

## Fahrrad-Boom: Auf zwei Rädern aus der Krise

Neue Fahrräder sind vielerorts ausverkauft, Ersatzteile für alte Fahrräder sind Mangelware: die Wiederentdeckung des Zweirads.



In österreichischen Städten, wie hier in Graz, gibt es immer mehr Radfahrerinnen und Radfahrer.

**W**enn es einen Gewinner der Corona-Krise gibt, dann ist es das Fahrrad. In Zeiten des Shutdown haben viele mit dem Rad Ausflüge gemacht. Jetzt wird es vor allem in Städten und von Pendlern als Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt, die viele aus Sorge vor einer Ansteckung mit dem Virus meiden. Und nach nicht langer Zeit stellen die Menschen fest, dass ein Zweirad nicht nur ein umweltfreundliches, sondern in der Stadt auch das schnellste und unkomplizierteste Fortbewegungsmittel ist.

In Wien kann man das recht gut mit Zahlen belegen. Im April registrierte der Verkehrsclub Österreich (VCO) an den 13 Zählstellen der Bundeshauptstadt um etwa 20 Prozent mehr Radfahrer als im April des Vorjahres. Im Mai, nach Ende der Quarantäne, schnellte diese Zahl noch deutlicher nach oben: Der VCO zählte in Wien um 45 Prozent mehr Radfahrer als im Vergleichsmonat 2019. „Bei zwei Zählstellen hat sich der Radverkehr sogar verdoppelt“, berichtet VCO-Sprecher Christian Gratzner. Die meisten Radfahrenden registrierte man im Mai am Opernring: 173.000.

### HÄNDLER FREUEN SICH ÜBER GUTE UMSÄTZE

Die neue Liebe zum Rad spüren auch die Händler. Wer derzeit in Wien ein Fahrrad kaufen will, muss lange suchen oder sehr geduldig sein. „In der Preisklasse von 400 bis 600 Euro ist alles, was halbwegs gut ist, ausverkauft“, sagt Christian Huber, Inhaber

eines Fahrradgeschäfts in Wiens drittem Bezirk. Sogar in der Preisklasse darüber wird es knapp, wie zum Beispiel in einem Fahrradgeschäft in Wien Mariahilf, in dem die Preise bei 900 Euro beginnen. „Wir haben noch Räder“, erklärt Geschäftsführer Christian Pekar, „aber nicht mehr sehr viele. Nach dem Shutdown haben die Kunden das Geschäft regelrecht gestürmt. Viele wollten gar keine spezielle Beratung, sie wollten einfach nur schnell ein Fahrrad haben.“

### E-BIKES STATT AUTOS

Der Boom hat auch einen seit Jahren anhaltenden Trend hin zum Elektrofahrrad verstärkt. 2019 wurden in Österreich 430.000 Fahrräder verkauft, 30 Prozent davon hatten einen elektrischen Antrieb. „Seit Mitte April dieses Jahres ist der Anteil der E-Bikes auf 60 Prozent gestiegen“, berichtet Michael Nendwich, stellvertretender Obmann der Sparte Freizeitartikel in der Wirtschaftskammer.

Er sieht dafür zweierlei Gründe: Einerseits Personen, die mit dem Elektrofahrrad bequem und vor allem virus-sicher zur Arbeit fahren wollen. Andererseits Heimaturlauber. „Man fährt heuer nicht weg, sondern macht Urlaub an einem See oder in den Bergen und erkundet die Landschaft mit einem E-Bike.“ Seiner Meinung nach hält der Fahrradboom „sicher die nächsten zwei, drei Jahre an“. Gesünder und schlanker werden die Österreicher damit auch. Eine Stunde Radfahren verbrennt zwischen 400 und 700 kcal.

## Kleine Geschichte des Radfahrens

Wer etwas auf sich hielt, fuhr um 1900 auf zwei Rädern. 1936 gab es 200.000 Radler in Wien.

