

Bachelorarbeit

Radfahren in der Corona-Krise

Samuel Loidl

Datum: 08.09.2020

Kurzfassung

Diese Bachelorarbeit beinhaltet die Erstellung, Auswertung und Diskussion einer Online Umfrage zum Thema Radfahren in der Corona-Krise, sowie den Vergleich der Ergebnisse mit bereits vorhandenen Studien. Dabei sollen mittels einer Stichprobe die aktuellen Einstellungen und Meinungen der Radfahrerinnen und Radfahrer in Österreich aussagekräftig abgebildet und diskutiert werden. Ziel ist es, eine Planungsgrundlage für Entscheidungen zur Erhöhung des Radfahranteils zu schaffen. Außerdem soll eruiert werden, welche Aspekte des Radfahrens für die Menschen in der Corona-Krise Probleme darstellen und wie sich die Verkehrsmittelwahl im Vergleich zu vor der Krise verändert hat. Die Umfrage richtet sich ausschließlich an Menschen, die in Österreich leben und regelmäßig ein Fahrrad benutzen. In 6 Wochen nahmen 353 Personen an der Umfrage teil. Die Ergebnisse spiegeln den messbar höheren Radverkehrsanteil wider und lassen sich in Einklang mit den vorhandenen Studien und Umfragen zum geänderten Mobilitätsverhalten in der Corona-Krise bringen.

1 Einleitung

Aus aktuellem Anlass soll diese Bachelorarbeit das Thema Radfahren in der Corona-Krise behandeln. Nach der in Österreich geltenden sechs wöchigen Ausgangsbeschränkung von 16. März bis 1. Mai 2020 wurde an den Radzählstellen in Österreich im Vergleich zu Messungen aus den letzten Jahren ein erhöhtes Fahrradverkehrsaufkommen aufgezeichnet [1]. Grundsätzlich soll mit dieser Arbeit das Mobilitätsverhalten bzw. dessen Veränderung im Bezug auf das Fahrrad untersucht und beschrieben werden. Als Informationsquellen dienen 2 bereits vorhandene Studien/Umfragen zum Thema Mobilität unter Corona. Die wichtigsten Aspekte, speziell zum Thema Radverkehr, werden vorgestellt und zusammengefasst. Um die Einstellung, Absichten und Meinungen der Radfahrer in Österreich besser beurteilen zu können, wurde eine Online Umfrage erstellt, welche folgende Aspekte des Radverkehrs betrifft:

- Allgemeine Aspekte
- Pendlerverkehr (Arbeits- und Schulwege)
- Einkaufswege
- Freizeitverkehr
- Bike-Sharing Systeme
- Aussichten und Zukunft

Die Ergebnisse der Umfrage werden dann mit den vorhandenen Studien bzw. Umfragen verglichen. Die Auswertungen der Fragen sowie die Diskussion der Ergebnisse befinden sich unter Punkt 4.

2 Literatur

Dieses Kapitel soll über die bereits bekannten Änderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen, speziell das Fahrrad betreffend, einen Überblick geben. Dafür werden zwei vorhandene Studien/Umfragen herangezogen und die wichtigsten Ergebnisse dargestellt.

2.1 COVID-19 und Mobilität: Ergebnisse für Österreich [2]

In einer Online Umfrage zum Thema „COVID-19 und Mobilität“, welche vom Institut für Verkehrswissenschaften/Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien durchgeführt wurde, konnten ab dem 12. März 2020 11.550 Personen aus über 102 Ländern erreicht werden. Die hier angeführten Erkenntnisse beziehen sich auf die 3256 österreichischen TeilnehmerInnen.

Die Umfrage liefert eine teilweise nicht repräsentative Momentaufnahme, die aufgrund der freiwilligen Teilnahme, der Verteilung über soziale Medien und unausgeglichen repräsentierten Bevölkerungsgruppen zustande kommt. Trotzdem lassen sich die Auswirkungen der Lockdown-Maßnahmen und somit die Änderung im Mobilitätsverhalten der Menschen aufzeigen.

Als sehr aussagekräftig können in der Auswertung der Umfrage [3] die Sankey-Diagramme (Flussdiagramme) betrachtet werden. Diese zeigen besonders gut die Änderungen im Modal-Split im Pendlerverkehr, aufgeteilt nach ländlichem und städtischem Raum auf. Die wichtigsten Veränderungen stellen sowohl im ländlichen als auch städtischen Gebiet der große Rückgang des öffentlichen Verkehrs, das hohe Aufkommen von Home-Office und Distance-Learning und die relative Verschiebung hin zum PKW und zum Fahrrad dar. Laut dieser Umfrage sind in der Zeit der Befragung rund 3/4 der Arbeits- und Ausbildungswege aufgrund von Home-Office, Distance-Learning, schulfreier Zeit und Arbeitslosigkeit weggefallen.

Den Radverkehr betreffend wurde ein absoluter Rückgang festgestellt. Dieser kann jedoch sowohl mit der nicht repräsentativen Stichprobe als auch mit den hohen Schwankungen an Radmessstellen direkt während der Ausgangsbeschränkungen in Verbindung gebracht werden.

Für diese Bachelor-Arbeit ist weiters interessant, dass in der Umfrage über 60% der Teilnehmer angegeben haben, seltener einkaufen zu gehen. 50% der Befragten geben an, dafür größere Mengen einzukaufen.

2.2 Forschungsprojekt MOBIS: COVID-19 [4]

Das ursprüngliche Forschungsprojekt MOBIS (Mobilitätsverhalten in der Schweiz) [5] stellte eine Zusammenarbeit der ETH Zürich, der Universität Basel und der Züricher Hochschule für Angewandte Wissenschaften dar. Mit dem Projekt sollten im Zeitraum 2018 bis 2020 Erkenntnisse zur besseren Gestaltung der Verkehrssysteme in urbanen Bereichen der Schweiz gewonnen werden.

Die Studie bestand aus einer kurzen Befragung und einer vertiefenden, zwei Monate dauernden Smartphone-Studie. Die über 3.000 Teilnehmer bestanden aus zufällig ausgewählten Menschen aus den Agglomerationen der Schweiz, welche schriftlich zu einer Teilnahme eingeladen wurden. Die Smartphone-Studie wurde mittels einer App durchgeführt, die im Hintergrund alle Wege aufzeichnet, welche vom Nutzer validiert werden mussten. Die Ergebnisse dieser Studie wurden wöchentlich zusammengefasst und veröffentlicht [6].

Am 16. März 2020 wurden 3.700 Teilnehmer der Studie von Ende 2019 eingeladen, erneut am Projekt MOBIS mitzuwirken, und wieder mit der App das Mobilitätsverhalten aufzuzeichnen. 1564 der Teilnehmer folgten diesem Aufruf und deren Mobilitätsverhalten konnte/kann im Rahmen der neu benannten Studie MOBIS: COVID-19 [4] weiter aufgezeichnet werden.

Die zufällig ausgewählte Stichprobe, die große Datenmenge und die lange Durchlaufsdauer der Studie generieren Daten, welche als sehr aussagekräftig bezeichnet werden können. Seit dem 16. März 2020 (Stand 3.8.2020) konnten 158.941 Personentage aufgezeichnet werden. Da die Studie in gleicher Art und Weise vor der Corona Krise durchgeführt wurde, lassen sich auch sehr gute Vergleiche zum Verhalten vor der Krise anstellen.

In der Schweiz traten am 16. März 2020 Lockdown-Maßnahmen in Kraft. Bereits 2 Wochen zuvor konnte man anhand der MOBIS Daten erkennen, dass die Menschen auf die Bedrohung durch das Virus reagierten. Die Anzahl der Wege fiel um 40%, die räumliche Fläche der Aktivitäten schrumpfte um 80% (gemessen an der Fläche der 95% Konfidenzellipse der Aktivitäten am Wohnort) [7].

Die anfangs gravierenden Auswirkungen der Lockdown-Maßnahmen haben sich mittlerweile wieder einigermaßen stabilisiert und kehren langsam zu den Werten von vor der Corona-Krise zurück. Ausgenommen davon sind die deutlich längeren Fahrradweg-Strecken (plus 50% durchschnittliche Tagesdistanz, plus 100% bei Spitzenwerten) im Vergleich zum langjährigen Durchschnitt. Hier wird das Fahrradfahren an sich als Freizeitaktivität vermutet. Dieser Anstieg kann auch an Fahrradmessstellen in Zürich und Basel nachvollzogen werden. Weiters ist eine stark reduzierte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere der Eisenbahn, zu verzeichnen. Diese liegt bei ca. minus 50% durchschnittliche Tagesdistanz im Vergleich zu vor der Krise (Stand 3.8.2020) [7].

3 Daten und Methoden - Generelles zur Befragung

Die im Rahmen der Bachelorarbeit durchgeführte Umfrage wurde mittels der Website Survey-monkey.com erstellt und veröffentlicht. Dabei wurden sowohl die Facebook-Seite "Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik" [8], welche vom Institut für Verkehrswissenschaften/Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien administriert wird, die Homepage des Forschungsbereichs Verkehrsplanung und Verkehrstechnik/Mobilität für Menschen [2] und auch meine private Verteilung eines Links, der zur Umfrage führt, als Veröffentlichungskanäle verwendet. 211 der insgesamt 353 Teilnahmen (entspricht 60%) sind auf die Verteilung über die Facebook-Seite, 6 auf die Homepage/Blog (entspricht 2%) und die restlichen 136 (entspricht 38%) auf meine private Verteilung zurückzuführen.

Die Umfrage war vom 19. Juni 2020 bis zum 27. Juli 2020 online und konnte in diesem Zeitraum aufgerufen werden. "SurveyMonkey", das online Programm, mit welchem die Umfrage erstellt und veröffentlicht wurde, liefert als Ausgangsdaten "Excel"-Dateien, welche die Ergebnisse darstellen und auflisten. Es konnte pro IP-Adresse nur einmal an der Umfrage teilgenommen werden.

Um die maximal 37 Fragen zu beantworten war ein Zeitaufwand von ca. 10 Minuten erforderlich. Es wurden dabei logische Beziehungen zwischen den Fragen angewandt, wodurch sich deren Anzahl für die TeilnehmerInnen unterscheidet. Eine genaue Auflistung der Fragen mit den Antwortmöglichkeiten und deren logische Verknüpfungen befinden sich im Anhang.

Als Fragetypen kamen dabei "Einfachauswahl" (eine Antwortmöglichkeit auswählbar), "Mehrfachauswahl" (Mehrfachantwort möglich) und Schieberegler zum Einsatz. Diese Schieberegler wurden vierstufig von 0% (Trifft nicht zu) über 33% und 66% bis 100% (Trifft zu) ausgeführt. Als Ergebnisse wurden diese Prozentwerte dann für die einzelnen Gruppen (unter 39/ab 40, urban/ländlich) gemittelt. Außerdem enthielten die Fragetypen "Einfachauswahl" und "Mehr-

fachauswahl" die Antwortmöglichkeit "Sonstiges" mit einem ausfüllbaren Textfeld, um nicht angeführte Antwortmöglichkeiten zuzulassen.

Mit 353 Befragten als Stichprobe der Grundgesamtheit der in Österreich lebenden Menschen, welche regelmäßig ein Fahrrad benutzen, kann die Umfrage als nur teilweise aussagekräftig beschrieben werden. Außerdem lässt die Stichprobenziehung auf freiwilliger Basis und mittels Verteilung über soziale Netzwerke auf eine wenig repräsentative Stichprobe schließen.

Diese Anzahl an TeilnehmerInnen dient jedoch dazu, grundsätzliche Trends und Tendenzen zu erkennen und aufzuzeigen. Außerdem ist anzumerken, dass die Anzahl der Befragten während der Umfrage geringer wird, da ca. 10% der TeilnehmerInnen die Umfrage nicht bis zum Ende ausgefüllt haben. Da dies jedoch Qualität bzw. Aussagekraft der Ergebnisse nicht schwächt, wurden auch nicht vollständig ausgefüllte Umfragen ausgewertet. Es ist somit bei jeder Frage vermerkt, wie groß die jeweilige Stichprobe ist.

4 Ergebnisse und Diskussion - Auswertung der Online-Umfrage

In diesem Kapitel sollen die zu diskutierenden Fragen dargestellt und nach Möglichkeit mit den Studien/Umfragen in Verbindung gebracht werden. Ziel ist es, Erkenntnisse zu gewinnen und Trends und Tendenzen ablesen zu können. Eine vollständige Auflistung aller Fragen und Ergebnisse befindet sich im Anhang.

4.1 Allgemeine Fragen - Fragen zur Person

Dieser erste Teil der Fragen soll eine Klassifikation der TeilnehmerInnen der Umfrage möglich machen, um die Ergebnisse der Umfrage differenzieren zu können.

Dabei ist besonderes Augenmerk auf den Datenschutz zu legen. Aus diesem Grund wurde auf die erste Seite der Umfrage ein Link gestellt, welche auf die Datenschutzrichtlinien einer vom Institut für Verkehrswissenschaften/Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien bereits veröffentlichten und abgeschlossenen Befragung zum Thema "Mobilität unter Corona" verweist [2]. Diese Richtlinien sind dem Anhang beigelegt.

- Frage 1: Ich bin ...

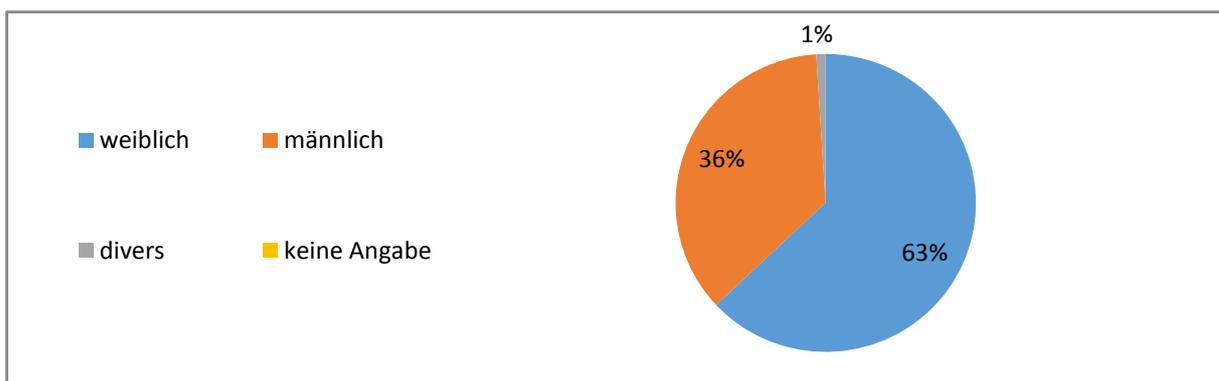


Abb. 1: Frage 1, Verteilung der Geschlechter, N=353

Nach dem Dokument „Der Radverkehr in Zahlen“ [9] wird die Geschlechterverteilung der RadfahrerInnen in Wien im Jahr 2009 mit ca. 40% weiblichen und 60% männlichen angegeben. Somit kann die mit der Umfrage erreichte Verteilung als durchaus realitätsnah betrachtet werden.

- Frage 2: Ich bin ... Jahre alt.

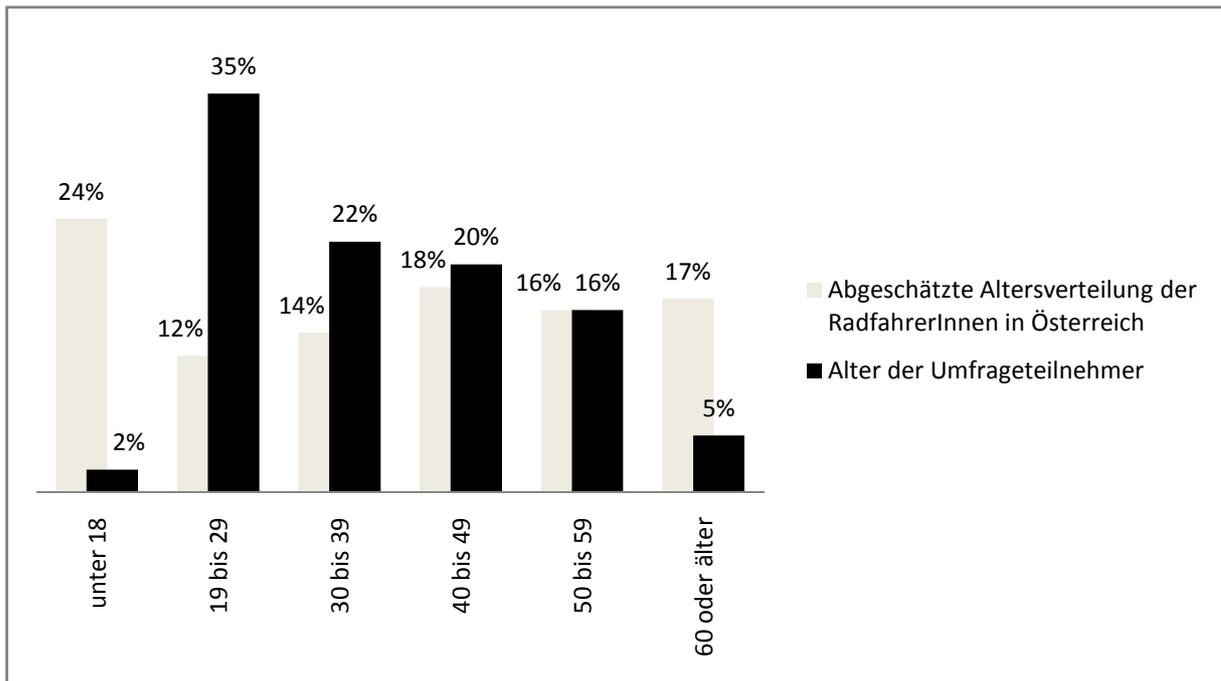


Abb. 2: Frage 2, Altersverteilung, N=353

Um vergleichen zu können, wie gut die Umfrageergebnisse die Gegebenheiten widerspiegeln, wird an dieser Stelle ein Vergleich mit der abgeschätzten Altersverteilung der RadfahrerInnen in Österreich vorgenommen.

Um diese zu erhalten, wurde die Tabelle "Anzahl der Radwege pro Person und Jahr nach Altersklassen" aus dem Dokument "Österreich unterwegs - mit dem Fahrrad" [10] mit der Altersverteilung der Einwohner in Österreich [11] kombiniert. Ergebnis dieser Berechnung sind die Radwege pro Person und Jahr bezogen auf die Gesamttradwegeanzahl, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen.

Außerdem musste eine vereinfachte Zuordnung vorgenommen werden, da die Altersklassen in den vorhandenen Statistiken nicht jenen der Umfrage entsprechen.

Die gewonnene Verteilung, welche in **Abb. 2** unter "Abgeschätzte Altersverteilung der RadfahrerInnen in Österreich" gefunden werden kann, stellt deshalb eine Annäherung an die Altersverteilung der RadfahrerInnen in Österreich dar, und dient nur dem groben Vergleich.

In der weiteren Auswertung werden aufgrund der Stichprobengröße die Altersgruppen "unter 39" und "über 40" gewählt.

An der Umfrage nahmen vor allem Personen im Alter zwischen 19 und 59 teil. Dies entspricht durchaus den Erwartungen, da dieser Altersbereich am besten mit einer Online-Umfrage erreicht werden kann. Unterrepräsentiert sind jedoch die Altersbereiche "unter 18" und "über 60" (siehe **Abb. 2**). Dies wird teilweise durch die in der Aufschlüsselung der Ergebnisse vorgenommen Unterteilung in "unter 39" und "ab 40" ausgeglichen. Bei der abgeschlossenen Umfrage „Covid-19 und Mobilität“ [2] konnte ein ähnliches Altersfeld erreicht werden, da sich die Stichprobenziehung sehr jener in dieser Umfrage vorkommenden ähnelt.

- Frage 3: Ich bin ...

