

Markus Belz

# Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung ?!

Eine Evaluation

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Die hier dargestellten Ergebnisse entstanden 2014/2015 im Rahmen einer Masterarbeit des Master-Studiengangs „Geographien der Globalisierung“

## **Impressum**

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung  
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie  
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend  
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG  
D-60629 Frankfurt am Main

Email: [mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de](mailto:mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de)

Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2363-8133

urn:nbn:de:hebis:30:3-377754

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5 (2015)

Redaktion: Hannah Müggenburg

Zitierweise: Belz, Markus (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5. Frankfurt a.M.

Markus Belz

# **Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?!**

**Eine Evaluation**

**Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5**



*“For clean, green and healthy cities of the future,  
the road ahead is looking increasingly like a bicycle lane”*

(Garrard, Rissel, Bauman 2012: 48)

*Für alle, die gerne Fahrrad fahren.*

*Und für alle, die dazu beitragen, dass immer mehr Menschen gerne Fahrrad fahren.*

## Vorbemerkung

Ich habe das Privileg, jeden Tag mit dem Fahrrad durch die autofreie Innenstadt von Bozen ins Büro pendeln zu können. Keine Ampeln, kaum Lärm und Abgase, lächelnde Kommunikation mit anderen Fußgängern und Radfahrern, frische Luft und Bewegung. Hach, wäre das schön, wenn es überall so wäre, wenn die Städte den Menschen gehören würden und nicht den Autos. Aber außerhalb der Bozener Altstadt sieht die Realität ganz anders aus. Wie viel schöner, ruhiger und gesünder wäre Südtirol, wenn es in den Skigebieten keine Großparkplätze bräuchte und auf der Brennerautobahn nur Elektrofahrzeuge im Einsatz wären. Aber wie erreicht man die viel zitierte „Verkehrswende“? Kann eine weiche Mobilitätsmaßnahme wie der Südtiroler Fahrradwettbewerb dazu beitragen, Verkehr vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern?

Die vorliegende Arbeit versucht, diese Frage zu beantworten.

Ich bedanke mich bei Prof. Martin Lanzendorf für die wissenschaftliche Betreuung meiner Masterarbeit und bei Dr. Thomas Klinger für die sehr spontane Zusage, die Zweitbetreuung zu übernehmen. Meinem Chef und Auftraggeber Harald Reiterer von der BLS möchte ich nicht nur für das Interview, sondern vor allem für die Möglichkeit danken, dass ich die Masterarbeit mit fachlicher und finanzieller Unterstützung der BLS und dennoch frei von inhaltlicher Beeinflussung schreiben konnte. Andreas Pichler vom Ökoinstitut Südtirol und Martin Reis vom Energieinstitut Vorarlberg ein herzliches Dankeschön für die Interviews.

Die Masterarbeit wäre nicht vollständig ohne die Informationen, die ich von Carolin Ebermann (Universität Göttingen), Alec Hager (Radlobby Österreich), Wilhelm Hörmann (ADFC), Mai Huynh (Bike to Work), Franziska Mair (Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt), Katharina Munk (Klimabündnis Tirol), André Muno (Stadtradeln), Caroline Ommeln (Umweltbundesamt), Johanna Plasinger (ASTAT) und Günther Innerebner (helios) erhalten habe.

Mein besonderer Dank gilt den 25 Veranstaltern des Fahrradwettbewerbs und vor allem den 432 Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb, die sich die Zeit genommen haben, den Evaluations-Fragebogen auszufüllen. Ohne die dadurch generierten Daten wäre eine Evaluation des Fahrradwettbewerbs nicht möglich gewesen. Dem Ökoinstitut Südtirol danke ich für die italienische Übersetzung der Fragebögen. Meinen Kolleginnen Carolina Zancanella und Stefania Favretto möchte ich für die Unterstützung bei der Aussendung der Fragebögen und der Übersetzung der Anschreiben danken. Last but not least danke ich den Korrekturlesenden aus meinem Familien- und Freundeskreis für ihren wichtigen Input zum endgültigen Output.

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	7
Tabellenverzeichnis.....	8
Abkürzungsverzeichnis .....	9
1 Einführung: Verkehrsverlagerung vom Auto auf das Fahrrad.....	11
2 Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen am Beispiel Radverkehr .....	14
2.1 Bedeutung der Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen .....	14
2.2 Beispiele für Evaluationen von Fahrradfördermaßnahmen.....	15
2.3 Berechnungen des CO <sub>2</sub> -Vermeidungspotenzials von Fahrradfördermaßnahmen .....	16
2.4 MAX – Successful Travel Awareness Campaigns & Mobility Management Strategies .....	17
2.4.1 Übersicht .....	17
2.4.2 MaxSem .....	18
2.4.3 MaxSumo .....	20
2.4.4 MaxEva .....	22
2.5 Weitere Leitfäden für die Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen .....	22
3 Fahrradwettbewerbe als Maßnahme der Radverkehrsförderung .....	25
3.1 Funktionsweise von Fahrradwettbewerben .....	25
3.2 Vergleich verschiedener Fahrradwettbewerbe .....	26
3.3 Bisherige Evaluationen von Fahrradwettbewerben.....	30
3.3.1 Befragungen der Teilnehmenden und der KoordinatorInnen .....	30
3.3.2 Berechnung der CO <sub>2</sub> -Vermeidung .....	32
3.3.3 Zusammenfassung.....	33
4 Methodik .....	34
4.1 Vorüberlegungen .....	34
4.2 Anlehnung an den MaxSumo-Leitfaden.....	35
4.3 Datenerhebung.....	36
4.3.1 Auswertung von Literatur und Statistiken .....	36
4.3.2 Befragung aller Teilnehmenden .....	37
4.3.3 Befragung aller Veranstalter .....	38
4.3.4 Experteninterviews mit den Organisatoren .....	38
5 Radmobilität in Südtirol.....	40
5.1 Status Quo der Radmobilität in Südtirol.....	40
5.2 Projekte zur Förderung des Radverkehrs.....	44
5.3 Vorgänger-Konzepte des Südtiroler Fahrradwettbewerbs .....	46
5.4 Konzeption und Zielsetzung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs 2014.....	46

6	Evaluation des Wettbewerbs „Südtirol radelt“ 2014.....	49
6.1	Rahmenbedingungen .....	49
6.1.1	Externe Faktoren .....	49
6.1.2	Personenbezogene Faktoren der Teilnehmenden.....	50
6.2	Evaluationsebenen nach MaxSumo.....	52
6.2.1	Ebene A – Projektaktivitäten und Outputs.....	52
6.2.2	Ebene B – Bekanntheit der angebotenen Leistungen.....	56
6.2.3	Ebene C – Nutzung der angebotenen Leistungen .....	58
6.2.4	Ebene D – Zufriedenheit mit den angebotenen Leistungen .....	59
6.2.5	Ebene E – Akzeptanz der angebotenen Mobilitätsoptionen.....	61
6.2.6	Ebene F – Nutzung der angebotenen Mobilitätsoptionen .....	63
6.2.7	Ebene G – Zufriedenheit mit den angebotenen Mobilitätsoptionen .....	64
6.2.8	Ebene H – Dauerhafte Einstellungen und Verhaltensweisen.....	65
6.2.9	Ebene I – Systemauswirkungen .....	68
6.3	Vergleich mit anderen Fahrradwettbewerben.....	72
6.4	Motive und Wünsche der Veranstalter .....	74
6.5	Motive und Wünsche der Teilnehmenden.....	77
6.6	Bewertung der Analyse .....	80
7	Handlungsempfehlungen für den Fahrradwettbewerb 2015 .....	82
8	Zusammenfassung.....	86
	Literaturverzeichnis.....	89
	Anhang .....	95
	Fragebogen Teilnehmende .....	95
	Fragebogen Veranstalter .....	100
	Interview-Leitfaden Harald Reiterer/Andreas Pichler .....	102
	Interview-Leitfaden Martin Reis.....	104
	Dokumentation der Medien-Veröffentlichungen.....	106
	Auszeichnungen beim Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 .....	108
	Screenshots von Website und Facebook-Seite.....	109

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbau der Arbeit .....	13
Abbildung 2: MAX-Selbstregulationsmodell – Die zeitliche Struktur .....	19
Abbildung 3: MaxSumo-Evaluationsprozess .....	21
Abbildung 4: MaxSumo-Bewertungsebenen .....	22
Abbildung 5: Teilnehmendenzahl verschiedener Fahrradwettbewerbe seit ihrer Einführung.	28
Abbildung 6: Wettbewerb-Websites <a href="http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de">www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de</a> , <a href="http://www.biketowork.ch">www.biketowork.ch</a> , <a href="http://www.stadtradeln.de">www.stadtradeln.de</a> und <a href="http://www.fahrradwettbewerb.at">www.fahrradwettbewerb.at</a> .....	29
Abbildung 7: Fahrradrouten in Südtirol .....	41
Abbildung 8: Klimaaktiv-Exkursion auf dem Etsch-Radweg bei Naturns .....	42
Abbildung 9: Radabstellanlage in Bozen mit dem „Bici Bolzano“-Logo .....	42
Abbildung 10: Organisationsstruktur des Südtiroler Fahrradwettbewerbs 2014 .....	48
Abbildung 11: Alter der Teilnehmenden und der Befragten.....	50
Abbildung 12: Zeitungs-Überschriften der Berichterstattung zum Südtiroler Fahrradwettbewerb .....	55
Abbildung 13: Wie die Teilnehmenden erfahren haben, dass es den Fahrradwettbewerb gibt	56
Abbildung 14: Geographische Lage der nicht vertretenen Postleitzahlenbezirke .....	57
Abbildung 15: Aussagen zum Südtiroler Fahrradwettbewerb, denen die Teilnehmenden zustimmen .....	62
Abbildung 16: Veränderung der MaxSem-Phasenzugehörigkeit.....	67
Abbildung 17: Einschätzung der Teilnehmenden zu ihrem Radfahrverhalten .....	69
Abbildung 18: „Modal Split“ der zusätzlich geradelten Kilometer .....	70
Abbildung 19: Gründe der Veranstalter, warum Sie am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben	75
Abbildung 20: Fahrradwettbewerb-Torte der Firma Alupress.....	76
Abbildung 21: Radlerfrühstück der Stadtwerke Brixen.....	76
Abbildung 22: Veränderungswünsche der Teilnehmenden .....	79
Abbildung 23: Screenshot der Wettbewerbs-Website 2014 .....	109
Abbildung 24: Entwurf der Wettbewerbs-Website 2015 .....	110
Abbildung 25: Screenshot der Facebook-Seite des Südtiroler Fahrradwettbewerbs .....	111

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Der MAX-Algorithmus zur Erfassung der Phasenzugehörigkeit .....	19
Tabelle 2: Übersicht von Fahrradwettbewerben im deutschsprachigen Raum .....	27
Tabelle 3: Mobilitätsbezogene persönliche Faktoren der Teilnehmenden.....	51
Tabelle 4: Wegezwecke, für die die Teilnehmenden das Fahrrad genutzt haben .....	52
Tabelle 5: Dokumentation des Fahrradwettbewerb-Budgets .....	53
Tabelle 6: Dokumentation der Marketing-Materialien für den Fahrradwettbewerb.....	54
Tabelle 7: Postleitzahlen-Gebiete, die beim Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 nicht vertreten waren .....	57
Tabelle 8: Teilnehmendenstatistik Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 .....	58
Tabelle 9: Zufriedenheit der Teilnehmenden mit dem Südtiroler Fahrradwettbewerb.....	60
Tabelle 10: Indikatoren der Nutzung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs 2014 .....	61
Tabelle 11: Zufriedenheit der Teilnehmenden mit dem Fahrradfahren in Südtirol allgemein	64
Tabelle 12: Erfassung der MaxSem-Phasenzugehörigkeit.....	66
Tabelle 13: Vergleich von „Südtirol radelt“ mit anderen Fahrradwettbewerben im deutschsprachigen Raum.....	73
Tabelle 14: Gründe der Teilnehmenden, warum Sie beim Fahrradwettbewerb mitgemacht haben .....	78
Tabelle 15: Übersicht der Evaluationsergebnisse, gegliedert nach den MaxSumo-Ebenen ....	87
Tabelle 16: Dokumentation der Veröffentlichungen in den Medien .....	106
Tabelle 17: Liste der Auszeichnungen bei der Fahrradwettbewerb-Abschlussveranstaltung	108

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AG	Aktiengesellschaft
AOK	Allgemeine Ortskrankenkasse
ASTAT	Landesinstitut für Statistik der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol
AVS	Alpenverein Südtirol
BC	British Columbia
BLS	Business Location Südtirol AG
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
bzgbga	Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt
CIVITAS	CIty-VITAlity-Sustainability (Initiative der EU zur Implementierung von nachhaltigem Stadtverkehr)
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
dena	Deutsche Energie-Agentur GmbH
DIFU	Deutsches Institut für Urbanistik
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EPA	Environmental Protection Agency (US-Behörde zum Schutz der Umwelt)
EPOMM	European Platform on Mobility Management
EU	Europäische Union
EURAC	Europäische Akademie Bozen
EvaMM	(von Timo Finke entwickelter Handlungsleitfaden zur Evaluation von Mobilitätsmanagement-Programmen)
EVA-TREN	Improved decision-aid methods and tools to support EVALuation of investment for TRansport and ENergy networks in Europe
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FIAB	Federazione Italiana Amici della Bicicletta (Italienische Fahrradfreunde-Vereinigung)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IEAS	Institut für empirische und angewandte Sozialforschung an der Justus-Liebig-Universität Gießen
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
ISB	Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen
ISIS	Institute of Studies for the Integration of Systems
ITB	Internationale Tourismusbörse
MAX	Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies (EU-Projekt, 2006-2009)
MaxEva	(internetbasierte Datenbank für Mobilitätsmanagement-Projekte)
MaxExplorer	(interaktive Entscheidungshilfe für die Wahl von MM-Maßnahmen)
MaxLupo	(Leitfaden für die Integration von Mobilitätsmanagement in die Planung)

MaxQ	(Qualitätsmanagementsystem für Mobilitätsmanagement)
MaxSem	Max SELF-Regulation Model (psychologisches Modell der Verhaltensänderung)
MaxSumo	(Evaluierungsleitfaden für Mobilitätsmanagementmaßnahmen)
MaxTag	(Handbuch für Kampagnen im Bereich Mobilität)
MiD	Mobilität in Deutschland (Untersuchung zum Verkehrsverhalten)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
MOST-MET	Mobility Management Strategies for the next Decades - Monitoring and Evaluation Toolkit
NaMoBu	Nachhaltige Mobilität Burggrafenamt (EU-Projekt, 2010-2015)
NISB	Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ProFaiR	Prognose der Fahrleistungsverlagerungs- und Umweltentlastungspotenziale durch integrierte Radverkehrsförderung
raumkom	Institut für Raumentwicklung und Kommunikation
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (Aachen)
SEL	Südtiroler Elektrizitätsaktiengesellschaft
stol	Südtirol Online (Online-Nachrichtenportal)
SUMO	Systems for Evaluation of Mobility Projects
t/a	Tonnen pro Jahr
TAPESTRY	Transport Publicity and Education Supporting a Sustainable Transport Strategy in Europe
TDM	Transport Demand Management
TERMs	Transport Emission Reduction Measures
TRIMMS	Trip Reduction Impacts of Mobility Management Strategies Model
TU	Technische Universität
UBA	Umweltbundesamt
UK	United Kingdom (Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland)
US	United States (Vereinigte Staaten von Amerika)
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDA	Verband der Automobilindustrie

# 1 Einführung: Verkehrsverlagerung vom Auto auf das Fahrrad

*„Mit dem Fahrrad steht bereits heute ein emissionsfreies Individualverkehrsmittel zur Verfügung. Mit ihm können Mobilitätsbedürfnisse im Nahbereich schnell und kostengünstig befriedigt werden“ (BMVBS 2012: 72).*

Das Fahrrad erlebt bereits seit mehreren Jahren beinahe weltweit einen ungeahnten Boom als städtisches Alltagsverkehrsmittel, „increased attention to quality of life, personal and public health, livable cities, environmental protection, and climate change seem certain to provide cycling with a growing base of public, political, and financial support“ (Pucher, Buehler 2012: 361): Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind in immer mehr Städten ein selbstverständlicher Teil des Mobilitätsangebotes; neu angelegte Fahrradschnellwege und die zunehmende Verbreitung von Pedelecs ermöglichen das Pendeln mit dem Fahrrad auch über weitere Distanzen; der positive Gesundheitsaspekt des Radfahrens wird immer häufiger angeführt (Garrard, Rissel, Bauman 2012); zahlreiche Webseiten nach dem Vorbild von [www.copenhagencyclechic.com](http://www.copenhagencyclechic.com) zeigen zudem, dass Fahrrad fahren nicht nur gut für Umwelt und Gesundheit ist, sondern auch Spaß macht und cool ist.

Neben der Vermeidung von Verkehrten und der Verbesserung des Verkehrs – z. B. durch eine fortschreitende Elektrifizierung des Autoverkehrs – ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Nahverkehr sowie den Fahrrad- und Fußverkehr die wichtigste Säule, um Verkehr nachhaltiger zu gestalten. “Cycling has the potential to reduce energy use, noise and air pollution, greenhouse gas emissions, roadway congestion, and other harmful impacts of cars” (Pucher, Buehler 2012: 347). Das gilt insbesondere für Südtirol, wo der Verkehrssektor für fast die Hälfte aller emittierten Treibhausgase und Schadstoffe verantwortlich ist (Landesregierung Südtirol 2011: 99-100). Die negativen Folgen des Autoverkehrs sind im alpinen Südtirol deutlicher zu spüren als anderswo, seien es die Auswirkungen des Klimawandels (Gletscherschmelze; Bergstürze; Starkregen- und Hochwasserereignisse), Luftverschmutzung (Katalysatoren und Rußpartikelfilter arbeiten bei geringerem Luftdruck und niedrigeren Temperaturen im Hochgebirge weniger effizient; Einfluss des Reliefs auf die Schadstoffkonzentration), Lärm (durch den „Amphitheatereffekt“ im Gebirge), Verkehrsunfälle (auf unübersichtlichen, kurvenreichen Straßen), hohe Infrastrukturkosten (Tunnelbau und –instandhaltung; Winterdienst) oder Staus (auf Transitstrecken wie der Brennerautobahn). Die von der EU vorgeschriebenen Stickstoffdioxid-Grenzwerte werden an den Messstellen in Südtirol kontinuierlich überschritten (Wagner 2014: 12). Der Handlungsdruck ist also groß, den Verkehr in Südtirol umweltverträglicher zu machen.

Es wurden in den vergangenen Jahren bereits große Anstrengungen unternommen, um den öffentlichen Nahverkehr und den Fahrradverkehr in Südtirol zu vollwertigen Alternativen zum MIV auszubauen (Reiterer 2014). Im Jahr 2014 wurde zudem erstmals ein landesweiter Fahrradwettbewerb durchgeführt, der die Südtiroler Bevölkerung auf spielerische Weise davon überzeugen sollte, für Alltagswege auf das Fahrrad umzusteigen (Ökoinstitut Südtirol 2014). In der vorliegenden Arbeit soll gezeigt werden, **ob der Südtiroler Fahrradwettbewerb eine erfolgreiche Maßnahme war, um den Radverkehr in Südtirol zu fördern und eine Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr zu erreichen**. Die durch den Fahrradwettbewerb bereits zur Verfügung stehenden Daten sowie die gewählten Methoden erlauben zudem die Beantwortung weiterer Teilfragen, u. a.:

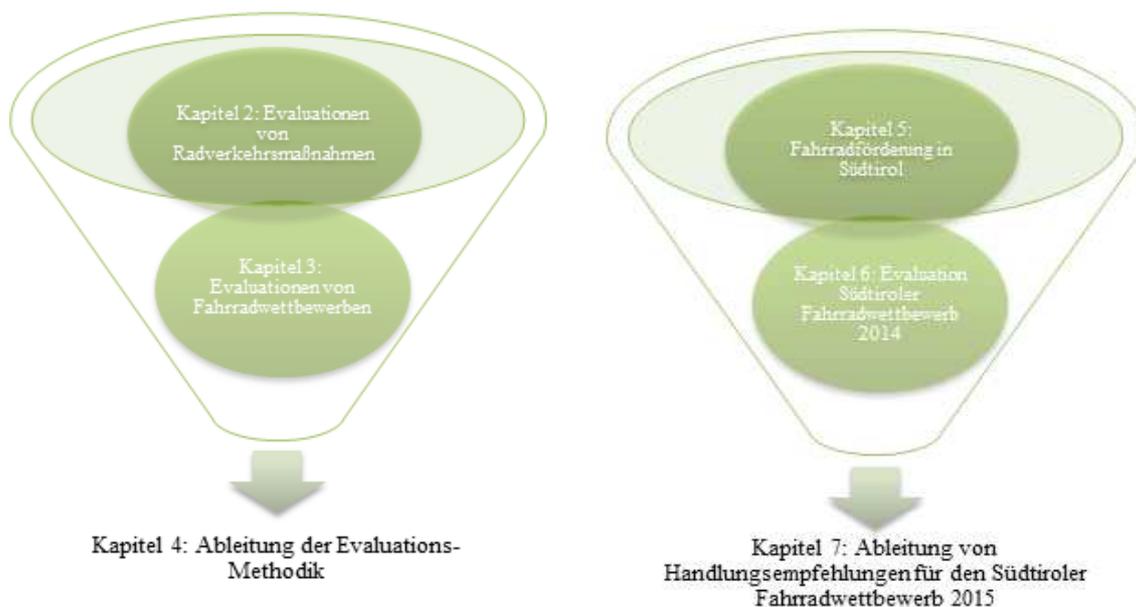
- Welche Personen konnten für eine Teilnahme am Fahrradwettbewerb gewonnen werden – und welche nicht?
- Über welche Marketingkanäle und mit welchen Zielsetzungen/Versprechungen konnten die Teilnehmenden erreicht werden?
- Hat der Fahrradwettbewerb bei den Veranstaltern (Betriebe, Gemeinden, Vereine) zu einer spürbaren Verbesserung des „Fahrradklimas“ geführt?

Aus der Beantwortung dieser Fragestellungen lässt sich für die Organisatoren des Fahrradwettbewerbs ableiten, ob die Fortführung des Fahrradwettbewerbs im Jahr 2015 eine potenziell erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung ist und falls ja, welche Veränderungen am Wettbewerbsmodus sowie bei der Teilnehmenden-Ansprache vorgenommen werden sollten.

Zu Beginn der Arbeit soll erörtert werden, wie Mobilitätsmanagementmaßnahmen und insbesondere Fahrradfördermaßnahmen im Allgemeinen evaluiert werden können und bislang evaluiert wurden. Kapitel 3 zeigt anschließend, wie Fahrradkampagnen, die dem Konzept des Südtiroler Fahrradwettbewerbs ähneln, bislang ausgewertet wurden. Es wird gezeigt, dass es eine ausführliche Evaluation von Fahrradwettbewerben mit einer Berechnung der tatsächlich erreichten Verkehrsverlagerung bislang nicht gab. In Kapitel 4 wird abgeleitet, mit welcher Methodik in der vorliegenden Arbeit eine solche Evaluation erstmals durchgeführt wurde.

Kapitel 5 schlägt die Brücke zur Radmobilität in Südtirol und zeigt, welche Fahrradfördermaßnahmen unabhängig vom Fahrradwettbewerb bereits durchgeführt wurden und durchgeführt werden. Die Vorgänger-Konzepte des Südtiroler Fahrradwettbewerbs werden kurz vorgestellt und anschließend Konzeption und Zielsetzung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs 2014 erklärt. Der eigentlichen Evaluation des Fahrradwettbewerbs 2014 widmet sich dann Kapitel 6. Der Wettbewerb wird anhand der neun MaxSumo-Ebenen ausgewertet und an-

schließlich mit anderen ähnlichen Wettbewerben verglichen. Zusätzlich werden Informationen über die Wünsche und Motive der Veranstalter und Teilnehmenden zusammengefasst. Nach einer Bewertung der Analyse werden in Kapitel 7 Handlungsempfehlungen für den Südtiroler Fahrradwettbewerb 2015 abgeleitet. Die Arbeit endet mit einer Zusammenfassung der Evaluationsergebnisse.



**Abbildung 1:** Aufbau der Arbeit (Quelle: eigene Darstellung)

## **2 Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen am Beispiel Radverkehr**

*„Mobilitätsmanagement wird in Europa bisher kaum systematisch evaluiert. Erfolgt eine Evaluation, so weist diese häufig methodische Schwächen auf, welche die Verwertbarkeit und Übertragbarkeit der Ergebnisse einschränken“ (Welsch, Haustein 2012: 152).*

### **2.1 Bedeutung der Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen**

Fahrradfördermaßnahmen wie auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements allgemein verfolgen in der Regel das Ziel, das Verkehrsverhalten der von ihnen angesprochenen Zielgruppen zu beeinflussen (Finke 2009: 27). Anders als bei harten Infrastrukturmaßnahmen, deren Bau in der Regel eine Kosten-Nutzen-Analyse vorangeht, kann der Bedarf nach und die Wirkung von weichen Mobilitätsmaßnahmen oft nicht zuverlässig nachgewiesen werden, da es „bisher nur wenige methodisch belastbare Studien (gibt), die einen ursächlichen Zusammenhang zwischen den Maßnahmen und einer Änderung des Mobilitätsverhaltens belegen“ (Welsch, Haustein 2012: 143). Aber um die verantwortlichen Akteure in Politik und Unternehmen von der Wirksamkeit von Mobilitätsmanagement zu überzeugen, sind hochwertige und verlässliche Evaluationsstudien unerlässlich (ebd.: 152).

Mobilitätsmanagement wirkt auf die Bereiche Umwelt, Gesundheit, Kosten und Sicherheit (Louen 2013: 13-14). Der entscheidende Schritt eines Evaluationsverfahrens ist die Erfassung der „sich aus den individuellen Verkehrsverhaltensänderungen der Zielgruppenmitglieder ergebenden verkehrlichen, umweltbezogenen und individuellen Wirkungen des Mobilitätsmanagement-Programms“ (Finke 2009: 63-64). Kenntnisse hinsichtlich der Wirkungen von Mobilitätsmanagement bestehen bislang aber nur vereinzelt, „da eine Evaluierung von Projekten bisher in Einzelfällen und selten systematisch durchgeführt wird und diese sich darüber hinaus stark hinsichtlich ihrer Methodik unterscheiden“ (ebd.: 14).

Wichtig ist, dass nicht nur die Wirkungen einer Maßnahme erfasst werden, sondern auch die Kosten der Umsetzung. „Dadurch kann neben der Effektivität des Programms auch seine Effizienz gegenüber Alternativen (...) nachgewiesen werden“ (Finke 2009: 16). Das gewählte Verfahren der Evaluation sollte dabei „so variabel sein, dass es sämtliche Wirkungen des jeweils bewerteten Mobilitätsmanagement-Programms in die Wirkungsermittlung einbeziehen kann. Gleichzeitig sollte es so standardisiert sein, dass es den Vergleich von Mobilitätsmanagement-Ansätzen mit ähnlicher Ausrichtung (...) auch bei unterschiedlichen Maßnahmenbündeln zulässt“ (ebd.).

Evaluationen von Maßnahmen wie dem Südtiroler Fahrradwettbewerb dienen einerseits der Erfolgsmessung und Kontrolle, andererseits aber auch dem Lernen für Folgeprojekte, der kontinuierlichen Maßnahmenverbesserung und dem Erfahrungsaustausch (FGSV 2012: 6-7). Evaluationen sollen dabei helfen, aus Fehlern zu lernen und diese zukünftig zu vermeiden (ebd.: 5). Im Folgenden soll gezeigt werden, an welchen Leitfäden und konkreten Evaluations-Beispielen sich die Evaluation des Südtiroler Fahrradwettbewerbs orientieren kann.

## 2.2 Beispiele für Evaluationen von Fahrradfördermaßnahmen

Das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie hat im Jahr 2010 die Kampagne „**Kopf an: Motor aus**“ evaluiert (Wuppertal Institut 2010). Es wurden Telefonbefragungen, Experteninterviews und eine Medienanalyse durchgeführt. Die durch die Telefonbefragungen ermittelten Angaben über verlagerte Wege wurden mit den Daten der Querschnittserhebung „Mobilität in Deutschland 2008“ zusammengeführt und daraus die insgesamt verlagerten Kilometer abgeschätzt (Wuppertal Institut 2010: 71). Somit konnte in den vier Kampagnenstädten eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 13.650 t errechnet werden (ebd.: 86). Im Rahmen einer Dissertation wurde außerdem festgestellt, dass die Kampagne auch „nach innen“ gewirkt und in den teilnehmenden Städten die Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessert hat (Prenzel 2012). Allerdings wurde die Methodik der Evaluation kritisiert und die angebliche CO<sub>2</sub>-Einsparung in Frage gestellt (Brög 2010).

Die Evaluation der Kampagne „**Radlhauptstadt München**“ (raumkom, Wuppertal Institut 2011) ähnelt in der Methodik der „Kopf an: Motor aus“-Evaluation. Die Verhaltenswirksamkeit der Kampagne wurde durch die Ermittlung von Änderungen in der Verkehrsmittelwahl abgeschätzt, eine valide Wirkungsevaluation konnte aus Zeit- und Budgetgründen nicht durchgeführt werden (ebd.: 2). Durch eine Bürgerbefragung wurden die Wahrnehmung der Kampagne und des Themas „Radverkehr“ evaluiert, durch Media-Clipping die Medienpräsenz und -wirksamkeit der Kampagne untersucht sowie durch qualitative Stakeholder-Interviews die politische Wirksamkeit der Kampagne ermittelt (ebd.).

Als Musterbeispiel für eine Prozessevaluation von verkehrsbezogenen Maßnahmen gilt die Evaluation des Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „**effizient mobil**“ (FGSV 2012: 25). Im Rahmen des Aktionsprogramms wurde für 100 Kommunen und Betriebe ein Konzept für ein Mobilitätsmanagement ausgearbeitet. Zur Evaluation wurde von ILS und ISB „ein Abschätzungstool entwickelt, das auf Grundlage umfangreicher Erhebungen (Mobilitätsverhalten und –möglichkeiten der Beschäftigten und Standort- und Umfeldbedingungen) und der Konzepte die CO<sub>2</sub>-Reduktion der geplanten Maßnahmen abschätzt“ (Louen,

Farrokhikhiavi 2012: 183). Die abgeschätzte Reduktion der Fahrleistungen wurde mit einem CO<sub>2</sub>-Wert von 177 g/Pkw-km multipliziert und somit eine Gesamt-CO<sub>2</sub>-Ersparnis von rund 23.000 t/a an 85 untersuchten Standorten ermittelt (ebd.: 196).

Im Rahmen der **CIVITAS**-EU-Projekte wurden ebenfalls Mobilitätsmaßnahmen evaluiert. Durch Telefoninterviews wurde z. B. ermittelt, dass 54 % der BewohnerInnen von Danzig die Aktion „**BikeFridays**“ kennen, bei der an Personen, die mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit bzw. Schule waren, kleine Geschenke verteilt wurden (Velo Mondial, ISIS, Interactions 2013: 24, EU South Baltic Programme 2014b).

Eine mittlerweile fest etablierte Fahrradevaluation ist der alljährliche **ADFC-Fahrradklima-Test** (vgl. [www.adfc.de/fahrradklima-test](http://www.adfc.de/fahrradklima-test)). Anhand von 27 Fragen aus den Kategorien „Fahrrad- und Verkehrsklima“, „Stellenwert des Radverkehrs“, „Sicherheit beim Radfahren“, „Komfort beim Radfahren“ sowie „Infrastruktur und Radwegenetz“ werden die jeweiligen Bewohner zur Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte befragt. Im Rahmen des EU-Projekts „**Trendy Travel**“ (vgl. [www.trendy-travel.eu](http://www.trendy-travel.eu)), bei dem u. a. die Südtiroler Landeshauptstadt Bozen Projektpartner war (vgl. Kapitel 5.1), wurde der Fragebogen in verschiedene Sprachen übersetzt und in allen Partnerstädten angewendet.

### **2.3 Berechnungen des CO<sub>2</sub>-Vermeidungspotenzials von Fahrradfördermaßnahmen**

Eine Verlagerung des Autoverkehrs auf das Fahrrad hat viele positive Effekte in den Bereichen Umwelt, Gesundheit, Kosten und Sicherheit, u. a. eine verringerte Lärmbelastung, weniger Flächenverbrauch und Schadstoffausstoß, geringere Mobilitätskosten und eine Reduktion der Verkehrsunfälle (Louen, Farrokhikhiavi 2012: 185). Der wichtigste – und oft einzige – Indikator zur Erfolgsmessung einer Mobilitätsmaßnahme ist jedoch die erzielte Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Die Evaluationen der „Kopf an: Motor aus“-Kampagne und von „effizient mobil“ (vgl. Kapitel 2.2) haben Möglichkeiten aufgezeigt, wie bei einzelnen Mobilitätsmaßnahmen die CO<sub>2</sub>-Reduktion gemessen werden kann.

Daneben gibt es zahlreiche Untersuchungen, welches theoretische CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial durch eine allgemeine Förderung des Radverkehrs erreicht werden kann. Das Umweltbundesamt hat bereits 2005 die Umweltvorteile einer „Fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt“ thematisiert und anhand der Modellstädte Lingen, Plauen und Lutherstadt Wittenberg eine Kosten-Nutzen-Analyse des Fuß- und Radverkehrs durchführen lassen (UBA 2006). 2010 hat das Umweltbundesamt mögliche Maßnahmen und ihre Potenziale zur CO<sub>2</sub>-

Emissionsminderung untersucht und ein – im Vergleich zu anderen vorgeschlagenen Maßnahmen relativ geringes – CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial von 5 Mio. t/a ermittelt, wenn die Hälfte aller Kurzstrecken unter 5 km in Deutschland vom Pkw auf das Fahrrad verlagert werden (UBA 2010: 70). Für die Untersuchung „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ (UBA 2013) wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes von der TU Dresden das Modell ProFaiR entwickelt. Über Variationsrechnungen wurden verkehrliche Effekte und Umwelteffekte aus verschiedenen Wirkungsannahmen berechnet. Die Untersuchung ergab, dass eine reine Verlagerung von Kurzstrecken unter 5 km auf das Fahrrad nur zu geringen CO<sub>2</sub>-Einsparungen führt, weil der Anteil der Kurzstrecken an der Gesamtfahrleistung gering ist. Erst wenn mit dem (E-)Fahrrad auch weiter entfernte Ziele erreicht werden, kann ein Vermeidungspotenzial von 6 bis 11 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des werktäglichen Personenverkehrs erreicht werden (UBA 2013: 103). Auch eine Untersuchung aus Großbritannien kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Verlagerung von 50 % aller Pkw-Kurzstrecken auf das Fahrrad nur 2,5 % der durch den MIV verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden werden können (Pooley et al. 2012). Andere Studien kommen zu ähnlich niedrigen CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzialen (UBA 2013: 8).

Es wurde also bereits mehrmals festgestellt, dass das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial eines höheren Radverkehrsanteils nicht so groß ist, wie man oft erwartet. Ein erhöhter Radverkehrsanteil hat andere Vorteile, die insbesondere in Städten relevant sind: weniger Lärm und giftige Abgase; mehr Freiräume und Lebensqualität; mehr Bewegung und bessere Gesundheit. Bei Evaluationen werden die Vorteile des Fahrrads gegenüber dem Auto aber oft auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert. In Kapitel 3.3 wird gezeigt, dass dies auch für die Evaluation von Fahrradwettbewerben gilt.

## **2.4 MAX – Successful Travel Awareness Campaigns & Mobility Management Strategies**

### **2.4.1 Übersicht**

Das bislang größte Forschungsprojekt zum Thema Mobilitätsmanagement nennt sich „Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies“, oder kurz **MAX** (vgl. [www.max-success.eu](http://www.max-success.eu)) und wurde von 25 Partnern aus 16 europäischen Ländern in den Jahren 2006-2009 umgesetzt. Mit dem Ziel, eine europaweite Standardisierung und Verbreitung des Mobilitätsmanagements zu erreichen, wurden verschiedene Produkte und Tools ent-

wickelt (EPOMM-Sekretariat 2009). MAX basiert unter anderem auf den Modellen MOST-MET und TAPESTRY (Finke 2009: 152).

Die wichtigsten MAX-Tools sind:

- MaxExplorer: interaktive Entscheidungshilfe für die Wahl von MM-Maßnahmen
- MaxQ: Qualitätsmanagementsystem für Mobilitätsmanagement
- MaxTag: Handbuch für Kampagnen im Bereich Mobilität
- MaxLupo: Leitfaden für die Integration von Mobilitätsmanagement in die Planung
- MaxSumo: Evaluierungsleitfaden für Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- MaxEva: internetbasierte Datenbank für MM-Projekte
- MaxSem: psychologisches Modell der Verhaltensänderung.

Für die Evaluation des Südtiroler Fahrradwettbewerbs sind insbesondere die Tools MaxSumo, MaxEva und MaxSem von Interesse. Diese drei Tools werden im Folgenden näher beschrieben.

#### **2.4.2 MaxSem**

Das **MaxSem**-Modell basiert auf psychologischen Modellen der Verhaltensänderung und verknüpft diese mit einer zeitlichen Dimension des Prozesses der Verhaltensänderung, der sich in vier „Stufen“ zeigt (EPOMM-Sekretariat 2009: 16). Der Prozess kann „als eine Serie von Stufen begriffen werden, welche Personen normalerweise durchlaufen, um den letzten Schritt, die Verhaltensänderung zu erreichen“ (Welsch, Haustein 2012: 144). Verhaltensänderungen sind also erst auf der letzten Stufe des Prozesses wirklich „sichtbar“, aber „Mobilitätsmanagement kann alle Stufen ansprechen und sollte darauf zielen, die jeweilige Zielgruppe auf eine ‚höhere‘ Stufe zu bewegen bzw. einen Rückfall auf die ‚niedrigere‘ Stufe zu verhindern“ (EPOMM-Sekretariat 2009: 16). Diese subtilen Änderungen individueller Einstellungen „sollten genauso gemessen werden wie das tatsächliche Verhalten, um die ganze Bandbreite von Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen darzustellen“ (Welsch, Haustein 2012: 144).

Tabelle 1 zeigt beispielhaft die Zuordnung in die Phasen „Prä-Kontemplation“, „Kontemplation“, „Präparation/Test“ und „Aufrechterhaltung“ anhand der eigenen Einschätzung der Auto-Nutzung. In der Phase „Captive ÖV-Nutzer“<sup>1</sup> ist kein Aufstieg in eine „höhere“ Stufe möglich, weil kein Verlagerungspotenzial auf umweltfreundlichere Verkehrsträger vorhanden ist.

---

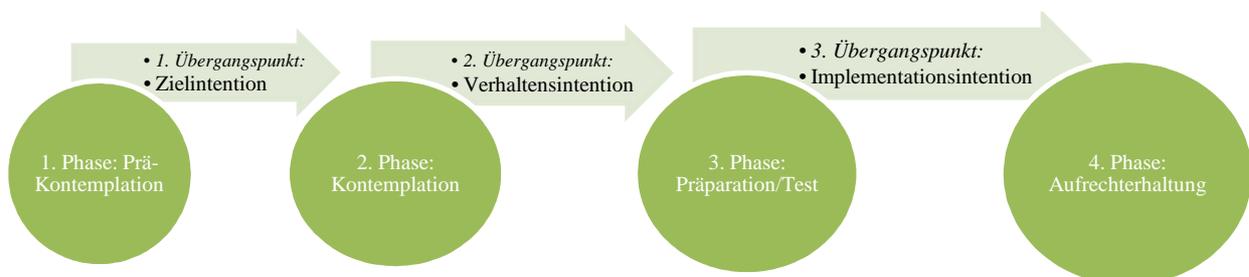
<sup>1</sup> Die aus dem MaxSem-Modell übernommene Bezeichnung „Captive ÖV-Nutzer“ ist etwas verwirrend, da der – vor allem in Städten weit verbreitete – bewusste Verzicht auf ein eigenes Auto nicht gleichzusetzen ist mit einer aufgezwungenen ÖPNV-Nutzung.

