



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences – Austria

# Motivations- und Gesundheitsfaktoren niederösterreichischer Radpendler\*innen

Projektbericht – Schritt für Schritt zum radfreundlichen Betrieb  
15. Österreichischer Radgipfel 2024

Norbert Dürauer, MA | Alexander Eigner, BA, MA

# AGENDA

Einleitung  
Methode  
Fragestellungen  
Ergebnisse  
Highlights/Lessons Learned  
Ausblick

Themenbereich „Radfahren mit Rückenwind“

# EINLEITUNG



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences – Austria

Der tägliche Weg in die Arbeit – Vorteile und Herausforderungen des (Rad)Pendelns

Das Radfahren ist eine der körperlichen Aktivitäten, die den Teilnehmer\*innen zahlreiche Vorteile bietet:\*

- Zufriedenheit
- Flexibilität
- Erschwinglichkeit
- Körperliche Aktivität mit dem Transport verbinden
- Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks
- Externe Kosten des Verkehrs, einschließlich Staus, Lärm usw., senken

**Wie sieht die Radpendelsituation in diesem Zusammenhang in Niederösterreich aus?**

\*References auf Folie 20

# METHODE



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences – Austria

- Umfrage mittels Onlinefragebogen (Qualtrics-Umfragelink)
- Akquise der Umfrageteilnehmer\*innen via Social Media und direkten E-Mails
- Umfang: 26 Fragen
- 67% Radpendler\*innen (Fahrrad oder E-Bike plus Auto plus Öffis) und
- **27% Radpendler\*innen (nur Fahrrad oder E-Bike)**



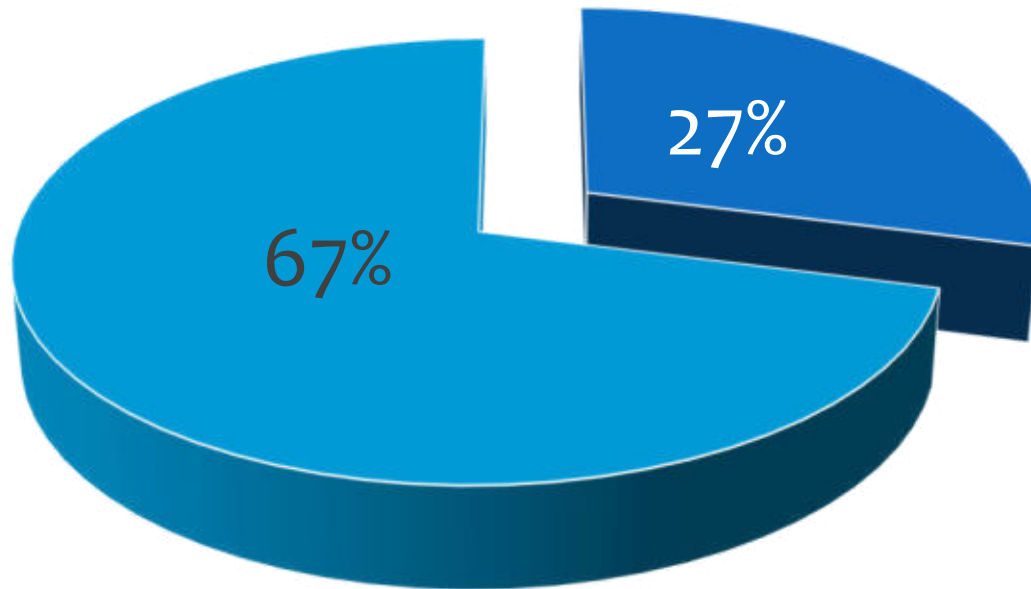
- Wie hoch ist die Quote von Radpendler\*innen in ausgewählten Städten Niederösterreichs?
- Welche organisatorischen Rahmenbedingungen und persönlichen Faktoren beeinflussen diese Pendler\*innen-Quote?
- Welcher Wissensgrad über die gesundheitlichen Auswirkungen von regelmäßigem Radfahren existiert innerhalb der Gruppe der Radpendler\*innen?