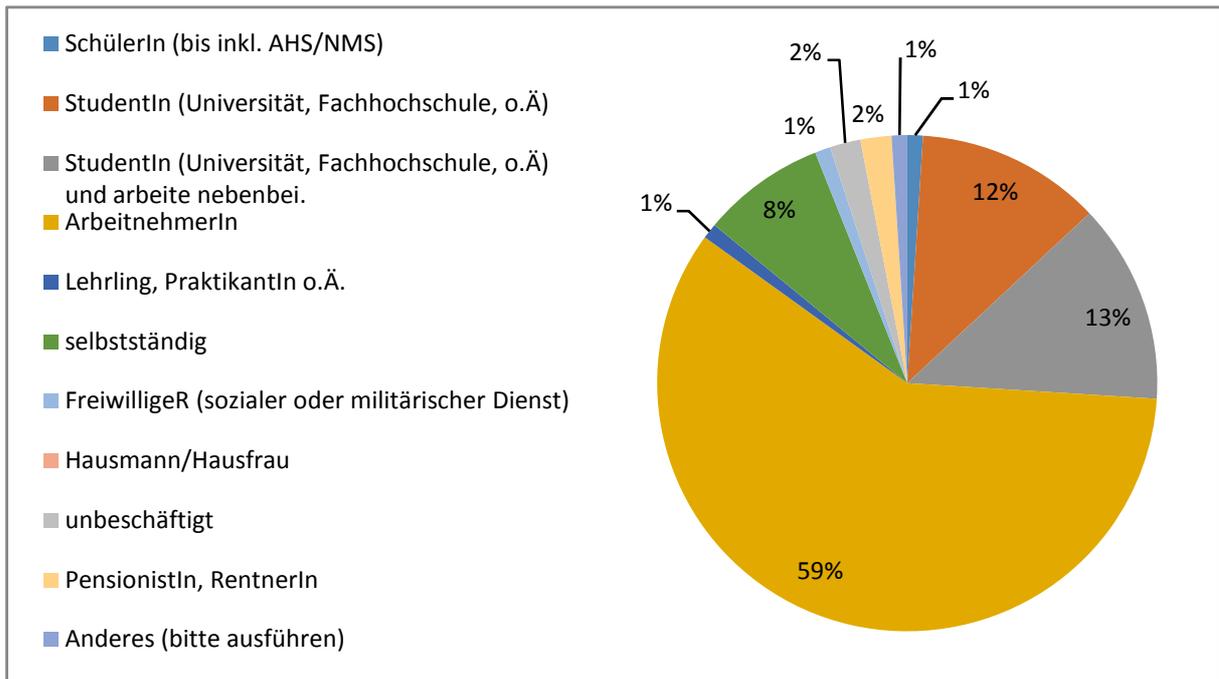


Abb. 3: Frage 3, Verteilung nach Tätigkeitsbereich, N=353

Aus den Ergebnissen zu Frage 3 ist ersichtlich, dass vor allem ArbeitnehmerInnen, StudentInnen, SchülerInnen und Selbstständige erreicht wurden, somit werden großteils deren Sichtweisen abgebildet (siehe **Abb. 3**). Auch hier wurde eine ähnliche Verteilung mit der stattgefundenen Befragung „Mobilität unter Corona“ [3] erreicht.

- Frage 4: Meine Postleitzahl ist ...

Diese Frage zielt darauf ab, beurteilen zu können, ob die/der Befragte aus ländlichem oder urbanem Umfeld kommt. Außerdem ist anzuführen, dass 213 der teilnehmenden Personen in Wien leben.

Hier wurde ein Excel-Algorithmus verwendet, welcher der Postleitzahl die Gemeindekennziffer zuweist. Im nächsten Schritt wird der Gemeindekennziffer der entsprechende NUTS-3 Code (Grundverwaltungseinheit) zugeordnet. Jeder NUTS-3 Code konnte nun im letzten Schritt mit der Eigenschaft „überwiegend urban“, „gemischt“ und „überwiegend ländlich“ nach Eurostat in Verbindung gebracht werden [3].

Um die Größen der Kategorien anzupassen und eine Mindest-Restgruppengröße zu gewährleisten, wurde die Eigenschaft „gemischt“ der Eigenschaft „überwiegend ländlich“ hinzugefügt.

Dies ist in **Abb. 4** ersichtlich. Der obere Balken zeigt die für diese Umfrage verwendete Klassifizierung, der untere die NUTS-3 Klassen.

In den nachfolgenden Aufschlüsselungen der Ergebnisse kommen somit die Aufschlüsselung "ländlich" und "urban" zum Einsatz, um eventuelle Tendenzen abhängig vom Wohnort sichtbar zu machen.

In Österreich leben laut Statistik Austria im Jahr 2019 59,7% der Einwohner in ländlichem und 40,3% in städtischem Raum [2]. Somit ist die städtische Gruppe in dieser Umfrage überrepräsentiert bzw. die ländliche unterrepräsentiert.

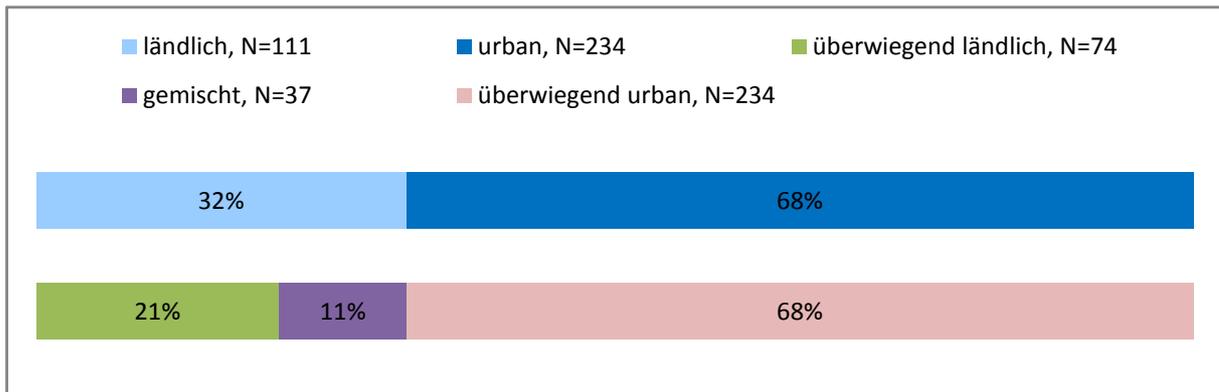


Abb. 4: Frage 4, Wohnort der Befragten, N=345

In den nachfolgenden Auswertungen werden die Ergebnisse sowohl auf die gesamte Gruppe der Befragten, als auch auf „unter 39“, „über 40“, „ländlich“ und „urban“ betrachtet. Diese Aufschlüsselung ist jedoch nur dann als sinnvoll zu erachten, wenn die Einzelgruppe eine gewisse Restgruppengröße vorweisen kann. Durch diese Klassifikation sollen jedoch Tendenzen sichtbar gemacht werden.

4.2 Allgemeine Fragen zum Thema Radfahren in der Corona-Krise

Dieser Teil der Fragen beschäftigt sich mit allgemeinen Aspekten, welche den nächsten Abschnitten nicht näher zugeordnet werden können.

Hier sollen vor allem grundlegende Kriterien erfragt werden, die die Menschen vom Fahrradfahren abhalten. Insbesondere geht es um Ängste, Informationsmangel, die Bereitschaft einen Mund-Nasenschutz zu tragen, die Gefahren der vorhandenen Radinfrastruktur usw. Ab diesem Kapitel sollen nur mehr die aussagekräftigsten Fragen und deren Ergebnisse abgebildet und diskutiert werden, eine komplette Auflistung dieser ist im Anhang zu finden.

- Frage 6: Fühlen Sie sich gut informiert, was das Thema Radfahren in der Corona-Krise angeht? (zB. Wo darf/soll ich Radfahren, mit welchen Mitmenschen darf ich fahren, welche Abstände gilt es einzuhalten,...)

Gesamt: N=327
 unter 39: N=190
 über 40: N=137
 ländlich: N=105
 urban: N=217

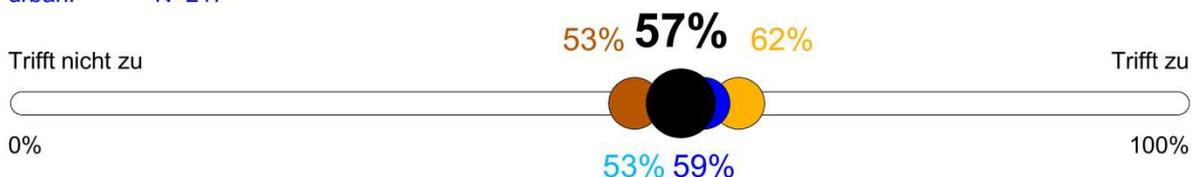


Abb. 5: Ergebnis Frage 6

Die Antworten auf Frage 5 und 6 (exemplarisch in **Abb. 5**) lassen darauf schließen, dass hier durchaus erhöhtes Potential bestehen würde, um den Radverkehrsanteil noch weiter zu steigern. Unter Sonstiges wurde bei Frage 5, welche die Ermutigung zum Radfahren betrifft, vor allem Eigeninitiative, Selbstschutz und Gesundheitsschutz angeführt. Als erwähnenswert gilt, dass in der Umfrage 57% der Befragten angeben, nicht zum Radfahren ermutigt worden zu sein.

Die Ergebnisse dieser beiden Fragen würden eine vermehrte öffentliche Aufklärung und Ermutigung durch Experten zum Radfahren rechtfertigen.

Frage 7 und 8 sollen vor allem Angst als Grund bestätigen oder ausschließen, warum Radfahrer in der Corona-Krise mehr oder weniger mit dem Fahrrad fahren. Die Ergebnisse sprechen jedoch dagegen, dass Angst vor einer Infizierung im Krankenhaus bzw. dem Besetzen von benötigten Ressourcen die Befragten vom Radfahren abhalten, wobei das Ergebnis aus Frage 8, welche den Fremdschutz von Mitmenschen betrifft, leicht höher ausgefallen ist.

Frage 9 soll klären, ob in Ballungsräumen, wo Mindestabstände zwischen RadfahrerInnen nur schwer eingehalten werden können, die Pflicht zum Tragen eines Mund-Nasenschutz für die TeilnehmerInnen der Umfrage denkbar wäre. Das Ergebnis spricht jedoch eindeutig dafür, dass eine solche Pflicht dem Radverkehrsanteil stark schaden würde.

- Frage 10: Sehen Sie im Hinblick auf die Infektionsgefahr mit dem Corona-Virus die vorhandene Radinfrastruktur als unbedenklich an? Wo sehen Sie den größten Aufholbedarf? (Mehrfachantwort möglich)

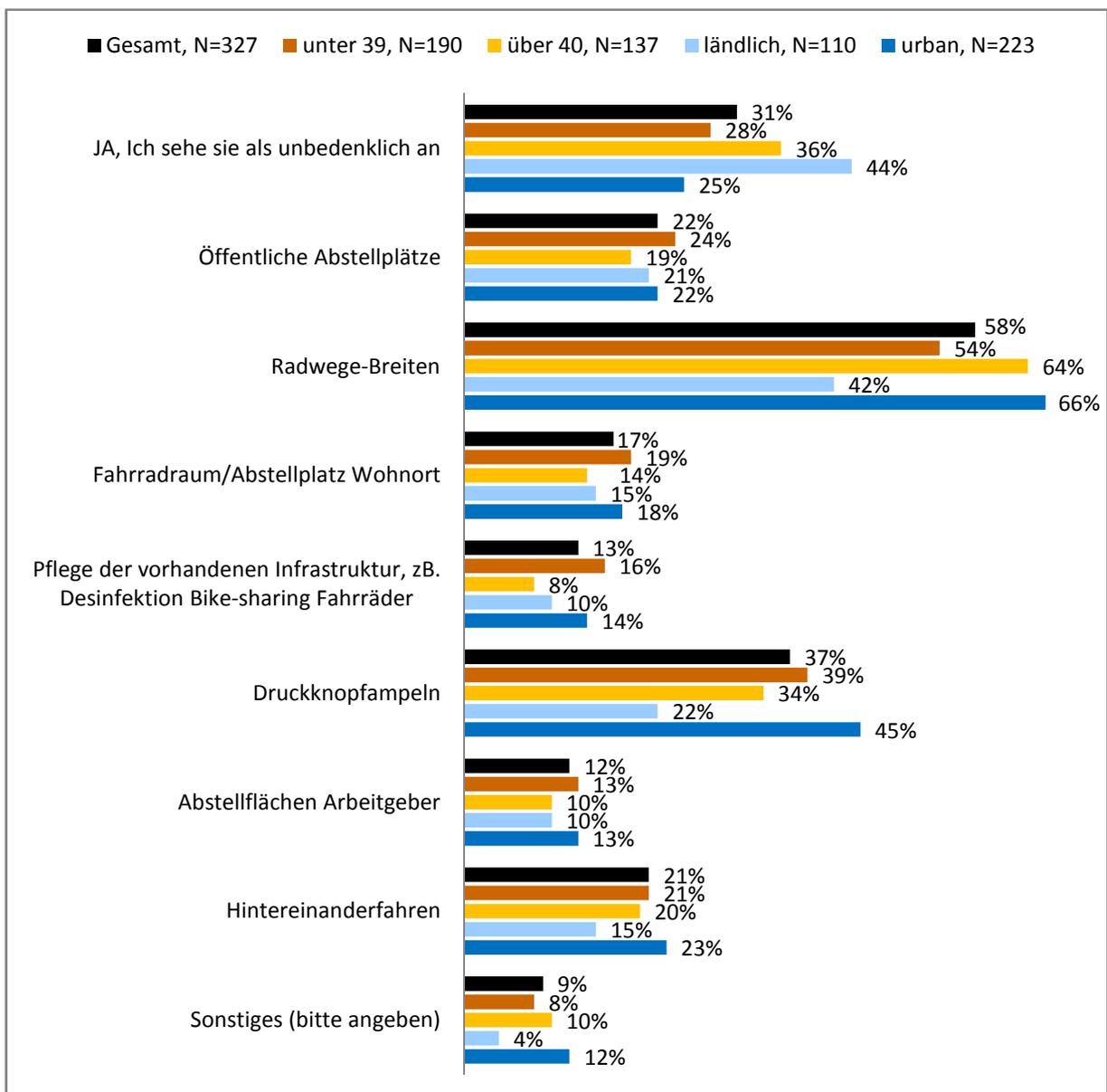


Abb. 6: Ergebnis Frage 10

Frage 10 beleuchtet die Radinfrastruktur unter dem Aspekt der Infektionsgefahr. Dabei ist die Tendenz erkennbar, dass die Infrastruktur im ländlichen Raum als grundsätzlich unbedenklicher angesehen wird (siehe **Abb. 6**). Am bedenklichsten erscheinen Radwege-Breiten und Druckknopfampeln, vor allem im urbanen Bereich [12]. Unter Sonstiges wurden vor allem das in zu engem Abstand stattfindende Warten an Ampeln und grundsätzlich zu wenig Platz für den Radverkehr angeführt.

Dies trifft verstärkt auf die Gruppe "über 40" zu. Hier spiegelt sich das höhere Gesundheitsbewusstsein älterer Menschen wider. Widersprüchlicherweise gibt jedoch bei den einzelnen Antwortmöglichkeiten die Gruppe „unter 39“ mehrmals an, die jeweiligen Teile der Radinfrastrukturteile als bedenklicher zu empfinden.

- Frage 13: Denken Sie, dass es explizite Regelungen (zB. für einen Mindestabstand beim Hintereinanderfahren, für das Warten an Ampeln in zu geringem Abstand zu anderen Radfahrern,...) für Radfahrer im Hinblick einer Infektionsgefahr geben sollte, und diese auch von der Exekutive überwacht werden sollte?



Abb. 7: Ergebnis Frage 13

Das Ergebnis aus Frage 13 spricht eindeutig für ein selbstbestimmtes Radfahren ohne spezifische Regelungen, im Gegensatz zu mehr Geboten, Verboten und einer strengeren Überwachung durch die Exekutive (siehe **Abb. 7**).

In Kombination mit den Ergebnissen aus den Fragen 5 und 6 lässt sich daher schlussfolgern, dass vermehrte Aufklärung und die Bereitstellung von Informationen als sinnvoll angesehen werden kann, wobei hier nach Meinung der Befragten nicht auf gesetzliche und überwachte Regelungen gesetzt werden sollte.

- Frage 14: Haben Sie vor, in nächster Zukunft aufgrund der Corona-Krise auf öffentliche Verkehrsmittel zu verzichten?

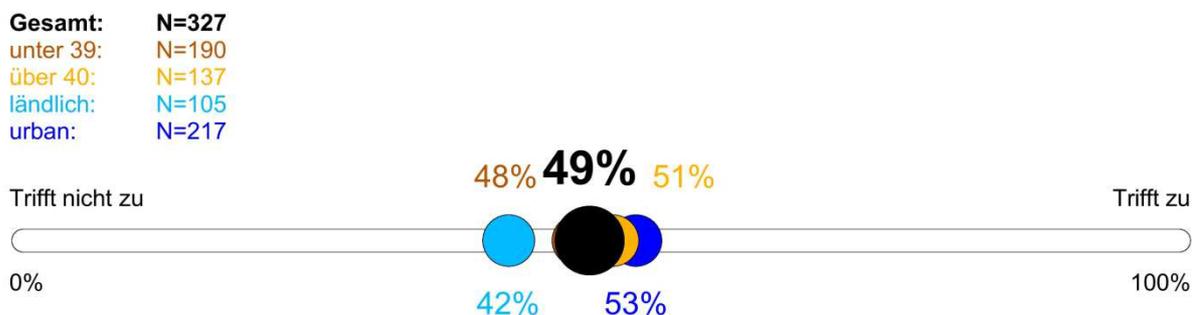


Abb. 8: Ergebnis Frage 14

Frage 14 beleuchtet die Einstellungen bezüglich der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in naher Zukunft.

Hier ist die Tendenz erkennbar, dass die Gruppe aus dem urbanen Raum eher darauf verzichten würde, als jene aus dem ländlichen Raum (siehe **Abb. 8**). Dies bedeutet vor allem in Ballungsräumen eine Chance, um den Radverkehrsanteil in Zukunft noch weiter zu erhöhen. Hierbei ist anzumerken, dass es sich um eine Momentaufnahme handelt. Die Vermutung liegt nahe, dass sich die Ergebnisse zu dieser Frage im Laufe der Zeit anpassen würden, wie es auch die Trendlinien der MOBIS: COVID-19 Studie [7] in den letzten Wochen/Monaten zeigen.

4.3 Fragen zum Pendlerverkehr, betreffend Arbeits- und Schulwege

Dieser Teil betrifft täglich notwendige Fahrten, die zum Arbeitsplatz oder zur Schule führen.

- Frage 17: Mit welchem Verkehrsmittel legen Sie aktuell Ihren Weg in die Arbeit/Schule zurück?

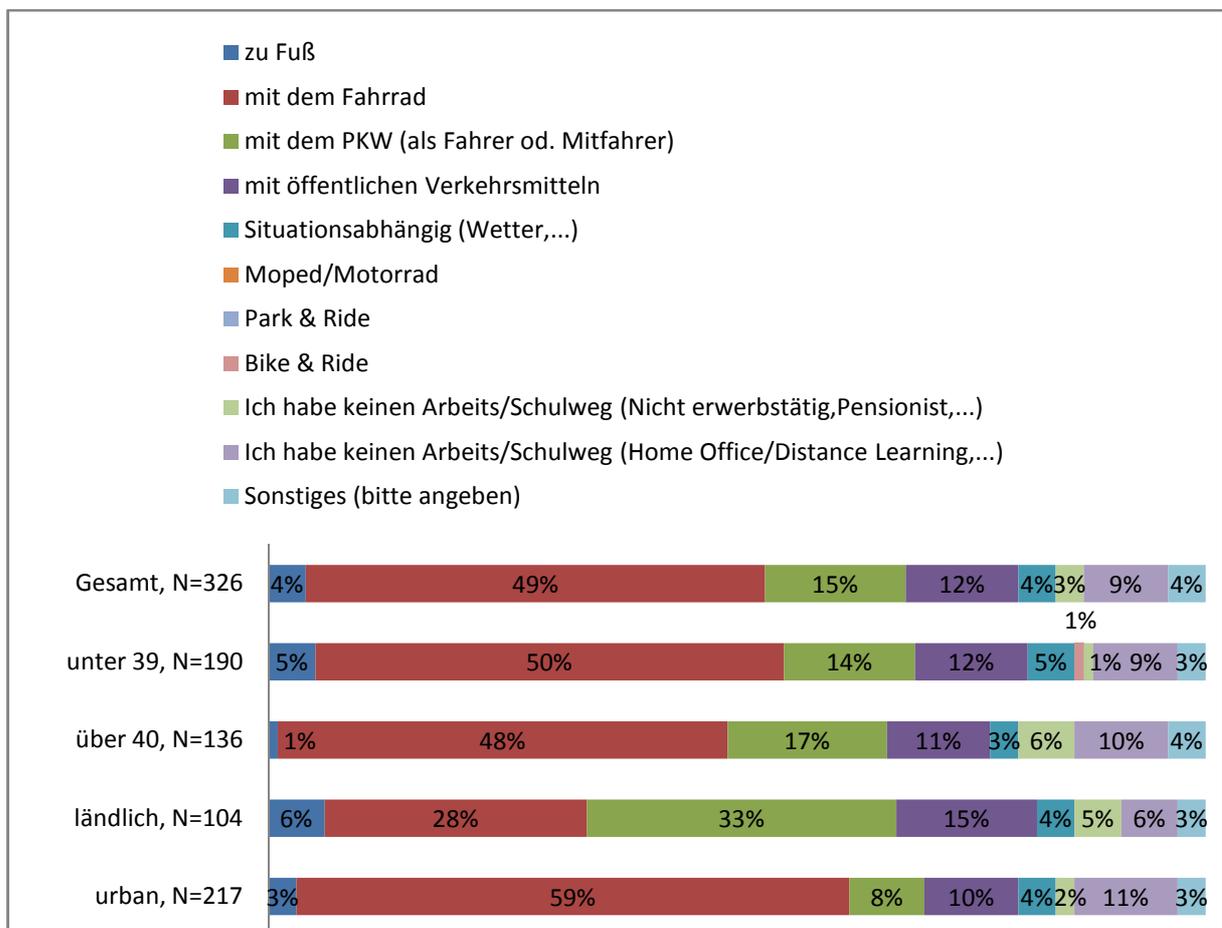


Abb. 9: Ergebnis Frage 17

Frage 17 soll dazu dienen, die Gruppe der TeilnehmerInnen bezüglich der Verkehrsmittelwahl bei deren Arbeits- und Schulwegen beurteilen zu können. Je nach Beantwortung wird mittels logischer Beziehung eine der nächsten Fragen angeschlossen. Diese Aufspaltung hat jedoch den Nachteil, dass die Anzahl der Antworten (=Stichprobengröße) bei manchen Fragen zu gering wird, und somit keine aussagekräftige Interpretation zulässt. Dies trifft vor allem auf Frage 18 und Frage 19 zu, woraus also höchstens grobe Tendenzen abgelesen werden können.