**Tabelle 1:** Der MAX-Algorithmus zur Erfassung der Phasenzugehörigkeit (Quelle: verändert nach Bamberg 2012a: 91)

Welche der folgenden Aussagen beschreibt am besten Ihre Einschätzung Ihrer derzeitigen Auto-Nutzung im Alltag und, ob Sie die Absicht haben, die Auto-Nutzung für einige oder alle der von Ihnen üblicherweise zurückgelegten Wege einzuschränken?		Phasendiagnose
Bitte wählen Sie die Aussage, die am besten zu Ihrer derzeitigen Situation passt, und markieren Sie nur eine Option		
Ich benutze oft das Auto. Sicherlich gibt es Wege, für die ich nicht unbedingt das Auto benutzen müsste. Insgesamt bin ich aber mit meiner Autonutzung zufrieden und sehe keine Notwendigkeit, daran groß etwas zu ändern.	1	Prä-Kontemplation
Ich benutze oft das Auto. Grundsätzlich würde ich zwar gerne weniger Auto fahren, zurzeit fühle ich mich dazu aber aufgrund äußerer Zwänge nicht in der Lage.	2	
Zurzeit benutze ich noch oft das Auto. Ich überlege aber, meine Autonutzung zu verringern. Ich bin mir aber noch nicht sicher, ob und wie ich dieses Ziel erreichen kann.	3	Kontemplation
Zurzeit benutze ich zwar noch oft das Auto, es ist aber mein festes Ziel, meine Autonutzung zu verringern. Ich weiß auch schon genau, wie ich dieses Ziel erreiche, ich muss meinen Plan nur noch regelmäßig in die Tat umsetzen.	4	Präparation/Test
Aufgrund meiner Beschäftigung mit dem Thema Alltagsmobilität habe ich mich bewusst entschieden, anstelle des Autos möglichst oft andere Verkehrsmittel zu benutzen. Auch in den nächsten Monaten werde ich meine geringe Autonutzung beibehalten bzw. noch weiter verringern.	5	Aufrechterhaltung
Ich besitze kein Auto bzw. kann das im Haushalt vorhandene Auto nicht benutzen. Deshalb ist eine Einschränkung meiner Autonutzung derzeit kein Thema für mich.	6	Captive ÖV-Nutzer

Abbildung 2 zeigt, wie sich der zeitliche Verlauf von Verhaltensänderungen strukturieren lässt. Entscheidend für erfolgreiche Mobilitätsmanagementmaßnahmen ist es, einen der drei Übergangspunkte zu erreichen, damit eine freiwillige Verhaltensänderung erfolgen kann (Bamberg 2012a: 83-88):

- In der **prä-kontemplativen Phase** geht es darum, eine Person dazu zu bringen, ihr momentanes Verhalten mit ihren Identitätszielen („Be-Goals“) zu überprüfen, also eine „persönliche Verantwortung“ zu konstruieren. Es entsteht eine Zielintention.
- In der **kontemplativen Phase** müssen neue „Do-Goals“ entwickelt werden, eine Person sollte also von einer spezifischen, alternativen Handlungsstrategie überzeugt werden, um eine Verhaltensintention zu erreichen.
- In der **präparativ-testenden Phase** entsteht aus der Verhaltensintention eine Implementationsintention, die Person muss also festlegen, wann, wo und wie die neue Verhaltensstrategie tatsächlich ausgeführt werden kann.



**Abbildung 2:** MAX-Selbstregulationsmodell – Die zeitliche Struktur (Quelle: vereinfachte Darstellung nach Bamberg 2012a: 83)

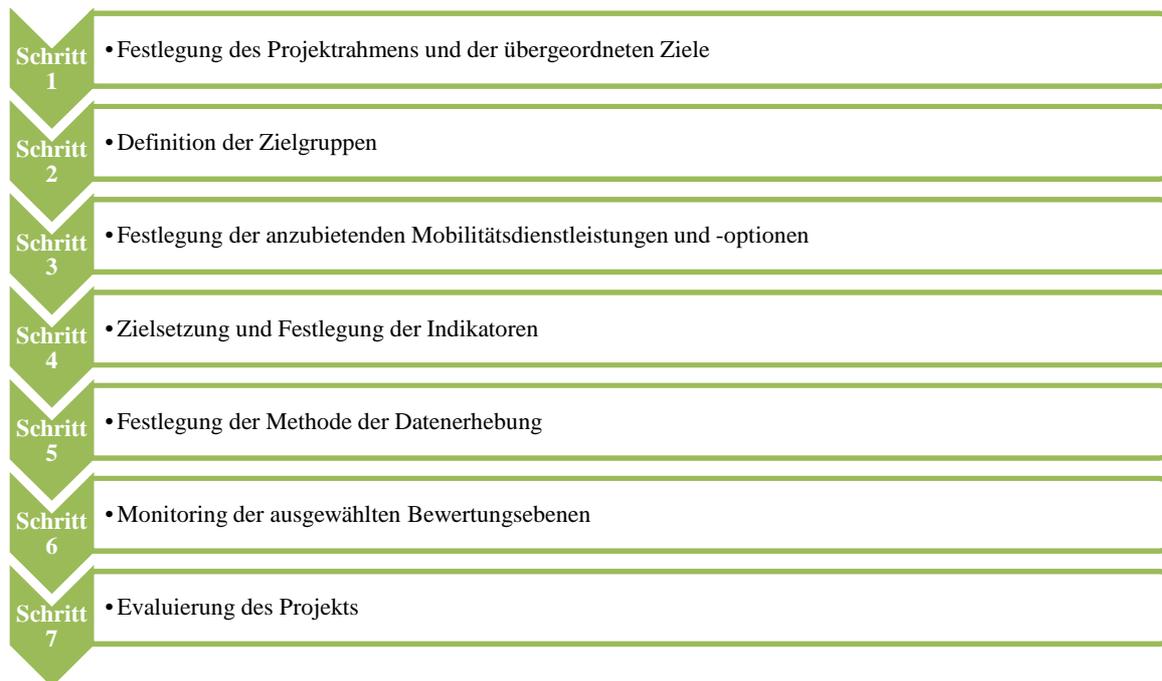
Für den Südtiroler Fahrradwettbewerb – und alle anderen Maßnahmen, deren Ziel eine Verhaltensänderung der Bevölkerung ist – bedeutet das MaxSem-Modell, dass sich die Organisatoren bereits im Voraus überlegen müssen, welcher Personenkreis die Zielgruppe sein soll: Personen in der prä-kontemplativen, kontemplativen oder präparativ-aktionalen Phase (Bamberg 2012a: 88). Misserfolge einzelner Mobilitätsmaßnahmen wie z. B. die Vergabe kostenloser ÖPNV-Test-Tickets ohne eine dadurch erreichte dauerhafte Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV lassen sich darauf zurückführen, dass die Maßnahmen und die begleitenden Informationen auf Personen in der falschen MaxSem-Phase zugeschnitten wurden bzw. dass keine Strategien entwickelt wurden, die alle vier Phasen im Blick haben (ebd.: 99).

Mit einer Aktion wie dem Südtiroler Fahrradwettbewerb werden Menschen zu einer Nutzung alternativer Verkehrsmittel inspiriert, die bereits über ein erhöhtes Problembewusstsein zum Autoverkehr verfügen (vgl. Welsch, Haustein 2012: 144). Der Südtiroler Fahrradwettbewerb zielt also vor allem auf Personen in der Kontemplationsphase ab – Personen, die Alternativen zum eigenen Pkw bereits aufgeschlossen gegenüberstehen, bislang ihre Implikationsvorsätze aber noch nicht in die Tat umgesetzt haben. Durch den Wettbewerb könnte der 2. Übergangspunkt („Verhaltensintention“) erreicht werden, da sich die spielerische Möglichkeit bietet, eine neue Verhaltensweise auszuprobieren. Personen in der Prä-Kontemplationsphase werden sich durch Maßnahmen wie den Fahrradwettbewerb vermutlich nicht dazu bringen lassen, auf das Auto zu verzichten, weil sie aufgrund fehlender Verantwortungsgefühle für durch ihr Verhalten angerichtete Schäden noch keine Zielintention haben, ihr Verkehrsverhalten zu verändern (vgl. Bamberg 2012a: 84). Personen in der Aufrechterhaltungsphase sind vordergründig nicht die entscheidende Zielgruppe, da ihre Autonutzung bereits sehr gering ist und das Verlagerungspotenzial somit als gering einzuschätzen ist. Allerdings können diese Personen in ihren sozialen Netzwerken sowie bei ihren KollegInnen eine wichtige Multiplikatorenrolle einnehmen und – mit dem Aufhänger Fahrradwettbewerb - versuchen, auf eine vermehrte Fahrradnutzung zu hinzuwirken.

### **2.4.3 MaxSumo**

**MaxSumo** ist eine Weiterentwicklung des in Schweden häufig verwendeten Instruments SUMO (EPOMM Sekretariat 2009: 12). **SUMO** wurde als Standard-Evaluationsmethode der Schwedischen Straßenverkehrsbehörde entwickelt und bei mehr als 100 Projekten angewendet, unter anderem für die Evaluation der Kampagne „No Ridiculous Car Trips“ (Hörten et al. 2008). MaxSumo bietet „eine nutzerfreundliche, systematische Methode zur Planung, zum Monitoring und zur Evaluierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen und -projekten“

(Welsch, Haustein 2012: 142). Das Evaluationsinstrument bietet eine Hilfestellung für den gesamten Projektzeitraum, vom Projektbeginn bis zur eigentlichen Evaluierung:



**Abbildung 3:** MaxSumo-Evaluationsprozess (Quelle: vereinfachte Darstellung nach Welsch, Haustein 2012: 145)

„In den meisten Fällen geht es darum, nachzuweisen, dass das implementierte Mobilitätsprojekt Veränderungen im Mobilitätsverhalten bewirkt hat, insbesondere eine Tendenz zu nachhaltigeren Fortbewegungsarten“ (Trivector, ILS 2009: 37). MaxSumo teilt dabei „den komplexen Prozess der Verhaltensbeeinflussung in kleinere Schritte auf, die sukzessive kontrolliert und evaluiert werden können“ (EPOMM-Sekretariat 2009: 12). Die aufeinanderfolgenden Etappen werden als neun unterschiedliche Bewertungsebenen verstanden (vgl. Abbildung 4). Die Ebene H („dauerhafte Einstellungen und Verhaltensweisen“) wird mit dem Selbstregulationsmodell MaxSem (vgl. Kapitel 2.4.2) evaluiert. Die anderen Ebenen können mit verschiedenen Methoden evaluiert werden – z. B. Ebene A unter anderem mit einer Medienanalyse. Der Evaluationsleitfaden (Trivector, ILS 2009) macht nur einzelne Vorgaben und Vorschläge zur Wahl der Methodik, z. B. zur Ermittlung eines Zufriedenheitsindikators für die Ebenen D und G.



**Abbildung 4:** MaxSumo-Bewertungsebenen (Quelle: eigene Darstellung nach Welsch, Haustein 2012: 147)

#### 2.4.4 MaxEva

**MaxEva** ist eine internetgestützte Datenbank zur Speicherung von Monitoring- und Evaluierungsdaten, die speziell für MaxSumo-Evaluierungen entworfen wurde (Trivector, ILS 2009: 32). Der Wunsch, MaxEva durch eine hohe Nutzungsfrequenz zu einem europaweiten Vergleichsinstrument zu entwickeln (EPOMM-Sekretariat 2009: 15), konnte bei bislang insgesamt nur 192 evaluierten Projekten ([www.epomm.eu/maxeva](http://www.epomm.eu/maxeva), Stand 03.03.2015) noch nicht erfüllt werden. Von den 192 Projekten ähneln nur die niederländischen Projekte „Bike Reward Zaandam“ und „Fietsen Scoort“ (vgl. Kapitel 3.3.1) dem vorliegenden Untersuchungsgegenstand, obwohl Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ von den Erfindern der Datenbank explizit als ein Beispiel für Maßnahmen genannt werden, für die MaxEva genutzt werden kann (EPOMM-Sekretariat 2009: 14).

### 2.5 Weitere Leitfäden für die Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen

Ältere Bewertungsverfahren für Mobilitätsmanagement, die hier nicht näher vorgestellt werden, sind u. a. das MOST Monitoring and Evaluation Toolkit (MOST-MET), das Atlanta TDM Framework, das Transportation Emission Reduction Measures (TERMs) Evaluation Framework und die Campaign Assessment Guidance TAPESTRY (Finke 2009: 67-82).

Im englischsprachigen Raum existieren zudem mehrere Ansätze, die sich mit der Abschätzung von Wirkungen verschiedener (meist betrieblicher) Mobilitätsmanagementmaßnahmen beschäftigen, z. B. das UK Workplace Travel Plan Evaluation Tool, das EPA Commuter Model und

das Trip Reduction Impacts of Mobility Management Strategies Model TRIMMS (Louen 2013: 26-30). Erwähnenswert ist auch der Versuch von Todd Litman, sämtliche Kosten- und Nutzenkategorien des Rad- und Fußverkehrs zu monetarisieren (Litman 2014). Er beschäftigt sich mit der Evaluation von Verbesserungen der Fußverkehr- und Radverkehrsinfrastruktur, von Verkehrserziehungsprogrammen sowie von öffentlichen Radverleihsystemen, nicht jedoch explizit mit „Fahrradwettbewerben“ wie „Bike to Work“ (vgl. Kapitel 3). Das in den USA entwickelte Analysetool Bicycle Encyclopedia (vgl. [www.pedbikeinfo.org/bikecost](http://www.pedbikeinfo.org/bikecost)) dient sogar ausschließlich der Kosten-Nutzen-Analyse von Infrastrukturmaßnahmen für Radverkehr und Fußverkehr und beschäftigt sich nicht mit weichen Maßnahmen der Radverkehrsförderung.

Im Rahmen des EU-Projekts **CIVITAS II** entstand ein Leitfaden, „wie Städte das Radfahren fördern können“ (CIVITAS 2010). Auf den Evaluationen der unterschiedlichen CIVITAS-Projekte basiert außerdem das Handbuch „Evaluation matters – A practitioners' guide to sound evaluation for urban mobility measures“ (Dziekan et al. 2013).

In Deutschland hat Timo Finke in seiner Dissertation erstmals einen umfassenden, standardisierten Handlungsleitfaden für die Evaluation von Mobilitätsmanagement-Programmen erstellt (Finke 2009). Dieses Evaluationsverfahren **EvaMM** erfolgt in acht Schritten, von der Formulierung eines Leitbildes bis hin zur Erfolgsbewertung. Die Wirkungsermittlung wird untergliedert in Wirkungen des Mobilitätsmanagements auf die Verhaltensänderung der Zielgruppenmitglieder, die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen, die Ermittlung umweltbezogener Wirkungen und die Ermittlung individueller Wirkungen (Finke 2009: 124-130). Einzelne Teile des von Timo Finke entwickelten Evaluationstools EvaMM sind in die Entwicklung des MaxSumo-Evaluationsleitfadens (vgl. Kapitel 2.4.3) eingeflossen; die von ihm gegründete Firma Timo Finke Consult war ein Partner des MAX-Projekts.

Im Rahmen des EU-„South Baltic Programme“ wird im „**abc.multimodal**“-Projekt daran gearbeitet, Radfahren in multimodale Transportsysteme und die Mobilitätskultur zu integrieren (vgl. [www.abcmultimodal.eu](http://www.abcmultimodal.eu)). Aus Budgetgründen werden „abc.multimodal“-Maßnahmen nicht nach der standardisierten Evaluationsmethode MaxSumo evaluiert, man hat sich stattdessen darauf verständigt, dass die Evaluation von Radverkehrskampagnen zumindest ein „lessons learned document“, eine Medienanalyse und eine Radverkehrszählung umfassen sollte (EU South Baltic Programme 2014a: 2). Der im Rahmen des Projekts entwickelte Evaluations-Leitfaden führt 20 Fragen auf, die im „lessons learned document“ beantwortet werden sollen (ebd.: 4-5), überlässt es aber den jeweiligen Projektpartnern, ob das Feedback zu diesen Fragen im Rahmen von standardisierten Fragebögen, Interviews oder einem Work-

shop erfolgt (ebd.: 3). Der „abc.multimodal“-Leitfaden kann als Mischung aus MaxSumo-Leitfaden (Trivector, ILS 2009) und CIVITAS-Evaluationen (vgl. Dziekan et al. 2013) verstanden werden und bezieht sich auch auf beide Quellen.

Es wurden in den letzten Jahren also mehrere Leitfäden zur Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen erstellt und zahlreiche Evaluationen durchgeführt. Die evaluierten Maßnahmen haben aber – abgesehen davon, dass meist die Förderung des Radverkehrs im Vordergrund steht – nur wenige Gemeinsamkeiten mit dem Südtiroler Fahrradwettbewerb. Im nächsten Kapitel soll deshalb gezeigt werden, welche mit dem Südtiroler Fahrradwettbewerb vergleichbaren Fahrradfördermaßnahmen es gibt und wie diese bislang evaluiert wurden.

### **3 Fahrradwettbewerbe als Maßnahme der Radverkehrsförderung**

*„Der Fahrradwettbewerb ist ein gutes Werkzeug, um den menschlichen Ehrgeiz anzusprechen. Man schreibt Kilometer bewusst auf, obwohl die Gewinnchancen dadurch nicht größer werden. (...) Man wundert sich, wie der Mensch tickt“* (Interview Harald Reiterer).

#### **3.1 Funktionsweise von Fahrradwettbewerben**

Der Südtiroler Fahrradwettbewerb ist nicht mit den in Kapitel 2 erwähnten Fahrradfördermaßnahmen vergleichbar, weil es sich um eine Mitmachaktion handelt, für die man sich anmelden muss. Ähnliche Konzepte wie das des Südtiroler Fahrradwettbewerbs sind in anderen Ländern bereits seit mehreren Jahren etabliert. Sie tragen zwar nicht immer den Namen „Wettbewerb“, der Einfachheit halber werden diese Konzepte im Folgenden jedoch als „Fahrradwettbewerbe“ zusammengefasst. Das gemeinsame Ziel all dieser Wettbewerbe ist es, das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu bewerben und zu etablieren und damit eine Verlagerung von Alltagswegen auf das Fahrrad zu erreichen.

Anders als andere Maßnahmen der Radverkehrsförderung zeichnen sich die Fahrradwettbewerbe durch einen spielerischen Ansatz sowie eine Schwerpunktsetzung auf Kommunikation und Imagebildung aus (Interview Martin Reis). Die Funktionsweise ist immer ähnlich: RadfahrerInnen registrieren sich für den Wettbewerb und zeichnen im Aktionszeitraum auf, wie viele Kilometer sie mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Entwicklung ging im Lauf der Jahre vom händischen Aufzeichnen der Kilometer auf einem Notizzettel über die Eintragung der Kilometer auf einer Website bis hin zur Smartphone-App, die die gefahrenen Kilometer automatisch aufzeichnet. Am Ende des Aktionszeitraumes können diejenigen, die regelmäßig mit dem Fahrrad gefahren sind, Preise gewinnen, z. B. Fahrradzubehör, Fahrradreisen oder auch Fahrräder. In Tirol konnte die Sieger-Gemeinde in den vergangenen Jahren jeweils eine Radabstellanlage im Wert von mehreren Tausend Euro gewinnen (Interview Martin Reis).

Der Aktionszeitraum ist unterschiedlich lang, bei „Bike to Work“ in der Schweiz und in den USA beträgt er nur einen Monat, bei „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Deutschland drei Monate, beim Vorarlberger Fahrradwettbewerb wird hingegen das gesamte Sommerhalbjahr abgedeckt. Der Wunsch hierbei ist es, den Fahrradwettbewerb als eine Art „Grundrauschen“ zu etablieren, das für eine ständige Sichtbarkeit des Themas Fahrrad sorgt und somit auch anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung zu mehr Sichtbarkeit verhelfen kann (Interview Andreas Pichler).

Je nachdem, wer den jeweiligen Fahrradwettbewerb organisiert, wird bei der Ansprache der potenziellen Teilnehmenden ein unterschiedlicher Schwerpunkt gesetzt: das Klimabündnis als Organisator des Tiroler Fahrradwettbewerbs bewirbt beispielsweise vor allem das „Radeln für den Klimaschutz“ (vgl. [www.tirolmobil.at](http://www.tirolmobil.at)), während die AOK als Mitorganisator der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ die positiven Gesundheitswirkungen des Radfahrens in den Vordergrund stellt (vgl. [www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de)).

Die Teilnahmebedingungen unterscheiden sich bei den einzelnen Wettbewerben: in der Regel muss man Angestellter bzw. Bewohner eines registrierten Unternehmens oder einer registrierten Gemeinde sein. Bei den Fahrradwettbewerben nach Vorarlberger Vorbild (Vorarlberg, Tirol, Liechtenstein, Südtirol) können zusätzlich alle Interessierten als „freie Radler“ mitmachen, diese sind allerdings von der Preisverleihung ausgeschlossen. Das Ziel dieser Vorgabe ist es, dass einzelne aktive RadlerInnen ihr Unternehmen oder ihre Gemeinde von einer Teilnahme als Veranstalter überzeugen und somit ein Multiplikatoreffekt erreicht werden kann (Interview Martin Reis).

Der größte Unterschied zwischen den Wettbewerben besteht darin, welche Wege aufgezeichnet werden: nur Arbeitswege, auch sonstige Alltagswege – oder jeder Kilometer, der mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, auch wenn es sich um reine Sport-/Freizeitkilometer handelt. Die Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Bike to Work“ tragen bereits im Namen ihre Eigenschaft, dass ausschließlich Arbeitswege aufgezeichnet werden. Die Fahrradwettbewerbe nach Vorarlberger Vorbild verzichten hingegen auf eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Alltagskilometern. Da die Erfahrung zeigt, dass der Einstieg ins Radfahren oft über den Freizeitbereich erfolgt und erst später Alltagswege hinzukommen und diese Transferwirkung erhalten werden soll, werden hier beide Arten von Wegen zugelassen und somit „keine Standbeine weggeschlagen“ (Interview Martin Reis).

### **3.2 Vergleich verschiedener Fahrradwettbewerbe**

Tabelle 2 vergleicht sechs verschiedene Fahrradwettbewerbe im deutschsprachigen Raum: die Fahrradwettbewerbe in Tirol und Vorarlberg, die landesweite Aktion „Österreich radelt zur Arbeit“, die Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“ in Deutschland sowie die Aktion „Bike to Work“ in der Schweiz. Auf den ersten Blick ist die deutsche Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ sowohl bei der Teilnehmendenzahl als auch bei den geradelten Kilometern einsamer Spitzenreiter, setzt man die Daten aber in Bezug zur Einwohnerzahl, so relativiert sich dieser Eindruck und „Mit dem Rad zur Arbeit“ ist der am wenigsten erfolgreiche der verglichenen Wettbewerbe. In Vorarlberg konnte mit deutlichem Abstand der größte An-

teil an der Gesamtbevölkerung für eine Teilnahme am Fahrradwettbewerb gewonnen werden  
– fast 3 % der Vorarlberger Bevölkerung nahmen 2014 am Fahrradwettbewerb teil.

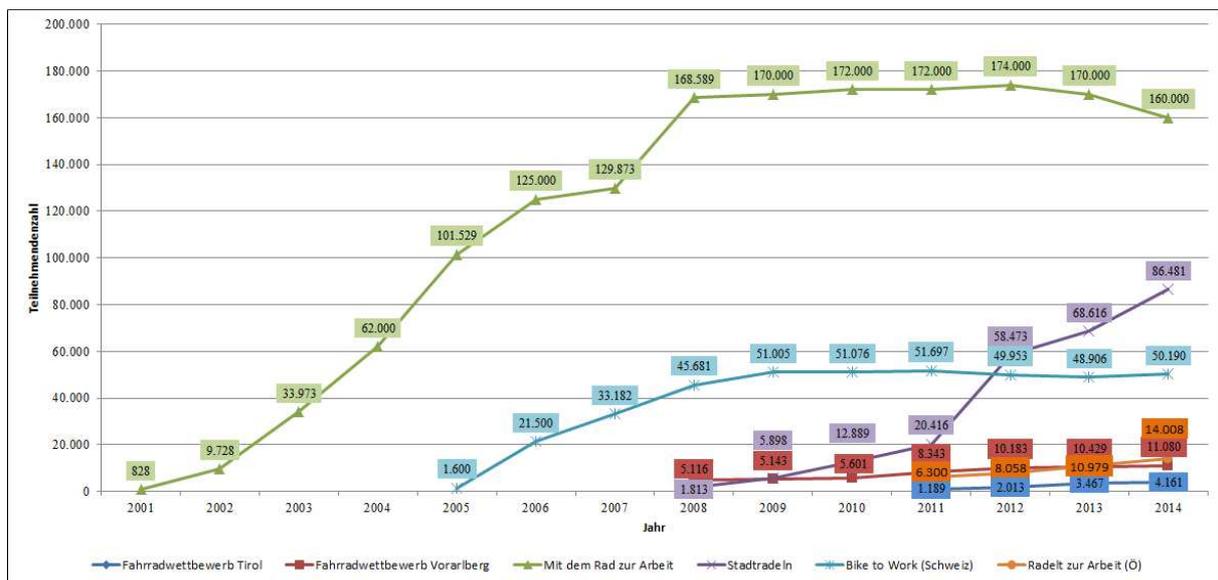
**Tabelle 2:** Übersicht von Fahrradwettbewerben im deutschsprachigen Raum (Quelle: [www.tirolmobil.at](http://www.tirolmobil.at); [www.fahrradwettbewerb.at](http://www.fahrradwettbewerb.at); Radlobby Österreich 2014; [www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de); [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de); [www.biketowork.ch](http://www.biketowork.ch); [www.statistik.at](http://www.statistik.at); [www.destatis.de](http://www.destatis.de); [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch); [www.facebook.com](http://www.facebook.com))

	Tirol	Vorarlberg	Österreich	Deutschland	Deutschland	Schweiz
<b>Titel der Aktion</b>	Tiroler Fahrradwettbewerb	Vorarlberger Fahrradwettbewerb	Österreich radelt zur Arbeit	Mit dem Rad zur Arbeit	Stadtradeln	Bike to Work
<b>Organisator</b>	Klimabündnis Tirol	Energieinstitut Vorarlberg	Radlobby Österreich	ADFC + AOK	Klimabündnis	Pro Velo Schweiz
<b>Website</b>	<a href="http://www.tirolmobil.at">www.tirolmobil.at</a>	<a href="http://www.fahrradwettbewerb.at">www.fahrradwettbewerb.at</a>	<a href="http://www.radeltzurarbeit.at">www.radeltzurarbeit.at</a>	<a href="http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de">www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de</a>	<a href="http://www.stadtradeln.de">www.stadtradeln.de</a>	<a href="http://www.biketowork.ch">www.biketowork.ch</a>
<b>Seit</b>	2010	2008	2011	2001	2008	2005
<b>Teilnehmer 2014</b>	4.161	11.080	14.008	68.531	86.481	50.190
<b>Einwohnerzahl 31.12.2013</b>	722.038	375.282	8.504.850	80.767.500	(283 Kommunen)	8.139.600
<b>Teilnehmer pro 1.000 Einwohner</b>	5,76	29,52	1,65	0,84	k.A.	6,16
<b>Aktionszeitraum</b>	21.03.-08.09.2014 (= 172 Tage)	24.03.-08.09.2014 (= 169 Tage)	01.-31.05.2014 (= 31 Tage)	01.06.-31.08.2014 (= 92 Tage)	21 Tage (frei wählbar)	01.-30.06.2014 (= 30 Tage)
<b>Geradelte Kilometer</b>	3.555.450	8.040.271	1.600.000	20.500.000	16.393.029	7.802.243
<b>Geradelte Kilometer pro Teilnehmer (hochgerechnet auf 172 Aktionstage)</b>	854	725 (738)	114 (634)	299 (559)	190 (1.553)	155 (889)
<b>„Gefällt mir“-Angaben auf der Facebook-Seite (Stand: 03.12.2014)</b>	Keine Facebook-Seite	Keine Facebook-Seite	2.055 (+ Untergruppen)	Keine Facebook-Seite	9.472 (+ viele Untergruppen)	4.019
<b>Kilometer-Eintragung per App möglich?</b>	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein

Hochgerechnet auf den (längeren) Aktionszeitraum in Tirol, liegt die Zahl der geradelten Kilometer pro Teilnehmendem in der Schweiz, Tirol und Vorarlberg auf ähnlich hohem Niveau. Die durchschnittliche Kilometerzahl in der Schweiz muss noch höher bewertet werden, wenn man bedenkt, dass in Tirol und Vorarlberg auch Freizeitwege und sonstige Alltagswege gezählt werden, während die Aktionen in Deutschland und der Schweiz ausschließlich Arbeits-

wege berücksichtigen. Die deutlich höhere Kilometerzahl bei „Stadtradeln“ könnte auch damit zusammenhängen, dass dort der Aktionszeitraum frei gewählt werden kann.

Abbildung 5 zeigt die Entwicklung der Teilnehmendenzahlen der verschiedenen Fahrradwettbewerbe, seit sie bestehen. Der Trend scheint bei den meisten Fahrradwettbewerben zu sein, dass die Zahl der Teilnehmenden (und auch die Zahl der geradelten Kilometer) in den ersten Jahren stark zunimmt, bis irgendwann eine gewisse Sättigung erreicht ist und die Zahlen von Jahr zu Jahr nur noch leicht ansteigen. Bei den zwei ältesten Kampagnen – „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Deutschland und „Bike to Work“ in der Schweiz – gab bzw. gibt es bereits eine Phase mit sinkender Teilnehmendenzahl.



**Abbildung 5:** Teilnehmendenzahl verschiedener Fahrradwettbewerbe seit ihrer Einführung (Quelle: www.nrvp.de; www.stadtradeln.de; E-Mail Wilhelm Hörmann vom 05.12.2014; Pro Velo Schweiz 2014b; Interview Martin Reis; E-Mail Katharina Munk vom 05.02.2015)

Während bei „Mit dem Rad zur Arbeit“ noch nicht absehbar ist, ob die Teilnehmendenzahl zukünftig weiter sinkt oder mit einem verbesserten Konzept wieder mehr Teilnehmende gewonnen werden können, ist es „Bike to Work“ mit einem neuen, frischen Marketingkonzept und innovativen Ideen gelungen, nach einem zwischenzeitlichen Rückgang die Teilnehmendenzahl 2014 erstmals wieder zu steigern. Je mehr Teilnehmende man hat, desto schwieriger ist es natürlich, weiter zu wachsen – entscheidend ist, dass man sowohl möglichst viele Teilnehmende aus den Vorjahren immer wieder neu motiviert als auch immer wieder neue Teilnehmende gewinnen kann (Interview Martin Reis).

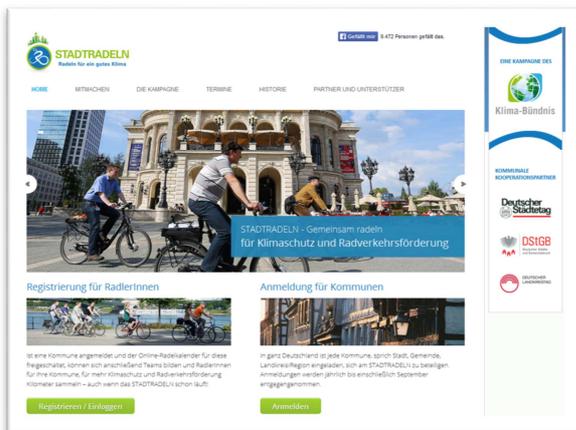


Abbildung 6: Wettbewerb-Websites www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de (oben links), www.biketowork.ch (oben rechts), www.stadtradeln.de (unten links) und www.fahrradwettbewerb.at (unten rechts)

Da die Kilometereintragung in den einzelnen Wettbewerben mittlerweile überwiegend online erfolgt, ist die Gestaltung der Kampagnen-Websites ein zentrales Element eines erfolgreichen Fahrradwettbewerbs. Ein Vergleich der Wettbewerb-Websites (vgl. Abbildung 6) zeigt, dass sich die Online-Auftritte deutlich voneinander unterscheiden: während die Website von „Mit dem Rad zur Arbeit“ eher traditionell aufgebaut ist und nur wenige Informationen bereithält, ist die Website von „Bike to Work“ deutlich stärker darauf ausgelegt, Emotionen zu wecken. Die Schweizer Website verfügt z. B. auch über einen Fanartikelshop (www.biketowork.ch/de/shop/fanartikel/) sowie eine Übersicht von sinnvollen Apps für „biketoworker“ (www.biketowork.ch/de/service/download/apps/) – beide Ideen können als Vorbild für die anderen Fahrradwettbewerbe, auch in Südtirol, dienen. Eine eigens für den Fahrradwettbewerb entwickelte App, mit der die Kilometer automatisch aufgezeichnet werden können, gibt es bislang nur bei den österreichischen Wettbewerben.

Auch „Stadtradeln“ verfügt über eine ansprechend gestaltete Website und betreibt einen Online-Shop, wo z. B. T-Shirts und Smartphone-Schutzhüllen mit „Stadtradeln“-Logo bestellt

werden können (<http://stadtradeln.spreadshirt.de/>) – eine gute Idee, um die Kampagne in der Öffentlichkeit sichtbar zu machen. „Stadtradeln“ ist außerdem der Fahrradwettbewerb mit der erfolgreichsten Facebook-Präsenz – neben der offiziellen Facebook-Seite mit fast 10.000 „gefällt mir“-Klicks (vgl. <https://www.facebook.com/stadtradeln?ref=ts&fref=ts>, Stand 03.12.2014) gibt es zahlreiche Untergruppen, in denen sich die Teilnehmenden in den einzelnen Kommunen z. B. zu gemeinsamen Radtouren verabreden und auf lokale Fahrradaktionen hinweisen. Die erfolgreiche Facebook-Präsenz hat vermutlich auch dazu beigetragen, dass die Teilnehmendenzahl von „Stadtradeln“ in den letzten Jahren weiterhin deutlich gewachsen ist.

Die Vorarlberger Fahrradwettbewerb-Website, auf der auch die Südtiroler Website basiert, legt Wert auf Barrierefreiheit und eine schnelle Verständlichkeit, das Design der Startseite soll für den Wettbewerb 2015 modernisiert werden (Interview Martin Reis).

### **3.3 Bisherige Evaluationen von Fahrradwettbewerben**

Obwohl Fahrradwettbewerbe als Maßnahme der Radverkehrsförderung bereits seit vielen Jahren etabliert sind, wurden sie bislang kaum evaluiert – z. B. wurde „Mit dem Rad zur Arbeit“ im Jahr 2014 bereits zum zehnten Mal veranstaltet, aber noch nie evaluiert (E-Mail Wilhelm Hörmann vom 05.12.2014).

Die bislang erfolgten Evaluationen von Fahrradwettbewerben beschränken sich in der Regel auf eine Befragung der Teilnehmenden mit einem standardisierten (Online-)Fragebogen. Allerdings unterscheiden sich die Befragungen in ihrer Zielsetzung und somit in der Auswahl der Fragen deutlich voneinander.

#### **3.3.1 Befragungen der Teilnehmenden und der KoordinatorInnen**

Bei „**Bike to Work**“ in der Schweiz gibt es – neben der fortlaufenden Statistik der teilnehmenden Betriebe und Radler – seit 2012 eine jährliche Befragung der KoordinatorInnen und TeilnehmerInnen. Die Befragung 2014 hat – bei einer Rücklaufquote von etwa 2 % - u. a. ergeben, dass nach der Teilnahme an „Bike to Work“ 75 % der Teilnehmenden beabsichtigen, mehr Fahrrad zu fahren und dass nun 73 % statt vorher 64 % der Teilnehmenden mit dem Fahrrad oder mit dem Fahrrad in Kombination mit dem ÖPNV zur Arbeit pendeln (Pro Velo Schweiz 2014a; E-Mail Mai Huynh vom 10.12.2014). 93 % der Befragten beabsichtigen, wieder an der Aktion teilzunehmen, falls sie die Gelegenheit dazu haben (ebd.).

Die Kampagne „**Stadtradeln**“, die 2011 mit dem Sustainable Energy Europe Award in der Kategorie „Travelling“ ausgezeichnet wurde, wird jedes Jahr intern ausgewertet, um die Kampagne und deren Tools stets weiterzuentwickeln. Dafür werden die lokalen KoordinatorInnen

in den Kommunen aufgerufen, einen Fragebogen auszufüllen (E-Mail André Muno vom 28.11.2014). Der Fragebogen umfasst 42 Fragen u. a. zur Einschätzung der Kampagne, zu den verwendeten Materialien und zu den begleitenden Fahrradförder-Maßnahmen in der Kommune, die Ergebnisse werden jedoch nicht veröffentlicht (E-Mail André Muno vom 28.11.2014). An der Universität Göttingen wird die Kampagne „Stadtradeln“ derzeit im Rahmen einer Dissertation evaluiert, der Schwerpunkt liegt dabei auf der Untersuchung von Verhaltensänderungen der Teilnehmenden sowie dem Nutzerverhalten auf der Kampagnen-Website (E-Mail Carolin Ebermann vom 04.12.2014; Telefonat mit Carolin Ebermann am 13.01.2015).

Bei der landesweiten Kampagne „**Österreich radelt zur Arbeit**“, die seit 2011 jeweils einen Monat im Jahr durchgeführt wird, findet nach dem Ende des Aktionszeitraums immer eine kurze Befragung der Teilnehmenden statt, zusätzlich werden die Zugriffe auf die Website analysiert (Radlobby Österreich 2014: 4). Bei der Befragung wird vor allem nach der Häufigkeit der Radnutzung auf dem Arbeitsweg und dem Komfort des (Fahrrad-)Arbeitsweges gefragt. 2014 haben 93 % der Teilnehmenden angegeben, dass sie auch nächstes Jahr wieder an der Aktion teilnehmen werden (Radlobby Österreich 2014: 5), die Rücklaufquote betrug etwa 2 %.

Bei den **Fahrradwettbewerben** in **Vorarlberg** und **Tirol**, auf deren Konzept der Südtiroler Fahrradwettbewerb basiert, gab es bislang keine Evaluation, die über die Berechnung der Teilnehmendenstatistiken hinausgeht. Allerdings wurden die Teilnehmenden der Vorarlberger Fahrradwettbewerbe 2008, 2009 und 2010 im Winter 2010/2011 zum Thema Winterradeln befragt (Vorarlberg MOBIL 2011). Die Befragung ergab – bei einer Rücklaufquote von 22 % –, dass fast die Hälfte der Befragten auch in der kalten Jahreszeit täglich oder mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad unterwegs ist, während nur 9 % im Winter nie auf das Fahrrad zurückgreifen; allerdings sind Männer im Winter deutlich häufiger mit dem Fahrrad unterwegs als Frauen (Vorarlberg MOBIL 2011: 3). Die Befragung hat zudem ergeben, dass besonders eine bessere Schneeräumung der Radwege zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads im Winter beitragen könnte (ebd.: 5). Um das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel auch im Winter zu etablieren, wird für die Fahrradwettbewerbe in Vorarlberg, Tirol und Südtirol eine „Winter Challenge“ vorbereitet, die erstmal im Winter 2015/2016 organisiert werden soll (Interview Martin Reis).

Eine andere Befragung in Vorarlberg hat ergeben, dass der Fahrradwettbewerb die zweitbekannteste Kampagne des Landes ist. Mit einem (jährlichen) Gesamtbudget von 60.000 € konnte also eine hohe Präsenz vor Ort erreicht werden, sodass der Fahrradwettbewerb „nicht mehr wegzudenken“ ist (Interview Martin Reis).

