

Radverkehr als Teil der Daseinsvorsorge

2. Österreichischer
Fußverkehrsgipfel &
17. Österreichischer Radgipfel

Assoc.-Prof. Stefanie Peer
Institut für Räumliche und Sozial-Ökologische
Transformationen (ISSET)
Forschungsinstitut für Raum- und Immobilienwirtschaft

WU
VIENNA



Was bedeutet Daseinsvorsorge?

Daseinsvorsorge bezeichnet die Sicherung grundlegender Versorgung, um die Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe für alle Bürger:innen zu gewährleisten.

- Dazu zählen Gesundheit, Bildung, Nahversorgung, Pflege und **Mobilität**.
- Daseinsvorsorge endet nicht bei der Bereitstellung von Einrichtungen und Dienstleistungen. Entscheidend ist auch ihre **Erreichbarkeit**.
- Vor allem in **ländlichen und suburbanen Räumen** (größere Distanzen, zentralisierte Angebote) ist ausreichende Erreichbarkeit oft nur mit dem **Pkw** gegeben.
 - **Öffentlicher Verkehr** wird meist als primäre Alternative gesehen
 - **Radverkehr** kommt in der Diskussion um die Daseinsvorsorge wenig vor

Welchen Beitrag könnte der Alltagsradverkehr zur Daseinsvorsorge im ländlichen und suburbanen Raum leisten?

Wie die internationale Forschung den Begriff Daseinsvorsorge (weiter-) denkt

Von der Bereitstellung zur Versorgung und Teilhabe:

Foundational Economy: Was trägt den Alltag?

Grundlegende Infrastrukturen und Dienstleistungen – darunter Mobilität, Energie, Wohnen, Gesundheit, Bildung und Pflege – bilden die materielle und soziale Grundlage alltäglicher Teilhabe (*Foundational Economy Collective, 2018; Hansen, 2022*)

Social Provisioning: Wie wird Versorgung hergestellt?

Versorgung entsteht nicht allein über Märkte, sondern im Zusammenspiel von Staat, Markt, Haushalten und Gemeinschaften – einschließlich unbezahlter Arbeit. (*Power 2004; Bärnthaler, Novy & Plank 2021*)

Provisioning Systems: Durch welche Systeme wird Versorgung ermöglicht?

Bedürfnisse werden nicht durch einzelne Angebote gedeckt, sondern durch Systeme aus Ressourcen, Technologien, Infrastruktur, Institutionen und sozialen Praktiken. Unterschiedliche Systeme ermöglichen dieselbe Teilhabe mit unterschiedlichem Ressourcenaufwand. (*Fanning, O'Neill & Büchs 2020; Mattioli et al. 2020*)

Spatial Justice: Wer hat wo Zugang?

Daseinsvorsorge hat eine räumliche Gerechtigkeitsdimension: Nicht das Vorhandensein eines Angebots entscheidet, sondern dessen Erreichbarkeit und tatsächlicher Zugang (*Pereira, Schwanen & Banister 2017; Geurs & van Wee 2004*)

- **51% der österreichischen Bevölkerung lebt in Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohnern**
- Im europäischen Vergleich hat Österreich eine **gute Qualität an Angeboten** im ländlichen und suburbanen Raum
 - Dennoch viele Gemeinden ohne Nahversorger, Banken, Post, Gesundheitseinrichtungen, etc.
 - Beispielsweise haben 43% der Gemeinden unter 1000 EW keinen Nahversorger (*KMU Forschung Austria*)
- **Erreichbarkeit der Angebote setzt oft Autoverfügbarkeit voraus**
 - Autobesitzraten teilweise >700 Pkw/1000 EW (Wien: 363)
 - Personen ohne Pkw-Zugang angewiesen auf **Zeiteinsatz** anderer
 - **Leistbarkeit:** Autofreie Haushalte geben durchschnittlich unter 150 €/Monat für Mobilität aus, Haushalte mit einem Pkw über 500 €, mit zwei oder mehr über 850 € (*Konsumerhebung Statistik Austria, VCÖ*)
 - **Externe Kosten:** CO₂ Emissionen, Feinstaub, Lärm, Unfälle,..

