



Schwerpunkt heute:

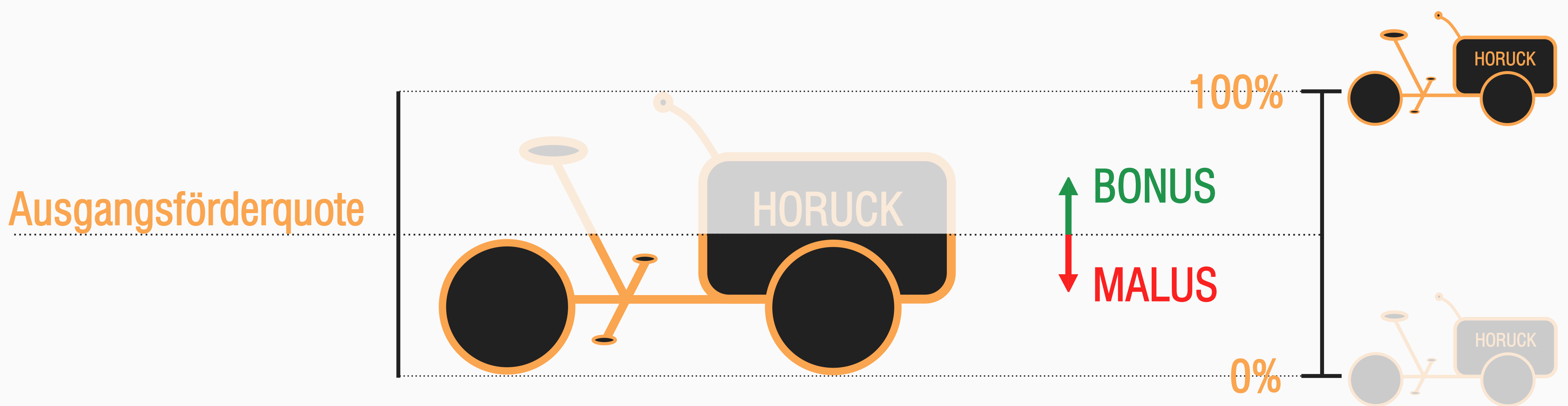
Effizienter Fördermitteleinsatz für (E-)(Lasten-)Räder

Herausforderung:

- Zweckmäßigkeit der eingesetzten Fördermittel fraglich
- tatsächlicher Bedarf und Nutzung für Planung und Ausbau unbekannt

Lösungsansatz (bundesweit):

BONUS-MALUS-SYSTEM in Abhängigkeit von Zielkriterien



1

Erhebungsphase:

Geförderte (E-)(Lasten-)Räder werden datenschutzkonform getrackt

2

Festlegung Zielkriterien:

Fahrleistungsabhängige Definition nach Raumtypen

3

Vergabe mit Bindung an Zielkriterien

Steuerbarkeit über die Definition der Zielkriterien

Nutzen:

- Steigerung der Förderwirksamkeit, Werbung als Zusatzfinanzierung
- Unterstützung der soziokulturellen Perspektive
- Erleichterung des Zugangs zu Mobilitätsalternativen
- verbesserte Planungs- und Steuerungsgrundlagen
- Integrierbarkeit in bestehende Buchungssysteme

Wir suchen:

- Umsetzungspartner

Kontakt: DI Markus Moser, moser@planum.eu

DI Georg Huber, huber@planum.eu



e-WALK: Ein Projekt zur Abschätzung des Potenzials von e-Scootern in der Alltagsmobilität