In den Niederlanden wurden zwei Radverkehrsmaßnahmen, die man als Fahrradwettbewerb bezeichnen kann, nach dem MaxSumo-Evaluationsleitfaden (vgl. Kapitel 2.4.3) evaluiert: bei der Evaluation der Aktionswoche „**Bike Reward Zaandam**“ (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2008) wurde festgestellt, dass während der Aktionswoche, in der die Fahrradpendler zwischen Zaandam und Amsterdam finanziell belohnt wurden, die Zahl der Radfahrenden deutlich zugenommen hat. Nach der Aktionswoche ist die Zahl der Radfahrenden aber wieder auf dieselbe Anzahl zurückgegangen wie zuvor (ebd.). Die Evaluation der Aktion „**Fietsen Scoort**“ (vgl. [www.fietsenscoort.nl](http://www.fietsenscoort.nl)), bei der ein Jahr lang alle auf dem Arbeitsweg geradelten Kilometer aufgezeichnet werden, hat 2009 – bei einer Rücklaufquote von 32 % – ergeben, dass die Kampagne zwar sehr positiv bewertet wird und mehr Personen geradelt sind als vorher, dass es aber nicht gelungen ist, körperlich inaktive Bevölkerungsgruppen dazu zu animieren, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren (NISB 2009: 17-18). Die Befragung hat außerdem ergeben, dass das (komplizierte) Eintragen der Kilometer viele Angestellte davon abhält, an der Aktion teilzunehmen und dass durch die Bereitstellung besserer Informationen an alle Arbeitnehmer die Teilnehmendenzahl deutlich erhöht werden könnte (NISB 2009: 18).

Es gibt noch zahlreiche **weitere ähnliche Fahrrad-Kampagnen**, die hier nicht alle im Einzelnen beschrieben werden können. Dazu gehören etwa die VCD-Jugendkampagne „Fahr Rad! Fürs Klima auf Tour“ (vgl. [www.klima-tour.de](http://www.klima-tour.de)), die Kindermeilen-Kampagne des Klima-Bündnisses (vgl. [www.kindermeilen.de](http://www.kindermeilen.de)) und das u. a. in Münster durchgeführte EU-Projekt „Bike the track“ (vgl. [www.btrackb.eu](http://www.btrackb.eu)), aber auch die Aktion „Bike to Work“ in verschiedenen US-Bundesstaaten. Weitere Evaluationen und Teilnehmenden-Befragungen von Fahrradwettbewerben sind dem Autor der vorliegenden Arbeit jedoch nicht bekannt.

### **3.3.2 Berechnung der CO<sub>2</sub>-Vermeidung**

Ähnlich wie bei anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung wird auch der Erfolg von Fahrradwettbewerben meist ausschließlich in erreichter CO<sub>2</sub>-Vermeidung ausgedrückt, ohne den Gewinn an Lebensqualität durch eine Verlagerung vom MIV auf das Fahrrad in der Beurteilung zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 2.3).

Durch die Anzahl der Teilnehmenden und die aufgezeichneten Kilometer der einzelnen Teilnehmenden weiß man jeweils, wie viele Kilometer im Rahmen der Aktion geradelt wurden. Es ist aber völlig offen, ob es wirklich zu einem Umstieg vom MIV aufs Fahrrad gekommen ist oder ob einfach Pendler, die schon immer das Fahrrad genutzt haben, weiterhin das Fahrrad nutzen und nun durch die Teilnahme am Fahrradwettbewerb zusätzlich die Möglichkeit haben, ihre Leistungen zu dokumentieren und zu vergleichen sowie Preise zu gewinnen. Eine

wissenschaftliche Untersuchung der Wirkung von Fahrradwettbewerben bezüglich der tatsächlich erreichten Verkehrsverlagerung fehlt bislang.

Es wird zwar bei allen Fahrradwettbewerben eine CO<sub>2</sub>-Ersparnis angegeben, diese wird aber jeweils berechnet, indem alle im Rahmen des Wettbewerbs geradelten Kilometer als vom Auto auf das Fahrrad verlagert interpretiert und mit dem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Pkw-Kilometer multipliziert werden. Bei „**Stadtradeln**“ wird beispielsweise mit 144g CO<sub>2</sub> pro Kilometer gerechnet – und somit für 2014 eine CO<sub>2</sub>-Vermeidung von 2.360.596 kg angegeben ([www.stadtradeln.de/ergebnisse2014.html](http://www.stadtradeln.de/ergebnisse2014.html)). Bei „**Bike to Work**“ wird mit 160g CO<sub>2</sub> pro Kilometer gerechnet – und die CO<sub>2</sub>-Äquivalenz 2014 mit 1.248.360 kg angegeben ([www.biketowork.ch/de/die-aktion/facts-figures-2014/](http://www.biketowork.ch/de/die-aktion/facts-figures-2014/)). Die automatisierte Berechnung des **Vorarlberger** (und somit auch des Südtiroler) Fahrradwettbewerbs multipliziert 70 % der geradelten Kilometer – es wird geschätzt, dass 30 % der geradelten Kilometer Freizeitwege sind und somit keine Autofahrten ersetzt haben – mit einem berechneten Durchschnitts-Ausstoß von 200g CO<sub>2</sub> pro Kilometer. Auf diese Weise wurde für den Vorarlberger Fahrradwettbewerb 2014 eine CO<sub>2</sub>-Vermeidung von 1.127.355 kg ermittelt (E-Mail Martin Reis vom 02.12.2014).

### **3.3.3 Zusammenfassung**

Die vorgestellten Evaluationen zeigen, dass die meisten Fahrradwettbewerbe bislang entweder überhaupt nicht oder nur durch eine Befragung der Teilnehmenden evaluiert wurden. Seltener werden auch die lokalen Veranstalter befragt. Obwohl es bislang keinen einheitlichen Fragebogen zur Auswertung von Fahrradwettbewerben gibt, ist die Zielsetzung der Befragungen immer ähnlich: man möchte herausfinden, welche Änderungen eventuell vorgenommen werden müssen, um den Fahrradwettbewerb im Folgejahr noch erfolgreicher zu machen. Erfolgreicher heißt in diesem Zusammenhang, mehr Teilnehmende und mehr geradelte Kilometer zu erreichen.

Auch die vorliegende Arbeit versucht, für Südtirol die Frage zu beantworten, wie der Wettbewerb im nächsten Jahr noch erfolgreicher werden kann. Zusätzlich soll hier allerdings eine Wirkungsanalyse des Südtiroler Fahrradwettbewerbs durchgeführt werden – wie viele Teilnehmende sind tatsächlich vom Auto auf das Fahrrad umgestiegen? Hat der Fahrradwettbewerb tatsächlich zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion oder zumindest zu einer Bewusstseinschärfung beigetragen? Diese Fragen wurden in fast allen bisherigen Fahrradwettbewerbs-Evaluationen ausgeklammert beziehungsweise unzureichend beantwortet, indem einfach die gefahrenen Fahrrad-Kilometer in CO<sub>2</sub>-Äquivalente umgerechnet wurden. Die vorliegende Arbeit zeigt eine Möglichkeit auf, wie die Wirkungen von Fahrradwettbewerben vollständiger evaluiert werden können.

## 4 Methodik

*“The ex-post evaluation has the following primarily goals: increase transparency (...); measure the effectiveness (...); provide elements to improve the ex-ante assessments (...); collect relevant information about past projects (...); provide incentives for better and more accurate ex-ante analysis“ (EVA-TREN 2008: 19).*

### 4.1 Vorüberlegungen

Die zentrale Fragestellung der vorliegenden Arbeit lautet, ob der Südtiroler Fahrradwettbewerb eine erfolgreiche Maßnahme ist, um den Radverkehr zu fördern und eine Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr zu erreichen. Es wurde folglich keine Prozessevaluation des Südtiroler Fahrradwettbewerbs angestrebt, sondern eine Wirkungsevaluation bzw. impact evaluation (vgl. Dziekan et al. 2013: 17). „Wirkungsevaluationen haben die Aufgabe, mit größtmöglicher Zuverlässigkeit festzustellen, ob eine Maßnahme die beabsichtigte(n) Wirkung(en) hat(te) und konzentriert sich auf die Auswirkungen einzelner Maßnahmen“ (FGSV 2012: 17).

Bereits bei der Konzeption des Südtiroler Fahrradwettbewerbs wurde eine Evaluation eingeplant, sodass eine Befragung der Teilnehmenden über Online-Fragebögen sowohl technisch als auch datenschutzrechtlich möglich war. Außerdem bietet das Konzept des Fahrradwettbewerbs den großen Vorteil, dass für eine Evaluation bereits zahlreiche Daten zur Verfügung stehen, insbesondere die Anzahl der Teilnehmenden und die gefahrenen Kilometer der einzelnen Teilnehmenden – und somit die Gesamtzahl der geradelten Kilometer – sowie Alter und Geschlecht der Teilnehmenden. Diese Daten stehen bei anderen Mobilitätsmanagementmaßnahmen nicht zur Verfügung und können bei der Evaluation (im Bezug zu entsprechenden Vergleichswerten) genutzt werden.

Für die Evaluation wurde ein Eingruppendesign als ausreichend betrachtet. Auf die aufwendige Befragung einer Vergleichs- oder Kontrollgruppe wurde verzichtet, weil die vorliegende Arbeit nicht in erster Linie Vergleiche zwischen den am Fahrradwettbewerb Teilnehmenden und der Südtiroler Gesamtbevölkerung ermöglichen, sondern Verhaltensänderungen der Teilnehmenden gegenüber dem Zeitraum vor dem Wettbewerb abbilden soll. Allerdings sind beim reinen Vorher-Nachher-Vergleich von speziellen Bevölkerungsgruppen „Aussagen über die Wirkungen von Maßnahmen (...) mit einer größeren Ungewissheit behaftet, da es schwierig oder auch zum Teil unmöglich ist, die Wirkung externer Faktoren mit zu berücksichtigen“ (Welsch, Haustein 2012: 152). Wenn – wie im vorliegenden Fall – auf eine Vergleichsgruppe verzichtet wird, so sind laut den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Ver-

kehrswesen für eine Wirkungsanalyse aus methodischer Sicht nur „Vorher-Nachher-Vergleiche“ und „Zeitreihenanalyse-Designs“ einsetzbar (FGSV 2012: 20). Im vorliegenden Fall war jedoch nur eine ex post-Befragung möglich. Vorher-Nachher-Vergleiche oder Zeitreihenanalysen waren nicht möglich, weil vor Beginn des Fahrradwettbewerbs nicht feststand, wer später am Wettbewerb teilnehmen wird. Unmittelbar nach dem Start des Wettbewerbs im Mai 2014 wäre zwar eine Befragung der bis dahin registrierten Teilnehmenden möglich gewesen, aber der Nutzen einer dadurch erzeugten „Zeitreihe“ wäre begrenzt gewesen: nach dem Start des Fahrradwettbewerbs hat vielleicht bereits eine Verhaltensänderung stattgefunden, und im Mai wird das Fahrradfahren vermutlich anders beurteilt als im November. Sinnvoll – und technisch sowie juristisch möglich – ist jedoch eine erneute Befragung der Interventionsgruppe (also der befragten Teilnehmenden am Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014) nach einem Jahr (also im November 2015), um eine fundierte Beantwortung der Frage nach den Verhaltensänderungen erhalten zu können.

Da die Evaluation in direktem Austausch mit den Organisatoren des Südtiroler Fahrradwettbewerbs in den Büros der BLS durchgeführt wurde und der Autor bei der (Weiter)entwicklung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs beteiligt ist, muss die vorliegende Arbeit als Selbstevaluation bezeichnet werden, „d.h. die Akteure überprüfen ihre eigenen Tätigkeiten und Wirkungen. Aus dieser Doppelrolle ergeben sich besondere Chancen der Praxisnähe bei gleichzeitiger Gefahr von Interessenskonflikten“ (Finke 2009: 46). Der Auftraggeber der Evaluation legt Wert auf eine möglichst objektive Auswertung der Stärken und Schwächen des Konzeptes Fahrradwettbewerb, um abschätzen zu können, ob das Budget von Green Mobility in diesem Projekt gut angelegt ist oder ob andere Maßnahmen der Radverkehrsförderung eventuell einen höheren Verkehrsverlagerungseffekt erreichen würden. Deshalb wird die Gefahr von Interessenskonflikten als gering eingeschätzt.

## **4.2 Anlehnung an den MaxSumo-Leitfaden**

Der Vergleich verschiedener Evaluationsmethoden in Kapitel 2 hat gezeigt, dass der MaxSumo-Leitfaden für die Planung, das Monitoring und die Evaluierung von Mobilitätsmanagementprojekten (Trivector, ILS 2009; vgl. Kapitel 2.4.3) eine geeignete Vorlage für die Evaluation von Radverkehrsmaßnahmen ist. Da MaxSumo bereits für die Evaluation zahlreicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen angewendet wurde und alle für die Evaluation des Südtiroler Fahrradwettbewerbs relevanten Fragestellungen umfasst, hat sich auch die vorliegende Evaluation an MaxSumo orientiert.

Der MaxSumo-Leitfaden sieht einen Mix an Methoden vor, der sich z. B. aus Befragungen, Dokumentationen und Zählungen zusammensetzen kann (Trivector, ILS 2009: 31). MaxSumo kann außerdem in verschiedenen Evaluationsdesigns angewendet werden, sowohl für „einfache“ Vorher-Nachher-Vergleiche einer Gruppe als auch für Kontroll- oder Vergleichsgruppendesigns (Welsch, Haustein 2012: 152). Aufgrund der Besonderheiten des Fahrradwettbewerbs wurde auf ein Eingruppendesign zurückgegriffen (vgl. Kapitel 4.1). Der für die vorliegende Arbeit gewählte Mix an Methoden umfasst (Online-)Befragungen, Experteninterviews, eine Medienanalyse sowie die Auswertung von Literatur und Statistiken (vgl. Kapitel 4.3).

Das Selbstregulationsmodell MaxSem (vgl. Kapitel 2.4.2) ist ein Teil der MaxSumo-Evaluation und wird in der Ebene H „Dauerhafte Einstellungen und Verhaltensweisen“ (vgl. Kapitel 6.2.8) eingesetzt. Auf weitere Messinstrumente für die postulierten phasenspezifischen Konstrukte (Bamberg 2012a: 92-94) wurde verzichtet.

Unabhängig davon, ob man sich für ein Kontrollgruppendesign, ein Vergleichsgruppendesign oder – wie im vorliegenden Fall – für ein Eingruppendesign entscheidet, ist eine Evaluation nach MaxSumo eigentlich nur vorgesehen, wenn sowohl eine „Vorher“-Befragung als auch eine „Nachher“-Befragung durchgeführt werden (Trivector, ILS 2009: 29). Auch durch eine Mobilitätsmaßnahme ausgelöste Veränderungen der MaxSem-Phasenzugehörigkeit, wie sie z. B. bei der Evaluation der Neubürger-Pakete in München festgestellt wurden (Bamberg 2012a: 95-97), lassen sich nur durch Vorher-Nachher-Befragungen ermitteln. Wie in Kapitel 4.1 erklärt wurde, musste im vorliegenden Fall auf eine „Vorher“-Befragung verzichtet werden. Die fehlende „Vorher“-Befragung wird dadurch ausgeglichen, dass die Teilnehmenden NACH dem Fahrradwettbewerb auch zu Ihren (Mobilitäts-)Einstellungen VOR dem Fahrradwettbewerb befragt wurden. Eine solche nachträgliche Schätzung des eigenen Verhaltens ist methodisch nicht gleichzusetzen mit einer tatsächlichen Vorher-Befragung, sie kann aber dennoch erste Hinweise auf mögliche Verhaltensänderungen geben. Erst eine erneute Befragung nach dem Fahrradwettbewerb 2015 wird ohne methodische Schwächen zeigen können, ob es tatsächlich zu signifikanten Verhaltensänderungen gekommen ist.

## **4.3 Datenerhebung**

### **4.3.1 Auswertung von Literatur und Statistiken**

Die Konzeption des Fahrradwettbewerbs bedingt, dass bereits **Statistiken** generiert werden, die bei anderen Mobilitätsmaßnahmen nicht zur Verfügung stehen und die in der Evaluation genutzt werden können (vgl. <https://www.suedtirolradelt.bz.it/index.php?sID=8>). Dazu zäh-

len in erster Linie die Zahl der geradelten Kilometer sowie das Alter und Geschlecht der Teilnehmenden.

Insbesondere für die Kapitel 2 und 3 der vorliegenden Arbeit, aber auch zur Ergänzung der Inhalte und Evaluationsergebnisse in den Kapiteln 5 und 6, wurde zudem eine intensive **Literaturrecherche** durchgeführt, um Informationen zu ähnlichen Maßnahmen der Radverkehrsförderung und Evaluationen von Radverkehrsmaßnahmen sowie zur Radmobilität in Südtirol zu erhalten. Es wurden sowohl Onlinequellen als auch Zeitschriftenartikel, Bücher und Dissertationen ausgewertet.

Fragen, die in der Literatur nicht beantwortet wurden, konnten in **persönlichen Gesprächen** und im **E-Mail-Kontakt** mit den Organisatoren verschiedener Fahrradwettbewerbe sowie mit VertreterInnen verschiedener Südtiroler Unternehmen und Institutionen beantwortet werden.

### **4.3.2 Befragung aller Teilnehmenden**

Insgesamt haben sich 1.400 Personen für den Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 angemeldet. Abzüglich der doppelten Anmeldungen, Test-Anmeldungen und offensichtlicher Fehleinträge reduziert sich die Zahl der Teilnehmenden auf 1.221. Diese 1.221 Personen haben im Rahmen der Evaluation im November 2013 einen Fragebogen erhalten, in der Regel als Online-Umfrage. 108 Personen, die bei der Anmeldung zum Fahrradwettbewerb keine E-Mailadresse angegeben hatten, haben den Fragebogen auf dem Postweg erhalten, konnten auf Wunsch aber auch online teilnehmen. Aufgrund der Zweisprachigkeit Südtirols wurde der Fragebogen auf Deutsch und Italienisch erstellt. Die italienische Übersetzung der Fragebögen wurde vom Ökoinstitut Südtirol durchgeführt, bei der Übersetzung und Aussendung der Anschreiben waren MitarbeiterInnen der BLS behilflich. Der – nicht als solcher angekündigte – Pre-Test, bei dem die 25 Fahrradwettbewerb-Teilnehmenden bei BLS und Ökoinstitut die Fragebögen ausfüllen sollten und erst danach um Rückmeldungen zum Fragebogen gebeten wurden, hat zu kleinen Umformulierungen bei einzelnen Fragestellungen geführt, die im Pre-Test ausgefüllten Fragebögen konnten dennoch in die Gesamtauswertung mit einfließen.

Der Fragebogen war standardisiert und enthielt überwiegend geschlossene Fragen, um vergleichbare Ergebnisse von möglichst vielen Teilnehmenden zu erhalten (vgl. Dziekan et al. 2013: 49). Die Antworten auf die offenen Fragen – z. B. nach persönlichen Wünschen für den Fahrradwettbewerb 2015 oder danach, womit man beim Fahrradwettbewerb 2014 unzufrieden war – wurden den Organisatoren des Fahrradwettbewerbs vollständig zur Verfügung gestellt, in der vorliegenden Arbeit werden nur einzelne Antworten herausgegriffen.

Insgesamt wurden 442 Fragebögen ausgefüllt, sodass die Rücklaufquote 36,2 % beträgt. Die Rücklaufquote liegt damit höher als bei den in Kapitel 3.3.1 vorgestellten Evaluationen von Fahrradwettbewerben. Die grobe Daumenregel, dass für eine ausreichende Präzision mindestens 200 Antworten benötigt werden (Dziekan et al. 2013: 59), wurde problemlos eingehalten. Der Online-Fragebogen wurde zwar für die Evaluation des Südtiroler Fahrradwettbewerbs neu erstellt, allerdings wurden für Südtirol interessante Fragen aus den in Kapitel 3.3 genannten bisherigen Evaluationen von Fahrradwettbewerben aufgegriffen. Auch von der Evaluation der Kampagne „Radlhauptstadt München“ (raumkom, Wuppertal Institut 2011; vgl. Kapitel 2.2) wurden – leicht abgewandelt – mehrere Fragen übernommen. Der Fragebogen wurde so gestaltet, dass aus den Antworten Indikatoren zu möglichst vielen der neun MaxSumo-Bewertungsebenen (vgl. Abbildung 4 auf S. 22) abgeleitet werden konnten. Insgesamt umfasst der Fragebogen 30 Fragen, er ist im Anhang der vorliegenden Arbeit angefügt. Die Ergebnisse der Befragung wurden mit den verfügbaren Tools von [www.umfrageonline.com](http://www.umfrageonline.com), sowie mit Microsoft Excel aufbereitet und werden in Kapitel 6, gegliedert nach den MaxSumo-Bewertungsebenen, präsentiert.

#### **4.3.3 Befragung aller Veranstalter**

Insgesamt 67 Gemeinden, Unternehmen, Vereine sowie Schulen und Bildungseinrichtungen haben sich 2014 als Veranstalter des Südtiroler Fahrradwettbewerbs registriert. Die Veranstalter wurden in einem zweisprachigen (Online-)Fragebogen nach ihrer Einschätzung des Fahrradwettbewerbs und ihrer Aktivität im Rahmen des Wettbewerbs befragt. Der Fragebogen enthielt mehrere offene Fragen, um die speziellen Einschätzungen und Aktivitäten einzelner Veranstalter abfragen zu können (vgl. Dziekan et al. 2013: 49). Insgesamt haben 25 Veranstalter den Fragebogen ausgefüllt, das entspricht einer Rücklaufquote von 37,3 %. Die Ergebnisse der Veranstalter-Befragung wurden ebenfalls mit [www.umfrageonline.com](http://www.umfrageonline.com) sowie Microsoft Excel aufbereitet und werden insbesondere in Kapitel 6.4 präsentiert. Der Fragebogen ist im Anhang der vorliegenden Arbeit angefügt.

#### **4.3.4 Experteninterviews mit den Organisatoren**

Zusätzlich zur Befragung der Teilnehmenden und der Veranstalter wurden leitfadengestützte Experteninterviews mit den Organisatoren des Fahrradwettbewerbs geführt. Ziel der Interviews war es, qualitative Informationen und Meinungen der Personen zu erfahren, die bei der Entwicklung und Organisation des Fahrradwettbewerbs entscheidend beteiligt waren (vgl. Dziekan et al. 2013: 48). Folgende Interviews wurden geführt:

- Harald Reiterer (Landeskoordinator Green Mobility bei der BLS) am 04.11.2014
- Andreas Pichler (Geschäftsführer Ökoinstitut Südtirol) am 05.11.2014
- Martin Reis (Leiter des Fachbereichs Mobilität im Energieinstitut Vorarlberg) am 02.12.2014

Martin Reis war in die Entwicklung des Vorarlberger Fahrradwettbewerbs, dessen Konzept mittlerweile auch in Tirol, Liechtenstein und Südtirol angewendet wird, von Anfang an eingebunden und hat die Internetplattform mitentwickelt. Harald Reiterer und Andreas Pichler verantworten die Umsetzung des Fahrradwettbewerbs in Südtirol.

Alle drei Interviews haben jeweils etwa eine Stunde gedauert, wobei das Interview mit Martin Reis aus Termingründen telefonisch geführt wurde. Harald Reiterer und Andreas Pichler wurden nach einem identischen Interviewleitfaden befragt, der sich im Aufbau am Interviewleitfaden der Evaluation der „Kopf an: Motor aus“-Kampagne orientiert (Wuppertal Institut 2010: 153-154). Der Leitfaden für das Gespräch mit Martin Reis wiederum wurde aus dem Leitfaden der Interviews mit Harald Reiterer und Andreas Pichler entwickelt, anstelle der Südtirol-spezifischen Fragen wurden jedoch Fragen zur allgemeinen Zielsetzung und Entwicklung des Konzeptes Fahrradwettbewerb gestellt. Die Interviewleitfäden sind im Anhang angefügt.

## 5 Radmobilität in Südtirol

*„Alles in allem glaube ich, dass Südtirol sehr wohl ein gutes Land für Fahrradfahrer ist“*

(Interview Andreas Pichler).

Nachdem im ersten Teil der Arbeit aus den bisherigen Evaluationen von Mobilitätsmanagementmaßnahmen und Fahrradwettbewerben in verschiedenen Regionen und Ländern eine Methodik für die Evaluation des Südtiroler Fahrradwettbewerbs abgeleitet wurde, soll nun im zweiten Teil der Arbeit der Blick nach Südtirol gerichtet werden. Um die Implementierung des Fahrradwettbewerbs besser einordnen zu können, wird zunächst die allgemeine Situation der Radmobilität in Südtirol beleuchtet. In Kapitel 6 werden dann die Ergebnisse der Evaluation des Fahrradwettbewerbs ausgearbeitet.

### 5.1 Status Quo der Radmobilität in Südtirol

Das Fahrrad spielt in Südtirol vor allem als Freizeitverkehrsmittel eine große Rolle. Es gibt im ganzen Land zahlreiche beschilderte Radwege (vgl. Abbildung 7) und Mountainbike-Routen, das „längste Radwegenetz in Italien“ (Interview Andreas Pichler) weist einen sehr guten Ausbaustand auf, das Verleihsystem SüdtirolRad bietet für Touristen eine beinahe flächendeckende Ausleih- und Rückgabemöglichkeit von (E-)Fahrrädern und mit der Bikemobilcard existiert sogar ein günstiges Ticket zur Kombination von ÖPNV und Fahrrad(ausleihe). Der **Fahrradtourismus** hat insbesondere im Etschtal eine große wirtschaftliche Bedeutung (Arlt 2013). In der ADFC-Radreiseanalyse wurde Südtirol 2015 erneut zur drittbeliebtesten ausländischen Radreisedestination gewählt (ADFC 2015: 37), mit der Via Claudia Augusta (Platz 2) und dem Etsch-Radweg (Platz 4) führen zudem zwei der beliebtesten ausländischen Radfernwege abschnittsweise durch Südtirol (ebd.: 35). Die – vor Ort nicht so genannten – „Radschnellwege“ in Südtirol dienen sogar als internationales Best Practice für das geplante Netz von Radschnellwegen im Rhein-Main-Gebiet (Hochstein 2012: 15-17).

## Fahrradrouten in Südtirol | Le vie ciclabili dell'Alto Adige | Cycling routes of South Tyrol

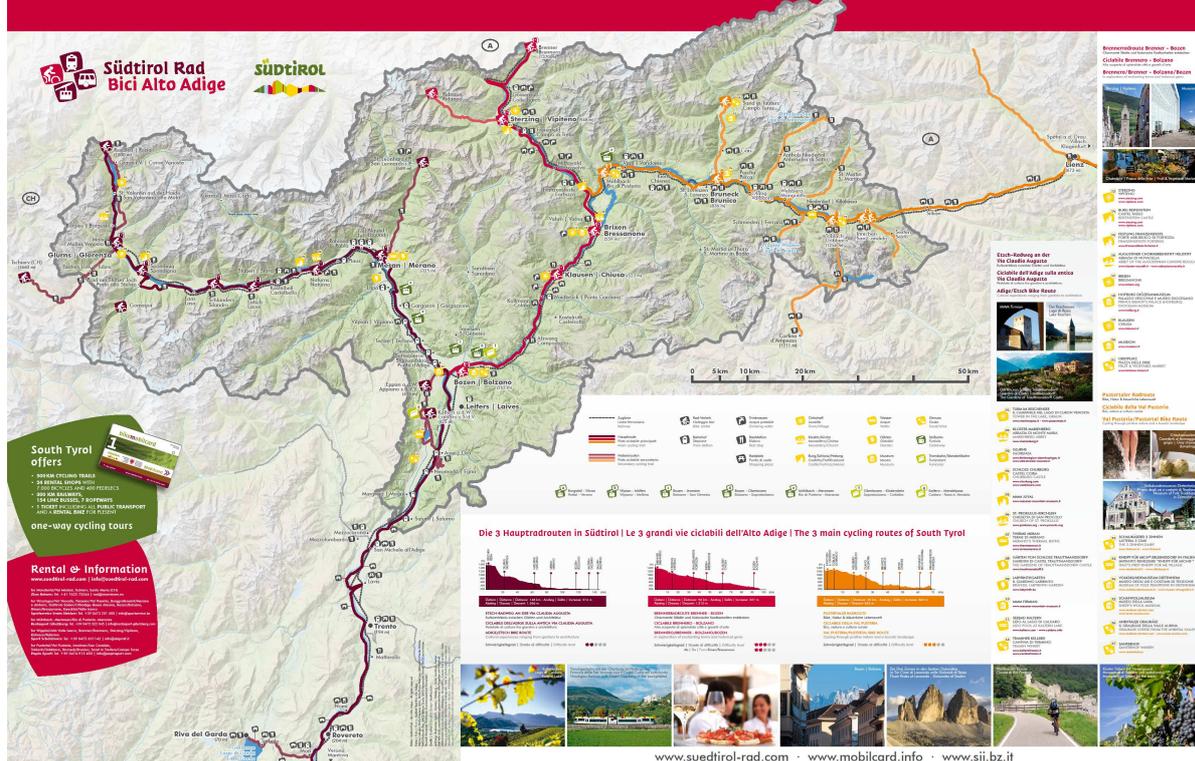


Abbildung 7: Fahrradrouten in Südtirol (Quelle: www.suedtirol-rad.com)

Im Alltagsradverkehr spielt das Fahrrad in Südtirol hingegen bislang keine große Rolle – international beachtete Ausnahme ist die Landeshauptstadt Bozen. Die „**Fahrradstadt Bozen**“ gilt als internationales Leuchtturm-Projekt zur erfolgreichen Förderung des Radverkehrs und wird regelmäßig von nationalen und internationalen Delegationen besucht, zuletzt im Rahmen der Klimaaktiv Fahrradakademie im Oktober 2014 (vgl. Abbildung 8). Der Radverkehr gilt als Rückgrat eines seit den 1990er Jahren zu beobachtenden Veränderungsprozesses der Mobilitätskultur in Bozen (Götz, Deffner 2009: 45).

Der Anteil des Fahrrads am Modal Split ist in Bozen zwischen 2001 und 2013 von 24 % auf 28 % gestiegen, der Anteil des Autos ist im gleichen Zeitraum von 29 % auf 25 % gesunken<sup>2</sup> (Pörnbacher, Becker 2013: 39). Die Entwicklung Bozens zur Fahrradstadt mit einem dichten Radwegenetz basiert auf dem vom Ökoinstitut Südtirol in den Jahren 2000-2001 entwickelten „Plan zur Radmobilität in Bozen“ (BMVI 2006). Im Zuge des EU-Projekts „Emotions“ wurde 2002-2003 als Corporate Identity das Bici Bolzano-Logo entwickelt (E-Mail Günther In-nernebner vom 04.03.2015; vgl. Abbildung 9). Im Rahmen des Projekts „VIANOVA“ wurden ab 2005 zahlreiche zielgruppenspezifische Initiativen umgesetzt, u. a. die Aktion „Mit dem

<sup>2</sup> Laut BMVI 2006 lag der Modal Split-Anteil des Fahrrads in Bozen im Jahresdurchschnitt 2001/2002 erst bei 17,5 %

Rad zur Arbeit“ (vgl. Kapitel 5.3), das „Wettrennen der Verkehrsmittel“, der „Fahrradbarometer“ und ein Kinospot zum Thema „Fahrradsicherheit“ (Gemeinde Bozen 2008). Im EU-Projekt Trendy Travel wurden schließlich in Bozen und in anderen Städten u. a. in Dänemark und den Niederlanden bis 2010 mit einem „emotional approach“ verschiedene Maßnahmen zur Radverkehrsförderung durchgeführt (Ökoinstitut Südtirol o. J.).



**Abbildung 8:** Klimaaktiv-Exkursion auf dem Etsch-Radweg bei Naturans (Foto: Markus Belz)



**Abbildung 9:** Radabstellanlage in Bozen mit dem „Bici Bolzano“-Logo (Foto: Markus Belz)

Die anderen Südtiroler Städte sind weit davon entfernt, so fahrradfreundlich zu sein wie Bozen, und selbst in der „Fahrradstadt“ Bozen kommt es vor, dass neue Unternehmenssitze (z. B. Salewa, Kampill Center) gebaut werden, die mit dem Fahrrad nur auf umständlichen oder gefährlichen Wegen erreicht werden können. Ein großes Problem ist landesweit auch die Kombination von Fahrrad und ÖPNV, da es an Bahnhöfen meist keine sicheren Abstellplätze gibt und die Mitnahmemöglichkeiten in Bahn und Bus entweder begrenzt oder gar nicht vorhanden sind (Interview Harald Reiterer).

Welche **geringe Rolle** das Fahrrad **im** Südtiroler **Alltagsverkehr** besitzt, zeigt ein Blick auf die Verkehrsstatistiken. Dank der Nutzung von elektronischen ÖPNV-Tickets, der Erhebung einer distanzabhängigen Autobahnmaut und der Auswertung von 75 Verkehrszählstellen entlang der Staats- und Landesstraßen stehen in Südtirol äußerst detaillierte Statistiken zur ÖPNV-Nutzung sowie zum MIV zur Verfügung. Eine regelmäßige landesweite Erhebung des Modal Split oder gar eine landesweite Radverkehrsstatistik gibt es jedoch nicht. Eine einmalige Analyse des Südtiroler Mobilitätsverhaltens wurde im Jahr 2012 im Auftrag der Südtiroler Mobilitätsagentur durchgeführt, demnach werden in Südtirol immerhin 11,1 % aller Wege und 3,0 % des Verkehrsaufkommens mit dem Fahrrad zurückgelegt (RST 2012: 7). Einzelne Gemeinden – vor allem die größeren Städte – erheben zudem auf eigene Kosten regelmäßig den Modal Split (vgl. Kapitel 6.2.6). In der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt wurden zwar auf den überörtlichen Radwegen Zählstellen eingebaut, diese funktionieren aber noch nicht

einwandfrei (E-Mail Franziska Mair vom 20.01.2015; vgl. [www.bzgbga.it/de/radwege/nutzerzahlen-fahrradwege.asp](http://www.bzgbga.it/de/radwege/nutzerzahlen-fahrradwege.asp)).

In der Veröffentlichung „Mobilität und Verkehr in Südtirol 2012“ des Südtiroler Landesinstitutes für Statistik (ASTAT 2014) gibt es u. a. ein ganzes Kapitel zu Seilbahnen, aber der Begriff „Fahrrad“ taucht auf 134 Seiten genau einmal auf: bei der Unfallstatistik „Verunglückte nach Fahrzeugart“ (ASTAT 2014: 86-87). Solange es aber keine qualitative und quantitative Datenbasis zum Radverkehr in Südtirol gibt – und für die Erhebung einer solchen Datenbasis gibt es nicht genug Personalressourcen –, wird der Verkehrsträger Fahrrad nicht in die AS-TAT-Publikationen aufgenommen (E-Mail Johanna Plasinger vom 30.01.2015).

Bei einer Untersuchung der Nachhaltigkeit der Südtiroler Gemeinden (Tappeiner, Lechner, Tappeiner 2007) wurden zum Thema Verkehr die Indikatoren „Bevölkerung mit Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz“, „Gesamtverkehrsaufkommen“, „Motorisierungsgrad“, „Öffentliche Verkehrsmittel“ und „Straßenlänge im besiedelten Gebiet“ gemessen, aber der Fahrradverkehr wird auch hier nicht thematisiert.

Im Vergleich zu den hohen Investitionen in die Straßeninfrastruktur (ASTAT 2012: 23) sind die Investitionen für den Radverkehr äußerst gering und spiegeln die bislang unzureichende politische Anerkennung der Radmobilität wider (Interview Andreas Pichler).

Der **Pkw-Besitz** ist in Südtirol mit 63 Fahrzeugen pro 100 Einwohner (ASTAT 2014: 24) **sehr hoch**, allerdings muss der statistische Effekt berücksichtigt werden, dass die Kraftfahrzeugsteuertarife in Südtirol mittlerweile deutlich günstiger sind als in den anderen italienischen Provinzen und deshalb viele Fahrzeuge in Südtirol zugelassen sind, die eigentlich in den Nachbarregionen verkehren (ebd.)<sup>3</sup>. Die Beispiele Dänemark und Niederlande zeigen, dass „high levels of car ownership are not necessarily incompatible with high levels of cycling“ (Pucher, Buehler 2012: 15), sodass der hohe Motorisierungsgrad in Südtirol kein Widerspruch zu einem hohen Stellenwert des Radverkehrs sein muss.

In den Experten-Interviews mit Harald Reiterer und Andreas Pichler wurde geäußert, dass in Südtirol „Stau, (Auto-)Verkehr und Strafen“ (Interview Andreas Pichler) die **öffentliche Debatte im Verkehrsbereich** beherrschen und das Thema Fahrrad „eher als Freizeitmobilität diskutiert (wird)“ (Interview Harald Reiterer). Ein plakatives Einzelbeispiel zeigt die Medienberichterstattung zu zwei Beschlüssen der Südtiroler Landesregierung vom 09.12.2014: über den Beschluss der Landesregierung, Südtirol zur Modellregion für nachhaltige Mobilität zu

---

<sup>3</sup> 2009 hatte Südtirol mit 52 Pkw je 100 Einwohner noch die niedrigste Motorisierungsrate aller italienischen Provinzen (ASTAT 2009: 32).

machen und vor allem die Bereiche Radmobilität, Elektromobilität und Intermodalität verstärkt zu fördern, wurde nicht mehr berichtet als über das am selben Tag beschlossene Vorhaben, zukünftig bei längerfristigen Sperrungen der parallelen Bundesstraße die Mautpflicht der Brennerautobahn aufzuheben (Autonome Provinz Bozen-Südtirol 2014a, Autonome Provinz Bozen-Südtirol 2014b; Pressestelle der BLS).

## **5.2 Projekte zur Förderung des Radverkehrs**

Die Zustimmung der Südtiroler Landesregierung vom 09.12.2014 zum von Fraunhofer Italia und BLS entwickelten Plan, Südtirol zur Modellregion für nachhaltige alpine Mobilität zu entwickeln (Autonome Provinz Bozen-Südtirol 2014a), kann als logische Fortsetzung vorangegangener Entscheidungen und Erfolge betrachtet werden:

- Südtirol hat in den letzten Jahren mit großem Aufwand den öffentlichen Nahverkehr ausgebaut und mit dem Südtirol Pass ein innovatives Tarifsystem eingeführt (Reiterer 2014; Autonome Provinz Bozen-Südtirol 2013).
- Südtirol vermarktet sich vor allem in Italien schon seit Jahren als „Green Region“, die Ansiedlung von Unternehmen in der Leitbranche „Erneuerbare Energie“ hat hohe Priorität (vgl. [www.bls.info/business-location/branchen](http://www.bls.info/business-location/branchen)).
- In Südtirol wird deutlich mehr regenerativer Strom aus Wasserkraftwerken erzeugt als insgesamt Strom verbraucht wird (Landesregierung Südtirol 2011: 84).
- Die von der Südtiroler Landesregierung verabschiedete Klimastrategie sieht vor, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kopf in Südtirol von heute 4,9 t bis 2050 schrittweise auf unter 1,5 t pro Einwohner gesenkt werden soll (Landesregierung Südtirol 2011: 20).

Da die Stromerzeugung in Südtirol ausschließlich aus regenerativen Quellen erfolgt, ist der Anteil des Verkehrssektors an den Gesamtemissionen deutlich höher als im EU-Durchschnitt. Alleine der Verkehrssektor verursacht in Südtirol einen jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 2,3 t pro Einwohner (Landesregierung Südtirol 2011: 72), sodass die Emissionen im Verkehr deutlich gesenkt werden müssen, um die Ziele der Klimastrategie zu erreichen. Die Förderung des Radverkehrs ist hierfür eine wichtige Teilmaßnahme.