Frage 17 liefert das Ergebnis, dass ein Großteil der Befragten mit dem Fahrrad den Weg zur Arbeit bzw. zur Schule zurücklegt, vor allem, den Erwartungen entsprechend, im urbanen Bereich (siehe **Abb. 9**). Unter Sonstiges wurden vor allem multimodale Kombinationen der Verkehrsmittel genannt. Dieses sehr hohe Ergebnis kann auch mit der Art der Verteilung über die

Facebook-Gruppe erklärt werden, da durch diese vor allem radfahrbegeisterte Menschen zur Umfrage motiviert wurden.

Frage 18 und Frage 19 können mit insgesamt 38 bzw. 50 Beantwortungen höchstens in der Rubrik "Gesamt" als aussagekräftig bezeichnet werden. Die ländliche Gruppe lässt wie erwartet die Tendenz von zu weiten Strecken als Hindernis für das Radfahren erkennen. Bei den RadfahrerInnen "über 40" lässt sich die größere Abhängigkeit von guter Radinfrastruktur ablesen.

- Frage 20: Wie oft fahren Sie im Zuge der Corona Krise mit dem Fahrrad zur Arbeit/Schule im Vergleich zu vorher?

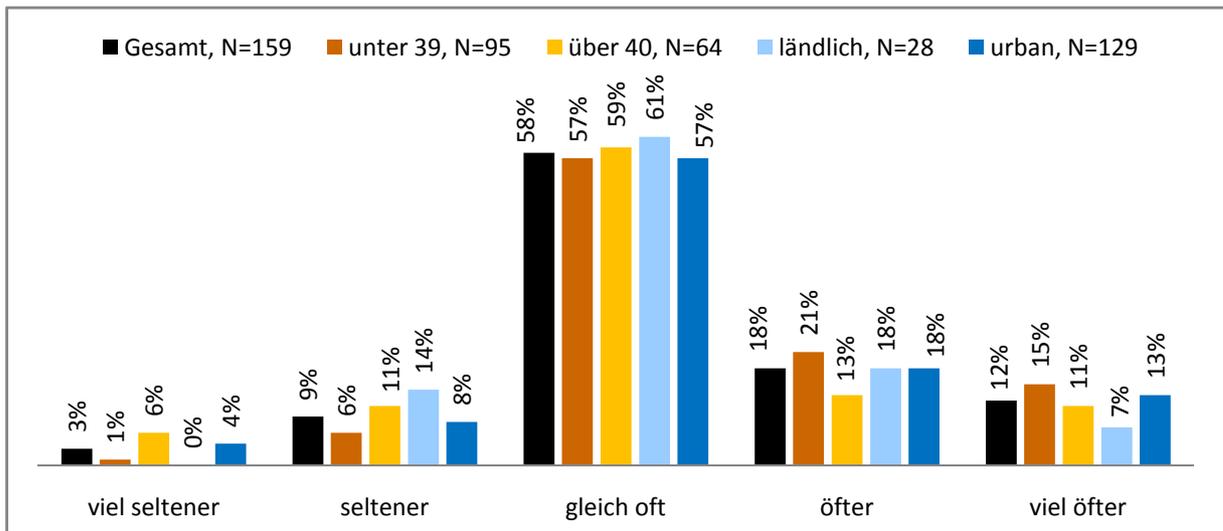


Abb. 10: Ergebnis Frage 20

Das Ergebnis aus Frage 20 zeigt eine leichte Steigerung in der Häufigkeit der Fahrten mit dem Fahrrad zur Arbeit/Schule im Vergleich zur Benützung des Fahrrades vor der Krise (siehe **Abb. 10**).

- Frage 21: Haben Sie im Zuge der Corona-Krise ihr Verkehrsmittel für den Weg in die Arbeit/Schule geändert?

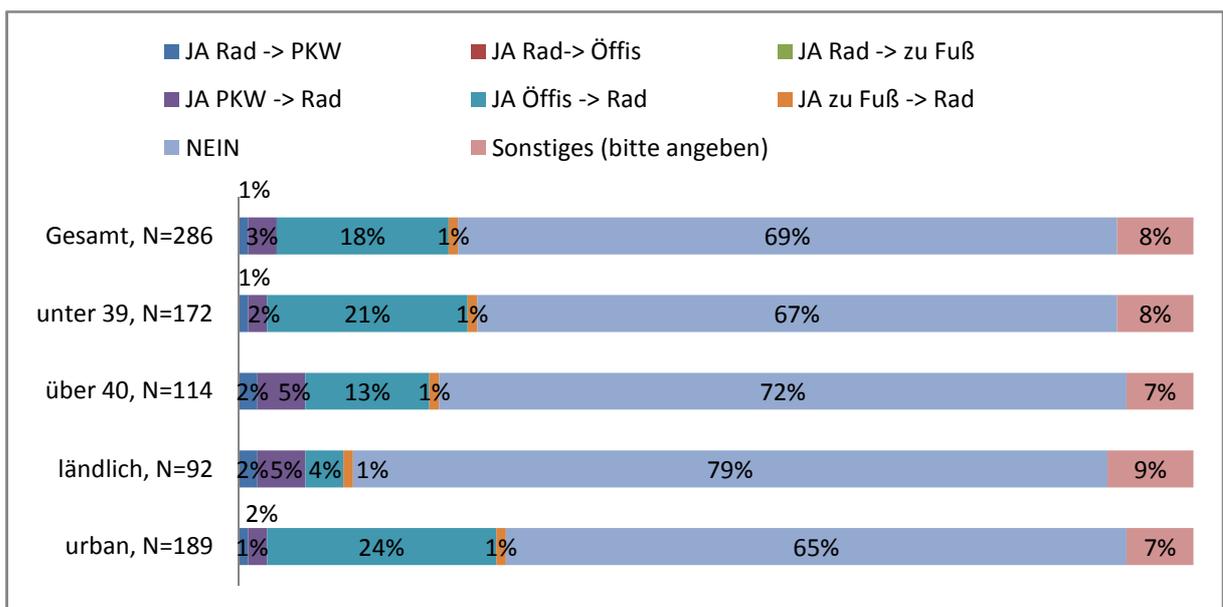


Abb. 11: Ergebnis Frage 21

Mittels Frage 21 wird noch der Teil der Befragten sichtbar, welche während der Corona-Pandemie von den öffentlichen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad umgestiegen sind (siehe **Abb. 11**). Unter Sonstiges wurden vor allem Varianten „weg von den öffentlichen Verkehrsmitteln zu PKW, Rollern usw.“ angegeben. Auch diese Tabelle stellt sich aufgrund der nicht repräsentativen Stichprobe als schwer zu interpretieren dar. Grobe Tendenzen stimmen jedoch mit den Ergebnissen der Umfrage „COVID-19 und Mobilität“ [3] überein.

4.4 Fragen zu Einkaufsfahrten

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit Fragen bezüglich Fahrten, um Einkäufe zu tätigen.

Wie Frage 17 soll Frage 22 dazu dienen, die Befragten grundsätzlich bezüglich Ihrer Wahl der Verkehrsmittel für Einkäufe einzuteilen und dann mittels logischer Beziehungen zu einer der nächsten Fragen weiterzuleiten.

Sichtbar wird hier der hohe PKW-Anteil im ländlichen Bereich und bei der Gruppe "über 40", wobei der Fahrrad-Anteil erwartungsgemäß im urbanen Bereich und bei der Gruppe "unter 39" höher ist (siehe **Abb. 12**).

Frage 23 hat mit 7 Beantwortungen die mit Abstand kleinste Stichprobe und muss als nicht aussagekräftig eingestuft werden.

- Frage 22: Mit welchem Verkehrsmittel legen Sie normalerweise Ihre Einkaufswege zurück?

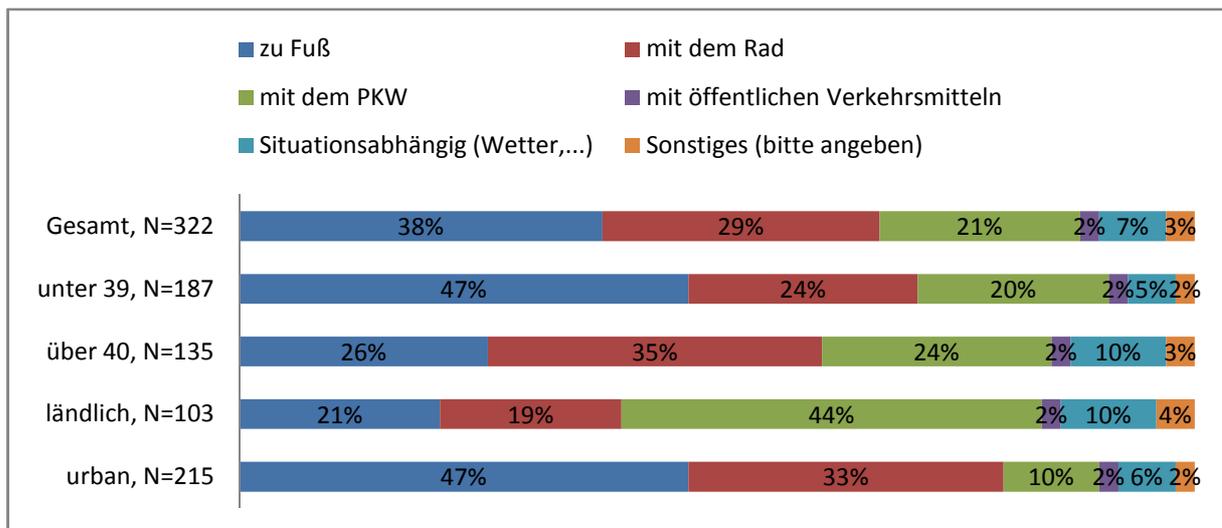


Abb. 12: Ergebnis Frage 22

- Frage 24: Ist für Sie das Fahrrad eine zumutbare Alternative zum privaten PKW für den Einkaufsweg?

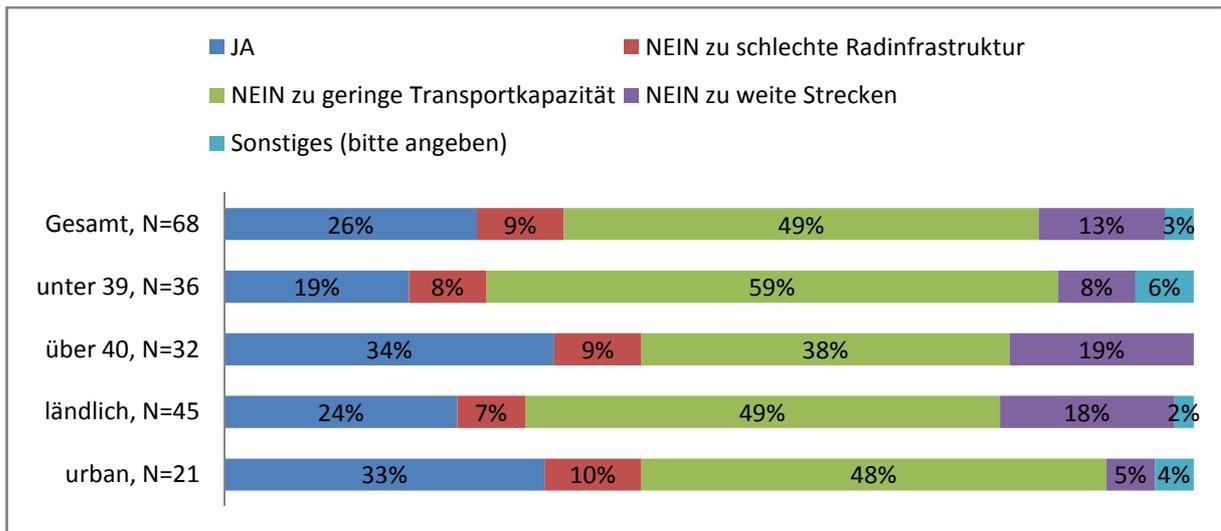


Abb. 13: Ergebnis Frage 24

Auch bei Frage 24 ist die Stichprobe mit 68 Beantwortungen relativ klein, es können jedoch aus den Beantwortungen Tendenzen abgelesen werden. Als Interpretationsmöglichkeit für das Ergebnis lässt sich hier einbringen, dass die Menschen in der Corona-Krise im Durchschnitt weniger oft, und dafür mehr Waren einkaufen [2]. Dies steht im Konflikt mit der relativ geringen Transportkapazität von Fahrrädern und kann die Verteilung der Antworten erklären (siehe **Abb. 13**).

Dies kann besonders gut an den Ergebnissen der „Covid-19 und Mobilität“ Umfrage [2], welche unter 2.1 erwähnt wurde, nachvollzogen werden. In dieser geben über 60% der Befragten an, seltener einkaufen zu gehen/fahren. Weiters geben 50% der TeilnehmerInnen an, größere Mengen einzukaufen.

- Frage 25: Ich fahre im Zuge der Corona-Krise ... mit dem Fahrrad um Einkäufe zu tätigen.

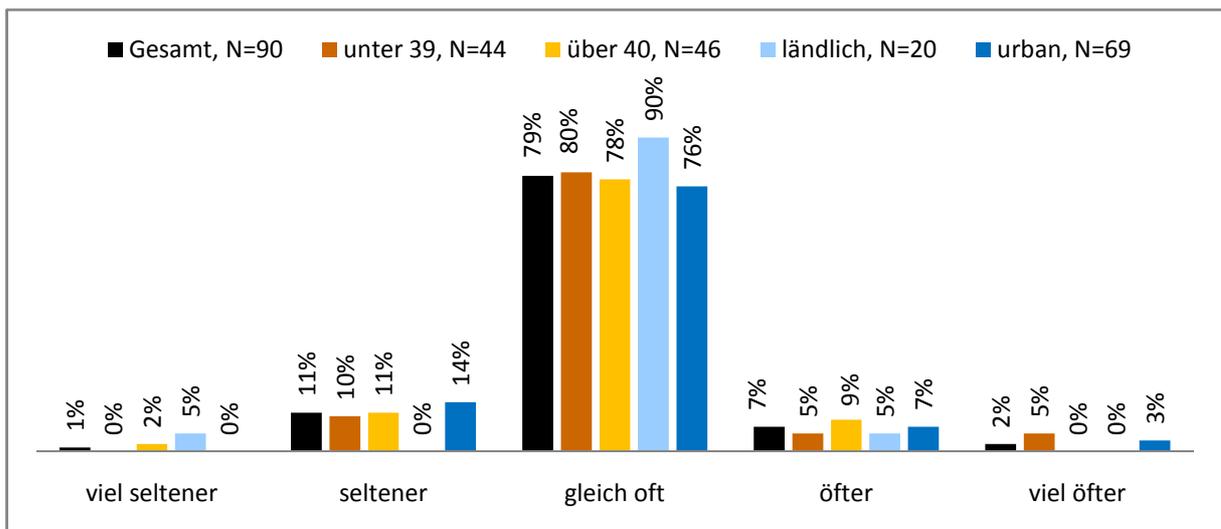


Abb. 14: Ergebnis Frage 25

- Frage 26: Ich fahre im Zuge der Corona-Krise ... mit dem Fahrrad um Einkäufe zu tätigen.

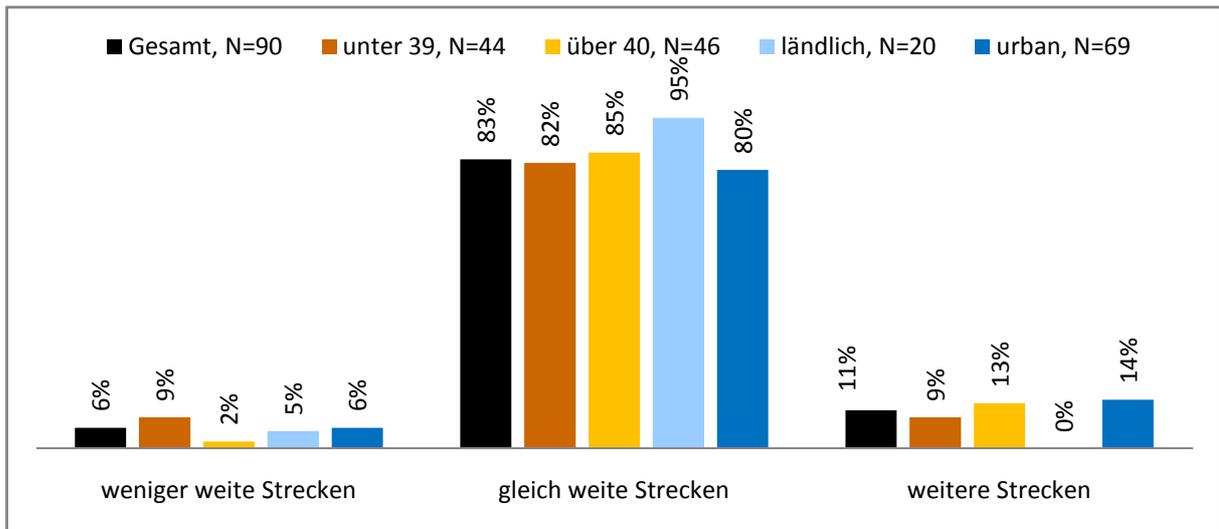


Abb. 15: Ergebnis Frage 26

- Frage 27: Haben Sie im Zuge der Corona-Krise ihr Verkehrsmittel für Einkaufswege geändert?

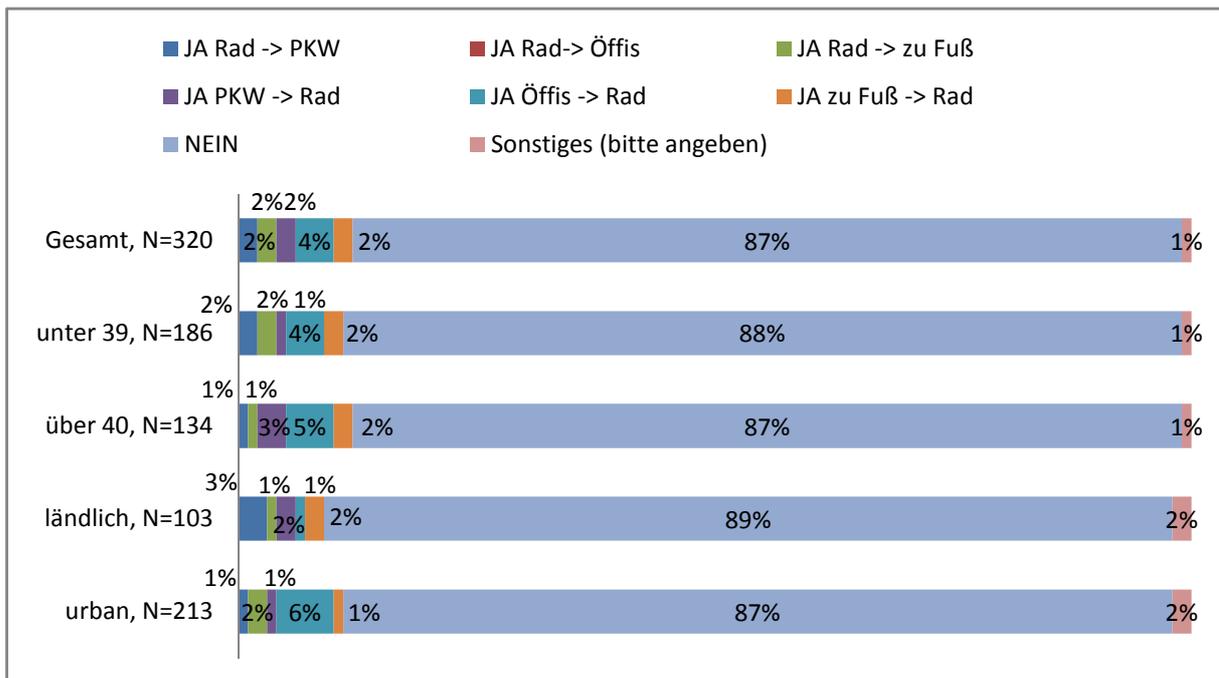


Abb. 16: Ergebnis Frage 27

Frage 25 und 26 zeigen, dass es keine große Änderung in Anzahl und Entfernung der Fahrten, welche mit dem Fahrrad für Einkäufe unternommen werden, während der Corona-Krise gegeben hat (siehe **Abb. 14** und **Abb. 15**).