**A**benteuermaschinen“ nannten sie manche. Doch für andere waren sie nur abenteuerlich. Unnatürlich schnell waren die Menschen mit den neuartigen Vélocipèden. Und rücksichtslos. Die Zeitungen waren voll von Berichten über Fahrradfahrer, die Fußgänger und Pferde erschreckt haben sollen.

Wir schreiben das Jahr 1890 und in Wien wird ein neues Transportmittel populär: Das Fahrrad. Als Weiterentwicklung des Hochrades war es für eine breite Masse geeignet. „Auch das untere Bürgertum konnte es sich leisten“, erklärt der Historiker Bernhard Hachleitner, der mit mehreren Autoren für das Buch „Motor bin ich selbst – 200 Jahre Radfahren in Wien“ die Geschichte aufarbeitet.

Das neue Gefährt begeisterte sofort die Wiener Schickeria. Künstler und Schriftsteller, so zum Beispiel Arthur Schnitzler, brausten auf zwei Rädern umher, andere taten es ihnen nach. Vor allem für die Frauen brachte es Freiheit und einen Emanzipationsschub. Plötzlich konnten sie sich unabhängig und rasch fortbewegen. Und weil man mit einem langen Kleid nicht Radfahren konnte – selbst wenn versucht wurde, Gewichte im Saum einzunähen –, entstand eine neue Mode: Hosenröcke und später sogar (Skandal!) Bundhosen.

Die Menschen entdeckten Ausflüge mit dem Rad für sich. Zu den ersten Radfahrklubs kamen zahlreiche weitere. Im Jahr 1888 gab es bereits 13 mit mehr als 700 Mitgliedern. Sie legten die ersten Radwege in Wien an. Erlaubt waren diese aber nur am Stadtrand.

### FÜHRERSCHEIN FÜRS RAD

Denn das neue Vélocipède oder Bicycle war ein Streitgegenstand. Radfahrer sahen sich vor der Jahrhundertwende mit strengen Regeln konfrontiert, das Bicycle galt als Sport- und nicht als Transportmittel. „Nur auf Radwegen und einzelnen Straßenzügen oder etwa im Prater durfte man fahren“, erzählt Hachleitner. Zuvor musste man aber einen Kurs besuchen und ein Erlaubnisschein lösen. 1896 waren 12.694 Scheine ausgestellt worden. Kurz darauf wurde die Regel abgeschafft.

Im frühen 20. Jahrhundert bekam das Rad von einer neuen Spielerei Konkurrenz: dem Automobil. Das Interesse an zwei Rädern ließ nach. „Erst in den 30er-Jahren gingen die Zahlen der Radfahrer wieder nach oben“, sagt Hachleitner. Es gab einen regelrechten Boom. Erfasste eine Zählstelle am Karlsplatz im Durchschnitt 1925 noch 315 Radler pro Tag, waren es 1937 bereits 8.083 (bei der Zählstelle Operngasse waren es 2019 3.492). 1934 wurde eine Nummerntafelpflicht eingeführt, 1936 gab es 200.000 Fahrräder in der Stadt.

## KURZ &amp; LEICHT



## 1-2-3 Ticket

Die österreichische Regierung plant ein neues Ticket für Züge, Busse und alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel. Mit dem Ticket reist man um einen Euro pro Tag in einem Bundesland, um zwei Euro in zwei Bundesländern und um drei Euro durch ganz Österreich. Deshalb heißt das Ticket 1-2-3 Ticket. Für den öffentlichen Verkehr in ganz Österreich kostet das 1-2-3 Ticket nur 1.095 Euro im Jahr. Das 1-2-3 Ticket soll schon im Jahr 2021 kommen.



BMNT | ALEXANDER HAIDEN

Das Netz an öffentlichen Stromtankstellen wächst stetig.

## Mehr Förderung für Elektro-Fahrzeuge

Elektro-Fahrzeuge leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Die österreichische Bundesregierung hat die Förderung für Elektrofahrzeuge deshalb erhöht. Damit soll auch die Wirtschaft belebt werden. Insgesamt stehen 63,5 Millionen Euro zur Verfügung. Für den Kauf eines Elektroautos gibt es künftig 5.000 statt bisher 3.000 Euro Zuschuss. Auch für andere Elektro-Fahrzeuge gibt es mehr Geld: für Elektro-Motorräder 1.200 statt bisher 1.000 Euro, für Elektro-Mopeds 800 statt bisher 700 Euro und für Elektro-Transporträder 850 statt bisher 400 Euro.