# ERGEBNISSE



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences - Austria

## Anteil der Befragungsteilnehmer\*innen



- Rad
- Rad + Auto und/oder Öffis

## Durchschnittliche Fahrt zur Arbeit (nur Rad)

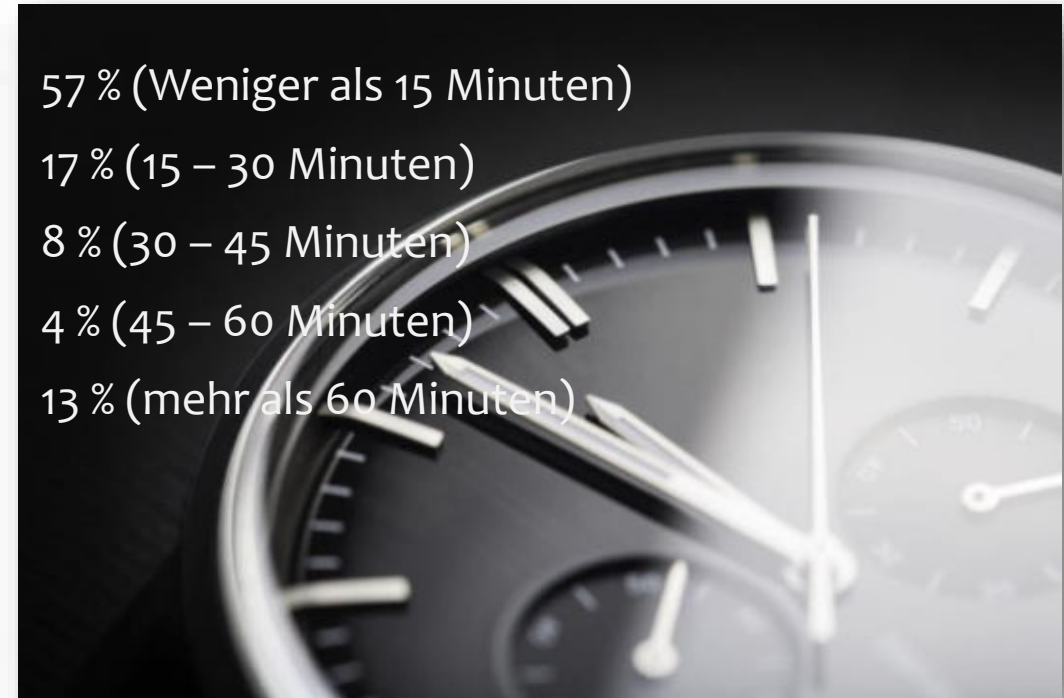
57 % (Weniger als 15 Minuten)

17 % (15 – 30 Minuten)

8 % (30 – 45 Minuten)

4 % (45 – 60 Minuten)

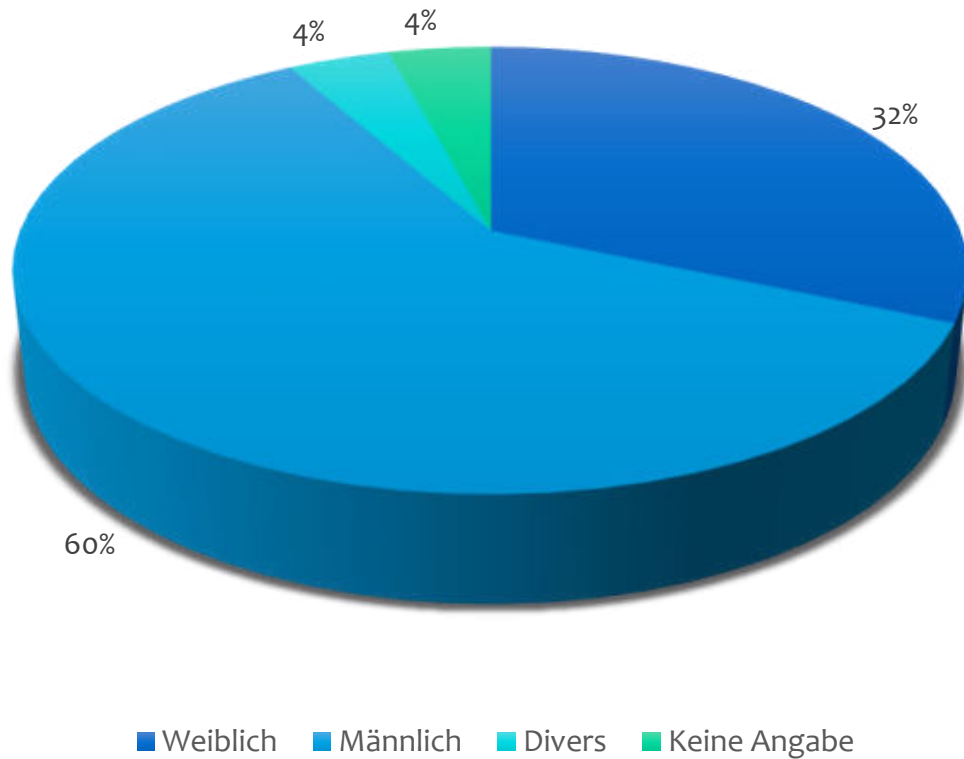
13 % (mehr als 60 Minuten)



