophie: Obwohl es ja am Gürtel und am Ring eigentlich auch sozusagen getrennte Radwege gibt, aber das ist mir dann trotzdem zu stressig?

Frau 6: Mir ist es dann eher stressig und dadurch, dass ich selten dort fahre. Dann ist wieder am Gürtel, das ist mir ein paarmal passiert, irgendwelche Umleitungen und dann kenne ich mich zu wenig aus, das verunsichert mich dann eher beim Fahren.

Sophie: Das heißt Tempo 30 in der ganzen Stadt würdest du begrüßen?

Frau 6: Würde ich super finden, ja. Würde ich für den Fahrradverkehr und auch für die Fußgänger großartig finden. Und es würde jetzt für die Autofahrer nicht so viel Unterschied machen, für die Autofahrerinnen, weil es gibt ja so viele Ampeln überall und wahrscheinlich können sie nicht so viel schneller fahren in der Stadt.

Sophie: Das heißt, du fährst mit dem Fahrrad zu einer Öffi Station und dann mit den Öffis weiter unter der Woche?

Frau 6: Ja genau.

Sophie: Und am Wochenende fährst du aber auch andere Wege dann oder fährst du trotzdem nur gewohnte Wege?

Frau 6: Ich fahre dann schon auch einfach zum Einkaufen am Wochenende oder zur Freizeit. Und was ich gerade nicht schaffe, aber ich habe mal einen Frei-Jahr gemacht, da bin ich einmal in der Woche nach Niederösterreich rausgefahren und bin einfach verschiedene Radwege gefahren, eben mit dem Zug raus und dann dort Teile von Radwegen und wieder zurück. So als Tagesausflüge. Das war eigentlich sehr schön.

Sophie: Das glaube ich. Und wenn du diese Wege fährst, die du fährst, hast du das Gefühl, es gibt ein bestehendes Radnetz in Wien, dass du schnell zügig irgendwo durchfährst? Oder hast du das Gefühl, dass du manchmal irgendwie dastehst, du nicht weiterweißt, wo der Radweg weitergeht?

Frau 6: Also auf den Strecken, die ich öfter fahre, kenne ich mich schon gut aus mit den Radwegen und da finde ich dann auch, dass es ein gutes Radwegenetz gibt. Bei anderen Strecken ja, dann schaue ich manchmal auf diesen, es gibt diesen Fahrradplan von der Stadt Wien, wenn ich irgendwo anders bin. Weiß nicht, einmal, war ich in drei verschiedenen Möbelhäusern da draußen, im 21., dann schaue ich halt vorher auf dem Plan, wo fahr ich da jetzt am besten? Wo gibt es da jetzt die besten Radwege?

Sophie: Das heißt aber, du schaust einfach vorher nach? Es gibt jetzt keine Wege, die du von Grund aus dann nicht mit dem Fahrrad fahren würdest?

Frau 6: Da schau ich vorher nach. Und ja, es gibt schon jetzt auch Wege, wo ich mit dem Fahrrad nicht fahren würde, wenn ich weiß, dass ich mit der U-Bahn so viel schneller bin, zum Beispiel, dann fahr ich gleich mit der U-Bahn.

Sophie: Hattest du schon mal das Gefühl, in irgendeiner Weise benachteiligt gewesen zu sein, als Frau im Radverkehr in Wien? Hast du irgendeine Situation schon mal erlebt? Oder irgendein Gefühl?

Frau 6: Jetzt sei es als Radfahrer*in im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnehmern oder im Vergleich zu den männlichen Radfahrern?

Sophie: Beides, was dir einfällt.

Frau 6: Nein, eigentlich nicht.

Sophie: Gar nicht?

Frau 6: Nein.

Sophie: Okay. Das heißt, du fährst auch, wenn es dunkel ist und jetzt im Winter und so, und in der Nacht?

Frau 6: Ich fahr auch wenn es dunkel ist. Leider ist das mit dem Licht immer ein Problem, jetzt geht mein Rücklicht wieder nicht. Und ich bin dann immer zu faul, dass ich diesen Wackelkontakt suche, dann bringe ich es von Zeit zu Zeit zum Fahrradmechaniker und er richtet mein Licht wieder. Und ich habe noch so einen alten Dynamo mit Antrieb und den will ich auch nicht aufgeben, weil ich den einfach viel besser finde als irgendein Licht mit Batterie und dann muss man immer schauen, ob die Batterie voll ist.

Sophie: Okay, aber das heißt, die Straßen sind auch für dich beleuchtet genug. Also du fühlst dich auch nicht unsicher, wenn du jetzt in der Nacht fährst?

Frau 6: Ja, die sind beleuchtet genug, das passt.

Sophie: Wenn du dann unterwegs bist, hast du das Gefühl, es gibt genügend Abstellplätze für den Fahrrad?

Frau 6: Das stimmt, dass es manchmal in den Zeiten, wo ganz viele Menschen Fahrrad fahren, kann es schwierig werden mit den Abstellplätzen. Das beginnt schon bei uns in der Siedlung, dass es dann manchmal schwierig ist, einen Platz zu finden. Aber an den Öffi stellen ist dann einfach viel voll. Da ist der Vorteil, dass ich in der Früh um zehn vor sieben schon irgendwo mein Fahrrad abstelle, da ist noch nicht so viel los. Wenn ich da erst um acht oder um 8:30 komme, dann ist es manchmal schwierig. Das stimmt, dann gibt es einfach zu wenig Abstellplätze für die Fahrräder.

Sophie: Du hast, nehme ich mal an, dein eigenes Fahrrad?

Frau 6: Ja.

Sophie: Kommt trotzdem manchmal vor, dass du mit einem Leihrad fährst? Es gibt ja von der Stadt Wien welche, die man sich ausbauen kann.

Frau 6: Nein, habe ich noch nicht ausprobiert.

Sophie: Okay, das heißt, du brauchst es auch gar nicht und es würde dir auch nicht abgehen, wenn sie es nicht geben würde?

Frau 6: Nachdem ich es noch nicht gemacht habe, würde es mir auch nicht abgehen. Es wäre manchmal schon praktisch, ich würde es zum Beispiel fein finden, wenn wir in der Arbeit ein Leihrad hätten, das man sich ausborgen kann, um von der Arbeit aus, eine Runde zu fahren. Also ich bin Lehrerin und wenn ich in eine andere Schule fahre, zum Beispiel wäre es einfach praktisch, wenn wir ein Rad hätten, das man sich einfach ausborgt. So für 4–6-mal im Jahr, um woanders hinzufahren.

Sophie: Jetzt hast du gemeint das so eine Tochter hast, fährt die auch mit dem Fahrrad?

Frau 6: Die fährt aktuell wenig mit dem Fahrrad, aber die ist eine Zeit lang auch mit dem Fahrrad in die Schule gefahren und auch wie sie klein war, waren wir so auf Ausflüge mit dem Fahrrad, sind auch einmal um den Neusiedler See herumgefahren und solche Ausflüge.

Sophie: Das heißt, sie ist dann auch alleine zur Schule gefahren oder warst du da immer dabei?

Frau 6: Sie ist auch allein zur Schule gefahren, ja.

Sophie: Und du hattest das Gefühl, dass der Radweg dann auch sicher genug ist? Also du hattest keine Sorgen sie alleine fahren zu lassen?

Frau 6: Da war sie schon groß, also irgendwie so 14 oder 15. Da habe ich mir jetzt keine Sorgen gemacht und ich fand es eigentlich super, weil es war keine schöne Strecke, die sie gefahren ist und sie ist auch eine halbe Stunde hingefahren, also dort quer durch den 20. Bezirk. Der ist jetzt nicht so schön vom Fahren her. Also war ich eigentlich stolz, dass sie das gemacht hat.

Sophie: Und wie sie dann noch kleiner war, seid ihr dann auch teilweise zu zweit durch Wien gefahren?

Frau 6: Also quer durch Wien war ein bisschen zu weit. Einmal waren wir im siebten Bezirk Freunde besuchen. Da war es dann einfach schon ein bisschen weit für sie. Genau. Aber sonst war es mir wichtig, dass sie Fahrrad fahren lernt. Und das war nicht so einfach, weil sie sich mit dem Gleichgewicht nicht so leichtgetan hat, aber wir haben es halt einfach im Park so lange geübt, bis es geklappt hat.

Sophie: Und du hast dir jetzt nicht irgendwelche Sorgen gemacht, dass wenn sie jetzt mit dir irgendwelche Strecken in Wien fährt, dass das irgendwie zu unsicher ist oder dass die Wege nicht breit genug sind oder sonst irgendwelche Bedenken?

Frau 6: Wir haben schon geschaut, dass wir Fahrradwegen fahren. Zum Beispiel der Fahrradweg am Donaukanal, den sind wir damals gefahren, als wir im 19. gewohnt haben, da ist es eigentlich ganz gut gegangen. Ja, und dann habe ich mir eigentlich weniger Sorgen gemacht und ich habe sie dann immer vor mir fahren lassen, damit ich sie sehen kann und nicht hinter mir.

Sophie: Wenn du dir jetzt irgendwie noch was wünschen könntest, wie der Radverkehr in Wien noch besser wäre, noch sicher wäre auch wenn man mit Kind unterwegs ist oder so, was wird dir da einfallen, was man noch machen könnte?

Frau 6: Also ich finde es schon gut, wenn es einfach noch mehr Radwege gäbe. Ich glaub schon, dass es noch Bezirke und Gegenden gibt, wo noch nicht so viel Radwege sind. Dann bei uns heraußen, auf dieser Wagramer Brücke, glaube ich, da von der Reichsbrücke noch nach Kagran. Da wird gerade ein Stück der Straße zurückgebaut. So was finde ich gut. Also da war eine dreispurige Straße in Richtung Stadt und ich glaube, eine Spur ist jetzt weg, die wird ein Fahrradweg, da bin ich letztens vorbeigegangen. Solche Maßnahmen finde ich sinnvoll. Da war es zum Beispiel immer sehr eng mit den Fußgängern und den Radfahrerinnen. Also wenn man ein bisserl was von diesen vielen Straßen einfach umwidmet auf Fahrradverkehr oder Fußgängerverkehr, dann würde es das einfach auch alles ein bisschen entschleunigen. Das finde ich gut, wenn solche Dinge gemacht werden. Und manchmal glaube ich, sind Fahrradwege einfach auch ein bisschen zu schmal. Wenn die ein bisschen breiter wären und ein bisschen mehr Platz hätten, wäre es zum Beispiel am Ring nicht so stressig für mich, wenn einfach mehr Platz wäre.