## Sicher Radfahren

Nur korrekt ausgestattete Fahrräder dürfen am Straßenverkehr teilnehmen. Das bestimmt die Fahrradverordnung. Jedes Fahrrad braucht eine Hupe oder eine Glocke und ein weißes oder hellgelbes Licht vorne. Hinten braucht das Rad ein rotes Licht. Das Rücklicht darf auch blinken, das Vorderlicht nicht. Außerdem braucht ein Fahrrad für den Straßenverkehr verschiedene Reflektoren, auch seitlich und an den Pedalen. Einen Kindersitz darf man nur hinter dem Fahrer anbringen. Für Kinder gilt außerdem die Helmpflicht.

## Die Presse

25.7.2020, Mirjam Marits



## Stadt der Fußgänger

Nicht nur die Radfahrer, auch die Fußgänger werden in Wien mehr. Ein „Walk to Work“-Tag soll zu noch mehr Fußwegen animieren.

**M**anche Ideen brauchen eine Weile, ehe sie am anderen Ende der Welt aufgegriffen werden, mitunter sogar zwei Jahrzehnte: Was in Australien schon 1999 als „Walk to Work“-Bewegung begonnen hat, ist nun auch in Wien angekommen: Am ersten „Walk to Work“-Tag sind alle Wienerinnen und Wiener aufgerufen, in die Arbeit zu gehen. Wer für den Arbeitsweg die halbe Stadt durchqueren muss, darf dabei freilich auch ein wenig schummeln oder abkürzen: „Es reicht ja schon“, sagt Eugene Quinn, dessen Verein Space and Place den „Walk to Work“-Day in Wien initiiert hat, „wenn man drei Stationen früher aus der Straßenbahn aussteigt.“

Dass das Zufußgehen als langsamste Möglichkeit gilt, um von A nach B zu kommen und daher mitunter als Zeitverschwendung gesehen wird, sei der falsche Zugang. „Walking is Working“, sagt der in Wien lebende Brite. Also: Auch der Weg zum Arbeitsplatz sollte als Teil der Arbeitszeit verstanden werden, findet Quinn. Könnte man ihn doch auch bestens beruflich nutzen: Zum Brainstormen, Ideen schmieden, Telefonate führen oder gar – so wie es Apple-Gründer Steve Jobs praktiziert hat –, um Vorstellungsgespräche im Spazierengehen abzuhalten.

Wobei die Wiener dem Zufußgehen ohnehin nicht abgeneigt sind, im Gegenteil: Der Anteil der Wege, die in Wien zu Fuß zurückgelegt werden, steigt seit Jahren und liegt derzeit (Stand 2019) bei 30 Prozent und damit weit vor den Wegen, die mit dem Fahrrad absolviert werden (sieben Prozent). Drei Viertel der Wiener gaben in einer Umfrage der Mobilitätsagentur im Vorjahr an, täglich oder mehrmals die Woche auch Strecken, die länger als zehn Minuten dauern, zu Fuß zurückzulegen.

## APP ZÄHLT HEUER 1,46 MILLIARDEN SCHRITTE

Ob der Anteil der Fußwege heuer weiter gestiegen ist – etwa weil man in Coronazeiten Menschenansammlungen in den öffentlichen Verkehrsmitteln meiden will –, ist noch nicht untersucht worden. Allerdings zeigt eine Auswertung der „Wien zu

Fuß“-App, bei der man auch seine Schritte zählen lassen kann, dass zumindest die App-User 2020 bisher mehr zu Fuß unterwegs waren als im Jahr davor. 1,46 Milliarden Schritte wurden heuer (bis 20. Juli) über die App gezählt, im Vorjahr waren es im gleichen Zeitraum 1,29 Milliarden Schritte – also 170 Millionen weniger.