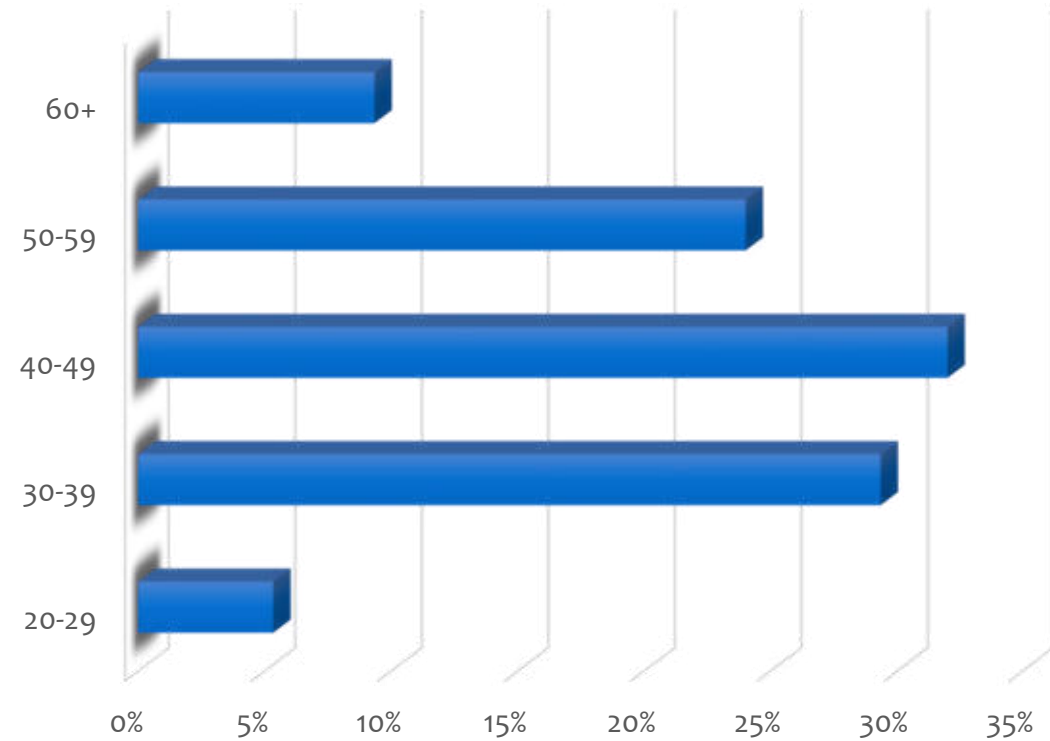
# ERGEBNISSE

## Demografische Daten

### Geschlechterverteilung der Radpendler\*innen



### Altersgruppen der Radpendler\*innen



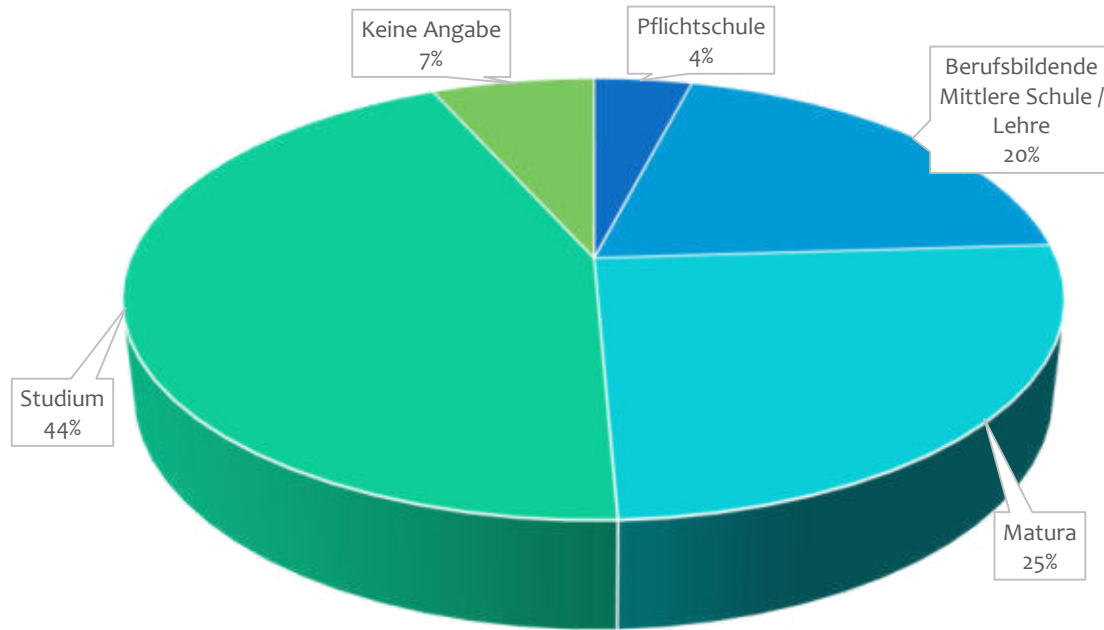
# ERGEBNISSE

## Demografische Daten

### Höchste