Auch die abschließende Frage 27 in diesem Kapitel zeigt, dass sich großteils die Verkehrsmittelwahl für die Einkaufswege in der Krise nicht geändert hat (siehe **Abb. 16**).

4.5 Fragen zu Freizeitfahrten

Diese Fragen zielen auf Fahrten zu Freizeitaktivitäten und das Radfahren als Freizeitaktivität selbst ab.

Die Fragen 28, 29 und 30 liefern alle das Bild eines Aufwärtstrends (siehe **Abb. 17**, **Abb. 18** und **Abb. 19**). Die Befragten geben im Durchschnitt an, öfter und weitere Strecken mit dem Fahrrad zu Ihren Freizeitaktivitäten zurückzulegen. Das Radfahren als Freizeitaktivität an sich wird auch häufiger praktiziert. Dieser Trend kann auch an Verkehrsmessstellen [1] und anhand der Verkaufszahlen von Fahrrädern in Österreich [13] bestätigt werden. Diese Ergebnisse passen sehr gut zur MOBIS-Studie, in der die durchschnittlichen Tagesdistanzen um ca. 50% über dem langjährigen Durchschnitt liegen (Stand 3.8.2020) [7].

- Frage 28: Ich fahre im Zuge der Corona-Krise ... mit dem Fahrrad zu meinen Freizeitaktivitäten

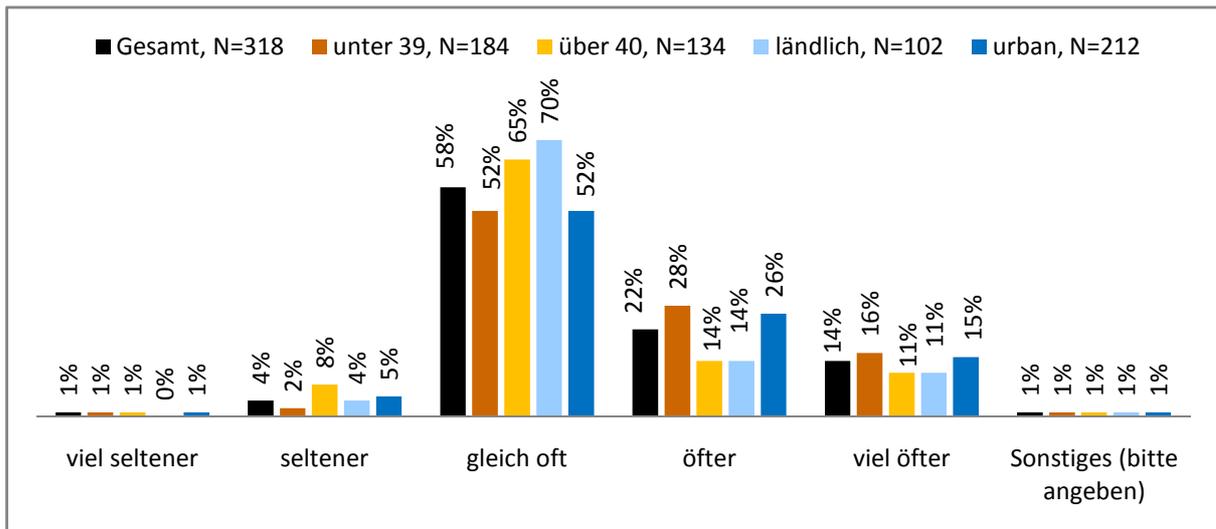


Abb. 17: Ergebnis Frage 28

- Frage 29: Ich fahre im Zuge der Corona-Krise ... mit dem Fahrrad zu meinen Freizeitaktivitäten

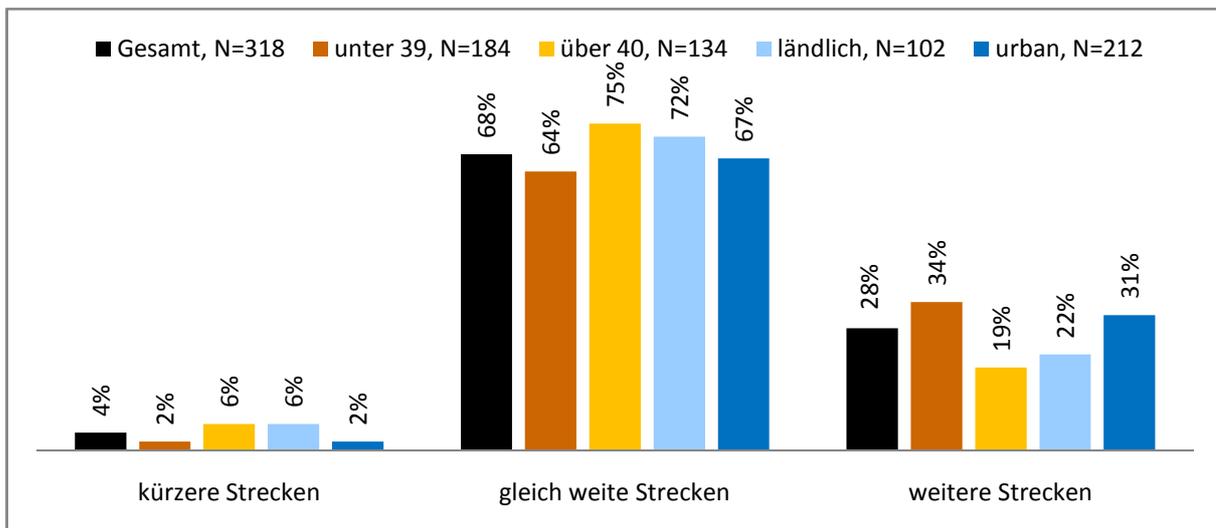


Abb. 18: Ergebnis Frage 29

- Frage 30: Verwenden Sie das Fahrrad an sich als Freizeitgerät in der Corona-Krise? (zB. Rennradfahren, Mountainbiken,...)

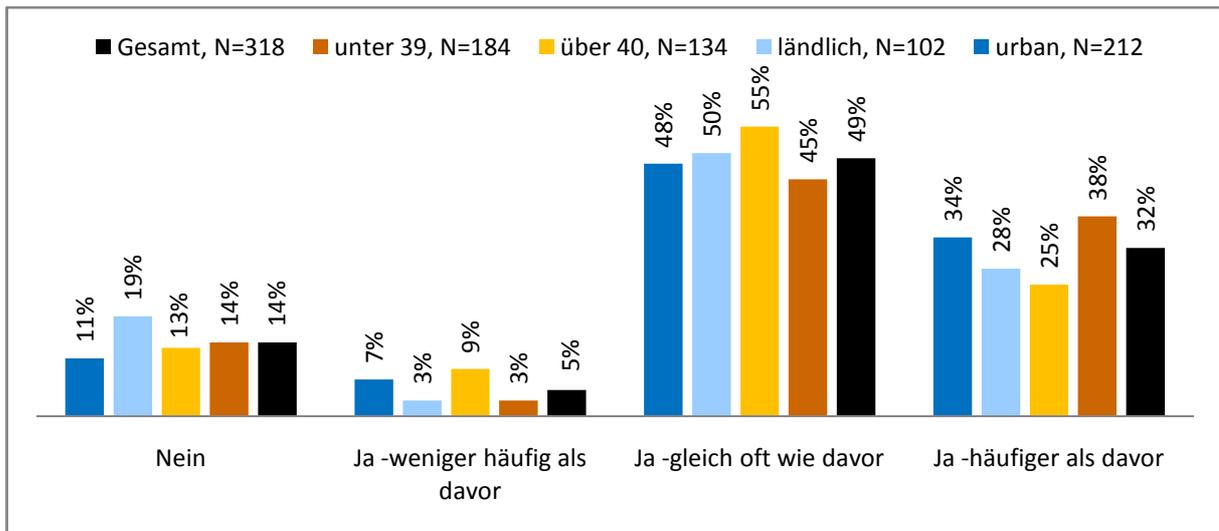


Abb. 19: Ergebnis Frage 30

4.6 Fragen zu Bike-Sharing Systemen

Dieser Abschnitt der Ergebnisse der Umfrage soll Bike-Sharing Systeme erfassen.

Als Einstieg soll Frage 31 die Nutzung und den Bekanntheitsgrad dieser Systeme innerhalb der Teilnehmergruppe aufzeigen. Die meisten Befragten gaben an, die Systeme nie zu nutzen bzw. diese nicht zu kennen. In diesem Fall wurde man zum letzten Kapitel weitergeleitet. Wie zu erwarten kamen die meisten Nutzer aus urbanem Umfeld und gehören der Gruppe "unter 39" an.

Bei den Fragen 32, 33 und 34 zeichnet sich ein eher unverändertes Bild der Nutzung im Vergleich zu vor der Krise ab. Es werden weder die Touch-Bildschirme der teilweise verwendeten Entleih-Computer noch die Räder an sich als potenzielle Infektionsquellen angesehen. Als maßgeblicher Faktor der Minimierung der Benutzungszahlen im Bereich der Bike-Sharing Anbieter kann sicher das Ausbleiben eines Großteils der Touristen und generell die Reduktion der Mobilität der Menschen gesehen werden.

Auch Frage 35, welche das Sichtbarmachen der letzten Benutzungszeit der einzelnen Räder betrifft, zeigt mit 41% den eher geringen Wunsch nach einer solchen Funktion. Hier sollte jedoch angemerkt werden, dass eine solche Sichtbarmachung der Information vom letzten Verwendungszeitpunkt der Räder ein reiner programmiertechnischer Aufwand, und damit relativ einfach umzusetzen wäre.

4.7 Fragen zur Zukunft bzw. Aussichten

Diese abschließenden Fragen sollen widerspiegeln, wie die Befragten die Zukunft in Bezug auf das Radfahren einschätzen. Dabei wird die Eigen- und Fremdeinschätzung differenziert.

Auch bei diesen Ergebnissen von Frage 36 und Frage 37 lässt sich der zu erwartende eindeutige Trend zum erhöhten Radverkehrsanteil ablesen (siehe **Abb. 20** und **Abb. 21**). Hier geben die Teilnehmer der Umfrage an, tendenziell das Gefühl zu haben, dass jetzt mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind. Außerdem haben die meisten vor, nach der Krise gleich viel oder mehr mit dem Fahrrad zu fahren. Dieser Trend ist auch an den Radzählstellen [1] und Radverkaufszahlen [13] feststellbar, und stellt somit eine realistische Einschätzung der Befragten dar.

Außerdem können diese Ergebnisse auch an der MOBIS Studie nachvollzogen werden [7].

- Frage 36: Haben Sie generell das Gefühl, dass jetzt ... Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind als/wie vor der Krise?

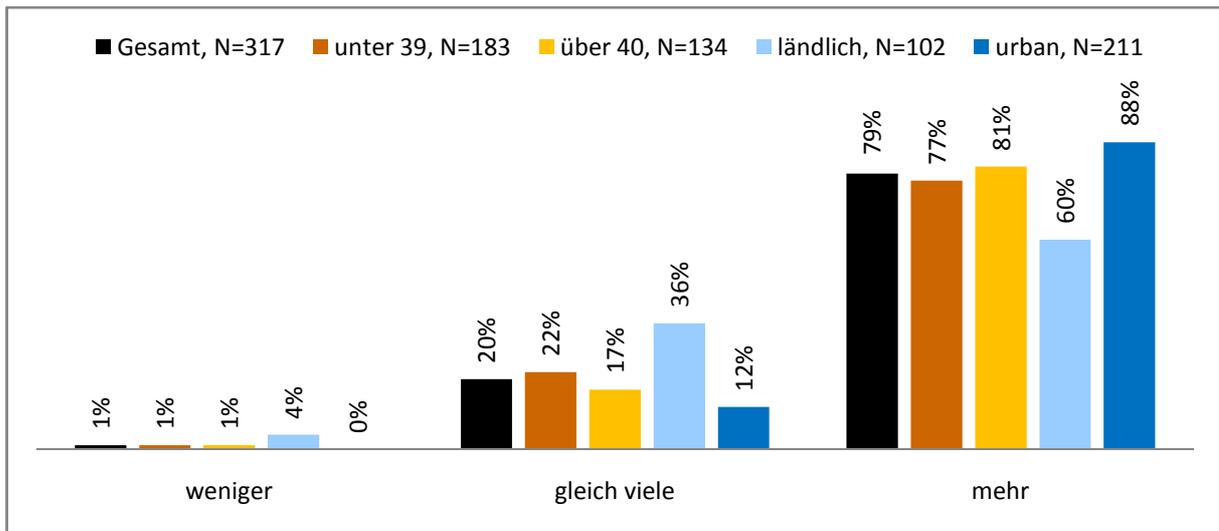


Abb. 20: Ergebnis Frage 36

- Frage 37: Ich habe generell vor, nach der Krise ... mit dem Fahrrad zu fahren als davor.

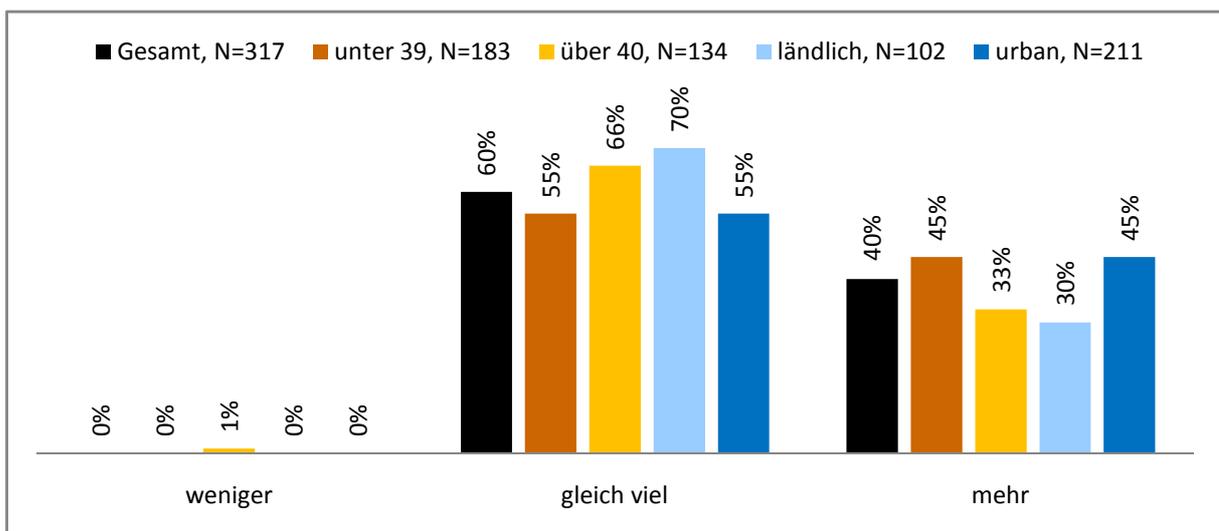


Abb. 21: Ergebnis Frage 37

5 Fazit und Ausblick

Zweifelsohne kann neben dem PKW kein anderes Fortbewegungsmittel in ähnlicher Weise von der Corona-Pandemie profitieren, wie das Fahrrad. Es wird seit der Beendigung der Ausgangsbeschränkung sowohl als Fortbewegungsmittel als auch Fitnessgerät öfter und für weitere Strecken verwendet.

Da jedoch noch keine Stagnation der Trendlinien in Sicht ist, können die langfristigen Auswirkungen der Krise auf die Mobilität der Menschen in Österreich nur abgeschätzt werden. Wie in der MOBIS: Covid-19 Studie [7] besonders gut ersichtlich, flachen die Trendlinien zwar ab, aber seriöse Aussagen über nachhaltige Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden erst Monate nach der aktuell weltweit stattfindenden fluktuierenden Lage möglich sein.

Aus diesem Grund stellt die im Rahmen dieser Bachelorarbeit durchgeführte Umfrage und deren Ergebnisse nur eine Möglichkeit zur Abschätzung momentaner Entwicklungen dar, und sollte nur unter Beachtung des Zeitraums der Durchführung dieser Umfrage gesehen werden.

6 Danksagung

Ich möchte mich zuerst bei meinen Betreuern Dipl. -Ing Ulrich Leth und Dipl. -Ing Helmut Lemmerer bedanken, die viel Zeit für das Zustandekommen und Gelingen dieser Arbeit investiert haben.

Weiterer Dank gilt allen, die die Umfrage nicht nur ausgefüllt, sondern auch weitergeleitet und verbreitet haben, außerdem meinen KorrekturleserInnen Benjamin Altmann, und meinen Eltern Erika und Wilhelm Loidl.

7 Referenzierungen und Literaturverzeichnis

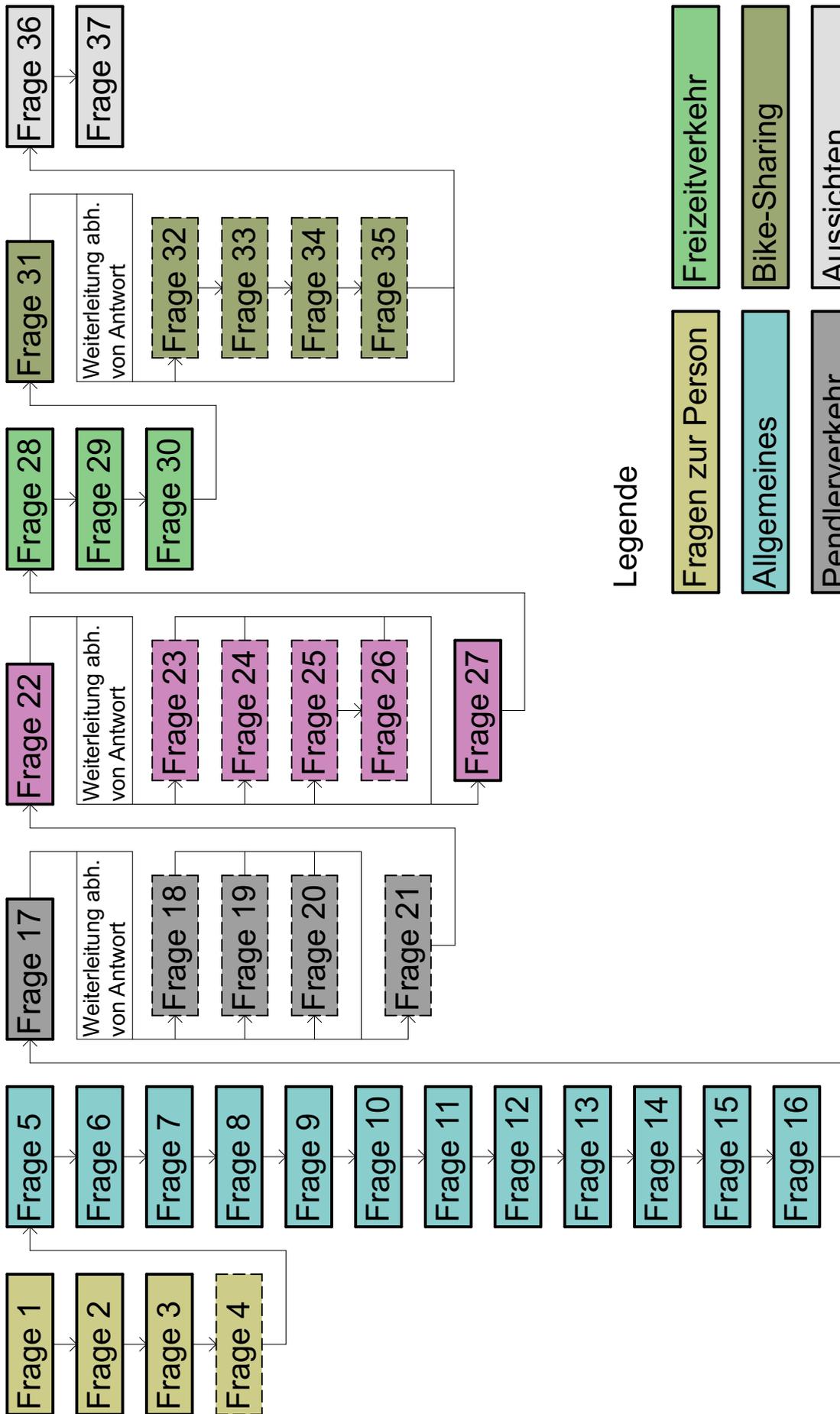
Literaturverzeichnis

- [1] Homepage des ORF Wien, Radfahren steigt im Mai um 45%, 18.06.2020 [Online] Verfügbar unter: <https://wien.orf.at/stories/3053746/> [zuletzt abgerufen am 19.07.2020].
- [2] Auswertung der Umfrage Covid-19 und Mobilität, Homepage Mobilität für Menschen, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien, [Online] Verfügbar unter: <https://blog.fyv.tuwien.ac.at/corona/covid-19-questionnaire-results-austria-de/> [zuletzt abgerufen am 03.08.2020]
- [3] Der Covid-19-Lockdown und die Mobilität, Homepage Research-Gate, 17.7.2020 [Online] Verfügbar unter: https://www.researchgate.net/publication/343006814_Der_COVID-19-Lockdown_und_die_Mobilitat [zuletzt abgerufen am 03.08.2020]
- [4] Homepage des Forschungsprojekts MOBIS: COVID-19, [Online] Verfügbar unter: <https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/> [zuletzt abgerufen am 25.08.2020]
- [5] Homepage des Forschungsprojektes MOBIS, [Online] Verfügbar unter: <https://www.ivtmobis.ethz.ch/mobis/> [zuletzt abgerufen am 27.08.2020]
- [6] Homepage der ETH Zürich /Research Collection, [Online] Verfügbar unter: <https://www.research-collection.ethz.ch/discover> [zuletzt abgerufen am 25.08.2020]
- [7] Homepage der ETH Zürich, MOBIS-COVID19/17, Ergebnisse ab 3.8.2020, [Online] Verfügbar unter: https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/reports/mobis_covid19_report_de_2020-08-03.html [zuletzt abgerufen am 25.08.2020]
- [8] Facebook Seite des Instituts für Verkehrswissenschaften/ Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik TU Wien, [Online] Verfügbar unter: <https://www.facebook.com/FVV.TUW/> [zuletzt abgerufen am 01.08.2020]
- [9] Der Radverkehr in Zahlen, 2. Auflage, Wien, August 2013, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- [10] Österreich unterwegs - mit dem Fahrrad, Wien, November 2017, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/INFRA 4:Gesamtverkehr, [Online], Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/themen/fuss_radverkehr/publikationen/ou_fahrrad.html [zuletzt abgerufen am 01.08.2020]
- [11] Bevölkerung in Österreich nach Altersgruppen und Geschlecht zu Jahresbeginn 2020, 01.01.2020 [Online] Verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/718077/umfrage/bevoelkerung-in-oesterreich-nach-altersgruppen-und-geschlecht/> [zuletzt abgerufen am 01.08.2020]
- [12] Homepage des VCÖ, Coronakrise macht sichtbar, dass viele Gehsteige und Radwege zu schmal sind, 20.03.2020 [Online] Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/coronakrise-macht-sichtbar-dass-viele-gehsteige-und-radwege-zu-schmal-sind> [zuletzt abgerufen am 19.07.2020]
- [13] Homepage des ORF, Pandemie lässt Fahrradmarkt abheben, 15.07.2020 [Online] Verfügbar unter: <https://orf.at/stories/3173352/> [zuletzt abgerufen am 19.07.2020].