Sophie: Das heißt grundsätzlich mehr Radwege und Tempo 30 fändest du gut?

Frau 6: Genau das wollte ich jetzt auch noch sagen. Also das mit dem Tempo 30, finde ich wirklich eine angenehme Sache, als nicht Autofahrer.

Sophie: Wenn du jetzt sagst, Tempo 30 und Radfahren ist angenehmer, wäre es dir dann quasi egal, ob es dann noch einen baulich abgetrennten Radweg gibt oder ob du dann quasi Mischverkehr fährst, weil dann das Tempo eh angepasst ist? Oder fändest du es trotzdem angenehmer, wenn es wirklich einen baulich abgetrennten Radweg gäbe?

Frau 6: Also so wie ich jetzt unterwegs bin, nur als Erwachsener brauche ich keinen eigenen Radweg. Mit Kindern, glaube ich, ist es besser, wenn der Radweg abgetrennt ist. Es ist schon noch mal sicherer, auch mit so parkenden Autos, die rausfahren oder so, ist es dann einfach sicherer. Als Erwachsene allein, für mich ist jetzt kein Problem. Wobei ich eben nicht so ängstlich bin und eher offensiv Rad fahre, weil ich mir denk, die anderen können auch mal bremsen.

Sophie: Jetzt gibt es ja auch eine neue Straßenverkehrsordnung, dass man bei Rot quasi als Radfahrer*in rechts abbiegen darf und, dass es einen Mindestabstand gibt beim Überholen. Das sind so die zwei wichtigsten Punkte, die ich mir rausgeschrieben habe. Findest du sind das sinnvolle Ansätze? Hast du das schon mal gesehen? Hast du schonmal selbst ausprobiert oder ist es dir noch nicht aufgefallen?

Frau 6: Ich habe es selbst noch nicht ausprobiert. Und ich habe es jetzt auch gar nicht mitbekommen, dass das auch wirklich durchgegangen ist, ich habe nur mitbekommen, dass es eine Diskussion war.

Sophie: Ja, es wurde tatsächlich durchgesetzt. Ab 1. Oktober gilt es. Aber ich habe auch schon gehört, dass das mit rechts abbiegen nicht einfach so geht, da muss dann eine eigene Tafel angebracht werden und wenn es die nicht gibt, darf man es eh nicht machen. Also deswegen auch die Frage, kommt das überhaupt an? Sieht man das in der Stadt, wenn man regelmäßig Rad fährt oder eher nicht? Also wie sinnvoll das jetzt ist. Also wenn du sagst, du hast es jetzt noch nicht wirklich mitbekommen...

Frau 6: Nein, und ausprobiert habe ich es auch noch nicht. Und das mit dem Mindestabstand ist auf jeden Fall sinnvoll. Ja finde ich auf jeden Fall gut. Aber einen Mindestabstand gab es

immer schon, oder? Also vom Führerschein her gab es den immer eine Regelung, dass man einen Mindestabstand auch bei Radfahrerinnen halten muss.

Sophie: Ja, ich glaube, er ist jetzt zumindest auf 1,5 Meter verbreitert worden.

Frau 6: Okay.

Sophie: Ich weiß auch nicht, wie das kontrolliert wird, ob das ankommt, aber es steht zumindest mal in der Straßenverkehrsordnung.

Frau 6: Wahrscheinlich ist es dann ein Punkt, wenn es einen Unfall gibt oder so.

Sophie: Wenn du dir jetzt noch irgendwas aussuchen könntest, was man zum Beispiel noch in die Straßenverkehrsordnung reinschreiben könnte, was für dich den Radverkehr verbessern würde, was wäre das zum Beispiel?

Frau 6: Etwas, was für mich den Radverkehr verbessern würde? In die Straßenverkehrsordnung?

Sophie: Irgendwas einfach. Also ob es da irgendwas gibt, wo du einfach öfter dran denkst? Vielleicht abgesehen von Tempo 30, was für dich den Radverkehr noch besser machen würde oder noch schöner wäre zum Fahren?

Frau 6: Das habe ich mir noch nicht überlegt.

Sophie: Ist kein Problem. Es muss auch nicht sein.

Frau 6: Da fällt mir jetzt nichts ein.

Sophie: Das ist kein Problem.

Frau 6: Also ich erlebe schon immer wieder, dass es Autofahrerinnen gibt, die Rücksicht nehmen auf Radfahrerinnen und Radfahrer oder auch mit dieser Sache, wenn man als Fußgängerin über die Straße geht, ist es eigentlich relativ selbstverständlich, so empfinde ich das, dass die Autofahrer stehenbleiben, also wenn du als Fußgänger über den Zebrastreifen gehst. Und das funktioniert, finde ich eigentlich in Wien, zumindest in den Gegenden, wo ich mich befinde, eigentlich ganz gut. Einmal war ich im Zehnten, da habe ich nicht das Gefühl

gehabt, dass da irgendwer stehengeblieben wäre. Und ich war jetzt ein paarmal in Italien, und da ist es nämlich nicht so, da musst du wirklich völlig umdenken, weil du nicht einfach drauf los gehen kannst. Ich habe schon das Gefühl in Wien oft, dass du sowohl mit dem Fahrrad, also als Fußgänger, einfach drauf fahren kannst und die Autofahrer werden schon defensiv sein und dich nicht über den Haufen fahren. Ich finde das eigentlich, dass das in Wien ganz gut funktioniert. Also, dass es da schon ein Bewusstsein auch von den Autofahrern mittlerweile gibt.

Sophie: Okay, ja, ist auch interessant, weil es gibt doch einige, die sagen, sie finden die Awareness ist jetzt bei einigen Autofahrerinnen noch gar nicht angekommen, dass das für sie teilweise ein Problem ist, dass sie halt einfach Angst haben bzw. niemand weiß genau, wer jetzt Vorrang hat, niemand kennt genau die Regeln. Also als Autofahrerin weiß man es meistens schon, aber in einer Situation mit einer Radfahrerin ist es manchmal ein bisschen unklar.

Frau 6: Ja, in Italien ist mir das jetzt einfach wieder aufgefallen, weil man dort, wo ich war, nicht einfach drauflosgehen kann. Oder auch der Freund, bei dem ich war, der gesagt hatte du musst aufpassen, weil hier ist es nicht üblich.

Sophie: Voll, das ist natürlich auch immer subjektives Empfinden und steht auch im Verhältnis zu anderen Ländern, wie man es dann bewerten möchte.

Frau 6: Ja, genau.

Sophie: Okay, das waren meine Fragen. Hast du noch irgendwas, was du ergänzen möchtest? Was ich nicht gefragt, was dir noch am Herzen liegt?

Frau 6: Nein danke, eigentlich nicht. Ich finde es schön, dass du diese Erhebungen machst und diese Arbeit schreibst.

Sophie: Danke und danke auf jeden Fall, dass du dir Zeit genommen hast.

Frau 6: Bitte. Gern.

Frau 7

Postskript:

Das Interview mit Frau 7 wurde auch online durchgeführt. Die Gesprächssituation und die Stimmung waren entspannt. Man merkte, dass Frau 7 nicht nur gerne mit dem Rad fährt, sondern sich auch so mit dem Radverkehr in Wien und anderen Städten auseinandersetzt und ein großes Interesse an der Verbesserung dieses vorhanden ist. Sie selbst nimmt auch an Fahrraddemos wie „Critical Mass“ teil. Da sie selbst im Marketingbereich zu tun hat, findet sie vor allem die Marketingmaßnahmen der Stadt Wien, um den Radverkehr zu bewerben übersteuert und denkt man sollte das Geld gleich für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ausgeben, dann braucht man keine Marketingmaßnahmen mehr.

Sophie: Wie alt bist du?

Frau 7: 33.

Sophie: Was ist deine höchste Ausbildung?

Frau 7: Ein Uniabschluss. Master.

Sophie: Seit wann fährst du mit dem Fahrrad?

Frau 7: Seit immer. Ich bin schon in der Kindheit immer in die Schule gefahren und in der Siedlung herumgefahren. Also seitdem ich drei war, würde ich sagen.

Sophie: Und was sind die Wege, die du am häufigsten zurücklegst, so ungefähr?

Frau 7: Also das ist jetzt in die Arbeit, zum Kindergarten, zum Einkaufen und auch sportliche Routen in den Wienerwald. Radtouren und auch touristisch, also Flussradwege und so machen wir auch in den Ferien.

Sophie: Perfekt. Okay, dann legen wir los. Wieso fährst du mit dem Rad? Was ergeben sich da für dich für Vor- oder auch Nachteile?

Frau 7: Also ich fahre eigentlich deswegen, weil es mir Spaß macht und so hat es eigentlich begonnen und im Laufe der Zeit hat sich auch herauskristallisiert, dass es in Wien einfach viel praktischer ist als das Auto, weil man nicht im Stau steht. Und im Laufe der Jahre ist auch das

Bewusstsein gestiegen für Umweltschutz und dann hat man einfach immer mehr ersetzt. Das Auto ersetzt, Mietautos ersetzt durch das Rad und dann auch jetzt durchs Lastenrad. Das heißt, irgendwie haben wir gemerkt, dass man eigentlich alles schaffen kann mit dem Rad und mit dem Zug, was wir so brauchen. Und ja, so hat sich das immer mehr durchgesetzt und dann auch eigentlich, weil es sehr flexibel ist, finde ich, also man ist flexibler. Ich mag das einfach, wenn ich vor der Haustür aufsteige aufs Rad und dann meine Wege schnell machen kann, nicht irgendwo warten muss auf Öffis. Und ja, es bietet sich auch an, also man kann entweder ein neues Rad kaufen, wenn es eine neue Lebenssituation gibt, also so jetzt mit den Kindern eben, die Lastenräder bieten sich da an oder man kann auch Räder adaptieren mit Adaptern. Also das nennt sich "Follow Me", wo man das Kind hinten anhängen kann. Das kann man dann auch wieder abbauen, wenn die Kinder größer sind und so. Also ich finde es einfach flexibel und umweltfreundlich auch. Ja, und deswegen setze ich mich auch sehr dafür ein, dass das auch noch besser wird, in der Stadt mit dem Rad zu fahren, noch einfacher.