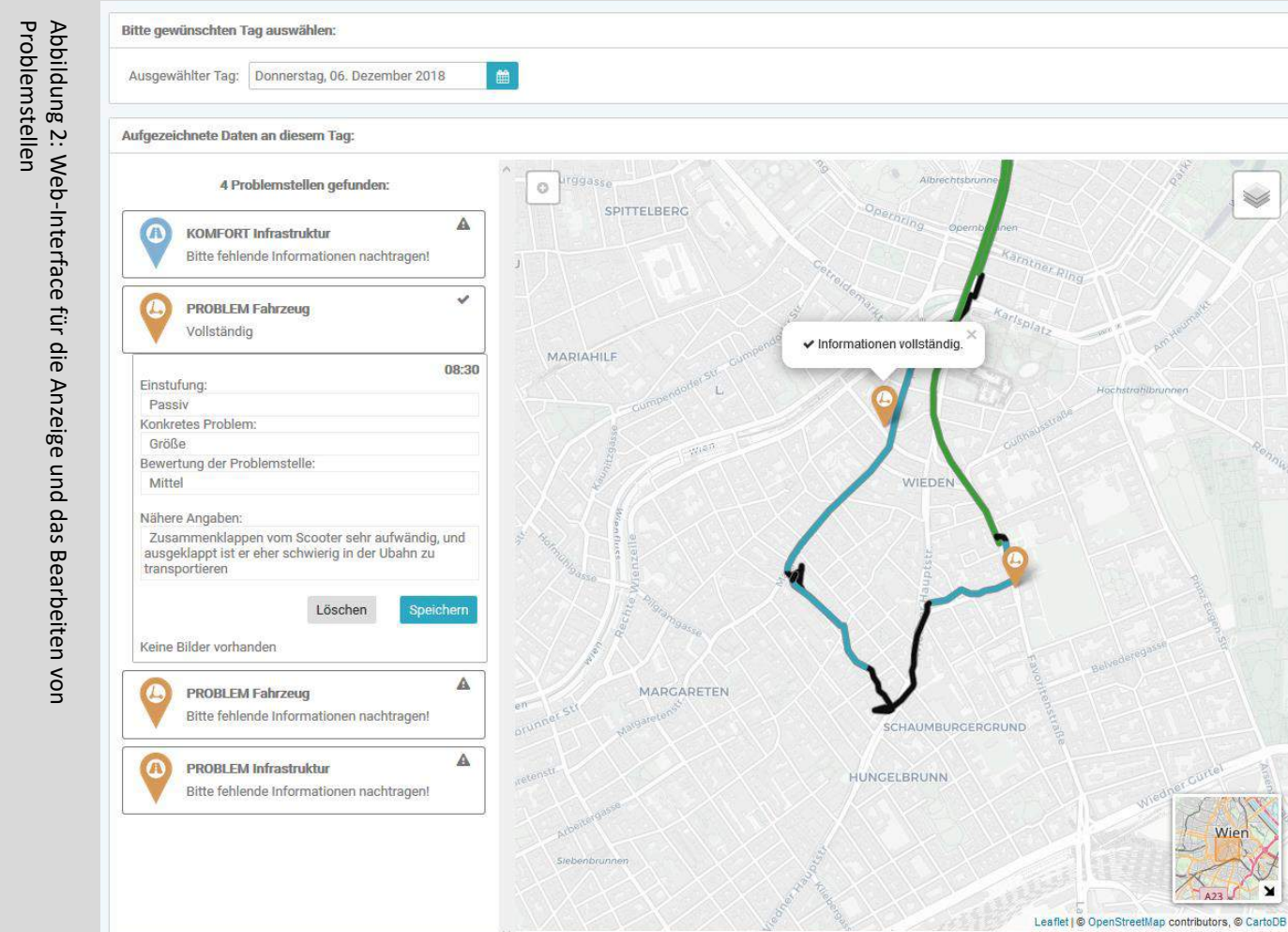
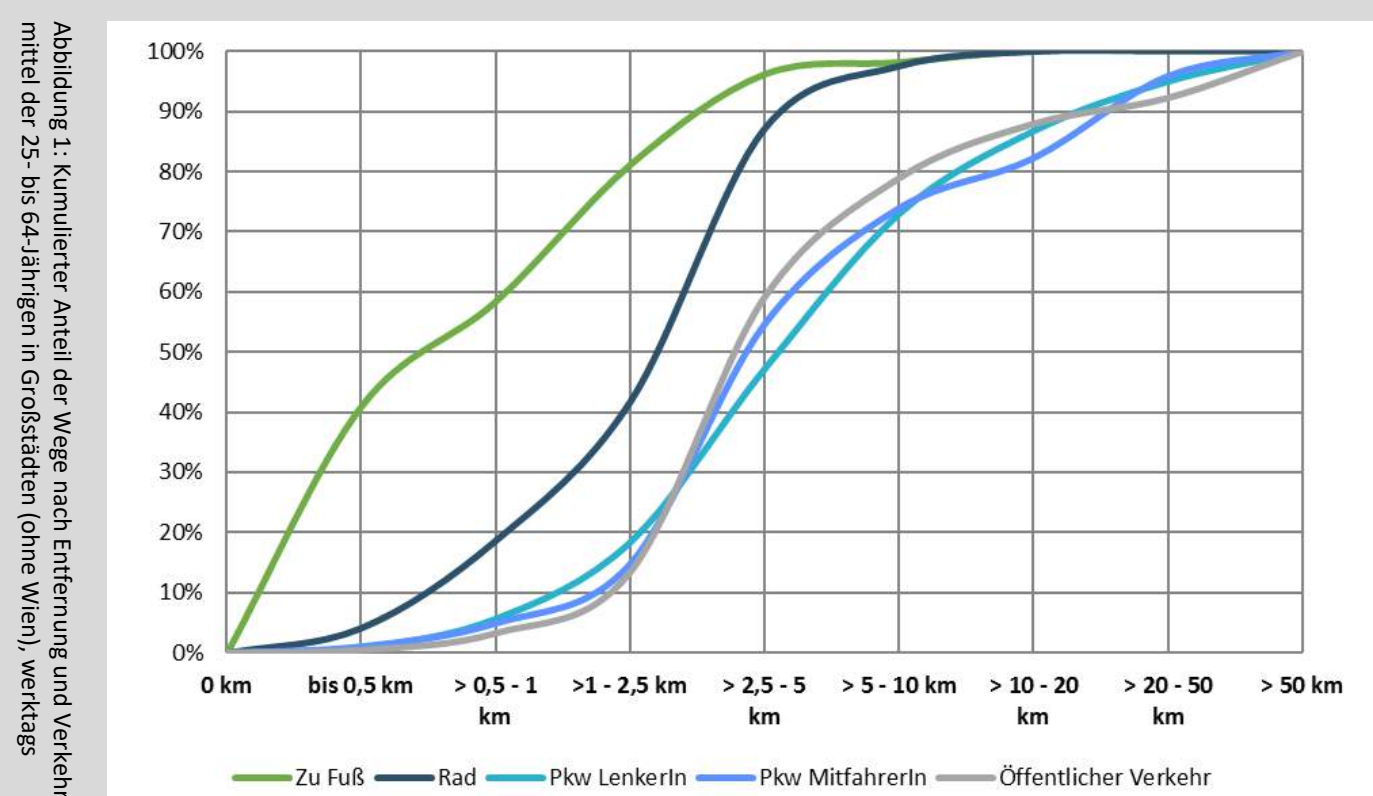
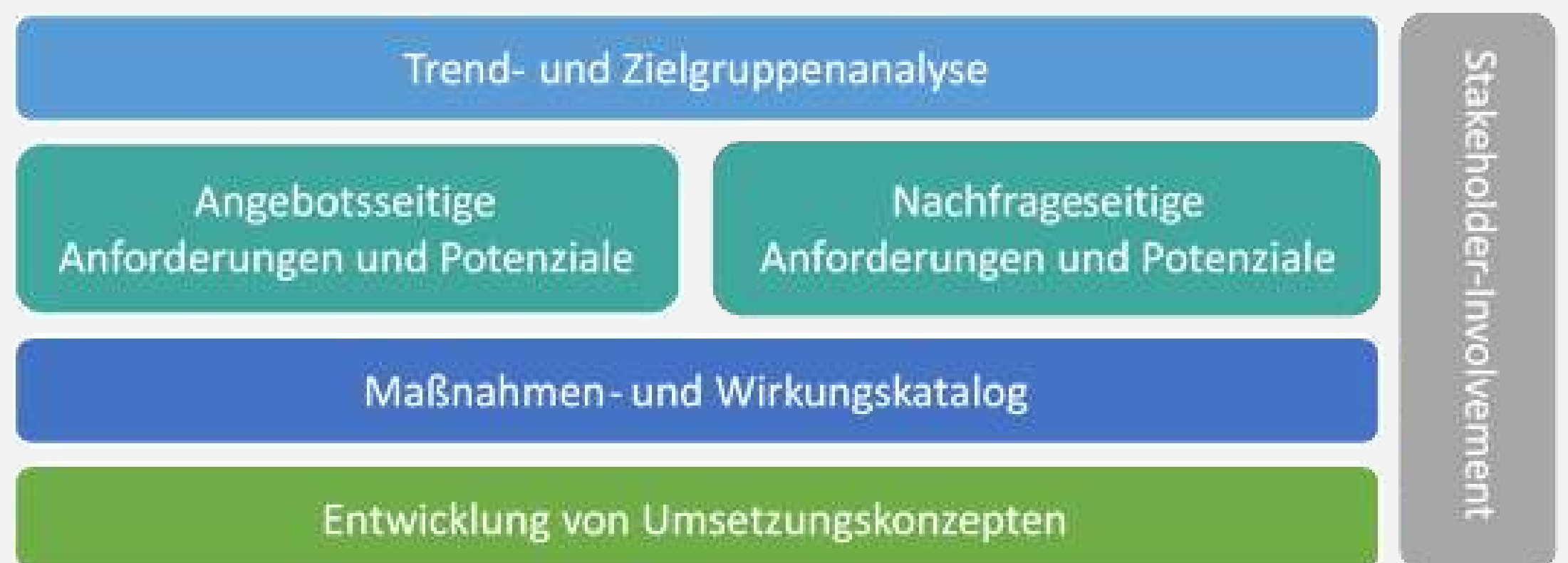
AutorInnen: Eichhorn, A., Knowles, D., Zuser, V. (KFV Kuratorium für Verkehrssicherheit); Schwieger, K., Aleksa, M. (AIT Austrian Institute of Technology GmbH); Sedlacek, N., Steinacher, I. (Herry Consult GmbH)