Anhang

Folgende Dokumente befinden sich im Anhang:

- Fragenstruktur und Logik der Umfrage
- Vollständige Auflistung der Fragen und Ergebnisse
- Datenschutzerklärung zur Umfrage Covid-19 und Mobilität

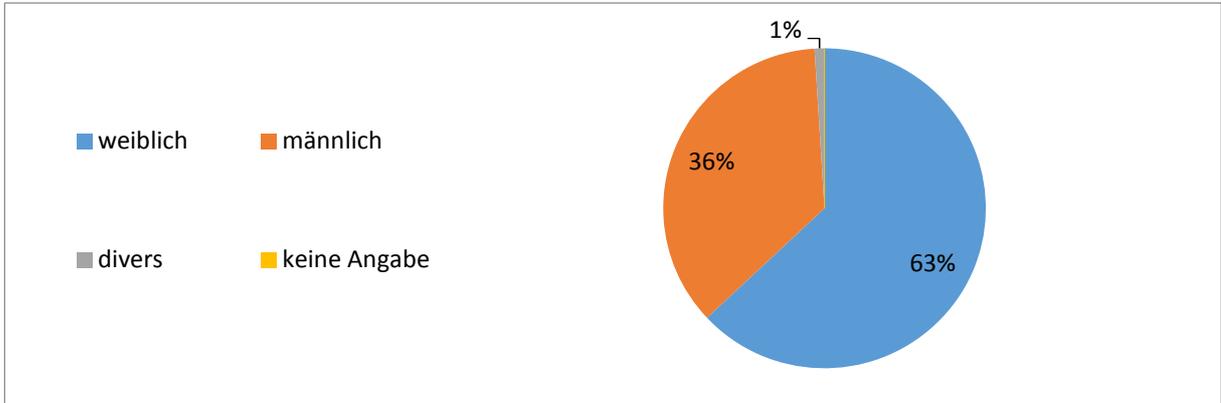


Legende

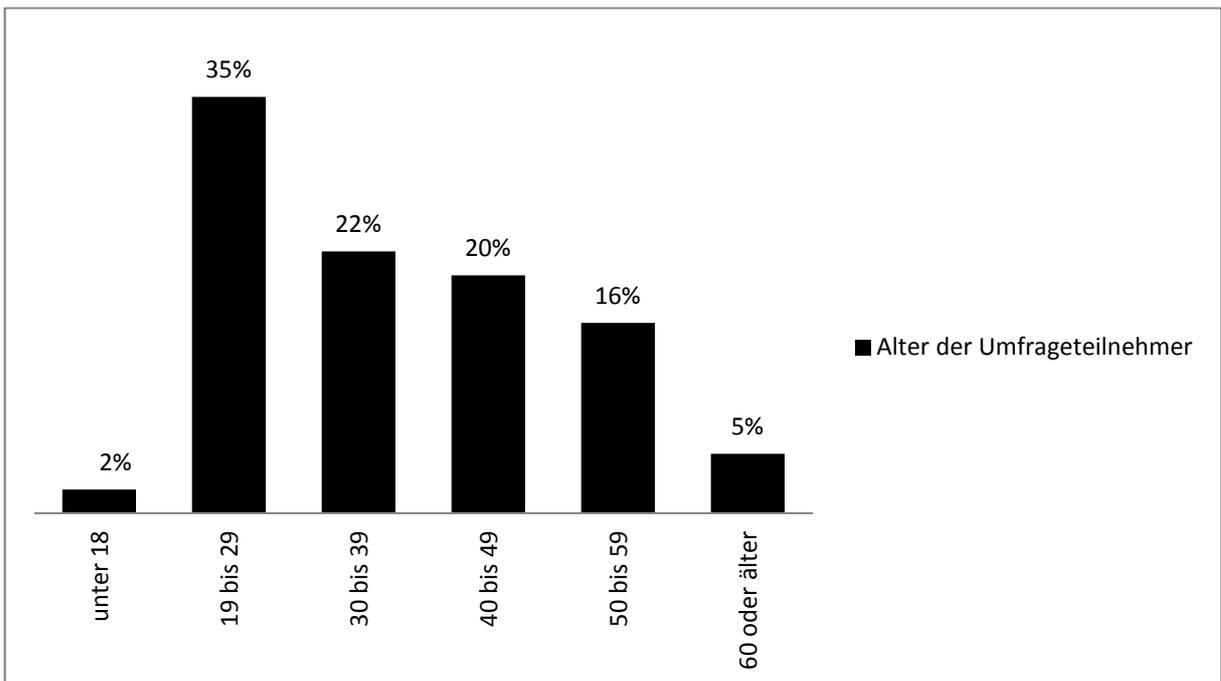
- Freizeitverkehr
- Bike-Sharing
- Aussichten
- kann übersprungen werden
- Fragen zur Person
- Allgemeines
- Pendlerverkehr (Arbeit & Schule)
- Einkaufswege

Fragen und Ergebnisse der Umfrage „Radfahren in der Corona-Krise“

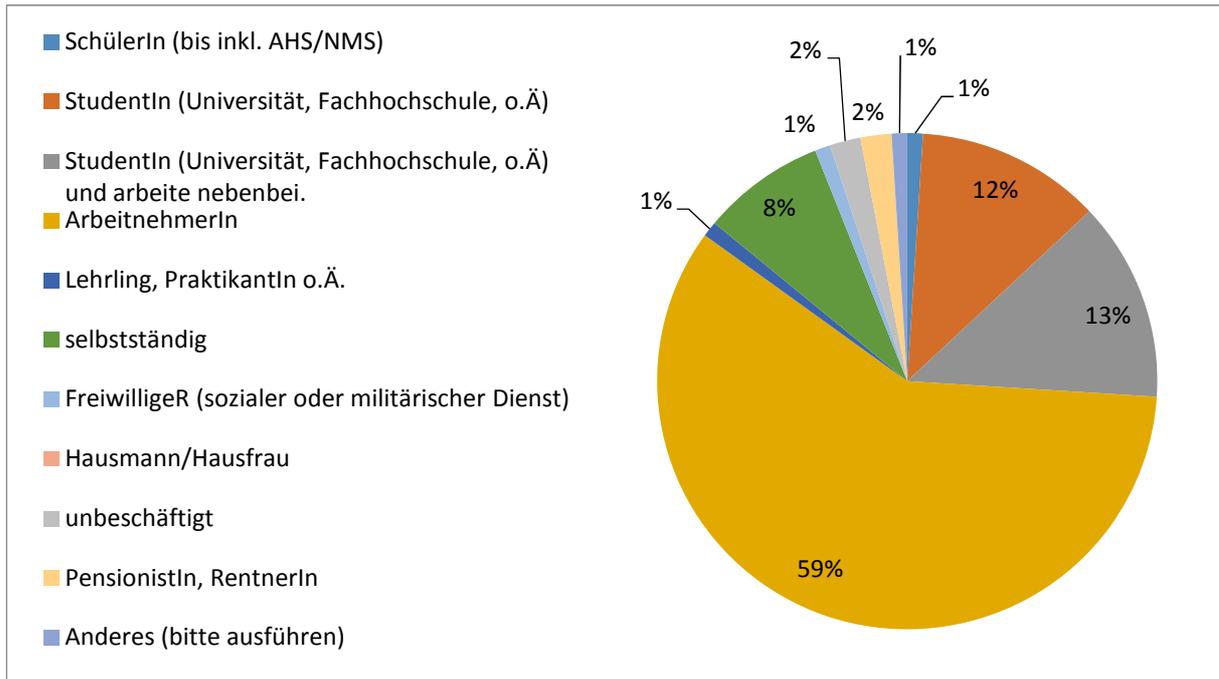
1) Ich bin ... (N=353)



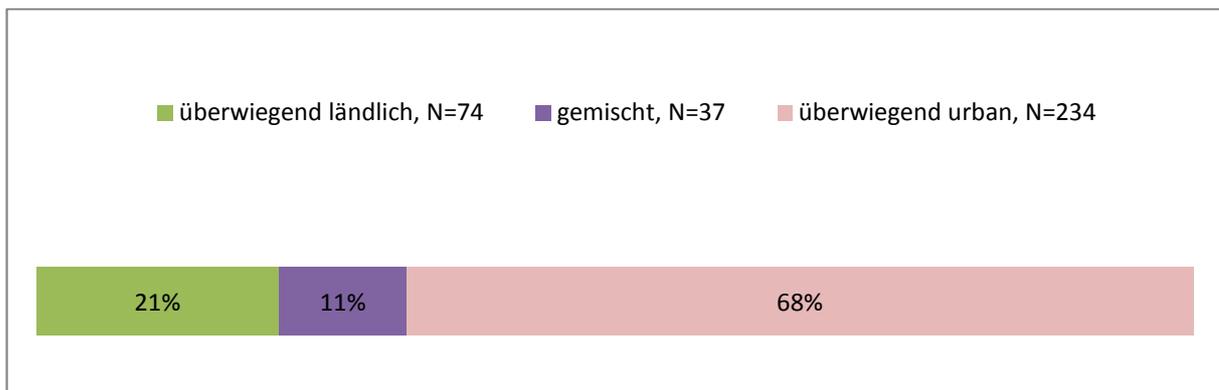
2) Ich bin ... Jahre alt. (N=353)



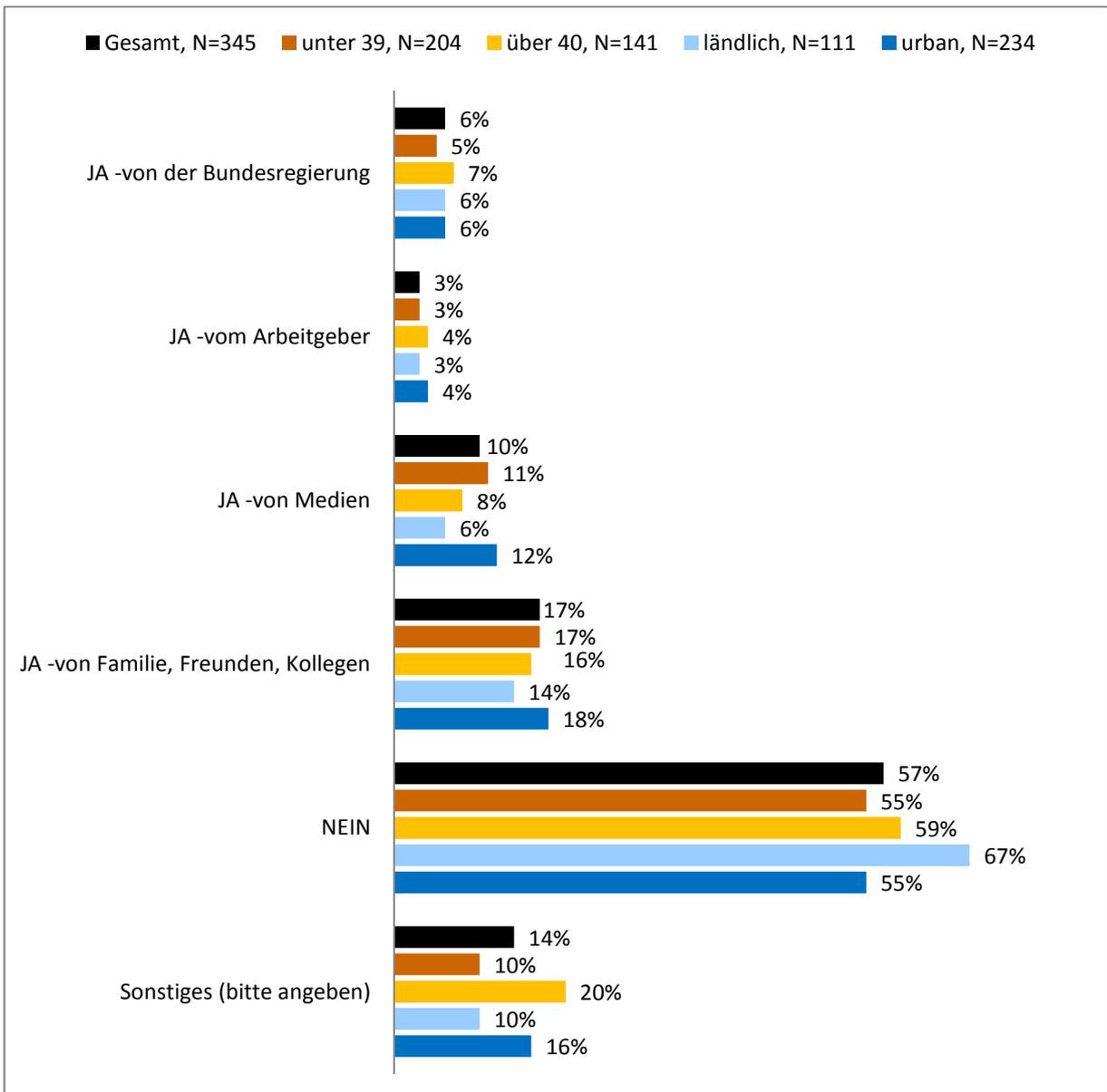
3) Ich bin ... (N=353)



4) Meine Postleitzahl ist ... (N=345)

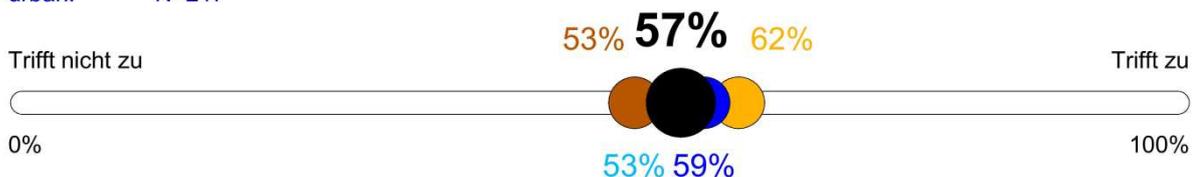


5) Wurden Sie dazu ermutigt, in der Corona-Krise mit dem Fahrrad zu fahren? (Mehrfachantwort möglich)



6) Fühlen Sie sich gut informiert, was das Thema Radfahren in der Corona-Krise angeht? (zB. Wo darf/soll ich Radfahren, mit welchen Mitmenschen darf ich fahren, welche Abstände gilt es einzuhalten,...)

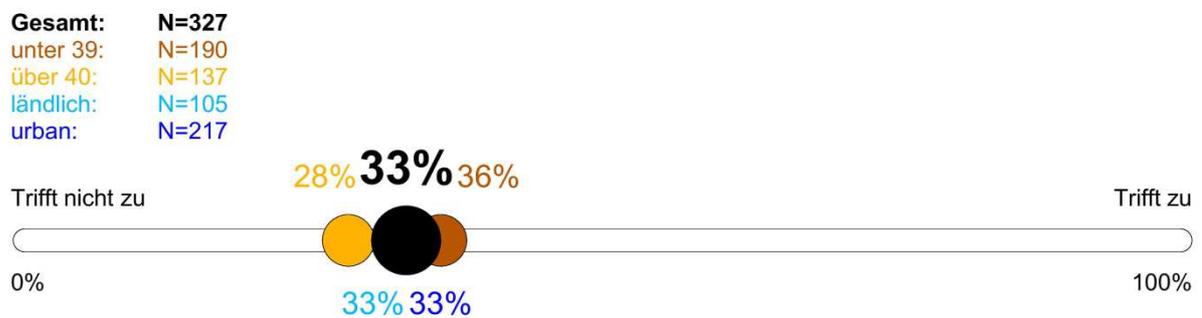
Gesamt: N=327
 unter 39: N=190
 über 40: N=137
 ländlich: N=105
 urban: N=217



7) Haben/Hatten Sie Angst, durch einen möglichen Unfall/eine mögliche Verletzung beim Radfahren ins Krankenhaus zu müssen und sich dort zu infizieren?



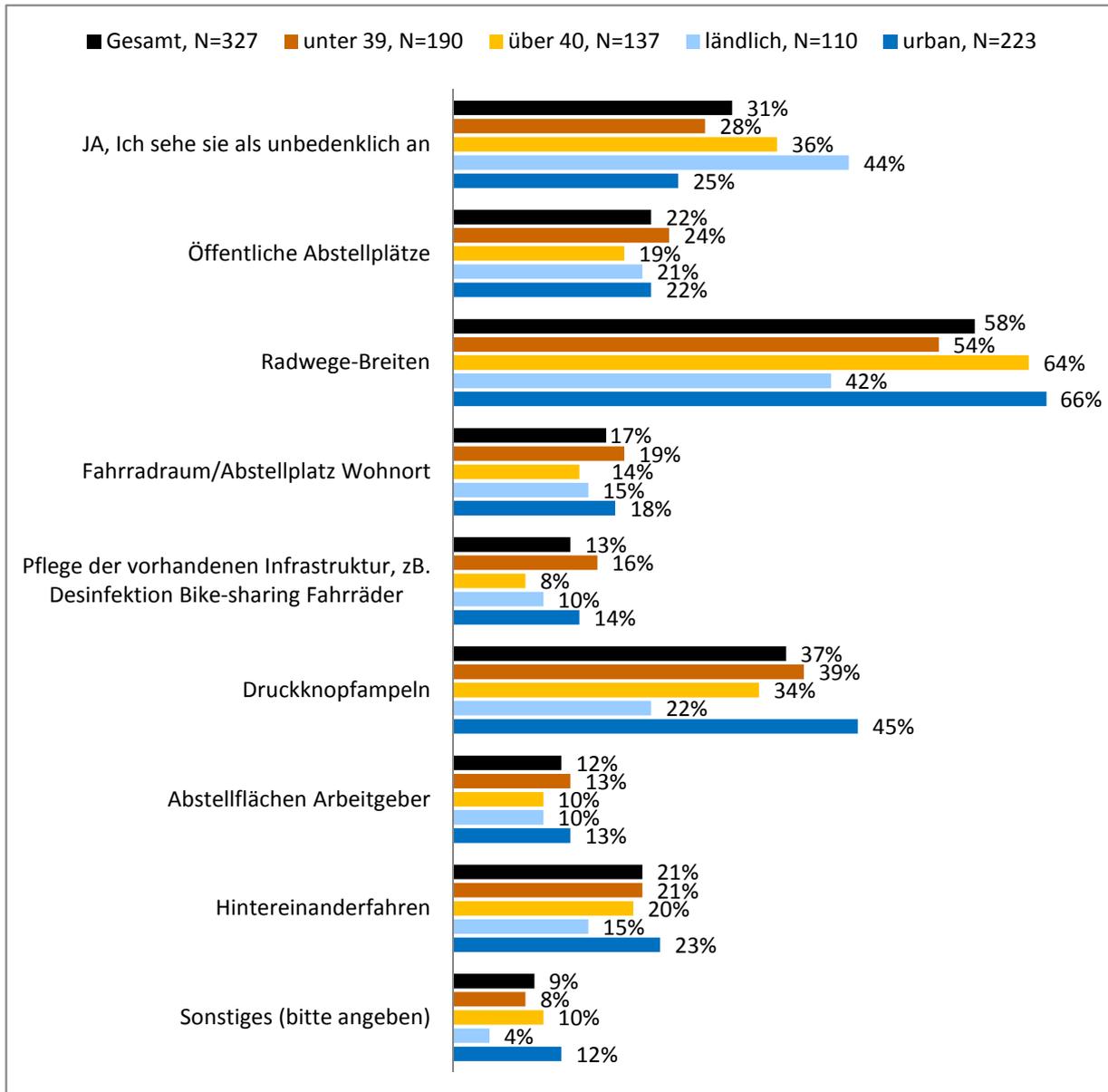
8) Haben/Hatten Sie Angst, durch einen möglichen Unfall/eine mögliche Verletzung beim Radfahren ins Krankenhaus zu müssen, und dort Ressourcen (Betten, Personal,...) zu besetzen, welche vielleicht für Infizierte benötigt werden würden?