Sophie: Okay, wenn du das jetzt schon ansprichst, was wären da so Punkte, die für dich jetzt noch nicht ideal sind, die du noch verbessern würdest?

Frau 7: Also ich bin für die Öffnung aller Eisenbahnen für den Radverkehr, dann für durchgängige dreißiger Zone und für getrennte Radwege auf Haupttrouten.

Sophie: Mit getrennt, meinst du baulich getrennt?

Frau 7: Ja, genau das auf jeden Fall. Und ja, dass es auch für die Kinder einfach sicherer wird. Also durchgängige Radwege, einfach.

Sophie: Der Lückenschluss also.

Sophie: Ja.

Sophie: Du bist jetzt mit deinen Kindern dann quasi auch am Fahrrad unterwegs?

Sophie: Ja, wir sind eigentlich in verschiedenen Settings unterwegs derzeit. Also wir haben den Kleinen, der ist entweder im Lastenrad vorne oder hinten am Kindersitz bei einem anderen Rad. Und der Große fährt jetzt eben schon selbst mit fünf Jahren mit uns. Genau, und das ist ziemlich stressig und anstrengend. Aber wir versuchen es ihm trotzdem zu ermöglichen, dass er seine Wege macht zum Kindergarten und beim Einkaufen. Und das ist halt der große Punkt, wo einem dann bewusst wird, wie viel getan werden muss noch, dass Kinder wirklich sicher

fahren können. Also man kommt man sich risikofreudig vor, wenn man das macht und das ist traurig, finde ich.

Sophie: Was wären das für Sachen deiner Meinung nach, die man machen könnte oder müsste, damit die Radverkehrsinfrastruktur auch für Kinder sicher ist in Wien? Gibt es da irgendwelche speziellen Punkte?

Frau 7: Ja das große ist, finde ich, getrennte Ampeln, also eigene Radampeln und vielleicht sogar, dass Radfahrer öfters den Vorrang bekommen. Die baulich getrennten Radwege sind sicher die Basis, aber an den Kreuzungen kann man sicher auch noch einiges machen, meiner Meinung nach, dass die die Vorrang haben, zuerst drüberfahren können, damit dann die Abbieger keine Gefahr darstellen, weil die Kinder das einfach mit dem Schulterblick noch nicht so im Griff haben. Man kann sich nicht drauf verlassen und das wären so Punkte auf jeden Fall. Und ich meine die Bewusstseinsbildung bei den Autofahrern einfach das Bewusstsein auch zu stärken, dass jederzeit einfach das Kind das Gleichgewicht verlieren kann oder unkonzentriert ist und deswegen dann wirklich mit Abstand vorbeigefahren werden muss und bremsbereit im Endeffekt, im Schrittempo in so einer dreißiger Zone. Also das wäre wichtig denke ich mir, dass sich das durchsetzt.

Sophie: Aber das heißt die Situation ist jetzt nicht ideal, aber ihr fahrt trotzdem und versucht, dass sich eure Kinder auch daran gewöhnen, also, dass das Rad trotzdem auch deren Hauptverkehrsmittel dann wird?

Frau 7: Ja genau. Und wir nutzen dann teilweise die Gehsteige, was mir bewusst ist, dass es nicht legal ist, dass wir darauf fahren, aber es ergibt sich manchmal einfach, dass wir auch am Gehsteig mitfahren müssen, ein Stück. Manchmal geht es, dass ich auf der Fahrbahn bin und der Kleine auf dem Gehsteig. Aber manchmal ist es mir einfach zu kritisch wegen Hausausfahrten und dann fahre ich auch ein paar Meter mit ihm am Gehsteig mit. Und ja, da ist es halt für mich jetzt wirklich die Abwägung, also akzeptiere ich die Strafe. Weil natürlich, wenn ich alle paar Meter bei jedem zweiten Häuserblock absteigen muss und schieben muss bzw. renne eigentlich, weil der Kleine dann schneller ist als ich, dann vergeht es mir auch. Und so wird man eigentlich dann zum Gesetzesbrecher, naja.

Sophie: Ja, gut, wenn die Situation noch nicht ideal ist, dann muss man halt manchmal, wenn man darauf angewiesen ist.

Frau 7: Ja es ist ein gewisser Trotz da muss ich sagen, und das merke ich auch. Also die Radfahrer haben ja irgendwie einen schlechten Ruf, kommt mir manchmal vor. Aber es ist jetzt irgendwie schon ein Trotz da, nicht in Bezug auf Fußgänger, dass man die gefährden möchte, sondern in Bezug auf die Politik und die Exekutive auch teilweise, die dann sehr stark auf die Radfahrer schauen. Und daneben fahren alle mit 50 in der dreißiger Zone vorbei und alle drei Sekunden ist jemand da zu schnell und währenddessen wird man da belehrt, weil eben kurz mit dem Kind am Gehsteig gefahren ist.

Sophie: Wie oft die Woche fahrt ihr mit dem Fahrrad?

Frau 7: Täglich.

Sophie: Täglich, okay. Und was sind dann so die Wege, die du mit deinen Kindern auch zurücklegst? Oder sind es eh die du vorher schon genannt hast, bis auf die Arbeit, schätze ich mal?

Frau 7: Ja, also eigentlich auch alles genau bis auf die Arbeit, auch die Radreisen, Campen und so. Also das machen wir alles mit Rad in Kombination mit dem Zug.

Sophie: Wie sicher fühlst du dich jetzt, wenn du allein unterwegs bist ohne die Kinder? Hast du da trotzdem auch Bedenken? Oder macht es einen großen Unterschied für dich, ob du die Kinder dabei hast oder nicht?

Frau 7: Für mich ist es sehr stressig mit den Kindern, weil bei mir selbst weiß ich, dass ich sehr vorausschauend fahre und dass alles im Blick habe, was sein könnte. Also im Endeffekt ist man ständig, ja eigentlich, in Alarmbereitschaft, auch in den so genannten Radfahrstraßen, also fahrradfreundlichen Straßen, ist man ständig in Alarmbereitschaft und gestresst. Und der große Unterschied ist halt, dass ich mir schwer tu loszulassen, weil beim Kind, wenn es ums Stoppen geht oder einfach ums rechts fahren und nicht noch weiter auf die Fahrbahn kommen, da tue ich mir einfach auch schwer und man kann einem 5-jährigen da einfach nicht viel zutrauen. Das heißt, man muss dann zusätzlich auf sich schauen, das einschätzen können, was das Kind kann und dann noch hoffen, dass nicht gerade ein "Verrückter" vorbeifährt, der alles komplett ignoriert. Und das ist eigentlich das Stressigste überhaupt mit den Kindern so unterwegs zu sein.

Sophie: Ja, das glaube ich.

Frau 7: Und neue Wege, die man nicht kennt, sind halt auch zusätzliche Belastung, finde ich. Also die Wege, die wir kennen und die das Kind auch kennt und dann schon weiß, an welcher Ausfahrt es stehenbleiben muss, das ist schon einfacher. Also mit der Zeit wird das, aber neue Wege sind eine Herausforderung.

Sophie: Ja, das wollte ich eh auch gerade fragen, ob es irgendwelche Wege gibt, die ihr dann gar nicht fährt? Also wenn ihr die Wege nicht kennt, schaut ihr euch das vorher an und fährt es dann trotzdem? Oder gibt es irgendwelche Situationen, wo ihr sagen würdet; nein, da fahren wir nicht mit dem Fahrrad?

Frau 7: Ja so große Straßen, also wir sind hier im 14., sowie die Wattgasse oder die Hütteldorfer Straße bei uns, wo auch Straßenbahnen fahren, das geht gar nicht. Auch, wenn der Kleine am Gehsteig fährt, fühl ich mich so sehr in Gefahr, dass ich mir wirklich denke, wenn ich hier überfahren werde, ist das vor den Augen meines Kindes. Also soweit denke ich mir das. Man hat wirklich Todesangst, teilweise auf solchen Straßen und deswegen bewegen wir uns in den dreißiger Zonen, wo ich einigermaßen Vertrauen haben kann und auf den Radwegen dann natürlich. Und optimal ist jetzt derzeit für uns halt, wenn ein Gehsteig ist, dann ein Radweg und dann noch ein Parkstreifen, weil dann irgendwie kommt mir vor, sind wir zusätzlich noch von der Straße getrennt durch die parkenden Autos, was dann wieder ein Puffer ist, weil das Kind kann natürlich auch rausfahren, also auch vom Radweg auf die Fahrbahn rausfallen. Also da müsste bei der baulichen Trennung schon mehr als solche elastischen Dinger, ich weiß nicht wie die heißen, als Trennung dienen.

Sophie: Jetzt hast du gesagt, ihr habt auch ein Lastenrad. Also, ich nehme mal an, ihr habt alle eure eigenen Räder, das heißt, so Leihräder verwendet ihr gar nicht?

Frau 7: Nicht mehr. Nein, nur im Urlaub.

Sophie: Und wenn ihr eure Wege macht mit den Rädern, habt ihr das Gefühl, dass man überall genügend Platz hat, um die Räder dort auch anzubinden bzw. abzustellen? Also gibt es genügend Abstellplätze dort auf den Wegen, die ihr sonst immer regelmäßig fährt?

Frau 7: Für das Lastenrad gibt es zu wenig Platz. Das ist sehr lange und das ist überhaupt nicht mit eingeplant bei den Abstellanlagen. Dann finde ich auch die Position teilweise eigenartig, weil es auf Straßen ist, wo einfach kein vernünftiger Mensch fahren würde, also das finde ich sehr eigenartig oft. Ich sehe dann auch oft nicht ein, dass Gehsteige genommen werden oder Grünflächen und nicht Parkplätze. Also mit den normalen Rädern jetzt, die nicht

Lastenrad sind, find ich geht's in den letzten zwei Jahren besser mit Parkplätzen und es wird auch mehr reagiert darauf, wenn man das meldet bei der Stadt Wien.