Theoretisches Potenzial für mehr Alltagsradverkehr

- **Viele Pkw-Wege bewegen sich in einem radtauglichen Radius**
 - 40 % aller alltäglichen Pkw-Wege in Österreich liegen unter 5 Kilometer
 - Weitere 19 % aller alltäglichen Pkw-Fahrten sind zwischen 5 und 10 Kilometer
 - Insgesamt: 52 % aller Wege ≤ 5 km, 70 % ≤ 10 km (*Österreich Unterwegs 2013/14: Tomschy et al., 2016*)
- **E-Bike: Radius-Erweiterung**
 - Komfortabler, akzeptierter Alltagsradius steigt auf ca. 10 km
 - Topografische Unabhängigkeit („zu hügelig / zu weit“ weniger relevant)
- **Flächendeckender Öffentlicher Verkehr stößt im ländlichen Bereich an Grenzen**
 - Nachfrage nicht hoch genug: geringe Bevölkerungsdichten; 2/3 kein Interesse an flächendeckenden Angeboten (*Peer & Schönfelder, 2026*)
- **Fahrrad aufgrund seiner Kostenstruktur und Flexibilität Pkw & Öffis gut ergänzen**

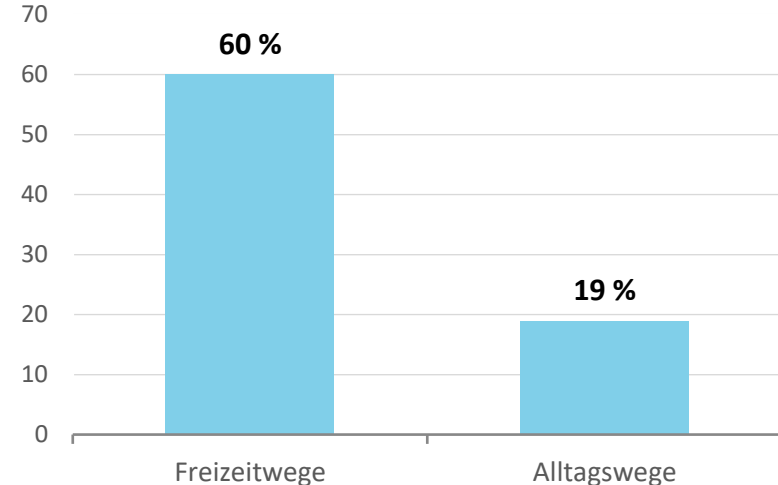
Praktisches Potenzial für mehr Alltagsradverkehr I

- **Repräsentative Befragung**
- $n = 1.026$, **Niederösterreich**, 2020
- 90% fahren regelmäßig Auto
- 71% besitzen ein Fahrrad

Paper: Peer, S., Gangl, K., Spitzer, F., & Van der Werff, E. (2023). Which policy measures can motivate active mobility in rural and semi-rural areas?. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 118, 103688.

Radfahren findet statt, aber überwiegend in der Freizeit:

Gelegentliche bzw. regelmäßige Radnutzung in Niederösterreich nach Wegezweck:



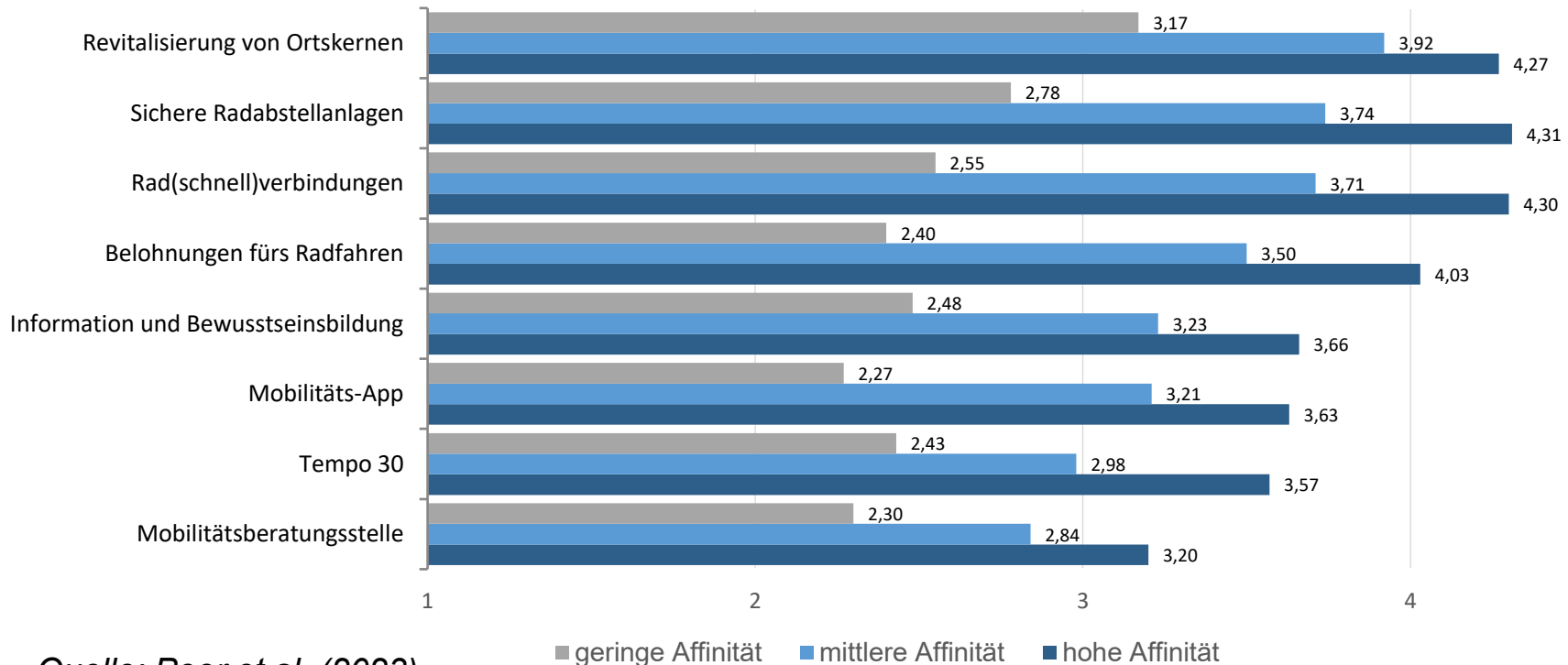
Praktisches Potenzial für mehr Alltagsradverkehr II

- **58% haben die Intention, das Fahrrad mehr zu benutzen auf Alltagswegen**
 - Nur 17% definitiv nicht; 24% eher nicht
 - 91% von jenen, die das Fahrrad bereits auf Alltagswegen nutzen, möchten es in Zukunft mehr benutzen
- Intention **unabhängig von Gemeindegröße** -> Personen in ländlicheren Räumen sind nicht weniger rad-affin
 - Aber: BewohnerInnen von größeren Gemeinden schon jetzt öfter mit dem Fahrrad unterwegs sind: schätzen auch Radinfrastruktur positiver ein
- Intention höher unter jenen, die denken, dass Radfahren aus **ökologischen und gesundheitlichen Gründen** positiv ist
 - Soziale Normen weniger wichtig

Quelle: Peer et al. (2023)