abgeschlossene Ausbildung der Radpendler\*innen



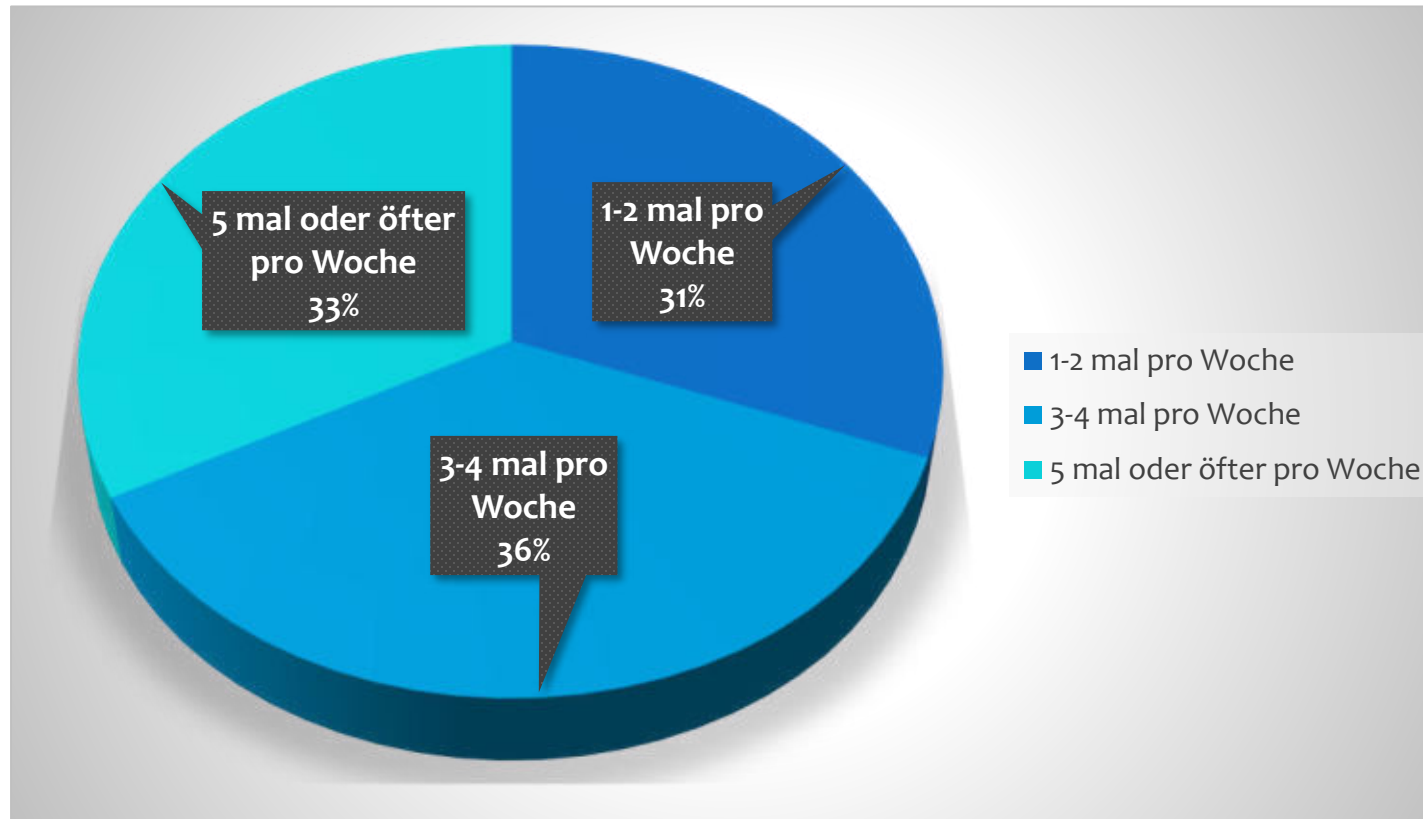
FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences – Austria



■ Pflichtschule ■ Berufsbildende Mittlere Schule / Lehre ■ Matura ■ Studium ■ Keine Angabe