Sophie: Okay, cool, das habe ich jetzt auch schon öfter gehört, dass sich zumindest die Situation mit den Abstellplätzen in den letzten paar Jahren echt verbessert hat.

Frau 7: Ja, es gibt diverse Gruppen auf Facebook für die Bezirke, wo auch die Bezirksvorstehung mitliest. Bei unserem Bezirk weiß ich das, dass sie mitliest und auch kommentiert. Und der Druck muss manchmal halt ein bissi steigen. Und man muss echt auf Facebook Sachen teilen und kritisch kommentieren und Reichweite erzeugen für die Postings. Und dann irgendwann nach ein paar Monaten, steht dann doch ein Radständer da. Also genau, es wird in letzter Zeit besser. Und ja, also ich weiß nicht, ob das der gute Wille dann ist oder Politik oder einfach die Angst vor dem Negativen.

Sophie: Hast du schon mal das Gefühl gehabt, dass du speziell als Frau im Radverkehr irgendwie benachteiligt wurdest? Gibt es Situationen, die dir passieren, die deinem Partner vielleicht nicht passieren? Oder irgendwas, was vielleicht schon mal passiert ist?

Frau 7: Wenn ich mein Rad repariere und da habe ich von klein auf ziemlich viel selbst gemacht. Also Bremskabel einziehen, Reifen wechseln und so, das kann ich. Und wenn ich das jetzt auf der Straße mache, weil ich jetzt einen Patschen habe oder irgendwie die Kette runter gesprungen ist nur, dann merke ich, dass die Leute kommen und fragen, ob sie helfen sollen und ich glaube, dass das vielleicht bei Männern weniger passiert. Das ist jetzt aber halt subjektiv so, aber mir passiert es einfach sehr oft, dass ich da irgendwie so angesprochen werde, ob ich es schaffe. Und ich schaue dabei nicht hilflos aus und habe das immer relativ schnell mit meinem Werkzeug, was ich dabei habe, erledigt. Genau, da finde ich schon, dass es Unterschiede gibt.

Sophie: Okay, das heißt du fährst dann nehme ich mal auch in der Nacht, oder? Findest du da die Beleuchtung auch ausreichend oder fühlst du dich da manchmal irgendwie auch unsicher?

Frau 7: Ja, das finde ich eigentlich ganz gut. In unserem Bezirk, jetzt wo ich fahre, find ich gut.

Sophie: Es gibt jetzt auch eine neue Straßenverkehrsverordnung, wo zumindest ein bisschen was für Radfahrende gemacht worden ist. Man kann ja jetzt rechts abbiegen bei der roten

Ampel und man sollte theoretisch einen Mindestabstand zwischen Auto und Rad haben. Findest du, sind das gute Punkte? Ist dir das schon positiv aufgefallen?

Frau 7: Also mir ist das aufgefallen als PR-Gag von der Stadt Wien. Das mit dem rechts abbiegen, also da könnte viel mehr getan werden und dann werden ein paar so Schilder als großes Ding gefeiert. Also ist mir es kritisch aufgefallen. Ich muss sagen, ich biege sowieso manchmal ab, da sind wir auch wieder in dem illegalen Bereich. Aber ja den Teil sehe ich jetzt nicht als große Errungenschaft. Ich meine, dass es geändert wird, ist super. Das kann sicher noch mehr sein, aber es ist einmal ein Schritt. Aber wie es umgesetzt ist in Wien finde ich lächerlich, wie das gefeiert wird. Also das regt mich auf.

Sophie: Ja, versteh ich.

Frau 7: Dazu möchte ich sowieso noch sagen, dass diese Mobilitätsagentur der Stadt Wien, die da zuständig ist, meiner Meinung nach eine super Marketingagentur ist, aber nicht viel mehr, überzogen gesagt. Und das ärgert mich eigentlich immer sehr.

Sophie: Wieso hast du das Gefühl, dass das nur Marketing ist? Einfach vom Gefühl oder hast du da irgendwie schon mal Kontakt mit denen gehabt?

Frau 7: Ja, also wenn ich mir die Postings ansehe und generell von der Stadt Wien, wie da kleine Maßnahmen gefeiert werden als große Klimaschutzmaßnahmen und wie sich da dann Leute abfotografieren lassen. Und ich weiß ja ungefähr auch, was da für ein Budget dahintersteckt, weil ich im Marketing arbeite, dann ärgert mich das einfach, dass da so viel Marketingbudget ist und so wenig dann eigentlich gemacht wird, an wirklichen baulichen Maßnahmen. Also das ist so ein Punkt. Also wenn man so ein bisschen was liest über die Verstrickungen wie die Mobilitätsagentur in der Politik da sozusagen verortet wird und welche Parteien da dahinterstecken und da steckt auch ein Fonds irgendwie mit drin. Was fraglich war, also das ist so ein kritischer Artikel geschrieben worden darüber, dass da auch private Unternehmen investieren und dass es auch um die Aufwertung von gewissen Stadtteilen geht. Und daran haben halt die Immobilienunternehmen vor allem Interesse. Das kann man eh im STANDARD nachlesen, wenn es einen interessiert.

Sophie: Das schaue ich mir auf jeden Fall an.

Frau 7: Ich informiere mich da schon ein bissi. Also banal finde ich es sieht man es anhand dieser Schilder, die an den Radständern befestigt werden. Diese Stadt Wien „Rad Liebe“. Also

ich weiß ungefähr wie viel diese Schilder kosten. Ich kenne das Marketingbudget ungefähr und denke ich mir dann so; also welche Stadt muss so eine Werbung machen für ihre Radständer? Welche Stadt hat es nötig? Eine, die einfach jetzt unter Druck geraten ist und aus irgendwelchen Gründen, weil vielleicht Entscheidungsträger, wie der Bürgermeister vielleicht oder so, weil die das nicht unterstützen und einfach so viel verpasst haben in den letzten Jahren, weil Wien einfach Negativbeispiel geworden ist, international. Also das ist meine Meinung dazu.

Sophie: Hast du zufällig Beispiele von anderen Städten, wo du schon warst, wo das irgendwie besser funktioniert oder wo du einen positiven Eindruck hattest?

Frau 7: Ja, also Den Haag, Kopenhagen und Amsterdam sind so die Städte. Auch in Berlin habe ich das Gefühl gehabt, dass es, zumindest stellenweise, jetzt wirklich coole Projekte gibt. Am Checkpoint Charlie, dort gibt es eine Mobilitätsmeile, habe ich jetzt gesehen, wo wirklich eine Straße gesperrt wurde, und in der Mitte sind Radstreifen und außen sind die Gehsteige. Es ist einfach eine Schnellverbindung, zumindest ein kleines Stück. Also ich glaube, da wirds in Berlin, das ist jetzt noch lange nicht Amsterdam oder Kopenhagen. Auch Paris zum Beispiel da habe ich das Gefühl, also Leute, die ich kenne, die dort wohnen, also das betrifft jetzt Berlin und Paris, die berichten von mehr Fortschritten. Das ist jetzt auch subjektiv, ich habe da jetzt keine Zahlen oder irgendwas, aber dass man das Gefühl hat, da wird was getan und das entwickelt sich wirklich zum Positiven. Und dann denke ich immer ja, in Wien ist alles irgendwie zehn Jahre hinten.

Sophie: Nochmal kurz zur Straßenverkehrsordnung oder generell, wenn du dir jetzt eine oder mehrere Sachen wünschen könntest von der Stadt Wien, was sie machen sollten, damit der Radverkehr besser funktioniert und du dich sicherer fühlst, was wäre das?

Frau 7: Ja, ich denke da ganz im Großen. Ich hätte wirklich gern auf den Haupttrouten durchgehende, baulich getrennte Radwege in beiden Richtungen. Und ich hätte eigentlich gern, dass das Autofahren, also der Besitz von einem PKW, schwieriger wird, teurer wird und unattraktiver. Und, dass man wegkommt von diesem Denken, dass man die Autofahrer immer bevorzugt. Und, dass da eine gewisse Bewusstseinsbildung stattfindet, dass es klar wird, dass das einfach nicht mehr zeitgemäß ist, gefährlich ist, auch teuer ist und unattraktiv. Und dass das unterstützt wird, also wirklich unterstützt, also, dass der Umstieg aufs Rad und auf die Öffis eigentlich selbstverständlich wird oder auch aufs zu Fuß gehen. Es muss nicht jeder Rad fahren lieben. Aber genau das wären so die Punkte. Und, dass es auch einfach gemacht wird ein Rad zu haben, ein Lastenrad zu haben, es zu nehmen, zu parken, zu teilen vielleicht. Es

gibt ja Ansätze wie das GrätzlRad und auf das Leihsystem, aber das sollte es noch mehr geben und vor allem auch schneller passieren.

Sophie: Das war's jetzt von meiner Seite, mit meinen Fragen. Hast du noch irgendwas, was ich vielleicht nicht gefragt habe? Was dir noch wichtig ist zu erwähnen?

Frau 7: Ich finde wirklich ein paar Sachen auch gut, weil es gibt, diese Rad Kurse für Kinder, die gemacht werden und ich habe da auch mitgearbeitet, schon mit Kindern. Also da geht es um Fahrsicherheitstraining und das wird sehr gefördert von der Stadt Wien. Also ich finde es werden immer so kleine Projekte ganz gut umgesetzt. Und ich glaube einfach, es müsste weiter oben halt mehr Umdenken stattfinden, dass dann diese Stellen einfach mehr Macht haben oder eine andere Rolle haben. Also ich denke die Mobilitätsagentur, vielleicht arbeiten dort Leute, die das wirklich wollen und was weiterbringen wollen. Aber ich glaube, es ist halt auf politischer Ebene einfach nicht möglich. Also ich weiß nicht, was da passieren muss, dass da wirklich mal ein Umdenken stattfindet.

Sophie: Ja es ist schwierig.