Was bräuchte es um das Potenzial zu heben? I

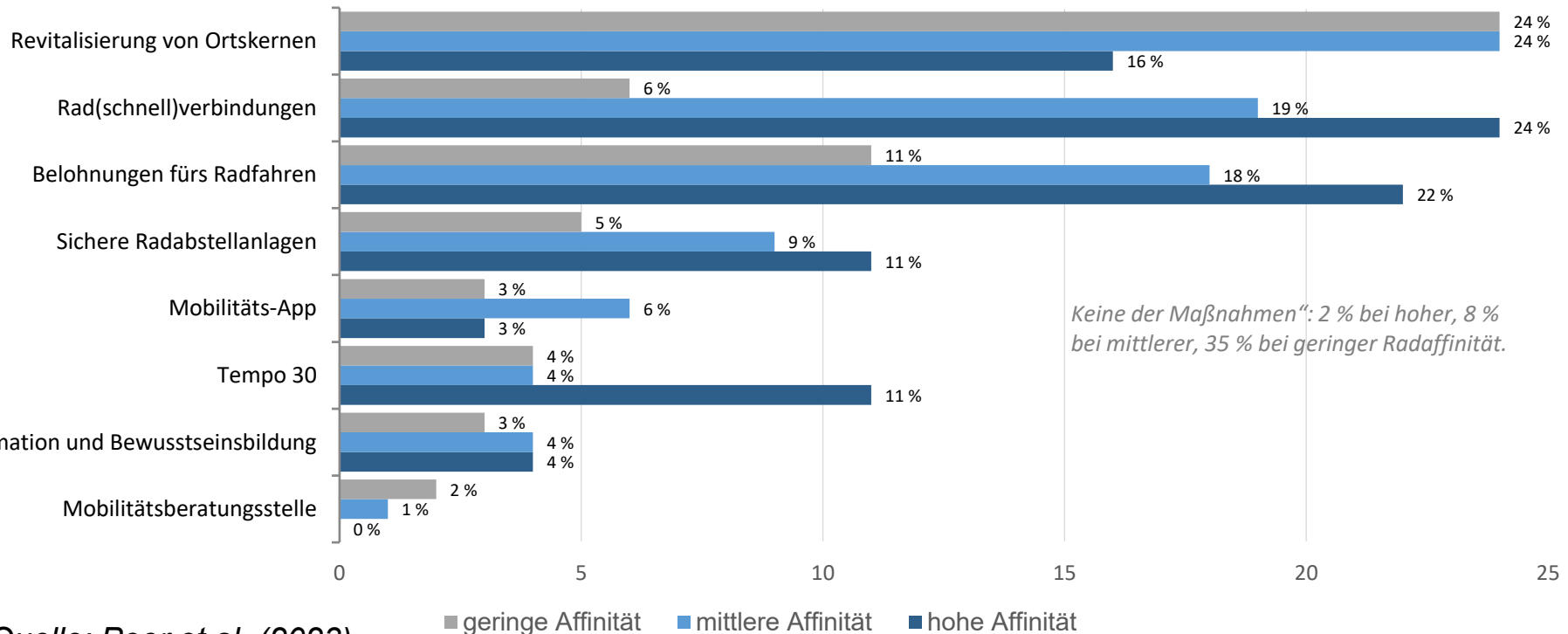
„Motiviert Sie diese Maßnahme?“; Mittelwerte, Skala 1–5; Segmentierung nach Rad-Affinität: hohe Affinität n = 152, mittlere n = 634, geringe n = 240



Quelle: Peer et al. (2023)

Was bräuchte es um das Potenzial zu heben? II

Anteil der Nennungen als wirksamste Einzelmaßnahme; Segmentierung nach Rad-Affinität: hohe Affinität n = 152, mittlere n = 634, geringe n = 240



Quelle: Peer et al. (2023)

Was bräuchte es um das Potenzial zu heben? III

Weitere Evidenz, dass vor allem Infrastruktur wirkt:

- Kraus & Koch (2021): **11-48% mehr Radverkehr auf provisorisch eingerichteter Rad-Infrastruktur**
 - Analyse von 736 Zählstellen, allerdings v.a. urban
- Personen nehmen **beträchtliche Umwege auf sich, um Radwege benutzen** zu können – relativ unabhängig von sozioökonomischen Charakteristiken
 - z.B. Krenn et al. (2014) (Daten aus Graz)

Wer würde von mehr (Möglichkeit zum) Alltagsradverkehr profitieren? - individuelle Ebene

- **Kinder und Jugendliche** Selbstständige Wege zu Schule, Sport und Freunden statt Elterntaxi
- **Ältere Menschen** Längerer Erhalt der Autonomie und gesellschaftlichen Teilhabe
- **Einkommensschwache Haushalte** Leistbare Mobilitätsoption – direkter Hebel gegen Transportarmut
- **Eltern/Betreuende Angehörige** Weniger Bedarf für Begleitwege
- **Alle** Positive Gesundheitseffekte. Regelmäßige Alltagsbewegung senkt die Gesamtmortalität messbar; Kontinuität wirkt stärker als sporadischer Sport (*Kelly et al. 2014*)

Wer würde von mehr (Möglichkeit zum) Alltagsradverkehr profitieren? - gesellschaftliche Ebene