## Häufigkeit der Nutzung des Fahrrades für das Arbeitspendeln



# ERGEBNISSE

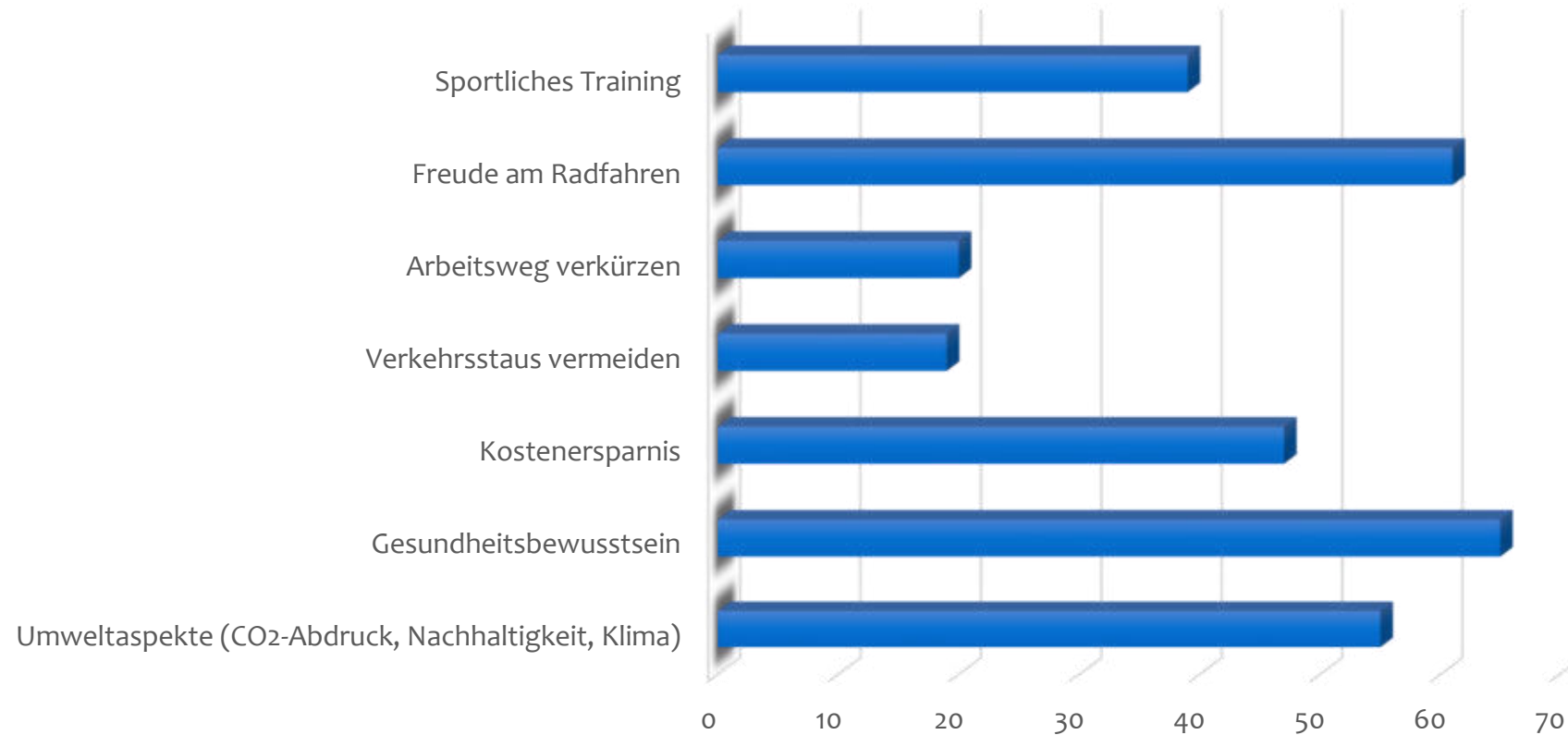
Persönliche Motivlage des Radpendelns



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences - Austria

„Warum fahre/pendle ich mit dem Fahrrad oder E-Bike?“