In Südtirol gibt es zahlreiche Akteure, die sich einer Förderung der Radmobilität verschrieben haben, von Vereinen wie Südtirolrad über aktive Gemeinden und Tourismusverbände bis hin zu Unternehmen wie dem in Bozen ansässigen E-Bike-Hersteller Frisbee oder der Kommunikationsagentur helios, die u. a. die Kampagne „Radlhauptstadt München“ mitentwickelt hat.

In Meran und Umgebung wird seit 2010 das EFRE-Projekt **NaMoBu** (Nachhaltige Mobilität Burggrafenamt) durchgeführt. Im Rahmen des Projekts wurden für 28 Gemeinden Maßnahmenpläne u. a. zur weiteren Förderung des Radverkehrs ausgearbeitet und zahlreiche Maßnahmen bereits umgesetzt (apollis 2013; bzgbga 2013).

Das von der Europäischen Akademie EURAC wissenschaftlich begleitete Städtenetzwerk **Südtirol City** hat sich in den ersten zwei Jahren seines Bestehens vorrangig um Belange der Radmobilität gekümmert und einen gemeinsamen Kriterienkatalog ausgearbeitet, um die Qualität der Radmobilität in den Städten Südtirols zu verbessern (stol 2014a). Durch einen geplanten, 234 km langen „Südtirol Radweg“, der alle Städte des Städtenetzwerks miteinander verbindet, soll – in Kooperation mit den zertifizierten „Bike Hotels“ – die Attraktivität der Radwege weiter erhöht werden (stol 2014b).

Der Ausbau intermodaler Schnittstellen ist in Südtirol z. B. an den Bahnhöfen Meran, Brixen und Bozen-Sigmundskron geplant und soll die Kombinationsmöglichkeiten von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr weiter verbessern. Um für Berufspendler die Unterbringung auch hochwertiger Fahrräder am Bahnhof zu ermöglichen, wurden auf Initiative der BLS außerdem an bislang zwei Südtiroler Bahnhöfen „**Bike-Boxen**“ errichtet, die sich nach erfolgter Freischaltung mit dem Südtirol Pass, dem elektronischen Ticket für den öffentlichen Nahverkehr, öffnen lassen (Reiterer 2014).

Die Umsetzung zukünftiger Radverkehrs-Projekte in Südtirol wird ebenfalls von der BLS koordiniert. Der Landeskoordinator Harald Reiterer hat zudem im Frühjahr 2014 das „**Südtiroler Fahrradkomitee**“ initiiert, in dem sich die verschiedenen Akteure seitdem regelmäßig über verschiedene Fahrrad-Initiativen austauschen und neue Ideen für die Förderung des Radverkehrs in Südtirol voranbringen.

Konkrete Ideen, die in Südtirol in den nächsten Monaten und Jahren umgesetzt werden sollen, sind z. B. die Organisation eines Fahrrad-Massenevents nach dem Vorbild der „Tour de Mur“, die Durchführung von „Fahrrad-Beratungen“ in verschiedenen Südtiroler Gemeinden sowie die Umsetzung eines landesweiten Programms zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Die verschiedenen Projekte zeigen, dass sich in Südtirol viele Akteure und Initiativen um eine Förderung der Radmobilität bemühen. Bis das Fahrrad auch außerhalb von Bozen als ernstzunehmendes Alltagsverkehrsmittel etabliert ist, ist allerdings noch viel Überzeugungs-, Projekt- und Koordinationsarbeit notwendig.

### 5.3 Vorgänger-Konzepte des Südtiroler Fahrradwettbewerbs

In Bozen wurde **2007** die Aktion „**Mit dem Rad zur Arbeit**“ durchgeführt (Gemeinde Bozen 2007). Sechs Unternehmen und Institutionen mit insgesamt 5.500 Angestellten hatten an der Aktion teilgenommen. Insgesamt haben sich 980 Teilnehmende für die Aktion registriert, also knapp 18 % der Angestellten<sup>4</sup>. Jeder Teilnehmende erhielt einen Regenponcho, einen Fahrrad-Stadtplan und einen Fahrradkalender, in den er eintragen konnte, an welchen Tagen er ins Büro geradelt ist. Beim Preisausschreiben am Ende des Wettbewerbs wurden u. a. zwei Fahrrad-Reisen, ein City-Bike und Gutscheine für Bozner Fahrradgeschäfte verlost (EPOMM 2007). Die Pläne, den Wettbewerb 2008 auf die gesamte Stadt Bozen auszudehnen, konnten nicht umgesetzt werden (Interview Harald Reiterer). Es gab aber im Jahr **2008** an den Oberschulen in Bozen eine Aktion „**Mit dem Rad zur Schule**“ (Gemeinde Bozen 2008). Beide Aktionen wurden im Rahmen des Interreg-Projekts VIANOVA in Zusammenarbeit mit dem Ökoinstitut Südtirol durchgeführt, Nachfolgekonzepete gab es keine (Interview Harald Reiterer).

Im Jahr **2010** wurde die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von der **Stiftung Vital** aufgegriffen und private und öffentliche Betriebe in Südtirol „dazu eingeladen, Voraussetzungen zu schaffen, damit es ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern leichter fällt, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen“ (Stiftung Vital 2010). Die Aktion wurde vor allem bei Unternehmen im Gesundheitsbereich durchgeführt, allerdings blieb auch dieses Konzept auf ein Jahr beschränkt (Interview Harald Reiterer).

Über das Interreg-Projekt „Mobilität ohne Barrieren“ (vgl. [www.mobilitaetohnebarrieren.at](http://www.mobilitaetohnebarrieren.at)) entstand der Kontakt zu den Veranstaltern der Fahrradwettbewerbe in Vorarlberg und Tirol. Mit dem seit 2008 (Vorarlberg) bzw. 2011 (Tirol) etablierten Konzept wurden in Österreich gute Erfahrungen und Resultate erzielt (Interview Harald Reiterer). Die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen in Tirol, das „topographisch und kulturell sehr ähnlich“ ist (Interview Andreas Pichler), war bei anderen Projekten sehr erfolgreich (ebd.), sodass man sich entschieden hat, das Fahrradwettbewerb-Konzept aus Vorarlberg und Tirol im Jahr 2014 erstmals in Südtirol anzuwenden.

### 5.4 Konzeption und Zielsetzung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs 2014

Das wichtigste Ziel bei der Entwicklung des Konzeptes Fahrradwettbewerb war es, Alltagsradverkehr salonfähig zu machen und Radfahren ins Gespräch zu bringen (Interview Martin

---

<sup>4</sup> Wie in Kapitel 6.2.3 gezeigt wird, haben beim Fahrradwettbewerb 2014 insgesamt 46 Unternehmen als Veranstalter teilgenommen, die insgesamt 20.845 Beschäftigte repräsentieren. Die Anzahl der Angestellten in den Unternehmen, die sich für den Fahrradwettbewerb eingetragen haben, war allerdings 2014 mit 4,1 % deutlich niedriger als 2007.

Reis). Auch in Südtirol ging es vor allem darum, „in vielen SüdtirolerInnen die Lust auf das gesundheitsfördernde und umweltfreundliche Fahrrad zu wecken und das Thema Radfahren für einige Monate gezielt in den Vordergrund zu stellen“ (Ökoinstitut Südtirol 2014: 3).

Das Vorarlberger Konzept, das auf der Basis von zwei Vorläuferkonzepten in Vorarlberger Gemeinden entwickelt wurde, unterscheidet sich von anderen Fahrradwettbewerben vor allem durch eine stärkere Einbeziehung der Gemeinden und durch die Tatsache, dass auch Freizeitwege mitgezählt werden (Interview Martin Reis; vgl. Kapitel 3.1). Um Alltagswege gegenüber Freizeitwegen aufzuwerten, gibt es aber in Tirol und Vorarlberg – in Kooperation mit der landesweiten Aktion „Österreich radelt zur Arbeit“ – mittlerweile innerhalb des Fahrradwettbewerbs einen Aktionsmonat, in dem das Absolvieren von Arbeitswegen mit dem Fahrrad besonders ausgezeichnet wird. Es ist geplant, diese Zusatzaktion ab 2015 auch in Südtirol einzuführen (Interview Harald Reiterer).

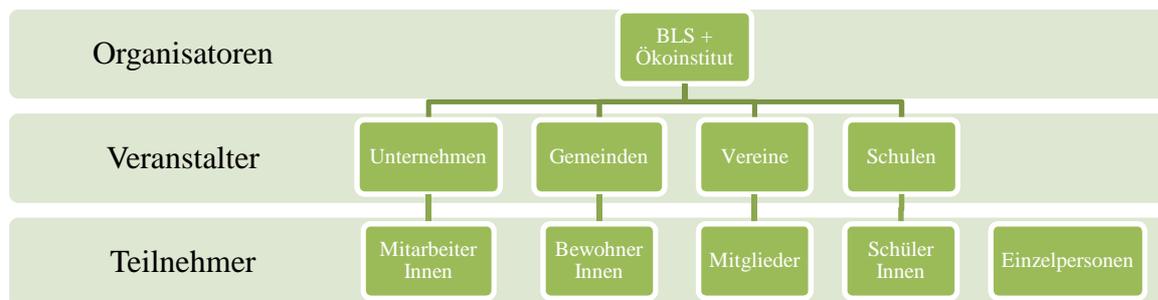
Organisatoren des Südtiroler Fahrradwettbewerbs waren die BLS und das Ökoinstitut Südtirol. Die Zusammenarbeit zwischen BLS und Ökoinstitut sowie mit dem Energieinstitut in Vorarlberg wird von allen drei Seiten sehr positiv dargestellt (Interviews Harald Reiterer, Andreas Pichler und Martin Reis). Die BLS war in erster Linie für die Gestaltung der Inhalte und den Außenauftritt zuständig, das Ökoinstitut für die Betreuung der Veranstalter und Teilnehmenden sowie die Programmierung und Übersetzung der (an das Vorarlberger Vorbild angelehnten) Webseite. Die Landesumweltagentur sowie die Stiftung Südtiroler Sparkasse haben den Fahrradwettbewerb finanziell unterstützt.

Wer im Wettbewerbszeitraum vom **19. Mai bis 16. September 2014** mindestens 100 Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt hat, konnte an der Abschlussverlosung teilnehmen und einen Preis gewinnen. Zur zusätzlichen Motivation der Teilnehmenden war es möglich, im Online-Profil bestimmte „Trophäen“ zu sammeln, z. B. das „Goldene Dachl“ in Innsbruck oder das Kolosseum in Rom, sobald man die entsprechende Kilometerentfernung erradelt hat, oder „1 Kugel Eis“, sobald man eine gewisse Anzahl an Kalorien verbrannt hat. Die Kilometer wurden entweder von den Teilnehmenden direkt auf der Online-Plattform eingetragen oder in einem Fahrtenbuch aufgezeichnet und am Ende des Wettbewerbszeitraums online bekannt gegeben. Die Veranstalter hatten die Möglichkeit, über das Ökoinstitut zum Selbstkostenpreis Fahrradcomputer zu erwerben, davon machten allerdings nur 8 Veranstalter Gebrauch und bestellten insgesamt 154 Fahrradcomputer (Ökoinstitut Südtirol 2014: 16).

Mit dem Fahrradwettbewerb sollen vier Zielgruppen als Veranstalter angesprochen werden (BLS, Ökoinstitut Südtirol 2014):

- Gemeinden, die das Rad als gesundes und anrainerschonendes Verkehrsmittel für kurze und mittlere Alltagswege bewerben möchten,
- Betriebe und öffentliche Einrichtungen, die MitarbeiterInnen mit kurzen Arbeitswegen vermehrt zum „Umsatteln“ aufs Rad motivieren möchten,
- Vereine, die einen Beitrag zu einer umweltfreundlichen Freizeitmobilität leisten möchten sowie
- Schulen, die ihre Schülerinnen und Schüler verstärkt auf das Rad bringen möchten.

Die Aufgabe der Veranstalter war es, ihre MitarbeiterInnen, BewohnerInnen, Mitglieder und SchülerInnen von einer Teilnahme am Fahrradwettbewerb und somit von einer erhöhten Nutzung des Fahrrads für Alltagswege zu überzeugen (vgl. Abbildung 10). Einzelpersonen konnten sich ebenfalls für den Fahrradwettbewerb registrieren, waren aber von der Preisverlosung ausgeschlossen (Interview Harald Reiterer; vgl. Kapitel 3.1).



**Abbildung 10:** Organisationsstruktur des Südtiroler Fahrradwettbewerbs 2014 (Quelle: eigene Darstellung)

Das Konzept aus Vorarlberg wurde im Prinzip unverändert übernommen. Anpassungen waren vor allem durch die komplizierte italienische Rechtslage nötig, die z. B. unternehmensinterne Preisverlosungen verbietet (Interview Harald Reiterer). Aufgrund der Zweisprachigkeit Südtirols mussten die Onlineplattform und sämtliche Materialien auf Italienisch übersetzt werden, was einerseits einen zusätzlichen Aufwand bedeutet, andererseits aber die Möglichkeit bietet, das Konzept Fahrradwettbewerb von Südtirol aus auch in anderen italienischen Regionen zu etablieren (Interview Andreas Pichler).

## **6 Evaluation des Wettbewerbs „Südtirol radelt“ 2014**

*„Mit Evaluationen können Fehler nicht rückgängig gemacht werden, sie können Fehler aber korrigieren und dazu beitragen in der Zukunft daraus zu lernen“ (FGSV 2012: 23).*

Im Folgenden werden nun die für die Evaluation des Südtiroler Fahrradwettbewerbs erhobenen Daten ausgewertet, um zeigen zu können, welche Effekte durch den Fahrradwettbewerb erreicht wurden. Die Evaluation erfolgt anhand der MaxSumo-Bewertungsebenen (vgl. Abbildung 4 auf S. 22). Anschließend wird der Südtiroler Fahrradwettbewerb mit anderen Fahrradwettbewerben verglichen und zusätzlich auf Eigenschaften und Einschätzungen der Veranstalter und Teilnehmenden eingegangen.

### **6.1 Rahmenbedingungen**

#### **6.1.1 Externe Faktoren**

Externe Faktoren können z. B. die politische Situation, der Benzinpreis, ÖPNV-Ticketpreise und -Infrastruktur sowie andere Mobilitätsmanagementmaßnahmen im selben Zeitraum sein (Trivector, ILS 2009: 33). Während der Laufzeit des Südtiroler Fahrradwettbewerbs haben sich die (vergleichsweise günstigen) ÖPNV-Preise in Südtirol nicht verändert. Die (im Vergleich zum benachbarten Österreich deutlich höheren) Benzin- und Dieselpreise sind tendenziell eher gefallen. Die politische Situation hat sich insofern geändert, als die Südtiroler Volkspartei nach den Wahlen im Oktober 2013 mit Florian Mussner einen neuen Landesrat für Mobilität eingesetzt hat. Landesrat Mussner setzt aber die ÖPNV-freundliche Politik seines Vorgängers fort und hat dem Vorhaben, Südtirol zur Modellregion für nachhaltige alpine Mobilität zu entwickeln, zugestimmt (Autonome Provinz Bozen-Südtirol 2014a).

Externe Faktoren, die sich im Vergleich zu den Vorjahren geändert haben, sind die zahlreichen anderen Mobilitätsmaßnahmen, die neben dem Fahrradwettbewerb in Südtirol durchgeführt wurden (vgl. Kapitel 5.2) – und das Wetter. Das Wetter hat 2014 sicherlich nicht zu einer Steigerung des Radverkehrs beigetragen: der Sommer 2014 war in Südtirol kühl, das Jahr 2014 war in Bozen mit einer Niederschlagssumme von 1.065 mm das zweitnasseste seit 1856 (Autonome Provinz Bozen-Südtirol 2015: 4).

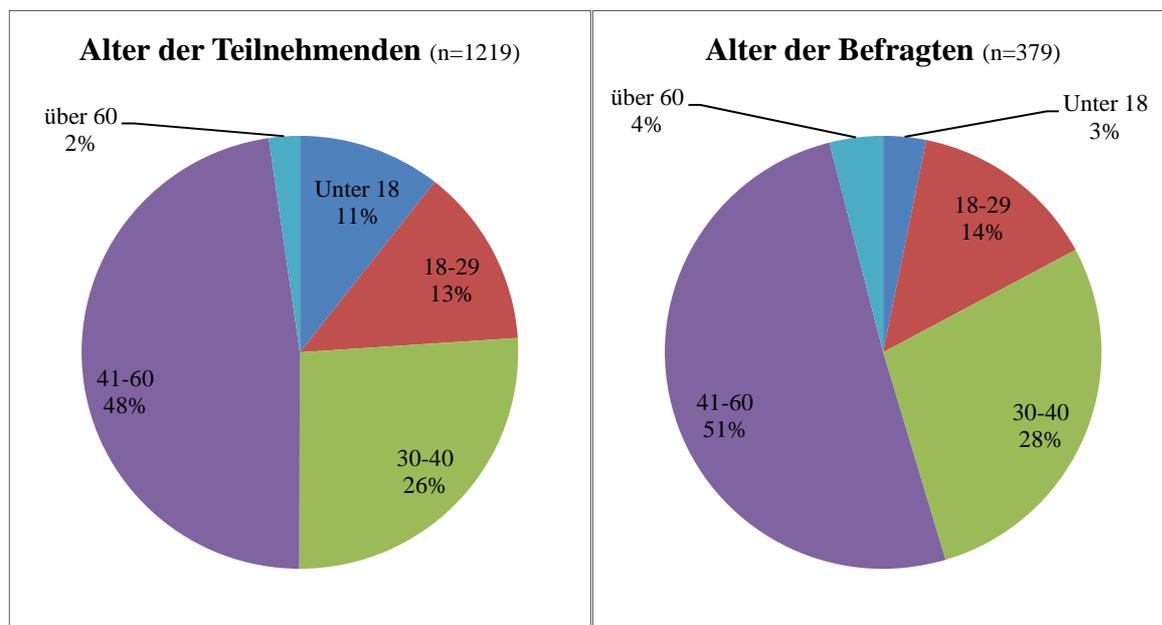
Ganz allgemein ist der internationale Trend, das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu akzeptieren und zu nutzen, längst auch in Italien angekommen – auch dies muss als externer Faktor berücksichtigt werden.

## 6.1.2 Personenbezogene Faktoren der Teilnehmenden

Das Durchschnittsalter aller Teilnehmenden am Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 betrug 38,1 Jahre. Die jüngste Teilnehmerin war 4 Jahre alt, die älteste Teilnehmerin war 78 Jahre alt. Das Durchschnittsalter der Teilnehmenden, die den Evaluations-Fragebogen beantwortet haben, betrug 41,4 Jahre (n=379).

Abbildung 11 zeigt, dass etwa die Hälfte der Teilnehmenden zwischen 41 und 60 Jahre alt war. Mittlere Altersgruppen sind deutlich stärker vertreten als Jugendliche und Ältere. 112 der 129 Teilnehmenden unter 18 Jahren sind 11 Jahre alt oder jünger (eigene Berechnung).

Dass die Rücklaufquote der Kinder bei der Befragung sehr gering war, ist nicht überraschend. Die Rücklaufquote der über 60-jährigen war mit 53,8 % hingegen höher als in anderen Altersgruppen. In den mittleren Altersklassen entspricht die Altersgruppenverteilung der Befragten annähernd der Altersgruppenverteilung aller Teilnehmenden<sup>5</sup>. Die Teilnehmenden des Wettbewerbs, die an der Befragung teilgenommen haben, repräsentieren 33 der 43 insgesamt beim Fahrradwettbewerb vertretenen Südtiroler Postleitzahlenbezirke (vgl. Kapitel 6.2.2), es werden also unterschiedliche Raumstrukturen repräsentiert.



**Abbildung 11:** Alter der Teilnehmenden und der Befragten (Quelle: eigene Erhebung)

<sup>5</sup> Nach Binomialtest mit  $p=0,05$  sind die befragten Personen der Altersklassen 18-29 Jahre ( $p=0,385$ ), 30-40 Jahre ( $p=0,186$ ) und 41-60 Jahre ( $p=0,132$ ) repräsentativ für alle Teilnehmer.

Am Südtiroler Fahrradwettbewerb haben 503 Frauen und 716 Männer teilgenommen, der Frauenanteil beträgt also 41,2 %<sup>6</sup>. Es haben 190 Frauen und 189 Männer den Evaluations-Fragebogen vollständig beantwortet, der Frauenanteil ist mit 50 % also höher als bei allen Teilnehmenden. Aufgrund der hohen Rücklaufquote und der Tatsache, dass Teilnehmende von fast allen Veranstaltern den Fragebogen ausgefüllt haben, werden die im Folgenden präsentierten Ergebnisse dennoch als zumindest in Teilen repräsentativ für alle Teilnehmenden des Fahrradwettbewerbs über 18 Jahren angesehen. Trotz der geschilderten Einschränkungen wird daher im Folgenden von den „Teilnehmenden“ und nicht von den „Befragten“ gesprochen.

Die durchschnittliche Arbeitsweglänge der Teilnehmenden, die das Fahrrad im Aktionszeitraum regelmäßig auf dem Weg zur Arbeit genutzt haben, beträgt 10,8 km. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass auch die Möglichkeit besteht, dass nur ein Teil des Arbeitsweges mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Etwa ¾ der Befragten haben jederzeit einen Pkw zur Verfügung und jeder Teilnehmende besitzt im Durchschnitt mehr als 2 Fahrräder. Weitere mobilitätsbezogene Faktoren der Befragten werden in Tabelle 3 zusammengefasst.

**Tabelle 3:** Mobilitätsbezogene persönliche Faktoren der Teilnehmenden (Quelle: eigene Erhebung)

Mobilitätsbezogene persönliche Faktoren	
<b>Führerscheinbesitz</b> (n=376)	96,5 %
<b>Steht im Alltag ein Auto zur Verfügung?</b> (n=378)	Ja, immer: 73,5 % Ja, an einigen Tagen in der Woche: 12,7 % Ja, einmal in der Woche oder seltener: 5,6 % Nein: 8,2 %
<b>Mitgliedschaft bei CarSharing Südtirol</b> (n=376)	2,4 %
<b>Besitz eines Südtirol Pass</b> (n=378)	78,8 %
<b>Durchschnittliche ÖPNV-Kilometer pro Jahr mit dem Südtirol Pass</b> (n=257)	2.509
<b>Anzahl der Fahrräder, die die Teilnehmenden durchschnittlich besitzen</b> (n=372)	2,14

Schüler- und Senioren-Abos mitgerechnet, besitzen etwa 53 % aller Südtirolerinnen und Südtiroler einen Südtirol Pass (Autonome Provinz Bozen-Südtirol 2013), von den Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb besitzen knapp 79 % einen Südtirol Pass. Im Landesdurchschnitt werden mit dem Südtirol Pass von jeder Person jährlich etwa 1.780 km zurückgelegt (eigene Be-

<sup>6</sup> Eine hohe „Frauenquote“ unter den Radfahrenden gilt als Indiz dafür, dass das Fahrrad ein allgemein akzeptiertes Alltagsverkehrsmittel ist. Während in den Fahrradnationen Niederlande und Dänemark 56 % bzw. 55 % der Radfahrenden weiblich sind, liegt der Frauenteil in den USA bei gerade einmal 24 % (Pucher, Buehler 2012: 17).

rechnung nach Autonome Provinz Bozen-Südtirol 2013), die Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb legten 2014 durchschnittlich mehr als 2.500 km mit dem Südtirol Pass zurück. Als Teilnehmende für den Südtiroler Fahrradwettbewerb wurden also Bevölkerungsgruppen erreicht, die überdurchschnittlich ÖPNV-affin sind.

**Tabelle 4:** Wegezwecke, für die die Teilnehmenden das Fahrrad genutzt haben (Quelle: eigene Erhebung; n=401; die Differenz zu 100 % ergibt sich durch die Antworten „nie“ bzw. „fast nie“)

	(fast) täglich	1-3 Tage/Woche	seltener
<b>Arbeitsweg</b>	51,3 %	16,5 %	10,3 %
<b>Ausbildung</b>	8,4 %	5,1 %	9,4 %
<b>Dienstlich</b>	12,4 %	13,4 %	21,8 %
<b>Einkauf</b>	23,2 %	27,8 %	22,5 %
<b>Freizeit (z. B. ins Kino)</b>	17,7 %	35,4 %	24,8 %
<b>Fahrradtouren, -sport</b>	14,5 %	42,6 %	30,8 %

Tabelle 4 zeigt, dass mehr als die Hälfte der Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb (fast) täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren sind<sup>7</sup>. Ebenfalls mehr als die Hälfte der Teilnehmenden haben das Fahrrad mindestens einmal pro Woche für (sportliche) Fahrradtouren genutzt. Dabei schließen sich die unterschiedlichen Wegezwecke natürlich nicht aus: nur 14,6 % der Teilnehmenden, die mit dem Fahrrad (fast) täglich zur Arbeit pendeln, nutzen das Fahrrad (fast) nie für (sportliche) Fahrradtouren (eigene Berechnung). Etwa 5,5 % der Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb haben ihre Kilometer ausschließlich auf Freizeitwegen sowie bei Fahrradtouren und -sport gesammelt, nur 0,2 % der Teilnehmenden haben das Fahrrad ausschließlich für Arbeits- oder Ausbildungswege genutzt.

## 6.2 Evaluationsebenen nach MaxSumo

### 6.2.1 Ebene A – Projektaktivitäten und Outputs

Die Dokumentation der Projektaktivitäten umfasst das Budget sowie alle Maßnahmen und Dienstleistungen, die im Rahmen des Fahrradwettbewerbs geleistet wurden.

Für die Umsetzung des Fahrradwettbewerbs in Südtirol wurden etwa 50.000 € investiert (vgl. Tabelle 5). Finanziert wurde der Fahrradwettbewerb von der BLS im Rahmen des Projektes

<sup>7</sup> Zu den 22 %, die (fast) nie mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren sind, zählen auch SchülerInnen, RentnerInnen und Studierende. Der Berufsstand wurde bei der vorliegenden Untersuchung nicht erfragt.

Green Mobility, mit Unterstützung der Landesumweltagentur und der Stiftung Südtiroler Sparkasse.

**Tabelle 5:** Dokumentation des Fahrradwettbewerb-Budgets (Quelle: BLS; Ökoinstitut Südtirol)

Art der Mittel	Euro
Personalkosten Ökoinstitut (u. a. Einrichtung Texte und Online-Plattform; Betreuung der Veranstalter und Teilnehmenden)	22.000
Sachleistungen Ökoinstitut (u. a. Poster, Postkarten)	5.000
Software	14.000
Personalkosten BLS	8.000
Sachleistungen BLS (u. a. Pressekonferenz, Gewinne Abschlussverlosung)	1.500
<b>Insgesamt</b>	<b>50.500</b>

Die Online-Plattform des Energieinstituts Vorarlberg wurde für den Südtiroler Fahrradwettbewerb angepasst und auf Italienisch übersetzt. Unter der Domain [www.suedtirolradelt.bz.it](http://www.suedtirolradelt.bz.it) bzw. [www.altoadigepedala.bz.it](http://www.altoadigepedala.bz.it) war die Plattform das zentrale Element des Fahrradwettbewerbs, u. a. für die Teilnehmenden-Registrierung, die Eintragung der Kilometer, die Bereitstellung von Statistiken und Materialien sowie zur Veröffentlichung der Gewinner der Abschlussverlosung (vgl. Abbildung 23 im Anhang).

Die Veranstalter und Teilnehmenden wurden mit Informationsmaterialien, Textvorlagen und Newslettern für die Teilnahme am Fahrradwettbewerb sensibilisiert. Außerdem wurde auf den Facebook-Seiten [www.facebook.com/suedtirolradelt](http://www.facebook.com/suedtirolradelt) bzw. [www.facebook.com/altoadigepedala](http://www.facebook.com/altoadigepedala) über Zwischenstände beim Fahrradwettbewerb informiert (vgl. Abbildung 25 im Anhang).

Zu den getätigten Projektaktivitäten zählt auch die Organisation von zwei Rahmenveranstaltungen: bei der Auftaktveranstaltung am 15. April 2014 wurde den 25 anwesenden Veranstaltern das Konzept und die Funktionsweise des Fahrradwettbewerbs erklärt. Zur offiziellen Abschlussveranstaltung am 23. September 2014 kamen 62 Gäste. In Anwesenheit von zwei Landesräten wurden Auszeichnungen – u. a. für die jüngste und die älteste Teilnehmerin – verliehen und Preise verlost (vgl. Tabelle 17 im Anhang). Verlost wurden unter anderem eine Radreise und ein Citybike.

Während sich die Fahrradwettbewerbe in Tirol und Vorarlberg in die landesweiten Mobilitäts-Kampagnen einordnen, konnte für den Südtiroler Fahrradwettbewerb eine eigene Corpo-

rate Identity entwickelt werden (Interview Martin Reis). Das für den Südtiroler Fahrradwettbewerb entwickelte Key Visual versucht, das Element „Style“ miteinzubauen und zu vermitteln, dass Radfahren etwas „hippes, erstrebenswertes“ ist (Interview Andreas Pichler). Auf Basis des Key Visual wurden Plakate und Postkarten gestaltet, die kostenlos an die Veranstalter verteilt wurden. 4.500 Postkarten wurden zudem über den Anbieter dearmama in ganz Südtirol verteilt. Ein großer Teil der Poster und Postkarten konnte jedoch nicht verteilt werden, sodass man für das Jahr 2015 die Druckzahlen reduzieren kann (Interview Andreas Pichler). Außerdem wäre es eine Überlegung wert, v.a. bei den Postern die Jahreszahl wegzulassen, damit sie auch in den Folgejahren genutzt werden können und nicht entsorgt werden müssen.

**Tabelle 6:** Dokumentation der Marketing-Materialien für den Fahrradwettbewerb (Quelle: Ökoinstitut Südtirol)

Art des Marketing-Materials	Anzahl
Plakate deutschsprachig	500
Plakate italienisch	500
Postkarten deutschsprachig	8.000
Postkarten italienisch	4.000

Am 16. Mai 2014 fand eine Pressekonferenz statt, auf der der Fahrradwettbewerb angekündigt und zur Teilnahme aufgerufen wurde (Ökoinstitut Südtirol 2014: 15). Pressemitteilungen wurden außerdem bei der Vorstellung der Initiative am 10.04.2014, zur Halbzeit des Wettbewerbs am 09.07.2014 und zum Abschluss des Fahrradwettbewerbs am 23.09.2014 verschickt (Ökoinstitut Südtirol 2014: 30-33).

Insgesamt gab es zum Südtiroler Fahrradwettbewerb 2 Fernsehbeiträge, 5 Radiobeiträge, 8 Beiträge auf Online-Nachrichtenportalen sowie 18 Zeitungsartikel, davon 8 Artikel, die im Rahmen einer Medienpartnerschaft vom Ökoinstitut Südtirol für die Neue Südtiroler Tageszeitung verfasst wurden (Pressestelle der BLS; Ökoinstitut Südtirol 2014: 34)<sup>8</sup>.

Die Zahl von insgesamt 33 Medienveröffentlichungen ist positiv zu bewerten und übertrifft deutlich die Medienresonanz auf den Fahrradwettbewerb in Vorarlberg (Interview Martin Reis). Abgesehen von der Kooperation mit der Neuen Südtiroler Tageszeitung sind die Pressemeldungen ausschließlich unmittelbar nach den Presseaussendungen erfolgt. Die Berichterstattung war generell unkritisch und positiv, zum Teil wurden größtenteils die Presstexte der BLS übernommen (Interview Andreas Pichler; vgl. Abbildung 12). Die Organisatoren wün-

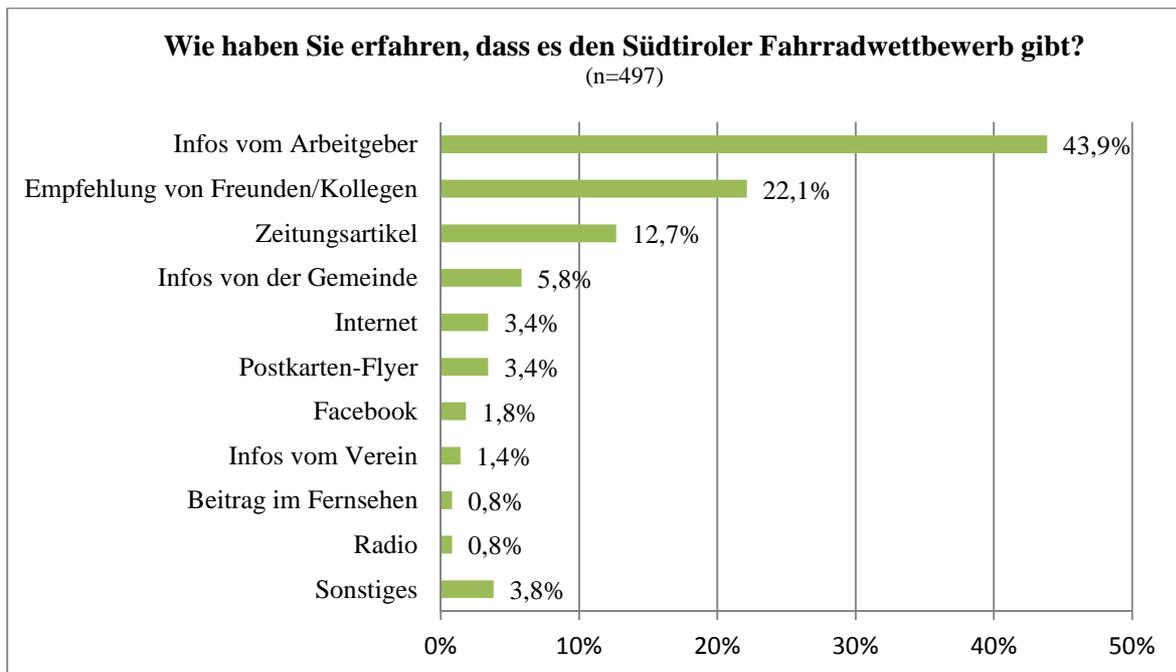
<sup>8</sup> Tabelle 16 im Anhang zeigt eine Übersicht aller Medienbeiträge.

schen sich, dass die Medien in Zukunft besser das Besondere am Fahrradwettbewerb herausstellen und den Bekanntheitsgrad des Wettbewerbs erhöhen (Interview Harald Reiterer). Der Fahrradwettbewerb sollte von den Journalisten als Chance wahrgenommen werden, mit mehr Eigeninteresse und –initiative die öffentliche Relevanz des Themas nachhaltige Mobilität zu erkennen (Interview Andreas Pichler).



**Abbildung 12:** Zeitungs-Überschriften der Berichterstattung zum Südtiroler Fahrradwettbewerb (Quelle: vgl. Tabelle 16 im Anhang)

Abbildung 13 zeigt, dass die meisten Teilnehmenden von ihrem Arbeitgeber sowie von Freunden und Bekannten gehört haben, dass es den Fahrradwettbewerb gibt. Knapp 13 % der Befragten sind durch Zeitungsartikel auf den Fahrradwettbewerb aufmerksam geworden – damit spielten die Printmedien eine deutlich größere Rolle als Online-Portale und Facebook. Die (wenigen) Fernseh- und Radiobeiträge haben eine relativ geringe Wirkung gehabt. Bei den sozialen Medien und im Internet allgemein besteht noch großes Potenzial, größere Teile der Bevölkerung auf den Fahrradwettbewerb aufmerksam zu machen, auch durch Online-Werbung. Vor allem aber sollten die Gemeinden dazu motiviert werden – analog zu den Unternehmen, die das bereits 2014 sehr erfolgreich gemacht haben – die Informationen über den Fahrradwettbewerb aktiver weiterzuerbreiten.



**Abbildung 13:** Wie die Teilnehmenden erfahren haben, dass es den Fahrradwettbewerb gibt (Quelle: eigene Erhebung)

## 6.2.2 Ebene B – Bekanntheit der angebotenen Leistungen

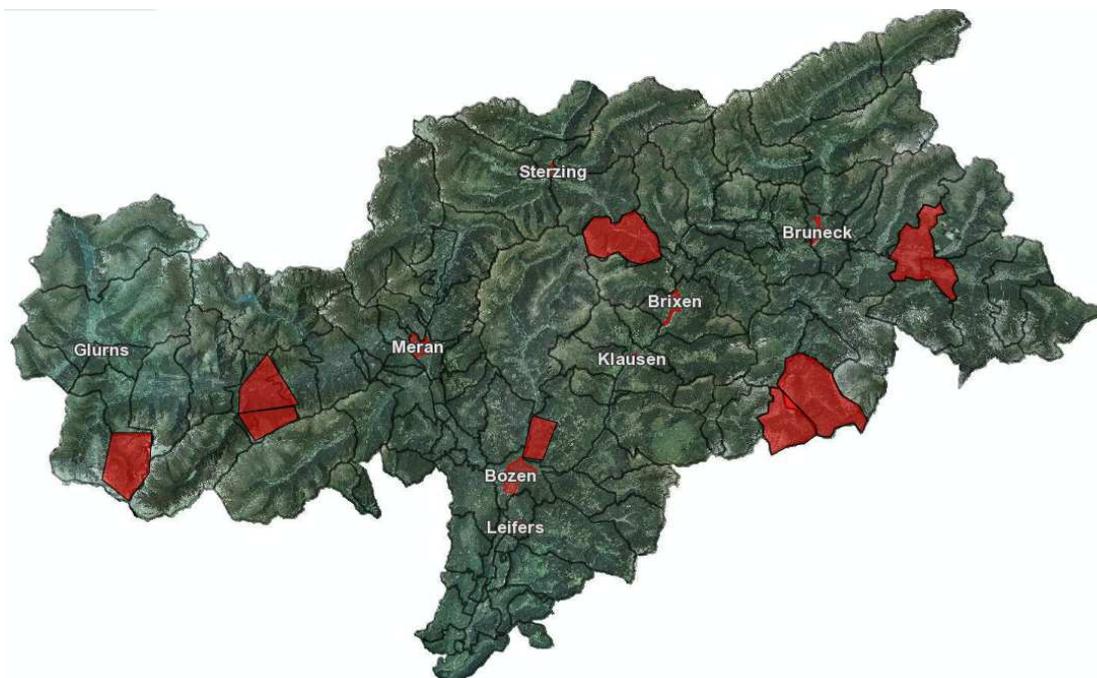
Das Wissen um die Existenz eines Angebots ist die Grundvoraussetzung für dessen Nutzung (Trivector, ILS 2009: 21). Im Vorfeld des Fahrradwettbewerbs wurden deshalb vom Ökoinstitut Südtirol die 100 größten Unternehmen Südtirols und alle 116 Südtiroler Gemeinden über den Fahrradwettbewerb informiert und für eine Teilnahme sensibilisiert. Von den zuständigen Landesämtern wurden zudem Vereine und Schulen informiert (Interview Andreas Pichler). Die verteilten Postkarten und die 33 Medienveröffentlichungen (vgl. Kapitel 6.2.1) haben während des Aktionszeitraums die Bekanntheit des Fahrradwettbewerbs weiter erhöht. Eine Testgruppen-Befragung hätte eine Beantwortung der Frage ermöglicht, wie bekannt der Fahrradwettbewerb in der gesamten Südtiroler Bevölkerung ist, wurde aber im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht durchgeführt (vgl. Kapitel 4.1).

Aufgrund der Anmeldedaten aller Teilnehmenden konnte aber evaluiert werden, aus welchen Landesteilen die Teilnehmenden kommen. Es wurde ermittelt, dass von 51 in Südtirol verwendeten Postleitzahlen (Autonome Provinz Bozen-Südtirol o. J.) immerhin 43 Postleitzahlen von den Teilnehmenden am Südtiroler Fahrradwettbewerb abgedeckt werden. Tabelle 7 und Abbildung 14 zeigen die acht Postleitzahlengebiete, in denen keine Teilnehmenden generiert werden konnten.