9) Können Sie sich vorstellen, einen Mund-Nasenschutz während des Radfahrens zu tragen?



10) Sehen Sie im Hinblick auf die Infektionsgefahr mit dem Corona-Virus die vorhandene Radinfrastruktur als unbedenklich an? Wo sehen Sie den größten Aufholbedarf? (Mehrfachantwort möglich)



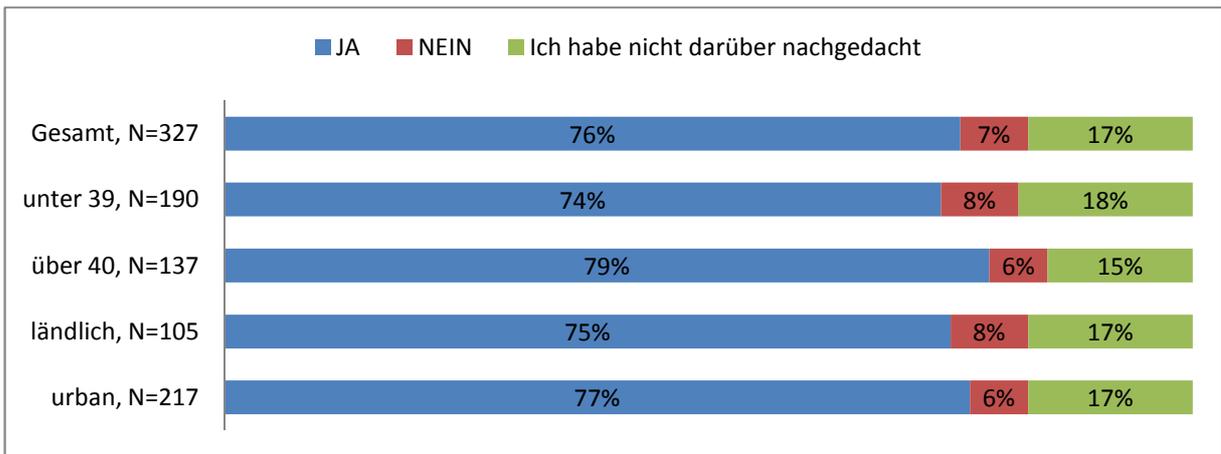
11) Denken Sie, dass sich die Pop-Up Radwege (temporäre Sperre eines ganzen Fahrstreifens einer mehrspurigen Straße für den Radverkehr) positiv auf ein angenehmeres Radfahren auswirken?

Gesamt: N=327
unter 39: N=190
über 40: N=137
ländlich: N=105
urban: N=217

Trifft nicht zu



12) Denken Sie, dass durch das Radfahren Ihr Immunsystem gestärkt, und dadurch bei einer möglichen Infektion ein leichter Krankheitsverlauf möglich wird?



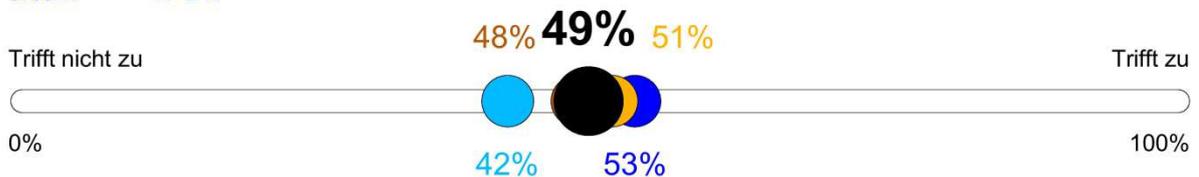
13) Denken Sie, dass es explizite Regelungen (zB. für einen Mindestabstand beim Hintereinanderfahren, für das Warten an Ampeln in zu geringem Abstand zu anderen Radfahrern,...) für Radfahrer im Hinblick einer Infektionsgefahr geben sollte, und diese auch von der Exekutive überwacht werden sollte?

Gesamt: N=327
 unter 39: N=190
 über 40: N=137
 ländlich: N=105
 urban: N=217



14) Haben Sie vor, in nächster Zukunft aufgrund der Corona-Krise auf öffentliche Verkehrsmittel zu verzichten?

Gesamt: N=327
 unter 39: N=190
 über 40: N=137
 ländlich: N=105
 urban: N=217



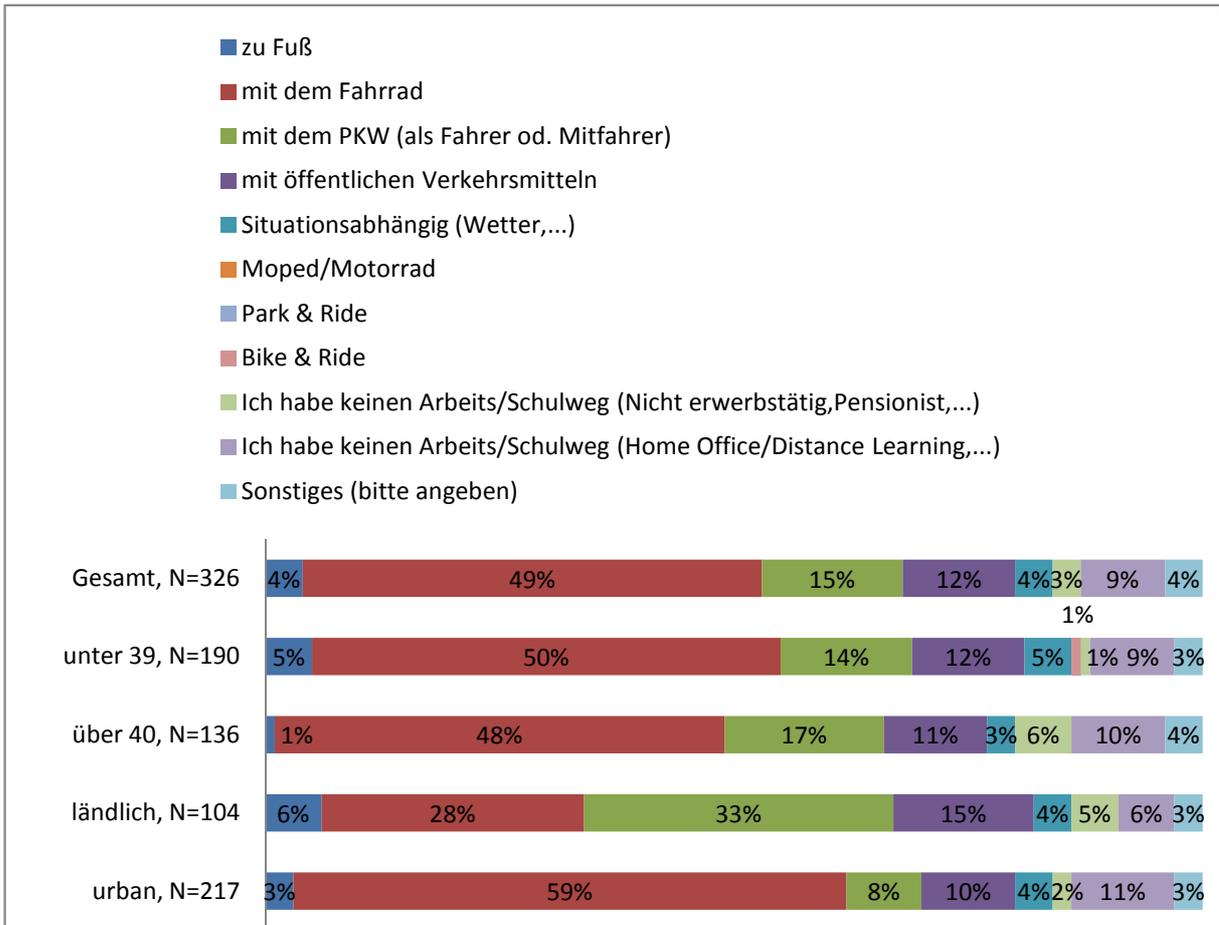
15) Denken Sie, dass in Zeiten der Corona-Krise das Radfahren im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr (PKW) ein erhöhtes Risiko einer Infektion birgt?



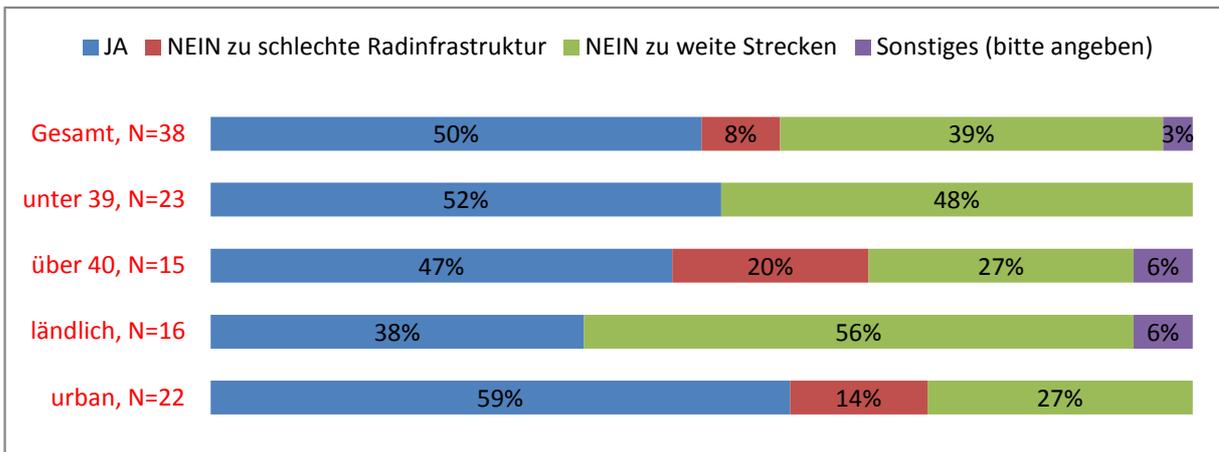
16) Haben Sie das Gefühl, dass PKW-Fahrer im Rahmen der Corona-Krise auf Radfahrer mehr Rücksicht nehmen?



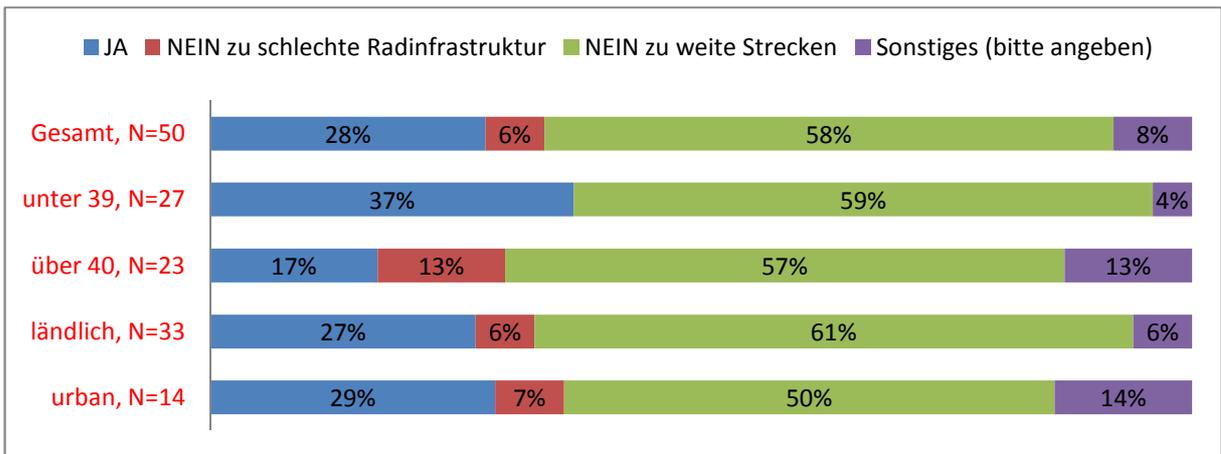
17) Mit welchem Verkehrsmittel legen Sie aktuell Ihren Weg in die Arbeit/Schule zurück?



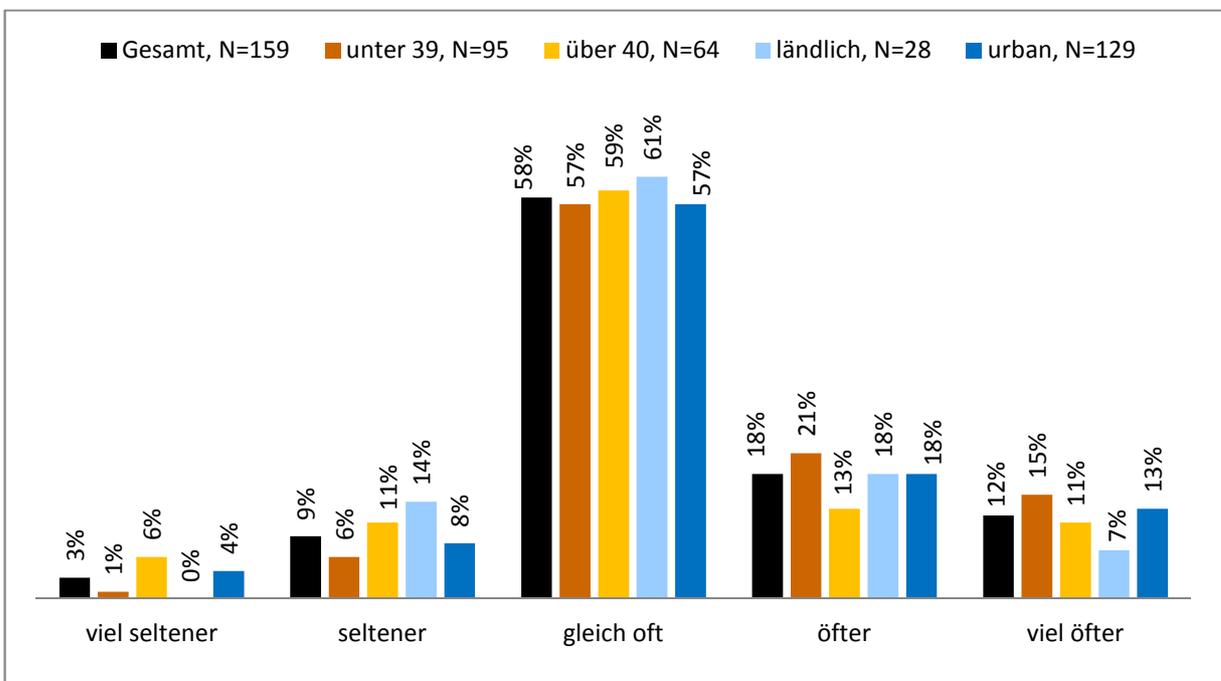
18) Ist für Sie das Fahrrad prinzipiell eine zumutbare Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln für den Arbeits- bzw. Schulweg?



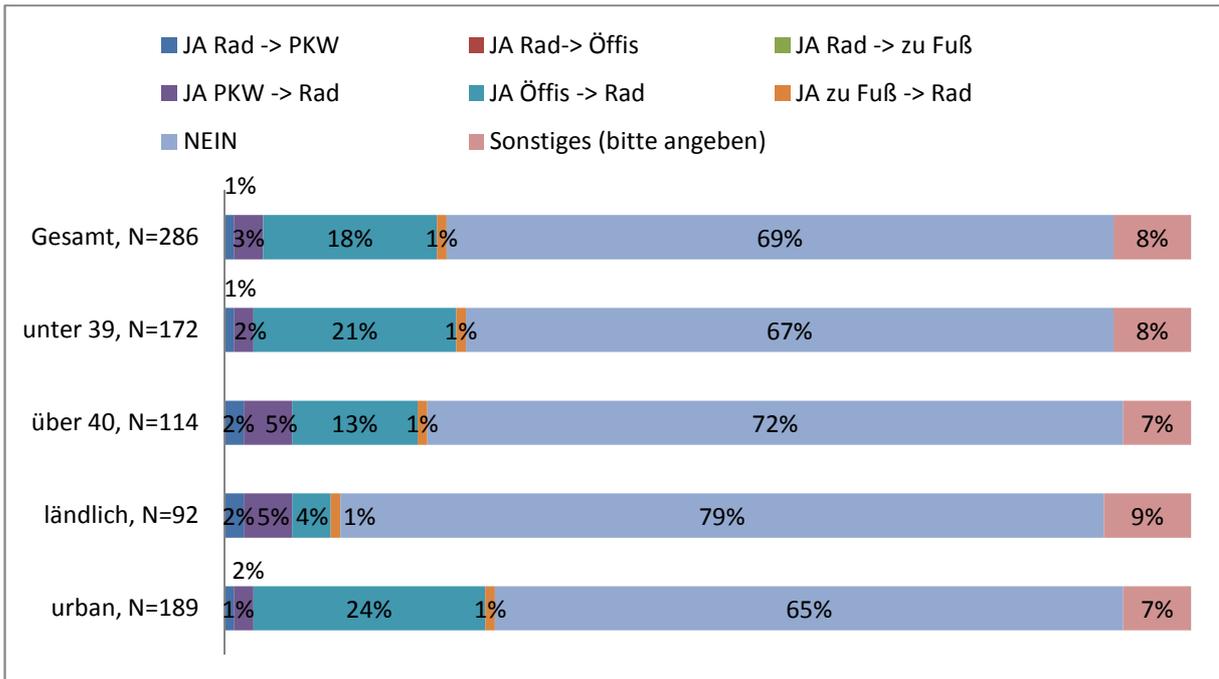
19) Ist für Sie das Fahrrad eine zumutbare Alternative zum privaten PKW/Moped/Motorrad für den Arbeits- bzw. Schulweg?



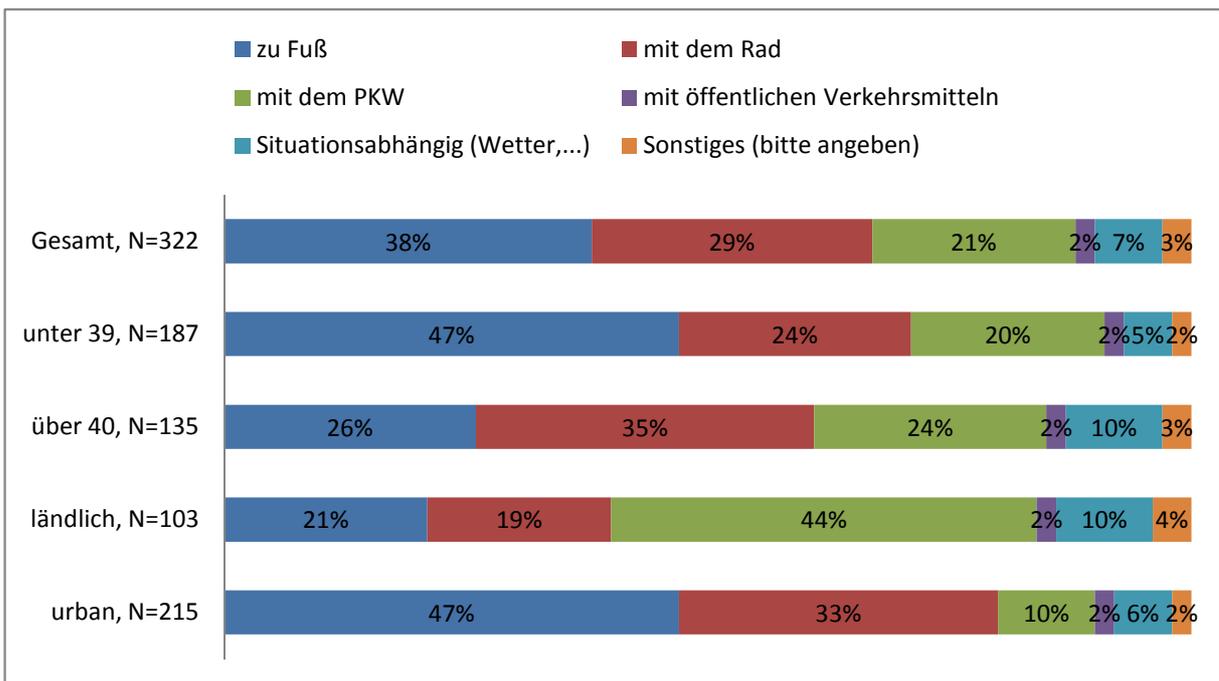
20) Wie oft fahren Sie im Zuge der Corona Krise mit dem Fahrrad zur Arbeit/Schule im Vergleich zu vorher?