Aufteilung %



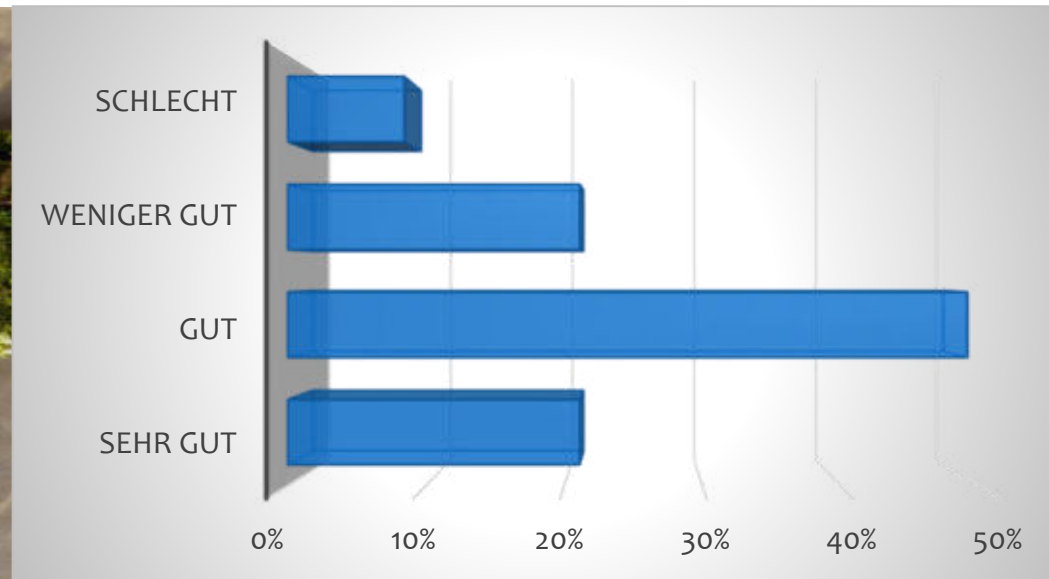
# ERGEBNISSE



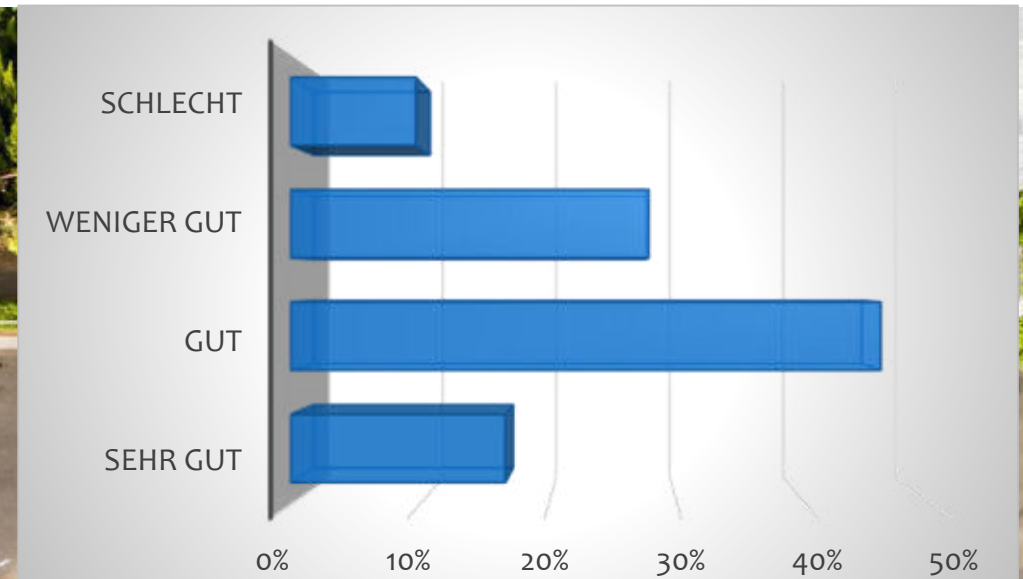
FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences - Austria

Organisatorische Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem Radpendeln 1/3