Frau 7: Und sonst, mache ich auch bei der Critical Mass regelmäßig mit, falls das noch interessant ist und bin auch bei der Radlobby Mitglied. Die Radlobby ist schon super, dass man da auch Unterstützung hat, wenn man irgendwas fordert, dass man das auch dort postet und vielleicht die auch fragt, wie macht das Sinn und so. Also das ist schon auch gut, dass es da mittlerweile auch eine Organisation gibt, die da auch Sichtbarkeit hat und schon ziemlich viele Mitglieder. Also der Druck steigt schon. Es ist halt trotzdem teilweise frustrierend. Also man sieht auch bei dieser Stadtautobahn zum Beispiel, dass da wirklich schon Jugendliche sich auch engagieren und wie dann einfach auch umgegangen wird mit den kritischen Stimmen und so, das finde ich dann schon sehr frustrierend auch anzusehen.

Sophie: Ja, vor allem ich finde es auch immer sehr schade, wenn man sieht, wie es in anderen Städten schon ist und wie es halt sein könnte mit relativ einfachen Maßnahmen und es einfach hier so langsam weitergeht.

Frau 7: Ja es ist mir in den letzten zwei Jahren bewusst geworden eigentlich, wie die Bürokratie in der Stadt Wien aussieht und welche Schwerpunkte die SPÖ auch auf Autofahrer hat, also das war mir gar nicht so bewusst. Dadurch, dass ich mehr recherchiert und auch Bekanntschaft gemacht habe mit Politikern, mit denen ich dann drüber geredet habe über dieses Thema, ist mir eigentlich bewusst worden, wie wichtig Autofahrer und Parkplätze sind.

Sophie: Ja voll, gut dann danke dir und schönen Abend noch.

Frau 7: Schönen Abend noch, ciao.

Frau 8

Postskript:

Dieses Interview wurde online durchgeführt und die Stimmung war gut. Auch die Gesprächssituation war sehr entspannt und offen. Bei diesem Interview sind mir jedoch keine Besonderheiten aufgefallen.

Sophie: Dann kommen wir zu den kurze Einstiegsfragen. Wie alt bist du?

Frau 8: 42.

Sophie: Was ist deine höchste Ausbildung?

Frau 8: Uni.

Sophie: Und du hast zwei Kinder, hast du gesagt?

Frau 8: Genau.

Sophie: Wie alt sind sie?

Frau 8: Sechs und elf.

Sophie: Und seit wann fährst du circa mit dem Rad?

Frau 8: Also, seit immer. Aber du meinst im Stadtverkehr, oder? Also, ich lebe seit 1998 in Wien. Seither bin ich immer Rad gefahren.

Sophie: Und was sind so die Wege, die du am öftesten zurückblickst, mit dem Fahrrad?

Frau 8: Ja, ich glaube, das Fahrrad ist mein Hauptverkehrsmittel. Also ich geh zu Fuß. oder ich fahre Rad, ich fahr ganz selten Öffis. Und also einkaufen und Freizeit. Mein Arbeitsweg ist so kurz, dass ich gar nicht immer das Rad nehmen, weil sich fast nicht auszahlt, außer ich hatte noch einen Weg drangehängt oder so. Aber sonst halt so, das Kind in die Schule bringen, die Kleine und Einkäufe. Und wenn wir halt was unternehmen.

Sophie: Perfekt. Dann kommen wir mal zu den Fragen. Wieso fährst du mit dem Fahrrad? Was für Vorteile ergeben sich dadurch für dich?

Frau 8: Also ein Loblied auf das Fahrrad kann ich eigentlich fast immer anstimmen. Es ist einfach praktisch und nachhaltig. Also ich habe so ein Lastenrad, seit ich die Kinder habe und das hat sich auch nochmal extrem bewährt, weil man da einfach viele Vorteile hat, finde ich. Man kann viel transportieren, man ist schnell, es ist unkompliziert, es ist günstig. Also ich muss auch sagen, als ich nach Wien gezogen bin zum Studieren, war schon auch ein Hauptgrund, dass das wenig kostet, mit dem Rad zu fahren. Klingt vielleicht komisch, aber wenn man als Studentin wenig Geld hat, dann ist auch das Öfiticket teuer. Und ich bin eben seither eigentlich auch immer Rad gefahren und ich finde es ist einfach total praktisch. Man kommt überall hin, meist schnell. Ich kann mich erinnern, als ich mein erstes Kind gekriegt habe, habe ich mir gedacht, ich hoffe, dass das nicht mein Radfahren rächt, weil, wenn man dann ein Baby hat, ist es ein bisschen blöd. Mit dem Kindersitz geht es schon eher, aber jetzt ist es eh mit den Lastenrädern und so besser geworden. Aber damals, vor zwölf Jahren, habe ich mir richtig gedacht; Hoffentlich kann ich dann noch Rad fahren und dann haben wir uns aber eh so einen Anhänger zugelegt. Genau, aber das war jetzt nicht die Frage. Aber warum ich Rad fahre? Es ist einfach ein geschicktes Fortbewegungsmittel. Und ich glaube ich habe auch mein Alltag oder mein Leben so organisiert, dass halt die Distanzen sehr passend sind. Also natürlich fahre ich auch manchmal mit den Öffis und so. Aber innerhalb von Wien kann man eigentlich alles so gut abdecken. Und die Kinder sind eigentlich mittlerweile sehr dran gewöhnt, also die sagen dann, wenn wir dann mal mit der U-Bahn, mit der U Bahn, das mag ich nicht.

Sophie: Okay, das heißt du fährst täglich mit dem Fahrrad?

Frau 8: Jein, also komischerweise ich bin wirklich so, nachdem meine Arbeit so nahe ist muss ich manchmal einfach nirgends hin mit dem Rad, dann fahre ich auch mal einen Tag nicht. Aber wenn ich meine Wege habe, dann nehme ich das Fahrrad, ja.

Sophie: Gibt es auch irgendwelche negativen Sachen, irgendwelche Nachteile, die sich für dich ergeben durchs Fahrradfahren?

Frau 8: Naja, ich finde die Infrastruktur schon schwierig und finde es auch manchmal gefährlich. Also wenn man das schon immer macht, dann fühlt man sich nicht ständig gefährdet und das hat sich ja auch irgendwie verbessert. Also seit 1998 hat sich schon was verbessert. Ich bin früher auf der Wienzeile auf der Fahrbahn gefahren und so. Aber das hat sich heute schon ein bisschen verändert. Aber ja, ich glaube, es ist schon ein bisschen

gefährlich, aber es ist nicht so, dass mich das täglich beschäftigt. Und ich finde auch mit den Kindern, wenn wir da schon bei deinem Thema sind. Also, es ist schon schwierig, dass man die Kinder wirklich dazu kriegt, früh allein zu fahren. Wenn es nicht nur darum geht, dass man mit dem Rad fährt, sondern, dass man wirklich Alltagswege fährt mit den Kindern. Also ich kenne schon einige Freundinnen oder Freunde, die das vielleicht sogar noch mehr forcieren. Ich finde das mit diesem Lastenrad so praktisch, da setzen sich die Kinder einfach rein und es ist nicht so gefährlich, aber es ist nicht sehr motivierend, dass man seine Kinder alleine fahrend, dem Straßenverkehr aussetzt. Das ist mir schon auch manchmal zu stressig.

Sophie: Okay, aber dir ist es trotzdem wichtig, dass deine Kinder auch selbst Rad fahren?

Frau 8: Ja, natürlich. Also nachdem das Radfahren so die Familienmobilität ist bei uns, ist mir das schon wichtig. Was mich aber persönlich gerade beschäftigt ist, sie können ja nicht ewig im Lastenrad mitfahren. Und die 11-jährige fährt jetzt eh schon ganz gut. Aber einen 6-jährigen allein im Straßenverkehr fahren zu lassen, geht nicht. Und die Kinder sind dann ja auch mal mehr oder weniger motiviert. Dann haben sie so Phasen, wo sie voll gerne allein fahren wollen. Das finde ich auch super, aber es ist gleichzeitig dann auch oft so belastend, weil ich habe dann teilweise Angst. Und ich will ja auch nicht das Gefühl haben meine Kinder sind in Lebensgefahr nur weil sie alleine Rad fahren wollen.

Sophie: Und wie müsste jetzt die Radverkehrsinfrastruktur für dich aussehen, dass du dich selbstsicher fühlst, dass du das Gefühl hast, deine Kinder sind sicher und dass du deine Kinder vielleicht irgendwann auch allein fahren lassen würdest?

Frau 8: Also sie fahren eh immer wieder allein natürlich. Vor allem die große mit elf. Ich finde, da machen sie dann irgendwann so einen Sprung, dann geht es, da verstehen sie scheinbar mehr. Da kann man sich auch mehr darauf verlassen, dass sie auch den Verkehr mehr im Blick haben, aber diese Radwege gegen die Einbahn ist mit kleineren Kindern oft schwierig, weil man kann jetzt nicht erwarten, dass ein Kind den entgegenkommenden Verkehr und die Türen berücksichtigt und das ist sehr schwierig, sag ich mal. Und bei uns ist aber so, also ich wohne im zweiten Bezirk, was eh gut ist, aber es gibt kaum Wege, wo ich sagen könnte, na gut, wir fahren nicht Rad gegen die Eisenbahn, also das wär kaum möglich und damit ist man aber sehr schnell konfrontiert. Und diese einspurigen Radwege, also du kennst wahrscheinlich eh einige dieser Brennpunkte wie die Praterstraße und so. Also ich finde Praterstraße mit Kind da kriege ich fast einen Herzinfarkt, weil wenn meine Tochter vor mir fährt und einmal so schwankt und ich denke mir schon "okay, die fällt jetzt gleich runter auf die Fahrbahn" oder wenn man halt dann viel überholt wird. Die Kinder können halt oft nicht so früh schon in so

einer kleinen Spur fahren. Also man kann schon sagen "bleib rechts, bleibe rechts" und so, aber die müssen ja auch immer Hin- und herschauen und das ist schon gefährlich. Aber die Frage war ja, wie sollte es sein? Also ja, ich glaube, man braucht halt getrennte Radwege und Zweirichtungsradwege, wahrscheinlich. Also ich bin nicht so die Verkehrsplanungsexpertin, aber damit man als Eltern da nicht so den Stress hat, sollte halt die Gefahr, dass das Kind entweder durch einen kleinen Fehler auf die Fahrbahn fällt, minimiert werden. Oder wenn man so dicht überholt wird, das geht halt nicht mit Kindern. Also das müsste glaube ich getrennt sein und. Und was ich auch bemerkt habe, ist, wenn die Kinder früh selbst fahren, dass die Leute sich regelrecht aufregen und quasi sagen "Was soll das? Sie können nicht so ein kleines Kind selbst fahren lassen". Da hat einmal ein Autofahrer so aus dem Auto rausgeschrien, dass das gar nicht erlaubt, dass so ein kleines Kind auf der Straße fährt. Also ich glaube es ist eher so, dass sie manche denken, die spinnen ja mit so kleinen Kindern Rad zu fahren, das ist ja lebensgefährlich, das kann man ja eigentlich gar nicht machen. Also wohin dann? Auf der Straße ist es scheinbar schwieriger, am Gehsteig darf man nicht, also es ist schwierig.