- **Positive Gesundheitseffekte:** Entlastung des Gesundheitssystems
- **Externe Kosten** sinken, wenn motorisierte Wege ersetzt werden
- **Positive Spirale:** Aufwertung und bessere Anbindung des Ortskern mit Radinfrastruktur stärkt ökonomische Gegebenheiten im Ort → mehr Wegestrecken innerhalb des radtauglichen Radius
- **Radinfrastruktur-Kosten für Gemeinden** niedriger als für andere Verkehrsmittel
 - Relativ günstig im Bau, wenig Erhaltungsfolgekosten
 - Fördermöglichkeiten

- **Alltagswege in den Vordergrund rücken**

Oft Fokus auf touristischer Radinfrastruktur; Synergien zwischen Nutzungsformen (auch zwischen Geh- und Radwegen) nutzen.
- **Straßenbestand umverteilen**

Der Rückbau überbreiter Straßenquerschnitte senkt Erhaltungskosten und schafft Platz für Radinfrastruktur ohne Neuversiegelung.
- **Interkommunal denken**

Radwege gemeindeübergreifend planen.
- **Qualitätskriterien entwickeln**

(Ähnlich ÖV-Güteklassen): Durchgängigkeit, bauliche Trennung, Winterdienst, Abstellanlagen,..

- **An Kriterien der Daseinsvorsorge gemessen, schneidet das Rad sehr gut ab**
 - Für einen Großteil der Bevölkerung zugänglich, im Betrieb günstig, ohne Fahrplanbindung
- **Radverkehr kann auch außerhalb urbaner Gegenden Alltagswege für viele Bevölkerungsgruppen sichern**
 - Die Qualität der Radnutzung hängt stark von der Infrastruktur ab
 - E-Bikes erweitern Fahrradradius
 - Intention zu mehr Radnutzung auf Alltagswegen vorhanden, unabhängig von der Gemeindegröße
- **Wirksamkeit und Zustimmung nicht konträr**
 - Im Gegensatz zu vielen anderen Maßnahmen im Verkehrsbereich

- Bärnthaler, R., Novy, A., & Plank, L. (2021). The foundational economy as a cornerstone for a social–ecological transformation. *Sustainability*, 13(18), 10460.
- Fanning, A. L., O'Neill, D. W., & Büchs, M. (2020). Provisioning systems for a good life within planetary boundaries. *Global Environmental Change*, 64, 102135.
- Foundational Economy Collective. (2018). *Foundational economy: The infrastructure of everyday life*. Manchester University Press.
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140.
- Hansen, T. (2022). The foundational economy and regional development. *Regional Studies*, 56(6), 1033–1042.
- Kelly, P., Kahlmeier, S., Götschi, T., Orsini, N., Richards, J., Roberts, N., Scarborough, P., & Foster, C. (2014). Systematic review and meta-analysis of reduction in all-cause mortality from walking and cycling and shape of dose response relationship. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11, 132.
- KMU Forschung Austria. (2025). *Nahversorgerstudie*. Studie im Auftrag des Bundesgremiums Lebensmittelhandel der Wirtschaftskammer Österreich. Wien.
- Kraus, S., & Koch, N. (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118(15), e2024399118.
- Krenn, P. J., Oja, P., & Titze, S. (2014). Route choices of transport bicyclists: A comparison of actually used and shortest routes. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11(1), 31.
- Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K., & Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, 66, 101486.
- Peer, S., Gangl, K., Spitzer, F., & van der Werff, E. (2023). Which policy measures can motivate active mobility in rural and semi-rural areas? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 118, 103688.
- Peer, S., & Schönfelder, S. (2026). *Extending the Klimaticket: Willingness-to-pay for an integrated mobility guarantee and stated intentions to reduce car ownership* [Working Paper]. WU Wien.
- Pereira, R. H. M., Schwanen, T., & Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, 37(2), 170–191.
- Power, M. (2004). Social provisioning as a starting point for feminist economics. *Feminist Economics*, 10(3), 3–19.
- Tomschy, R., et al. (2016). *Österreich unterwegs 2013/2014: Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung*. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien.



VIENNA UNIVERSITY OF
ECONOMICS AND BUSINESS

DEPARTMENT Sozioökonomie

DEPARTMENT Socioeconomics
Welthandelsplatz 1, 1020 Vienna,
Austria

Assoc.-Prof. Stefanie Peer

Stefanie.peer@wu.ac.at
<https://www.wu.ac.at/isset/team/peer>