Ziele

Es sollen Strategien für eine nachhaltige, regionale und sichere Mobilität aufgezeigt werden, die es der lokalen Bevölkerung ermöglichen, die „erste und letzte Meile“ ihres Alltagsweges in Kombination mit dem ÖV ohne eigenen Pkw zurückzulegen.

Projektablauf

Das Projekt startete im März 2018. Finale Ergebnisse werden im Sommer 2020 vorliegen.



Erste Ergebnisse

- **Unfallanalyse:** Jährlich verunfallen in Österreich 85 Personen mit Kleinfahrzeugen (Durchschnitt 2013-2017). Die Informationen zu diesen Unfällen sind jedoch relativ spärlich, da die amtliche Verkehrsunfallstatistik bis vor Kurzem nicht unterschieden hat, ob Kleinfahrzeuge elektrisch angetrieben sind oder nicht. Darüber hinaus besteht eine hohe Dunkelziffer bei Alleinunfällen, die von der Exekutive gar nicht erfasst wurden.
- **Trend- und Zielgruppenanalyse:** E-Scooter sind insb. unter den 25- bis 64-Jährigen verbreitet. In Österreichs Großstädten enden etwa ein Drittel aller Pkw-Wege nach max. 3-4 km (siehe Abb. 1): Innerhalb dieser Altersgruppe ist damit ein deutliches Umsteigepotenzial erkennbar.
- **Rechtliche Rahmenbedingungen:** Bis vor Kurzem bestand Unsicherheit über die Verkehrsflächen, die e-Scooter verwenden sollen. Ab Juni 2019 sind e-Scooter mit einer Bauart Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h bzw. 600 Watt überall dort zulässig, wo auch Radfahren erlaubt ist.
- **Smartphonebasierte Mobilitätsenerhebung:** Das bestehende Smart Survey System wurde spezifiziert und zu einem e-WALK Mobilitätsenerhebungssystem erweitert. Dadurch können nun Wege und Problemstellen von e-Scooter-Testpersonen im Alltag mittels App erhoben und bewertet werden.

Laufende Aktivitäten

- **Testfahrten mit ProbandInnen:** Derzeit erfolgt die Überprüfung von e-Scootern auf ihre Alltagstauglichkeit im Verkehr. Insgesamt werden 50 ProbandInnen und Probanden jeweils eine Woche mit Testgeräten ausgestattet und deren Erfahrungen erfasst.
- **Parcours-Tests:** Mit SchülerInnen unterschiedlichen Alters wird untersucht, wie junge Menschen mit e-Scootern umgehen können und wo Probleme mit der Handhabung auftreten.
- **Fokusgruppen:** Die subjektive Einschätzung der (Nicht-)NutzerInnen zu Chancen und Risiken von e-Scootern im Alltag wird erhoben und anschließend in die Potenzialeinschätzung einfließen.