Sophie: Was sind denn so eure typischen Wege? Du hast gesagt zur Schule und Freizeit? Weil, wenn du sagst, dass ihr fast alle eure Wege mit dem Fahrrad zurücklegt, gibt es dann irgendwelche Wege, wo ihr sagt, die fährt ihr auf keinen Fall. Das ist vielleicht zu weit, da kenne ich mich nicht aus? Gibt so was, oder nicht?

Frau 8: Ja, also ich muss sagen, das mit dem Lastenrad mit Elektromotor ist natürlich schon ziemlich genial, weil das auch den Radius erweitert, finde ich. Also, wir bringen immer in der Früh unsere jüngere Tochter in die Schule, das sind aber auch nur so zehn Minuten oder so, mit dem Lastenrad und dann fahren wir weiter in die Arbeit, wir Erwachsenen. Und wir sind halt sehr gern, vor allem von Frühling bis Herbst auf der Donauinsel und so. Also so bei Freizeitwegen profitiert man halt voll durch das Rad. Und wir wohnen beim Prater und bei der Donauinsel also, das ist ja ein Paradies eigentlich, wenn man mit dem Rad auf die Donauinsel fahren kann im Sommer und zur alten Donau, da fahren wir immer zum Baden hin. Und wir sind gerne im Prater unterwegs, also diese ganzen grünen Ziele sind natürlich genial eigentlich. Und wir fahren zum Einkaufen, aber das ist jetzt nicht so weit, also da fahren wir so fünf Minuten zum Hofer. Und wenn wir mal weiter wegfahren, also wir fahren öfters zum Beispiel zu diesem Motorik Park, beim Hauptbahnhof das sind dann ein bisserl weitere Wege wo es eher so quer durch die Stadt geht, aber da fahren die Kinder dann im Lastenrad mit. Auch die große teilweise noch. Und das sind dann schon ein paar Kilometer und es geht auch ein bisserl bergauf und so, aber wenn man halt diesen Motor hat, dann ist das überhaupt kein Problem mehr.

Sophie: Und habt ihr dann überall Möglichkeiten, vor allem auch mit dem Lastenrad das abzustellen? Hast du das Gefühl es gibt genug Abstellmöglichkeiten?

Frau 8: Ja, also ich glaube, man gewöhnt sich dran, dass man halt sein Rad irgendwo hinstellt. Also ich glaube auf den Parkplätzen dürfte man glaube ich auch stehen, aber es finden sich eigentlich immer Lösungen. Also was natürlich Thema ist, wir haben im Haus keinen Fahrrad-Abstellraum oder so was, das heißt, das Lastenrad steht im Hof nicht überdacht und so, das finde ich nicht so ideal, aber immerhin kann es irgendwo stehen. Es könnte immer mehr Platz sein, aber es hat sich schon auch verbessert. Also vor dem Hofer gibt es ein Fahrradabstellplatz und es gibt schon immer mehr. Also ich finde auch im zweiten Bezirk hat sich viel verbessert.

Sophie: Und wenn ihr dann eure Wege fahrt, die ihr schon kennt, hast du das Gefühl, dass diese Wege auch zusammenhängen? Oder steht ihr dann oft vor Situationen, wo der Radweg aufhört?

Frau 8: Ja, also man wird vielleicht sogar ein bisschen blind für sowas. Also wir regen uns dann manchmal auf und so. Ich mein, ich bin vielleicht jemand, mit meinem Alltag mit Kindern und Familie, ich fahre jetzt nicht so oft neue Wege. Das passiert selten, wobei es ist, schon interessant, wenn ich dann mal einen neuen Weg habe, zum Beispiel mache ich eine Weiterbildung im dritten Bezirk, bei diesem Thomas Klestil Platz heißt das, wo die Wien Energie und so ist und ich bin da sieben oder acht Mal hingefahren und habe mir immer gedacht, wie kommt man da wohl mit dem Rad hin? Was hat man sich hierbei gedacht? Und dann habe ich irgendwie beim achten Mal oder so, von hinten so einen Weg gefunden, wo man halbwegs zu diesem Turm zufahren kann. Aber manchmal ist es schon sehr prekär. Und sonst? Ja, ich glaube, man gewöhnt sich ein bisschen daran, dass man sich halt so seine eigenen Wege findet, manchmal auch halblegale Wege. Also, dass man dort mal ein Stück am Gehsteig nimmt und dort einmal durchfährt, obwohl man eigentlich weiß, dass man das nicht darf. Und wir fahren manchmal beim Nordbahnhof quer durch, wo man natürlich nicht mit dem Rad fahren darf. Auch zum Beispiel der Radweg auf der Lassallestraße, der wird jetzt aber, glaube ich, eh umgebaut, also da ist im Sommer so viel los, da kann man kaum fahren, dort fahre ich extra nicht auch auf den Radwegen, sondern auf den parallelen Straßen oder so, weil ich bin ja nicht lebensmüde und fahre zu Hauptverkehrszeit auf den Hauptradwegen. Aber sonst so die Lücken im Raster, da müsste ich extra darauf schauen. Ich benutze meine Standardwege sehr viel.

Sophie: Ich habe mir dann noch aufgeschrieben, dass viele sich auch generell ein Tempo 30 wünschen würden. Wärest du auch eine Befürworterin für generelles Tempo 30 in der ganzen Stadt?

Frau 8: Sofort. Ja.

Sophie: Das würde auch dein Sicherheitsgefühl erhöhen, nehme ich an?

Frau 8: Ja absolut und ich würde auch radikal den Autoverkehr einschränken. Also ich wäre da ziemlich extrem, wenn ich was ändern könnte, auch wenn ich verstehe, dass du es nicht alleine auf der Welt bin. Und auch das Rad fahren gegen die Einbahn ist schwierig mit den Kindern, aber es ist natürlich trotzdem, finde ich, eine gute Lösung oder ein Kompromiss. Ich meine, ich würde natürlich die ganzen Autos verbannen und Radfahrstraßen draus machen, aber es gibt halt noch immer viele Straßen, wo Rad fahren gegen die Einbahn auch nicht geht, weil man sich nicht von einer Parkspur trennen kann oder weil man dort zu wenig Platz oder so hat und das finde ich dann auch oft sehr schade. Es gibt so viele Fahrspuren, oft für Autos, also auch bei uns in der Gegend, und für mich ist es ganz schwierig zu verstehen, wie eine Straße sechs oder acht Spuren für Autos haben kann, aber keinen ordentlichen Radweg. Das ist mir unerklärlich. Und ich denke halt, wenn man die nächste Generation aufs Rad kriegen will, dann ist es nicht förderlich, wenn die Eltern sich denken, das ist lebensgefährlich. Also ich weiß nicht, wie man dann immer mehr Menschen gewinnt fürs Radfahren. In so einer Familie wie meiner ist es zwar außer Frage, dass man Rad fährt. Aber, wenn man mehr Leute dazu gewinnen will damit anzufangen, gerade dann, wenn man kleine Kinder hat. Und vielleicht denken sich viele ja, es wäre nett und so, aber ich weiß nicht, ob man sich dann traut, wenn man es bis jetzt noch nicht gemacht hat. Keine Ahnung.

Sophie: In der neuen Straßenverkehrsordnung gibt es ein paar Errungenschaften für den Radverkehr, ich habe mir die zwei wichtigsten rausgeschrieben. Das ist einmal, dass man jetzt rechts abbiegen kann, wenn die Ampel rot ist und dass man grundsätzlich eigentlich ein Mindestabstand braucht beim Überholen, ist halt auch immer die Frage, wie das kontrolliert wird, aber hast du das schon mitbekommen? Gibt es bei euch so Ampeln, wo ihr rechts abbiegen, könntet bei Rot? Findest du das grundsätzlich gut?

Frau 8: Ich finde es grundsätzlich gut, also ich wüsste nicht, was dagegenspricht. Ich habe auch gelesen, dass das in anderen Ländern gut funktioniert, aber ich habe selbst noch keins dieser Schilder entdeckt, also nur im Internet gesehen, dass es sie angeblich geben soll.

Sophie: Wenn du dir jetzt etwas wünschen könntest, was man da auch noch reinschreiben könnte oder eine Verbesserung im Radverkehr, die man machen könnte, was wäre das?

