

# Kurzfassung

---

Bei der letzten Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Tiroler Bevölkerung im Frühjahr 2011 wurde für Innsbruck ein starker Anstieg mit dem Fahrrad zurückgelegter Strecken gegenüber der vorhergehenden Mobilitätsbefragung im Jahr 2002 festgestellt. Im Gegenzug zeigten die Daten einen Rückgang an Pkw-Fahrten.

Dieser durchaus erfreuliche Umstand ist Anlass dafür, den Fahrradverkehr in der Stadt Innsbruck im Rahmen dieser Masterarbeit genauer unter die Lupe zu nehmen.

In einem ersten Schritt wird die Entwicklung des Innsbrucker Radverkehrs dokumentiert. Es werden der Fortgang der Berücksichtigung des Radverkehrs in der Verkehrsplanung, die Entstehung der Radinfrastruktur und das resultierende Radverkehrsaufkommen beginnend mit dem ersten, für Innsbruck ausgearbeiteten Generalverkehrsplan im Jahr 1973 aufgezeigt. Zusätzlich dient eine Recherche der momentan hierzulande ablaufenden Initiativen, Maßnahmen und Projekte zum Thema Radverkehr der Einschätzung des aktuellen Stellenwerts des Fahrrades als Verkehrsmittel.

Im Hauptteil dieser Masterarbeit wird versucht aus den aktuellsten Mobilitätsdaten der Mobilitätserhebung Tirol 2011 möglichst detaillierte Informationen über die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel in der Stadt Innsbruck herauszufiltern. Neben diesen umfangreichen Datenanalysen wird auch der Frage nachgegangen, wie plausibel der daraus hervorgehende, äußerst hohe Fahrradanteil tatsächlich ist. Dazu werden abschließend einige weiterführende Untersuchungen angestellt.

# Abstract

---

The last mobility survey carried out in Tyrol in spring 2011 showed a significant increase of trips done by bicycle in the city of Innsbruck compared to the preceding mobility survey in 2002. On the other hand individual motor traffic was reduced.

This rather pleasant circumstance is the reason for trying to find out detailed information about cycling in Innsbruck in this master thesis.

As a first step the development of bicycle traffic in Innsbruck is analyzed. Beginning with the first traffic concept of 1973, the evolution of cycling in traffic planning, the development of cycling facilities and the resulting number of cycling trips in Innsbruck are shown. In addition, the current role of cycling is pointed out by spotting various ongoing initiatives, actions and projects concerning the bicycle as a means of transport.

The main part of this master thesis tries to get detailed information of the patterns of bicycle use in Innsbruck by evaluating the data of the last mobility survey carried out in 2011. In addition to this extensive analysis the plausibility of the astonishingly high share of bicycle trips in Innsbruck gets questioned. Further investigations are done to find out the reasons for the very high increase of bicycle use shown by the mobility data.