



ARGUS Steiermark

DIE RADLOBBY

Hafnerriegel 70, A 8010 Graz www.graz.radln.net argus-stmk@gmx.at

ARGUS-Pressemitteilung zur Erhebung des Einkaufsverhaltens in Graz und Umgebung

18.03.2009

Rad als Einkaufstransportmittel hat großes Potenzial

Eine Erhebung der Radlobby ARGUS zeigt, dass - entgegen der allgemeinen Vorurteile - die meisten Einkäufe bequem mit dem Fahrrad transportiert werden könnten. Die Realität ist heute allerdings eine andere: Sowohl bei Bau- als auch bei Lebensmittelmärkten in Graz und GU dominiert die Autokundschaft. „Rein vom Gewicht und Volumen her gibt es ein riesiges Umstiegs Potenzial“, resümiert Heidi Schmitt, Obfrau von ARGUS Steiermark – die Radlobby.

Es gibt viele Argumente, wieso man angeblich unbedingt das Auto zum Einkaufen benötigt: u.a. der weite Weg und vor allem die Transportkapazitäten, die immer wieder zum Beispiel für den Wocheneinkauf ins Feld geführt werden. **ARGUS Steiermark – Die Radlobby** hat nun EinkäuferInnen in den Korb geschaut und um festzustellen, wie viel wirklich eingekauft wird und ob dazu nicht auch ein Fahrrad genügen würde.

Die Erhebungen wurden bei einem Lebensmittelhändler, einem Lebensmitteldiscounter und einem Baumarkt jeweils im Stadtgebiet von Graz und in Graz-Umgebung durchgeführt. Beobachtet wurde sowohl am Samstag als auch unter der Woche am späteren Nachmittag. Es wurde abgeschätzt, welches Transportmittel – so überhaupt eingekauft wurde – für den Transport der Waren vom Volumen und Gewicht her erforderlich gewesen wäre. Dabei wurde der Fokus auf das Rad gelegt: Die erhobenen Kategorien waren daher Rad mit Korb, Rad mit Anhänger sowie Auto. Parallel wurde beobachtet, wie die EinkäuferInnen wirklich unterwegs waren, ob zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Auto.

Es wurde jeweils die gesamte Warenmenge pro Einkauf betrachtet, also unabhängig von der Personenanzahl, die bei einem Einkauf dabei waren. Da keine Spezialgeschäfte ausgewählt wurden, kann man davon ausgehen, dass die Läden einen Einzugsbereich von ca. 5 km haben, d.h. in der Regel die EinkäuferInnen aus der näheren Umgebung kommen, die Distanz, wenn auch nicht immer zu Fuß, aber zumindest mit dem Rad zu bewältigen ist.

Selbst für eingefleischte RadlerInnen war das Ergebnis überraschend und zugleich ernüchternd: Nimmt man alle 1635 beobachteten Einkäufe bei Lebensmittelgeschäften und Baumärkten zusammen, ergibt sich, dass nur für den kleinsten Anteil, nämlich 6 % (!) aller Einkäufe ein Auto wirklich benötigt wurde. Bei 10 % war kein Einkauf erkennbar, weitere 14 % hätten die Einkäufe im Radanhänger abtransportieren können. Die weitaus größte Gruppe von 70 % jedoch waren Einkäufe, die auch bequem mit einem Fahrrad mit herkömmlichen Korb hätten transportiert werden können.

Das Ernüchternde war die tatsächliche Verkehrsmittelwahl: Fahrradanhänger war kein einziger im Einsatz. Das Rad wurde in nur 4 % der Fälle verwendet, zu Fuß kamen immerhin 19 %. Dominiert hat aber wie erwartet das Auto mit 77 %. Zu berücksichtigen sind natürlich die Witterungsbedingungen, die im Erhebungszeitraum das Ergebnis sicher zum Nachteil des Radverkehrsanteils beeinflusst haben.

Erstaunlich war auch die Betrachtung der Baumärkte, bei denen ebenfalls nur die kleinste Gruppe von 12 % überhaupt ein Auto benötigt. 15 % der Waren sind im Radanhänger abtransportierbar, 17 % der Personen hatten keine Einkäufe dabei und auch bei den Baumärkten hätten 56 % der Einkäufe im Fahrradkorb Platz. Dafür kamen, wie in der Volksmeinung als „Notwendigkeit“ fest verankert, 88 % mit dem Auto zum Baumarkt. 8 % waren zu Fuß und nur 4 % mit dem Rad unterwegs.

Im Bereich der Lebensmitteleinkäufe ist das Erfordernis des Autos als Transportmittel noch weniger gegeben: Für nur 1 % der Einkäufe ist ein Auto wirklich notwendig! 3 % beträgt der Anteil der Nicht-Einkäufer, bei 12 % der Einkäufe könnte ein Fahrradanhänger zum Einsatz kommen und in 84 % fände man mit einem herkömmlichen Fahrrad plus Korb das Auslangen. Im tatsächlichen Einkaufsverhalten finden wie hier jedoch nur 5 % Radanteil. Eine recht große Gruppe von 29 % stellen die Fußgänger dar, wobei hier auch die Gruppe der ÖV-NutzerInnen inkludiert ist. Allerdings verwenden noch immer 66 % das Auto.