Frau 8: Ich weiß nicht, was alles in der Straßenverkehrsordnung genau geregelt ist. Ich glaube, es gibt ja für Gehsteige und so schon gesetzliche Grundlagen, wie breit sie sein müssen und wo sie sein müssen und so und ich finde, sowas sollte man andenken, dass man halt für ein Mindestmaß an Infrastruktur garantiert und dass man nicht für jeden einzelnen Radweg irgendwie kämpfen muss. Teilweise kann man das ja glaube ich eh in den Bezirken regeln, aber dass das man halt nicht für jede Kleinigkeit kämpfen muss, sondern es wäre schön, wenn es quasi ein Mindestmaß gibt, also dass man sich auf irgendetwas verlassen kann. Als Autofahrerinnen habe ich ja, finde ich, relativ gute Infrastruktur und Mindest-Beschaffenheiten einer Straße, wie breit die sein muss und so. Ich meine es wird das schon geben, wie breit ein Radweg mindestens sein muss, aber da sollte man halt teilweise nachbessern und den Radverkehr nicht so als Stiefkind zu behandeln. Ich sage immer, man müsste den Radfahrenden den roten Teppich ausrollen, weil jeden Kilometer, den wir fahren ist für unsere Gesellschaft total super. Aber ich fühle mich immer wie ein Verkehrsteilnehmer dritter Klasse oder so. Ja, wirklich. Ich meine, ich glaube, wenn man das so gewohnt ist, dann ist man halt gewohnt, dass man oft die schwächste ist, oft keinen Platz hat, im Winter sowieso belächelt wird. Also man gewöhnt sich glaube dran, dass man halt so ein Verkehrsteilnehmer ist. Aber man sollte finde ich, wie die Nummer eins behandelt werden. Also ich hätte gern als Radfahrerin in Wien das Gefühl, dass ich da total wichtig bin und einen Beitrag leiste.

Sophie: Würde sicher ein sehr gutes Gefühl auch vermitteln, an alle Radfahrerinnen.

Frau 8: Ja, und nicht "ach die Radfahrer schon wieder".

Sophie: Jetzt hast du ja schon selber gesagt, dass du dich nicht immer sehr sicher fühlst im Radverkehr. Hast du das Gefühl oder hast du schon mal Momente erlebt, wo du das Gefühl hattest, speziell als Frau auch benachteiligt zu sein im Radverkehr?

Frau 8: Nein, ich meine, zu diesem Genderthema, aber da weiß ich nicht, ob das eine spezielle Benachteiligung ist aber man kennt es halt, dass tendenziell Frauen oder Mütter viele dieser Wege abdecken; die Kinder wohin bringen, die Einkäufe erledigen, also dieses Familienmanagement. Und ich glaube, dass das da besonders zum Tragen kommt, wenn die Infrastruktur nicht gut ist. Aber da weiß ich nicht, glaube das ist nicht unbedingt Diskriminierung. Aber sonst weiß ich nicht, glaube ich nicht. Gibt vielleicht Zahlen dazu, wie

das Geschlechterverhältnis von Radfahrenden in Wien ist? Also fahren genauso viele Männer wie Frauen mit dem Fahrrad?

Sophie: Also in Wien ist es so, dass wesentlich mehr Männer fahren und in anderen Städten, wo es viel Radverkehr gibt, ist es eigentlich so, dass immer mehr Frauen fahren und das ist eigentlich so ausschlaggebend, also das sagt man halt, wie gut der Radverkehr funktioniert und wie gut die Radverkehrsinfrastruktur ist. Je mehr Frauen fahren, desto besser ist es, weil laut der Literatur Frauen ein höheres Sicherheitsgefühl haben und mehr Sicherheit im Radverkehr brauchen. Und in Wien ist es halt nicht so.

Frau 8: Also das ist auch ein bisschen deine These oder dein Ansatz, oder?

Sophie: Genau.

Frau 8: Ich bilde mir ein, mal gelesen zu haben, dass in Wien eigentlich mehr Männer fahren. Also ich kann das gut nachvollziehen, dass man sich vielleicht denkt, dass es zu gefährlich ist. Aber die Männer fahren dann halt irgendwie, sind halt so "wild guys".

Sophie: Genau, das heißt auch nicht, dass die sich jetzt unbedingt sicher fühlen. Aber halt, so gesellschaftlich gesehen müssen sie sich auch mehr zutrauen und fahren halt dann einfach öfter. Ja, aber das, was du gerade angesprochen, hast, dass vor allem Mütter auch dann die Kinder viel wohin bringen und so, dass ist in der Literatur auch ein Punkt warum es quasi einen Genderunterschied gibt im Radverkehr, da meistens Frauen diese Wege übernehmen und Männer fahren halt von der Arbeit hin und wieder zurück und Frauen haben...

Frau 8: Ja die haben ein anderes Mobilitätsverhalten, noch immer wahrscheinlich.

Sophie: Ja, genau. Aber abgesehen davon, dass du jetzt teilweise halt andere Wege hast als manche anderen Männer, fühlst du dich jetzt nicht benachteiligt?

Frau 8: Ich habe jetzt keine Erfahrungen gemacht. Allein fühle ich mich nicht gefährdet. Eher, dass ich meine Kinder als gefährdet sehe, wenn ich mit den Kindern unterwegs bin.

Sophie: Und wenn ihr jetzt wo es so schnell dunkel wird oder auch in der Nacht nach Hause fährt oder wohin, hast du das Gefühl, es gibt genug Beleuchtung und fühlst dich da sicher? Oder ist das vielleicht ein Punkt, den man auch verbessern könnte?

Frau 8: Das ist mir eigentlich gar nicht so negativ aufgefallen. Natürlich fahren wir jetzt zwangsläufig, wenn es dunkel ist und ich finde, diese Beleuchtungen der Fahrräder selbst haben sie auch stark verbessert. Und wir sind meistens in der Innenstadt oder so, wenn es dunkel ist und fahren dann nur nach Hause. Also da ist mir nichts Negatives aufgefallen.

Sophie: Die letzte Frage, die ich noch hätte, wäre, du hast eh gesagt, ihr habt eure Fahrräder und ein Lastenfahrrad, aber verwendest du trotzdem hin und wieder so Leihfahrräder oder ist das für euch gar kein Thema?

Frau 8: Sehr selten, eher für Gäste. Ich habe sogar so einen Account um irgendjemanden, der zu Besuch ist, die Möglichkeit zu geben. Jetzt heißt das ja irgendwie anders, aber das neue habe ich schon malgenommen, dieses Wien Mobil. Genau das finde ich auch ganz praktisch, weil es ist immer sehr interessant, wenn man so total auf Rad Mobilität eingestellt ist und auch so plant, dass man halt zur alten Donau und so fährt und dann ist jemand zu Gast ohne Rad, dann ist es eigentlich schwierig. Wir haben schon ein oder zwei, die wir borgen können aber hin und wieder gibt so die Situation, dass wir eines von diesen Leihräder brauchen und ich finde das eigentlich ziemlich gut und ich habe sogar gesehen, dass die neuen solche Kindersitze haben. Also das hat mir sehr überrascht. Ganz wenige nur, aber ich fand das eigentlich ganz interessant, dass man da drauf schaut.

Sophie: Ja? Weil ich wollte gerade fragen, ob das überhaupt auch attraktiv ist, wenn man Kinder hat und unterwegs ist, dass man sich dann so ein Leihrad nimmt, aber wenn es dann eh Kindersitze gibt, ist zumindest eine Option.

Frau 8: Ich meine, es gibt in ganz Wien fünf mit Kindersitz zumindest ist es mir so vorkommen. Ich glaube, wenn man zufällig dort wohnt, ist es ganz gut, aber ich fand es gut, dass es überhaupt sowas gibt, weil das ist Überraschend, dass es welche mit Kindersitz gibt. Aber ja bei Gästen mit Kindern, da können wir die Kinder meistens irgendwie mittransportieren, weil wir haben eh so viele Räder. Aber das finde ich schon ganz gut gelöst und ich finde die Leihräder auch nicht so schlecht, weil ich habe auch mal eins ausprobiert.

Sophie: Das war es von meiner Seite mit meinen Fragen. Ich weiß nicht, ob du noch irgendwas ergänzen möchtest, was ich vielleicht noch nicht gefragt habe. Falls dir noch spontan irgendwas einfallen würde, was dir noch wichtig wäre?

Frau 8: Ja ich habe mir schon im Vorfeld überlegt, ob ich irgendwie was Konkretes sagen könnte, was man verbessern muss. Aber, ich glaub Wien ist halt so ein bisschen im Mittelfeld, oder? Keine Ahnung, ob man das so bewertet kann?

Sophie: Ja, ich weiß auch nicht genau, wie man es bewertet, aber es ist auf jeden Fall kein Best Practice Beispiel. Aber es gibt natürlich eine Infrastruktur und es fahren auch Leute mit dem Fahrrad. Also es ist nicht so als wäre es katastrophal, aber man kann auf jeden Fall noch einiges verbessern.

Frau 8: Ich verfolge halt im Internet auch ein bisschen was so die Pläne in meiner Gegend sind, also Praterstraße und so. Und da gibt es ein manchmal, also das sind jetzt schon Details, aber da gibt es manchmal so Brennpunkte wie zum Beispiel vor diesem Gasthaus Hansi, weiß nicht, ob dir das, was sagt, aber da gibt es auf jeden Fall einen Radweg vom Praterstern aus und da fährt man in die Praterstraße rein und der ist seit Ewigkeiten ein Brennpunkt. Und dann gibt es manchmal so Brennpunkte, die unter normalen Begebenheiten nicht einmal einen Monat so bleiben könnten. Also zum Beispiel so Kreuzung wo es viel zu eng ist und viel zu viele Räder unterwegs sind und einfach überhaupt nichts passiert. Da denke ich mir, seit 10 Jahren schaue ich mir das an und passiert einfach nicht. Also da habe ich teilweise wenig Verständnis, dass das so schleppend ist.

Sophie: Ja, es geht zwar was weiter, aber es ist sehr langsam.

Frau 8: Na ja, wir werden auf jeden Fall weiter Rad fahren.

Sophie: Sehr gut. Je mehr Leute Rad fahren, desto eher muss die Stadt dann auch irgendwann handeln. Dann danke ich dir für deine Zeit.

Frau 8: Sehr gerne. Und viel Erfolg noch für die Arbeit.

Sophie: Dankeschön. Dann noch einen schönen Abend.

Frau 8: Ciao.

Einverständniserklärungen



Zustimmungserklärung/Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Expert/in für ein Gespräch für die Abfassung meiner Masterarbeit an der Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Gemäß Datenschutzgesetz (§ 7 Abs 2 Ziffer 2 DSG) muss für ein derartiges Interview Ihre Zustimmung eingeholt werden, da die Aussagen unter Nennung Ihres Namens in der Masterarbeit verwendet (zitiert) werden.

Die Inhalte des Interviews werden transkribiert. Sie erhalten die Abschrift vor der Verwendung zur Freigabe. Das Transkript des Interviews wird der Arbeit im Anhang beigelegt. Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek), sie sind üblicherweise auch online zugänglich.