Beurteilung der Qualität der Radwege oder Straßen der Pendelstrecke



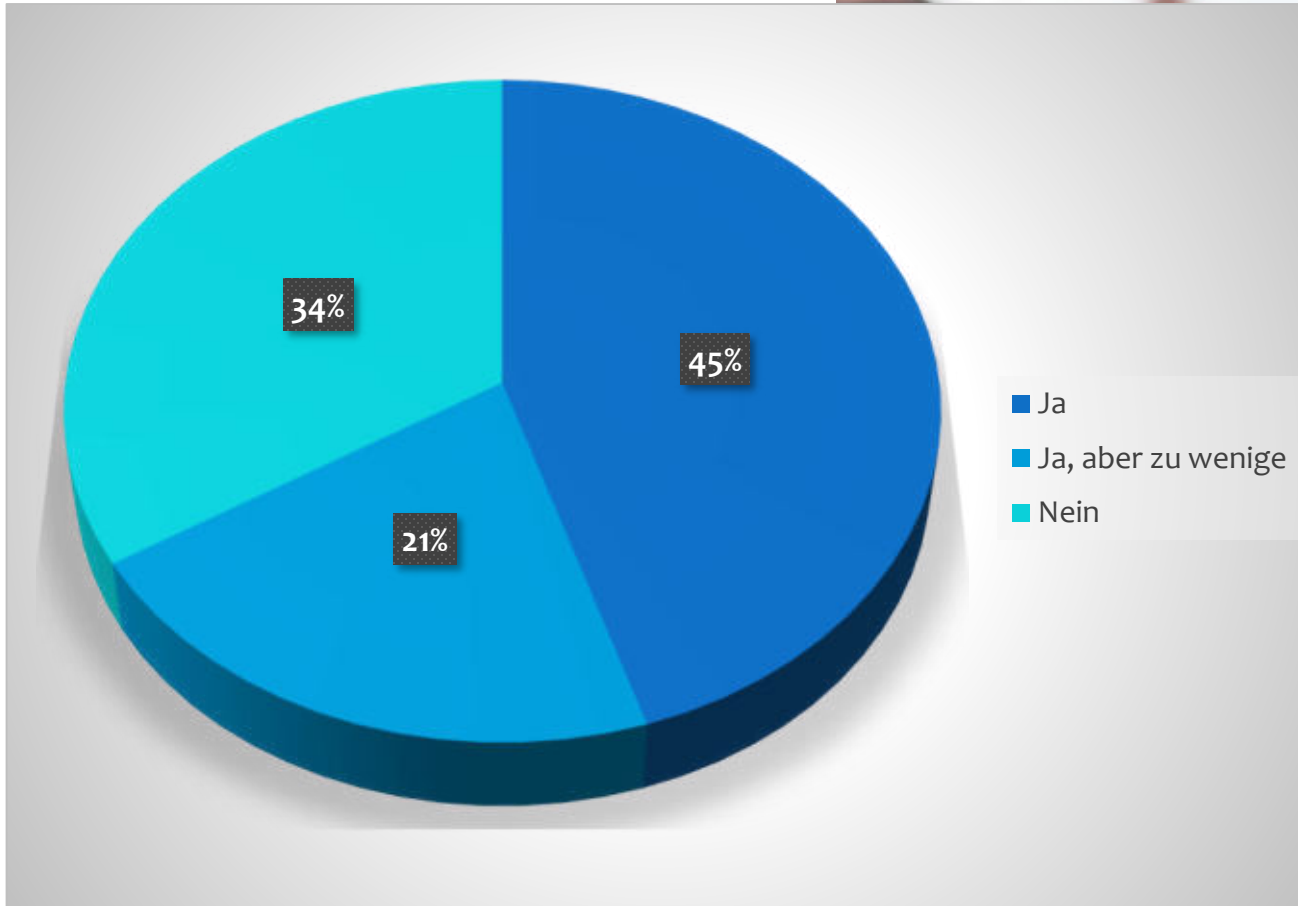
Beurteilung der Sicherheit der Radwege oder Straßen der Pendelstrecke



# ERGEBNISSE

Organisatorische Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem Radpendeln 2/3

Verfügbarkeit von diebstahlgeschützten Radabstellplätzen am Arbeitsplatz



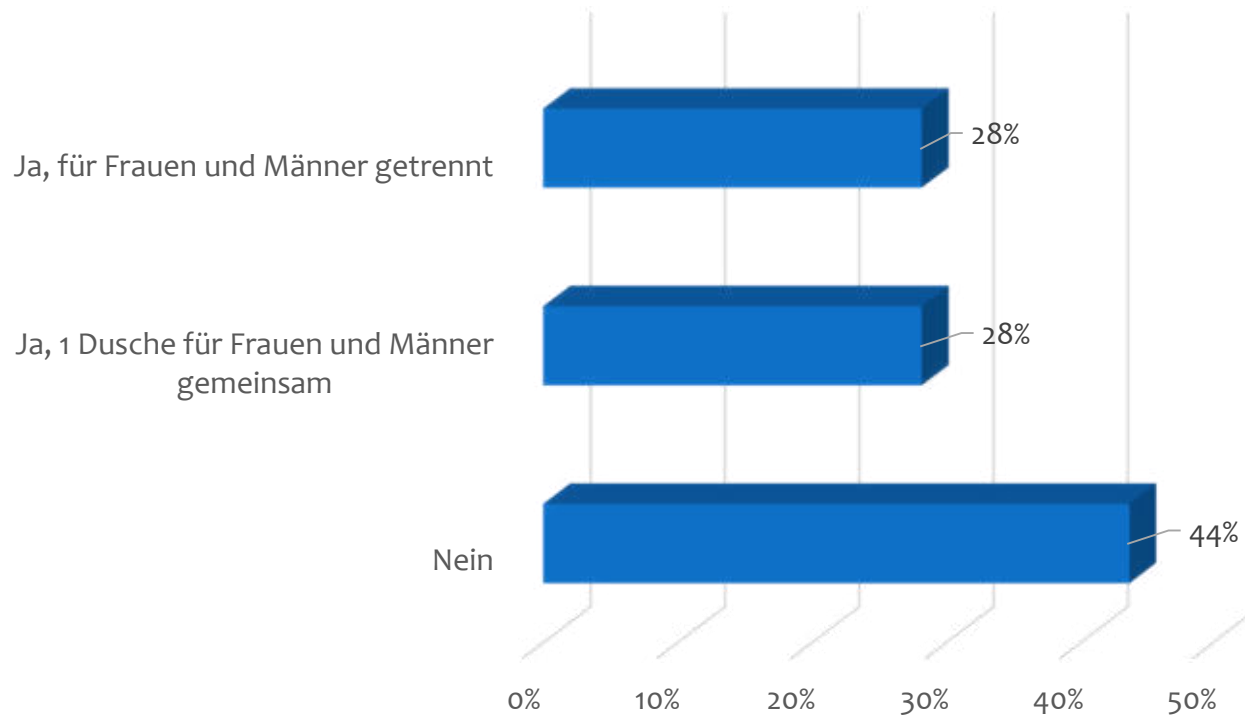
# ERGEBNISSE

Organisatorische Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem Radpendeln 3/3