WIEN TOURISMUS | PETER RIGAUD

In den engen Altstadtgassen von Wien ist man zu Fuß am besten unterwegs.

Ist Wien denn eine Stadt, in der man gut zu Fuß unterwegs sein kann? Durchaus, findet „Walk to Work“-Day-Initiator Quinn. „Viele Wiener sind anderer Meinung, weil sie es lieben zu jammern, aber Wien ist eigentlich eine sehr fußgängerfreundliche Stadt“. Wobei gar nicht so viel geklagt wird: Immerhin 72 Prozent der Befragten stimmten im jüngsten Mobilitätsreport der Aussage zu, dass Wien „eine Fußgängerstadt“ sei, 85 Prozent sind auch mit der Breite der Gehwege zufrieden. Verbesserungsbedarf? Ist durchaus vorhanden – so wünscht sich eine Mehrheit (69 Prozent) längere Grünphasen bei den Fußgängerampeln.

## Park statt Parkplatz

Welche neuen Stadtkonzepte schaffen lebenswerten Wohnraum für die Menschen?

**D**as derzeit strittigste Thema zieht sich von der Wiener Innenstadt durch fast alle europäischen Städte. Raumplaner, Verkehrsforscher und Politiker wissen: Die Straße muss neu organisiert werden. Architekturtheoretiker Mathias Mitteregger vom Future Lab der TU Wien: „Die perfekte Stadt wird es nie geben. Wichtig ist, Schritte in die richtige Richtung zu setzen und Lösungen zu finden. Der Druck ist enorm. Neben Fußgängern, Rad- und Autofahrern drängen auch Carsharing und E-Scooter auf die Straße.“ Zudem ist der Klimawandel in vollem Gange. „Enorme Hitze und Starkregen in Städten machen die Herausforderungen der Klimakrise spürbar“, erklärt Verkehrsplanerin Barbara Laa.



INNSBRUCK TOURISMUS | CHRISTOF LACKNER

Flanieren, einkaufen, Kaffee trinken: Fußgängerzone in Innsbruck

Die Coronakrise und temporär für Pkw gesperrte Straßen haben die Diskussion um den öffentlichen Raum in ganz Europa in Gang gesetzt. „In der Stadt haben die Menschen kein privates Grün vor der Haustür, daher muss das Straßennetz adaptiert

werden, sodass hochqualitativer Lebensraum entsteht“, sagt Mitteregger. Barbara Laa spricht zudem eine gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums an: „Fahrbahnen und Parkplätze für Autos zu verringern, sind große Veränderungen. Dafür braucht es ein Konzept, das keinen ausschließt.“ Ein nachhaltiges Umdenken von Städten und Mobilität sei aber unausweichlich. Laa: „Auch in der Stadt der Zukunft wird es Autos geben, aber sie werden nicht mehr vor der Haustür, sondern am Siedlungs- oder Stadtrand geparkt.“

Diese Maßnahme bringt zudem Leben in leerstehende Erdgeschoßzonen. Gernot Stöglehner, Institutsleiter Raumplanung an der Universität für Bodenkultur Wien: „Erdgeschoß und Straßenraum können nicht miteinander in Beziehung gebracht werden, wenn alles vollgeparkt ist.“ Für eine Belebung brauche es weniger Autos und mehr Platz zum Gehen und Radeln. Dem pflichtet Zivilingenieur Hermann Knoflacher bei: „Mit der Fußgängerzone steigen die Umsätze. Außerdem wird der Hausbestand aufgewertet.“

Wie die Stadt der Zukunft aussehen kann, weiß Aglaée Degros, Institutsleiterin Städtebau an der TU Graz. Sie hat die Vision einer lebendigen Stadt mit begrünten Straßen, wo Kinder spielen. Die Luft ist sauber, ebenso öffentliche Plätze. „Oft werden urbane Räume mit einem schmutzigen Ort assoziiert – das muss aber nicht so sein.“ Hitzeinseln werden durch Bäume und Wasser vermieden und jeder Bewohner erreicht binnen 15 Minuten eine Infrastruktur mit Nahversorger, Kinderbetreuung, Co-Working-Spaces und Grünraum. „Die Stadt der Zukunft braucht Straßen, die unterschiedliche Nutzungen zulassen und Raum, wo die Menschen zusammenkommen können.“

## So teuer sind Autoparkplätze

Fixe Stellplätze für das eigene Auto werden immer teurer.