**Tabelle 7:** Postleitzahlen-Gebiete, die beim Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 nicht vertreten waren  
(Quelle: eigene Erhebung; Autonome Provinz Bozen-Südtirol o. J.)

PLZ	Orte <sup>9</sup>	Bezirksgemeinschaft
39021	Latsch, St. Martin am Kofel	Vinschgau
39029	Sulden	Vinschgau
39033	Corvara	Pustertal
39035	Welsberg-Taisten	Pustertal
39036	Abtei/Badia	Pustertal
39039	Niederdorf	Pustertal
39045	Franzensfeste, Grasstein, Oberrau, Mittewald	Wipptal
39059	Oberbozen, Wolfsgruben	Salten-Schlern

Vor allem im Hochpustertal und im Gadertal muss davon ausgegangen werden, dass große Teile der Bevölkerung den Fahrradwettbewerb 2014 nicht kannten. Hingegen waren in den zentraler gelegenen Bezirksgemeinschaften Überetsch-Unterland, Eisacktal und Burggrafentamt alle Postleitzahlenbereiche vertreten.



**Abbildung 14:** Geographische Lage der nicht vertretenen Postleitzahlenbezirke  
(Kartengrundlage: Geobrowser der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol)

<sup>9</sup> Die Postleitzahlen-Gebiete entsprechen nicht den 116 Südtiroler Gemeinden. Beispielsweise gehören die Orte Oberbozen und Wolfsgruben zur Gemeinde Ritten, der Hauptort Klobenstein hat aber eine andere Postleitzahl (39054) – und war beim Fahrradwettbewerb vertreten. Umgekehrt kann es anderswo sein, dass mehrere Gemeinden zu einer Postleitzahl zusammengefasst werden und beim Fahrradwettbewerb nicht alle Gemeinden dieses Postleitzahlengebietes vertreten waren.

Insgesamt 351, also 28,8 % der Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb, kamen aus der Landeshauptstadt Bozen, in der nur gut 20 % der Südtiroler Bevölkerung wohnen. Die größeren Städte und insbesondere Bozen – wo der Anteil des Fahrrads am Modal Split sowieso bereits vergleichsweise hoch ist (vgl. Kapitel 6.2.6) – waren auch beim Fahrradwettbewerb überrepräsentiert, während der Fahrradwettbewerb in weiter von der Landeshauptstadt entfernten kleineren Gemeinden – wo weniger Rad gefahren wird und das Potenzial einer Verlagerung vom Auto auf das Fahrrad folglich deutlich höher wäre – weniger Teilnehmende erreicht hat.

### 6.2.3 Ebene C – Nutzung der angebotenen Leistungen

Da sich die Teilnehmenden für den Fahrradwettbewerb registrieren und ihre geradelten Kilometer angeben mussten, kann die Nutzung des Fahrradwettbewerbs deutlich präziser angegeben werden als bei anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Insgesamt haben im Rahmen des Südtiroler Fahrradwettbewerbs **1.219 Teilnehmende** insgesamt **851.358 Kilometer** mit dem Fahrrad zurückgelegt<sup>10</sup>. 1.033 der Teilnehmenden sind jeweils mehr als 100 Kilometer geradelt und haben somit die Voraussetzungen für die Teilnahme an der Abschluss-Verlosung erfüllt. Tabelle 8 zeigt die gesamte bereinigte Teilnehmendenstatistik des Südtiroler Fahrradwettbewerbs<sup>11</sup>. Die kumulierten gefahrenen Kilometer der Gemeinden, Arbeitgeber, Vereine und Schulen sind höher als die gefahrenen Kilometer aller Veranstalter, weil sich die Teilnehmenden für mehrere Veranstalter gleichzeitig, z. B. für ihren Wohnort und ihren Arbeitgeber, registrieren konnten.

**Tabelle 8:** Teilnehmendenstatistik Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014  
(Quelle: [www.suedtirolradelt.bz.it](http://www.suedtirolradelt.bz.it); eigene Berechnungen)

	Veranstalter	Teilnehmer	Gefahrene Kilometer
Alle Veranstalter	64	1.219	851.358
Gemeinden	14	765	490.592
Arbeitgeber	46	852	658.732
Vereine	3	24	10.935
Bildungseinrichtungen/Schulen	1	6	7.254

<sup>10</sup> Offiziell wurden am Ende des Fahrradwettbewerbs 1.400 Teilnehmende und 859.958 Kilometer verkündet. Die Differenz ergibt sich aus der Bereinigung der Teilnehmendenliste um offensichtliche Fehl-, Test- und Doppelanmeldungen, die erst im Rahmen der vorliegenden Arbeit durchgeführt wurde.

<sup>11</sup> Die Zahl der Veranstalter ist gegenüber den auf [www.suedtirolradelt.bz.it](http://www.suedtirolradelt.bz.it) veröffentlichten Statistiken von 67 auf 64 korrigiert worden, weil die Gemeinden Feldthurns und Kastelruth sowie das Unternehmen I.C.iT Srl/GmbH keine Teilnehmenden generiert haben.

Die 14 Gemeinden, die teilgenommen haben, repräsentieren mit 235.357 Bewohnern knapp die Hälfte der Südtiroler Gesamtbevölkerung. Die 46 Unternehmen, die als Veranstalter teilgenommen haben, repräsentieren insgesamt 20.845 Beschäftigte (eigene Berechnung nach BLS, Ökoinstitut Südtirol 2014). Davon entfallen alleine 13.500 Beschäftigte auf die Südtiroler Landesverwaltung. Auch landesnahe Organisationen wie EURAC und SEL waren durch ihre aktive Beteiligung wichtige Förderer des Fahrradwettbewerbs (Interview Andreas Pichler).

Im Vergleich zu Vorarlberg fällt auf, dass das Verhältnis zwischen Gemeinden und Betrieben relativ ausgeglichen ist, während der Vorarlberger Fahrradwettbewerb in den ersten Jahren sehr gemeindelastig war und erst später erfolgreich Betriebe zur Teilnahme gewonnen werden konnten – Südtirol hat hier „mehrere Jahre Entwicklungsarbeit übersprungen“ (Interview Martin Reis).

Die Beteiligung der Vereine und Schulen war sehr gering, es ist jedoch „especially important to promote cycling among children“ (Pucher, Buehler 2012: 353). Im nächsten Jahr ist es geplant, die in Vorarlberg bereits in den Fahrradwettbewerb integrierte Aktion „Schoolbiker“ ([www.schoolbiker.at](http://www.schoolbiker.at)) auch in Südtirol einzuführen, damit die Teilnahme von Schulklassen ansteigt und der Fahrradwettbewerb einen Beitrag zur Mobilitäts-Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen leisten kann (Interviews Harald Reiterer, Martin Reis).

Detaillierte – auf der nicht bereinigten Teilnehmendenliste basierende – Statistiken zu den Gemeinden, Arbeitgebern, Vereinen und Bildungseinrichtungen können auf der Website des Fahrradwettbewerbs ([www.suedtirolradelt.bz.it/index.php?sID=8&SW=17](http://www.suedtirolradelt.bz.it/index.php?sID=8&SW=17)) aufgerufen werden.

#### **6.2.4 Ebene D – Zufriedenheit mit den angebotenen Leistungen**

Der Indikator für die MaxSumo-Ebene D ist der Prozentanteil der Befragten, die mit den angebotenen Leistungen „sehr zufrieden“ oder „ziemlich zufrieden“ waren (Trivector, ILS 2009: 44). Im vorliegenden Fall wurden die Teilnehmenden nach ihrer Zufriedenheit mit den Informationen zu Ablauf, Anmeldung und Prämierung; ihrer Zufriedenheit mit Aufbau und Verständlichkeit der Website; sowie nach der Zufriedenheit mit dem Fahrradwettbewerb insgesamt gefragt.

**Tabelle 9:** Zufriedenheit der Teilnehmenden mit dem Südtiroler Fahrradwettbewerb (Quelle: eigene Erhebung; n=397; die Differenz zu 100 % ergibt sich durch die Antwort „kann ich nicht beurteilen“)

	Sehr zufrieden	Ziemlich zufrieden	Weder zufrieden noch unzufrieden	Wenig zufrieden	Nicht zufrieden	Zufriedenheits-Indikator
<b>Informationen zu Ablauf, Anmeldung und Prämierung</b>	35,5 %	44,4 %	10,7 %	3,8 %	0,5 %	<b>79,9 %</b>
<b>Aufbau und Verständlichkeit der Website</b>	38,4 %	41,2 %	12,0 %	3,8 %	1 %	<b>79,5 %</b>
<b>Insgesamt</b>	35,8 %	46,7 %	11,6 %	3,4 %	0 %	<b>82,5 %</b>

Tabelle 9 zeigt, dass 79,9 % der Teilnehmenden mit den Informationen zum Fahrradwettbewerb zufrieden waren. 79,5 % waren mit der Website zufrieden, **82,5 % waren mit dem Fahrradwettbewerb insgesamt zufrieden**. Die meisten der 150 Teilnehmenden, die die anschließende offene Frage „Gibt es etwas am Fahrradwettbewerb, mit dem Sie besonders unzufrieden waren?“ ausgefüllt haben, haben „Nein“ oder „No“ geantwortet. Unzufrieden waren einzelne Teilnehmende mit der Unübersichtlichkeit der Website und der deshalb relativ komplizierten Kilometereintragung. Bedauert wurden vereinzelt das fehlende Gemeinschaftsgefühl innerhalb der Veranstalterorganisationen, eine zu geringe (mediale) Sichtbarkeit des Wettbewerbs und eine als gering empfundene Teilnehmendenzahl. Von drei Teilnehmenden wurde die Gefahr geäußert, dass durch die Möglichkeit des „Schummelns“ bei der Kilometer-Eintragung die Motivation anderer (potenzieller) Teilnehmender gesenkt wird.

Die insgesamt relativ hohe Zufriedenheit drückt sich auch dadurch aus, dass 98,2 % der Befragten (n=382) angegeben haben, auch 2015 wieder am Fahrradwettbewerb teilnehmen zu wollen. Das ist nochmals mehr als die jeweils 93 % der Teilnehmenden bei „Bike to Work“ und „Österreich radelt zur Arbeit“, die im nächsten Jahr wieder mitmachen wollen (vgl. Kapitel 3.3.1).

Von den **Veranstaltern** des Fahrradwettbewerbs, die den Fragebogen beantwortet haben, waren 84 % mit den Informationen zufrieden, 92 % mit der Website zufrieden und **88 % mit dem Fahrradwettbewerb insgesamt zufrieden** (eigene Erhebung; n=25). Einzelne Veranstalter wünschen sich für den Fahrradwettbewerb 2015 eine frühzeitigere Kommunikation und eine bessere Öffentlichkeitsarbeit, bei der auch teilnehmende Betriebe und Gemeinden in den Vordergrund gerückt werden. Hinsichtlich der E-Mails an Teilnehmende und Organisatoren gibt es widersprüchliche Wünsche nach mehr bzw. weniger E-Mails. Alle 25 befragten Veranstalter haben angegeben, dass sie auch 2015 wieder am Fahrradwettbewerb teilnehmen werden.

## 6.2.5 Ebene E – Akzeptanz der angebotenen Mobilitätsoptionen

Der Grad der Akzeptanz der angebotenen Mobilitätsoption drückt die Bereitschaft aus, diese Option selbst auszuprobieren (Trivector, ILS 2009: 22). Als Indikator für den Grad der Akzeptanz für den Fahrradwettbewerb kann der Prozentanteil der Personen und Institutionen dienen, die am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben. Tabelle 10 zeigt verschiedene Indikatoren, die die Nutzung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs ins Verhältnis zur Südtiroler Gesamtbevölkerung bzw. zur Einwohnerzahl und Mitarbeiterzahl der Veranstalter beziehen. Es haben 12 % der Südtiroler Gemeinden und 11 % der größten Südtiroler Unternehmen am Fahrradwettbewerb teilgenommen. Während die Veranstalter-Betriebe mehr als 4 % ihrer Angestellten von einer Teilnahme überzeugen konnten, ist der Anteil der Bewohner, die am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben, in den Veranstalter-Gemeinden mit 0,32 % nur um 1/3 höher als im Landesdurchschnitt bzw. genau doppelt so hoch wie in den Gemeinden, die nicht als Veranstalter registriert waren (0,16 %; eigene Berechnung).

Die Organisatoren des Fahrradwettbewerbs sind mit der Beteiligung der Gemeinden und Unternehmen insgesamt zufrieden, die Gemeinde St. Martin in Passeier – wo 5 % der Bewohner am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben – zeigt aber deutlich, was mit mehr persönlichem Einsatz theoretisch möglich ist (Interview Harald Reiterer).

**Tabelle 10:** Indikatoren der Nutzung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs 2014 (Quelle: www.suedtirolradelt.bz.it; Handelskammer Bozen 2014; Südtiroler Bürgernetz 2015)

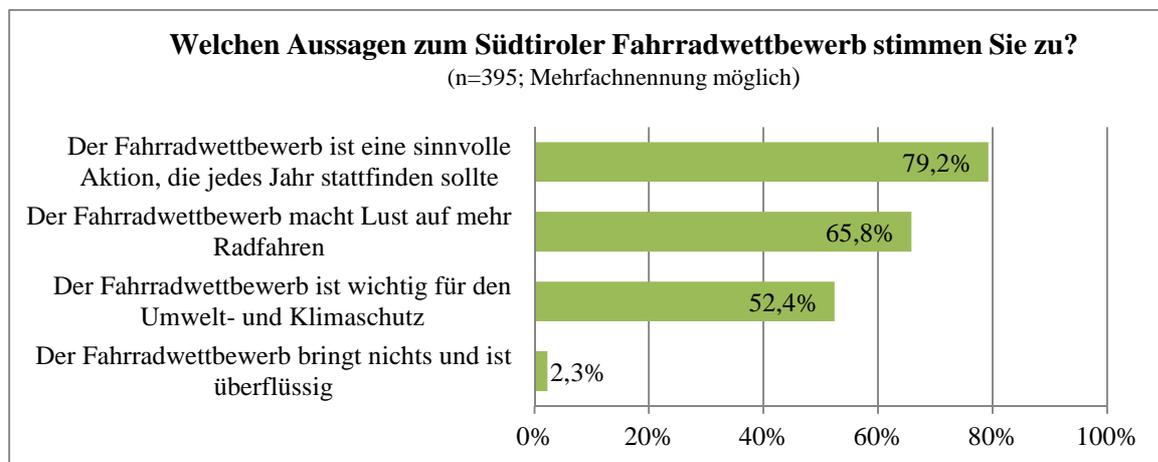
Indikatoren der Nutzung	Anzahl	Prozent
Anteil der Teilnehmenden an der Südtiroler Gesamtbevölkerung	1.219	0,24 %
Anteil der 100 größten Südtiroler Unternehmen, die als Veranstalter am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben	11	11,0 %
Anzahl der Südtiroler Gemeinden, die als Veranstalter am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben	14	12,1 %
Anteil der Bewohner von Veranstalter-Gemeinden, die am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben	765	0,32 %
Anteil der Mitarbeiter von Veranstalter-Betrieben, die am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben	852	4,1 %

Abbildung 15 zeigt, dass fast 80 % der Befragten den Südtiroler Fahrradwettbewerb für eine sinnvolle Aktion halten, die jedes Jahr stattfinden sollte. Nur gut 2 % der Befragten halten den Fahrradwettbewerb für eine überflüssige Aktion. Hierbei ist natürlich zu berücksichtigen, dass die Meinung der am Fahrradwettbewerb teilnehmenden nicht die Meinung der gesamten Süd-

tiroler Bevölkerung widerspiegelt – wer den Fahrradwettbewerb für sinnlos hält, wird wahrscheinlich gleich gar nicht daran teilnehmen.

Nur gut 52 % der Teilnehmenden sind der Meinung, dass der Fahrradwettbewerb wichtig für den Umwelt- und Klimaschutz ist. Bei der Evaluation der Kampagne „Radlhauptstadt München“ hatten bei der identischen Fragestellung 85 % der Kampagnenwahrnehmer angegeben, dass die Kampagne einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leistet (raumkom, Wuppertal Institut 2011: 9). Die Aussage, dass die Kampagne Lust aufs Radfahren macht, wird in München (65,7 %) und Südtirol (65,8 %) hingegen fast identisch bewertet (ebd.; eigene Erhebung).

Es muss nicht negativ sein, dass der Fahrradwettbewerb nicht als Umweltschutzmaßnahme wahrgenommen wird, schließlich hat man bei der Bewerbung des Fahrradwettbewerbs schnell festgestellt, dass für die Unternehmen und auch für die Teilnehmenden-Motivation der Gesundheitsaspekt eine große Rolle spielt und man eventuell eine größere Zielgruppe erreichen kann, wenn man den Schwerpunkt beim Marketing nicht zu sehr auf den Klima- und Umweltschutzaspekt legt (Interview Andreas Pichler; vgl. auch Kapitel 6.5 zu den Gründen für eine Teilnahme am Wettbewerb).



**Abbildung 15:** Aussagen zum Südtiroler Fahrradwettbewerb, denen die Teilnehmenden zustimmen (Quelle: eigene Erhebung)

## 6.2.6 Ebene F – Nutzung der angebotenen Mobilitätsoptionen

Während die Nutzung der angebotenen Leistungen (Ebene C, Kapitel 6.2.3) die Nutzungszahlen des Fahrradwettbewerbs misst, ist unter der Nutzung der angebotenen Mobilitätsoptionen die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad in Südtirol allgemein zu verstehen. Wie in Kapitel 5.1 beschrieben, gibt es keine landesweiten Statistiken zum Fahrradverkehr, Modal Split-Erhebungen werden nur in einzelnen Städten und Gemeinden durchgeführt.

In der Landeshauptstadt Bozen hat das Fahrrad mit 28 % einen sehr hohen Anteil am Modal Split (Pörnbacher, Becker 2013: 39). In Meran, der zweitgrößten Stadt Südtirols, hat das Fahrrad einen Modal Split-Anteil von 18 % (apollis 2013: 73).

Eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten im Bezirk Burggrafenamt, die 2012 im Rahmen des Projekts NaMoBu (vgl. Kapitel 5.2) durchgeführt wurde, ergab, dass der Radverkehr nur im (topographisch flachen) Meraner Becken eine Bedeutung hat (bzgbga 2013). Im gesamten Burggrafenamt hat das Fahrrad einen Anteil von 10 % am Modal Split (apollis 2013: 73). Das Potenzial des Radverkehrs – ermittelt durch die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger im Burggrafenamt, unter bestimmten Voraussetzungen öfter das Fahrrad zu nutzen – wird mit 16,7 % beziffert (bzgbga 2013).

In Brixen, der drittgrößten Stadt Südtirols, hat das Fahrrad einen Modal Split-Anteil von 21 % (Pörnbacher, Becker 2013: 33). Allerdings wird vor allem in der Innenstadt geradelt, „die Morphologie des Geländes der Hangfraktionen schränkt das Potential für das Rad ein“ (ebd.: 61). In Brixen nutzen 79 % der Bevölkerung das Fahrrad auch für Alltagswege, während im benachbarten, ländlicheren Vahrn 51 % der Bevölkerung das Fahrrad nur für Freizeitwege nutzen (ebd.: 54). Es ist generell davon auszugehen, dass in den ländlichen, bergigen Regionen Südtirols das Fahrrad in erster Linie ein Freizeitverkehrsmittel ist und sich als Alltagsverkehrsmittel außerhalb der drei größten Städte des Landes bislang noch nicht durchgesetzt hat, dafür sprechen auch die teilweise sehr niedrigen Modal Split-Anteile des Fahrrads in einzelnen Gemeinden der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt (apollis 2013: 73).

## 6.2.7 Ebene G – Zufriedenheit mit den angebotenen Mobilitäts Optionen

Die Zufriedenheit der Befragten mit den angegebenen Mobilitäts Optionen bezieht sich ebenfalls auf die Zufriedenheit mit dem Fahrradfahren in Südtirol allgemein. Tabelle 11 zeigt die Zufriedenheit der Befragten mit einzelnen Teilbereichen der Radmobilität in Südtirol. Es wurde erneut der „Grad der Zufriedenheit“ gemessen. Der Indikator für die MaxSumo-Ebene G ist der Prozentanteil der Befragten, die „Insgesamt“ mit „sehr zufrieden“ oder „ziemlich zufrieden“ geantwortet haben (Trivector, ILS 2009: 47).

**Tabelle 11:** Zufriedenheit der Teilnehmenden mit dem Fahrradfahren in Südtirol allgemein (Quelle: eigene Erhebung; n=382; die Differenz zu 100 % ergibt sich durch die Antwort „kann ich nicht beurteilen“)

	Sehr zufrieden	Ziemlich zufrieden	Weder zufrieden noch unzufrieden	Wenig zufrieden	Nicht zufrieden	Zufriedenheits-Indikator
Fahrradwege	33,6 %	55,9 %	6,3 %	1,6 %	0,5 %	<b>89,5 %</b>
Fahrradabstellanlagen	6,6 %	36,3 %	24,1 %	19,1 %	6,9 %	<b>43,0 %</b>
Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn	4,6 %	20,2 %	18,6 %	24,9 %	14,4 %	<b>24,7 %</b>
Verkehrssicherheit	5,3 %	33,2 %	31,6 %	19,2 %	7,4 %	<b>38,4 %</b>
Beschilderungen und Informationen für Radfahrer	8,2 %	45,4 %	26,9 %	12,1 %	2,9 %	<b>53,6 %</b>
Insgesamt	7,1 %	58,0 %	26,6 %	6,0 %	0,3 %	<b>65,0 %</b>

Das sehr gut ausgebaute Südtiroler Radwegenetz erreicht einen Zufriedenheitsindikator von fast 90 %. Hingegen ist nicht einmal jeder vierte Befragte zufrieden mit den Fahrradmitnahmemöglichkeiten bei Bus und Bahn. Auch mit den Fahrradabstellanlagen und der Verkehrssicherheit ist die Mehrheit der Befragten unzufrieden. Insgesamt sind nur 7 % der Befragten sehr zufrieden mit der allgemeinen Situation für Radfahrende in Südtirol, aber auch nur 6 % sind insgesamt unzufrieden. Der Zufriedenheitsindikator erreicht insgesamt 65 %.

Die Befragten wurden auch gebeten, die einzelnen Punkte zu gewichten. Am wichtigsten sind den Befragten die Fahrradwege (91 %), gefolgt von der Verkehrssicherheit (89 %). Weniger wichtig sind die Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV (75 %), Beschilderungen und Informationen für Radfahrer (70 %) sowie die Fahrradabstellanlagen (69 %) (eigene Erhebung; n=382).

Bei einer Befragung durch das Institut Apollis wurden die jeweiligen Bürgerinnen und Bürger nach einer Bewertung des Angebotes für Radmobilität in Brixen, Bozen und Mestre (bei Ve-

nedig) gefragt. In Bozen erhielt das Angebot an Radwegen mit durchschnittlich 8 von 10 Punkten die beste Bewertung, die Sicherheit der Radwege mit knapp über 6 Punkten die schlechteste Bewertung (Pörnbacher, Becker 2013: 56). Gefragt wurde außerdem nach der Linienführung der Radwege, den Radabstellplätzen und Diensten rund um das Rad (ebd.: 62). Generell wurden Brixen und Bozen ähnlich bewertet, im Vergleich mit der Stadt Mestre wurden die beiden Südtiroler Städte deutlich besser bewertet (ebd.: 56).

Beide Befragungen zeigen, dass die Zufriedenheit mit der Radmobilität in Südtirol deutlich niedriger ist als die Zufriedenheit mit dem Fahrradwettbewerb (vgl. Kapitel 6.2.4). Insbesondere bei den Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn, der Verkehrssicherheit und den Fahrradabstellanlagen muss Südtirol noch Fortschritte erzielen, um das Fahrrad als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel etablieren zu können.

### **6.2.8 Ebene H – Dauerhafte Einstellungen und Verhaltensweisen**

Das übergeordnete Ziel des Südtiroler Fahrradwettbewerbs ist es, das Mobilitätsverhalten der Südtiroler Bevölkerung auf nachhaltigere Verkehrsmittel zu lenken und ihre Einstellungen in diesem Bereich zu ändern (Interview Harald Reiterer). Die Organisatoren des Fahrradwettbewerbs glauben selbst nicht, dass mit dem Fahrradwettbewerb „die reinen Autofahrer“ erreicht wurden, sind aber überzeugt, dass „Gelegenheits-Radler jetzt noch mehr Wege mit dem Fahrrad (statt Pkw)“ und schrittweise auch mehr Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen (Interview Harald Reiterer).

Zur wissenschaftlichen Beantwortung der Frage, ob man „reine Autofahrer“ erreicht hat, wurden die Einstellungen der Teilnehmenden mit den Stufen der Verhaltensänderung nach MaxSem (vgl. Kapitel 2.4.2) ermittelt. Wie Tabelle 12 zeigt, befindet sich fast die Hälfte der Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb 2014 bereits in der Phase der Aufrechterhaltung, benutzt also relativ selten das Auto und bietet – abgesehen vom möglichen Einfluss auf Freundeskreis und KollegInnen – kaum Potenzial für Verhaltensveränderungen. Ebenso wie die 12,8 % „Captive ÖV-Nutzer“ gehören sie nicht zur vordergründigen Zielgruppe des Fahrradwettbewerbs.

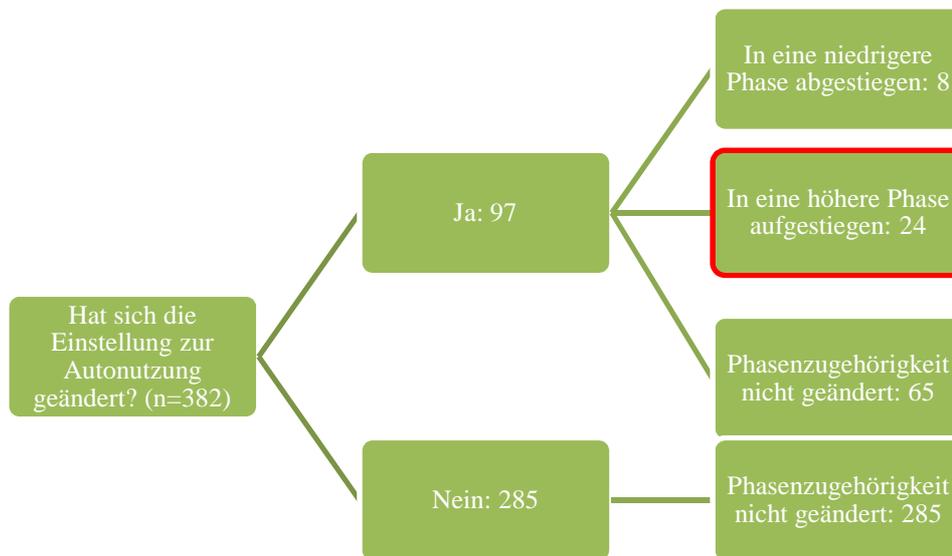
**Tabelle 12:** Erfassung der MaxSem-Phasenzugehörigkeit (Quelle: eigene Erhebung nach Bamberg 2012a: 91)

Welche der folgenden Aussagen beschreibt am besten Ihre Einschätzung Ihrer derzeitigen Auto-Nutzung im Alltag und, ob Sie die Absicht haben, die Auto-Nutzung für einige oder alle der von Ihnen üblicherweise zurückgelegten Wege einzuschränken?		n=	Phasendiagnose
		382	
Bitte wählen Sie die Aussage, die am besten zu Ihrer derzeitigen Situation passt, und markieren Sie nur eine Option			
1	Ich benutze oft das Auto. Sicherlich gibt es Wege, für die ich nicht unbedingt das Auto benutzen müsste. Insgesamt bin ich aber mit meiner Autonutzung zufrieden und sehe keine Notwendigkeit, daran groß etwas zu ändern.	33 (8,6 %)	Prä-Kontemplation
2	Ich benutze oft das Auto. Grundsätzlich würde ich zwar gerne weniger Auto fahren, zurzeit fühle ich mich dazu aber aufgrund äußerer Zwänge nicht in der Lage.	58 (15,2 %)	
3	Zurzeit benutze ich noch oft das Auto. Ich überlege aber, meine Autonutzung zu verringern. Ich bin mir aber noch nicht sicher, ob und wie ich dieses Ziel erreichen kann.	24 (6,3 %)	Kontemplation
4	Zurzeit benutze ich zwar noch oft das Auto, es ist aber mein festes Ziel, meine Autonutzung zu verringern. Ich weiß auch schon genau, wie ich dieses Ziel erreiche, ich muss meinen Plan nur noch regelmäßig in die Tat umsetzen.	32 (8,4 %)	Präparation/Test
5	Aufgrund meiner Beschäftigung mit dem Thema Alltagsmobilität habe ich mich bewusst entschieden, anstelle des Autos möglichst oft andere Verkehrsmittel zu benutzen. Auch in den nächsten Monaten werde ich meine geringe Autonutzung beibehalten bzw. noch weiter verringern.	186 (48,7 %)	Aufrechterhaltung
6	Ich besitze kein Auto bzw. kann das im Haushalt vorhandene Auto nicht benutzen. Deshalb ist eine Einschränkung meiner Autonutzung derzeit kein Thema für mich.	49 (12,8 %)	Captive ÖV-Nutzer

23,8 % der Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb befinden sich in einer Phase der Prä-Kontemplation. In Kapitel 2.4.2 wurde beschrieben, dass diese Personen noch keine Zielintention haben, ihr Verkehrsverhalten zu verändern und dass eine Maßnahme wie der Fahrradwettbewerb in dieser Personengruppe vermutlich keine Verhaltensänderung erreichen wird. In Kapitel 2.4.2 wurde gefordert, dass der Südtiroler Fahrradwettbewerb vor allem auf Personen in der Kontemplationsphase abzielen sollte – also auf Personen, die Alternativen zum eigenen Pkw bereits aufgeschlossen gegenüberstehen, aber noch eine Motivation brauchen, um ihre Vorsätze in die Tat umzusetzen. Diese Personen machen gerade einmal 6,3 % der befragten Teilnehmenden aus. Die Schlussfolgerung liegt nahe, dass der Südtiroler Fahrradwettbewerb seine Zielgruppe verfehlt hat und somit keine Verhaltensänderung herbeigeführt werden konnte.

Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Befragung nach dem Ende des Fahrradwettbewerbs stattfand – vielleicht hat durch den Fahrradwettbewerb bereits eine Verhaltensveränderung und somit ein Übergang in die Phase der Aufrechterhaltung stattgefunden. Um das zu ermitteln, wurden die Teilnehmenden gefragt, ob sich durch die Teilnahme am Südtiroler Fahrradwettbewerb ihre Einstellung zur Autonutzung geändert hat. 97 Befragte, also **25,4 %** der Befragten, haben angegeben, dass sich ihre **Einstellung** zur Autonutzung **geändert** hat (eigene Erhebung; n=382). Diese 97 Personen wurden befragt, wie ihre Einstellung zur Autonutzung vor dem Beginn des Südtiroler Fahrradwettbewerbs aussah. Abbildung 16

zeigt, dass 65, also mehr als 2/3 dieser Befragten zweimal dieselbe Aussage zu ihrer Situation getroffen haben. Nur bei 6,3 % der Befragten scheint der Fahrradwettbewerb dazu geführt zu haben, dass ein Aufstieg in eine höhere MaxSem-Phasenzugehörigkeit erfolgt ist, in 2/3 dieser 24 Fälle von der Prä-Kontemplationsphase in eine höhere Phase (eigene Erhebung). In Kapitel 2.4.2 wurde gezeigt, dass diese „subtilen Änderungen individueller Einstellungen“ (Welsch, Haustein 2012: 144) genauso gemessen werden sollten wie tatsächliche Verhaltensänderungen.



**Abbildung 16:** Veränderung der MaxSem-Phasenzugehörigkeit (Quelle: eigene Erhebung)

Einschränkend muss gesagt werden, dass das MaxSem-Modell natürlich nicht dafür vorgesehen ist, nachträglich das eigene Verhalten von vor einem Jahr einzuschätzen (vgl. Kapitel 4.2). „Wenn nur die Interventionsgruppe untersucht werden soll, ist es besonders wichtig, dass Daten für die Stufenposition einer jeden Person sowohl vor als auch nach Implementierung der MM-Maßnahmen erhoben werden, um so die durch die Intervention hervorgerufenen Veränderungen beobachten zu können“ (Trivector, ILS 2009: 20). Eine Untersuchung vor der Implementierung war in der vorliegenden Untersuchung nicht möglich, weil die Interventionsgruppe – also alle für den Fahrradwettbewerb 2014 angemeldeten Personen – erst nach dem Start des Fahrradwettbewerbs existierte. Sinnvoll (und technisch möglich) wäre eine erneute Befragung der Interventionsgruppe nach einem Jahr – also im November 2015 –, um eine fundierte Beantwortung der Frage nach den Verhaltensänderungen erhalten zu können (vgl. Kapitel 4.1).

Ein entscheidender Punkt zur Etablierung eines „**Radverkehrsklimas**“ ist der Multiplikatoreffekt, der durch die Teilnahme der Gemeinden und Betriebe erreicht werden kann. In Vorarlberg konnte beobachtet werden, dass die Bürgermeister durch den Fahrradwettbewerb mit

dem Thema Fahrrad vertraut wurden und jetzt den Fahrradverkehr promoten (Interview Martin Reis), sodass Verhaltensveränderungen eventuell auch außerhalb der Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb erreicht werden können.

Genau 50 % der Befragten haben angegeben, dass der Fahrradwettbewerb dazu geführt hat, dass sie sich zu Hause mit der Familie über Mobilität(sverhalten) und Radfahren unterhalten haben (eigene Erhebung; n=382). 44,3 % der Befragten, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit radeln, sind der Meinung, dass der Fahrradwettbewerb dazu geführt hat, dass Radfahren in ihrem Unternehmen positiver beurteilt wird als noch vor einem Jahr (eigene Erhebung; n=291). Mehr als 65 % von ihnen sagen, dass der Fahrradwettbewerb dazu geführt hat, dass sie sich im Büro mit Kollegen oder Vorgesetzten über Mobilität(sverhalten) und Radfahren unterhalten haben (eigene Erhebung; n=295). Obwohl der Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 überwiegend eine „falsche“ Zielgruppe angesprochen hat, kann man also davon ausgehen, dass durch Gespräche in Familie und Büro sowie eine positivere Beurteilung des Radfahrens in Gemeinden und Unternehmen auch Personen in der kontemplativen Phase vermehrt mit dem Thema Fahrrad in Berührung gekommen sind und zukünftig ihr Mobilitätsverhalten hinterfragen und ändern.

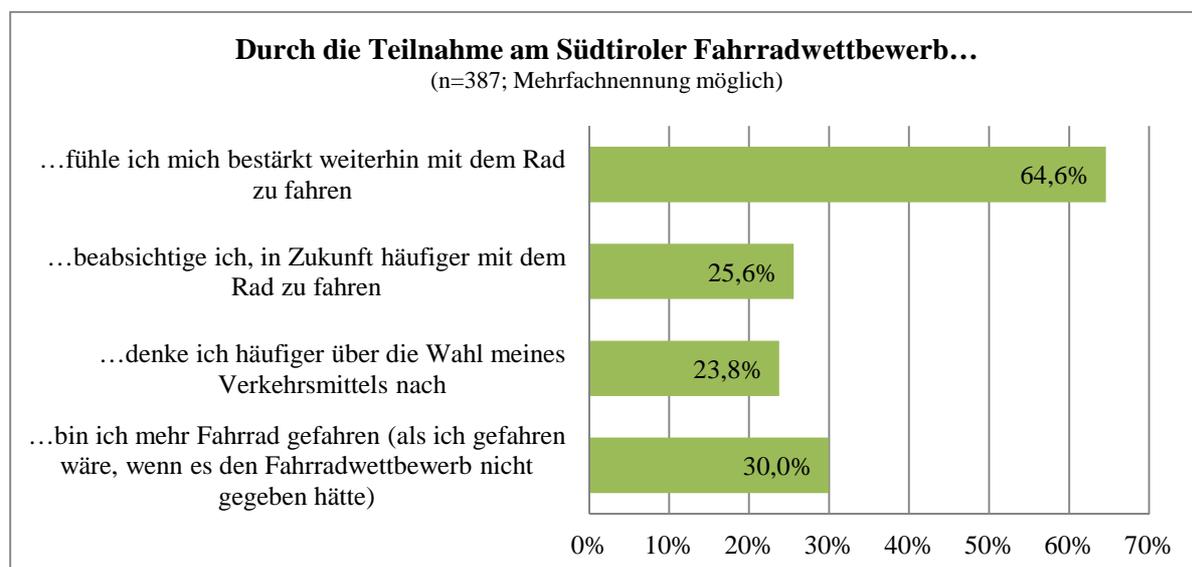
### **6.2.9 Ebene I – Systemauswirkungen**

Eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf das Fahrrad hat positive Auswirkungen auf das Straßenverkehrssystem, zum Beispiel einen Rückgang des Schadstoffausstoßes, der Lärmemissionen, des Fahrzeugaufkommens, des Energieverbrauchs und der Parkplatzflächen. Um die Reduzierung des Schadstoffausstoßes bestimmen zu können, „müssen die entsprechenden Daten so erhoben werden, dass Rückschlüsse auf die zurückgelegten Kilometer pro Verkehrsmittel geschlossen werden können“ (Trivector, ILS 2009: 24). Im Gegensatz zu anderen Radverkehrsmaßnahmen weiß man beim Fahrradwettbewerb ganz genau, wie viele Kilometer von den Teilnehmenden mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Die Schlussfolgerung liegt nahe, die insgesamt 859.958 geradelten Kilometer als „nicht mit dem Auto zurückgelegte Kilometer“ zu betrachten und – multipliziert mit Durchschnittswerten des Pkw-Schadstoffausstoßes – zu berechnen, wie viel Schadstoffe durch den Südtiroler Fahrradwettbewerb eingespart wurden. In Kapitel 3.3.2 wurde gezeigt, dass dies bislang bei allen Fahrradwettbewerben so gemacht wurde. Auch ein in die Website des Südtiroler Fahrradwettbewerbs integriertes Tool berechnet auf diese Weise automatisch die erreichte **CO<sub>2</sub>-Einsparung** – und beziffert sie für den Fahrradwettbewerb 2014 mit **ca. 136 Tonnen**. „Diese Menge entspricht dem, was 60 durchschnittliche Autos in einem

ganzen Jahr ausstoßen – mehr als 50.000 Liter Diesel und Treibstoffkosten von ca. 83.000 Euro“ (Ökoinstitut Südtirol 2014: 17).

Diese Methode muss wissenschaftlich hinterfragt werden, weil unklar ist, wie viele der Radfahrer auch ohne den Fahrradwettbewerb das Fahrrad genutzt hätten. Um einen realistischen Wert der CO<sub>2</sub>-Einsparung zu erhalten, muss also ermittelt werden, wie viel Prozent der geradelten Kilometer tatsächlich vom Auto auf das Fahrrad verlagert wurden. Es gibt zwar anekdotische Beispiele dafür, dass durch den Fahrradwettbewerb in Vorarlberg tatsächlich Wege vom Auto aufs Fahrrad verlagert wurden (Interview Martin Reis), aber eine wissenschaftliche Untersuchung, wie viele Wege verlagert wurden, gab es bislang nicht.