Foto: Gettyimages



Foto: AIT/Johannes Zinner

Kontakt:
Mag.ª A. Eichhorn
anita.eichhorn@kfvi.at

DI K. Schwieger
klemens.schwieger@ait.ac.at

DI N. Sedlacek
office@herry.at



Foto: KFV

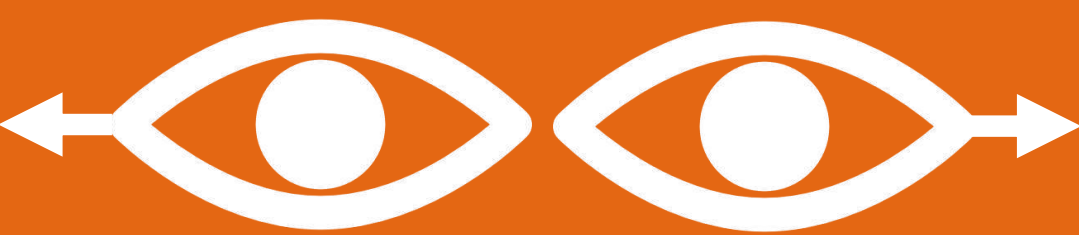
Ausblick

- **Online-Befragung:** Um ein allgemeines Meinungsbild zu verschiedenen Aspekten der Straßenraum-Nutzung und unterschiedlichen Perspektiven zu erhalten, werden ca. 150 e-Scooter-NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen befragt.
- **Maßnahmenkatalog:** Durch eine Analyse und Zusammenführung der relevanten Ergebnisse werden Ansatzpunkte für zukünftige Maßnahmen identifizieren.
- **Stakeholder-Workshops:** In zwei interdisziplinären ExpertInnen-Workshops folgt eine Auseinandersetzung mit gewonnenen Erkenntnissen und den daraus abgeleiteten Maßnahmen.
- **Umsetzungskonzept:** Abhängig von den Ergebnissen der vorangegangenen Arbeitspakete werden für jene Maßnahmen, die sich als besonders zielführend herausgestellt haben, Umsetzungskonzepte in Form einer Road Map ausgearbeitet.



ANALYSE DER BLICKZUWENDUNGEN RADFAHREN GEGEN DIE EINBAHN

Dipl.-Ing. Dr. Michael Meschik, David Hacker BSc, Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang J. Berger, Dipl.-Ing. Ulrich Leth | Beispiel-Kreuzung: Peter-Jordan-Straße / Cottagegasse, 1180 Wien