Die Daten können von der Lehrveranstaltungs-Leitung bzw. von dem/der Betreuer/in bzw. Begutachter/in der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Sie können die Zustimmung zur Verwendung dieses Interviews jederzeit widerrufen, alle Aussagen, die bis zu diesem Zeitpunkt in der wissenschaftlichen Arbeit verwendet wurden, sind allerdings rechtskonform und müssen nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Weiters besteht das Recht auf Auskunft durch den/die Verantwortlichen an dieser Studie über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit.

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an den Verantwortlichen dieser Untersuchung: Sophie EKSLEER (a01504477@unet.univie.ac.at) Student/in der Studienrichtung Master Raumordnung und Raumforschung an der Universität Wien, Universitätsstraße 7, 1010 Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Universität Wien, Dr. Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).

Ich stimme der Verwendung meiner personenbezogenen Daten im Rahmen der wissenschaftlichen Arbeit hiermit zu.

Wien 19/1/23 
Ort, Datum, Name

Zustimmungserklärung/Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Expert/in für ein Gespräch für die Abfassung meiner Masterarbeit an der Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Gemäß Datenschutzgesetz (§ 7 Abs 2 Ziffer 2 DSG) muss für ein derartiges Interview Ihre Zustimmung eingeholt werden, da die Aussagen unter Nennung Ihres Namens in der Masterarbeit verwendet (zitiert) werden.

Die Inhalte des Interviews werden transkribiert. Sie erhalten die Abschrift vor der Verwendung zur Freigabe. Das Transkript des Interviews wird der Arbeit im Anhang beigelegt. Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek), sie sind üblicherweise auch online zugänglich.

Die Daten können von der Lehrveranstaltungs-Leitung bzw. von dem/der Betreuer/in bzw. Begutachter/in der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Sie können die Zustimmung zur Verwendung dieses Interviews jederzeit widerrufen, alle Aussagen, die bis zu diesem Zeitpunkt in der wissenschaftlichen Arbeit verwendet wurden, sind allerdings rechtskonform und müssen nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Weiters besteht das Recht auf Auskunft durch den/die Verantwortlichen an dieser Studie über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit.

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an den Verantwortlichen dieser Untersuchung: Sophie EKSLER (a01504477@unet.univie.ac.at) Student/in der Studienrichtung Master Raumordnung und Raumforschung an der Universität Wien, Universitätsstraße 7, 1010 Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Universität Wien, Dr. Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).

Ich stimme der Verwendung meiner personenbezogenen Daten im Rahmen der wissenschaftlichen Arbeit hiermit zu.

Wien, 9.11.2022

Ort, Datum, Name



Zustimmungserklärung/Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Expert/in für ein Gespräch für die Abfassung meiner Masterarbeit an der Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Gemäß Datenschutzgesetz (§ 7 Abs 2 Ziffer 2 DSG) muss für ein derartiges Interview Ihre Zustimmung eingeholt werden, da die Aussagen unter Nennung Ihres Namens in der Masterarbeit verwendet (zitiert) werden.

Die Inhalte des Interviews werden transkribiert. Sie erhalten die Abschrift vor der Verwendung zur Freigabe. Das Transkript des Interviews wird der Arbeit im Anhang beigelegt. Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek), sie sind üblicherweise auch online zugänglich.

Die Daten können von der Lehrveranstaltungs-Leitung bzw. von dem/der Betreuer/in bzw. Begutachter/in der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Sie können die Zustimmung zur Verwendung dieses Interviews jederzeit widerrufen, alle Aussagen, die bis zu diesem Zeitpunkt in der wissenschaftlichen Arbeit verwendet wurden, sind allerdings rechtskonform und müssen nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Weiters besteht das Recht auf Auskunft durch den/die Verantwortlichen an dieser Studie über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit.

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an den Verantwortlichen dieser Untersuchung: Sophie EKSLEER (a01504477@unet.univie.ac.at) Student/in der Studienrichtung Master Raumordnung und Raumforschung an der Universität Wien, Universitätsstraße 7, 1010 Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Universität Wien, Dr. Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).

Ich stimme der Verwendung meiner personenbezogenen Daten im Rahmen der wissenschaftlichen Arbeit hiermit zu.

Wien 19.11.22 

Ort, Datum, Name

Zustimmungserklärung/Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Expert/in für ein Gespräch für die Abfassung meiner Masterarbeit an der Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Gemäß Datenschutzgesetz (§ 7 Abs 2 Ziffer 2 DSG) muss für ein derartiges Interview Ihre Zustimmung eingeholt werden, da die Aussagen unter Nennung Ihres Namens in der Masterarbeit verwendet (zitiert) werden.

Die Inhalte des Interviews werden transkribiert. Sie erhalten die Abschrift vor der Verwendung zur Freigabe. Das Transkript des Interviews wird der Arbeit im Anhang beigelegt. Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek), sie sind üblicherweise auch online zugänglich.

Die Daten können von der Lehrveranstaltungs-Leitung bzw. von dem/der Betreuer/in bzw. Begutachter/in der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Sie können die Zustimmung zur Verwendung dieses Interviews jederzeit widerrufen, alle Aussagen, die bis zu diesem Zeitpunkt in der wissenschaftlichen Arbeit verwendet wurden, sind allerdings rechtskonform und müssen nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Weiters besteht das Recht auf Auskunft durch den/die Verantwortlichen an dieser Studie über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit.

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an den Verantwortlichen dieser Untersuchung: Sophie EKSLER (a01504477@unet.univie.ac.at) Student/in der Studienrichtung Master Raumordnung und Raumforschung an der Universität Wien, Universitätsstraße 7, 1010 Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Universität Wien, Dr. Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).

Ich stimme der Verwendung meiner personenbezogenen Daten im Rahmen der wissenschaftlichen Arbeit hiermit zu.

Ort, Datum, Name

WIEN 05.01.2023 

Zustimmungserklärung/Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Expert/in für ein Gespräch für die Abfassung meiner Masterarbeit an der Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Gemäß Datenschutzgesetz (§ 7 Abs 2 Ziffer 2 DSG) muss für ein derartiges Interview Ihre Zustimmung eingeholt werden, da die Aussagen unter Nennung Ihres Namens in der Masterarbeit verwendet (zitiert) werden.

Die Inhalte des Interviews werden transkribiert. Sie erhalten die Abschrift vor der Verwendung zur Freigabe. Das Transkript des Interviews wird der Arbeit im Anhang beigelegt. Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek), sie sind üblicherweise auch online zugänglich.

Die Daten können von der Lehrveranstaltungs-Leitung bzw. von dem/der Betreuer/in bzw. Begutachter/in der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Sie können die Zustimmung zur Verwendung dieses Interviews jederzeit widerrufen, alle Aussagen, die bis zu diesem Zeitpunkt in der wissenschaftlichen Arbeit verwendet wurden, sind allerdings rechtskonform und müssen nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Weiters besteht das Recht auf Auskunft durch den/die Verantwortlichen an dieser Studie über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit.

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an den Verantwortlichen dieser Untersuchung: Sophie EKSLEK (a01504477@unet.univie.ac.at) Student/in der Studienrichtung Master Raumordnung und Raumforschung an der Universität Wien, Universitätsstraße 7, 1010 Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Universität Wien, Dr. Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).

Ich stimme der Verwendung meiner personenbezogenen Daten im Rahmen der wissenschaftlichen Arbeit hiermit zu.

2123 wien



Ort, Datum, Name

Zustimmungserklärung/Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Expert/in für ein Gespräch für die Abfassung meiner Masterarbeit an der Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Gemäß Datenschutzgesetz (§ 7 Abs 2 Ziffer 2 DSG) muss für ein derartiges Interview Ihre Zustimmung eingeholt werden, da die Aussagen unter Nennung Ihres Namens in der Masterarbeit verwendet (zitiert) werden.

Die Inhalte des Interviews werden transkribiert. Sie erhalten die Abschrift vor der Verwendung zur Freigabe. Das Transkript des Interviews wird der Arbeit im Anhang beigelegt. Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek), sie sind üblicherweise auch online zugänglich.

Die Daten können von der Lehrveranstaltungs-Leitung bzw. von dem/der Betreuer/in bzw. Begutachter/in der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Sie können die Zustimmung zur Verwendung dieses Interviews jederzeit widerrufen, alle Aussagen, die bis zu diesem Zeitpunkt in der wissenschaftlichen Arbeit verwendet wurden, sind allerdings rechtskonform und müssen nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Weiters besteht das Recht auf Auskunft durch den/die Verantwortlichen an dieser Studie über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit.

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an den Verantwortlichen dieser Untersuchung: Sophie EKSLEER (a01504477@unet.univie.ac.at) Student/in der Studienrichtung Master Raumordnung und Raumforschung an der Universität Wien, Universitätsstraße 7, 1010 Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Universität Wien, Dr. Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).

Ich stimme der Verwendung meiner personenbezogenen Daten im Rahmen der wissenschaftlichen Arbeit hiermit zu.

Ort, Datum, Name

Signiert von: Beibeh Lee	
Datum: 09.11.2022 10:41:43	
Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("eIDAS") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument. Dieses Dokument ist digital signiert! Informationen: Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: www.fondy-signatur.de	
 	

Datenschutzmitteilung

Der Schutz Ihrer persönlichen Daten ist mir bei dieser Befragung ein besonderes Anliegen. Ihre Daten werden daher ausschließlich auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen (§ 2f Abs 5 FOG) erhoben und verarbeitet.

Diese Befragung wird im Zuge der Abfassung einer Masterarbeit an der Universität Wien erstellt. Die Daten können von der Lehrveranstaltungs-Leitung bzw. von dem/der Betreuer/in bzw. Begutachter/in der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Es besteht das Recht auf Auskunft durch die Verantwortlichen an dieser Studie über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit.

Wenn Sie Fragen zu dieser Erhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an den Verantwortlichen dieser Untersuchung: Sophie EKSLER (a01504477@unet.univie.ac.at), Studentin der Studienrichtung Master Raumordnung und Raumforschung an der Universität Wien, Universitätsstraße 7, 1010 Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Universität Wien, Dr. Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).