Sieht man nur die Lebensmitteleinkäufe in Graz-Umgebung an, so verschiebt sich die Größe der Einkäufe im Vergleich zu allen Lebensmitteleinkäufen vom benötigten Transportvolumen her um nur 2 % vom herkömmlichen Rad zugunsten der Radanhänger, wird also minimal größer. Die tatsächliche Autonutzung aber steigt auf 93 %. Der FußgängerInnen-Anteil schrumpft auf 4 %, der RadlerInnen-Anteil auf 3 %.

Wie bereits erwähnt, liegen alle beobachteten Geschäfte in Siedlungsgebieten, also nicht in abgelegenen Einkaufszentren, so dass die Weglänge kein Argument gegen eine Radnutzung ist. Allerdings ist anzunehmen, dass auch einige EinkäuferInnen einen weiteren Weg hatten. Nicht berücksichtigt wurden auch Wegeketten, d.h. Einkäufe in mehreren Geschäften hintereinander oder auf dem Heimweg von der Arbeit.

Eindeutig klar ist jedenfalls, dass das Fahrrad noch ein enormes Potenzial als Einkaufsfahrzeug besitzt. Um dieses Potenzial besser auszuschöpfen, wird in der Gesellschaft ein Umdenken notwendig sein, das in Zeiten des Klimawandels und der Energieknappheit ohnehin unumgänglich ist.

Heidi Schmitt und Stephan Landgraf
Tel.: 0676-6857558

Abbildungen:

Abb. 1: links potenzieller Abtransport aller Einkäufe (Lebensmittel- und Baumärkte), rechts tatsächlicher Abtransport

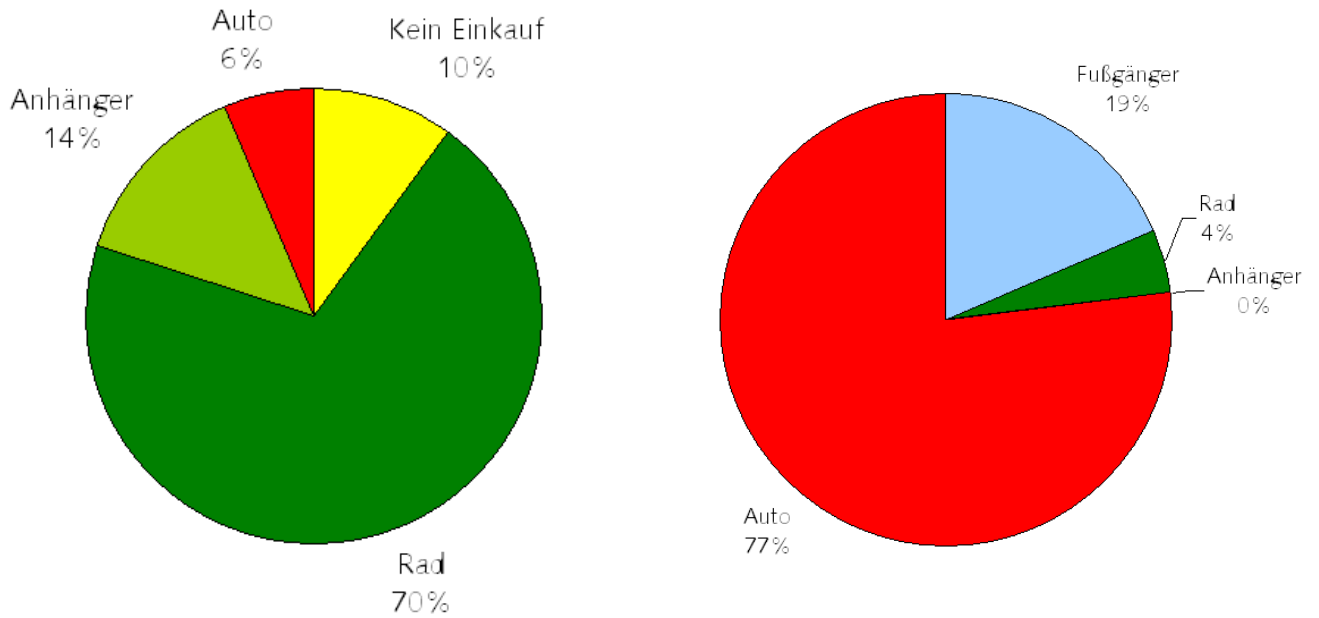


Abb. 2: links potenzieller Abtransport aller Einkäufe in Baumärkten, rechts tatsächlicher Abtransport