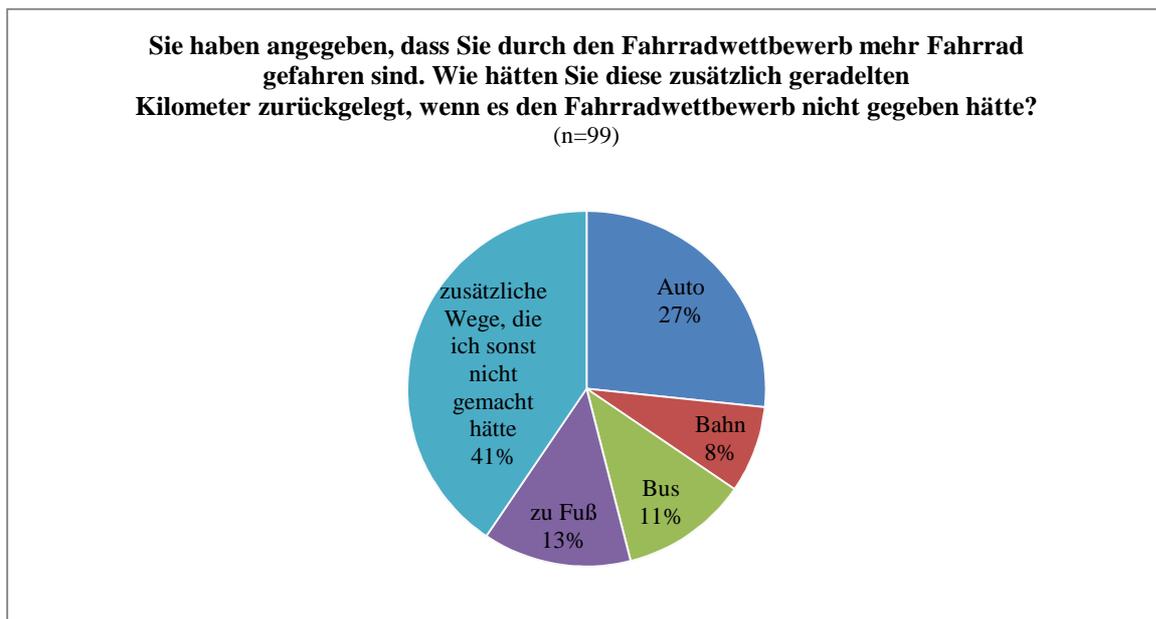
Die Teilnehmenden am Südtiroler Fahrradwettbewerb wurden – in Anlehnung an die Evaluation von „Radlhauptstadt München“ (raumkom, Wuppertal Institut 2011: 10) – gefragt, ob sich durch die Teilnahme am Fahrradwettbewerb ihr Fahrradverhalten geändert hat. Abbildung 17 zeigt, dass sich knapp 2/3 der Befragten bestärkt fühlen, weiterhin mit dem Rad zu fahren – der Fahrradwettbewerb hat also anscheinend sehr viele Personen angesprochen, die sowieso schon häufig mit dem Rad fahren (vgl. Kapitel 6.2.8). Immerhin 30 % der Befragten haben angegeben, dass sie durch die Teilnahme am Wettbewerb mehr Fahrrad gefahren sind.



**Abbildung 17:** Einschätzung der Teilnehmenden zu ihrem Radfahrverhalten (Quelle: eigene Erhebung)

Die 116 Personen, die angegeben haben, dass sie mehr Fahrrad gefahren sind, als sie ohne Fahrradwettbewerb gefahren wären, wurden in einem nächsten Schritt gefragt, wie sie die zusätzlich geradelten Kilometer andernfalls zurückgelegt hätten. Es wurde nicht nach dem Hauptverkehrsmittel gefragt, sondern die Teilnehmenden sollten die zusätzlich geradelten Kilometer

prozentual auf Verkehrsmittel aufteilen. Abbildung 18 zeigt, dass 27 % der dank Fahrradwettbewerb zusätzlich geradelten Kilometer andernfalls mit dem Auto zurückgelegt worden wären.



**Abbildung 18:** „Modal Split“ der zusätzlich geradelten Kilometer (Quelle: eigene Erhebung)

Um bestimmen zu können, wie viele Kilometer zusätzlich geradelt wurden, wurden alle Teilnehmenden befragt, wie viele Kilometer sie im Zeitraum des Fahrradwettbewerbs geradelt sind – und wie viele Kilometer sie geradelt wären, wenn es den Fahrradwettbewerb nicht gegeben hätte. 123 Befragte haben für den Zeitraum des Fahrradwettbewerbs eine höhere Kilometerzahl angegeben als für „wenn es den Fahrradwettbewerb nicht gegeben hätte“ (eigene Erhebung; n=345) – die Abweichung von den 116 Befragten, die bei der oben erwähnten Frage angegeben haben, dass sie durch die Teilnahme am Fahrradwettbewerb mehr Kilometer geradelt sind, wird als vernachlässigbar angesehen.

Die Teilnehmenden, die die Frage nach den Kilometern beantwortet haben, sind insgesamt 385.613 km geradelt und wären ohne den Fahrradwettbewerb 368.907 km geradelt, also insgesamt 16.706 km oder 49,4 km pro Teilnehmendem weniger (bereinigte eigene Erhebung; n=338). Hochgerechnet auf die gesamte Teilnehmendenzahl des Südtiroler Fahrradwettbewerbs (1.219) sind insgesamt **60.250 Kilometer zusätzlich mit dem Fahrrad zurückgelegt** worden. Berücksichtigt man, dass 27 % der zusätzlich geradelten Kilometer Autokilometer ersetzt haben (vgl. Abbildung 18), so ergibt sich eine Verlagerung von 16.268 Pkw-Kilometern auf das Fahrrad. Multipliziert mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der als Berechnungsgrundlage für die offizielle CO<sub>2</sub>-Vermeidungsangabe in Vorarlberg, Tirol und Südtirol dient (200 g/km), ergibt das eine tatsächlich erreichte CO<sub>2</sub>-Vermeidung von 3,25 t. Für 4.820 Bahn-Kilometer und 6.628 Bus-Kilometer, die (unter Berücksichtigung des „Modal Split“ aus Ab-

bildung 18) auf das Fahrrad verlagert wurden, kann ebenfalls eine CO<sub>2</sub>-Ersparnis angenommen werden. Nach den vom Umweltbundesamt veröffentlichten Emissionsfaktoren (72 bzw. 74 g CO<sub>2</sub>/km, vgl. [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten)) ergeben sich 387 kg CO<sub>2</sub>-Einsparung für die verlagerten Bahnkilometer und 490 kg CO<sub>2</sub>-Einsparung für die verlagerten Buskilometer<sup>12</sup>. Insgesamt ergibt sich somit eine durch den Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 **erreichte CO<sub>2</sub>-Einsparung von 4,1 t**.

Es muss berücksichtigt werden, dass diese Zahl auf Schätzungen der Teilnehmenden beruht und aufgrund fehlender Statistiken nicht auf den tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Südtiroler MIV- und ÖPNV-Fuhrparks basiert. Die 4,1 t CO<sub>2</sub>-Einsparung sind aber deutlich realistischer als die 136 t CO<sub>2</sub>-Einsparung, die durch die automatisierte Berechnung auf der Fahrradwettbewerb-Website angegeben wurden. Die direkte Systemauswirkung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs kann also – unter Berücksichtigung der Einschränkung, dass es sich um nachträgliche Schätzungen der Teilnehmenden und nicht um eine tatsächlich gemessene Verlagerung handelt – als relativ gering angesehen werden<sup>13</sup>. Auch beim Südtiroler Fahrradwettbewerb zeigt sich, dass das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial eines höheren Radverkehrsanteils nicht so hoch ist wie erwartet (vgl. Kapitel 2.3).

Berücksichtigt man die Gesamtkosten des Fahrradwettbewerbs von 50.500 € (vgl. Kapitel 6.2.1), so erhält man Kosten von mehr als 12.000 € pro eingesparter Tonne CO<sub>2</sub> – mit anderen, technischen Maßnahmen hätte man eine vergleichbare CO<sub>2</sub>-Reduktion deutlich günstiger erreichen können (VDA 2009: 18).

An dieser Stelle muss aber erneut darauf hingewiesen werden, dass die unmittelbar erreichte CO<sub>2</sub>-Vermeidung nicht als alleiniger Indikator für den (Miss-)Erfolg einer Radverkehrsmaßnahme dienen kann (vgl. Kapitel 2.3). Einerseits kann durch die erreichte Sensibilisierung der Bevölkerung und die positivere Beurteilung des Fahrradwettbewerbs in Gemeinden und Unternehmen (vgl. Kapitel 6.2.8) davon ausgegangen werden, dass der Fahrradwettbewerb indirekt und längerfristig zu einer höheren CO<sub>2</sub>-Vermeidung führen wird – dies belegen auch erzielte MaxSem-Phasenübergänge, die (noch) nicht bis in die Aufrechterhaltungs-Phase geführt haben (vgl. Kapitel 2.4.2 und 6.2.8). Andererseits ist die CO<sub>2</sub>-Reduktion bei weitem nicht der einzige Vorteil, der durch eine Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad erreicht wer-

---

<sup>12</sup> Für die Bahnfahrten ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Südtirol aufgrund des überwiegenden Anteils an elektrischer Traktion, dem CO<sub>2</sub>-armen Strommix in Italien und der hohen durchschnittlichen Auslastung der Züge wahrscheinlich deutlich niedriger, allerdings gibt es hierfür keine sektorspezifische Erhebung (Landesregierung Südtirol 2011: 76).

<sup>13</sup> Wie in Kapitel 5.2 gezeigt, verursacht alleine der Verkehrssektor in Südtirol einen jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 2,3 t pro Einwohner. Die durch den Fahrradwettbewerb erreichte CO<sub>2</sub>-Einsparung von 4,1 t ist geringer als der jährliche Pro-Kopf-CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Südtirol (4,9 t).

den kann. Dazu zählen nicht nur weitere Umweltschutz-Vorteile (weniger Verkehrslärm, weniger Luftverschmutzung), sondern auch soziale Aspekte (mehr Gemeinschaftsgefühl in den Unternehmen und Gemeinden, höhere Lebensqualität in den Gemeinden) und ökonomische Vorteile (Verringerung der Abhängigkeit von Rohstoffimporten, Stärkung der lokalen Wirtschaft, geringere Gesundheitskosten). Diese Faktoren sollten bei der Beurteilung der Sinnhaftigkeit des Fahrradwettbewerbs – und auch anderer Mobilitätsmanagementmaßnahmen – berücksichtigt werden, sie konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit aber nicht quantifiziert werden.

### **6.3 Vergleich mit anderen Fahrradwettbewerben**

Das erklärte Ziel der Organisatoren des Südtiroler Fahrradwettbewerbs war es, im ersten Jahr mindestens genauso erfolgreich zu sein wie der Tiroler Fahrradwettbewerb in seinem ersten Jahr (Interview Andreas Pichler). Der Erfolg eines Fahrradwettbewerbs wurde bislang vor allem in Teilnehmendenzahlen und Veranstalterzahlen gemessen. In Tirol wurden im ersten Jahr (2011) 1.189 Teilnehmende und 59 Veranstalter gezählt (E-Mail Katharina Munk vom 05.02.2015). In Südtirol gab es im ersten Anlauf (2014) 1.219 Teilnehmende und 64 Veranstalter (vgl. Kapitel 6.2.3). Der Start in Südtirol ist also sehr positiv zu bewerten – „fürs erste Mal kann man nur gratulieren“ (Interview Martin Reis).

Tabelle 13 basiert auf Tabelle 2 (s. S. 27) und vergleicht den Südtiroler Fahrradwettbewerb mit anderen, bereits seit mehreren Jahren etablierten Fahrradwettbewerben. Bei der Teilnehmendenzahl pro 1.000 Einwohner liegt Südtirol bereits jetzt deutlich über dem Niveau der landesweiten Wettbewerbe „Österreich radelt zur Arbeit“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“ (Deutschland), allerdings können die Fahrradwettbewerbe in Tirol und insbesondere in Vorarlberg mittlerweile ein Vielfaches an Teilnehmenden akquirieren – in Vorarlberg haben 2014 bereits 3 % der Gesamtbevölkerung am Fahrradwettbewerb teilgenommen. Und auch in Vorarlberg strebt man ein weiteres Wachstum an – Vorbild ist dort die Gemeinde Gaißau, wo mittlerweile mehr als 10 % der BewohnerInnen für den Fahrradwettbewerb registriert sind (Interview Martin Reis). Es besteht die Hoffnung, dass Südtirol diesem erfolgreichen Vorbild folgt und ebenfalls von Jahr zu Jahr steigende Teilnehmendenzahlen erreichen kann. Für Südtirol ist auf jeden Fall positiv zu bewerten, dass man sich am bisher erfolgreichsten Fahrradwettbewerb-Konzept orientiert hat.

Eine App zum Eintragen der Kilometer gibt es in Südtirol bislang nicht, sie wird aber für den Fahrradwettbewerb 2015 eingeführt. Anders als die Fahrradwettbewerbe in Vorarlberg und Tirol – wo die soziale Vernetzung über „Teamrennen“ auf der Veranstaltungswebsite erfolgt

– besitzt der Südtiroler Fahrradwettbewerb zudem eine Facebook-Seite (in zweisprachiger Ausführung), die allerdings im ersten Jahr kaum Traffic erzeugen konnte. Für die Zukunft muss man sich überlegen, ob die Facebook-Seite wieder aufgegeben wird und die Vernetzung der Teilnehmenden über die Wettbewerbs-Website erfolgen soll, oder ob die Facebook-Seite einen größeren Beitrag zur Sensibilisierung und Aktivierung leisten soll – dann muss sie aber deutlich intensiver gepflegt werden. Die Beispiele „Bike to Work“ und „Stadtradeln“ zeigen, dass Facebook generell die Möglichkeit bietet, mehrere Tausend Radfahrende zu erreichen und zu vernetzen.

**Tabelle 13:** Vergleich von „Südtirol radelt“ mit anderen Fahrradwettbewerben im deutschsprachigen Raum (Quelle: www.tirolmobil.at; www.fahrradwettbewerb.at; Radlobby Österreich 2014; www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de; www.stadtradeln.de; www.biketowork.ch; www.statistik.at; www.destatis.de; www.bfs.admin.ch; www.facebook.com; www.provincia.bz.it; eigene Berechnungen)

	Tirol	Vorarlberg	Österreich	Deutschland	Deutschland	Schweiz	Südtirol
<b>Titel der Aktion</b>	Tiroler Fahrradwettbewerb	Vorarlberger Fahrradwettbewerb	Österreich radelt zur Arbeit	Mit dem Rad zur Arbeit	Stadtradeln	Bike to Work	<b>Südtirol radelt</b>
<b>Seit</b>	2010	2008	2011	2001	2008	2005	<b>2014</b>
<b>Teilnehmer 2014</b>	4.161	11.080	14.008	68.531	86.481	50.190	<b>1.219</b>
<b>Einwohnerzahl 31.12.2013</b>	722.038	375.282	8.504.850	80.767.500	(283 Kommunen und Landkreise)	8.139.600	<b>515.714</b>
<b>Teilnehmer pro 1.000 Einwohner</b>	5,76	29,52	1,65	0,84	k.A.	6,16	<b>2,36</b>
<b>Aktionszeitraum</b>	21.03.-08.09.2014 (= 172 Tage)	24.03.-08.09.2014 (= 169 Tage)	01.-31.05.2014 (= 31 Tage)	01.06.-31.08.2014 (= 92 Tage)	21 Tage (frei wählbar)	01.-30.06.2014 (= 30 Tage)	<b>19.05.-16.09.2014 (121 Tage)</b>
<b>Geradelte Kilometer</b>	3.555.450	8.040.271	1.600.000	20.500.000	16.393.029	7.802.243	<b>851.358</b>
<b>Geradelte Kilometer pro Teilnehmer (hochgerechnet auf 172 Aktionstage)</b>	854	725 (738)	114 (634)	299 (559)	190 (1.553)	155 (889)	<b>682 (969)</b>
<b>„Gefällt mir“-Angaben auf der Facebook-Seite (Stand: 03.12.2014)</b>	Keine Facebook-Seite	Keine Facebook-Seite	2.055 (+ Untergruppen)	Keine Facebook-Seite	9.472 (+ viele Untergruppen)	4.019	<b>74<sup>14</sup></b>
<b>Kilometer-Eintragung per App möglich?</b>	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	<b>Nein</b>

<sup>14</sup> 40 „Gefällt mir“-Angaben auf der deutschsprachigen Facebook-Seite, 34 auf der italienischen

Die Zahl der geradelten Kilometer pro Person liegt in Südtirol auf einem sehr hohen Niveau, das – hochgerechnet auf den längeren Aktionszeitraum in Tirol – höher liegt als in Tirol und Vorarlberg. An diesem Zahlenvergleich zeigt sich aber ein Problem, das daraus folgt, dass man Fahrradwettbewerbe vor allem über die Zahl der Teilnehmenden und der geradelten Kilometer vergleicht: je mehr aktive RadlerInnen man von einer Teilnahme überzeugen kann, desto höher ist die Zahl der geradelten Kilometer pro Person. Das Ziel einer solchen Mobilitätsmaßnahme muss es aber sein, aktive AutofahrerInnen von einer Teilnahme am Fahrradwettbewerb und somit von einem Umstieg auf das Fahrrad zu überzeugen. Ein Sportverein oder ein Fahrrad-affines Unternehmen in Bozen generiert vielleicht mehr Teilnehmende und mehr Kilometer als eine ländliche Gemeinde oder ein Unternehmen, zu dem die meisten MitarbeiterInnen bislang mit dem Auto pendeln, aber bei letzteren besteht ein viel größeres Potenzial zur Verkehrsverlagerung und somit die Möglichkeit, durch den Fahrradwettbewerb wirklich eine Verhaltensänderung zu erreichen (vgl. Kapitel 6.2.8). Um die Umweltwirkungen des Südtiroler Fahrradwettbewerbs mit anderen Wettbewerben vergleichen zu können, müsste man also vergleichen, welche Zielgruppen erreicht wurden und wie viele der geradelten Kilometer tatsächlich vom MIV auf das Fahrrad verlagert wurden. Diese Zahlen liegen für den Südtiroler Fahrradwettbewerb nun vor (vgl. Kapitel 6.2.9), für andere Fahrradwettbewerbe wurden sie aber bislang nicht erhoben.

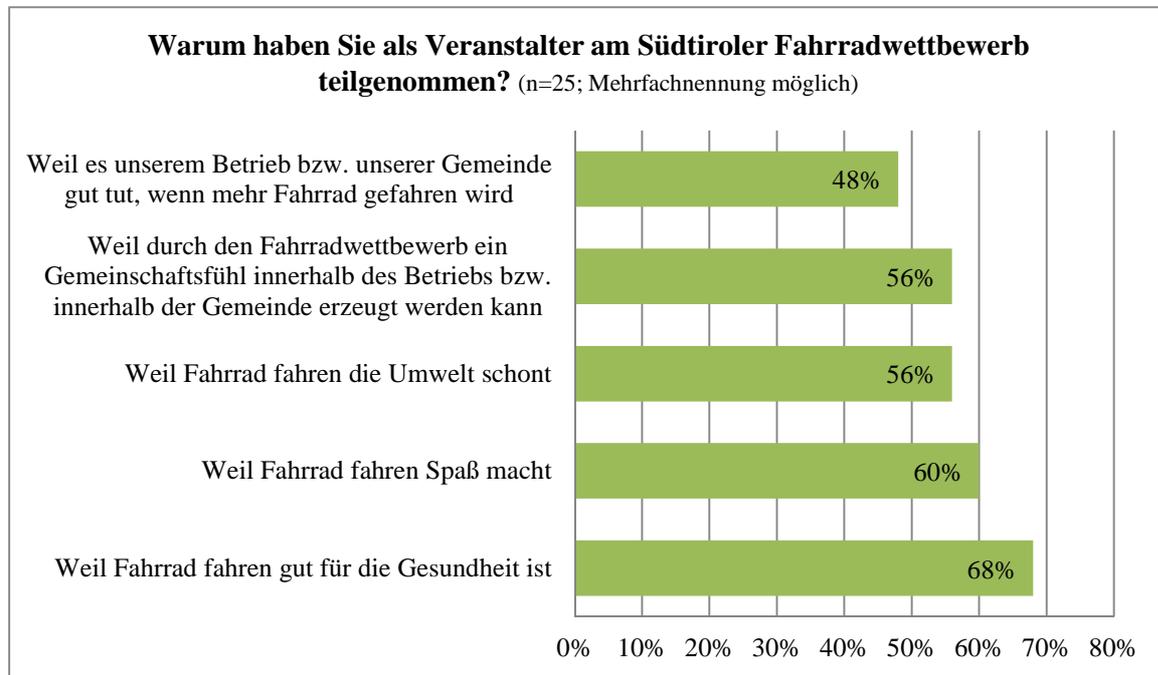
#### **6.4 Motive und Wünsche der Veranstalter**

In den Fragebögen zur Evaluation des Südtiroler Fahrradwettbewerbs wurden nicht nur Fragen aufgenommen, die die MaxSumo-Ebenen abdecken. Zusätzlich wurden sowohl die Teilnehmenden als auch die Veranstalter nach ihren Beweggründen zur Teilnahme am Fahrradwettbewerb sowie nach Verbesserungsvorschlägen für den Fahrradwettbewerb 2015 gefragt. Zuerst sollen die Ergebnisse der Veranstalter-Befragung dargestellt werden.

Am Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 haben 46 Arbeitgeber, 14 Gemeinden, drei Vereine und eine Bildungseinrichtung als Veranstalter teilgenommen (vgl. Kapitel 6.2.3). Für die Evaluation des Fahrradwettbewerbs ist es von Interesse, ob sich bei den Veranstaltern durch die Teilnahme am Fahrradwettbewerb die Einstellung zur Fahrradmobilität geändert hat.

Die Veranstalter wurden u. a. nach den Motiven für die Teilnahme am Fahrradwettbewerb befragt. Abbildung 19 zeigt, dass für die Unternehmen und Gemeinden die generellen Vorteile des Radfahrens im Vordergrund standen – wobei der Gesundheitsaspekt und der Spaßfaktor wichtiger sind als der Umweltschutzaspekt. Weniger als die Hälfte der befragten Veranstalter haben teilgenommen, weil sie glauben, dass es dem Unternehmen bzw. der Gemeinde gut tut, wenn

mehr Fahrrad gefahren wird. Die Vorzüge von mehr Fahrradfahren für Unternehmen (z. B. gesündere Mitarbeiter mit weniger Ausfalltagen, weniger Stellplatz-Instandhaltungskosten) und Gemeinden (z. B. lebendiger öffentlicher Raum, weniger Verkehrsunfälle, mehr Lebensqualität) müssen in Südtirol anscheinend noch besser kommuniziert werden.



**Abbildung 19:** Gründe der Veranstalter, warum Sie am Fahrradwettbewerb teilgenommen haben (Quelle: eigene Erhebung)

Die Veranstalter wurden von den Organisatoren dazu animiert, ihre MitarbeiterInnen bzw. BewohnerInnen mit einer Reihe von eigenen Zusatzaktionen wie z. B. Radlerfrühstück oder Abschlussevent zur Teilnahme am Wettbewerb zu motivieren (Ökoinstitut Südtirol 2014: 4). Folgende Events und zusätzliche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wurden von den Veranstaltern ergänzend zum Fahrradwettbewerb durchgeführt (eigene Erhebung; E-Mail Barbara Mayr vom 14.01.2015; E-Mail Sybille Melchiori vom 14.01.2015; E-Mail Carmen Tschiggfrei vom 21.01.2015):

- Die Stadtwerke Brixen haben ihre Fahrradabstellanlage vergrößert und überdacht und außerdem ein Radlerfrühstück organisiert (vgl. Abbildung 21).
- Die Firma Rothoblaas hat im Rahmen des Fahrradwettbewerbs an ihrem Unternehmensstandort erstmals Fahrradstände angebracht.
- Die Stadt Leifers hat ein Fahrradfest zum Auftakt des Fahrradwettbewerbs organisiert.
- Die Gemeinde Terlan hat ein Radlerfrühstück organisiert, über das am 16.10.2014 auch die Tageszeitung „Dolomiten“ berichtet hat (vgl. Tabelle 16 im Anhang).

- Die Gemeinde St. Martin in Passeier hat ein großes Fahrradfest zum Abschluss des Wettbewerbs organisiert.
- Bei mehreren Firmen, u. a. Alupress, cofrum und BLS, fand eine interne Abschlussveranstaltung für die Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb statt.

Es ist möglich, dass bei weiteren Veranstaltergemeinden und -unternehmen, die sich an der Befragung nicht beteiligt haben, zusätzliche Aktionen und begleitende Radfördermaßnahmen durchgeführt wurden.



**Abbildung 20:** Fahrradwettbewerb-Torte der Firma Alupress (Foto: Barbara Mayr/Alupress)



**Abbildung 21:** Radlerfrühstück der Stadtwerke Brixen (Foto: Carmen Tschiggfrei/Stadtwerke Brixen)

Die zusätzlich durchgeführten Events zeigen das Potenzial des Fahrradwettbewerbs, dass das Gemeinschaftsgefühl innerhalb einer Gemeinde oder innerhalb eines Betriebs gestärkt werden kann und – zumindest für einen Tag – die Radfahrenden im Mittelpunkt stehen. Die für die Abschlussveranstaltung von Alupress gestaltete Torte (vgl. Abbildung 20) ist ein schönes Beispiel dafür, mit welcher Kreativität der Fahrradwettbewerb von den Veranstaltern weiter aufgewertet werden kann.

Die Veranstalter wurden auch nach ihren Wünschen für den nächsten Fahrradwettbewerb gefragt. Von einem Veranstalter wurde der Wunsch geäußert, dass die Kilometer von Alltags- und Sporttouren getrennt registriert werden sollten. Der Wunsch eines Veranstalters, den Fahrradwettbewerb schon früher im Jahr zu beginnen, wird 2015 umgesetzt, ebenso der Vorschlag, eine App einzuführen, die so ähnlich funktioniert wie Runtastic. Von drei Veranstaltern wurde zudem ein Mehr an Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Medienpräsenz gefordert – in einem Fall gepaart mit der Idee, die teilnehmenden Betriebe und Gemeinde als Beispiele in den Vordergrund zu rücken.

Die Frage der Finanzierung ist eine ganz entscheidende für die Fortführung und Weiterentwicklung des Südtiroler Fahrradwettbewerbs. Bislang müssen die Fördergelder bei Stiftungen

und öffentlichen Einrichtungen jedes Jahr neu beantragt werden, ohne Garantie, dass die Förderung langfristig erhalten bleibt (Interview Andreas Pichler). Bei anderen Fahrradwettbewerben hat es sich etabliert, dass die Veranstalter für die Teilnahme eine Gebühr entrichten. Bei „Stadtradeln“ zahlen die Kommunen seit 2013 – nachdem die Bundesförderung ausgelaufen ist – z. B. je nach Einwohnerzahl zwischen 450 € und 3.000 € pro Jahr bzw. zwischen 300 € und 2.000 €, wenn sie Mitglied im „Klima-Bündnis“ sind, das die Aktion „Stadtradeln“ organisiert (vgl. [www.stadtradeln.de/anmelden.html](http://www.stadtradeln.de/anmelden.html)). In Vorarlberg ist es bislang gelungen, die aufgrund der steigenden Teilnehmendenzahlen gestiegenen Verwaltungskosten nicht auf die Gemeinden und Betriebe umlegen zu müssen, weil die Entwicklungskosten mittlerweile auf verschiedene Schultern – in Vorarlberg, Tirol, Liechtenstein und Südtirol – verteilt werden können (Interview Martin Reis).

Alle 25 befragten Veranstalter in Südtirol wollen auch 2015 wieder als Veranstalter am Fahrradwettbewerb teilnehmen, aber nur 2 von ihnen würden auch teilnehmen, wenn die Teilnahme für die Veranstalter kostenpflichtig wäre (eigene Erhebung, n=25). Die Möglichkeit, die Veranstalter an der Finanzierung zu beteiligen, ist also als unrealistisch einzustufen. Ein Veranstalter hat bei der Befragung vorgeschlagen, statt Gebühren einzuführen lieber Sponsoren zu suchen – hier dürfte die italienische Gesetzgebung aber sehr enge Grenzen setzen. Wichtig wäre zur Etablierung des Fahrradwettbewerbs folglich eine mehrjährige Finanzierungszusage der öffentlichen Geldgeber.

## **6.5 Motive und Wünsche der Teilnehmenden**

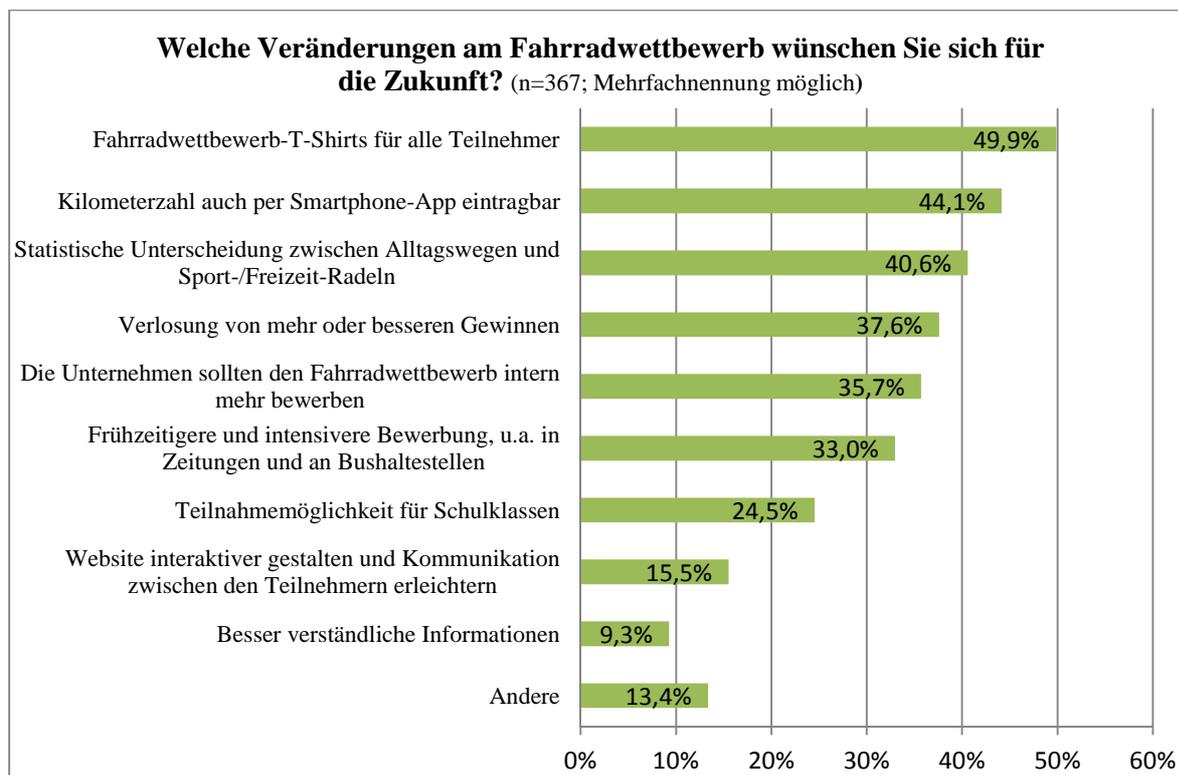
Auch die Teilnehmenden wurden gefragt, warum sie am Südtiroler Fahrradwettbewerb teilgenommen haben. Die fünf zur Auswahl stehenden Gründe mussten auf einer Skala von 1 (wichtigster Grund) bis 5 (unwichtigster Grund) eingeordnet werden. Tabelle 14 zeigt, dass die wichtigsten Gründe zur Teilnahme am Fahrradwettbewerb „weil Fahrrad fahren gut für meine Gesundheit ist“ (durchschnittliche Priorität: 2,19) und „weil Fahrrad fahren Spaß macht“ (2,54) waren, der Umweltschutz folgt erst an dritter Stelle und war nur für 15,9 % der Teilnehmenden der wichtigste Grund, um beim Fahrradwettbewerb mitzumachen. Die Standardabweichung ist (mit 1,49) bei dem Wunsch, bei der Verlosung etwas zu gewinnen, am höchsten. Für knapp die Hälfte der Teilnehmenden war die Verlosung am Ende des Fahrradwettbewerbs der unwichtigste Grund zur Teilnahme, für immerhin 14,8 % der Teilnehmenden war sie jedoch der wichtigste Grund, am Fahrradwettbewerb teilzunehmen.

**Tabelle 14:** Gründe der Teilnehmenden, warum Sie beim Fahrradwettbewerb mitgemacht haben  
(Quelle: eigene Erhebung; n=440; Angaben gerundet)

	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3	Priorität 4	Priorität 5	Durch- schnitt	Standardab- weichung
<b>Weil Fahrrad fahren gut für meine Gesundheit ist</b>	35,5 %	30,9 %	19,3 %	8,2 %	6,1 %	<b>2,19</b>	1,18
<b>Weil Fahrrad fahren Spaß macht</b>	25,7 %	24,3 %	27,7 %	15,2 %	7,0 %	<b>2,54</b>	1,22
<b>Weil Fahrrad fahren die Umwelt schont</b>	15,9 %	26,1 %	27,5 %	23,0 %	7,5 %	<b>2,80</b>	1,18
<b>Wegen dem Gemeinschaftsgefühl, das durch den Fahrradwettbewerb erzeugt wurde</b>	8,2 %	10,5 %	13,4 %	38,0 %	30,0 %	<b>3,71</b>	1,23
<b>Weil ich gehofft habe, bei der Verlosung etwas zu gewinnen</b>	14,8 %	8,2 %	11,8 %	16,1 %	49,1 %	<b>3,77</b>	1,49

Im Hinblick auf den Fahrradwettbewerb 2015 wurden die Teilnehmenden gefragt, welche Veränderungen am Fahrradwettbewerb sie sich für die Zukunft wünschen. Dabei standen neun verschiedene Ideen zur Auswahl, eigene Wünsche konnten in einem Zusatzfeld geäußert werden. Abbildung 22 zeigt die Wünsche der Teilnehmenden.

Die Hälfte der Teilnehmenden würde es begrüßen, wenn es T-Shirts für alle Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb gäbe – die T-Shirts hätten zudem einen positiven Werbeeffekt für den Fahrradwettbewerb. Die App zur Kilometraufzeichnung – die es 2015 bereits geben wird – wird von 44 % der Teilnehmenden begrüßt. Dass sich nur 9 % der Teilnehmenden „besser verständliche Informationen“ wünschen, spricht dafür, dass die meisten Teilnehmenden die Informationen verständlich fanden (vgl. Kapitel 6.2.4). Der Wunsch, dass Alltags- und Freizeitwege getrennt aufgezeichnet werden, ist mit dem Konzept des Fahrradwettbewerbs nicht vereinbar (vgl. Kapitel 5.4) – es sollte dann aber zumindest mehr und bessere Erklärungen für die Teilnehmenden geben, warum diese Trennung nicht gewollt ist.



**Abbildung 22:** Veränderungswünsche der Teilnehmenden (Quelle: eigene Erhebung)

Im Feld „Andere“ wurden insgesamt 49 Eintragungen vorgenommen. Am häufigsten wurde der Wunsch geäußert, dass auch Höhenmeter mit ausgewertet werden – ansonsten seien „Mountainbiker gegenüber Rennradlern im Nachteil“. Es spricht nichts dagegen, dass von den Teilnehmenden zur Überprüfung der eigenen Leistungen neben Kilometern auch Höhenmeter eingetragen werden – allerdings sollten die Veranstalter des Fahrradwettbewerbs verstärkt darauf hinweisen, dass es sich beim Fahrradwettbewerb nicht um einen sportlichen Wettkampf zwischen Freizeit-Radlern handelt, sondern in erster Linie um ein Instrument, das auf Alltagswegen zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad anregen soll.

Weitere Wünsche, die von einzelnen Teilnehmenden geäußert wurden, sind eine Verlängerung des Aktionszeitraums (wird 2015 gemacht), eine Verknüpfung mit GPS-Trackern (wird 2015 durch die App erreicht), ein besseres Layout bzw. eine bessere Verständlichkeit der Website (wird 2015 umgesetzt), „mehr Raum für die Beschreibung der Fahrt“ und die Möglichkeit, pro Fahrrad eine Statistik auslesen zu können; eine „vernünftige Anmeldung ohne Computer“, ein „Sponsoring durch Fahrradgeschäfte und dadurch Rabatte der Teilnehmer bei diesen“ und die Möglichkeit, sich direkt über Facebook auf die Fahrradwettbewerb-Plattform einzuloggen; zur besseren Kontaktpflege zwischen den Teilnehmenden wurde zudem eine Plattform für gemeinsames Training vorgeschlagen – hier müssen die Veranstalter zukünftig entscheiden, ob sie solche Vernetzungs-Plattformen in die Fahrrad-

wettbewerb-Website integrieren wollen, oder ob sie (analog zu „Stadtradeln“) über Facebook aufgebaut werden sollen.

Am Ende des Fragebogens hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, eine persönliche Mitteilung an die Organisatoren des Fahrradwettbewerbs zu schreiben. Diese Mitteilungen sind den Organisatoren direkt weitergeleitet worden. Es handelt sich überwiegend um Lob und Aufmunterung. In mehreren Anmerkungen wurden der Wunsch nach einer stärkeren Lobby für den Radverkehr und die Hoffnung, dass der Fahrradwettbewerb dazu beiträgt, ausgedrückt. In den Anmerkungen spiegeln sich die Ergebnisse der MaxSumo-Ebenen D und G wieder: die Teilnehmenden sind sehr zufrieden mit dem Fahrradwettbewerb, sehen aber großen Nachholbedarf bei der Fahrradfreundlichkeit Südtirols allgemein.

## **6.6 Bewertung der Analyse**

In Kapitel 3.3 wurde gezeigt, dass Fahrradwettbewerbe bislang nur unzureichend evaluiert wurden, dabei würde die Anlehnung an den bewährten MaxSumo-Leitfaden eine vollständige Evaluation von Fahrradwettbewerben mit einer einheitlichen Vorgehensweise ermöglichen. Die vorliegende Arbeit hat sich aus dem großen Pool von Methoden bedient, mit denen andere Radverkehrsmaßnahmen und Mobilitätsmanagementmaßnahmen bislang evaluiert wurden, um möglichst alle MaxSumo-Ebenen bewerten zu können. Es wurden standardisierte Befragungen, Experteninterviews, Literaturrecherche, Medienanalyse und eine Auswertung vorhandener Statistiken miteinander kombiniert, um den Südtiroler Fahrradwettbewerbs zu evaluieren.

Die in der vorliegenden Arbeit erstmals angewendete Abschätzung der Teilnehmenden, wie viele Kilometer sie tatsächlich zusätzlich mit dem Fahrrad zurückgelegt haben, gibt einen besseren Eindruck von der tatsächlich erreichten Verkehrsverlagerung als die bislang bei Fahrradwettbewerben angewandte Methode, einfach alle geradelten Kilometer als vom Pkw verlagert zu betrachten. Durch die gewählte Methodik konnte gezeigt werden, dass die bislang für den Südtiroler Fahrradwettbewerb – und auch für andere Fahrradwettbewerbe – angegebenen CO<sub>2</sub>-Reduktionen deutlich übertrieben sind. Die Ergebnisse beruhen allerdings auf Schätzungen der Teilnehmenden und zeigen nicht eine tatsächlich gemessene Verlagerung.

Dem großen Vorteil, dass bedingt durch das Konzept des Fahrradwettbewerbs bereits detaillierte Nutzungsstatistiken zur Verfügung standen, steht der Nachteil gegenüber, dass nur eine ex post-Befragung möglich war und im Rahmen der vorliegenden Arbeit außerdem keine hö-

heren methodischen Standards wie der Einsatz einer Kontrollgruppe angewendet wurden. Dadurch ist die Aussagekraft des Evaluationsergebnisses angreifbar.

Der Einsatz einer Kontrollgruppe hätte eine Messung der landesweiten Bekanntheit des Fahrradwettbewerbs (MaxSumo-Ebene B, vgl. Kapitel 6.2.2) sowie eine bessere Einordnung der Mobilitäts-Eigenschaften der Teilnehmenden ermöglicht. Dadurch wäre ein besseres Bild entstanden, welche Teile der Südtiroler Bevölkerung man mit dem Fahrradwettbewerb erreicht hat – und welche nicht. Für die methodisch korrekte Evaluation eines Fahrradwettbewerbs, für den die Nutzungsstatistiken bereits vorliegen, ist die Befragung einer Vergleichsgruppe aber aus Sicht des Autors nicht zwingend notwendig.