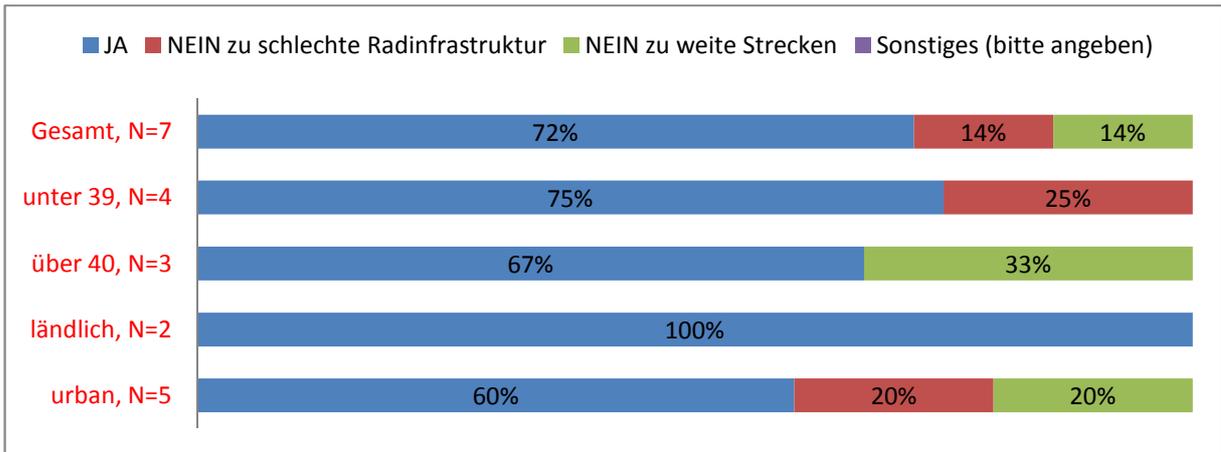
21) Haben Sie im Zuge der Corona-Krise ihr Verkehrsmittel für den Weg in die Arbeit/Schule geändert?



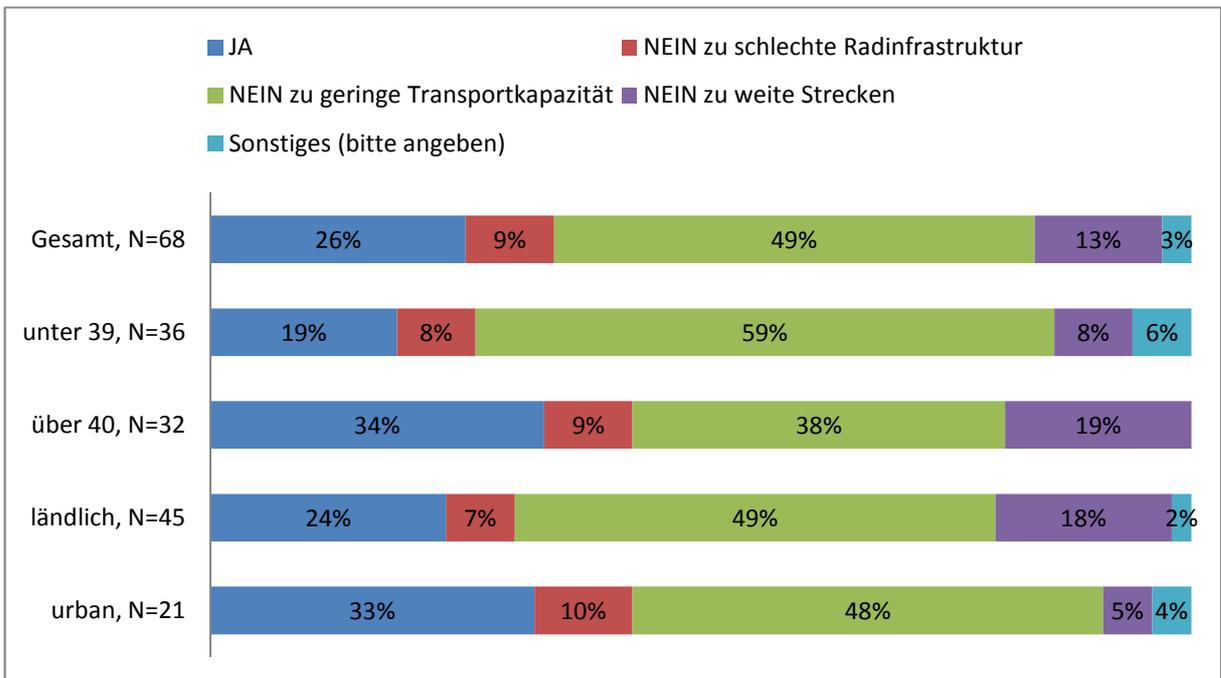
22) Mit welchem Verkehrsmittel legen Sie normalerweise Ihre Einkaufswege zurück?



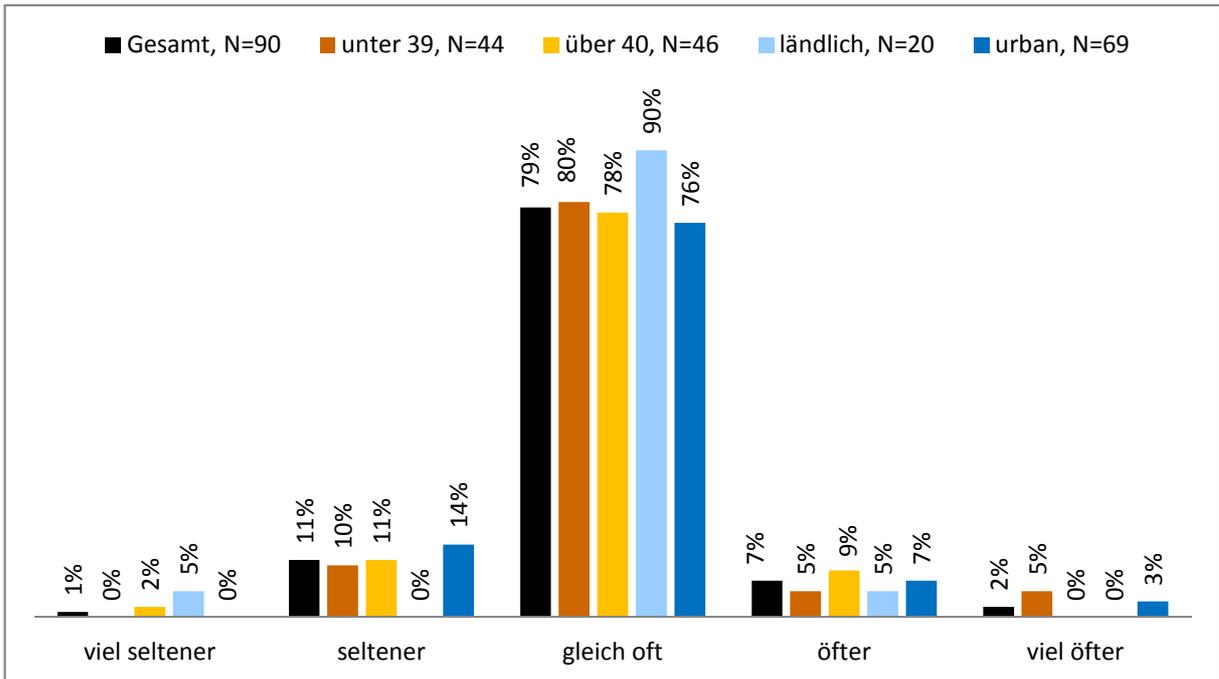
23) Ist für Sie das Fahrrad prinzipiell eine zumutbare Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln für den Einkaufsweg?



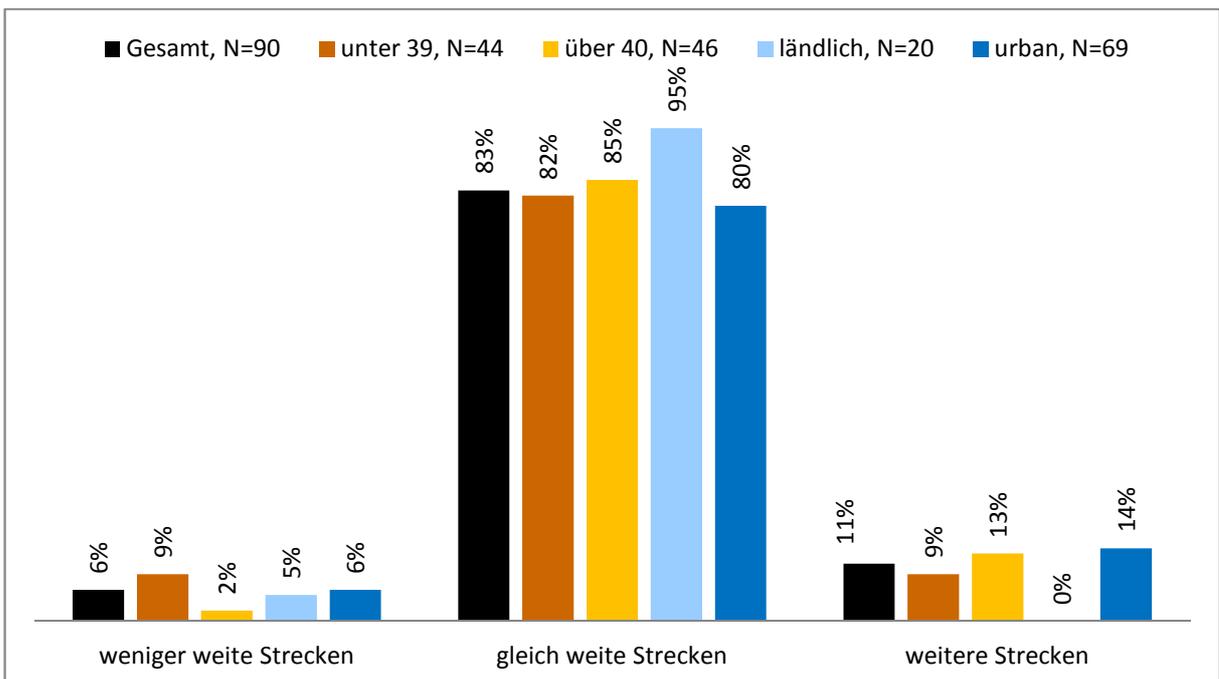
24) Ist für Sie das Fahrrad eine zumutbare Alternative zum privaten PKW für den Einkaufsweg?



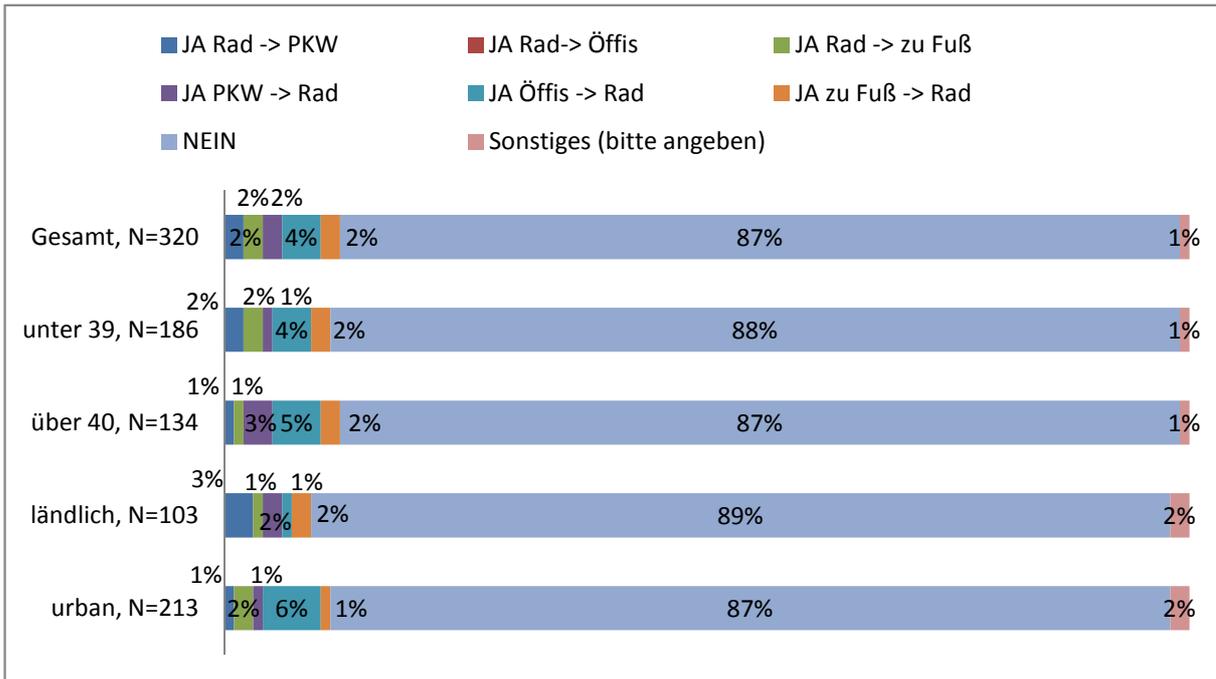
25) Ich fahre im Zuge der Corona-Krise ... mit dem Fahrrad um Einkäufe zu tätigen.



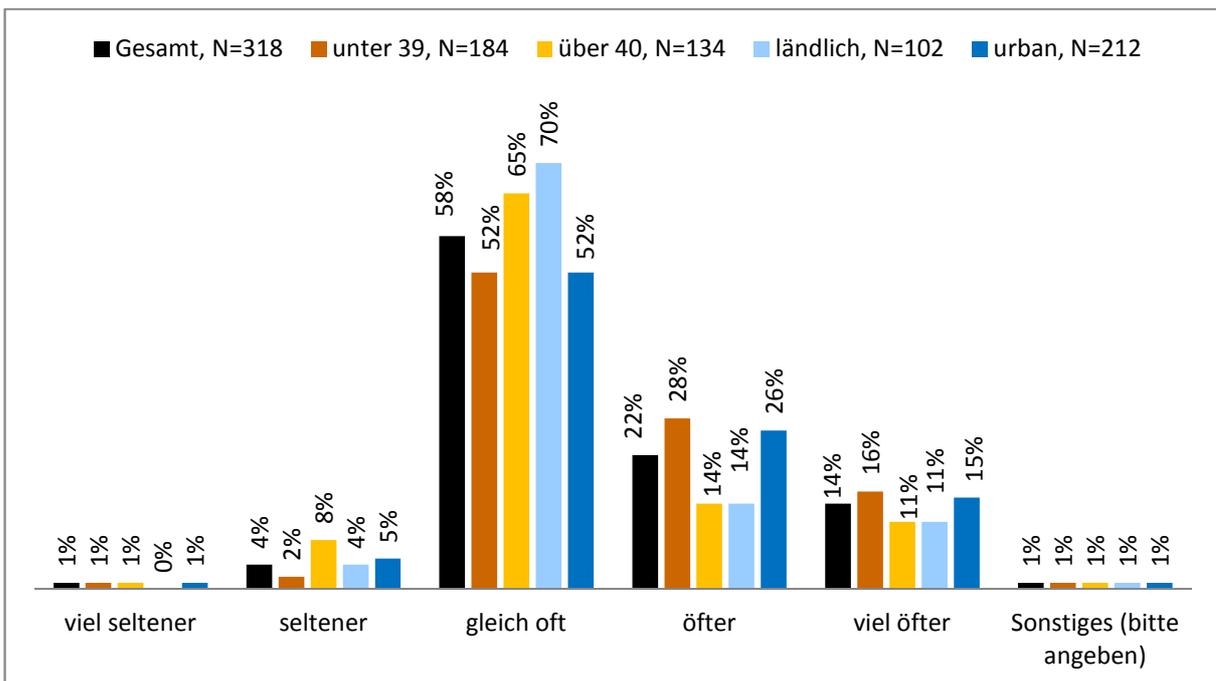
26) Ich fahre im Zuge der Corona-Krise ... mit dem Fahrrad um Einkäufe zu tätigen.



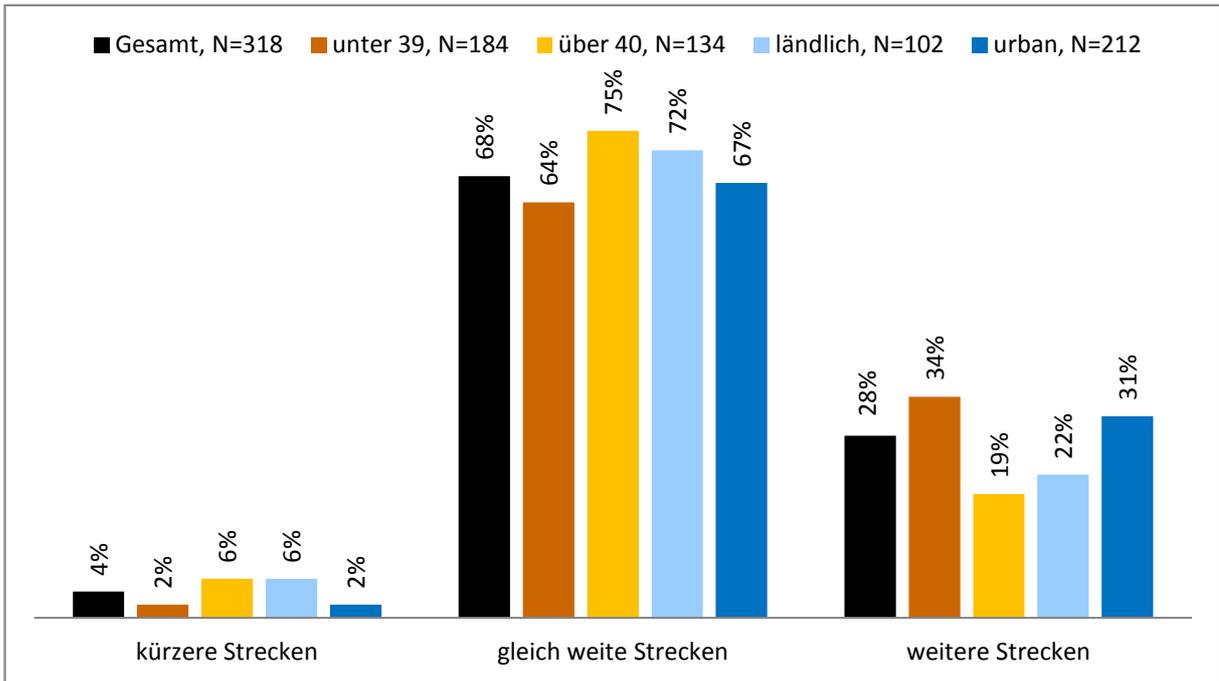
27) Haben Sie im Zuge der Corona-Krise ihr Verkehrsmittel für Einkaufswege geändert?