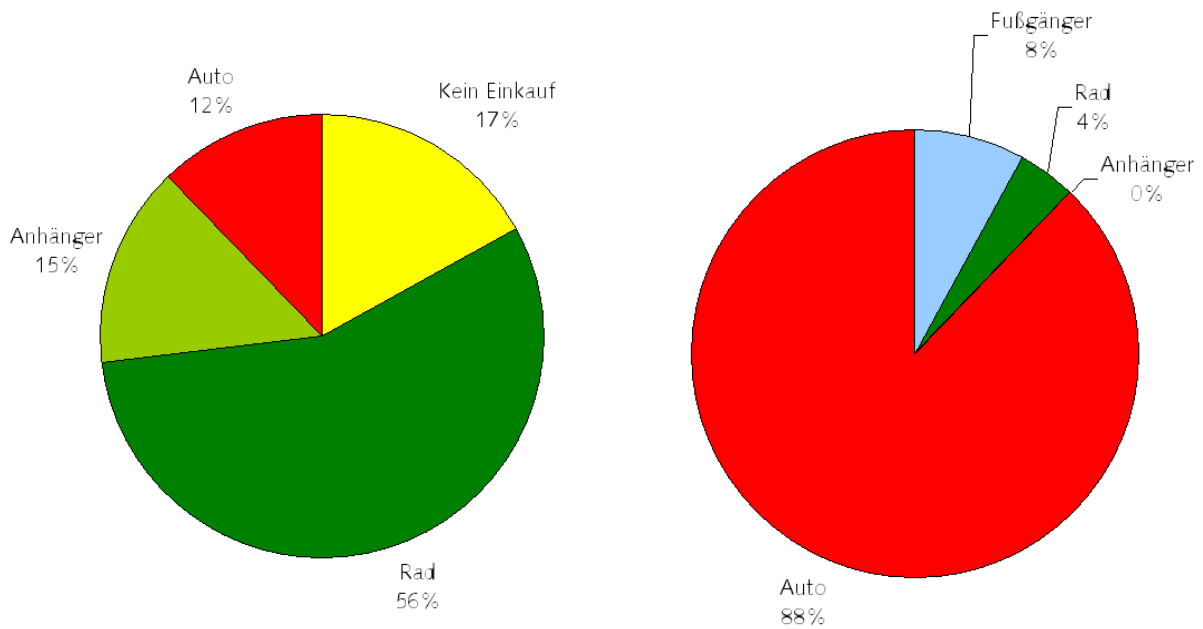


Abb. 3: links potenzieller Abtransport aller Einkäufe in Lebensmittelmärkten, rechts tatsächlicher Abtransport

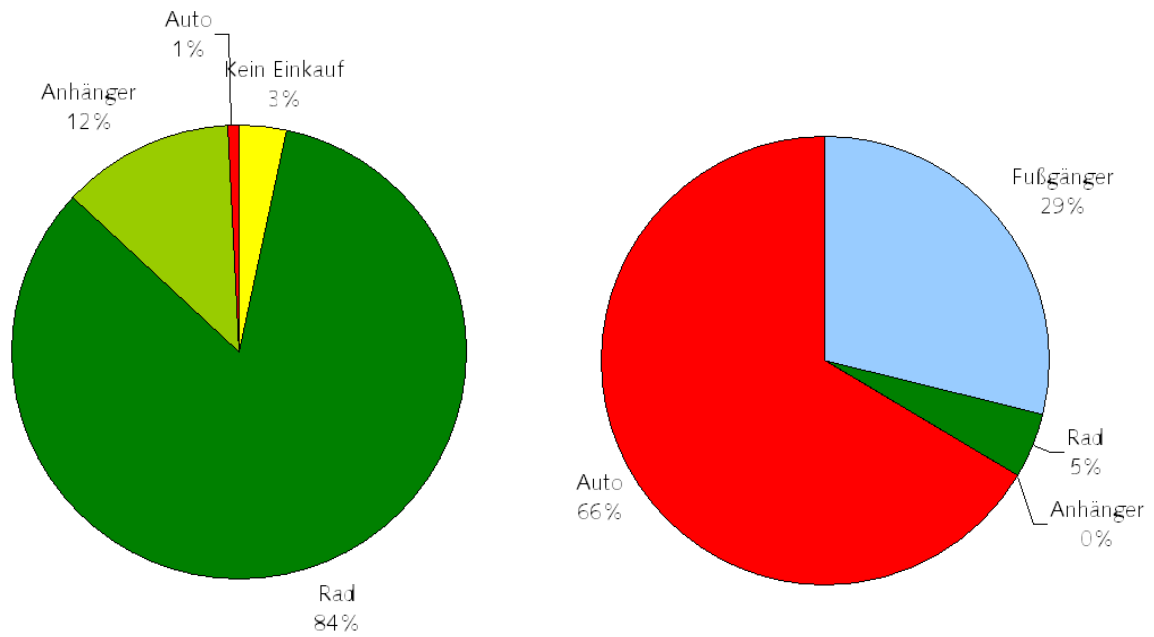


Abb. 4: links potenzieller Abtransport aller Einkäufe in Lebensmittelmärkten in Graz-Umgebung, rechts tatsächlicher Abtransport