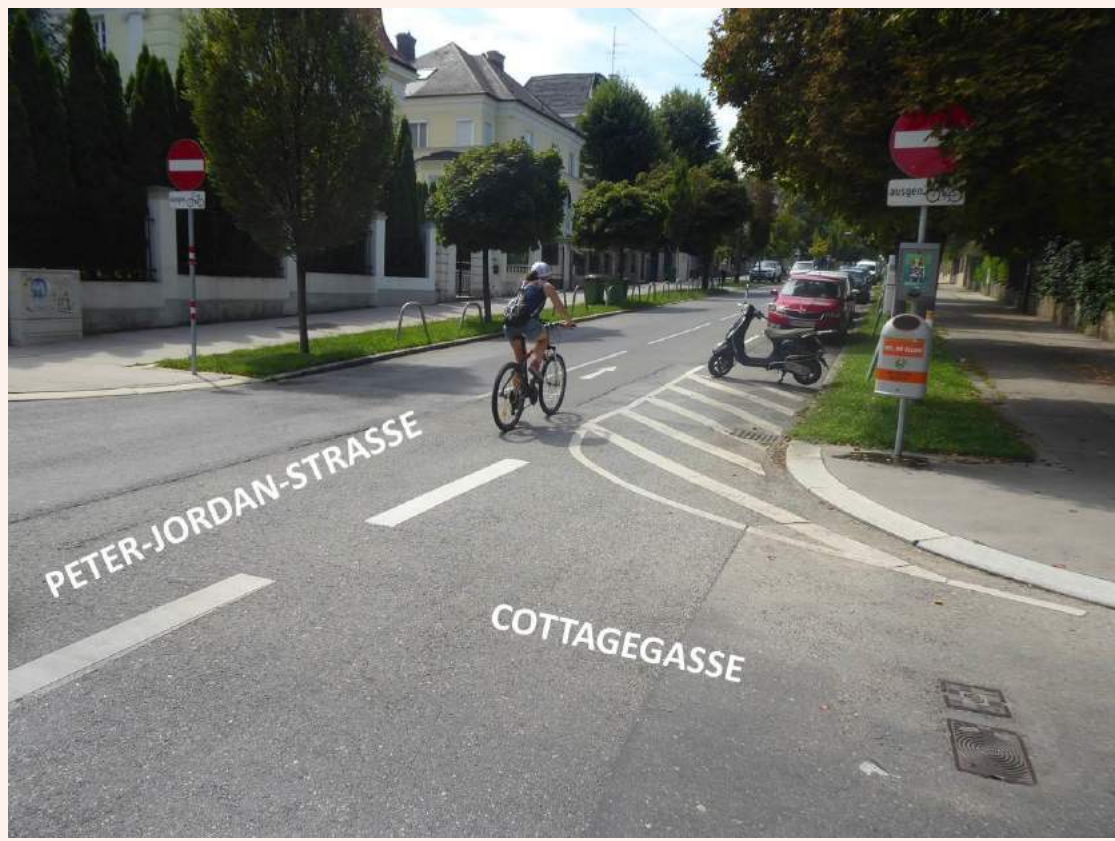
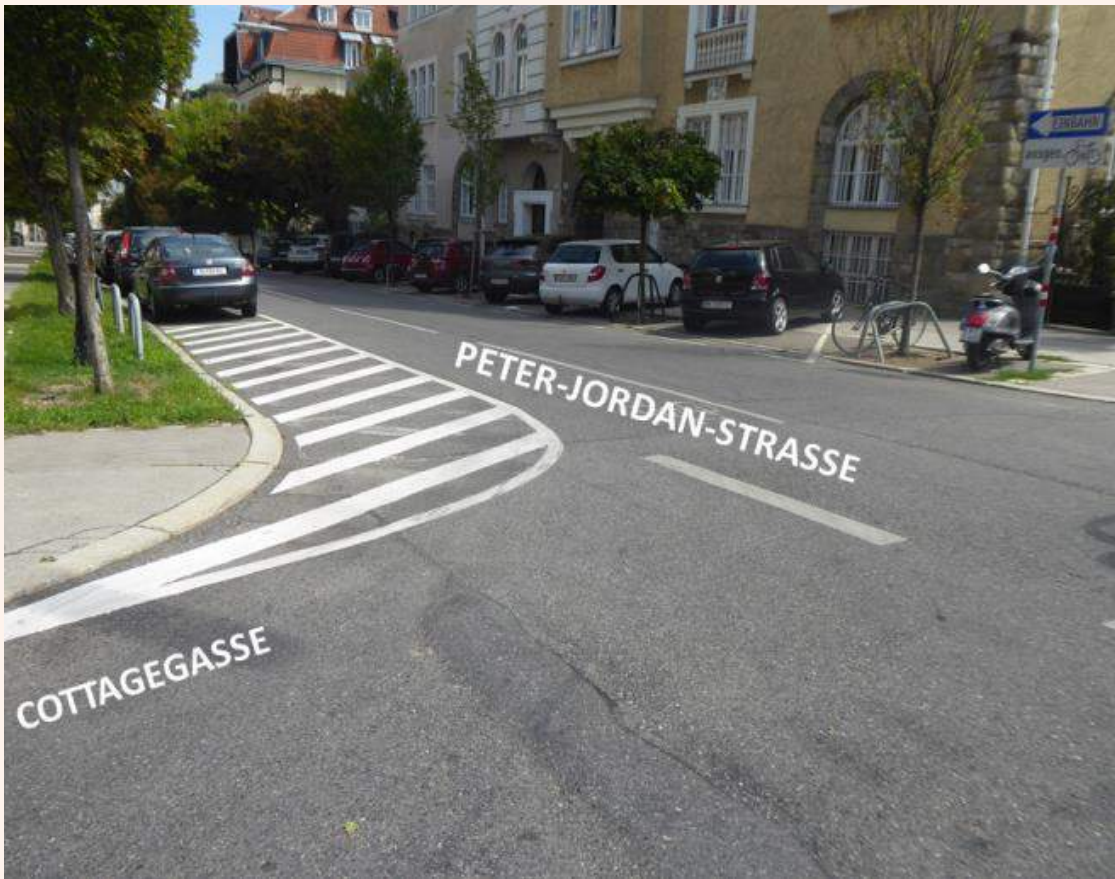


SITUATION

LenkerInnen von Kfz beachten gegen die Einbahn fahrende RadfahrerInnen oft zu wenig. Das führt immer wieder zu Unfällen, die mit fehlender Blickzuwendung zusammenhängen. Dies konnte mit einer Untersuchung erhärtet werden.

UNTERSUCHUNG

Das Blickverhalten von LenkerInnen, die in die Kreuzung einführen, wurde beobachtet und mit weiteren Parametern (ungefähres Alter, Geschlecht) festgehalten. An der dargestellten Kreuzung wurden die Blicke von ca. 700 LenkerInnen erfasst. Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten wurden mittels Videoanalyse erfasst. Die wesentlichsten Ergebnisse sind in untenstehender Grafik dargestellt.