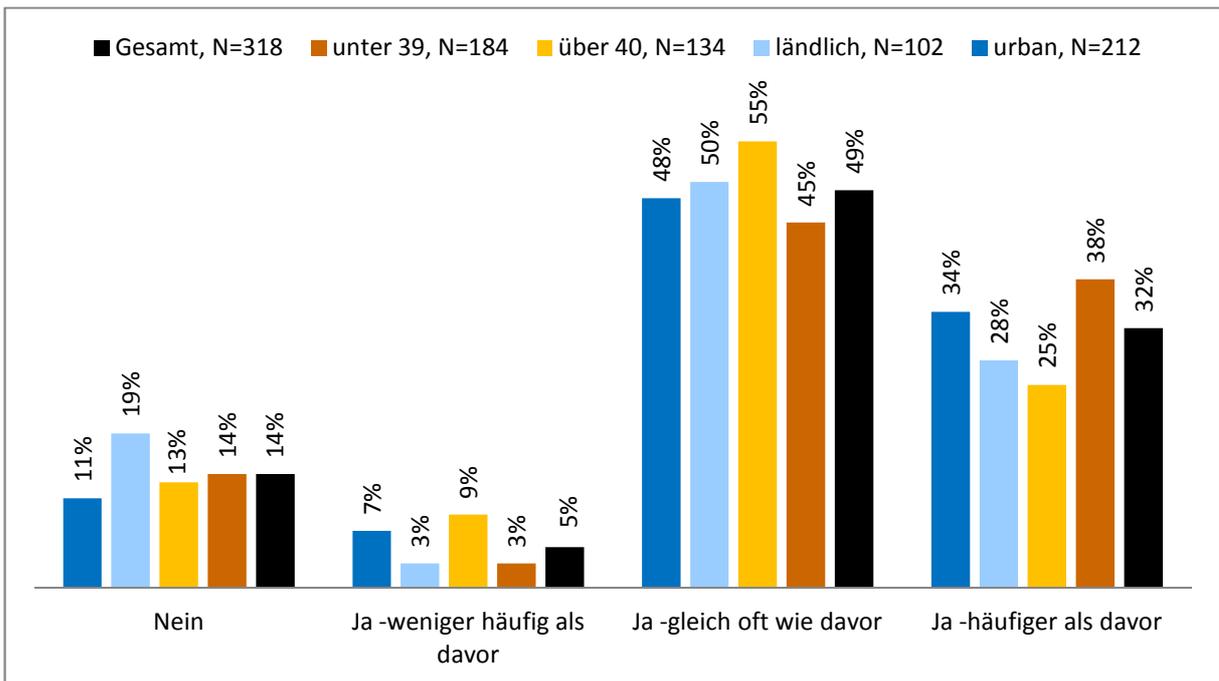
28) Ich fahre im Zuge der Corona-Krise ... mit dem Fahrrad zu meinen Freizeitaktivitäten



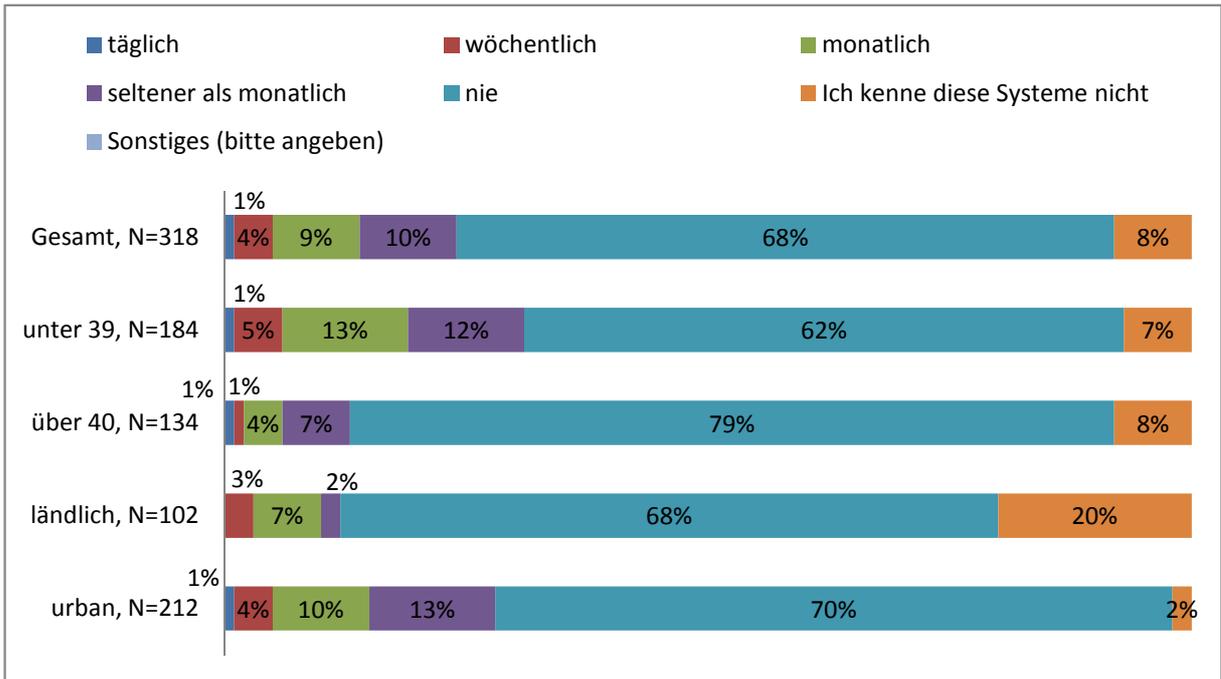
29) Ich fahre im Zuge der Corona-Krise ... mit dem Fahrrad zu meinen Freizeitaktivitäten



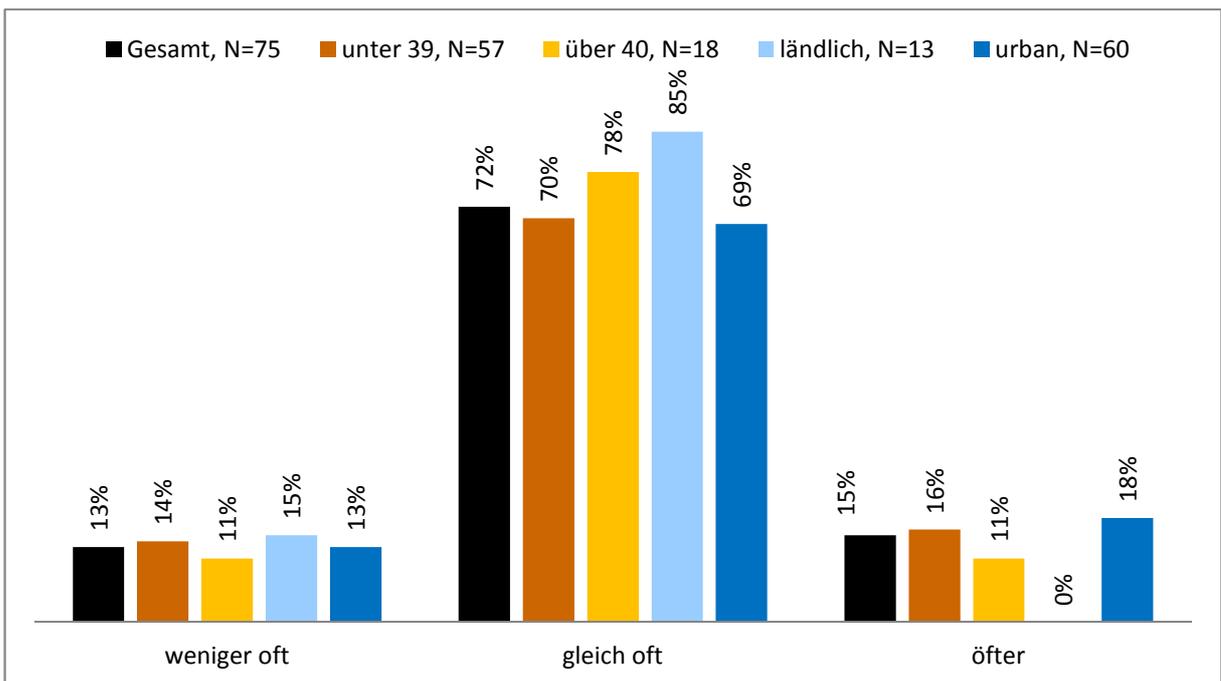
30) Verwenden Sie das Fahrrad an sich als Freizeitgerät in der Corona-Krise? (zB. Rennradfahren, Mountainbiken,...)



31) Wie häufig nutzen Sie Bike-Sharing Systeme in der Corona-Krise?

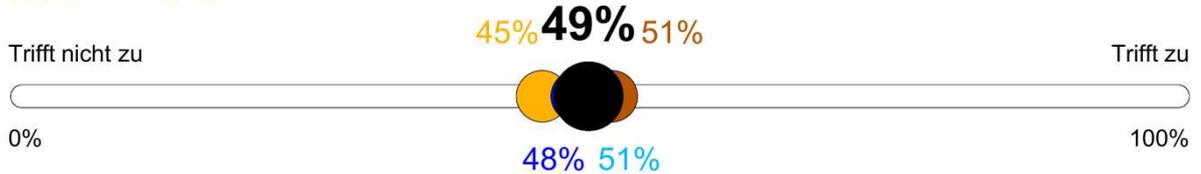


32) Ich nutze Bike-Sharing Systeme in der Corona-Krise ... wie/als zuvor.



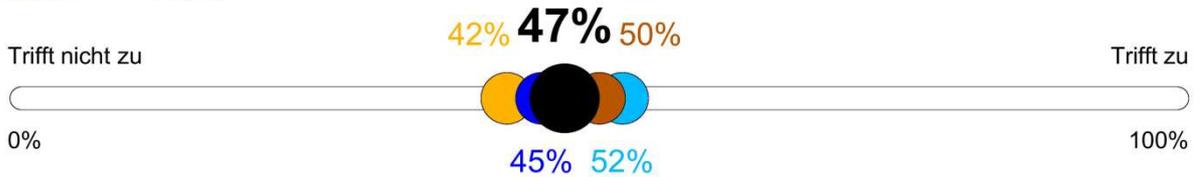
33) Denken Sie, die von manchen Betreibern verwendeten Anmeldecomputer (Computer mit Touch-Bildschirm an den Entleihstationen zum Ausborgen der Räder) stellen eine potenzielle Infektionsgefahr dar?

Gesamt: N=278
 unter 39: N=158
 über 40: N=120
 ländlich: N=76
 urban: N=198



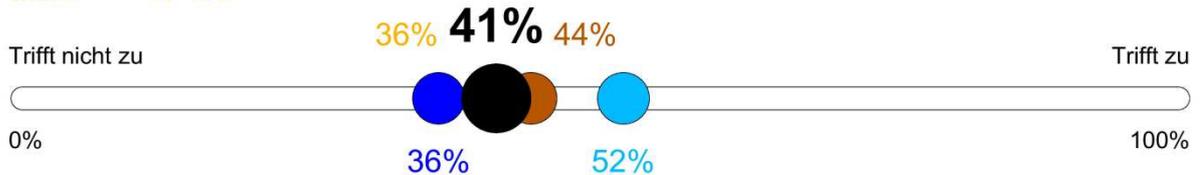
34) Denken Sie, die Leih-Fahrräder stellen eine potenzielle Infektionsgefahr dar? (zB. Die Griffe)

Gesamt: N=283
 unter 39: N=162
 über 40: N=121
 ländlich: N=79
 urban: N=200

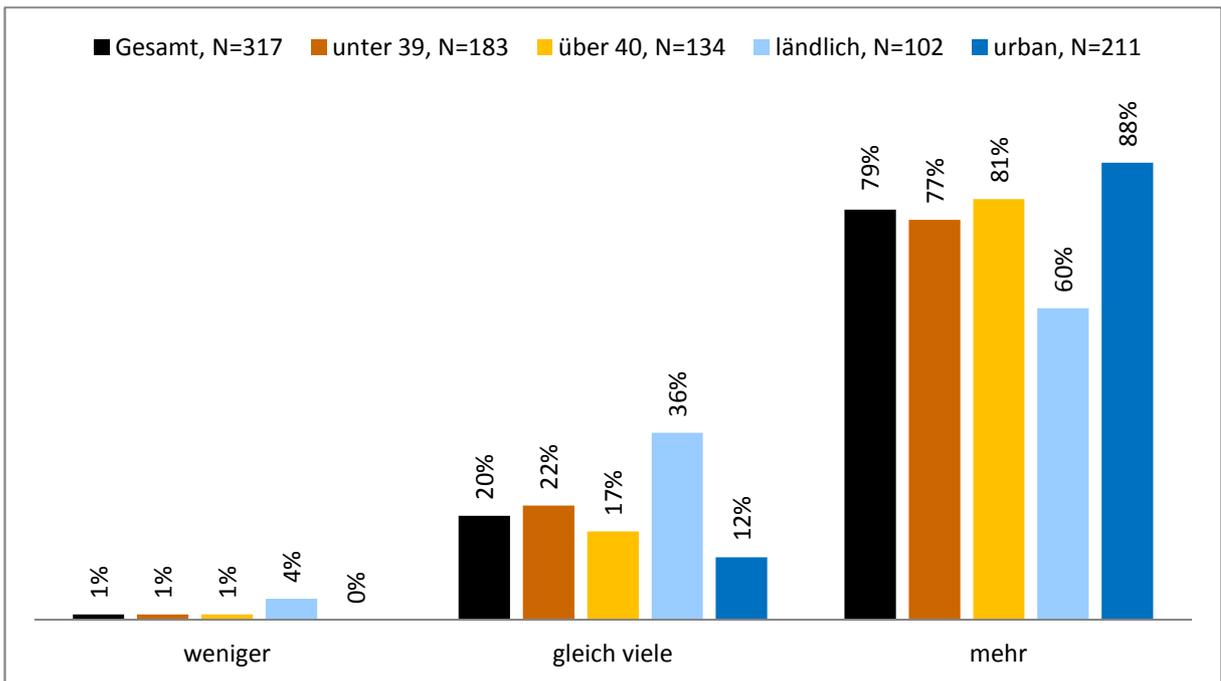


35) Würden Sie an Entleih-Computern gerne sehen, wann welches Rad das letzte mal benutzt worden ist?

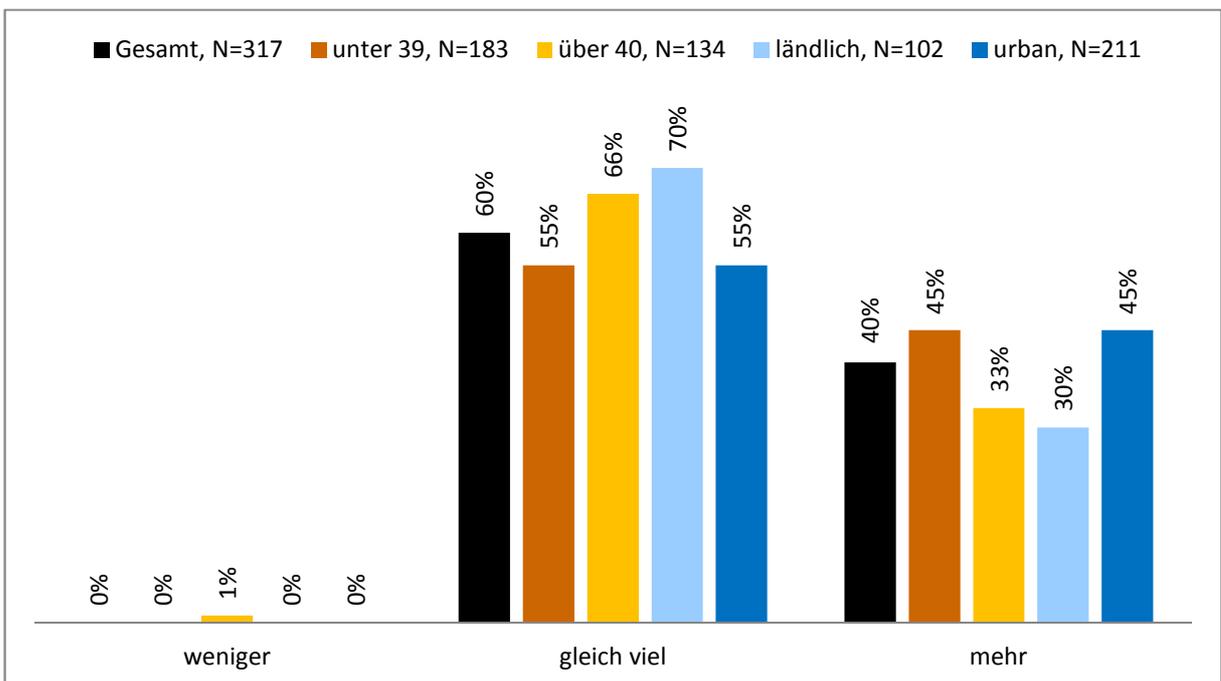
Gesamt: N=264
 unter 39: N=156
 über 40: N=108
 ländlich: N=77
 urban: N=184



36) Haben Sie generell das Gefühl, dass jetzt ... Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind als/wie vor der Krise?



37) Ich habe generell vor, nach der Krise ... mit dem Fahrrad zu fahren als davor.





Datenschutzerklärung zur Umfrage COVID-19 und Mobilität

Der Datenschutz und dessen Sicherstellung sind wichtige Anliegen der TU Wien. Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt unter strikter Wahrung der Grundsätze und Anforderungen, die in der DSGVO¹ und dem österreichischen DSG² festgelegt sind. Die TU Wien verarbeitet ausschließlich jene Daten, die für die Erreichung der angestrebten Zwecke erforderlich sind, und ist stets bestrebt, die Sicherheit und Richtigkeit der Daten zur gewährleisten.

Diese Befragung wird von der Technischen Universität Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Gußhausstraße 30/230, 1040 Wien (im Folgenden „wir“ bzw. „uns“) durchgeführt.

Die vorliegende Datenschutzerklärung beschreibt, in welchem Umfang und wie wir personenbezogene Daten im Zusammenhang mit dieser Befragung verarbeiten und soll Ihnen deutlich machen, dass der verantwortungsbewusste Umgang mit personenbezogenen Daten besondere Bedeutung hat.

Verantwortlicher:

Rektorat der Technischen Universität Wien
Karlsplatz 13
1040 Wien

Datenschutzbeauftragte:

Mag. Christina Thirsfeld
Technische Universität Wien
Karlsplatz 13/018, 1040 Wien
datenschutz@tuwien.ac.at

Kontaktperson:

Takeru Shibayama
Technische Universität Wien
Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Gußhausstraße 30/230-1, 1040 Wien
feedback.fvv@tuwien.ac.at

Folgende Daten werden bei dieser Datenverarbeitung verarbeitet:

- (1) automatisch erhobene Daten
 - IP Adresse: automatisch erhoben aber nicht verwendet für die Analyse.
 - Start- und Endzeit der Befragungsteilnahme

- (2) Daten im Zuge der Fragenbeantwortung (Sie können einzelne Fragen auch unbeantwortet lassen)
 - Allgemeine Fragen (Land, Ausbildung, Postleitzahl)
 - Weg zur Arbeitsstätte

¹ Datenschutz-Grundverordnung

² Datenschutzgesetz

20.03.2020, V1.0/GZ 30100.04/007/2019



>Datenschutzerklärung Umfrage zu COVID-19 und Mobilität<



- Weg zur Ausbildungsstätte
- Einkaufsverhalten
- Kinderbetreuung
- Angaben zur Person (Geschlecht, Alter)

Die Daten werden direkt bei Ihnen erhoben.

Zweck dieser Datenverarbeitung:

Die Erhebung und Verarbeitung der Daten dient der Evaluierung des Einflusses der COVID-19 Pandemie auf das Mobilitätsverhalten. Darüber hinaus behält sich die TU Wien weitere vertiefende Analysen zu wissenschaftlichen Zwecken vor. Ergebnisse aus der Befragung werden nur in aggregierter Form veröffentlicht, die keine Rückschlüsse auf einzelne Befragungsteilnehmer_innen zulassen. Eine Weitergabe der automatisch erhobenen Daten an Dritte erfolgt nicht.

Empfänger_innen der Daten:

Die Befragung wird über SurveyMonkey Europe UC, 2nd Floor, 2 Shelbourne Buildings, Shelbourne Road, Dublin, Ireland abgewickelt. Die Daten werden auf Servern von SurveyMonkey in der EU sowie an der TU Wien gespeichert. Die Speicherorte sind vor unbefugtem Zugriff gesichert.

Rechtsgrundlage dieser Datenverarbeitung ist die Erfüllung einer gesetzlichen Verpflichtung gemäß Art 6 Abs 1 c DSGVO iVm § 3 UG und FOG (Forschungsorganisationsgesetz).

Dauer der Datenspeicherung:

Die TU Wien unterliegt als Forschungseinrichtung unterschiedlichen Aufbewahrungsfristen, welche eine langfristige Speicherung der Daten aus der Befragung (bis zu 10 Jahre) notwendig machen können.

Unsere Kontaktdaten:

Sollten Sie zur Verarbeitung Ihrer Daten Fragen oder weitere Anliegen haben, wenden Sie sich bitte an:

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (E 230/1) an der Technischen Universität Wien. eMail: feedback.fvv@tuwien.ac.at

Weiterführende Informationen zum Datenschutz an der TU Wien

Eine allgemeine Übersicht zum Thema „Datenschutz“ an der TU Wien sowie entsprechende organisatorische Informationen finden Sie online auf den allgemeinen Webseiten der TU Wien.

Als **Betroffene_r** dieser Datenverarbeitung haben Sie gegenüber der TU Wien folgende Rechte:

- Recht auf Auskunft
- Recht auf Richtigstellung
- Recht auf Löschung
- Recht auf Einschränkung der Verarbeitung
- Recht auf Datenübertragbarkeit

Weiters haben Sie als **Betroffene_r** das Recht, sich bei der Datenschutzbehörde über eine vermeintliche unzulässige Datenverarbeitung beziehungsweise über eine Nichterfüllung unserer Pflichten aus der DSGVO zu beschweren.