Bei der Anwendung des Max-Selbstregulationsmodells für die Bestimmung der dauerhaften Einstellungen der Teilnehmenden (MaxSumo-Ebene H, vgl. Kapitel 6.2.8) ist es eigentlich nicht zulässig, die Teilnehmenden – wie im vorliegenden Fall – ex post nach ihren Einschätzungen in der Vergangenheit zu befragen. Eine ex ante-Befragung war nicht möglich, weil vor Beginn des Fahrradwettbewerbs nicht feststand, wer später am Wettbewerb teilnehmen wird. Auch eine Befragung unmittelbar nach dem Start des Fahrradwettbewerbs wurde als nicht sinnvoll erachtet (vgl. Kapitel 4.1), aber eine Zuordnung der Teilnehmenden zu einer MaxSem-Stufe bereits unmittelbar nach dem Beginn des Wettbewerbs wäre die einzige Möglichkeit gewesen, um mit einer methodisch korrekten Vorher-Nachher-Befragung bereits nach dem ersten Wettbewerbsjahr mögliche Verhaltensänderung messen zu können. Wenn man abweichend von der vorliegenden Arbeit zusätzlich eine solche Befragung nach Wettbewerbsbeginn durchführt, dann kann die für den Südtiroler Fahrradwettbewerb gewählte Evaluationsmethode als Vorbild für die Evaluation ähnlicher Fahrradwettbewerbe dienen.

Beim Südtiroler Fahrradwettbewerb wäre es zudem sinnvoll, die Befragung der Teilnehmenden nach einem Jahr, also im November 2015, zu wiederholen, um auf einer wissenschaftliche(re)n Grundlage dauerhafte Einstellungen und Verhaltensweisen messen zu können (vgl. Trivector, ILS 2009: 24). Das Ziel sollte sein, eine Zeitreihenanalyse anzulegen, welche die im Lauf der Jahre durch den Fahrradwettbewerb erreichten Veränderungen im Mobilitätsverhalten verdeutlicht (vgl. FGSV 2012: 20).

## **7 Handlungsempfehlungen für den Fahrradwettbewerb 2015**

Die Organisatoren des Südtiroler Fahrradwettbewerbs sind zufrieden mit der Teilnehmendenzahl im ersten Jahr und glauben, der Fahrradwettbewerb sei „ein gutes Werkzeug, um den menschlichen Ehrgeiz anzusprechen“ (Interview Harald Reiterer). Die Herausforderung für die nächsten Jahre liegt darin, sowohl die Vorjahres-Mitglieder bei der Stange zu halten als auch neue Mitglieder zu generieren. Dabei ist „das 2. Jahr (...) das entscheidende Jahr zur Etablierung“ (Interview Martin Reis). Die Erfahrung aus Vorarlberg zeigt, dass das 2. Jahr viel schwieriger ist, denn „die Presse interessiert sich immer nur für Neues“ (Interview Martin Reis). In Vorarlberg gibt es mittlerweile nicht einmal mehr Pressemeldungen zur Abschlussveranstaltung des Fahrradwettbewerbs, die Bewerbung des Fahrradwettbewerbs erfolgt eher über Betriebs- und Gemeindezeitungen (ebd.).

Die Kombination des Fahrradwettbewerbs mit anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung – in Vorarlberg z. B. mit den zum Abschluss stattfindenden Fahrradparaden bzw. auch in Südtirol mit dem autofreien Tag in der europäischen Mobilitätswoche – scheint ein möglicher Weg, auch weiterhin Presseaufmerksamkeit zu generieren. Die „Meilensteine des Fahrradwettbewerbs sollten künftig kleine Bühnen sein für andere Fahrradinitiativen“ (Interview Andreas Pichler). Einzelne Aktionen bei den Südtiroler Veranstaltern (vgl. Kapitel 6.4) können hierfür allen Veranstaltern des Fahrradwettbewerbs 2015 als Best Practices empfohlen werden.

Bei einer erneuten Pressekooperation wären zusätzlichen zu den Themen aus dem Vorjahr auch monatliche Zwischenberichte sowie Porträts von Betrieben oder Personen, die beim Fahrradwettbewerb mitmachen, denkbar. Andreas Pichler hat im Interview das Potenzial des Fahrradwettbewerbs angesprochen, zwischen März und Oktober als „Grundrauschen“ für eine ständige Sichtbarkeit des Themas Radverkehr zu sorgen und somit auch für andere Radverkehrsmaßnahmen hilfreich zu sein (vgl. Kapitel 3.1). Denkbar wären z. B. auch die Eröffnung einer neuen Fahrradbrücke oder eines neuen Fahrradweges zeitgleich mit der Kick-Off-Veranstaltung des Fahrradwettbewerbs oder die Durchführung einer Fahrradwettbewerb-Start- oder Abschlussveranstaltung in der Siebergemeinde des Vorjahres.

Neben den landesweiten Medien, wo über den Fahrradwettbewerb 2014 relativ intensiv berichtet wurde (vgl. Kapitel 6.2.1), ist es auch wichtig, dass der Fahrradwettbewerb in den lokalen Gemeindezeitungen präsent ist. Das gilt insbesondere für die Landesteile, wo der Fahrradwettbewerb bislang keine oder nur wenige Teilnehmende generiert hat, also vor allem das Hochpustertal und das Gadertal (vgl. Kapitel 6.2.2). Wichtig für eine weitere Entwicklung des

Fahrradwettbewerbs ist zudem eine gute Netzwerkpflege, denn „der Erfolg steht und fällt mit den Betreuern in den Gemeinden und Betrieben“ (Interview Martin Reis).

Neben einer intensiven Pressearbeit und der Betreuung der wichtigen Multiplikatoren in den Betrieben und Gemeinden muss auch darüber nachgedacht werden, wie man erfolgreich Marketing für den Fahrradwettbewerb betreiben kann, sowohl online als auch im öffentlichen Raum. Der positive Ansatz in der Kommunikation sollte dabei erhalten bleiben. Fahrrad fahren soll sexy sein und Spaß machen, es soll nicht der Verzicht (aufs Autofahren) im Vordergrund stehen (Interview Andreas Pichler). Nach Möglichkeit sollte der individuelle Nutzen der einzelnen Teilnehmenden betont werden, denn “communicating the individual benefits of cycling is crucial to getting more people on bikes” (Pucher, Buehler 2012: 362). Wenn die Facebook-Seite einen größeren Beitrag zur Sensibilisierung und Aktivierung leisten soll, muss sie zukünftig deutlich intensiver gepflegt werden (vgl. Kapitel 6.3). Die Initiatoren aus Vorarlberg empfehlen Südtirol vor allem mehr Direktmarketing über das Internet (Interview Martin Reis).

Die sehr niedrigen Teilnehmendenzahlen von Vereinen und Schulen beim Fahrradwettbewerb 2014 zeigen allerdings, dass nicht alle Zielgruppen mit denselben Marketingkanälen und -materialien erreicht werden konnten. „Inhalte von Informations- und Kommunikationskampagnen (müssen) immer auf die Sprache und Kommunikationskanäle unterschiedlicher Zielgruppen abgestimmt werden, um dort die notwendige Aufmerksamkeit erreichen zu können“ (Hunecke, Haustein 2012: 50). Im nächsten Jahr wird es in Südtirol mit der Aktion „Schoolbiker“ ein spezielles Fahrradwettbewerb-Tool für Schulklassen geben (vgl. Kapitel 6.2.3). Dies ist ein weiterer wichtiger Schritt in die Richtung, verschiedene Zielgruppen mit verschiedenen Angeboten und Argumenten vom Fahrradwettbewerb (und somit vom Fahrradfahren) zu überzeugen. Die Erfahrung aus Vorarlberg zeigt, dass man Gemeinden in erster Linie mit ökologischen Argumenten (Verkehrsvermeidung, Klimaschutz, Lärmvermeidung) erreicht, Betriebe vor allem mit sozialen Aspekten und dem Argument der Mitarbeitergesundheit, Privatpersonen hingegen vor allem mit dem persönlichen sozialen Nutzen (Interview Martin Reis). Auch in Südtirol hat man schnell gemerkt, dass für die Motivation der Unternehmen und auch der Teilnehmenden der Gesundheitsaspekt durchaus wichtiger ist als der Umwelt- und Klimaschutzaspekt (Interview Andreas Pichler; vgl. auch Kapitel 6.4 und 6.5).

Die Erfahrung aus Vorarlberg zeigt außerdem, dass im Laufe der Jahre der Community-Gedanke des Fahrradwettbewerbs immer wichtiger wird (Interview Martin Reis). Die Etablierung von Teamrennen, die Initiierung von Facebook-Untergruppen analog zu „Stadtradeln“

und „Österreich radelt zur Arbeit“ sowie die geplante Einführung von „Blind-Dates“<sup>15</sup> über die Veranstaltungs-Website können dazu beitragen, den sozialen Aspekt des Fahrradwettbewerbs weiterzuentwickeln.

Die Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den offenen Fragen im Fragebogen (vgl. v. a. Kapitel 6.5) zeigen, dass mehrere Funktionen des Fahrradwettbewerbs noch besser erklärt werden müssen – dies kann auf der Website oder in den für die Veranstalter erstellten Dokumenten, aber auch bei der Eröffnungsveranstaltung erfolgen. Zum Beispiel wurde mehrmals die Möglichkeit gefordert, dass auch Privatpersonen am Fahrradwettbewerb teilnehmen können – diese Möglichkeit gab es bereits 2014. Um zahlreiche Wünsche und Rückmeldungen von Teilnehmenden aufzugreifen, sollte zudem explizit dargelegt werden, warum Freizeit- und Alltagskilometer nicht getrennt ausgewiesen werden.

Der größte Wunsch der befragten Teilnehmenden für den Fahrradwettbewerb 2015 ist „Fahrradwettbewerb-T-Shirts für alle Teilnehmer“ (vgl. Abbildung 22 auf S. 79). Es wird finanziell nicht möglich sein, T-Shirts an alle Teilnehmenden zu verschenken – aber zumindest mittelfristig sollte analog zu den Vorbildern „Bike to Work“ und „Stadtradeln“ (vgl. Kapitel 3.2) ein Online-Shop eingerichtet werden, für den z. B. T-Shirts, Smartphone-Hüllen und Sattelüberzüge mit dem Motiv des Südtiroler Fahrradwettbewerbs gestaltet werden. Durch diese „Fanartikel“ kann zum einen das Key Visual des Fahrradwettbewerbs verbreitet und im öffentlichen Raum sichtbar gemacht werden, zum anderen können die Einnahmen sogar zur Finanzierung des Fahrradwettbewerbs beitragen – wenngleich die Organisatoren des Fahrradwettbewerbs aus rechtlichen und organisatorischen Gründen den Verkauf nicht selbst durchführen können.

Die Abhängigkeit von öffentlichen Geldern, die jedes Jahr neu beantragt werden müssen, ist ein großes Problem für den Fahrradwettbewerb. Die Möglichkeit – analog zur Aktion „Stadtradeln“ – von den Veranstaltern Gebühren für die Teilnahme am Fahrradwettbewerb zu verlangen, wird von den Veranstaltern überwiegend abgelehnt (vgl. Kapitel 6.4). Wichtig wäre zur Etablierung des Fahrradwettbewerbs eine mehrjährige Finanzierungszusage der öffentlichen Geldgeber; sonst besteht die Gefahr, dass der Südtiroler Fahrradwettbewerb – ähnlich wie die Vorläuferaktionen 2007 und 2010 – wieder verschwindet, bevor er sich – wie der Vorarlberger Fahrradwettbewerb – als weithin bekannte alljährliche Massenveranstaltung etablieren kann, die nicht mehr wegzudenken ist (vgl. Kapitel 3.3.1).

---

<sup>15</sup> Dabei wird einem Teilnehmenden am Fahrradwettbewerb auf Wunsch ein anderer Teilnehmender zugelost, mit dem er ein „Freundschaftsrennen“ um die höhere Radl-Kilometerzahl startet.

Die Hauptziele des Vorarlberger Fahrradwettbewerbs für die nächsten Jahre sind es, die Zahl der Teilnehmenden weiter zu erhöhen und die Onlineplattform noch barrierefreier und intuitiver zu gestalten (Interview Martin Reis) – von Verbesserungen der Onlineplattform profitiert automatisch auch Südtirol. In Südtirol erhofft man sich für 2015 eine Verdoppelung der Teilnehmendenzahl (Interview Andreas Pichler).

Es ist sehr wichtig, sich Ziele für das nächste oder auch für in 5 Jahren zu setzen, denn „der Erfolg eines Programmes wird durch Ziele vorgegeben und an diesen gemessen“ (Finke 2009: 64). Man sollte sich für den Südtiroler Fahrradwettbewerb – und auch andere Mobilitätsmaßnahmen in Südtirol – sogenannte „impact evaluation indicators“ (Dziekan et al. 2013: 33) setzen, deren (Nicht-)Erreichung im Nachhinein evaluiert werden kann, z. B. dass ein bestimmter Anteil der Gesamtbevölkerung den Fahrradwettbewerb kennen oder am Wettbewerb teilnehmen soll. Wie in Kapitel 6.3 gezeigt, darf die Zahl der Teilnehmenden und der geradelten Kilometer aber nicht das einzige Erfolgskriterium von Fahrradwettbewerben sein.

Auf Basis der für die vorliegende Arbeit erstellten Fragebögen kann und sollte der Südtiroler Fahrradwettbewerb mit relativ geringem Aufwand auch in den Folgejahren evaluiert und die Ergebnisse der einzelnen Jahre miteinander verglichen werden. Insbesondere das MaxSem-Evaluationstool zur Einordnung des Mobilitätsverhaltens zeigt erst wissenschaftlich fundierte Ergebnisse, wenn es im Vorher-Nachher-Vergleich eingesetzt wird (Trivector, ILS 2009: 24; vgl. Kapitel 6.66.2.8). Durch eine regelmäßige Evaluation lässt sich leicht erkennen, welche Zielgruppen (noch nicht) erreicht wurden und wo Nachholbedarf besteht, um den Südtiroler Fahrradwettbewerb noch erfolgreicher zu machen.

## 8 Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit hat eine Übersicht über bisherige Evaluationen von Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Allgemeinen und von Fahrradwettbewerben im Speziellen geliefert und daraus eine Methodik abgeleitet, mit der man den Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 evaluieren konnte. Die zentrale Fragestellung war hierbei, ob der Fahrradwettbewerb eine erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung war, also ob eine Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr erreicht werden konnte.

Nur mit einer verlässlichen Evaluation von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements können die verantwortlichen Akteure in Politik und Unternehmen von der Wirksamkeit von Mobilitätsmanagement überzeugt werden. Die Kampagnen „Kopf an: Motor aus“, „Radlhauptstadt München“ und „effizient mobil“ sind Beispiele für Mobilitätsmanagementmaßnahmen, die professionell evaluiert wurden. Auf der Basis dieser und anderer Evaluations-Erfahrungen wurden in den vergangenen Jahren mehrere Leitfäden zur Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen entwickelt, darunter der MaxSumo-Bewertungsbogen.

Das Konzept „Fahrradwettbewerb“ zeichnet sich dadurch aus, dass sich RadfahrerInnen für einen Wettbewerb registrieren in einem definierten Zeitraum aufzeichnen, wie viele Kilometer sie mit dem Fahrrad zurücklegen. Am Ende des Aktionszeitraumes können diejenigen, die regelmäßig geradelt sind, Preise gewinnen. Dieser spielerische Ansatz der Radverkehrsförderung ist im deutschsprachigen Raum seit Jahren etabliert, Beispiele sind die Aktionen „Stadtradeln“ in Deutschland und „Bike to Work“ in der Schweiz. Der Erfolg dieser Wettbewerbe wird bislang vor allem in den Teilnehmer- und Kilometerzahlen gemessen, eine wissenschaftliche Evaluation der durch die Kampagnen erreichten (Verlagerungs-)Effekte fand bislang kaum statt.

In Südtirol spielt das Fahrrad zwar eine große Rolle im Tourismus und der Freizeitmobilität, als Alltagsverkehrsmittel ist es außerhalb der größten Städte des Landes aber bislang kaum etabliert. Es gibt verschiedene Projekte zur Förderung der Radmobilität, die bisherigen beiden Versuche, einen Fahrradwettbewerb durchzuführen, konnten sich jedoch nicht etablieren. Im Jahr 2014 wurde nun ein neuer Versuch gestartet und in Anlehnung an das Konzept des Vorarlberger Fahrradwettbewerbs erstmals ein landesweiter Fahrradwettbewerb initiiert.

Die Evaluation dieses Wettbewerbs hat sich am MaxSumo-Leitfaden zur Evaluation von Mobilitätsmanagementmaßnahmen orientiert. Zusätzlich wurden die Motive und Wünsche der Teilnehmenden und Veranstalter herausgearbeitet und der Südtiroler Fahrradwettbewerb mit anderen Fahrradwettbewerben verglichen. Tabelle 15 fasst die wichtigsten quantifizierbaren Ergebnisse der Evaluation zusammen. Die Tabelle ist nach den neun MaxSumo-Ebenen gegliedert, betrach-

tet also zuerst die Bewertung der Leistungen (= Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014), anschließend die Bewertung der angebotenen Mobilitätsoptionen (= Radmobilität in Südtirol allgemein) und schließlich die Gesamteffekte, die durch den Fahrradwettbewerb erreicht wurden.

**Tabelle 15:** Übersicht der Evaluationsergebnisse, gegliedert nach den MaxSumo-Ebenen  
(Quelle: eigene Erhebung; vgl. Kapitel 6)

Ebene	Titel	Ergebnis
<b>A</b>	Projektaktivitäten und -outputs	Für den Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014 wurden 50.500 € investiert. Es gab insgesamt 33 Medienveröffentlichungen, davon 18 Zeitungsartikel, zum Fahrradwettbewerb.
<b>B</b>	Bekanntheit der angebotenen Leistungen	43 der 51 Südtiroler Postleitzahlengebiete wurden durch die Teilnehmenden am Südtiroler Fahrradwettbewerb abgedeckt.
<b>C</b>	Nutzung der angebotenen Leistungen	Die 1.219 Teilnehmenden sind 851.358 Kilometer geradelt. Es gab 64 Veranstalter, darunter 46 Unternehmen und 14 Gemeinden.
<b>D</b>	Zufriedenheit mit den angebotenen Leistungen	82,5 % der Teilnehmenden waren insgesamt zufrieden, 98,2 % wollen auch 2015 wieder teilnehmen. 88 % der befragten Veranstalter waren insgesamt zufrieden, sie wollen alle auch 2015 wieder teilnehmen.
<b>E</b>	Akzeptanz der angebotenen Leistungen	12 % der Gemeinden und 11 % der größten Unternehmen in Südtirol haben teilgenommen. Insgesamt haben 0,24 % der Gesamtbevölkerung teilgenommen. 80 % der Befragten halten den Fahrradwettbewerb für eine sinnvolle Aktion, die jedes Jahr stattfinden sollte.
<b>F</b>	Nutzung der angebotenen Leistungen	In den drei größten Städten Südtirols liegt der Anteil des Fahrrads am Modal Split bei 28 % (Bozen), 18 % (Meran) bzw. 21 % (Brixen). In ländlichen, bergigen Landesteilen hat sich das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel noch nicht durchgesetzt.
<b>G</b>	Zufriedenheit mit den angebotenen Mobilitätsoptionen	Die Befragten sind zu 65 % zufrieden mit dem Fahrradfahren in Südtirol allgemein. Den höchsten Zufriedenheitsindikator erreichen die Fahrradwege (89,5 %), den niedrigsten die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn (24,7 %).
<b>H</b>	Dauerhafte Einstellungen und Verhaltensweisen	61,5 % der Teilnehmenden benutzen sowieso nur selten oder gar nicht das Auto, bei ihnen kann der Fahrradwettbewerb kaum Verlagerungspotenzial aktivieren. 25 % der Befragten haben angegeben, dass sich durch den Fahrradwettbewerb ihre Einstellung zur Autonutzung geändert hat. Für viele Befragte ist durch den Fahrradwettbewerb das Thema Fahrrad/Mobilität ein Gesprächsthema in der Familie (50 % der Teilnehmenden) oder im Büro (65 % der Fahrradpendler) geworden.
<b>I</b>	Systemauswirkungen	Knapp 30 % der Teilnehmenden sind dank Fahrradwettbewerb mehr Fahrrad gefahren. Durch den Fahrradwettbewerb sind 60.250 zusätzliche Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt worden, 27 % davon haben Autofahrten ersetzt. Die tatsächlich erzielte CO <sub>2</sub> -Einsparung beträgt 4,1 t, es ist aber von weiteren zukünftigen Verhaltensänderungen und Verlagerungseffekten auszugehen, die durch den Fahrradwettbewerb initiiert wurden.

Mit einem Investitionsvolumen von 50.500 € wurde ein Wettbewerb organisiert, der in 43 der 51 Südtiroler Postleitzahlengebieten insgesamt 1.219 Teilnehmende generieren konnte, die für insgesamt 64 Veranstalter mehr als 850.000 Kilometer geradelt sind. Die Zufriedenheit der Teilnehmenden sowie der Veranstalter – fast alle wollen auch im Folgejahr wieder am Wettbewerb teilnehmen – sowie die Akzeptanz des Fahrradwettbewerbs – 80 % der Befragten halten ihn für eine sinnvolle Aktion, die jedes Jahr stattfinden sollte – sind sehr hoch.

Deutlich weniger positiv wird die Lage der Radmobilität allgemein beurteilt. Südtirol verfügt zwar über ein hervorragend ausgebautes Radwegenetz, aber insbesondere bei den Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn besteht noch dringender Handlungsbedarf.

Gemessen an der Zahl der Teilnehmenden und Veranstalter – und auch im Vergleich zum ersten Fahrradwettbewerb in Tirol – war der erste Südtiroler Fahrradwettbewerb ein Erfolg, der unbedingt wiederholt und weiterentwickelt werden sollte. Allerdings sollte der Erfolg einer Maßnahme, deren Ziel die Verlagerung des Autoverkehrs auf das Fahrrad ist, nicht länger daran gemessen werden, wie viele Menschen im Aktionszeitraum Fahrrad gefahren sind. Es sollte vor allem gemessen werden, wie viele Menschen, die im Aktionszeitraum Fahrrad gefahren sind, ohne die Umsetzung des Fahrradwettbewerbs stattdessen Auto gefahren wären. Die vorliegende Arbeit zeigt eine Möglichkeit auf, diese Frage zu beantworten.

Die Evaluationsergebnisse zeigen, dass der Fahrradwettbewerb dazu beigetragen hat, dem Thema Fahrrad mehr öffentliche Aufmerksamkeit zu verleihen, das „Fahrradklima“ in den Unternehmen zu verbessern und tatsächlich eine Verkehrsverlagerung zu initiieren. Für 50 % der Befragten ist das Thema Fahrrad/Mobilität ein Gesprächsthema in der Familie geworden, für 65 % der Fahrradpendler zu einem Gesprächsthema im Büro. Allerdings nutzen 61,5 % der Teilnehmenden sowieso nur selten oder gar nicht das Auto, etwa 790.000 der gut 850.000 geradelten Kilometer wären auch ohne Fahrradwettbewerb mit dem Fahrrad zurückgelegt worden. Die durch den Wettbewerb erreichte tatsächliche CO<sub>2</sub>-Einsparung beträgt nur 4,1 t. Die Befragungsergebnisse lassen aber vermuten, dass durch den Fahrradwettbewerb weitere zukünftige Verhaltensänderungen und Verlagerungseffekte initiiert wurden.

Südtirol ist ein gutes Experimentierfeld für Mobilitätsmaßnahmen, die auch in andere alpine, ländliche und/oder italienische Regionen übertragen werden können – das gilt auch für den Fahrradwettbewerb. Der Fahrradwettbewerb allein macht Südtirol nicht zur Modellregion für nachhaltige Mobilität. Wenn in Zukunft nicht mehr nur darauf geachtet wird, WIE VIELE Teilnehmende man erreicht, sondern vor allem auch, WELCHE Teilnehmenden man erreicht, kann der Fahrradwettbewerb aber ein unverzichtbarer Baustein der nachhaltigen Mobilität in Südtirol werden.

## Literaturverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) (Hrsg.) (2015): ADFC Radreiseanalyse 2015. 16. Bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt. Vortrag auf der Internationalen Tourismusbörse ITB. Internet:

[http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/8/182/ADFC\\_Radreiseanalyse\\_2015.pdf](http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/8/182/ADFC_Radreiseanalyse_2015.pdf) (17.03.2015).

Apollis – Institut für Sozialforschung und Demoskopie (apollis) (2013): Mobilitätsindikatoren für die Gemeinden des Burggrafenamtes – Berichte für jede Gemeinde. Erhebung im Rahmen des Projektes Nachhaltige Mobilität Burggrafenamt (NaMoBu). Bozen (apollis).

Arlt, C. (2013): Eine Analyse von Angebot und Nachfrage im Fahrradtourismus am Beispiel des Etschtals/Südtirol. Göttingen (unveröffentlichte Masterarbeit).

Autonome Provinz Bozen-Südtirol – Landesinstitut für Statistik (ASTAT) (Hrsg.) (2009): Südtiroler Energiebilanz. *ASTAT-Schriftenreihe*, 179. Bozen.

Autonome Provinz Bozen-Südtirol – Ressort für Raumordnung, Umwelt und Energie (Landesregierung Südtirol) (Hrsg.) (2011): Klimaplan Energie-Südtirol-2050. Bozen.

Autonome Provinz Bozen-Südtirol (Hrsg.) (2013): Südtirol Pass weiter auf Erfolgskurs. *Südtirol Mobil* 2 (2): 1. Internet: <https://www.sii.bz.it/de/suedtirol-pass/suedtirol-mobil-nr-022013> (02.03.2015).

Autonome Provinz Bozen-Südtirol (Hrsg.) (2014a): Rad und E-Mobility: Südtirol wird Modellregion nachhaltiger Mobilität. Pressemitteilung. Internet: [www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?news\\_action=4&news\\_article\\_id=479207](http://www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?news_action=4&news_article_id=479207) (16.12.2014).

Autonome Provinz Bozen-Südtirol (Hrsg.) (2014b): Brennerautobahn: Mautbefreiung für Pendler bei Umleitung. Pressemitteilung. Internet: [www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?news\\_action=4&news\\_article\\_id=479210](http://www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?news_action=4&news_article_id=479210) (16.12.2014).

Autonome Provinz Bozen-Südtirol (Hrsg.) (2015): Climareport Südtirol – Alto Adige. Dezember 2014. Internet: [www.provinz.bz.it/wetter/climareport.asp?clim\\_action=300&clim\\_image\\_id=351227](http://www.provinz.bz.it/wetter/climareport.asp?clim_action=300&clim_image_id=351227) (03.03.2015).

Autonome Provinz Bozen-Südtirol (Hrsg.) (o. J.): In Südtirol verwendete Postleitzahlen. Internet: [www.provinz.bz.it/landmaus/de/landmaus-online/tipps-tricks.asp?&somepubl\\_action=300&somepubl\\_image\\_id=231010](http://www.provinz.bz.it/landmaus/de/landmaus-online/tipps-tricks.asp?&somepubl_action=300&somepubl_image_id=231010) (17.02.2015).

Bamberg, S. (2012a): Wie funktioniert Verhaltensveränderung? Das MAX-Selbstregulationsmodell. In: Stiewe, M. und U. Reutter (Hrsg.): *Mobilitätsmanagement - Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*: 76-101. Essen (Klartext).

Bamberg, S. (2012b): Understanding and promoting bicycle use – insights from psychological research. In: Parkin, J. (Hrsg.): *Cycling and Sustainability*: 219-246. Bingley (Emerald Group).

Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt (bzgbga) (Hrsg.) (2013): Mobilitätserhebung im Bezirk Burggrafenamt. Internet:

[www.namobu.it/sites/default/files/pm\\_mobilitaetserhebung\\_burggrafenamnt\\_namobu\\_2606201\\_-c000119606.pdf](http://www.namobu.it/sites/default/files/pm_mobilitaetserhebung_burggrafenamnt_namobu_2606201_-c000119606.pdf) (12.01.2015).

Bhattacharjee, A. (2012): *Social Science Research: Principles, Methods, and Practices* (2nd edition). Tampa (University of South Florida).

BLS, Ökoinstitut Südtirol (Hrsg.) (2014): *Radle auch du mit!* Webseite Südtiroler Fahrradwettbewerb. Internet: [www.suedtirolradelt.bz.it](http://www.suedtirolradelt.bz.it) (08.01.2015).

Brög, W. (2010): *Kopf an - Motor aus. Oder: Kampagne an - Kopf aus?* *mobilogisch* 4 (31): 43.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) (2012): *Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln*. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.) (2006): *Radverkehrsförderung in Bozen – „Plan zur Radmobilität in Bozen“*. Internet: [www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2059](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2059) (05.03.2015).

CIVITAS (Hrsg.) (2010): *Policy Advice Notes: Radfahrerfreundliche Städte – wie Städte das Radfahren fördern können*. Internet: [www.civitas.eu/sites/default/files/civitas\\_ii\\_policy\\_advice\\_notes\\_03\\_cycling\\_walking\\_de.pdf](http://www.civitas.eu/sites/default/files/civitas_ii_policy_advice_notes_03_cycling_walking_de.pdf) (30.12.2014).

Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU) (Hrsg.) (2009): *Klimaschutz im Stadtverkehr: 40 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-(k)ein Problem?* Berlin.

Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU) (Hrsg.) (2011): *Klimaschutz durch stärkere Fahrradnutzung – Analysen A-1/2011*. Internet: [www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-01.pdf](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-01.pdf) (29.07.2014).

Dziekan, K., V. Riedel, S. Müller, M. Abraham, S. Kettner und S. Daubitz (2013): *Evaluation matters – A practitioners' guide to sound evaluation for urban mobility measures*. Münster (Waxmann).

EPOMM-Sekretariat (Hrsg.) (2009): *MAXimiertes Mobilitätsmanagement. Ein Führer durch die Ergebnisse des MAX-Projekts – mit dem Ziel einer Verbreitung, Standardisierung und Optimierung von Mobilitätsmanagement*. Internet: [www.fgm.at/docs/Max\\_Brochure\\_DE.pdf](http://www.fgm.at/docs/Max_Brochure_DE.pdf) (05.01.2015).

EU South Baltic Programme (Hrsg.) (2014a): *abc multimodal – Common Evaluation Method. Version 2.0*. Internet: [www.abcmultimodal.eu/concept-for-evaluation.html?file=tl\\_files/Bilder/Project/WP4\\_output\\_documents/140428-CP4-ABC-InfoManager-evaluation-concept2final.pdf](http://www.abcmultimodal.eu/concept-for-evaluation.html?file=tl_files/Bilder/Project/WP4_output_documents/140428-CP4-ABC-InfoManager-evaluation-concept2final.pdf) (22.12.2014).

EU South Baltic Programme (Hrsg.) (2014b): *Bike Fridays*. Internet: [www.abcmultimodal.eu/bike-fridays.html](http://www.abcmultimodal.eu/bike-fridays.html) (02.03.2015).

European Platform on Mobility Management (EPOMM) (Hrsg.) (2007): *Case Study: Bike to Work in Bolzano/Bozen*. Internet: [www.epomm.eu/index.php?id=2771&lang1=en&study\\_id=1395](http://www.epomm.eu/index.php?id=2771&lang1=en&study_id=1395) (02.03.2015).

EVA-TREN (Improved decision-aid methods and tools to support evaluation of investment for transport and energy networks in Europe) (Hrsg.) (2008): Deliverable 5: Guidelines for ex-ante and ex-post evaluation. Internet: [www.transport-research.info/Upload/Documents/201212/20121215\\_150809\\_37259\\_Deliberable\\_5.pdf](http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201212/20121215_150809_37259_Deliberable_5.pdf) (30.12.2014).

Finke, T. (2009): Wirkungen von Mobilitätsmanagement-Programmen. Entwicklung eines Evaluationsverfahrens. *Berichte Stadt Region Land des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen*, B 50. Aachen (RWTH).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.) (2012): Hinweise zur Evaluation von verkehrsbezogenen Maßnahmen. Ausgabe 2012. Köln (FGSV).

Garrard, J., C. Rissel und A. Bauman (2012): Health benefits of Cycling. In: Pucher, J. und R. Buehler (Hrsg.): *City Cycling*: 31-56. Cambridge, London (MIT Press).

Gemeinde Bozen (2007): Mit dem Rad zur Arbeit 2007. Eine Initiative der Gemeinde Bozen. Internet: [www.gemeinde.bozen.it/mobilita\\_context02.jsp?ID\\_LINK=3090&page=2&area=122&id\\_context=6958](http://www.gemeinde.bozen.it/mobilita_context02.jsp?ID_LINK=3090&page=2&area=122&id_context=6958) (10.02.2015).

Gemeinde Bozen (2008): Mit dem Rad zur Schule 2008. Eine Initiative der Gemeinde Bozen in Zusammenarbeit mit Oberschülern. Internet: [www.gemeinde.bozen.it/mobilita\\_context02.jsp?ID\\_LINK=3317&area=122](http://www.gemeinde.bozen.it/mobilita_context02.jsp?ID_LINK=3317&area=122) (10.02.2015).

Götz, K. und J. Deffner (2009): Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt - praktische Schritte zur Veränderung. In: BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): *Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis* (direkt, 65): 39-52. Bremerhaven (NW-Verlag).

Handels-, Industrie-, Handwerks- und Landwirtschaftskammer Bozen (Handelskammer Bozen) (Hrsg.) (2014): Die 100 größten Unternehmen Südtirols. Internet: [www.camcom.bz.it/de-DE/WIFO/Wirtschaftsdaten/top\\_100-de.html](http://www.camcom.bz.it/de-DE/WIFO/Wirtschaftsdaten/top_100-de.html) (10.03.2015).

Hochstein, J. (2012): Entwicklung, Chancen und Potenziale von Pedelecs. Vortrag im Workshop „Pedelecs im Alltag“ des Regionalverbands FrankfurtRheinMain am 12.12.2012. Internet: [www.region-frankfurt.de/media/custom/2033\\_228\\_1.PDF?1358163438](http://www.region-frankfurt.de/media/custom/2033_228_1.PDF?1358163438) (15.12.2014).

Hörten, A., S. Forslund, P. Nilsson und L. Jönsson (2008): Utvärderingsrapport Inga löjliga bilresor 2008. Malmö (Malmö stad Gatukontoret). Internet: [www.malmo.se/download/18.6e1be7ef13514d6cfcc800036835/Utv%C3%A4rdering+INGA+L%C3%96JLIGA+BILRESOR+2008.pdf](http://www.malmo.se/download/18.6e1be7ef13514d6cfcc800036835/Utv%C3%A4rdering+INGA+L%C3%96JLIGA+BILRESOR+2008.pdf) (29.12.2014).

Horton, D. und J. Parkin (2012): Conclusion: Towards a revolution in Cycling. In: Parkin, J. (Hrsg.): *Cycling and Sustainability*: 303-325. Bingley (Emerald Group).

Hunecke, M. und S. Haustein (2012): Methoden der empirischen Sozialforschung zur Identifikation von Zielgruppen für umweltfreundliche Mobilitätsangebote. In: Stiewe, M. und U. Reutter (Hrsg.): *Mobilitätsmanagement - Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*: 49-61. Essen (Klartext).

Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen (ISB), Institut für empirische und angewandte Sozialforschung an der JLU Gießen (IEAS) (Hrsg.) (2004): Leitlinien zur Evaluation verkehrlicher Maßnahmen und Programme. Aachen, Gießen.

Landesinstitut für Statistik der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol (ASTAT) (Hrsg.) (2014): Mobilität und Verkehr in Südtirol 2012. *ASTAT Schriftenreihe*, 199. Bozen.

Litman, T. (2014): Evaluation Active Transport Benefits and Costs. Guide to Valuing Walking and Cycling Improvements and Encouragement Programs. Victoria, BC (Victoria Transport Policy Institute).

Louen, C. (2013): Wirkungsabschätzung von Mobilitätsmanagement. Ansatzpunkte zur Modellierung & Ableitung von Potentialen und Wirkungen am Beispiel des betrieblichen Mobilitätsmanagements. *Berichte Stadt Region Land des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen*, B 55. Aachen (RWTH).

Louen, C. und R. Farrokhikhiavi (2012): CO<sub>2</sub>-Einsparung und Verlagerungspotenziale von Mobilitätsmanagementmaßnahmen. In: Stiewe, M. und U. Reutter (Hrsg.): *Mobilitätsmanagement - Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*: 183-197. Essen (Klartext).

Massink, R., M. Zuidgeest, J. Rijnsburger, O. L. Sarmiento und M. van Maarseveen (2011): The climate value of cycling. *Natural Resources Forum* 35 (2): 100-111.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hrsg.) (2008): Praktijkonderzoek effecten fietsbeloning werknemer route Zaanstad – Amsterdam. Internet: [epomm.eu/maxeva/uploads/rapportage\\_actieweek\\_fietsbeloning.pdf](http://epomm.eu/maxeva/uploads/rapportage_actieweek_fietsbeloning.pdf) (30.12.2014).

Monheim, H. (Hrsg.) (2005): Fahrradförderung mit System – Elemente einer angebotsorientierten Radverkehrspolitik. *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, 8. Mannheim (MetaGIS-Infosysteme).

Nederlands Instituut voor Sport en Beweging (NISB) (Hrsg.) (2009): Effectevaluatie Fietsen Scoort. Internet: [publications.tno.nl/publication/101183/Aa3x0f/hendriksen-2009-effectevaluatie.pdf](http://publications.tno.nl/publication/101183/Aa3x0f/hendriksen-2009-effectevaluatie.pdf) (10.12.2014).

Ökoinstitut Südtirol (2014): Südtirol radelt 2014 – Der erste Südtiroler Fahrradwettbewerb. Endbericht. Bozen.

Ökoinstitut Südtirol (o. J.): Verbesserung und Förderung der Fahrradmobilität: eine spezifische Marketingstrategie – Das Beispiel von Bozen. Internet: [www.trendy-travel.eu/docs/Resource\\_Pack\\_Bike\\_mobility\\_branding\\_strategy\\_DE0.pdf](http://www.trendy-travel.eu/docs/Resource_Pack_Bike_mobility_branding_strategy_DE0.pdf) (02.03.2015).

Pooley, C. G., D. Horton, G. Scheldeman, M. Tight, H. Harwatt, A. Jopson, T. Jones, A. Chisholm und C. Mullen (2012): The role of walking and cycling in reducing the impacts of climate change. In: Ryle, T. und L. Chapman (Hrsg.): *Transport and Climate Change*: 175-196. Bingley (Emerald Group).

Pörnbacher, H. und U. Becker (2013): Die Mobilität der Haushalte im Großraum Brixen – Analyse des Mobilitätsverhaltens sowie Abschätzung des Potentials für die Radmobilität und Nahverkehr. Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zum Verkehrsverhalten

der ansässigen Bevölkerung in den Gemeinden Brixen und Vahrn. Internet: [www.brixen.it/media/a40ad14c-4218-4384-9d9d-9fe443dbb75b/modal-dt.pdf](http://www.brixen.it/media/a40ad14c-4218-4384-9d9d-9fe443dbb75b/modal-dt.pdf) (02.03.2015).

Prenzel, T. (2012): Hat die „Kopf-an“ Kampagne mehr Leute aufs Fahrrad bekommen? Auf jeden Fall hat sie in der Politik und der Verwaltung was bewegt - Interne Wirkungen der „Kopf an: Motor aus.“-Kampagne. *mobilogisch* 33 (3): 13-15.