**E**in Parkplatz für das eigene Auto – für viele ist dies eine Selbstverständlichkeit. In Städten werden diese rund acht Quadratmeter Fläche aber zunehmend zum Luxusgut. Bis zu 275 Euro kosten die teuersten Garagenplätze in Wien, bis zu 130 Euro in Graz. Vor allem in den Stadtzentren verschwinden immer mehr Autoparkplätze aus dem öffentlichen Raum, um mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger zu bekommen. Das Fördern der aktiven Mobilität bedeutet aber auch für viele Anrainer, dass man trotz Ausnahmegenehmigung immer länger nach einem Zonenparkplatz sucht.

Viele mieten deshalb einen eigenen fixen Stell- oder Garagenplatz, die Kosten dafür können

allerdings schnell einen dreistelligen Euro-Betrag pro Monat erreichen. Die Faustregel, wie bei Immobilienpreisen generell: Je näher zum Zentrum, desto teurer.

Das teuerste Pflaster in Österreich ist Wien. Dort reicht die Spanne von 25 Euro in Randbezirken bis 275 Euro pro Monat. Graz ist im Städtevergleich günstig: Billige Stellplätze gibt es ab 48 Euro, die teuersten Parkplätze im Zentrum kosten bis zu 130 Euro – macht Platz vier in Österreich. Damit ist es in Graz billiger als in Innsbruck, wo man von 50 bis 150 Euro für einen Parkplatz bezahlen muss. In Linz kosten Stellplätze von 39 bis 150 Euro, in Salzburg 40 bis 120 Euro monatlich.

## Reisen als Klimafaktor

Die zu erwartenden höheren Flugpreise könnten einen Wandel zu Bus und Bahn unterstützen.

**U**nser Konsumverhalten hat einen großen Einfluss auf unsere Umweltbilanz. Die Zusammenhänge sind aber sehr vielschichtig, das Reisen ist aber auf jeden Fall ein Bereich, in dem es viel zu verbessern gibt. Und wie mit dem Essen ist es auch mit dem Reisen. Es ist grundsätzlich ein integrierter Bestandteil menschlicher Lebensführung, niemand kann ganz darauf verzichten.

Aber man kann durch weniger fahren und mit einer vernünftigen Auswahl an Lebensmitteln und Verkehrsmitteln den persönlichen ökologischen Fußabdruck deutlich verringern, ohne vor substantziellen Einbußen an Lebensqualität Angst haben zu müssen. Man kann sogar die Lebensqualität gleichzeitig verbessern, weil wir ja für die Anstrengungen auch mit Gesundheit und intakten Lebensräumen belohnt werden, jedenfalls sagt uns das die Forschung.



ÖBB | CHRISTIAN AUERWECK

Klimafreundlich verreisen: Viele Urlaubsziele sind auch bequem mit Bahn oder Bus zu erreichen.

### MEHR BAHN, MEHR BUS

Aber was ist vernünftiges Reisen? Der Verkehrsclub Österreich (VCO) hat soeben die Publikation „Klimafaktor Reisen“ veröffentlicht. Es erstaunt nicht, dass in der österreichischen Bevölkerung etwa zwei Drittel der reisebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf das Flugzeug entfällt, etwa ein Drittel ist den Personenwagen zuzuordnen. Die reisebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen, verursacht durch Bahn und Bus, lassen sich in einer Tortengrafik hingegen kaum erfassen, mit 0,5 bzw. 0,8 Prozent.

Daraus lässt sich ableiten, was zu tun wäre: mehr Bahn, mehr Bus, weniger Auto, viel weniger Fliegen. Die zu erwartenden deutlich höheren Flugpreise mit dem Neustart nach Corona könnten einen Richtungswechsel durchaus unterstützen.