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences - Austria

## Verfügbarkeit von Duschmöglichkeiten für Mitarbeiter\*innen am Arbeitsplatz



# ERGEBNISSE GESUNDHEITSDIMENSION



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences – Austria

## Fahrradpendler\*innen...

- erfreuen sich zu 85% (subjektiv) guter Fitness
- bewegen zu 75% ihr Fahrrad auch in ihrer Freizeit (mind. 1x/Woche)
- tun es zu 88% gerne (aus intrinsischer Motivation)
- unterschätzen (noch) die gesundheitlichen Auswirkungen und Vorteile

# Und noch etwas Interaktion

Frage an das Auditorium

Das Zurücklegen des Arbeitsweges mit dem Fahrrad im Vergleich zu einem Arbeitsweg mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmittel kann das Sterberisiko um insgesamt ... verringern.

# ERGEBNISSE STÄDTE (Auswahl aus 21 Bezirken)



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences – Austria

St. Pölten, Krems, Wr. Neustadt und Waidhofen/Ybbs...

- (sehr) hohe Zufriedenheit mit Qualität der Pendelstrecken
- Sicherheit der Radwege gut, aber mit Optimierungspotential
- zu wenig diebstahlgesicherte Fahrrad-Abstellplätze
- deutliches Unter-Angebot an (geschlechtergetrennten) Dusch-Möglichkeiten am Arbeitsplatz

# HIGHLIGHTS / LESSONS LEARNED

- Radpendler\*innen nahezu unabhängig von Entfernung
- Vorteile (z.B. höhere Lebenserwartung) überwiegen Nachteile (z.B. Unfallrisiko)
- Radpendeln führt zu Freizeit-Radfahren
- hohe Bedeutung von Nachhaltigkeit (ökonomisch, ökologisch, sozial)



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences - Austria



# AUSBLICK

## Zukunftsperspektiven

- individuelle/umfassende Städte-Evaluierung (→ Gemeinden)
- Firmen-Initiativen (→ Betriebe)
- Gesundheits-Kampagnen (→ Pendler\*innen)
- Analyse, Optimierung & Investition



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences – Austria



# Vielen Dank

Alexander Eigner, BA, MA

+43 5 0421 1 318

[alexander.eigner@fhwn.ac.at](mailto:alexander.eigner@fhwn.ac.at)

[linkedin.com/in/alexander-eigner-ba-ma-16942334](https://www.linkedin.com/in/alexander-eigner-ba-ma-16942334)

Norbert Dürauer, MA

+43 5 93049 118

[n.duerauer@mostviertel.at](mailto:n.duerauer@mostviertel.at)

[linkedin.com/in/norbert-dürauer-605a3b128](https://www.linkedin.com/in/norbert-dürauer-605a3b128)



# References



FACHHOCHSCHULE  
WIENER NEUSTADT  
University of Applied Sciences – Austria

Akar, G., & Clifton, K. (2009). Influence of individual perceptions and bicycle infrastructure on decision to bike. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2140, 165–172. <https://doi.org/10.3141/2140-18>.

Cavill, N., Kahlmeier, S., Rutter, H., Racioppi, F., & Oja, P. (2008). Economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to cycling and walking: a systematic review. *Transport Policy*, 15(5), 291–304. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2008.11.001>.

De Geus, B., De Bourdeaudhuij, I., Jannes, C., & Meeusen, R. (2007). Psychosocial and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Health Education Research*, 23(4), 697–708. <https://doi.org/10.1093/her/cym055>.

De Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Environmental Health Perspectives*, 118(8), 1109. <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>.

Gatersleben, B., & Haddad, H. (2010). Who is the typical bicyclist? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(1), 41–48. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.10.003>.

Oja, P., Titze, S., Bauman, A., de Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B., & Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: a systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 21(4), 496–509. <https://doi.org/10.1111/j.1600-0838.2011.01299.x>.

## Bildrechte

Folie 1 © Licencefree google pics

Folie 4, 17, 18, 19 © shutterstock

Folie 2, 6, 8, 11, 12, 13, 15 © MS Powerpoint Bilder (lizenzfrei)