Pro Velo Schweiz (Hrsg.) (2014a): Evaluation bike to work 2014. Teilnehmende. Internet: [www.biketowork.ch/fileadmin/user\\_upload/Dokumente\\_\\_\\_Download/Umfrage\\_bike\\_to\\_work\\_2014.pdf](http://www.biketowork.ch/fileadmin/user_upload/Dokumente___Download/Umfrage_bike_to_work_2014.pdf) (10.12.2014).

Pro Velo Schweiz (Hrsg.) (2014b): Bike to Work – Facts&Figures 2014. Internet: [www.biketowork.ch/fileadmin/user\\_upload/2014/Auswertungen\\_2014/Facts\\_\\_\\_Figures\\_bike\\_to\\_work\\_2014.pdf](http://www.biketowork.ch/fileadmin/user_upload/2014/Auswertungen_2014/Facts___Figures_bike_to_work_2014.pdf) (10.12.2014).

Pucher, J. und R. Buehler (2008): Making cycling irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Review*, 28 (4): 495-528.

Pucher, J. und R. Buehler (Hrsg.) (2012): *City Cycling*. Cambridge, London (MIT Press).

Radlobby Österreich (Hrsg.) (2014): Österreich radelt zur Arbeit – Abschlussbericht Kampagne 2014. Wien (nicht veröffentlicht).

raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation (raumkom), Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (Wuppertal Institut) (Hrsg.) (2011): Kurzfassung des Endberichts zur Evaluation „Radlhauptstadt München“. Internet: [www.rismuenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2497925.pdf](http://www.rismuenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2497925.pdf) (02.03.2015).

Rees, W. E. (2001): Ecological Footprints and Urban Transportation: The Bicycle Path to Urban Sustainability. In: Tolley, R. und B. Turton (Hrsg.): *Global Transport Issues*: 300-311. London, New York (Tauris).

Reiterer, H. (2014): Südtirol – Modellregion für nachhaltige, alpine Mobilität. Vortragsreihe Car-Sharing Südtirol, Februar 2014 (nicht veröffentlicht).

Ricerche e Servizi per il Territorio srl (RST) (2012): Grenzen und Potenzial des Südtiroler Mobilitätssystems. Operationelle Zusammenfassung. Internet: [www.mobilitaetsagentur.bz.it/download/sintesi\\_operativa\\_dt.pdf](http://www.mobilitaetsagentur.bz.it/download/sintesi_operativa_dt.pdf) (26.06.2015).

Service- und Kompetenzzentrum Kommunaler Klimaschutz beim Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU) (Hrsg.) (2013): *Klimaschutz & Mobilität. Beispiele aus der kommunalen Praxis – so lässt sich was bewegen*. Köln.

Stiftung Vital (Hrsg.) (2010): Zähl mit – sei fit 2010. Stiftung Vital macht mobil gegen den inneren Schweinehund. Internet: [www.stiftungvital.it/163d391.html](http://www.stiftungvital.it/163d391.html) (10.02.2015).

Südtirol Online (stol) (2014a): Neuer Präsident beim Verein Städtenetzwerk Südtirol. Internet: [www.stol.it/Artikel/Chronik-im-Ueberblick/Lokal/Neuer-Praesident-beim-Verein-Staedtenetzwerk-Suedtirol](http://www.stol.it/Artikel/Chronik-im-Ueberblick/Lokal/Neuer-Praesident-beim-Verein-Staedtenetzwerk-Suedtirol) (09.02.2015).

Südtirol Online (stol) (2014b): Städtenetzwerk Südtirol öffnet sich radfreundlichen Unterkünften. Internet: [www.stol.it/Artikel/Wirtschaft/Lokal/Staedtenetzwerk-Suedtirol-oeffnet-sich-radfreundlichen-Unterkuenften](http://www.stol.it/Artikel/Wirtschaft/Lokal/Staedtenetzwerk-Suedtirol-oeffnet-sich-radfreundlichen-Unterkuenften) (09.02.2015).

Südtiroler Bürgernetz (Hrsg.) (2015): Südtiroler Gemeinden. Internet: [www.provinz.bz.it/de/institutionen/institutionen-kategorien.asp?bninf\\_tyid=60](http://www.provinz.bz.it/de/institutionen/institutionen-kategorien.asp?bninf_tyid=60) (10.03.2015).

Tappeiner, U., O. Lechner und G. Tappeiner (Hrsg.) (2007): Nachhaltiges Südtirol? Indikatoren zu Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft. Bozen (Athesia).

Trivector, ILS (Hrsg.) (2009): MaxSumo – Ein Leitfaden für die Planung, das Monitoring und die Evaluierung von Mobilitätsprojekten. Internet: [http://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news\\_section\\_file/file/2481/leitfaden-maxsumo.pdf?lm=1418801184](http://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/2481/leitfaden-maxsumo.pdf?lm=1418801184) (02.03.2015).

Umweltbundesamt (UBA) (Hrsg.) (2006): „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“. Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung. Dessau.

Umweltbundesamt (UBA) (Hrsg.) (2010): CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. Dessau-Roßlau.

Umweltbundesamt (UBA) (Hrsg.) (2013): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Dessau-Roßlau.

Velo Mondial, ISIS, Interactions (Hrsg.) (2013): CIVITAS Mimosa – Cleaner and better transport in cities. Final Summary Report. o. O.

Verband der Automobilindustrie (VDA) (Hrsg.) (2009): Handeln für den Klimaschutz – CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Automobilindustrie. Internet: [https://www.vda.de/dam/vda/publications/1251968355\\_de\\_1980966956.pdf](https://www.vda.de/dam/vda/publications/1251968355_de_1980966956.pdf) (09.03.2015).

Vorarlberg MOBIL (Hrsg.) (2011): Radfahren in der kalten Jahreszeit – Ergebnisse der Vorarlber MOBIL Fahrrad-Umfrage 2010. Internet: [www.vorarlberg.at/pdf/vorarlbergmobil-umfragewi.pdf](http://www.vorarlberg.at/pdf/vorarlbergmobil-umfragewi.pdf) (27.11.2014).

Wagner, M. (2014): Gemeinsam statt einsam – für eine gemeinsame Verkehrspolitik der Alpenregionen. *Naturschutzblatt* 10 (1): 12-15.

Welsch, J. und S. Haustein (2012): MaxSumo – ein Leitfaden zur Planung und Evaluation von Mobilitätsmanagementprojekten in Europa. In: Stiewe, M. und U. Reutter (Hrsg.): *Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*: 142-153. Essen (Klartext).

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (Wuppertal Institut) (Hrsg.) (2010): Projektmonitoring der Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ im Jahr 2009. Endbericht. Wuppertal.

# Anhang

## Fragebogen Teilnehmende



### Südtirol Radelt 2014

#### Fragebogen

1. **Wie haben Sie erfahren, dass es den Südtiroler Fahrradwettbewerb gibt?**

(Mehrfachnennung möglich)

- Zeitungsartikel
- Beitrag im Fernsehen
- Postkarten-Flyer
- Infos vom Arbeitgeber
- Infos vom Verein
- Infos von der Gemeinde
- Facebook
- Empfehlung von Kollegen oder Freunden
- Sonstiges:

2. **Warum haben Sie am Südtiroler Fahrradwettbewerb teilgenommen?**

1 = wichtigster Grund; 5 = unwichtigster Grund; jede Zahl kann nur einmal vergeben werden

- ⬆  Wegen dem Gemeinschaftsgefühl, das durch den Fahrradwettbewerb erzeugt wurde
- ⬆  Weil Fahrrad fahren die Umwelt schont
- ⬆  Weil Fahrrad fahren Spaß macht
- ⬆  Weil ich gehofft habe, bei der Verlosung etwas zu gewinnen
- ⬆  Weil Fahrrad fahren gut für meine Gesundheit ist

3. **Durch die Teilnahme am Südtiroler Fahrradwettbewerb...**

(Mehrfachnennung möglich)

- ... fühle ich mich bestärkt, weiterhin mit dem Rad zu fahren
- ... beabsichtige ich, in Zukunft häufiger mit dem Rad zu fahren
- ... denke ich häufiger über die Wahl meines Verkehrsmittels nach
- ... bin ich mehr Fahrrad gefahren (als ich gefahren wäre, wenn es den Fahrradwettbewerb nicht gegeben hätte)

4. **Wie viele Kilometer sind Sie im Zeitraum des Südtiroler Fahrradwettbewerbs Fahrrad gefahren?**

(entspricht der Eingabe auf der Website)

5. **Wie viele Kilometer wären Sie im selben Zeitraum schätzungsweise Fahrrad gefahren, wenn es den Fahrradwettbewerb nicht gegeben hätte?**

6. Falls Sie angegeben haben, dass Sie durch den Fahrradwettbewerb mehr Fahrrad gefahren sind: Wie hätten Sie diese zusätzlich geradelten Kilometer zurückgelegt, wenn es den Fahrradwettbewerb nicht gegeben hätte?

(Angabe in % der gefahrenen Kilometer)

	%
Ich wäre mit dem Auto gefahren	<input type="text"/>
Ich wäre mit der Bahn gefahren	<input type="text"/>
Ich wäre mit dem Bus gefahren	<input type="text"/>
Ich wäre zu Fuß gegangen	<input type="text"/>
Es handelt sich um zusätzliche Wege, die ich sonst nicht gemacht hätte, z.B. sportliche Radtouren	<input type="text"/>

7. Für welche Wegezwecke haben Sie das Fahrrad in den letzten Monaten genutzt?

	(fast) täglich	1-3 Tage/Woche	seltener	(fast) nie
Arbeitsweg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausbildung (z.B. zur Schule)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dienstlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkauf	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freizeit (z.B. ins Kino)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrradtouren, -sport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Wie zufrieden sind Sie bezüglich folgender Punkte mit dem Südtiroler Fahrradwettbewerb?

	sehr zufrieden	ziemlich zufrieden	weder zufrieden noch unzufrieden	wenig zufrieden	nicht zufrieden	kann ich nicht beurteilen
Informationen zu Ablauf, Anmeldung und Prämierung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aufbau und Verständlichkeit der Website	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Gibt es etwas am Fahrradwettbewerb, mit dem Sie besonders unzufrieden waren?

10. Welchen Aussagen zum Südtiroler Fahrradwettbewerb stimmen Sie zu?

(Mehrfachnennung möglich)

<input type="checkbox"/> Der Fahrradwettbewerb ist wichtig für den Umwelt- und Klimaschutz
<input type="checkbox"/> Der Fahrradwettbewerb macht Lust aufs Radfahren
<input type="checkbox"/> Der Fahrradwettbewerb ist eine sinnvolle Aktion, die jedes Jahr stattfinden sollte
<input type="checkbox"/> Der Fahrradwettbewerb bringt nichts und ist überflüssig

Die Fragen 11-13 müssen Sie nur beantworten, wenn Sie in den letzten Monaten regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren sind.

11. **Hat der Fahrradwettbewerb dazu geführt, dass Sie sich im Büro mit Kollegen oder Vorgesetzten über Mobilität(sverhalten) und Radfahren unterhalten haben?**

ja

nein

12. **Hat der Fahrradwettbewerb dazu geführt, dass Radfahren in Ihrem Unternehmen positiver beurteilt wird als noch im vergangenen Jahr?**

ja

nein

13. **Wie weit ist Ihre Wohnung vom Arbeitsplatz entfernt (in km)?**

14. **Hat der Fahrradwettbewerb dazu geführt, dass Sie sich zu Hause mit der Familie über Mobilität(sverhalten) und Radfahren unterhalten haben?**

ja

nein

15. **Falls es 2015 wieder einen Fahrradwettbewerb gibt, werden Sie wieder teilnehmen?**

ja

nein

16. **Welche Veränderungen am Fahrradwettbewerb wünschen Sie sich für die Zukunft?**

(Mehrfachnennung möglich)

Kilometerzahl auch per Smartphone-App eintragbar

Besser verständliche Informationen

Verlosung von mehr oder besseren Gewinnen

Fahrradwettbewerb-T-Shirts für alle Teilnehmer

Frühzeitigere und intensivere Bewerbung, u.a. in Zeitungen und an Bushaltestellen

Die Unternehmen sollten den Fahrradwettbewerb intern mehr bewerben

Teilnahmemöglichkeit für Schulklassen

Statistische Unterscheidung zwischen Alltagswegen und Sport-/Freizeit-Radeln

Website interaktiver gestalten und Kommunikation zwischen den Teilnehmern erleichtern

Sonstige eigene Wünsche:

17. **Wie zufrieden sind Sie bezüglich folgender Punkte mit Fahrradfahren in Südtirol ganz allgemein und wie wichtig sind Ihnen die einzelnen Punkte?**

	sehr zufrieden	ziemlich zufrieden	weder zufrieden noch unzufrieden	wenig zufrieden	nicht zufrieden	kann ich nicht beurteilen	Gewichtung				
							--	-	+	++	
Fahrradwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrradabstellanlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrssicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beschilderungen und Informationen für Radfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. **Welche der folgenden Aussagen beschreibt am besten Ihre Einschätzung Ihrer derzeitigen Autonutzung im Alltag und, ob Sie die Absicht haben, die Auto-Nutzung für einige oder alle der von Ihnen üblicherweise zurückgelegten Wege einzuschränken?**

Bitte wählen Sie die Aussage, die am besten zu Ihrer derzeitigen Situation passt, und markieren Sie nur eine Option

- Ich besitze kein Auto bzw. kann das im Haushalt vorhandene Auto nicht benutzen. Deshalb ist eine Einschränkung meiner Autonutzung derzeit kein Thema für mich.
- Aufgrund meiner Beschäftigung mit dem Thema Alltagsmobilität habe ich mich bewusst entschieden, anstelle des Autos möglichst oft andere Verkehrsmittel zu benutzen. Auch in den nächsten Monaten werde ich meine geringe Autonutzung beibehalten bzw. noch weiter verringern.
- Zurzeit benutze ich zwar noch oft das Auto, es ist aber mein festes Ziel, meine Autonutzung zu verringern. Ich weiß auch schon genau, wie ich dieses Ziel erreiche, ich muss meinen Plan nur noch regelmäßig in die Tat umsetzen.
- Zurzeit benutze ich noch oft das Auto. Ich überlege aber, meine Autonutzung zu verringern. Ich bin mir aber noch nicht sicher, ob und wie ich dieses Ziel erreichen kann.
- Ich benutze oft das Auto. Grundsätzlich würde ich zwar gerne weniger Auto fahren, zurzeit fühle ich mich dazu aber aufgrund äußerer Zwänge nicht in der Lage.
- Ich benutze oft das Auto. Sicherlich gibt es Wege, für die ich nicht unbedingt das Auto benutzen müsste. Insgesamt bin ich aber mit meiner Autonutzung zufrieden und sehe keine Notwendigkeit, daran groß etwas zu ändern.

19. **Hat sich durch die Teilnahme am Südtiroler Fahrradwettbewerb ihre Einstellung zur Autonutzung geändert?**

- ja
- nein

20. Falls sich durch die Teilnahme am Südtiroler Fahrradwettbewerb ihre Einstellung zur Autonutzung geändert hat: Welche der folgenden Aussagen gab VOR DEM BEGINN DES FAHRRADWETTBEWERBES Ihre Einschätzung zur Autonutzung im Alltag am besten wieder?

Bitte wählen Sie die Aussage, die am besten zu Ihrer damaligen Situation passt, und markieren Sie nur eine Option

- Ich besitze kein Auto bzw. kann das im Haushalt vorhandene Auto nicht benutzen. Deshalb ist eine Einschränkung meiner Autonutzung derzeit kein Thema für mich.  
Aufgrund meiner Beschäftigung mit dem Thema Alltagsmobilität habe ich mich bewusst entschieden, anstelle des Autos möglichst oft andere Verkehrsmittel zu benutzen. Auch in den nächsten Monaten werde ich meine geringe Autonutzung beibehalten bzw. noch weiter verringern.
- Zurzeit benutze ich zwar noch oft das Auto, es ist aber mein festes Ziel, meine Autonutzung zu verringern. Ich weiß auch schon genau, wie ich dieses Ziel erreiche, ich muss meinen Plan nur noch regelmäßig in die Tat umsetzen.
- Zurzeit benutze ich noch oft das Auto. Ich überlege aber, meine Autonutzung zu verringern. Ich bin mir aber noch nicht sicher, ob und wie ich dieses Ziel erreichen kann.
- Ich benutze oft das Auto. Grundsätzlich würde ich zwar gerne weniger Auto fahren, zurzeit fühle ich mich dazu aber aufgrund äußerer Zwänge nicht in der Lage.
- Ich benutze oft das Auto. Sicherlich gibt es Wege, für die ich nicht unbedingt das Auto benutzen müsste. Insgesamt bin ich aber mit meiner Autonutzung zufrieden und sehe keine Notwendigkeit, daran groß etwas zu ändern.

21. Besitzen Sie einen Führerschein?

- ja
- nein

22. Steht Ihnen im Alltag ein Auto zur Verfügung?

- Ja, immer
- Ja, an einigen Tagen in der Woche
- Ja, einmal in der Woche oder seltener
- Nein

23. Sind Sie Mitglied bei CarSharing Südtirol?

- ja
- nein

24. Besitzen Sie einen Südtirol Pass?

- ja
- nein

25. Wie viele km fahren Sie ungefähr pro Jahr mit dem Südtirol Pass?

26. Wie viele Fahrräder besitzen Sie?

27. Sind Sie männlich oder weiblich?

- männlich
- weiblich

28. In welchem Jahr sind Sie geboren?

Die Umfrage ist beendet. Vielen Dank für die Teilnahme!

Hier haben Sie noch die Möglichkeit, eine persönliche Mitteilung an die Organisatoren des Fahrradwettbewerbs zu schreiben:

## Fragebogen Veranstalter



### Südtirol Radelt 2014 - L'Alto Adige Pedala 2014

1. **Bitte wählen Sie Ihre Veranstalter-Kategorie \***

- Gemeinde
- Arbeitgeber
- Verein
- Bildungseinrichtung/Schule

2. **Warum haben Sie als Veranstalter am Südtiroler Fahrradwettbewerb teilgenommen? \***

(Mehrfachnennung möglich)

- Weil durch den Fahrradwettbewerb ein Gemeinschaftsgefühl innerhalb des Betriebs bzw. innerhalb der Gemeinde erzeugt werden kann
- Weil es unserem Betrieb bzw. unserer Gemeinde gut tut, wenn mehr Fahrrad gefahren wird
- Weil Fahrrad fahren Spaß macht
- Weil Fahrrad fahren gut für die Gesundheit ist
- Weil Fahrrad fahren die Umwelt schont
- Sonstige Gründe:

3. **Haben Sie im Rahmen des Fahrradwettbewerbs ein Event für RadfahrerInnen organisiert (z.B. Eröffnungs- oder Abschlussevent)?**

- nein
- ja, und zwar:

4. **Haben Sie den Fahrradwettbewerb genutzt, um das Thema Radfahren in den Vordergrund zu rücken und begleitend zusätzliche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung durchgeführt (z.B. Bau von Fahrradstellplätzen)?**

- nein
- ja, und zwar:

5. **Wie zufrieden sind Sie bezüglich folgender Punkte mit dem Südtiroler Fahrradwettbewerb?**

	sehr zufrieden	ziemlich zufrieden	weder zufrieden noch unzufrieden	wenig zufrieden	nicht zufrieden	kann ich nicht beurteilen
Informationen zu Ablauf, Anmeldung und Prämierung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aufbau und Verständlichkeit der Website	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. **Welche Verbesserungen und Veränderungen am Fahrradwettbewerb wünschen Sie sich für die Zukunft?**

7. **Hat der Fahrradwettbewerb dazu geführt, dass Radfahren in Ihrem Unternehmen bzw. in Ihrer Gemeinde positiver beurteilt wird als noch im vergangenen Jahr?**

- ja  
 nein

8. **Werden Sie 2015 wieder als Veranstalter am Fahrradwettbewerb teilnehmen?**

- ja  
 nein

9. **Würden Sie auch als Veranstalter am Fahrradwettbewerb teilnehmen, wenn die Teilnahme für die Veranstalter kostenpflichtig wäre?**

- nein  
 ja, bis zu einem Betrag von EUR

10. **Hier haben Sie noch die Möglichkeit, eine persönliche Mitteilung an die Organisatoren des Fahrradwettbewerbs zu schreiben:**

## **Interview-Leitfaden Harald Reiterer/Andreas Pichler**

1. Zur Person
  - 1.1. Welche Position haben Sie, welches sind Ihre Aufgabengebiete?
  - 1.2. Inwieweit waren Sie in die Kampagne eingebunden bzw. haben Sie in Bezug auf die Kampagne gearbeitet?
2. Planung der Kampagne und Erwartungen
  - 2.1. Gab es in Südtirol in der Vergangenheit bereits ähnliche Aktionen wie den Fahrradwettbewerb? Wie erfolgreich waren diese?
  - 2.2. Warum haben Sie sich entschieden, das Konzept des Fahrradwettbewerbs aus Tirol und Vorarlberg für Südtirol zu übernehmen?
  - 2.3. Welche Erwartungen an den Fahrradwettbewerb 2014 hatten Sie (z. B. bezüglich der Teilnehmerzahl)? Welche Ziele wollten Sie mit dem Fahrradwettbewerb erreichen (Umweltschutz oder Gesundheit wichtiger)?
  - 2.4. Welche Abweichungen gab es vom Konzept, wie es in Vorarlberg und Tirol umgesetzt wird (auch in Bezug auf Marketing)?
  - 2.5. Wer wurde alles eingeladen, am Fahrradwettbewerb teilzunehmen (z. B. wie viele der 100 größten Unternehmen? Wie viele Schulen und Vereine?)
3. Kampagnenkonzept / Kampagneninhalte
  - 3.1. Wie finden Sie persönlich das Konzept Fahrradwettbewerb?
  - 3.2. Was ist Ihnen (am Konzept des Fahrradwettbewerbs) positiv als auch negativ aufgefallen?
  - 3.3. Was war das Spezifische an der Kampagne? Was unterscheidet den Fahrradwettbewerb von anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung?
4. Kampagnenumsetzung
  - 4.1. Welche Akteure waren bei der Umsetzung des Fahrradwettbewerbs in welcher Rolle beteiligt? Wie wurde der Fahrradwettbewerb finanziert?
  - 4.2. Bewerten Sie den Grad der Professionalität bei der Umsetzung der Kampagne. Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit zwischen BLS und Ökoinstitut?
  - 4.3. Welche Rolle spielte die öffentliche Verwaltung bei der Umsetzung des Fahrradwettbewerbs?
  - 4.4. Gab es Akzeptanzprobleme oder Widerstände innerhalb der Verwaltung oder Politik?
  - 4.5. Wurden infrastrukturelle oder kommunikative Maßnahmen mit der Kampagne verknüpft oder zusätzlich durchgeführt?

- 4.6. Wie zufrieden sind Sie mit der Beteiligung der Unternehmen, Gemeinden, Vereine und Schulen am Fahrradwettbewerb?
- 4.7. Wer waren aus Ihrer Sicht besondere Förderer des Fahrradwettbewerbs?
- 4.8. Woran hat es bei der Umsetzung der Kampagne gefehlt?
5. Öffentliche Wahrnehmung / Medienresonanz
  - 5.1. Welche Themen sind im Verkehrsbereich in Südtirol in der öffentlichen Debatte dominierend?
  - 5.2. Wie beurteilen Sie die Berichterstattung über die Kampagne? Auf welche Weise wurde die Kampagne durch die Medien dargestellt?
  - 5.3. Welche Rolle sollten Medien im Umgang mit einer solchen Imagekampagne einnehmen?
6. Mögliche Wirkungen der Kampagne
  - 6.1. Wie bewerten Sie persönlich den Nutzen der Kampagne?
  - 6.2. Hat sich der Stellenwert des Radverkehrs in der kommunalen Planung und Politik durch die Kampagne verändert?
  - 6.3. Hat sich das „Radverkehrsklima“ in Südtirol im Aktionszeitraum verändert? Falls ja, woran machen Sie dies fest?
  - 6.4. Glauben Sie, dass viele Teilnehmer des Fahrradwettbewerbs tatsächlich vom Auto auf das Fahrrad umgestiegen sind, also dass viel CO<sub>2</sub> eingespart wurde?
  - 6.5. Welchen Stellenwert hat der Fahrradwettbewerb Ihrer Ansicht nach? Ist er eine Grundvoraussetzung, um nicht-motorisierte Verkehre zu fördern oder lediglich eine flankierende Maßnahme?
  - 6.6. Wie fahrradfreundlich ist Südtirol? Welche Maßnahmen wären in Südtirol zur Förderung des Radverkehrs notwendig?
7. Fahrradwettbewerb 2015
  - 7.1. Welche Änderungen sind konkret für das nächste Jahr geplant?
  - 7.2. Welche Erwartungen/Wünsche haben Sie an den Fahrradwettbewerb 2015?

## **Interview-Leitfaden Martin Reis**

### 1. Zur Person

1.1. Welche Position haben Sie, welches sind Ihre Aufgabengebiete?

1.2. Wie waren Sie in die Entstehung und Entwicklung der Fahrradwettbewerbe in Vorarlberg, Tirol und Südtirol eingebunden?

### 2. Entstehungsgeschichte des Konzeptes „Fahrradwettbewerb“

2.1. Können Sie die Entstehungsgeschichte des Konzeptes „Fahrradwettbewerb“ skizzieren?

2.1.1. Was waren die Vorbilder für das Konzept „Fahrradwettbewerb“?

2.1.2. Wann gab es den ersten Fahrradwettbewerb in Vorarlberg?

2.1.3. Wo wird das Konzept mittlerweile überall angewendet?

2.2. Wurde das Konzept des Fahrradwettbewerbs im Laufe der Jahre angepasst?

2.3. Was ist das Spezifische an der Kampagne? Was unterscheidet den Fahrradwettbewerb von anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung?

2.4. Was ist das wichtigste Ziel des Fahrradwettbewerbs?

2.4.1. Warum wird beim Fahrradwettbewerb nicht nach Alltagswegen und Freizeitwegen unterschieden – ist es nicht vor allem erstrebenswert, Alltagswege auf das Fahrrad zu verlagern?

2.5. Welche Zielgruppen sollen durch den Fahrradwettbewerb angesprochen werden?

2.6. Wie haben sich die Teilnehmerzahlen in den einzelnen Ländern im Lauf der Jahre entwickelt? Gab es immer nur Steigerungen im Vergleich zum Vorjahr?

2.6.1. In Vorarlberg machen mittlerweile ca. 3 % der Gesamtbevölkerung mit - wie viele Prozent der Bevölkerung können maximal erreicht werden?

2.7. Das Design/Key Visual der Fahrradwettbewerbe in Vorarlberg, Tirol und Südtirol unterscheidet sich jeweils. Bedeutet das, dass jeweils unterschiedliche Zielgruppen angesprochen oder unterschiedliche Ziele erreicht werden sollen?

2.7.1. Sollte man den Fahrradwettbewerb besser mit „Klimaschutz“, mit „Gesundheit“ oder mit „Spaß und Style“ bewerben?

### 3. Südtiroler Fahrradwettbewerb

3.1. Wie beurteilen Sie den Stellenwert des Radverkehrs in Südtirol?

3.2. Von wem kam die Initiative, den Fahrradwettbewerb auch in Südtirol durchzuführen?

3.3. Wie (gut) hat die Zusammenarbeit mit den Organisatoren in Südtirol funktioniert?

3.4. Wie sehr unterscheidet sich der Südtiroler Fahrradwettbewerb von den Vorbildern in Vorarlberg und Tirol?

- 3.5. Wie bewerten Sie den Erfolg des 1. Südtiroler Fahrradwettbewerbs?
- 3.6. Was ist in Südtirol besser gelaufen als erwartet? / Woran hat es bei der Umsetzung der Kampagne gefehlt?
- 3.7. Was empfehlen Sie den Organisatoren in Südtirol für die nächsten Jahre? Was kann Südtirol von Vorarlberg lernen?
- 3.8. Ist das 2. Jahr einfacher oder schwieriger als das 1. Jahr?
4. Öffentliche Wahrnehmung / Medienresonanz
  - 4.1. Wie intensiv wird der Fahrradwettbewerb in Vorarlberg beworben, wie oft werden die Medien informiert? Gibt es auch im Winterhalbjahr Aktionen/Werbung für den Fahrradwettbewerb?
  - 4.2. Wie beurteilen Sie die Berichterstattung über die Kampagne? Auf welche Weise wurde die Kampagne durch die Medien dargestellt?
    - 4.2.1. Welche Rolle sollten Medien im Umgang mit einer solchen Imagekampagne einnehmen?
5. Mögliche Wirkungen der Kampagne (in allen beteiligten Ländern)
  - 5.1. Wie bewerten Sie persönlich den Nutzen der Kampagne? Welchen Stellenwert hat der Fahrradwettbewerb Ihrer Ansicht nach?
  - 5.2. Hat sich das „Radverkehrsklima“ in den einzelnen Ländern durch den Fahrradwettbewerb verändert? Falls ja, woran machen Sie dies fest?
  - 5.3. Werden in Vorarlberg und Tirol andere Maßnahmen der Radverkehrsförderung mit dem Fahrradwettbewerb verknüpft oder zusätzlich durchgeführt?
  - 5.4. Glauben Sie, dass viele Teilnehmer des Fahrradwettbewerbs tatsächlich vom Auto auf das Fahrrad umgestiegen sind, also dass viel CO<sub>2</sub> eingespart wurde?
    - 5.4.1. Wie wird die CO<sub>2</sub>-Einsparung auf der Website berechnet?
6. Fahrradwettbewerb 2015
  - 6.1. Welche Änderungen sind konkret für das nächste Jahr geplant?
  - 6.2. Welche Ziele haben Sie sich für die nächsten Jahren gesetzt (Teilnehmerzahlen; Anwendung in anderen (Bundes-)Ländern; ...)?
  - 6.3. Welche Erwartungen haben Sie an den Südtiroler Fahrradwettbewerb 2015?

## Dokumentation der Medien-Veröffentlichungen

**Tabelle 16:** Dokumentation der Veröffentlichungen in den Medien (Quelle: Pressestelle der BLS; Ökoinstitut Südtirol 2014: 34; [www.rcmarketing.it/printmedien-suedtirol](http://www.rcmarketing.it/printmedien-suedtirol))

Zeitung / Sender / Online-Portal	Titel	Datum	Zahl der Leser
www.ansa.it	Alto Adige pedala, cicloconcorso per Green Mobility	10.04.2014	
www.suedtirolnews.it	Startschuss für „Südtirol radelt“	10.04.2014	
Südtirol Journal (Radio)	(Beitrag zum Fahrradwettbewerb)	15.04.2014	
www.ansa.it	Ambiente: cicloconcorso Alto Adige pedala	15.05.2014	
www.suedtirolnews.it	Am 19. Mai startet „Südtirol radelt“	15.05.2014	
www.stol.it	„Südtirol radelt“: 100 Kilometer fahren und gewinnen	15.05.2014	
Alto Adige TV (Fernsehen)	(Beitrag zum Fahrradwettbewerb)	16.05.2014	
Südtirol Journal (Radio)	(Beitrag zum Start des Fahrradwettbewerbs)	16.05.2014	
Dolomiten	Südtirol tritt kräftig in die Pedale	16.05.2014	172.000
Corriere dell'Alto Adige	Parte il cicloconcorso «L'Alto Adige pedala»	18.05.2014	k.A.
Alto Adige	«Alto Adige pedala», oggi partono le Iscrizioni	19.05.2014	77.000
RAI, Zeppelin (Radio)	(Beitrag zum Start des Fahrradwettbewerbs)	22.05.2014	
Die Neue Südtiroler Tageszeitung	Dabeisein ist alles	24.05.2014	158.000
Die Neue Südtiroler Tageszeitung	Der richtige Mix	01.06.2014	158.000
Alto Adige	Cicloconcorso, la sfida in bicicletta a chi fa più km	15.06.2014	77.000
Alto Adige	Il Comune di Lana in gara con «L'Alto Adige pedala»	16.06.2014	77.000
Dolomiten	Wettbewerb: Leiferer radeln mit	17.06.2014	172.000
Die Neue Südtiroler Tageszeitung	Vier Mal um die Welt	22.06.2014	158.000
Die Neue Südtiroler Tageszeitung	Fitness, Umwelt und Preise	06.07.2014	158.000

www.stol.it	Mit „Südtirol radelt“ schon fast acht Mal um die Erde	09.07.2014	
www.suedtirolnews.it	Mit „Südtirol radelt“ schon fast acht Mal um die Erde	09.07.2014	
Corriere dell'Alto Adige	Alto Adige pedala Oltre 1.200 iscritti	10.07.2014	k.A.
Südtirol Journal (Radio)	(Beitrag zum Fahrradwettbewerb)	10.07.2014	
Dolomiten	Südtirol radelt acht Mal um die Welt	16.07.2014	172.000
Die Neue Südtiroler Tageszeitung	Mit „Südtirol radelt“ per Drahtesel einmal zum Mond	27.07.2014	158.000
Die Neue Südtiroler Tageszeitung	1.266 Teilnehmer beim Fahrradwettbewerb – „Sind nächstes Jahr wieder dabei“	17.08.2014	158.000
Die Neue Südtiroler Tageszeitung	Aktion „Südtirol radelt 2014“ erfolgreich abgeschlossen	21.09.2014	158.000
Corriere dell'Alto Adige	„Alto Adige pedala“ Partecipano in 1.400	24.09.2014	k.A.
Dolomiten	Zum Mond und um die Erde	24.09.2014	172.000
Südtirol Journal (Radio)	(Bericht von der Abschlussveranstaltung)	24.09.2014	
www.stol.it	860.000 Kilometer auf dem Rad zurückgelegt (mit Video)	24.09.2014	
Video 33 (Fernsehen)	(Beitrag über den Fahrradwettbewerb und die Abschlussveranstaltung)	25.09.2014	
Dolomiten	Terlan lud zu Radlfrühstück	16.10.2014	172.000

## Auszeichnungen beim Südtiroler Fahrradwettbewerb 2014

**Tabelle 17:** Liste der Auszeichnungen bei der Fahrradwettbewerb-Abschlussveranstaltung  
(Quelle: Ökoinstitut Südtirol 2014: 28)

### Ein Überblick über alle Auszeichnungen des 1. landesweiten Fahrradwettbewerbs

#### Auszeichnungen in der Kategorie Einzelpersonen:

Jüngste Teilnehmerin: **Pia Paula Burgmann** (geboren 2010), St. Martin in Passeier

Älteste Teilnehmerin: **Getrud Marini Oberrauch** (geboren 1936), Bozen

Teilnehmer mit den meisten Kilometern: **Walter Ainhauser**, Sarntal, 6.507 km

#### Auszeichnungen in der Kategorie Gemeinden:

Gemeinde mit den meisten Teilnehmern pro 1.000 Einwohner: **St. Martin in Passeier**, 52 Teilnehmer pro 1.000 Einwohner

Gemeinde mit den meisten km pro Teilnehmer: **Tramin**, 2.207 km/Teilnehmer

Gemeinde mit den meisten Kilometern: **Bozen**, 210.786 km

#### Auszeichnungen in der Kategorie Arbeitgeber:

Arbeitgeber (bis 10 Mitarbeiter) mit den meisten km: **Restaurant RuckZuck**, Bruneck, 9.898 Kilometer

Arbeitgeber (11-50 Mitarbeiter) mit den meisten km: **Raiffeisen Online**, 19.325 Kilometer

Arbeitgeber (51-250 Mitarbeiter) mit den meisten km: **Maico GmbH**, St. Martin i. P., 28.022 Kilometer

Arbeitgeber (über 250 Mitarbeiter) mit den meisten km: **Südtiroler Landesverwaltung**, 153.841 Kilometer

Arbeitgeber (11-50 Mitarbeiter) mit dem höchsten % an Teilnehmern: **AVS Landesgeschäftsstelle**, 64 % der Mitarbeiter

Arbeitgeber (51-250 Mitarbeiter) mit dem höchsten % an Teilnehmern: **Maico GmbH**, St. Martin i. P., 29 % der Mitarbeiter

Arbeitgeber (über 250 Mitarbeiter) mit dem höchsten % an Teilnehmern: **SEL AG**, 23 % der Mitarbeiter

#### Auszeichnungen in den Kategorien Vereine und Bildungseinrichtungen:

Verein mit den meisten km: **Freiwillige Feuerwehr Meran**, 4.978 km

Bildungseinrichtung mit den meisten km: **Schulsprengel Brixen Milland**, 7.254 km

# Screenshots von Website und Facebook-Seite

deutsch | italiano

Home Mitmachen & gewinnen Download Statistik FAQ Kontakt Neu registrieren Login

## Startschuss für „Südtirol radelt“ am 19. Mai

Von **19. Mai bis 16. September** findet heuer zum ersten Mal der südtirolweite Fahrradwettbewerb „Südtirol radelt“ statt. Wir laden alle Unternehmen, Vereine und Gemeinden Südtirols herzlich ein, dabei zu sein und Ihre Mitarbeiter, Bürger und Mitglieder zum Radeln zu motivieren.

In Vorarlberg und Tirol ist der Fahrradwettbewerb mit 10.000 bzw. 3500 TeilnehmerInnen bereits seit Jahren ein großer Erfolg.

Unter dem Motto „Südtirol radelt“ sollen insbesondere die alltäglichen Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Es geht dabei nicht um Schnelligkeit oder Höchstleistungen. Mit dabei ist, wer sich als Teilnehmer registriert und insgesamt mindestens 100 km mit dem Fahrrad für Beruf und Freizeit zurücklegt.

Mehr Radfahren ist ein Vorteil für alle: Mitarbeiter, die regelmäßig radeln sind gesünder, fitter und glücklicher, sparen Geld und tragen zu einer sauberen, leisen Umgebung bei.

### Wie funktioniert die Teilnahme?

„Südtirol radelt“ ist eine Initiative der Business Location Südtirol (BLS) und des Ökoinstituts Südtirol im Rahmen des Projektes Green Mobility, mit freundlicher Unterstützung der Landesumweltagentur und der Stiftung Südtiroler Sparkasse.

### Wettbewerb 2014 – Statistik

<b>241 Teilnehmer</b>
<b>704 gefahrene Kilometer</b>
Ranking der Veranstalter

GreenMobility südtirol

**Radle auch du mit! Fahrradwettbewerb 2014**

Südtirol radelt ALTO ADIGE PEDALA

Eine Initiative von:

- BLS Südtirol - Alto Adige
- Ökoinstitut Südtirol - Alto Adige Competence network

Mit freundlicher Unterstützung von:

- KlimaLand
- Stiftung Südtiroler Sparkasse
- Fondazione Cassa di Risparmio

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL  
Landesagentur für Umwelt

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE  
Agenzia provinciale per l'ambiente

Abbildung 23: Screenshot der Wettbewerbs-Website 2014 (Quelle: www.suedtirolradelt.bz.it, 18.05.2014)



Abbildung 24: Entwurf der Wettbewerbs-Website 2015 (Quelle: www.suedtirolradelt.bz.it, 02.03.2015)



Abbildung 25: Screenshot der Facebook-Seite des Südtiroler Fahrradwettbewerbs (Quelle: www.facebook.com/suedtirolradelt?ref=ts&fref=ts, 01.10.2014)



# Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

## In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

### Arbeitspapier 5:

Belz, Markus (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5. Frankfurt a.M.

### Arbeitspapier 4:

Blehschmidt, Andreas; Schönduwe, Robert; Lanzendorf, Martin (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 4. Frankfurt a.M.

### Arbeitspapier 3:

Schönduwe, Robert; Lanzendorf, Martin (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 3. Frankfurt a.M.

### Arbeitspapier 2:

Belz, Markus; Höner, Svenja; Kruse, Claudia; Rolfsmeier, Sebastian; Schroer, Merle (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Frankfurt a.M.

### Arbeitspapier 1:

Lanzendorf, Martin; Schönduwe, Robert (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 1. Frankfurt a.M.