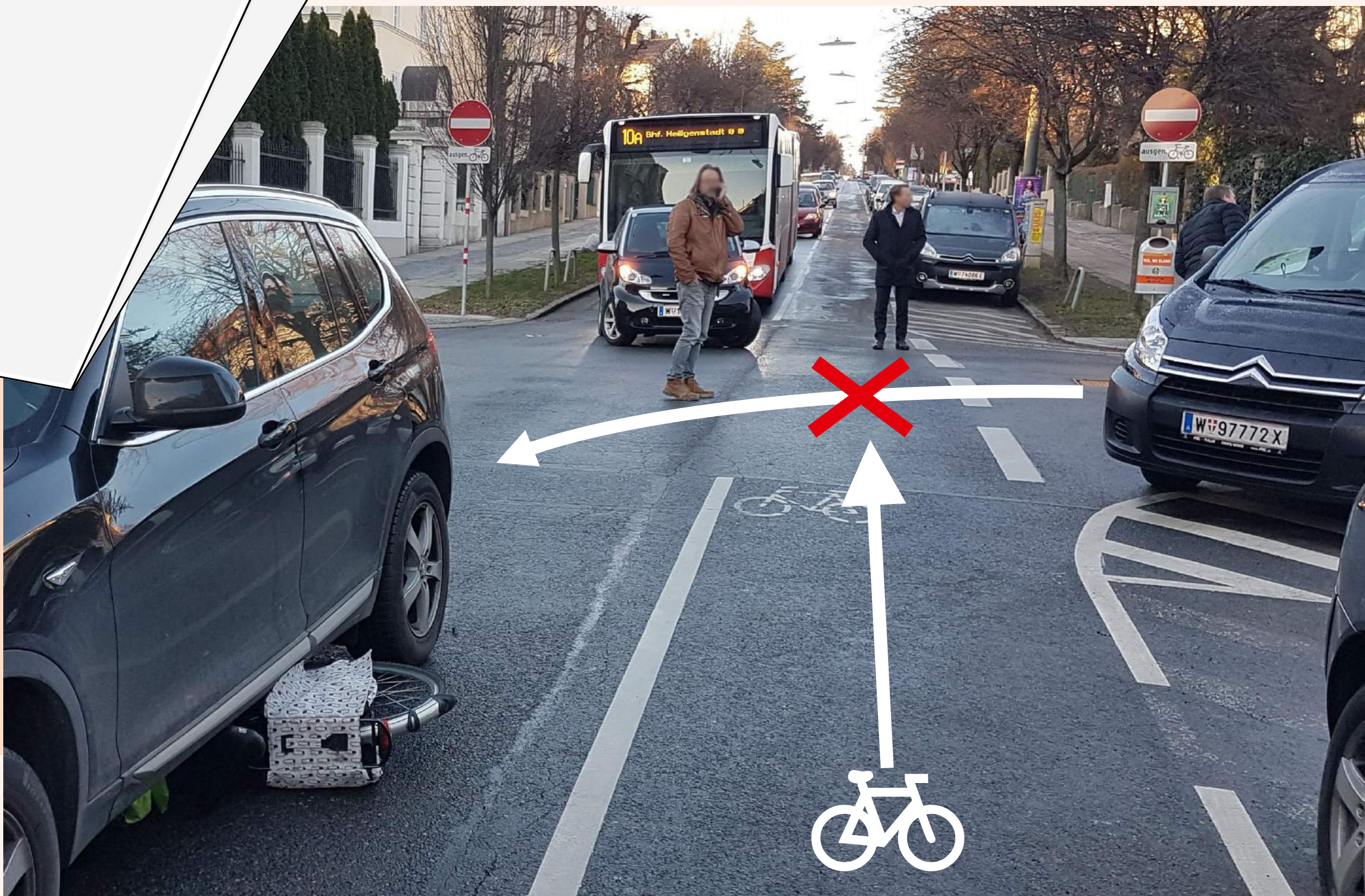


MAßNAHMENVORSCHLÄGE

- Erhöhung der **Aufmerksamkeit** von LenkerInnen aus der Cottagegasse hinsichtlich des Radverkehrs in der Peter-Jordan-Straße – insbesondere jenem entgegen der Einbahnrichtung (bergauf)
- Verbesserung der **Sichtverhältnisse**
- Geschwindigkeitsdämpfung** auf der Peter-Jordan-Straße

DETAILS

Blickzuwendungen der Kfz-LenkerInnen aus der Cottagegasse



| | | Erstblick | | | | Letztblick | | | | Anzahl Linksblicke | | | | | | | | Anzahl Rechtsblicke | | | | | | | | SUMME | | |
|-----------------|---------------|-----------|-----|--------|-------|------------|--------|-----|-----|--------------------|-----|-----|-----|----|----|---|---|---------------------|-----|-----|----|----|---|---|-----|-------|-----|--|
| | KFZ GESAMT | links | | rechts | links | | rechts | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | | | | |
| jung | weiblich | 26 | 72% | 10 | 28% | 4 | 11% | 32 | 89% | 3 | 19 | 10 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 18 | 14 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 36 | 5% | 12% | |
| | männlich | 35 | 73% | 13 | 27% | 6 | 13% | 42 | 88% | 5 | 18 | 17 | 6 | 1 | 1 | 0 | 0 | 21 | 19 | 6 | 1 | 1 | 0 | 0 | 48 | 7% | | |
| | gesamt | 61 | 73% | 23 | 27% | 10 | 12% | 74 | 88% | 8 | 37 | 27 | 7 | 4 | 1 | 0 | 0 | 39 | 33 | 8 | 3 | 1 | 0 | 0 | 84 | 12% | | |
| mittel | weiblich | 128 | 82% | 28 | 18% | 17 | 11% | 139 | 89% | 11 | 33 | 69 | 31 | 8 | 4 | 1 | 0 | 1 | 43 | 67 | 32 | 10 | 2 | 2 | 0 | 157 | 22% | |
| | männlich | 307 | 78% | 85 | 22% | 42 | 11% | 350 | 89% | 33 | 139 | 149 | 54 | 13 | 4 | 0 | 0 | 156 | 175 | 41 | 17 | 3 | 0 | 0 | 392 | 56% | | |
| | mittel gesamt | 435 | 79% | 113 | 21% | 59 | 11% | 489 | 89% | 44 | 172 | 218 | 85 | 21 | 8 | 1 | 0 | 1 | 199 | 242 | 73 | 27 | 5 | 2 | 0 | 549 | 79% | |
| alt | weiblich | 18 | 82% | 4 | 18% | 3 | 14% | 19 | 86% | 1 | 9 | 8 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 10 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 3% | | |
| | männlich | 40 | 91% | 4 | 9% | 9 | 20% | 35 | 80% | 2 | 11 | 19 | 7 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 16 | 18 | 8 | 4 | 0 | 0 | 1 | 44 | 6% | |
| | alt gesamt | 58 | 88% | 8 | 12% | 12 | 18% | 54 | 82% | 3 | 20 | 27 | 11 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 25 | 28 | 11 | 4 | 0 | 0 | 1 | 66 | 9% | |
| SUMME | | 554 | 79% | 144 | 21% | 81 | 12% | 617 | 88% | 55 | 229 | 272 | 103 | 28 | 10 | 1 | 1 | 1 | 263 | 303 | 92 | 34 | 6 | 2 | 1 | 699 | | |
| weiblich gesamt | | 172 | 80% | 42 | 20% | 24 | 11% | 190 | 88% | 15 | 61 | 87 | 36 | 11 | 4 | 1 | 0 | 1 | 70 | 91 | 37 | 12 | 2 | 2 | 0 | 215 | 31% | |
| männlich gesamt | | 382 | 79% | 102 | 21% | 57 | 12% | 427 | 88% | 40 | 168 | 185 | 67 | 17 | 6 | 0 | 1 | 0 | 193 | 212 | 55 | 22 | 4 | 0 | 1 | 484 | 69% | |

| | KFZ GESAMT | kein Blick | nur links | nur rechts | links & rechts | SUMME | | | |
|-----------------|------------|------------|-----------|------------|----------------|-------|-----|-----|-----|
| | | | | | | | | | |
| jung | weiblich | 0 | 0 | 3 | 8% | 33 | 92% | 36 | 5% |
| | männlich | 0 | 0 | 5 | 10% | 43 | 90% | 48 | 7% |
| | gesamt | 0 | 0 | 8 | 10% | 76 | 90% | 84 | 12% |
| mittel | weiblich | 1 | 0 | 10 | 6% | 146 | 93% | 157 | 22% |
| | männlich | 0 | 0 | 33 | 8% | 359 | 92% | 392 | 56% |
| | gesamt | 1 | 0 | 43 | 8% | 505 | 92% | 549 | 79% |
| alt | weiblich | 0 | 0 | 1 | 5% | 21 | 95% | 22 | 3% |
| | männlich | 0 | 0 | 2 | 5% | 42 | 95% | 44 | 6% |
| | gesamt | 0 | 0 | 3 | 5% | 63 | 95% | 66 | 9% |
| SUMME | | 1 | 0 | 54 | 8% | 644 | 92% | 699 | |
| weiblich gesamt | | 1 | 0 | 14 | 7% | 200 | 93% | 215 | 31% |
| männlich gesamt | | 0 | 0 | 40 | 8% | 444 | 92% | 484 | 69% |